



T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**FETHİYE BÖLGESİ MAVİ YOLCULUK SEKTÖRÜNÜN
MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Makale YOULA

Yüksek Lisans Tezi

Denizcilik İşletmeler Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeler Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Alper KILIÇ

Bandırma 2025

T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**FETHİYE BÖLGESİ MAVİ YOLCULUK SEKTÖRÜNÜN
MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Makale YOULA

Yüksek Lisans Tezi

Denizcilik İşletmeler Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeler Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Alper KILIÇ

Bandırma 2025

Bu çalışma Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri
Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir. Proje Numarası: BAP-24-1010-00.

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün safhalarda etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tez çalışması ile elde edilmemiş bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi ve bu kaynakları da kaynaklar listesine aldığımı, yine bu tezin çalışılması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığı beyan ederim.

(30/ 01 /2025)

Makale YOULA

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi'nde Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksek Lisans Programı kapsamında yürüttüğüm araştırmamın bir ürünüdür. Fethiye bölgesindeki Mavi Tur sektörünün nitel analiz sürecinden elde edilen bu araştırmanın temel amacı, PESTEL (Politik, Ekonomik, Sosyokültürel, Teknolojik, Çevresel ve Hukuki) ve SWOT (Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler) analizleri aracılığıyla bu sektörün makroekonomik çevresini ve onu etkileyen iç ve dış faktörleri incelemektir. Çalışmamızın önemi, Fethiye'deki Mavi Tur sektörünün insan, kültürel ve stratejik dinamikleri hakkında değerli bilgiler sağlama potansiyeline dayanır. Bu araştırma yalnızca geniş ve ayrıntılı bir bakış açısı sunmakla kalmayıp, aynı zamanda sektör paydaşlarının karar alma süreçlerine rehberlik edebilecek ve dengeli, sürdürülebilir bir gelişimi teşvik edebilecek unsurları da öne çıkarmaktadır. Çalışmanın sonuçları, sektörde deneyimli 30 profesyonelden toplanan nesnel ve doğrulanabilir verilere dayanmaktadır. Bu bağlamda, anlamlı ve zengin veriler elde etmek amacıyla derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Benimsenen metodoloji, yarı yapılandırılmış bir anket aracılığıyla nitel veri toplanmasına dayanmaktadır ve bu araştırma, saha çalışması ile ilgili maliyetleri karşılayan üniversitenin finansal desteği sayesinde yürütülebilmiştir.

Bu vesileyle, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) birimine, bu projeye olan değerli desteği ve güveni için en derin şükranlarımı sunarım. Ayrıca, çalışmamın yönlendirilmesinde belirleyici olan kıymetli tavsiyeleri, sürekli rehberliği ve uzmanlığı için tez danışmanım Prof. Dr. Alper KILIÇ'a içten teşekkürlerimi iletmek isterim. Araştırma sürecine katılımı ve değerli katkıları için Fethiye Ticaret Odası'ndan Sayın Damla Avcı İŞYAR'a da minnettarlığımı ifade etmek isterim. Son olarak, akademik hayatım boyunca bana her zaman destek olan babam Naby YOULA'ya, annem Aye Kabitaye SYLLA'ya ve kardeşlerim M'Balou Fatoumata ile Marie YOULA başta olmak üzere tüm aileme derin şükranlarımı sunarım. Veri toplama sürecine katkıda bulunan tüm katılımcılara da teşekkür ederim; onların yardımı olmasaydı, bu çalışma başarıyla tamamlanamazdı.

Makale YOULA

Bandırma, 30/01/2025

ÖZET

FETHİYE BÖLGESİ MAVİ YOLCULUK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Son yıllarda mavi yolculuk, Türkiye ve dünyada çeşitlenen deniz turizminin en sembolik unsurlarından biri haline gelmiştir. Türkiye, Ege ve Akdeniz kıyıları ile uygun iklimi sayesinde eşsiz bir avantaja sahip olup, guletler ziyaretçilere pitoresk kıyıları, adaları ve tarihi yerleri keşfetme imkânı sunmakta ve yeni aktivitelerle ülkeye ekonomik, kültürel ve çevresel faydalar sağlamaktadır. Ancak, bu avantajlara rağmen, mavi yolculuk endüstrisinin büyümesi, sektörün karşılaştığı büyük zorluklar nedeniyle zaman zaman yavaşlamaktadır. Türkiye'nin deniz turizmi açısından en popüler destinasyonlarından biri olan Fethiye, bu çalışmada bölgedeki mavi yolculuk endüstrisinin mevcut durumunu analiz etmek, sektörün karşılaştığı fırsatları ve zorlukları belirlemek ve bu alanda tespit edilen farklı sorunları çözmek için uygun çözümler sunmak amacıyla seçilmiştir. Bu bağlamda, öncelikle mavi yolculuk sektörüne odaklanan önceki çalışmaları anlamak ve araştırmanın güvenilirliğini sağlamak amacıyla bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Daha sonra, Fethiye'deki mavi yolculuk endüstrisinde deneyimli 30 aktörle yarı yapılandırılmış nitel bir araştırma yapılmıştır. Anket sonuçları, sektörün karşılaştığı politik, ekonomik, sosyo-kültürel, teknolojik, çevresel ve yasal faktörleri belirlemek amacıyla PESTEL analizine tabi tutulmuş ve ardından SWOT analizi ile özetlenmiştir. Sonuçlar, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünün bol doğal kaynağa sahip olduğunu, teknolojik modernizasyon süreçlerinden geçtiğini ve yerel ekonomi üzerinde olumlu etkiler yarattığını göstermektedir. Ancak sektör, yüksek maliyetler ve ağır bürokrasi gibi yapısal sorunlarla mücadele etmektedir. Ayrıca, mavi yolculuk müşterilerinin turistik tercihlerindeki değişim ve çevresel sürdürülebilirlik gibi fırsatlar bulunduğu görülmüştür. Buna karşın, ekonomik istikrarsızlık ve enflasyon, sektörün büyümesi için önemli tehditler oluşturmaktadır. Bu araştırma projesi, Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi BAP birimi tarafından BAP-24-1010-001 proje numarası ile desteklenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Deniz turizmi, Mavi yolculuk, PESTEL analizi, SWOT analizi, Yat turizmi.

ABSTRACT

EVALUATION OF THE CURRENT STATUS OF THE BLUE CRUISE SECTOR IN THE FETHIYE REGION

In recent years, the blue cruise has become a key element of the increasingly diverse maritime tourism sector in Turkey and worldwide. With its unique advantage of Aegean and Mediterranean coastlines and favorable climate, Turkey offers visitors the opportunity to explore picturesque shores, islands, and historical sites aboard traditional gulets, while also generating economic, cultural, and environmental benefits through various activities. However, despite these advantages, the growth of the blue cruise industry is sometimes slowed by significant challenges. Fethiye, one of Turkey's most popular maritime tourism destinations, was chosen for this study to analyze the current state of the blue cruise industry in the region, identify opportunities and challenges, and propose solutions for addressing the issues identified. The study involved a literature review to understand previous research on the blue cruise sector and ensure research reliability. Additionally, a semi-structured qualitative study was conducted with 30 experienced industry actors in Fethiye. Survey results were analyzed using PESTEL to identify the political, economic, sociocultural, technological, environmental, and legal factors affecting the sector, followed by a SWOT analysis for summarization. The results show that the blue cruise sector in Fethiye benefits from rich natural resources, ongoing technological modernization, and positive impacts on the local economy. However, the industry faces structural issues such as high costs and heavy bureaucracy. Opportunities exist in changing tourist preferences and environmental sustainability, while economic instability and inflation represent significant threats to sector growth. This research was supported by Bandırma Onyedi Eylül University, project number BAP-24-1010-001

Keywords: Blue cruise, Maritime tourism, PESTEL analysis, SWOT analysis, Yacht tourism.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAYI	
BEYAN	i
ÖNSÖZ	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı	1
1.2. Araştırmanın Önemi	2
1.3. Yöntem ve Kapsam	3
2. DENİZ TURİZMİ	6
2.1. Türkiye’de Deniz Turizmi	6
2.2. Fethiye’de Deniz Turizmi	7
2.3. Deniz Turizm Bileşenleri	8
2.3.1. Türkiye’de kruvaziyer turizmi:	9
2.3.2. Türkiye’de Yat Turizmi	11
2.3.2.1. Mavi yolculuk (gulet) işletmeleri:	13
2.3.2.2. Bareboat (mürettebatsız) işletmeleri:	14
2.3.2.3. Günöbirlik gezi tekneleri ve işletmeleri:	15
3. MAVİ YOLCULUK	17
3.1. Mavi Yolculuk Tanımı ve Tarihsel Gelişimi	17
3.1.1. Mavi Yolculuğun Tanımı	17
3.1.2. Mavi Yolculuğun Kökenleri	17
3.1.3. Günümüzde Mavi Yolculuk	18
3.1.4. Mavi Yolculuk: Tarihî ve Kültürel Bir Miras	19
3.2. Türkiye’de Mavi Yolculuk Rotaları ve Özellikleri	19

3.2.1. Türkiye’de mavi yolculuk rotaları Bodrum - Gökova körfezi:	20
3.2.2. Marmaris – Fethiye:	20
3.2.3. Kaş – Kekova:	21
3.3. Mavi Yolculukta Kullanılan Tekneler Ve Hizmetler	21
3.3.1. Gulet	22
3.3.2. Aynakıç	22
3.3.3. Thirhandil	23
3.3.4. Hizmet Kalitesi ve Standartları	24
3.3.4.1. Hizmet kalitesinin önemi:	24
3.3.4.2. Uluslararası standartlar ve Türkiye’deki uygulamaları:	25
3.3.4.3. Kalitenin iyileştirilmesinde karşılaşılan zorluklar:	25
3.3.4.4. Yenilikler ve sürdürülebilir kalkınma:	26
3.3.5. Mürettebat ve Müşteri İlişkileri	26
3.3.5.1. Deniz turizminde müşteri deneyiminin önemi:	26
3.3.5.2. Mürettebat eğitimi ve müşteri ilişkilerine etkisi:	27
3.3.5.3. Mürettebat ve müşteri ilişkilerinde karşılaşılan zorluklar:	27
3.3.5.4. İlişkileri güçlendirmek için iyi uygulamalar:	27
3.3.6. Teknolojik Gelişmeler ve Çevre Dostu Uygulamalar	28
3.3.6.1. Verimlilik ve sürdürülebilirlik için teknolojiler:	28
3.3.6.2. Sürdürülebilir atık yönetimi:	28
3.3.6.3. Çevre sertifikaları ve kalite etiketleri:	29
3.3.6.4. Çevre dostu uygulamaların benimsenmesindeki zorluklar:	29
3.3.6.5. Gelecek perspektifleri ve yenilikçi girişimler:	29
3.4. Türkiye’de Mavi Yolculuk Sektörü	30
3.4.1. Sektörün Ekonomik Boyutu	30
3.4.2. Sektörün Çevresel Etkileri	31
3.4.3. Sektörün Kültürel Etkileri	31
3.4.4. İstihdam Üzerindeki Etkiler	32
3.4.4.1. Denizcilik sektöründe doğrudan istihdam yaratma:	33
3.4.4.2. İkinci derecedeki sektörlerde istihdam üzerindeki etkiler:	33
3.4.4.3. Eğitim ve yetenek gelişimi:	33
3.4.4.4. İstihdamın sürdürülebilirliği ve zorluklar:	34

3.4.4.5. Gelecek perspektifleri:	34
3.4.5. Sürdürülebilir Turizm Perspektifi	34
3.4.5.1. Yeşil teknolojiler ve çevresel sürdürülebilirlik:	35
3.4.5.2. Atık yönetimi ve deniz ekosistemlerinin korunması:	35
3.4.5.3. Çevre sertifikaları ve kalite etiketleri:	35
3.4.5.4. Yerel toplulukların sürdürülebilir kalkınması:	36
3.4.5.5. Zorluklar ve çözümler:	36
3.4.5.6. Gelecek perspektifleri:	36
4. FETHİYE'DE MAVİ YOLCULUĞUN SEKTÖREL ANALİZİ	37
4.1. PESTEL Analizi	37
4.1.1. Politik Faktörler	37
4.1.2. Ekonomik Faktörler	38
4.1.3. Sosyokültürel Faktörler	39
4.1.4. Teknolojik Faktörler	40
4.1.5. Çevresel Faktörler	41
4.1.6. Hukuki Faktörler	42
4.2. SWOT Analizi	44
4.2.1. Güçlü Yönler (Strengths)	45
4.2.2. Zayıf Yönler (Weaknesses)	46
4.2.3. Fırsatlar (Opportunities)	47
4.2.4. Tehditler (Threats)	48
4.3. PESTEL/SWOT Matrisleri	51
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	54
KAYNAKLAR	58
EKLER	62
ÖZGEÇMİŞ	

Hata! Yer işareti tanımlanmamış.

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1.1. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Yapılan Sektör Profesyonelleri	3
Tablo 2.1. Deniz Turizm Bileşenleri	9
Tablo 2.2. 2023 Yılında Liman Başkanlıklarına Göre Kruvaziyer Gemi Ve Yolcu İstatistikler	11
Tablo 3.1. Mavi Yolculuk Rotaları	19
Tablo 4.1. Politik Faktörler	38
Tablo 4.2. Ekonomik Faktörler	39
Tablo 4.3. Sosyokültürel Faktörler	40
Tablo 4.4. Teknolojik Faktörler	41
Tablo 4.5. Çevresel Faktörler	41
Tablo 4.6. Hukuki Faktörler	42
Tablo 4.7. Pestel/Swot Matrisi (Dış Faktörler)	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Tablo 4.8. Pestel/Swot Matrisi (İç Faktörler)	52

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1. Fethiye Haritası	8
Şekil 3.1. Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın (Halikarnas Balıkçısı) Bir Fotoğrafı	18
Şekil 3.2. Türkiye'deki Mavi Yolculuğun Popüler Rotalarını Gösteren Bir Harita	20
Şekil 3.3. Bir Gulet Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel	22
Şekil 3.4. Bir Aynakıç Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel	23
Şekil 3.5. Bir Thirhandil Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel	24
Şekil 4.1. Anket Verilerine Dayalı Pestel Bileşenlerinin Hiyerarşik Modeli	37
Şekil 4.2. Anket Verilerine Dayalı Pestel Bileşenlerini Gösteren Diyagram	43
Şekil 4.3. Anket Verilerine Dayalı Swot Bileşenlerinin Hiyerarşik Modeli	44
Şekil 4.4. Anket Verilerine Dayalı Swot Bileşenlerini Gösteren Diyagram	51

KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ

BAP: Bilimsel Araştırma Projeleri

DTO: Deniz Ticaret Odası

GSYİH: Gayri Safı Yurt İçi Hasıla

IMO: International Maritime Organization

ISO: International Organization for Standardization

İMEAK DTO: İstanbul Marmara Ege Akdeniz Karadeniz Deniz Ticaret Odası

KTB: Kültür Turizm Bakanlığı

LNG: Liquefied Natural Gas

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

M : Milattan  nce

PESTEL: Political Economic Sociocultural Technological Environmental Legal

STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

SWOT: Strengths Weaknesses Opportunities Threats

T.C.: Türkiye Cumhuriyeti

TÜRSAB: Türkiye Seyahat Acentaları Birliği

UNWTO: United Nations World Tourism Organization

Vb.: Ve benzeri

Vs.: Ve sayrı

1. GİRİŞ

Deniz turizmi, Türkiye'de ve dünyada ziyaretçilere yeni aktiviteler sunarak çeşitlenmeye devam etmektedir ve günümüzde turizm sektörünün en kapsamlı turizm türlerinden birini oluşturmaktadır (www.turizmebakis.com, 2023). Mavi yolculuk, Türkiye'deki deniz turizminin unsurlarından biri olarak, ülke için deniz turizminin en sembolik yönlerinden birini temsil etmektedir. Türkiye, iklimi ve coğrafi konumu sayesinde Ege ve Akdeniz kıyı şeridiyle dünyada benzersiz bir avantaja sahip olmaktadır. Geleneksel ahşap tekneler olan guletler ile gezginlere pitoresk kıyıları, adaları ve tarihi yerleri keşfetme fırsatı sunarken, kıyı bölgelerine ekonomik, kültürel ve çevresel faydalar sağlamaktadır. Bu avantaj, yatçılığa uygun 234 koy ve bu koylarda ortalama 4002 yat kapasitesinden oluşmaktadır (Muslu, 2018). Ancak, mavi yolculuk, deniz turizmi alanında hala benzersiz bir turizm türü olup, bu alanda yapılan akademik araştırmalar görece sınırlı kalmaktadır (Paker ve Özgezmez, 2014:101). Ulusal ekonomiye olan önemi göz önünde bulundurulduğunda, bu sektörün gelişimini ve sürdürülebilirliğini sağlamak adına adımlar atılması büyük bir gereklilik arz etmektedir, çünkü bu sektörün ekonomi, çevre ve topluluklarla olan ilişkiler üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışma, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisini etkileyen makroekonomik, iç ve dış faktörleri belirlemeyi ve sektörün sürdürülebilirliği ile yönetimini iyileştirebilecek çözümler önermeyi amaçlamaktadır. Sektördeki farklı aktörler tarafından karşılaşılan sorunları anlamak, gelecekte şu gibi çeşitli sorunların çözümüne yardımcı olacaktır:

- Yerel istihdam, turizm gelirleri ve yatırımlar açısından ekonomik faydaları maksimize etmek;
- Çevresel etkiler (deniz kirliliği, deniz biyoçeşitliliğinin korunması, vb.) için sürdürülebilir çözümler üretmek;
- Turistik deneyimdeki potansiyel sorunları anlamak ve gezginlerin deneyimlerini iyileştirmeye katkıda bulunmak.

- Mavi yolculuğun yerel topluluklarla olan ilişkiler üzerindeki etkilerini, özellikle istihdam ve altyapı alanlarında analiz etmek ve endüstri ile yerel topluluklar arasındaki iş birliğini güçlendirmek.

Bu çalışma, deniz turizmi endüstrisini düzenleyen politika ve düzenlemelerin farklı yönlerini vurgulamayı ve her bir aktörün ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebilmeyi amaçlamaktadır. Bu, özellikle bu bölgedeki mavi yolculuk endüstrisi üzerinde önemli bir etki yaratacaktır.

1.2. Araştırmanın Önemi

Mavi yolculuk şirketleri, acenteler, Fethiye Ticaret Odası ve personel gibi farklı aktörlerle yapılacak anketler, her bir aktörün temel kaygılarını, ihtiyaçlarını ve beklentilerini belirlememize ve anlamamıza olanak tanıyacaktır.

Akademik açıdan, bu tez, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisinde aktörler tarafından karşılaşılan sorunlar hakkında derinlemesine bir analiz ve orijinal veriler sağlayarak bu alandaki bilgi düzeyinin artmasına katkıda bulunacaktır.

Mavi yolculuk endüstrisinde, tez, araştırma sırasında tanımlanan çeşitli sorunların çözümüne ve önerilere dayalı olarak farklı aktörlere önemli bilgiler sunarak hizmet kalitesini, sürdürülebilirliği ve farklı sorunların çözümünü iyileştirmelerine olanak tanıyacaktır.

Çevresel açıdan, bu tez, mavi yolculuk endüstrisinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini ortaya çıkararak deniz çevresine saygı gösteren uygulamaları teşvik eden öneriler sunarak, sektörün sürdürülebilirlik faaliyetlerine önemli katkılarda bulunabilecektir.

Politik açıdan, farklı sorunların belirlenmesi, endüstrinin çeşitli düzenleyici kuruluşlarını etkileyebilecektir. Bu tez, mevcut politika ve düzenlemelerdeki boşlukları belirleyebilecek ve bu sayede sektör için daha etkili politika çerçevelerinin oluşturulmasına katkıda bulunabilecektir.

Sosyal açıdan, bu çalışma, sürdürülebilir eylemler konusunda toplumun farkındalığını artırmaya katkıda bulunabilecek ve aynı zamanda mavi yolculuk endüstrisiyle ilişkilendirilen sorunların çözümüne bir destek sağlayabilecektir.

1.3. Yöntem ve Kapsam

Veri Toplama

Bu tez, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisinin mevcut durumunu sunmayı amaçlamaktadır. Çalışma, öncelikli olarak bu sektörü etkileyen iç ve dış faktörlerin nitel analizine dayanmaktadır. İlk olarak, önceki verilere dayalı bir literatür taraması gerçekleştirilmiş, ardından 7-8 Mart 2024 ve 2-4 Ocak 2025 tarihlerinde Fethiye bölgesinde yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla nitel bir çalışma yürütülmüştür.

Literatür taraması, resmi kurumlar, tezler, medya, kitaplar ve bloglar gibi dış kaynaklar tarafından toplanmış ve yayımlanmış verilere dayanmaktadır. Bu veriler, nitel veya nicel nitelikte olabilir ve mavi yolculuk sektörünün çeşitli yönlerini ele almaktadır.

Fethiye bölgesindeki bu endüstriyi etkileyen farklı iç ve dış faktörleri daha iyi anlayabilmek amacıyla veri toplama sürecinde bir görüşme rehberi kullanılarak sınırlı bir örneklem seçilmiştir. Çalışmaya katılan örneklem, sektörde deneyimli aktörlerden oluşmakta olup, büyük çoğunluğu 20 yıldan fazla deneyime sahiptir. Görüşmeler sırasında toplam 30 katılımcıya 29 soru yöneltilmiştir. Aşağıdaki tablo, her bir katılımcıya ilişkin temel bilgileri sunmaktadır.

Tablo 1.1. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Yapılan Sektör Profesyonelleri

Katılımcılar	Pozisyon	Katılımcının deneyimi	Şirket türü/ Faaliyet alanı
Katılımcı 1	İşletme Sahibi	24 Yıl	Seyahat Acentesi
Katılımcı 2	Yönetici	9 Yıl	Seyahat Acentesi
Katılımcı 3	İşletme Sahibi Yönetici	20 Yıl	Seyahat Acentesi/ bakım şirketi
Katılımcı 4	Yönetici	25 Yıl	Seyahat Acentesi
Katılımcı 5	Acente	26 Yıl	Gemi yat acentesi
Katılımcı 6	İşletme sahibi	19 Yıl	Seyahat Acentesi/ bakım şirketi/ tersane
Katılımcı 7	İşletme sahibi	35 Yıl	Tersane
Katılımcı 8	İş. Sahibi/ kaptan	35 Yıl	Gemi tur şirketi
Katılımcı 9	Çalışan	5 Ay	Seyahat acentesi
Katılımcı 10	Yönetici	26 Yıl	Seyahat acentesi

Tablo 1.1 Yarı Yapılandırılmış Görüşme Yapılan Sektör Profesyonelleri (Tablo 1.1.'in devamıdır)

Katılımcılar	Pozisyon	Katılımcının deneyimi	Şirket türü/ Faaliyet alanı
Katılımcı 11	İşletme sahibi	15 Yıl	Seyahat acentesi
Katılımcı 12	İş. Sahibi / kaptan	24 Yıl	Gemi tur şirketi
Katılımcı 13	Kaptan	40 Yıl	Gemi tur şirketi
Katılımcı 14	Kaptan	...	Gulet
Katılımcı 15	Kaptan	27 Yıl	Gulet
Katılımcı 16	Kaptan	22 Yıl	G.T. şirketi Gulet
Katılımcı 17	İş. Sahibi / kaptan	...	G.T. şirketi Gulet
Katılımcı 18	Denetim	...	Fethiye turizm danışma bürosu
Katılımcı 19	Yönetici	28 Yıl	G.T. şirketi / Bakım şirketi
Katılımcı 20	Mürettebat	4 Yıl	Seyahat acentesi
Katılımcı 21	Yönetici	19 Yıl	Seyahat acentesi
Katılımcı 22	İşletme sahibi	35 Yıl	G.T. şirketi Gulet/ Tersane/ Seyahat acentesi
Katılımcı 23	Yönetici	25 Yıl	Seyahat acentesi
Katılımcı 24	Yönetici	30 Yıl	Seyahat acentesi
Katılımcı 25	Mürettebat	6 Yıl	Gemi Tur Şirketi
Katılımcı 26	Yönetici	15 Yıl	Tersane
Katılımcı 27	Yönetici		Seyahat acentesi
Katılımcı 28	Mürettebat	10 Yıl	Tersane
Katılımcı 29	Kaptan	21 Yıl	G.T. şirketi Gulet
Katılımcı 30	Mürettebat	7 Yıl	Tersane

Görüşme Rehberi

Katılımcılara sunulan görüşme rehberi üç ana bölümden oluşmaktadır:

- Birinci bölüm, katılımcının profilini (şirket adı ve faaliyet alanı) ele almaktadır.
- İkinci bölüm, katılımcının sektördeki deneyimini kapsamaktadır.
- Üçüncü bölüm, katılımcılara yöneltilen açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Bu sorular şu şekilde yapılandırılmıştır: Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisinin genel sorunlarıyla ilgili bir soru, sektörün makroekonomik çevresine ilişkin PESTEL modeline göre sınıflandırılmış 21 spesifik soru (4 politik, 4 ekonomik, 3 sosyo-kültürel, 4 teknolojik, 3 çevresel ve 3 yasal soru) ve bu sektördeki hizmet sağlayıcılarını daha iyi anlamaya yönelik 8 soru.

Sorular, katılımcıların konu hakkındaki görüşlerini detaylı bir şekilde iletmelerine olanak tanıyacak şekilde açık ve yapılandırılmış biçimde hazırlanmıştır.

Veri Analizi

Bu çalışmada, katılımcılardan elde edilen veriler, nitel veri analizi için yaygın olarak kullanılan MAXQDA 24 yazılımı aracılığıyla sistematik bir şekilde işlenmiştir. Öncelikle, görüşme transkriptleri programa aktarılmış ve düzenlenmiştir. Daha sonra, analiz sürecini yapılandırmak amacıyla PESTEL ve SWOT çerçevesine dayalı bir kod sistemi oluşturulmuştur.

Kodlama sürecinde, veriler aşağıdaki kategoriler doğrultusunda sınıflandırılmıştır:

- PESTEL Analizi: Politik, Ekonomik, Sosyo-kültürel, Teknolojik, Çevresel ve Yasal faktörler.
- SWOT Analizi: Mavi yolculuk sektörünün iç ve dış çevresini etkileyen Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler.

Kodlama işlemi tamamlandıktan sonra, "Code Matrix Browser" ve "Word Cloud" gibi görselleştirme araçları kullanılarak kodlar arasındaki ilişkiler analiz edilmiştir. Bu analiz sürecinde, belirli temaların hangi yoğunlukta ortaya çıktığı ve katılımcı ifadelerinde öne çıkan kavramlar belirlenmiştir. Elde edilen bulgular, tablo ve grafikler yardımıyla detaylandırılmış ve yorumlanmıştır.

Son aşamada, anket sonuçları ve literatür taraması ile elde edilen veriler bir araya getirilerek PESTEL ve SWOT analizlerinin sentezi oluşturulmuştur. Bu yöntem, Mavi Yolculuk sektörüne ilişkin katılımcı algılarının sistematik ve kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine olanak sağlamıştır.

2. DENİZ TURİZMİ

2.1. Türkiye’de Deniz Turizmi

Deniz turizmi, denizde gemilerle gerçekleştirilen mesleki faaliyetlerin yanı sıra bu faaliyetleri doğrudan turizm amacıyla destekleyen tüm diğer profesyonel etkinlikleri kapsayan geniş bir sektördür. Türkiye, coğrafi konumu, doğal güzellikleri, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle deniz turizminin gelişimi için büyük bir potansiyele sahiptir. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki bozulmamış koylar, berrak suları, ve antik medeniyetlerden miras kalan tarihi kalıntılar, Türkiye’yi dünya çapında bir deniz turizmi destinasyonu haline getirmiştir. Antik çağlardan günümüze kadar pek çok uygarlığın beşiği olmuş Türkiye, turistik açıdan eşsiz bir değere sahiptir.

Günümüzde deniz turizmi, Türkiye’de en çok talep edilen turizm dallarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu turizm çeşidi, dünya çapında hızla büyüyen bir endüstri olup, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin turizm ekonomilerinde önemli bir yere sahiptir. Türkiye’nin doğal güzellikleri, geniş deniz yolları, elverişli iklimi ve tarihi dokusu, deniz turizmini uluslararası pazarda cazip kılan faktörlerin başında gelmektedir. Deniz turizmi, sadece Türkiye’nin turizm endüstrisi içinde değil, aynı zamanda ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına da önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu sektördeki hızlı büyüme, döviz getirici faaliyetleri sayesinde ülkenin dış ticaret dengesine pozitif etkiler sağlamaktadır.

Son yıllarda özellikle kruvaziyer turizmi ve yatçılık gibi deniz turizmi alt dalları, Türkiye’de büyük bir gelişim göstermiştir. Başlangıçta küçük günlük geziler veya sınırlı süreli turlar şeklinde başlayan yatçılık, son on yılda hızlı bir büyüme göstermiş ve Türkiye’deki yat filosu binlerce gemiye ulaşmıştır. Bu durum, yatçılığın Türkiye’de kitle turizminin önemli bir bileşeni haline gelmesine neden olmuştur. 1980’li yılların sonlarına doğru hızla büyüyen deniz turizmi, Türkiye’nin genel turizm sektörü içinde önemli bir paya sahip olmuş ve ülke turizminin yaklaşık %25’ini oluşturarak stratejik bir sektör haline gelmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2023:191).

Deniz turizminin sağladığı gelirler, Türkiye ekonomisine büyük katkı sunarken, aynı zamanda ülkenin tanıtımına ve uluslararası alandaki imajına da pozitif etkiler yaratmaktadır. Kruvaziyer turizmi, yatçılık, keşif turları, deniz sporları,

gastronomi turları ve eğlence etkinlikleri gibi çok çeşitli alanları kapsayan bu sektör, zenginliği ve çeşitliliği ile hem yerli hem de yabancı turistler için cazip bir seçenek haline gelmiştir.

Türkiye'nin deniz turizmi alanındaki başarısı, Dünya Turizm Örgütü'nün 2023 yılı raporlarına da yansımıştır. 2019 verilerine kıyasla %59'luk bir artış gösteren Türkiye, en çok talep gören destinasyonlar arasında yer alarak dünya çapında bir başarı elde etmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2023:192). Bu başarı, ülke ekonomisine önemli gelirler kazandırmakta ve turizm sektörü içinde sağladığı istihdam olanaklarıyla da toplumsal kalkınmaya katkıda bulunmaktadır.

2.2. Fethiye’de Deniz Turizmi

Fethiye, Muğla ilinde yer almakta olup, bölgenin en büyük yüzölçümüne sahip şehri olarak bilinmektedir ve tarihi MÖ 5. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Fethiye'de deniz turizmi, yerel turizmin gelişiminde merkezi bir rol oynamaktadır. Bölge, Çalış ve Ölüdeniz plajları gibi ikonik plajlarının yanı sıra Kelebekler Vadisi, Kabak Koyu, Cennet Koyu ve Katrancı Tabiat Parkı gibi benzersiz koyları ve doğal alanlarıyla da ünlüdür. Ayrıca ünlü Saklıkent Kanyonu ve Fethiye Balık Pazarı da bu bölgede bulunmaktadır. Babadağ, benzersiz manzaralarıyla yamaç paraşütü için en popüler yerlerden biridir. Bölge, 10 mavi bayraklı plajı, 8 marinası ve 4 mavi bayraklı yatıyla da öne çıkmaktadır (TÜRSAB, 2021: 34).

Fethiye, Muğla'nın en büyük ve en kalabalık belediyesi olup, coğrafi konumu, doğal zenginlikleri ve Akdeniz iklimi sayesinde önemli bir turistik destinasyondur. Marmaris, Bodrum ve Antalya gibi diğer turizm merkezlerine yakınlığı, Fethiye'nin cazibesini artırmaktadır. Fethiye, güneyde Akdeniz, kuzeyde Toros Dağları ve batıda Fethiye Körfezi ile çevrilidir. Bu stratejik konumu sayesinde yıl boyunca çok sayıda ziyaretçiyi kendine çekmektedir (Palaz, 2022: 25-26).

3.055 km² yüzölçümüne sahip olan Fethiye, bölgenin en geniş belediyesi konumundadır (Özer ve diğerleri, 2016). Deniz turizmi, özellikle gününbirlik tekne turları, bölgenin ana turizm faaliyetlerinden biridir. Fethiye Limanı, Çalış Kanalı, Göcek ve Belcekiz Plajı'ndan hareket eden tekneler, bölgedeki çok sayıda koy ve adayı keşfetmek için oldukça popülerdir. Fethiye Deniz Ticaret Odası'na göre, 185

tekne işletmecisi bu hizmeti sunmakta olup, toplamda 205 tekne g n birlik turlarda aktiftir (Atar,  etinkaya ve Akg l, 2019).

Bu turların yanı sıra Fethiye; motorlu ve motorsuz su sporları, su altı dalış okulları tarafından sunulan dalış kursları gibi çeşitli deniz aktiviteleri de sunmaktadır. Mavi yolculuklar da oldukça popüler olup, turistlere birkaç gün boyunca Fethiye ve Göcek limanlarından kalkan yatlarla bölgenin turkuaz sularının ve büyüleyici deniz manzaralarının keyfini çıkarma fırsatı sunmaktadır (<https://mugla.ktb.gov.tr/TR-296367/ne-yapilir.html>).

Fethiye Turizm Danışma Bürosu'na göre (2025), "günümüzde Fethiye'de mavi yolculuk sektöründe faaliyet gösteren toplam 592 tekne ve 5.180 yatak kapasitesi bulunmaktadır".



şekil 2.1. Fethiye Haritası

Kaynak: (<https://mugla.ktb.gov.tr/TR-295847/fethiye.html>, Erişim tarihi 07/08/2024).

Deniz Turizm Bileşenleri

Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nin kavşağında yer alan Türkiye, doğal güzellikleri korunmuş manzaraları ve çeşitli güzellikteki kıyılarıyla gerçek bir deniz turizmi cennetidir. 81 ilinden 28'i denizle çevrili olup, deniz turizmiyle ilgili faaliyetlerde  nc  rol oynamaktadır (Göksu ve Atık, 2016). Bu coğrafi konum 147 ve iklim, kıyı şeridi boyunca çeşitli ve geniş bir yelpazede turizm faaliyetlerinin yapılmasına olanak sağlamaktadır.

Deniz Ticaret Odası (DTO)'nun 2023 deniz turizmi sektörü raporuna göre, deniz turizminin bileşenleri özetle aşağıdaki tabloda belirtildiği gibidir.

Tablo 2.1. Deniz Turizm Bileşenleri

DENİZ TURİZMİ	
Deniz turizm tesisleri ve işletmeleri	Deniz turizm araçları ve işletmeleri
1. Kruvaziyer gemi limanları (A ve b tipi) ve işletmeleri 2. Yat limanları (3,4,5 çaplı) ve işletmeleri 3. Diğer tesisler (rıhtım, iskele ve çekek yeri) ve işletmeleri	1. Kruvaziyer gemiler ve işletmeleri 2. Yat yatırım ve işletmeleri 2.1.1. Mavi yolculuk (gulet) işletmeleri 2.1.2. Bareboat (mürettebatsız) işletmeleri 2.1.3. Gününbirlik gezi tekneleri ve işletmeleri 2.1.4. Yüzler restaurant işletmeleri 3. Dalış turizmi ve su üstü aktiviteleri işletmeleri 4. Diğer deniz taşıma araçları ve işletmeleri

Kaynak: (<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/deniz-turizmi-calisma-grubu> Erişim Tarihi 28/06/2024).

Tabloya göre, deniz turizmi bileşenleri iki ana grupta sınıflandırılmıştır:

- Deniz turizm tesisleri ve işletmeleri, kruvaziyer gemi limanları ve işletmeleri, yat limanları ve işletmeleri ve diğer tesisler ve işletmelerden oluşan bir bütünü kapsamaktadır.
- Deniz turizm araçları ve işletmeleri, kruvaziyer gemiler ve işletmeleri, yat yatırımı ve işletmeleri (mavi yolculuk, bareboat, gününbirlik gezi tekneleri, yüzer restoran işletmeleri), dalış turizmi ve su üstü aktiviteleri işletmeleri ile diğer deniz taşıma araçları ve işletmelerinden oluşan bir bütünü kapsamaktadır.

2.2.1. Türkiye’de kruvaziyer turizmi:

Kruvaziyer turizmi, bir veya birden fazla destinasyondaki limanlar arasında, yolcuların son limana varıştan önce gemiden inip binmediği, deniz yoluyla yapılan bir seyahat ve eğlence amaçlı konaklama türü olarak tanımlanabilir (Çiğdemli, 2017:5). 1980’lerden bu yana, bu sektör sürekli ve önemli bir büyüme göstermektedir. 2009

yılında kruvaziyer sektöründeki yolcu sayısı 17,8 milyon iken, bu sayı 2019 yılında 29,7 milyona ulaşmış ve 11 yılda %64 oranında bir artışla yıllık ortalama %5,8 büyüme kaydetmiştir (Aras, 2022: 240).

Klasik deniz taşımacılığından farklı olarak, kruvaziyerler yalnızca yolcuları bir noktadan diğerine taşımakla kalmaz, aynı zamanda eğlence odaklı bir seyahat deneyimi sunar. Giderek daha sofistike hale gelen gemiler ve titizlikle seçilen destinasyonlar ile kruvaziyerler, ulusal ekonomiler için önemli bir gelir kaynağıdır. Bu sektörün yarattığı döviz gelirleri ve istihdam olanakları, ülkeleri yeni liman projelerine yatırım yapmaya teşvik etmektedir. Türkiye'de de, diğer ülkelerde olduğu gibi, kruvaziyer turizmi deniz turizminin gelişiminde ve ekonomik büyümede kilit bir rol oynamaktadır (Karakaş ve Fındık, 2023: 263).

Bu bağlamda, stratejik bir bölgede yer alan Türkiye, kruvaziyer turizminin önde gelen destinasyonlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Zengin tarihi mirası, doğal güzellikleri ve üç deniz ile bir iç denizle çevrili 8.333 km uzunluğundaki kıyı şeridi sayesinde kruvaziyer şirketlerinin dikkatini çekmektedir. Türkiye, Karayipler'den sonra en popüler ikinci bölge olan Akdeniz havzasında yer almakta ve bu konumuyla benzersiz kültürel mirası ve birçok medeniyetin izlerini taşıyan tarihsel değerleriyle önemli turistik avantajlara sahiptir (İMEAK DTO, 2024:78). Liman altyapısının gelişimi, Türkiye'nin bu sektördeki konumunu daha da güçlendirmektedir. En önemli limanlar arasında İstanbul (Galataport), Antalya, Marmaris ve Kuşadası bulunmaktadır. 2021 yılında uzun bir inşa sürecinin ardından açılan Galataport, bu modernizasyonun çarpıcı bir örneğidir. "Home port" olarak tasarlanan Galataport, dünyanın ilk yer altı terminaline sahiptir ve pasaport kontrolü ile gümrük işlemleri yer altında gerçekleştirilirken, yüzeyde deniz manzarasını kesintisiz bir şekilde sunmaktadır. Günlük 3 gemi ve 15.000 yolcu ağırlama kapasitesi ile Galataport, Türkiye'nin kruvaziyer turizmi açısından cazibesini artırmada kilit bir rol oynamaktadır (Sezer, 2022:872). Türkiye'deki kruvaziyer turizminin yükselişi, yolcu ve gemi sayısındaki sürekli artışla da gözlemlenmektedir. 2023 yılında Türkiye, 1,5 milyon yolcu ve 192 kruvaziyer gemisine ev sahipliği yaparken, bu rakamlar 2021 yılında sadece 45.362 yolcu ve 78 gemi olarak kaydedilmiştir (*Deniz Ticareti, Mayıs 2024, s. 82-83*). Tablo 3'te, 2023 yılında liman başkanlıklarına dayalı olarak kruvaziyer gemi ve yolcularına ait istatistikler yer almaktadır.

Tablo 2.2. 2023 Yılında Liman Başkanlıklarına Göre Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikler

Liman Başkanlığı	Gemi Cinsi	Kruvaziyer yolcu sayısı				Pazar Payı
	Kruvaziyer tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer yolcu	
Alanya	18	18	21	19.080	19.119	1,2%
Amasra	20	3	3	14.956	14.962	1,0%
Antalya	26	10.851	10.011	13.561	34.423	2,2%
Bodrum	97	480	410	100.269	101.159	6,6%
Bozcaada	19	589	0	5.722	6.311	0,4%
Çanakkale	40	74	12	19.586	19.672	1,3%
Çeşme	76	11.985	13.175	26.870	52.030	3,4%
Dikili	25	134	11	6.285	6.530	0,4%
Fethiye	1	1	0	67	68	0,0%
Göcek	5	0	0	691	691	0,0%
İstanbul	225	52.272	49.007	301.450	402.729	26,1%
İzmir	31	49	110	38.341	38.500	2,5%
Kaş	4	0	0	1.777	1.777	0,1%
Kuşadası	531	21.578	27.776	730.080	779.434	50,5%
Marmaris	23	7	8	26.332	26.347	1,7%
Samsun	4	3	5	3.255	3.263	0,2%
Sinop	12	0	4	9.550	9.554	0,6%
Trabzon	21	22	6	15.757	15.785	1,0%
Ünye	14	5	2	10.161	10.168	0,7%
Toplam	1.192	98.071	100.661	1.343.790	1.542.522	

Kaynak: (Deniz Ticaret Odası, 2024:82-83)

2.2.2. Türkiye’de Yat Turizmi

Türkiye'deki yatçılık sektörü, ülkenin benzersiz coğrafi konumu ve zengin tarihi ile doğal mirası sayesinde turizm ekonomisinin temel bir bileşeni haline gelmiştir. Türkiye, dört büyük denizle çevrilidir: Akdeniz, Ege Denizi, Karadeniz ve Marmara Denizi, bu da kıyılarını yatçılar için ideal bir destinasyon yapmaktadır. Yatçıların demirleyebileceği koylar, körfezler ve plajların çeşitliliği benzersiz bir avantaj sunmaktadır. Ayrıca, Türkiye ünlü Mavi Yolculuk' a ev sahipliği yapmaktadır. Bu benzersiz deniz yolculuğu deneyimi, tarihi ve doğayı yeni bir bakış açısıyla

keşfetme fırsatı sunar; körfezlerde seyahat ederken doğayla derin bir bağ kurmayı sağlar. Bu yolculuk, turistleri Kleopatra'nın özel plajı, Olimpos Dağı'ndaki ebedi ateş ve antik medeniyetlere ait birçok arkeolojik kalıntı gibi sembolik yerlere götürerek cazibesini artırır (T.C. Kültür ve turizm bakanlığı, 2024).

Tarihsel olarak, deniz turizmi yalnızca İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gelişmeye başlamıştır. Ancak, başlangıçta beklenen talebi hemen yaratamamıştır. Sadece son birkaç on yılda, Türkiye'de bu sektör gerçekten büyümeye başlamıştır. Bunun sebepleri arasında stratejik coğrafi konumu, uygun iklimi, çeşitli deniz rotaları ve sayısız kültürel ve tarihi zenginlikler yer almaktadır. Türkiye'de yatçılık, başlangıçta günlük geziler veya kısa deniz yolculukları ile mütevazı bir şekilde başlamıştır. Ancak son on yılda bu sektör büyük bir büyüme göstermiş ve kitle turizminin önemli bir bileşeni haline gelmiştir. Bugün Türkiye'de binlerce yat bulunan bir filo bulunmaktadır. Bu yatlar arasında, geleneksel Akdeniz yöntemleriyle inşa edilen ahşap guletler özellikle dikkat çekicidir. Mavi Yolculuk filosunu oluşturan bu tekneler dünyada benzersizdir. Türkiye'ye özgü bu turizm türü, Mavi Yolculuk' un küresel turizmde değerli ve markalaşmış bir turizm dalı haline gelmesini sağlamıştır (Sipahi, Onay ve Tanyeri, 2015; www.denizticaretodasi.org.tr, 2023).

20. yüzyılın başlarından itibaren yatçılık sektörü küresel olarak büyümektedir. Bu büyüme, gelir artışı, eğlencenin küreselleşmesi ve ulaşımın kolaylaşması gibi birkaç faktörle desteklenmiştir. Türkiye'de yatların barınması için gerekli altyapılar olan marinaların gelişimi, turizm gelirlerine önemli katkı sağlamaktadır. Bu tesisler, ülkenin turizm ekonomisinin önemli bir parçasıdır.

Dünya çapında, Akdeniz havzasına olan ilgi artmıştır ve bu bölge yatçılık ve deniz turizmi için en önemli bölgelerden biri haline gelmiştir. Türkiye, bu bağlamda kilit bir rol oynamaktadır (Sipahi, Onay ve Tanyeri, 2015).

Türkiye'deki yatçılık sektörünün düzenleyici çerçevesi katı ve net bir şekilde tanımlanmıştır. Bir yat, eğlence, spor veya eğlence amacıyla kullanılan bir tekne olarak tanımlanır. Üç tür yat vardır: yelkenliler, motorlu tekneler ve karma (yelkenli ve motorlu). Tüm yatların kaydedilmesi gereklidir ve Türk sularında seyahat etmek için gerekli olan Transitlog adı verilen bir kayıt sertifikası vardır. Bu belge, hem Türk bayraklı yatlar hem de Türkiye'deki limanlarda kışlayan yabancı yatlar için gereklidir. Yatlar, yabancı kara sularından Türkiye'ye girdiklerinde sarı bayrak (Q Flag) çekmek zorundadır. Yatçılık sektörü iki ana kategoriye ayrılır: özel yatlar, ticari olmayan

yatlarla deniz turizmine katılanlar ve ticari yatlar, ticari amaçlarla işletilen yatlar. Yat işletmeleri, eğlence, spor veya deniz yolculukları için mürettebatlı ya da mürettebatsız yat sağlayan şirketlerdir (TC. Kültür ve turizm bakanlığı, 2023).

Literatürde deniz turizmi, genellikle kıyı turizminin bir alternatifi olarak denizcilik turizminin bir dalı olarak kabul edilmektedir. Yatçılık, bir turistin yata bindiği andan inene kadar gerçekleşen tüm turistik faaliyetleri kapsar. Yat turizmi, kruvaziyer turizmi ile ilişkilidir ve ekonomik etkisi büyük olan bir sektördür, çünkü artan uluslararası turist çekme kapasitesine ve önemli gelir yaratma potansiyeline sahiptir (Polat, Bitiktaş ve Açık, 2022).

Bugün Türkiye, her yıl 20 milyonun üzerinde turist çekerek dünyanın en popüler destinasyonlarından biri haline gelmiştir. 21. yüzyılın başında, özel turizm türlerine olan ilgi artmıştır ve deniz turizmi bunlardan en çok tercih edilenlerden biri olmuştur. Bu sektör, genel turizm faaliyetlerinin önemli bir parçası haline gelmiş, yeni istihdam olanakları yaratmış ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlamıştır. Yelkenliler, özellikle Türkiye'deki deniz turizminin gelişiminde merkezi bir rol oynamaktadır. Son yıllarda, yelken sporlarına olan artan ilgi, yelkenlilerin popülaritesini artırmıştır. Türkiye'de deniz turizmi altyapılarının sürekli gelişimi, sektöre yapılan yatırımlar ve uluslararası etkinliklerde Türkiye'nin artan katılımı, bu sektörün büyümesine olanak sağlamıştır. 2023 verileri, yelkenlilere ve diğer deniz araçlarına olan talebin arttığını göstermektedir, bu da deniz turizmi sektörünün Türkiye'de hem ekonomik hem de turistik açıdan büyümeye devam ettiğini ortaya koymaktadır.

2.2.2.1. Mavi yolculuk (gulet) işletmeleri:

Mavi yolculuk, keşif, kültürel keşif ve deniz keyfini birleştiren bir deniz turizmi şeklidir. Kökeni, 1940'lı yıllara, "Halikarnas Balıkçısı" takma adıyla bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın, Bodrum'dan arkadaşlarıyla birlikte geleneksel Türk yelkenli tekneleriyle yaptığı keşif yolculuklarına dayanmaktadır. Bu yolculuklar, gizli koyların keşfi, tarihi kalıntıların araştırılması ve büyük bir doğal güzelliğe sahip manzaralarla iç içe olma gibi unsurları birleştirerek, bugün hala ilgiyle devam eden bu eşsiz deneyimin başlangıcını işaret etmiştir (<https://www.maviyolculuk.co/mavi-yolculuk-nedir/>).

Bugün, mavi yolculuk, Bodrum ile Antalya arasındaki Ege ve Akdeniz kıyılarında yapılan yat, yelkenli tekne veya yatlarla yapılan tatil seyahatlerini ifade

etmektedir. Bu rotalar, Marmaris, Fethiye, Göcek, Kaş, Kalkan, Kekova gibi ünlü destinasyonları içerir ve ayrıca bazı Yunan adalarını keşfetme fırsatı sunar. Artık turizm sektörüne iyice entegre olmuş bu kavram, her yıl özgünlük ve muazzam manzaralar arayan çok sayıda gezgini cezbetmektedir (<https://maviyolculuk.net/mavitur-nedir>).

Bu gemiler, konaklama ve mürettebat hizmetleri dahil olmak üzere çeşitli imkanlar sunmaktadır. Türk bayrağı taşıyan 2.146 ticari yelkenli filosuyla, mavi yolculuklar, turistik hizmetlerin sunulmasında ve ilgili kıyı bölgelerinin ekonomik gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Doğrudan sağladıkları gelirlerin yanı sıra, liman hizmetleri ve yerel işletmeler gibi yan hizmetleri destekleyerek dışsal ekonomik katkılar sağlamaktadırlar.

Ancak, Türk mavi yolculuk şirketleri, giderek daha rekabetçi hale gelen küresel bir pazarda zorluklarla karşı karşıyadır. Özellikle Akdeniz bölgesindeki uluslararası rekabet, bu şirketleri hizmetlerini çeşitlendirmeye ve uluslararası bir müşteri kitlesini çekmek için yenilikler yapmaya zorlamaktadır. Bu zorluklara rağmen, mavi yolculuk, Türkiye'deki deniz turizminin temel direklerinden biri olmaya devam etmekte ve tarih, doğa ve modern konforun benzersiz karışımıyla gezginleri etkilemektedir (Muslu, 2018:39).

2.2.2.2. Bareboat (mürettebatsız) işletmeleri:

Yat kiralama şirketleri, genellikle mürettebatlı veya mürettebatsız hizmetler ile kabin kiralama hizmetleri sunan işletmelerdir. Mürettebatlı yat kiralama, belirli bir dönem (genellikle 1 veya 2 hafta) boyunca kaptan ve mürettebat ile bir yatın kiralınmasını ifade ederken, mürettebatsız yat kiralama (bareboat veya motorlu yat) genellikle kendi rotasını belirlemek isteyen ehliyet sahibi denizciler tarafından tercih edilmektedir.

24 Temmuz 2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 24. Maddesi'ne göre, günübirlik gezi tekneleri; denize elverişli, eğlence, spor ve turizm amaçlı olarak limandan aldığı yolcuları aynı gün içinde aynı limana geri getiren deniz turizmi araçları olarak tanımlanmaktadır. Türkiye'de özellikle Ege ve Akdeniz bölgelerinde, Turizm İşletme Belgeli toplam 1.051 günübirlik gezi teknesi faaliyet göstermektedir. (Baran ve Özoğul, 11).

Mürettebatsız yat kiralamada tekne sahibi, yatı denize elverişli ve tam donanımlı bir şekilde teslim eder ve kira dönemi sonunda aynı koşullarda geri alır. Yakıt, kumanya ve marina ya da iskele ücretleri kiracıya aittir. Yelkenliler kiraya veren tarafından sigortalanır ancak herhangi bir hasar durumunda, sigorta poliçesindeki muafiyet miktarı kiracıdan talep edilir. Bu tutar, tekne tesliminde depozito olarak alınır (<https://mibersailing.com/kaptansiz-tekne-kiralama-bareboat-yacht-charter-nedir/>).

Mürettebatsız kiralama pazarının büyümesi, piyasadaki dönüşümlere bağlıdır. Bu büyümeye katkı sağlayan değişimler şunlardır: teknolojik gelişmeler, ehliyetlerin yaygınlaşması, marinaların gelişmesi, zincir markaların genişlemesi ve tatil planlarında esneklik talebi (Paker, 2020: 401-402).

2.2.2.3. Günübirlik gezi tekneleri ve işletmeleri:

Günübirlik gezi tekneleri, turizm, eğlence, spor veya geziler için kullanılan, aynı gün içerisinde yolcularını aynı limanda alıp aynı limanda bırakan, denize elverişlilik belgesine sahip deniz taşımacılığı araçları olarak tanımlanır (<https://turkiyeturizmansiklopedisi.com/gunluk-gezi-tekne-isletmeciligi>). 24/07/2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği'ne göre, bu tekneler, geziler, eğlence, spor ve turizm amaçlı olarak kullanılır ve denize elverişlilik sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.

Bu tekneler, ticari kullanım ve bölgesel koşullara göre farklılık gösterebilir. Örneğin, Artvin ile İstanbul, İstanbul-Seferihisar, Seferihisar-Fethiye ve Fethiye ile doğu arasında farklı türde turistik tekneler bulunmaktadır. Bu farklılıklar, yerel teknelerin imalat alışkanlıkları, deniz ve kıyı koşulları ve teknelerin üretiminde kullanılan malzemeler gibi faktörlerden etkilenmektedir (Kesiktaş, 2016). Bu tekneler tarafından sunulan hizmetler, kültürel aktiviteler, balıkçılık gezileri, mehtap turları veya Boğaz turları gibi etkinlikler ile birlikte, müzikli veya müziksiz yüzme ve eğlence gibi sezonluk etkinlikleri de içermektedir. Bölgelerine göre, Ege ve Akdeniz'de guletler, Karadeniz'de ise balıkçı teknelerinden dönüştürülmüş tekneler kullanılmaktadır (Göksu ve Atik, 2017: 97).

Günübirlik gezi teknelerinin kapasitesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürürlüğe konan Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde belirlenen yolcu sayısına göre belirlenir. Açık güverteli, mutfak ve tualeti olmayan, doğal ve suni göletler, baraj gölleri, nehirler ve dalyan kanallarında kullanılan tekneler ile bu

teknelerde yolcu taşımacılığı yapan deniz araçları, belge kapsamı dışında kalmaktadır.

Günöbirlik gezi tekneleri, aşığıdaki teknik özelliklere sahip olmalıdır:

- Yolcu kapasitesine uygun yemek masası ve oturma grubu,
- Güneşlenme alanları,
- Genel kullanım alanlarından ayrı bir mutfak; bulaşık yıkama ve hazırlık yerleri, ocak ve/veya fırın, buzdolabı veya buz kutusu, gerekli güvenlik ve havalandırma tedbirleriyle tüp veya tercihen elektrikli ısıtıcılar,
- En az bir soyunma kabini. Kabin bulunan teknelerde, soyunma kabini kabin yerine geçer,
- 1-50 kişi için en az bir, 51-100 kişi için en az iki, 101-300 kişi için en az dört, 301 kişi ve üzeri için en az altı tuvalet. Bu düzenleme yayın tarihinden altı ay sonra yapılacak yeni teknelerde, kadın ve erkek tuvaletlerinin ayrılması şartıyla, 1-50 kişi için en az iki, 51-100 kişi için en az üç, 101-300 kişi için en az dört, 301 kişi ve üzeri için en az altı tuvalet,
- Teknik normlara uygun aydınlatma ve gece yapılan gezilerde güvenlik için teknelerin aydınlatılması,
- Yangın söndürme tüpleri veya yangın söndürme sistemi,
- Yolcuların görebileceğı yerlere asılan can güvenliğı ile ilgili uyarı levhaları,
- Çöp kutuları,
- Temiz ve pis su tankları

(<https://giresun.ktb.gov.tr/TR-272996/gunubirlik-gezi-teknesi-basvurusu.html>)

3. MAVİ YOLCULUK

3.1. Mavi Yolculuk Tanımı ve Tarihsel Gelişimi

3.1.1. Mavi Yolculuğun Tanımı

Mavi Yolculuk, Türkiye'ye özgü bir deniz turizmi biçimi olup geleneksel Türk guletleriyle kıyılar boyunca yapılan seyahatleri ve kara yoluyla ulaşılamayan korunaklı koyların keşfini birleştirmektedir. Bu tatil konsepti, doğayla uyum, çevreye saygı ve toplumsal dayanışma ilkelerine dayanmaktadır. Bu felsefe, bireyleri modern yaşamın yabancılaştırıcı etkilerinden kurtararak doğanın huzuruna geri döndürmeyi amaçlamaktadır (Turan, 2021). Başta Bodrum ve çevresinde gelişen bu turizm anlayışı, yerel gulet üretimi ve dünya çapında artan talep sayesinde kendini kabul ettirmiştir.

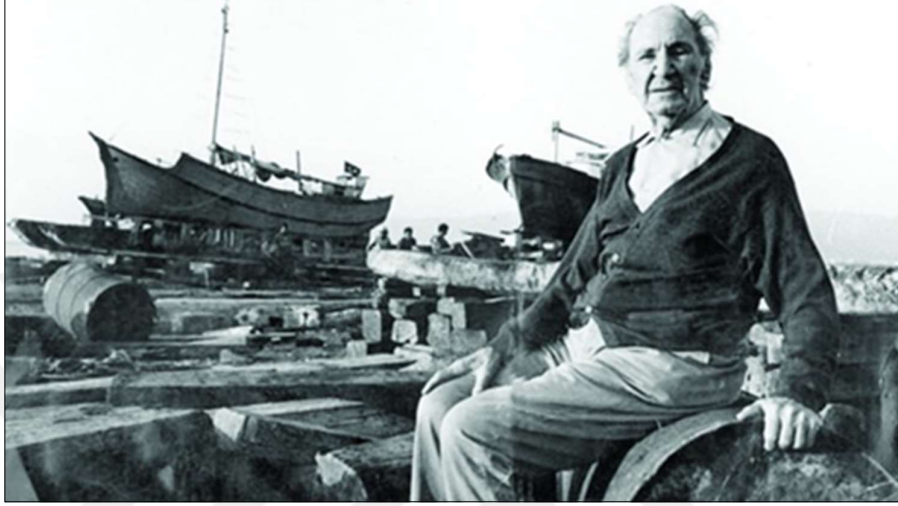
3.1.2. Mavi Yolculuğun Kökenleri

Mavi Yolculuğun kökeni, ünlü yazar Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın (Halikarnas Balıkcısı) 1946 yılında arkadaşlarını Bodrum'a davet etmesine dayanmaktadır. Amacı, Ege kıyılarının doğal güzelliklerini ve tarihî zenginliklerini onlara tanıtmaktı. Bu ilk davet, Mavi Yolculuğun doğuşuna vesile olmuş ve ilk seyahatler basit balıkçı tekneleriyle, oldukça ilkel koşullarda gerçekleştirilmiştir (Kaya, 2023). Sabahattin Eyüboğlu ve diğer entelektüellerin de katıldığı bu geziler, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen ardından başlamış ve zamanla kültürel bir harekete dönüşmüştür.

İlk dönemlerinde, konfor açısından oldukça sınırlı olan bu tekneler, katılımcıların deneyimden aldığı keyfi engellememiştir. Aksine, bu sade koşullar, Mavi Yolculuğun temel değerlerini pekiştirmiştir: doğayla iç içe olmak, dayanışma ve sosyalleşme. Kişisel rahatlık ikinci plana atılmış, ziyaret edilen yerlerin kültürel ve tarihî yönleri ön plana çıkarılmış ve çevresel etki en aza indirilmeye çalışılmıştır (Turan, 2021).

1960'lı yıllara kadar Mavi Yolculuk, sınırlı bir çevrede yapılan bir etkinlik olarak kalmıştır. Ancak, Bodrum'un turizm açısından cazibesinin artmasıyla birlikte popülerlik kazanmıştır. Sektörün hızla büyümesi, yetkilileri belirli düzenlemeler getirmeye yöneltmiştir. 1969 yılında, Bodrum limanına giren teknelerin sayısı önemli ölçüde artmış ve bu durum, guletlerin yolcu kapasitelerine uygun yatak düzenine sahip

olmasını zorunlu kılan kuralların getirilmesine yol açmıştır (Kaya, 2023). Bu düzenlemeler, Mavi Yolculuğun modern turizm sektörüyle bütünleşmesini kolaylaştırmıştır.



Şekil 3.1. Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın (Halikarnas Balıkçısı) bir fotoğrafı
Kaynak: (<https://dargeb.com/ilk-mavi-yolculuk/> , Erişim Tarihi 26/06/2024).

3.1.3. Günümüzde Mavi Yolculuk

Günümüzde Mavi Yolculuk, Türkiye’de yat kiralama pazarının merkezinde yer almaktadır. Türk guletleriyle yapılan yolculuklar, turistlere izole ve korunaklı koylara ulaşma imkânı sunarak benzersiz bir deneyim sağlamaktadır. Yaklaşık 70 yıl önce Cevat Şakir tarafından başlatılan bu tatil türü, hem yerli hem de yabancı turistleri cezbetmeye devam etmektedir. İki temel seçenek sunulmaktadır: kabin kiralama veya tüm yatın özel olarak kiralanması (DTO, 2021). Bu sayede farklı bütçe ve seyahat profillerine uygun alternatifler sunulmaktadır.

Son yıllarda, özellikle 2020’deki COVID-19 pandemisiyle birlikte Mavi Yolculuğa olan ilgi önemli ölçüde artmıştır. Daha izole ve doğayla iç içe tatil arayışı, yat ve tekne kiralama pazarında büyük bir büyümeye yol açmıştır. Bodrum guletlerine olan talep o kadar yükselmiştir ki, limanların bu talebe nasıl yanıt vereceği önemli bir konu hâline gelmiştir. Türkiye’de mürettebatlı yat kiralama pazarı, gece konaklama sunmayan tekneler de dahil olmak üzere, yıllık 1 milyar ABD dolarını aşmış ve büyümeye devam etmektedir (Kaya, 2023).

3.1.4. Mavi Yolculuk: Tarihî ve Kültürel Bir Miras

Ekonomik öneminin ötesinde, Mavi Yolculuk, Türkiye'nin kültürel ve tarihi değerlerinin aktarımıyla yakından ilişkilidir (Turan & Özcan, 2018). Bu yolculuklar, antik kentlerin, korunmuş koyların ve etkileyici doğal manzaraların keşfini sağlamaktadır. Mavi Yolculuğun en başından beri temel amacı, sanatı ve kültürü aracılığıyla bu zenginlikleri gelecek nesillere aktarmak olmuştur. Bu hedef, günümüzde de geçerliliğini korumaktadır.

3.2. Türkiye'de Mavi Yolculuk Rotaları ve Özellikleri

Mavi Yolculuk rotaları, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyılarında düzenlenen, doğayla iç içe bir deniz seyahati sunan güzergahlardır. Bu rotalar, genellikle gulet tipi teknelerle yapılır ve birbirinden güzel koylar, antik şehirler ve doğal güzellikler ziyaret edilir. İşte tablo 4'te popüler Mavi Yolculuk rotalarından bazıları:

Tablo 3.1. Mavi Yolculuk Rotaları

ÇIKIŞ NOKTASI / ROTALAR	POPÜLER KOYLAR / LİMANLAR
Bodrum Mavi yolculuk rotaları	Gökova Körfezi koyları, Hisarönü Körfezi koyları, Yunan Adaları rotası, Yedi Adalar – İngiliz Limanı güzergahı, Fethiye – Göcek güzergahı
Hisarönü Körfezi koyları	İnce Burun, Aktur, Bencik, Emel Sayın Koyu, Dirsek Bükü, Datça Palamutbükü, Knidos, Poyraz Limanı, Meteor Koyu, Akvaryum Koyu
Gökova Körfezi koyları	Orak Adası, Yedi Adalar Koyları, Uzun Liman, Tuzla Koyu, Löngöz Koyu, Değirmenbükü Koyu, İngiliz Limanı, Sedir Adası, Kargılı Koyu, Alakışla Bükü, Pabuç Burnu
Yunan Adaları rotası	Bodrum Limanı (kalkış), Kos, Leros, Patmos, Lipsi, Kalimnos, Bodrum Turgutreis (dönüş)
Fethiye – Göcek güzergahı koyları	Yassıcalar Adası, Tersane Adası, Panço Koyu, Kleopatra Hamamı Koyu, Sarsala Koyu, Bedri Rahmi Koyu, Sıralıbük, Kelebekler Vadisi, Ölüdeniz, Kayaköy, Nikola Adası, Turunç Koyu, Ağa Limanı

Kaynak: (<https://listelist.com/mavi-tur-nedir/> Erişim Tarihi 26/07/2024).



Şekil 3.2. Türkiye'deki Mavi Yolculuğun Popüler Rotalarını Gösteren Bir Harita

Kaynak: (<https://www.gocekonline.com/en/blogs/mot-preferred-blue-cruise-routes>) Erişim Tarihi 09/07/2024).

3.2.1. Türkiye’de mavi yolculuk rotaları Bodrum - Gökova körfezi:

Bodrum'dan Gökova Körfezi'ne uzanan rota, mavi yolculukların en ikonik güzergâhlarından biri olmuştur. Bu bölge, etkileyici manzaraları, huzurlu plajları ve otantik köyleriyle tanınmıştır. Yolculuk sırasında Orak Adası ve İngiliz Limanı gibi duraklar sıkça tercih edilmiştir. Bu rota, deniz keyfini kültürel keşif fırsatlarıyla birleştirmiştir. Özellikle Bodrum'da yer alan dünyanın yedi harikasından biri olan Halikarnas Mozaesi, görülmesi gereken önemli noktalardan olmuştur (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023).

3.2.2. Marmaris – Fethiye:

Marmaris'ten Fethiye'ye uzanan rota, nefes kesici manzaralarıyla dikkat çekmiştir. Bu güzergahta gizli koylar ve kumlu plajlar yer almıştır. Popüler duraklar arasında Dalyan'daki Likya kaya mezarlarının ziyaret edilebileceği Ekincik ve ünlü Mavi Lagün'üyle tanınan Ölüdeniz bulunmuştur. Fethiye ise antik kalıntıları ve hareketli pazarıyla doğa ve kültürün mükemmel bir karışımını sunmuştur (Deniz Ticaret Odası, 2022).

3.2.3. Kaş – Kekova:

Bu güzergâh, dalış ve tarih meraklıları için gerçek bir hazinedir. Kekova bölgesi, su altındaki Likya dönemine ait kalıntılarıyla ünlüdür ve bu kalıntılar berrak sulara net bir şekilde görülebilir. Ziyaretçiler, yalnızca tekneyle ulaşılabilen Simena gibi geleneksel köyleri keşfedebilir ve Akdeniz'in şirin liman kasabası Kaş'ta muhteşem gün batımının keyfini çıkarabilir (WWF Türkiye, 2021).

3.3. Mavi Yolculukta Kullanılan Tekneler Ve Hizmetler

Mavi Yolculuk'ta ağırlıklı olarak kullanılan üç ana yat türü bulunmaktadır: tirhandil, gulet ve ayna kış gulet; bunlardan ayna kış gulet en konforlu olanıdır (Paker, 2019:111-115). Mavi Yolculuk genellikle ahşap teknelerde yapılırsa da, metal ve fiber tekneler de kullanılmaktadır. Bu tekneler, "gulet", "ayna kış" ve "tirhandil" olarak üç gruba ayrılmasına rağmen, günümüzde genellikle gulet olarak sınıflandırılmaktadır. Tirhandil tipi yatların sayısı zamanla azalmıştır. Günümüzde daha fazla konfor sunan geniş kış güverteye sahip guletler ve ayna kış yatlar daha fazla tercih edilmektedir (Kuleli ve diğerleri, 2018).

Mavi Yolculuk 'un temelini atan ilk tekne, 1944 yılında Halikarnas Balıkçısı tarafından inşa edilen motorsuz "Yatağan" teknesidir, ancak zamanla daha sofistike ve lüks tekneler Mavi Yolculuk 'ta kullanılmaya başlanmıştır (Kaya ve Yıldızhan, 2022). Mavi Yolculuk 'un ilk seyahatleri, 1950'lerin sonları ve 1960'ların başında, Girit ve Rodos'tan göçmen ve mülteciler tarafından getirilen Karadeniz tipi ahşap tekneler olan tirhandillerle gerçekleştirilmiştir. Tirhandiller, yük taşıma kapasitesini artırmak amacıyla "karpuz kış" olarak adlandırılan yuvarlak bir arka bölüme sahip olacak şekilde değiştirilmiştir. "Gulet" terimi başlangıçta teknenin gövde şekli yerine donanım türünü ifade ediyordu, ancak bu tekneler, yuvarlak kış şekilleri nedeniyle bu isimle tanınmaya başladı ve dünya çapında tanınan guletler, Bodrum bölgesinde inşa edilen ahşap yatlarla özdeşleşti. Kış kısmı daha fazla kabin alanı sağlamak amacıyla düzleştirildiğinde, ayna kış adı verilen yeni bir tür ortaya çıkmıştır (Kuleli ve diğerleri, 2018).

Mavi Yolculuk 'ta kullanılan yatlar resmi olarak "Ticari Yatlar" ve "İlkel Yapıda Ahşap Gemiler" olarak tanımlanmaktadır. Mavi Yolculuk yapmak isteyen ticari tekneler için, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı liman müdürlükleri tarafından verilen

"Denize Elverişlilik Belgesi" zorunludur. Özel tekneler de liman müdürlüklerinden alınan "Kayıt Belgesi" ile Mavi Yolculuk 'a katılabilirler (Kaya ve Yıldızhan, 2022).

3.3.1. Gulet

Guletler, 19. yüzyılın ortalarında Akdeniz'de ortaya çıkmış ve 1950'li yıllarda Bodrum'da üretilmeye başlanmış, 1960'larda Mavi Yolculuk 'un artan popülaritesiyle daha yaygın hale gelmiştir. Bu tekneler, özellikle Bodrum ve Marmaris çevresindeki koylarda turist taşımak için kullanılmıştır (Kaya ve Yıldızhan, 2022). Mavi Yolculuk için en popüler geleneksel ahşap yat olan gulet, rahatlama için ideal geniş bir kış güverteye sahiptir. Ketch (marconi) veya iki direkli donanımına sahip olan guletler, 1 ila 3 yelken trinketası ile donatılmıştır. Bu tekneler 15 ile 33 metre arasında olup, 6 ila 16 kişiyi ağırlayabilir (Muslu, 2018).



Şekil 3.3. Bir Gulet Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel

Kaynak: (<https://www.gulet.com.iletisim> Erişim Tarihi 10/06/2024).

3.3.2. Aynakıç

Düz bir kışa sahip ayna kış tekneler, turistlerin artan talebi ve Bodrum bölgesindeki turistik faaliyetlerin artmasıyla daha büyük boyutlarda üretilmeye başlanmıştır. Ayna kış, düz bir kış yapısına sahip olan guletin modifiye edilmiş bir versiyonudur ve daha büyük bir taşıma kapasitesi sağlar (Kaya ve Yıldızhan, 2022). Düz kış yapısı sayesinde ek kabinler eklenebilmektedir. 18 ila 33 metre uzunluğundaki

ayna kış yatlar, 8 ila 24 kişiyi ağırlayabilir ve 4 ila 12 çift kişilik yatak kapasitesi, duş ve özel tuvalet imkanları sunar (Muslu, 2018:458).



Şekil 3.4. Bir Aynakış Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel

Kaynak: (<https://www.adayacht.com/bodrum-kiralik-gulet-hayal-62>
Eşim Tarihi 10/05/2024).

3.3.3. Thirhandil

Sağlam ve zarif bir yapıya sahip, yelkenle hareket eden ahşap bir tekne olan tirhandil, Yunanistan'da "Trechandiri" olarak bilinir. "Trechandiri" kelimesi "koşmak" anlamına gelen "trechei" teriminden türemiştir. Adriyatik Denizi kıyılarında 17. yüzyılda üretilen "Trabaccolo" tipi tekneden türetildiği söylenmektedir. İlk dönemlerde tek direkli ve latin yelkenli olan tirhandil, öncelikle mercan avcılığı ve yük taşımacılığında kullanılmıştır (Kaya ve Yıldızhan, 2022). Geleneksel yelkenli yapısı ile dikkat çeken bir tekne olan tirhandil, kış kısmı guletlere göre sivridir ve 11 ila 15 metre uzunluğunda olup, Bodrum bölgesi ile özdeşleşmiştir. Guletlerden farklı olan yapısı sayesinde estetik görünümüleriyle denizleri süslemeye devam etmektedir (Kuleli ve diğerleri, 2018).



Şekil 3.5. Bir Thirhandil Tipi Tekneyi Temsil Eden Bir Görsel

Kaynak: (<https://www.adayacht.com/bodrum-kiralik-gulet-hayal-62>
Eşim Tarihi 10/05/2024).

3.3.4. Hizmet Kalitesi ve Standartları

Türkiye’de gulet yat turizmi, özellikle Ege ve Akdeniz kıyıları boyunca, ülkenin denizcilik ve turizm ekonomisinin temel sektörlerinden birini temsil etmektedir. Genellikle “Mavi Yolculuk” olarak adlandırılan bu turlar, yolculara lüks, macera ve kültürel keşfi bir arada sunan eşsiz bir deneyim sağlamaktadır. Türkiye’de gulet yat turizminde hizmet kalitesi ve standartları, müşteri memnuniyeti ile bu sektörün uluslararası düzeydeki konumlandırılmasında hayati bir rol oynamaktadır. Ancak, rekabet gücünü ve müşteri memnuniyetini korumak için bu alanda sunulan hizmetlerin kalitesine ve uygulanan standartlara odaklanılması gerekmektedir.

3.3.4.1. Hizmet kalitesinin önemi:

Hizmet kalitesi, gulet yatların sunduğu lüks turlar gibi hizmetlerde müşterilerin tercihlerini belirleyen temel faktörlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Parasuraman, Zeithaml ve Berry (1988)’e göre, hizmet kalitesi beş ana boyuta dayanmaktadır:

güvenilirlik, duyarlılık, güvence, empati ve somut unsurlar. Gulet turları bağlamında bu boyutlar şu şekilde ortaya çıkmaktadır:

- Kalkış ve varışlarda dakiklik ve güvenlik.
- Teknik sorunların veya müşteri taleplerinin hızlı bir şekilde çözülmesi.
- Mürettebatın yetkinliği ve nezaketi.
- Müşteri beklentilerini karşılamak için kişiselleştirilmiş bir yaklaşım.
- Teknedeki ekipmanların bakımı ve lüks bir ortam sunulması.

3.3.4.2. Uluslararası standartlar ve Türkiye’deki uygulamaları:

Türkiye, deniz turizmi alanındaki uygulamalarını, United Nations World Tourism Organization (UNWTO) yani Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü ve International Maritime Organization (IMO) yani Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından belirlenen uluslararası standartlara uygun hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bu standartlar, deniz güvenliği, çevre yönetimi ve mürettebat eğitimi gibi gereklilikleri içermektedir (IMO, 2020).

Türkiye’de kayıtlı gulet yatlar ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenen ulusal düzenlemelere uymak zorunda kalmaktadır. Bu düzenlemeler şunları kapsamaktadır:

- Güvenlik ekipmanları (can yelekleri, iletişim sistemleri, yangın söndürücüler).
- Tekne içi hijyen ve gıda standartları.
- Mürettebatın mesleki yeterlilikleri (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW sertifikaları).

3.3.4.3. Kalitenin iyileştirilmesinde karşılaşılan zorluklar:

Tüm bu çabalara rağmen bazı zorluklar devam etmektedir. Çalışmalara göre, birçok gulet işletmecisi şu sorunlarla karşılaşmaktadır:

- Mürettebatın lüks konaklama hizmetleri alanında yeterli eğitim almaması.
- Teknelerin bakım standartlarının uygulanmasındaki değişkenlikler.
- Müşterilerin artan sürdürülebilirlik ve çevreye duyarlılık beklentilerinin yönetimi.

3.3.4.4. Yenilikler ve sürdürülebilir kalkınma:

Bu zorluklara yanıt olarak, birçok işletmeci yeşil teknolojilere ve sürdürülebilir uygulamalara yatırım yapmaktadır. Bunlar arasında güneş panelleri ile enerji sağlanması ve atıkların sorumlu bir şekilde yönetimi yer almaktadır. Ayrıca, marinaya ve teknelere verilen Mavi Bayrak Programı gibi kalite sertifikaları bu girişimleri desteklemiş ve çevresel sorumluluk bilincinin artmasına katkı sağlamıştır.

3.3.5. Mürettebat ve Müşteri İlişkileri

Türkiye’de, özellikle deniz turizmi sektöründe, mürettebat ile müşteriler arasındaki ilişkiler seyahatlerin başarısında temel bir rol oynamaktadır. Gulet yatları, lüks gemi turları veya feribotlarda olsun, mürettebat ve müşteriler arasındaki etkileşim, yolcuların memnuniyetini sağlamak ve onların sadakatini artırmak açısından belirleyici bir faktör olmuştur.

3.3.5.1. Deniz turizminde müşteri deneyiminin önemi:

Bowen ve Chen (2001)’e göre, müşteri deneyimi turizm sektöründeki rekabet gücünün merkezinde yer almıştır ve hizmet personeli ile kurulan etkileşimler, genel kalite algısını doğrudan etkilemektedir. Türkiye’deki mavi yolculuklar bağlamında bu durum, şu unsurları içermektedir:

- Mürettebatın profesyonel, samimi ve saygılı bir tutum sergilemesi,
- Uluslararası yolcuların ihtiyaçlarına cevap verebilmek için açık ve çok dilli bir iletişim kurulması,
- Mürettebatın çatışmaları çözmek veya acil durumları etkili ve sakin bir şekilde yönetmek üzere eğitim almış olması.

Örneğin, gulet turları genellikle müşterilerin kişiselleştirilmiş bir hizmet beklediği samimi bir ortam sunar. Araştırmalar, müşterilerin %78’inin, mürettebatın nezaketi ve ilgisini mavi yolculuğun genel değerlendirilmesinde belirleyici faktörler olarak gördüğünü ortaya koymuştur.

3.3.5.2. Mürettebat eğitimi ve müşteri ilişkilerine etkisi:

Mürettebatın eğitimi, müşterilerle olumlu ilişkiler kurmak için hayati bir unsur olmuştur. Türkiye’de, STCW tarafından sağlanan sertifikalar, mürettebatın teknik yeteneklerin yanı sıra iletişim ve müşteri yönetimi becerilerine sahip olmasını garanti etmektedir (IMO, 2020).

Türk kruvaziyer operatörleri giderek daha fazla şu spesifik modülleri eğitim programlarına dahil etmektedir:

- Farklı milletlerden gelen yolcuların beklentilerine yanıt vermek için kültürlerarası yönetim,
- Lüks otelcilik hizmet standartları,
- Şikayetleri etkili bir şekilde yönetmek için problem çözme teknikleri.

3.3.5.3. Mürettebat ve müşteri ilişkilerinde karşılaşılan zorluklar:

Kaydedilen ilerlemelere rağmen, sektörde bazı zorluklar devam etmektedir. Yapılan anketlere göre, başlıca engeller şunlardır:

- Özellikle küçük kruvaziyer işletmelerinde, mürettebat için sürekli eğitim eksikliği,
- Kültürel farklılıklar nedeniyle beklentiler ve davranışlarda oluşan yanlış anlamalar,
- Mürettebatın uzun çalışma saatleri, performanslarını ve müşterilerle olumlu bir şekilde etkileşim kurma kapasitelerini olumsuz etkileyebilmektedir.

3.3.5.4. İlişkileri güçlendirmek için iyi uygulamalar:

Bu zorlukların üstesinden gelmek için, Türkiye’deki kruvaziyer operatörleri tarafından çeşitli girişimler uygulanmaktadır:

- Müşteri sadakat programları: Bu programlar, mürettebat üyelerini düzenli müşterilerle sürdürülebilir ilişkiler geliştirmeye teşvik etmektedir.
- Düzenli değerlendirmeler: Müşterilerden, mürettebatın performansı hakkında geri bildirimde bulunmaları istenerek geliştirilmesi gereken alanların belirlenmesi sağlanmaktadır.

- Olumlu bir çalışma ortamı: Mürettebat için daha iyi çalışma koşulları sağlayan işletmeler, müşteri memnuniyetinde önemli bir artış gözlemlemektedir.

3.3.6. Teknolojik Gelişmeler ve Çevre Dostu Uygulamalar

Mavi yolculuk, Türk deniz turizminin önemli bir faaliyeti olarak, sürdürülebilirlik ve yenilikçilik gereksinimlerine yanıt vermek için gelişmektedir. Bu sektörde benimsenen teknolojik gelişmeler ve çevre dostu uygulamalar, çevresel etkiyi azaltmada ve müşteri deneyimini iyileştirmede önemli bir rol oynamaktadır.

3.3.6.1. Verimlilik ve sürdürülebilirlik için teknolojiler:

Teknolojik yenilikler, enerji verimliliğini artırmak ve karbon emisyonlarını azaltmak amacıyla mavi yolculuk sektöründe yaygın şekilde entegre edilmektedir. IMO (2020)'ya göre, düşük emisyonlu deniz motorlarının ve alternatif yakıtların, özellikle sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) kullanımının giderek daha yaygın hale geldiği belirtilmektedir.

Türkiye’de, birçok gulet yat işletmecisi şu teknolojileri benimsemiştir:

- Güneş panelleri: Bu cihazlar, gemi üzerindeki elektrik sistemlerini beslemek için kullanılırken, fosil yakıtlı jeneratörlere olan bağımlılığı azaltmaktadır.
- Akıllı enerji yönetim sistemleri: Bu sistemler, gemi üzerindeki enerji kullanımını izler ve optimize eder, böylece genel enerji tüketimini azaltır.
- Hibrit tahrik sistemleri: Elektrikli ve termal motorların birleştirilmesi, daha temiz ve sessiz bir navigasyon sağlamakta, yolculara daha keyifli bir deneyim sunarken deniz ekosistemlerini de korumaktadır.

3.3.6.2. Sürdürülebilir atık yönetimi:

Sürdürülebilir atık yönetimi, Türkiye'deki mavi yolculuk sektöründe bir diğer öncelik olarak belirlenmiştir. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Sözleşmesi 'ne dayalı olarak belirlenen ulusal düzenlemeler, işletmecilerin katı ve sıvı atıkları yönetmek için sistemler kurmalarını zorunlu kılmaktadır.

- Mavi yolculuk yatları, deniz kirliliğini önlemek için ileri düzey atık su arıtma sistemleri kullanmaktadır.
- İşletmeciler, yolcuları bu girişimlere dahil ederek gemi üzerinde üretilen atıkların ayrıştırılması ve geri dönüşümünü teşvik etmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023).

3.3.6.3. Çevre sertifikaları ve kalite etiketleri:

Türkiye’deki mavi yolculuk sektöründe çevre dostu girişimler, şu çevre sertifikalarıyla desteklenmektedir:

- Blue Flag (Pavillon Bleu): Bu etiket, temizlik, güvenlik ve çevresel sürdürülebilirlik konusunda sıkı standartlara uyan yatlar ve marinalara verilmektedir (Foundation for Environmental Education, 2021).
- International Organization for Standardization (ISO) 14001 Çevre Yönetim Sistemi Sertifikası: Birçok işletmeci, sürdürülebilir turizmi garanti altına almak için uluslararası çevre yönetimi standartlarına uymaktadır.

3.3.6.4. Çevre dostu uygulamaların benimsenmesindeki zorluklar:

İlerlemelere rağmen, sürdürülebilir teknolojilerin ve çevre dostu uygulamaların uygulanmasında bazı zorluklar bulunmaktadır:

- Yüksek maliyetler: Hibrit motorlar ya da atık su arıtma sistemleri gibi yeşil teknolojilerin kurulumu, önemli bir yatırım gerektirmektedir.
- Farkındalık eksiklikleri: Birçok küçük yerel işletmeci, sürdürülebilir uygulamaların benimsenmesiyle ilgili faydalar ve teşvikler konusunda bilgi eksikliğine sahiptir.
- Sınırlı altyapı: Bazı bölgelerde, elektrikli yatlar için şarj istasyonları gibi çevre dostu uygulamaları destekleyecek uygun altyapılar bulunmamaktadır.

3.3.6.5. Gelecek perspektifleri ve yenilikçi girişimler:

Bu zorlukların üstesinden gelmek için birçok girişim başlatılmıştır:

- Devlet teşvikleri: Türk hükümeti, işletmecilerin çevre dostu teknolojileri benimsemelerini teşvik etmek için sübvansiyonlar ve vergi indirimleri sunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023).
- Çevre dernekleri ile iş birliği: İşletmeciler ve yolcular arasında sürdürülebilir uygulamaları öğretmek için ortak projeler gerçekleştirilmektedir.
- Yolcu eğitimi ve farkındalık artırma: Artık mavi yolculuklar, yolculara plastik atıkların azaltılması ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması gibi çevre dostu davranışları teşvik eden eğitim programlarını entegre etmektedir.

3.4. Türkiye’de Mavi Yolculuk Sektörü

3.4.1. Sektörün Ekonomik Boyutu

Türk turizm endüstrisi, 1980’lerin sonlarında Mavi Yolculuk’un iç ve dış turizmde önemli bir rol oynamasıyla hızla büyümüşür (Paker, 2019: 115). Bu eşsiz ve değerli turistik teklif, yüksek katma değer potansiyeline sahip bulunmaktadır. Yeterli önlemlerin uygulanması, kıyıların Mavi Yolculuk’a uyarlanmış stratejik olarak kullanılması, rekabetçi stratejilerin geliştirilmesi ve sürdürülebilir yönetim sayesinde Türkiye, Avrupa pazarının önde gelen yatçılık destinasyonu haline gelebilecektir. Bu durum, yaklaşık 10 milyar dolar olduğu tahmin edilen döviz geliri yaratabilecek ve ülke ekonomisine ve istihdamın artmasına önemli ölçüde katkıda bulunabilecektir (Muslu, 2018). Her yıl yerli ve yabancı yaklaşık 100.000 turistin Mavi Yolculuk’u tercih ettiği tahmin edilmektedir (Albachten, 2012: 430).

Ayrıca, deniz turizmi doğrudan ilgili alanların yanı sıra çeşitli ekonomik sektörlerde de dolaylı yan etkiler yaratmaktadır. Mavi Yolculuk ile ilgili resmi bir istatistik bulunmamakla birlikte, Balear Adaları’ndaki yat kiralama işletmeleri üzerine yapılan araştırmalar, bu sektörün 866 doğrudan iş yarattığını göstermektedir. Su rekreasyonu ile ilgili tüm faaliyetlerde doğrudan veya dolaylı olarak istihdam edilen toplam kişi sayısının 8.000 olduğu tahmin edilmektedir ve bu rakam, sanayi Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)’sinin %38’ini temsil etmektedir. Yat kiralama şirketleri aynı zamanda diğer birçok sektörde istihdamın artmasına da katkıda bulunmaktadır.

Mavi Yolculuk sektörü, bu nedenle, yat bakımı, ikram, günlük eğlence ve ulaşım gibi faaliyetleri destekleyerek önemli bir ekonomik dışsallık yaratmaktadır. Kültürel öneminin yanı sıra, Türkiye’de yat inşa sektörünün günümüze kadar gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır (Paker, 2019: 115). Ayrıca, Mavi Yolculuk ve geleneksel ahşap yatlar, özellikle Bodrum bölgesinde değerli deniz turizmi teklifleri olarak kendilerini kabul ettirmiştir (Muslu, 2018).

3.4.2. Sektörün Çevresel Etkileri

Mavi Yolculuk, özenle seçilmiş ve doğaya saygılı rotaları sayesinde benzersiz bir çevresel boyutuyla tanınmaktadır. Huzurlu ve korunmuş koylar gibi doğal güzellikler ve destinasyonların ekolojik yönü, turistlerin seyahat planlamasında duygularını ve tercihlerini büyük ölçüde etkileyen temel unsurlardır. Ancak, bazı bölgelerde artan kirlilik, gürültü ve yapılaşma, bu eşsiz deneyime zarar vermekte ve Mavi Yolculuk sektörünün geleceğini tehlikeye atmaktadır (Turan & Özcan, 2021:188).

1950’li yıllardan bu yana Mavi Yolculuk, doğal dengeyi koruyarak Bodrum bölgesine özgü gulet tipi teknelerle Türk turizminin simgesel bir pratiği haline gelmiştir. Ancak kitle turizminin baskısı, Mavi Yolculuk ’un temel unsurları olan doğal ve kültürel alanların sürdürülebilirliğini tehdit etmekte ve uzun vadede karlılığı azaltmaktadır. Kitle turizmi, ziyaretçi sayısını artırma hedefi taşımasına rağmen, ekonomik açıdan sürdürülebilir faydalarına dair çok az kanıt sunmakta ve çevresel kaynaklara olumsuz etki yapmaktadır.

Bu zorluklara yanıt olarak, turizm endüstrisi, ziyaretçi sayısını sınırlayarak ziyaretçi başına getiriye artırmayı amaçlayan ekoturizm gibi alternatifleri keşfetmektedir. Bu yaklaşım değişikliği, karlılık ile çevresel koruma arasında bir denge sağlanmasının gerekliliğini vurgularken, Ege ve Bodrum kıyılarındaki Mavi Yolculuk 'un doğal koylarını ve kültürel kaynaklarını değerli kılmaktadır (Kuleli ve diğerleri, 2018: 122).

3.4.3. Sektörün Kültürel Etkileri

Mavi Yolculuk, başlangıcından bu yana belirgin sosyal ve kültürel etkilere sahip bir turizm fenomeni olmuştur. Başlangıçta bu yolculuk, yerel ve yabancı

sanatçıları ağırlayarak samimi ve kültürel açıdan zengin bir ortam sunuyordu. Günümüzde ise çok daha geniş bir kitleye hitap etmektedir, bu da kitle turizminin hızla değişen trendlerini takip etme zorunluluğunu doğurmuştur. Bu değişim, ziyaretçilerin demografik ve sosyo-kültürel özelliklerine bağlı olarak çeşitlenen tercihlerini göz önünde bulundurmayı gerektirmektedir (Turan ve Özcan, 2021:188).

Mavi Yolculuk'un kültürel yönü, başlangıçta öncülerinin kaynaklara dönüş ve idealleri etrafında şekillenirken, yıllar içinde bu yönünü kademeli olarak değiştirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı'na göre, Mavi Yolculuk artık popüler turistik etkinlikler sunan bir deneyim olarak tanıtılmakta; çamur banyoları ve Caretta caretta ziyaretleri gibi aktivitelerle geniş bir kitleyi hedeflemektedir. Bu açılım deneyimi daha erişilebilir hale getirirse de, ilk Mavi Yolculuk'ların entelektüel ve sanatsal karakterini, yani artık bu yolculuğun kültürel mirasının bir parçası olan "Mavi Anadolu" kavramını zayıflatmaktadır (Kaya, 2023).

Sosyal açıdan bakıldığında, turizmin genel olarak yerel halkın yaşam kalitesine potansiyel faydalar sağladığını ancak aynı zamanda bazı zorluklar da getirdiğini gösteren araştırmalar bulunmaktadır. Turizmin çok geliştiği destinasyonlarda, yerel halk çevre kaynaklarının kullanımıyla ilgili anlaşmazlıklar ve artan suç oranları gibi olumsuz algılara sahip olabilir. Turizmin kültürel yönü ise faydalı olsa da karmaşık bir etkiye sahiptir. Turizm, toplumların birbirleriyle etkileşimde bulunarak kültürel ve sosyal değerlerini paylaşmalarını sağlasa da, bu sürekli büyüyen sektörün yerel sosyal ve kültürel yapılar üzerindeki etkisini görmezden gelmemek önemlidir. Mavi Yolculuk'un kültürel değerlerini koruyarak turistik beklentilere cevap vermek, bu durumda kimlik mirasına saygılı bir turizm gelişimini sağlamak için önemli bir zorluk olarak karşımıza çıkmaktadır (Keleş, 2021: 43-44).

3.4.4. İstihdam Üzerindeki Etkiler

Mavi Yolculuk, Türkiye'nin özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki turizm sektörünün önemli bir parçası olmuştur. Her yıl binlerce turistini ilgisini çeken bu sektör, hem yerel hem de ulusal düzeyde istihdam üzerinde önemli etkilere sahip olmaktadır.

3.4.4.1. Denizcilik sektöründe doğrudan istihdam yaratma:

Mavi Yolculuk, gulet yatlarda çalışan çok sayıda doğrudan istihdam yaratmaktadır. Bu istihdam, gemi personeli, kaptanlar, aşçılar, garsonlar ve teknisyenleri kapsamaktadır. Yapılan bir araştırmaya göre, Türkiye'deki mavi yolculuk yatlarında yaklaşık 2000 ila 3000 kişi doğrudan çalışmaktadır ve bu sayı, talebin artmasıyla her yıl artmaktadır.

Gulet kaptanlarının, yolcuların güvenliğini sağlamak için özel sertifikalara sahip olmaları gerekmektedir. Örneğin, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından verilen kaptanlık diplomaları buna örnek teşkil etmektedir. Ekip üyelerinin ise, lüks otelcilik, kriz yönetimi gibi alanlarda eğitim alması ve uluslararası yolcuların ihtiyaçlarına göre bazen birden fazla dil bilmesi gerekmektedir.

3.4.4.2. İkinci derecedeki sektörlerde istihdam üzerindeki etkiler:

Yatlardaki doğrudan istihdamın yanı sıra, Türkiye'deki mavi yolculuk sektörü, otelcilik, restoran, ulaşım ve yerel ürün satışları gibi ikinci derecedeki sektörlerde de önemli bir etkiye sahip olmaktadır. Mavi yolculuğa katılan turistler, seyahat öncesi ve sonrası karada konaklama ihtiyaç duyduklarından, bu da otelcilik sektörünü desteklemektedir. Ayrıca, yerel limanlarda yapılan duraklamalar, hediyelik eşya dükkanları ve eğlence faaliyetlerinin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Deniz turizminin büyümesi, kara ulaşım hizmetlerine (limanlara transfer), restoranlara ve hatta mavi yolculuk rezervasyonu yapan seyahat acentelerine olan talebin artmasına neden olmaktadır. Bu gelişme, kıyı bölgelerinde istihdam kaynaklarının çeşitlenmesine olanak tanır ve yerel toplulukların deniz turizminden ekonomik fayda sağlamasına yardımcı olmaktadır.

3.4.4.3. Eğitim ve yetenek gelişimi:

Mavi yolculuk sektörü, Türkiye'de mesleki eğitim ve beceri geliştirme açısından da önemli bir etkiye sahip olmuştur. Bu sektörde çalışmak için gereken başlıca eğitim, otelcilik, denizcilik hizmetleri yönetimi ve yabancı diller gibi spesifik alanlarda eğitim alınmasıdır. Türkiye'deki Denizcilik Eğitim ve Öğretim Merkezi gibi

profesyonel eğitim okullarının, deniz turizmi sektöründe uzmanlaşmış yeni bir profesyonel nesil yetiştirdiği belirtilmektedir.

Sektördeki özel beceri gereksinimleri, genç iş gücünün eğitimini zorunlu kılmakta, böylece kıyı bölgelerindeki işsizlik oranlarının düşmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, küçük işletmelerin yat bakımı, denizcilik ekipmanları veya gemi içi restoran hizmetleri gibi alanlarda büyümesini desteklemektedir.

3.4.4.4. İstihdamın sürdürülebilirliği ve zorluklar:

Mavi yolculuk sektörü, önemli bir istihdam kaynağı olmasına rağmen, bu istihdamın sürdürülebilirliği konusunda bazı zorluklarla karşılaşmaktadır. Sektör bazen büyük mevsimsellik sorunları yaşamaktadır, çünkü talep genellikle yaz aylarında yoğunlaşmaktadır. Bu durum, birçok mevsimlik işçi için istikrarsızlık yaratmaktadır. Özellikle kalıcı sözleşmeleri olmayan çalışanlar için işsizlik dönemleri oluşabilmekte veya çalışma koşullarında istikrarsızlık görülebilmektedir.

Ayrıca, sektördeki yeni teknolojilerin gelişmesi, hibrit motorlar veya daha verimli enerji sistemlerinin kullanılması gibi unsurlar, daha uzmanlaşmış bir iş gücü gerektirmektedir ve bu durum daha az eğitim almış bazı çalışanların dışlanmasına neden olabilmektedir. Bu durum, sektördeki çalışanların yeni teknolojilere uyum sağlama gerekliliğini gündeme getirmektedir.

3.4.4.5. Gelecek perspektifleri:

Türkiye'deki mavi yolculuk sektöründe istihdam için gelecek perspektifleri genellikle olumlu olup, turistik talebin artmasıyla birlikte büyüme beklenmektedir. Ancak, istihdamın sürdürülebilirliğini sağlamak için sürekli eğitim, mevsimlik çalışanlar için çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve denizcilik sektörüne genç iş gücünün çekilmesi gibi stratejiler uygulanmalıdır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023).

3.4.5. Sürdürülebilir Turizm Perspektifi

Türkiye'deki mavi yolculuk sektörü, özellikle gulet yatlarında yapılan lüks deniz turları, ülkenin deniz turizminin önemli bir parçası olmaktadır. Türkiye, Ege ve Akdeniz kıyıları boyunca uzanan muazzam sahilleriyle, sürdürülebilir turizmin teşvik

edilmesi için ideal bir destinasyon olmaktadır. Ancak, deniz turizmi ile ilişkilendirilen çevresel ve sosyal sorunlar, daha sorumlu ve ekolojik bir yaklaşıma dönüşüm gerektirmektedir.

3.4.5.1. Yeşil teknolojiler ve çevresel sürdürülebilirlik:

Denizcilik sektöründeki teknolojik ilerlemeler, mavi yolculuğun sürdürülebilirliğini sağlamak için önemli bir yol sunmaktadır. Türk operatörleri, karbon ayak izlerini azaltmak amacıyla hibrit motorlar ve yenilenebilir enerji sistemleri (güneş panelleri, rüzgar türbinleri) gibi çevre dostu teknolojileri benimsemeye başlamıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, 2020) raporuna göre, sera gazı emisyonlarını sınırlamak için sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) gibi daha temiz yakıtların kullanımı da tercih edilen bir alternatif haline gelmektedir.

3.4.5.2. Atık yönetimi ve deniz ekosistemlerinin korunması:

Gulet yatlarında atık yönetimi, sürdürülebilir turizmin bir diğer önemli bileşeni olmaktadır. MARPOL Sözleşmesi (IMO, 2019) gibi uluslararası düzenlemelere uyum, Türkiye'deki mavi yolculuk operatörlerinin katı atık ve sıvı atık yönetimi normlarına uygun hareket etmelerini sağlamaktadır. Ayrıca, yolcular atık geri dönüşümü ve plastik atıkların azaltılması gibi girişimlere aktif olarak katılmakta ve bu durum deniz ekosistemlerinin korunmasına katkı sağlamaktadır.

3.4.5.3. Çevre sertifikaları ve kalite etiketleri:

Çevre etiketleri, sürdürülebilir turizmin teşvik edilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'de Mavi Bayrak gibi girişimler, marinaları ve yatları çevre dostu uygulamaları benimsemeye teşvik etmektedir. Bu program, deniz altyapılarının temizlik, atık yönetimi ve biyolojik çeşitliliğin korunması gibi katı kriterleri yerine getirmesi durumunda ödüllendirilmektedir (Foundation for Environmental Education, 2021).

Ayrıca, ISO 14001 gibi sertifikalar, şirketlerin çevre yönetimi konusunda uluslararası standartlara uygunluğunu belgeleyerek, sürdürülebilir deniz turizminin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

3.4.5.4. Yerel toplulukların sürdürülebilir kalkınması:

Mavi yolculukta sürdürülebilirlik, yalnızca çevrenin korunması ile sınırlı kalmaz. Aynı zamanda yerel toplulukların ekonomik kalkınmasını da destekler. Yerel limanlarda yapılan duraklamalar, ticari faaliyetler ve küçük işletmeleri destekleyerek, yerel ekonomilerin güçlenmesine olanak sağlamaktadır. Bu, özellikle konaklama, restoranlar ve yerel ürün satışları gibi alanlarda kendini göstermektedir.

3.4.5.5. Zorluklar ve çözümler:

Gelişmelere rağmen, bazı zorlukların devam ettiği gözlemlenmektedir. Çevresel altyapı eksikliklerinin, özellikle bazı kıyı bölgelerinde, sürdürülebilir uygulamaların benimsenmesini sınırladığı saptanmıştır. Elektrikli yatlar için şarj istasyonlarının kurulması gibi bazı çevre dostu uygulamaların, bazı marinalarda hala yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, yolcuların sürdürülebilirlik bilincinin artırılması gerektiği vurgulansa da, yatlarda çevresel iyi uygulamalarla ilgili eğitim programlarının yerleştirilmesi konusunda bazı ilerlemelerin kaydedildiği gözlemlenmiştir.

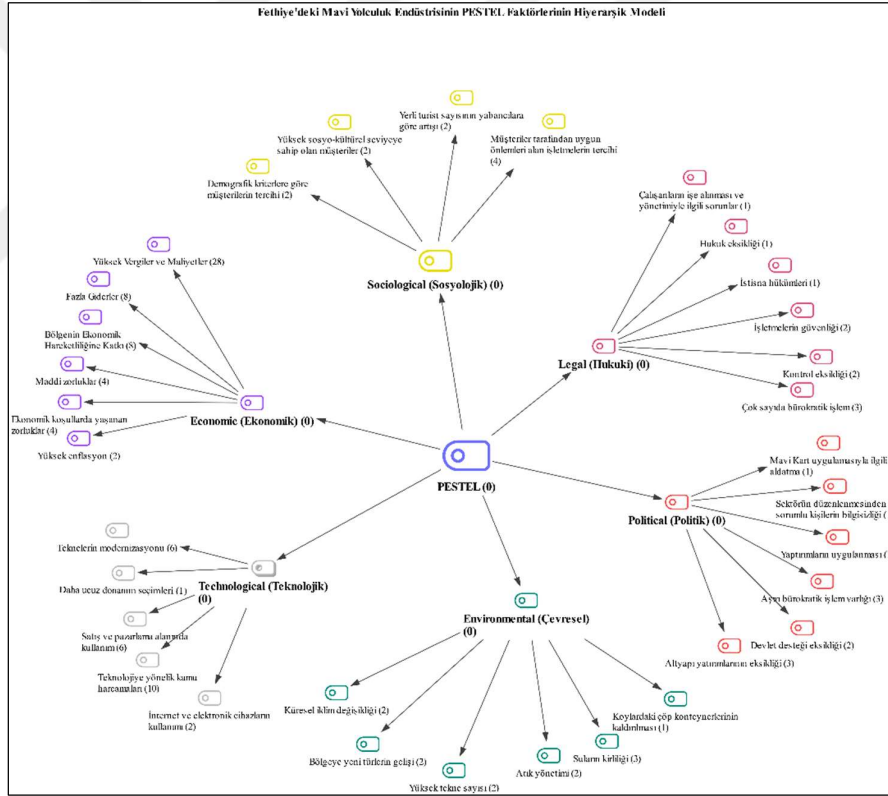
3.4.5.6. Gelecek perspektifleri:

Türkiye'deki mavi yolculuk sektöründe sürdürülebilir turizmin geleceği için umut verici perspektiflerin bulunduğu gözlemlenmektedir. Türk hükümeti, denizcilik operatörlerini yeşil teknolojilerin benimsenmesi konusunda teşvik etmek amacıyla finansal teşvikler sunduğu belirlenmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2023), hibrit motorlar ve sürdürülebilir enerji sistemlerinin kullanımını teşvik etmek amacıyla hibe ve vergi indirimleri sağlamaktadır. Yolcuların ve operatörlerin sürekli eğitimi ile birlikte, denizcilik teknolojilerindeki yeniliklerin, bu sektörün çevre dostu olmasını sağlarken uzun vadeli kârlılığını garanti altına alacağı öngörülmektedir. Ayrıca, çevre örgütleriyle yapılan ortaklıklar ve sürdürülebilirlik konularında çalışan projelerin, sektördeki çalışanlar ve yolcular için sürdürülebilir uygulamalar konusunda farkındalık yaratmaya katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

4. FETHİYE’DE MAVİ YOLCULUĞUN SEKTÖREL ANALİZİ

4.1. PESTEL Analizi

PESTEL analizi, bir işletmenin faaliyet gösterdiği iş ortamını değerlendirmek için yaygın olarak kullanılan stratejik bir çerçevedir (Peterdy, 2024). Çalışmamızda bu analiz, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünün gelişimini etkileyen başlıca makroekonomik faktörleri belirlememize olanak tanımaktadır. Bu faktörler; politik, ekonomik, sosyo-kültürel, teknolojik, çevresel ve yasal unsurlardır. Aşağıdaki şekilde, katılımcılardan anket aracılığıyla toplanan veriler farklı faktörlere göre hiyerarşik bir şekilde sınıflandırılmış olarak sunulmaktadır.



Şekil 4.1. Anket Verilerine Dayalı PESTEL Bileşenlerinin Hiyerarşik Modeli.

4.1.1. Politik Faktörler

Politik faktörler, hükümet kararlarının bir sektöre olan etkisini değerlendirmektedir. Bu faktörler, yasalar, düzenlemeler, ekonomik, mali veya ticari

politikalar ile ülkenin politik istikrarını içermektedir. Tezimizde, politik kararların mavi yolculuk sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin çalışma koşullarını ve sektöre olan çekiciliğini doğrudan etkilediği sonucuna varılmıştır.

Tablo 4.1. Politik Faktörler

Faktörler	Detaylar
Hükümet Politikalarının Etkisi	• Ulusal ekonomik politikalar, mavi yolculuğun erişilebilirliğini sınırlayarak yerel turistleri ve yabancı turistlerin tercihlerini doğrudan etkiler. • Yasama organları ve denizcilik otoritelerinin uygulamaları, vergiler, düzenlemeler veya yetersiz destekler yoluyla sektörün çalışma koşullarını belirler.
Bürokrasi ve Yetersiz Yönetim	• İşlemleri yavaşlatan aşırı idari prosedürler. • Denizcilik altyapısını güçlendirmek ve yerel ile ulusal aktörler arasındaki koordinasyonu sağlamak için etkili yapısal destek eksikliği.
Çevre Düzenlemeleri ve Yasalar	• Mevcut yasalar bazı ekolojik alanları korur, ancak uygulamadaki eşitsizlikler etkinliklerini sınırlar.
Ekonomik politikalar ve istikrarsızlık	• Siyasi istikrarsızlık ve ekonomik politikalar, yerel ve uluslararası talebi olumsuz etkiliyor. • Yerel altyapı (limanlar, tersaneler) için yetersiz destek.
Düzensiz faaliyetlere karşı mücadele	• Kontrolsüz ve ruhsatsız faaliyet gösteren tekneler sektörü olumsuz etkiliyor.

4.1.2. Ekonomik Faktörler

Politik faktörler, hükümet kararlarının bir sektöre olan etkisini değerlendirmektedir. Bu faktörler, yasalar, düzenlemeler, ekonomik, mali veya ticari politikalar ile ülkenin politik istikrarını içermektedir. Tezimizde, politik kararların mavi yolculuk sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin çalışma koşullarını ve sektöre olan çekiciliğini doğrudan etkilediği sonucuna varılmıştır.

Tablo 4.2. Ekonomik Faktörler

Faktörler	Detaylar
Yüksek Maliyetler ve Vergiler	• İşletme maliyetlerindeki artış (yakıt, transitlog, bakım) yerel işletmeler için engel teşkil etmektedir. • Teknelerin kiralanması gibi hizmetlerde uygulanan yüksek KDV, sektör oyuncularının mali yüklerini artırmaktadır. • Enflasyon, liman ücretleri ve sabit giderleri etkileyerek sektörü işletmeler ve turistler için daha az erişilebilir hale getirmektedir. • Liman ve marinalardaki yüksek ücretler ve bağlama yeri eksikliği.
Ekonomik Dalgalanmalar	• Pandemiler veya finansal istikrarsızlıklar gibi küresel krizlere bağlı gelir ve maliyet dalgalanmaları, mavi yolculuğa olan talebi doğrudan etkilenmektedir. Yabancı müşteriler, yerel turistlerin erişiminin azalmasına rağmen ekonomik katkı sağlamaya devam etmektedir. • Yüksek enflasyon ve ekonomik dalgalanmalar, özellikle yerli ve yabancı turist talebini azaltmaktadır. • Yüksek maliyetler, turistleri daha uygun fiyatlı alternatiflere yöneltmektedir.
Olumlu Ekonomik Etkiler	• Gıda, yakıt ve bakım gibi sektörlerde doğrudan ve dolaylı iş imkânları yaratmaktadır. • Fethiye gibi destinasyonlar bu faaliyetten ekonomik olarak yararlanarak yerel gelirleri ve iş fırsatlarını artmaktadır.
Ekonomik potansiyel	• Daha fazla uluslararası müşteriye çekmek için altyapı ve iş birliklerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

4.1.3. Sosyokültürel Faktörler

Sosyokültürel faktörler, bireylerin ve grupların değerlerini, tutumlarını ve davranışlarını değerlendirerek pazar üzerindeki etkilerini incelemektedir. Bu faktörler, tüketici tercihlerini, demografik eğilimleri (yaş, köken ve müşterilerin ortalama geliri),

kültürel alışkanlıkları ve satın alma davranışlarını kapsamaktadır. İşletmeler, müşterilerin beklentilerini öngörerek sundukları hizmet ve ürünleri talebe göre uyarlamalarına olanak tanımaktadır.

Tablo 4.3. Sosyokültürel Faktörler

Faktörler	Detaylar
Müşteri Profili	• Müşteri kitlesi, lüks ve benzersiz kültürel deneyimlere ilgi duyan, genellikle orta ve yüksek gelir grubundaki yabancı turistlerden oluşmaktadır. • Ziyaretçilerin çoğu, kalabalıklardan uzak, huzurlu aktiviteleri tercih etmektedir.
Müşteri Tercihleri	• Müşteriler, teknelerin ve destinasyonların temizliğini ve sunulan hizmetlerin kalitesini önemsemektedir. Sakin ve temiz koylar, uygun fiyat-performans oranıyla tercih edilmektedir. • Çeşitli aktiviteler müşteriler tarafından talep edilmektedir. • Lüks ve aktivite beklentilerinde artış gözlemlenmektedir. • Doğal, temiz ve sakin destinasyonlara olan talep yüksek.
Mavi Yolculuk Kültürü	• Deneyim, belirli beklentilere ve sağlam bir denizcilik geleneğine dayanır; bu da müşteriler arasında sadakat ve ayrıcalık kültürünü pekiştirir.

4.1.4. Teknolojik Faktörler

Teknolojik faktörler, yeniliklerin ve teknolojik gelişmelerin işletmeler üzerindeki etkisini incelemektedir. Bu faktörler, operasyonları iyileştirmek, müşterileri çekmek ve rekabetçi kalmak için kullanılan araçlar ve sistemlerdeki ilerlemeleri kapsamaktadır.

Tablo 4.4. Teknolojik Faktörler

Faktörler	Detaylar
Teknolojik Gelişmelerin Etkileri	• Modern ekipmanların gemilere entegrasyonu, müşteri deneyimini geliştirir ve dijital pazarlama araçlarını güçlendirir. • Yüksek maliyetler nedeniyle işletmeler bu yenilikleri benimsemekte zorlanmaktadır.
Yeniliklere Uyum	• Ekonomik zorluklar, modern teknolojilerin benimsenmesini yavaşlatmaktadır, ancak bu yatırımlar rekabeti sürdürmek ve artan müşteri beklentilerini karşılamak için kritik önem taşımaktadır.
Teknolojik yenilikler	• Teknelerin modernizasyonu, müşterilerin artan beklentilerini karşılamak için gerekli (Wi-Fi, modern ekipman...).
Tanıtım	• Sosyal medyanın daha aktif kullanımı, müşterileri çekmek ve elde tutmak için önemli.

4.1.5. Çevresel Faktörler

Çevresel faktörler, ekonomik faaliyetlerin çevre üzerindeki etkisini ve çevrenin ekonomik faaliyetler üzerindeki etkisini analiz etmektedir. Bu tezde, çevresel sorunlar, doğal kaynakların yönetimi, iklim değişikliği ve çevre standartlarına uyma baskısı gibi unsurlar ele alınmıştır.

Tablo 4.5. Çevresel faktörler

Faktörler	Detaylar
Kirlilik ve Atık Yönetimi	• Artan tekne sayısı, bazı koylarda atık konteynerlerinin kaldırılması nedeniyle kirlilik riskini artırmaktadır. İklim değişikliği ve yabancı türlerin gelişi de diğer zorluklar arasındadır. • Bilinç eksikliği nedeniyle deniz kirliliği artmaktadır. • Katı ve sıvı atıkların yönetimi için yetersiz altyapı.
Sürdürülebilirlik	• Sürdürülebilirlik politikalarının ve çevre denetimlerinin güçlendirilmesi gerekiyor.

Tablo 4.5 Çevresel Faktörler (Tablo 4.5.' in Devamıdır)

Faktörler	Detaylar
Doğal Kaynakların Korunması	- Sürdürülebilirlik çabaları, çevresel etkileri azaltmaya odaklanmaktadır, ancak deniz ekosistemlerini korumak için iyileştirmelere ihtiyaç duyulmaktadır.

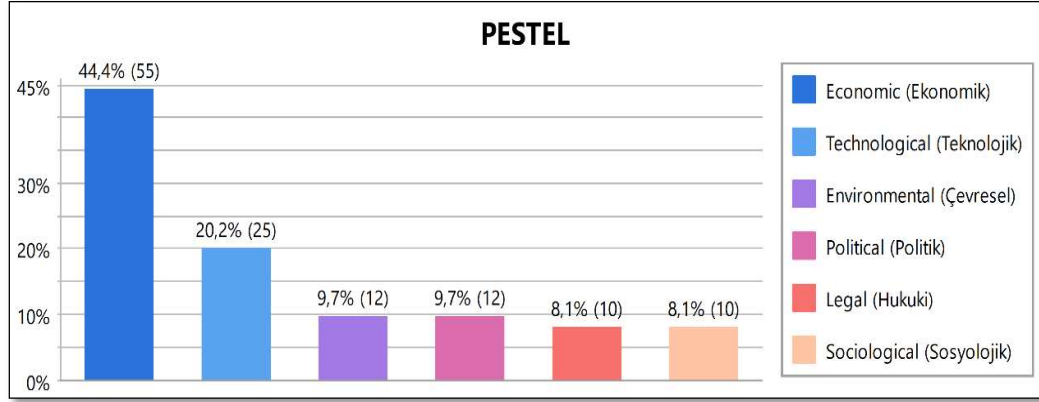
4.1.6. Hukuki Faktörler

Hukuki faktörler, işletmelerin faaliyet gösterdiği düzenleyici ve yasal çerçeveyi kapsamaktadır. Bu faktörler, operasyonları, çalışanların haklarını, ticari uygulamaları ve tüketici korumasını düzenleyen yerel, ulusal ve uluslararası yasaları içermektedir.

Tablo 4.6. Hukuki Faktörler

Faktörler	Detaylar
Hukuki ve Bürokratik Zorluklar	• Çalışma yasaları ve vergi düzenlemeleri, çalışanların yönetimini ve yatırımları zorlaştırmaktadır. • Yoğun sezonda uygun altyapı eksikliği operasyonel zorlukları artırmaktadır.
Karmaşık düzenlemeler	• Sık değişen ve bazen tutarsız düzenlemelere uyum sağlamak zor. • İşletme izinleri ve vergilerle ilgili yüksek maliyetler.
Denetim eksikliği	• Deniz güvenliği konularında yetersiz denetimler. • Sıkı düzenlemelerin olmaması, lisanssız teknelerin faaliyet göstermesine olanak tanımakta ve riskleri artırarak haksız rekabeti körüklemektedir.

Aşağıdaki grafik, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörüne ilişkin PESTEL analizinin anket verilerinden elde edilen sonuçlarını temsil etmektedir. Altı ana kategoriye ayrılmaktadır: ekonomik, teknolojik, çevresel, politik, hukuki ve sosyolojik.



Şekil 4.2. Anket Verilerine Dayalı Pestel Bileşenlerini Gösteren Diyagram

Grafiğe göre:

Ekonomik kategori en önemli olanıdır ve sonuçların %44,4'ünü temsil etmektedir. Bu durum, ekonomik faktörlerin analiz üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

Teknolojik faktörler, %20,2'lik bir pay ile ekonomik faktörleri takip etmektedir. Bu durum, teknolojik yeniliklerin, dijitalleşmenin ve ekipmanların modernizasyonunun da önemli bir rol oynadığını, ancak ekonomik faktörler kadar baskın olmadığını düşündürmektedir.

Çevresel kaygılar, toplam sonuçların %9,7'sini temsil ederek üçüncü sırada yer almaktadır. Bu kategori, atık yönetimi düzenlemeleri, iklim değişikliği ile ilgili kaygılar ve bölgedeki endüstriyi etkileyen diğer ekolojik sorunları içermektedir.

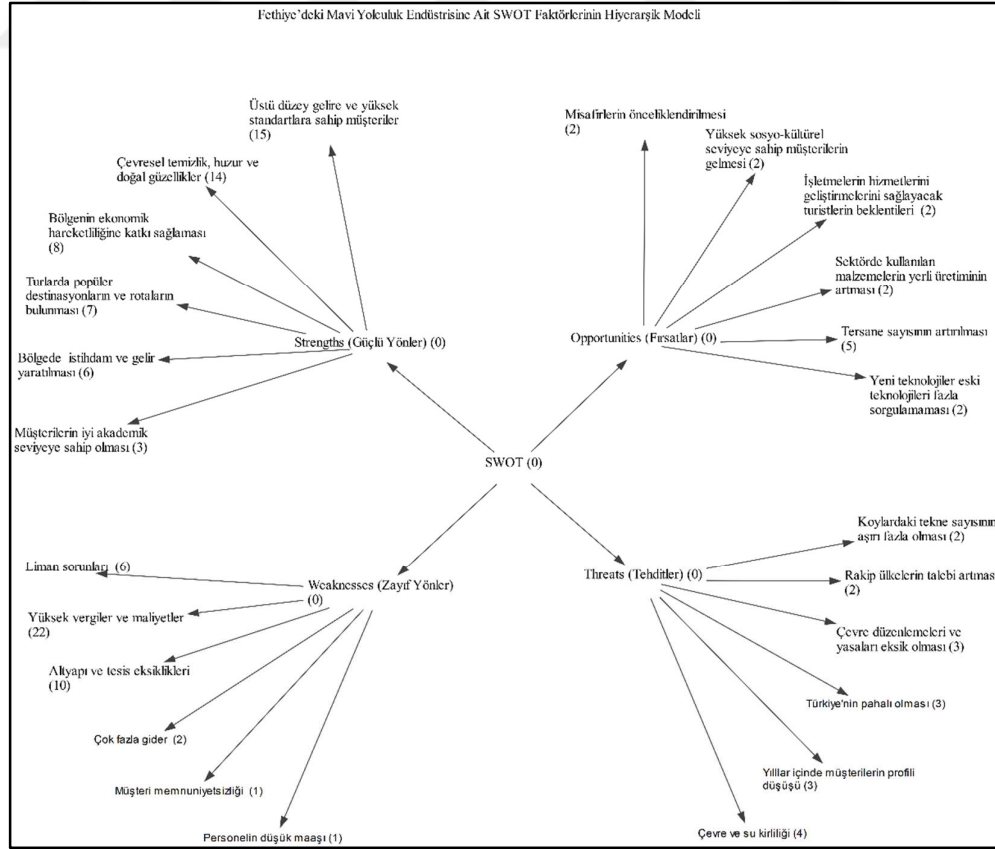
Politik faktörler de önemli bir yer tutmaktadır ve %9,7 oranında temsil edilmektedir. Bu durum, politik etkilerin analiz üzerinde bir etkisi olduğunu, ancak ekonomik faktörlere kıyasla daha az etkili olduğunu göstermektedir.

Hukuki faktörler, düzenlemeler, yasalar ve yasal standartlar içermekte olup, %8,1 oranında temsil edilmektedir. Önemli olmalarına rağmen, diğer kategorilere kıyasla analiz üzerinde daha sınırlı bir etkiye sahip oldukları gözlemlenmektedir.

Son olarak, **sosyolojik faktörler** (tutum değişiklikleri, sosyal davranışlar ve demografik değişimler) de %8,1 oranında bir paya sahiptir. Bu durum, bu faktörün diğer kategorilere göre daha az etkili olarak değerlendirildiğini, ancak yine de dikkate alınması gereken bir unsur olduğunu göstermektedir.

4.2. SWOT Analizi

Stratejik analiz aşamasında, bir işletmenin veya kurumun kaynaklarının etkin bir şekilde kullanımını yönetmek için en sık kullanılan yöntem, iç ve dış çevrenin incelenmesine odaklanan SWOT analizidir (Güven ve Kaygın, 2013). Bu analiz, bir organizasyonun, bir projenin veya hatta bir sektörün konumunu değerlendirmek için kullanılan stratejik bir araçtır. Güçlü ve zayıf yönlerin yanı sıra fırsatlar ve tehditler daha derinlemesine incelenmiş olup, bu sayede sektöre uygun ve etkili stratejiler geliştirilmesine olanak tanınmıştır. Böylelikle, dış tehditlerin ortadan kaldırılması ve sektörün iç zayıflıklarının oluşturduğu risklerin en aza indirilmesi hedeflenmiştir. Çalışmamızda, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörü ile ilgili yapılan anketlerden elde edilen sonuçlar ışığında, sektörün güçlü ve zayıf yönleri ile dış çevreden kaynaklanan fırsatlar ve tehditler analiz edilmiştir. Anket bulguları, SWOT bileşenlerinin grafik ve hiyerarşik model üzerinden aşağıdaki şekilde temsil edilmektedir.



Şekil 4.3. Anket Verilerine Dayalı SWOT Bileşenlerinin Hiyerarşik Modeli.

4.2.1. Güçlü Yönler (Strengths)

- Yerel topluluklar üzerindeki olumlu ekonomik etkiler ve bölgesel ekonomik katkılar: Anket verilerine göre, mavi yolculuk endüstrisi, yerel ekonomik gelişimde önemli bir rol oynamaktadır. Yerel halk için doğrudan ve dolaylı istihdam fırsatları yaratmakta, özellikle gıda, yakıt ve bakım sektörlerinde iş imkânları sağlamaktadır. Bu faaliyet, yerel ekonomiyi canlandırmaya katkıda bulunmuş olup, örneğin Fethiye'de, çalışanların büyük bir kısmı bölgeden gelmektedir ve bu da endüstri ile yerel topluluk arasındaki bağı güçlendirmektedir.

“Mavi yolculuk endüstrisi, yaratmış olduğu istihdam ve gelir fırsatları sayesinde yerel topluluklar üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir” (Katılımcı 9, 2024).

“Yat endüstrisi açısından, bir tekne, gıda sektöründe yaklaşık 39-40 yerli turist kazancına eşdeğer bir gelir yaratmaktadır. Bu aynı zamanda yakıt sektörüne fayda sağlamak ve yerel halk için istihdam fırsatları sunmaktadır” (Katılımcı 6, 2024).

“Fethiye, bu sektörden büyük ölçüde fayda sağlamaktadır. Çalışanlar, büyük ölçüde şehrimizden ve çevresinden, bakım endüstrileri ve işletmeleri dahil olmak üzere bölgeden gelmektedir” (Katılımcı 7, 2024).

- Yüksek sosyo-ekonomik düzeye sahip müşteriler ve yabancı müşteriler, sektörün premium segmentine olan ilgisini göstermektedir.

“Yüksek sosyo-kültürel düzeye sahip müşteriler olumlu katkılar sağlar, ancak mavi yolculuk hakkında bilgi sahibi olmayanlar, deneyimi ekip için daha zor hale getirebilir” (Katılımcı 10, 2024).

- Çevresel temizlik ve doğal özellikler, çevreye duyarlı müşterileri çekmek için önemli bir avantaj olarak değerlendirilmiştir.

“Temiz bir çevre, temiz tekneler, temiz personel ve ilgi çekici aktiviteler en önemli unsurlardır” (Katılımcı 11, 2024).

- Doğal güzellikler ve temiz koylar: Bölgenin sakin, temiz ve doğal koyalara sahip olması, turistler tarafından tercih edilmesini sağlamaktadır.

“Yolcular için önemli olan şeyler gittikleri koya temiz olması ve olabildiğince sakin az tekneli bir koyda konaklamaları denizdeki su sporu olayında birçok yolcu şikayetçi koy içinde yapıldığı için.” (Katılımcı 14, 2024).

- Turistik deneyimler: Hizmet kalitesinin yüksek olması ve teknelerde sunulan konforlu deneyimler sektörü güçlü kılmaktadır.

4.2.2. Zayıf Yönler (Weaknesses)

- Altyapı eksiklikleri ve yetersiz tesisler: Anket verileri, Fethiye bölgesinin, özellikle tersaneler ve limanlar konusunda yeterli desteği ve altyapıyı alamadığını göstermektedir. Bu tesisler yetersiz ve uyumsuzdur, bu da üretimi sınırlamakta ve yerel denizcilik sektörünün gelişmesini engellemektedir.

“Bağlama yeri ve iskelelerin yetersizliği, fiyatlar astronomiktir, yolcu indirme ve bindirme dahi sıkıntı yaşanmaktadır.” (Katılımcı 17, 2025).

“Fethiye bölgesi yeterli desteği almıyor, bölgedeki tersane ve limanlar yetersiz ve genişletilmeleri gerekiyor” (Katılımcı 6, 2024).

“Şehirde bulunan tersanenin yetersiz olması ve üretim alanlarının eksik olması, ana problemlerimizden biridir. Üretim için yeterli destek yoktur” (Katılımcı 7, 2024).

- Yüksek vergiler ve maliyetler: Yüksek maliyetler ve artan finansal yükler, mavi yolculuk sektörünün en büyük engelleri olarak değerlendirilmektedir. Yüksek vergiler, enflasyon, liman ücretleri, işletme maliyetleri (yakıt, yiyecek, transitlog) ve altyapı harcamaları önemli ölçüde artmaktadır. Bu durum, sektörün hem işletmeler hem de müşteriler için daha erişilemez olmasına yol açmakta, karlılık ve ekonomik gelişmeyi olumsuz etkilemektedir.

“Liman ücretleri pahalı, teknelere yer bulmak zor, transitlog ücretleri pahalı” (Katılımcı 4, 2024).

“Mavi yolculuk sisteminin en büyük zorluğu vergiler. Konaklama hizmetinde KDV oranı %10 iken, tekne kiralama için %20'dir. Bu, devletin gelir kaybına neden olmakta ve işletmeler için ek bir yük yaratmaktadır” (Katılımcı 6, 2024).

“Yüksek enflasyon büyük bir etki yapıyor, geçen yıl 100 TL olan liman çıkışı, bu yıl 600 TL oldu, bu yıl tekne başına alınan tersane vergisi değiştirildi” (Katılımcı 16, 2024).

“Yakıt, yiyecek, transitlog ve çamaşırhane ücretleri işletmeler için yüksek” (Katılımcı 10, 2024).

- Teknolojik yeniliklere uyum sağlama ve finansal zorluklar.

“Teknolojik yatırımlar ekonomiden dolayı çok zor” (Katılımcı 12, 2024).

- Yasal ve bürokratik zorluklar: Sürekli değişen düzenlemeler ve yüksek bürokratik işlem maliyetleri, işletmeleri zorlamaktadır.

“Yasaların sürekli değişmesi olumsuz etkiliyor” (Katılımcı 21, 2025).

4.2.3. Fırsatlar (Opportunities)

- Yerel ürünlerin ve malzemelerin kullanımı ve sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen teknik/operasyonel çözümler: Mavi yolculuk sektörünün gelişmesi, altyapıların artırılmasını, özellikle tersanelerin kurulmasını ve kaliteli yerel malzemelerin düşük maliyetle kullanılmasını gerektirmektedir. Ayrıca, malzeme maliyetlerinin, tekne bakım maliyetlerinin ve vergi yüklerinin azaltılması, sektördeki sürdürülebilir büyümeyi destekleyecek teknik personel kalitesinin artırılmasını gerektirmektedir.

“Yeni tersanelerin kurulması ve kaliteli yerel ürünlerin uygun fiyatlarla kullanılması gerekmektedir” (Katılımcı 13, 2024).

“Malzeme maliyetlerinin ve tekne bakımının azaltılması, vergi sisteminin gözden geçirilmesi, hammadde ve girdi maliyetlerinin azaltılması, tersane sayısının artırılması ve teknik personelin yeterli olması gerekmektedir” (Katılımcı 6, 2024).

- Sürdürülebilirlik ve doğal kaynakların korunması, çevresel düzenlemelere uyum sağlama fırsatı.

“Doğal kaynakların korunması ve sürdürülebilirliğin sağlanması olumlu etkiler yaratmaktadır” (Katılımcı 5, 2024).

- Çevresel düzenlemeler ve uygulamalar, sektöre olumlu bir farklılaşma şansı sunabilmektedir: Çevre koruma, mavi yolculuk sektörünün sürdürülebilir gelişimi için temel bir gereklilik olarak değerlendirilmektedir. Çevre düzenlemeleri ve altyapılar, atık toplama merkezleri gibi mevcutken, bunların güçlendirilmesi, güneş enerjisi gibi ekolojik çözümlerin teşvik edilmesi, çevresel etkinin sınırlanması ve sektörün büyümesinin desteklenmesi için gereklidir.

“Bölgemiz, çevreyi koruma amacıyla özel bir yasayla korunmakta ve mümkün olduğunca körfezlerdeki kentsel gelişme engellenmektedir. Teknelerin faaliyetlerini düzenleyen katı kuralları vardır. Katı ve sıvı atık toplama merkezleri bulunmaktadır ve sayılarının artırılması için çaba gösterilmektedir. Teknelerde güneş enerjisi kullanımı da teşvik edilmektedir” (Katılımcı 6, 2024).

“Daha iyi çevre koruma yasaları, sektörün ilerlemesine yardımcı olacaktır” (Katılımcı 10, 2024).

- Teknolojinin ve yeniliğin desteklenmesi: Teknolojik gelişmelere uyum sağlama ve ekipmanların modernizasyonu.

“Radar. Dip ölçer. Navigasyon. Gece seyirlerinde bu teknolojik makinelerin çok faydası vardır. Derinliği bilmediğimiz koylarda bizlerini suyun derinliğini gösteriyor.” (Katılımcı 20, 2025).

“Teknoloji ile beraber rezervasyon, reklam ve daha iyi tanıtım olanağı yakalamış olan sektör aynı zamanda daha kaliteli ve konforlu bir hizmet sunmaktadır” (Katılımcı 19, 2025).

- Müşteri beklentilerine yönelik geniş bir cevap yelpazesi sunan destinasyonlar ve aktiviteler: Katılımcıların çoğunluğuna göre, mavi yolculuk sektöründeki müşteri beklentileri, hizmet kalitesi, destinasyonların huzurlu olması ve çeşitli aktivitelerin erişilebilirliği üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bölgedeki yeni koyların ve rotaların tanıtımıyla talep artırılabilir, müşteriler temiz ve sakın koyları tercih etmekte, fiyat-performans açısından iyi bir denge bulmaktadırlar, aynı zamanda Göcek, Marmaris ve Bodrum gibi popüler destinasyonları da takdir etmektedirler. Su sporları, özellikle zengin müşteri kitlesi için deneyime değer katmaktadır.

“Müşteriler için en önemli unsurlar, fiyat, ekipmanın tutumu, teknenin kontrolü ve hizmet kalitesidir. Daha sakın ve daha az kalabalık koyları tercih etmektedirler. Popüler destinasyonlar arasında Göcek, Marmaris ve Bodrum bulunmaktadır” (Katılımcı 6, 2024).

“Zengin müşteriler, sakın ve temiz koyları seçmekten çekinmezler, ancak su kayağı gibi çeşitli aktiviteler sunan yerleri de tercih ederler” (Katılımcı 7, 2024).

4.2.4. Tehditler (Threats)

- Yolsuzluk ve istikrarsızlığın olumsuz etkileri.

“Yolsuzluk oranı arttıkça, teknelerin verimliliği azalmakta ve müşteri memnuniyeti düşmektedir” (Katılımcı 6, 2024).

- Devlet müdahalesinin fazla olması ve ekonomik zorluklar yaratması.

“Yeni düzenlemelerin (transitlog ücretleri gibi) ortaya çıkması, tarifelerin artmasına neden olmaktadır” (Katılımcı 10, 2024).

- Ekonomik dalgalanmaların talep üzerindeki büyük etkisi, özellikle küresel kriz dönemlerinde.

“Ekonomik dalgalanmalarda, insanların gelir seviyeleri düşebilir, bu da mavi yolculuk talebini olumsuz etkiler. Geliri azalan turistler, daha düşük maliyetli tatil seçenekleri arar” (Katılımcı 6, 2024).

- Türkiye'deki yüksek maliyetler ve mavi yolculuk ve denizcilik sektörüne yeterli desteğin olmaması: Anketin büyük kısmında yer alan katılımcılar, ekonomik zorlukların, maliyet artışlarının, alım gücündeki azalma ve yetersiz altyapının mavi yolculuk sektörünü olumsuz etkilediğini belirtmektedir. Bu zorluklar, dışsal krizler ve ülkedeki fiyat artışlarıyla daha da kötüleşmiş olup, yabancı ziyaretçileri caydırmakta ve sektörün gelişimini engellemektedir.

“Ülkenin giderek daha pahalı hale gelmesi, yabancı ziyaretçileri etkilemektedir” (Katılımcı 8, 2024).

“Alım gücünün düşmesi ve işletme maliyetlerinin (yakıt ve diğer giderler) artması, tıpkı dışsal krizlerin sektörü olumsuz etkilemesi gibi olumsuz etkiler yaratmaktadır” (Katılımcı 10, 2024).

“Olumlu hiçbir adım atıldığını düşünmüyorum, mevcut işleyiş, altyapı eksiklikleri nedeniyle olumsuz etkileniyor ve bu durum sektörü olumsuz etkiliyor” (Katılımcı 11, 2024).

- Deniz kirliliği ve atık yönetimi eksiklikleri, bölgenin cazibesini azaltabilmektedir: Katılımcılara göre, çevresel yönetim, tekne sayısındaki artış, iklim değişikliğinin etkileri ve yeni türlerin gelmesi gibi nedenlerden dolayı mavi yolculuk sektörü için büyüyen bir zorluk olarak değerlendirilmektedir. Bu sorunlar, özellikle koylardaki konteynerlerin kaldırılması gibi altyapı eksikliklerinden dolayı daha da kötüleşebilmektedir.

“Tekne sayısının artması, kirlilik risklerini artırmaktadır. Küresel iklim değişikliği ve yeni türlerin bölgemize gelmesi de büyük sorunlardır” (Katılımcı 10, 2024).

“Teknelerden atık su alınması en büyük sorundur. Denizi kirletenler şiddetle cezalandırılmalı ve sezon başında çevre korunması hakkında personele eğitim verilmelidir. Deniz yaşamının korunması için demirleme alanlarına tonoz işlemi yapılmalıdır” (Katılımcı 17, 2025).

“Bağlama alanlarındaki konteynerlerin kaldırılması nedeniyle tekne başına atık yönetimi daha zor hale gelmiştir” (Katılımcı 14, 2024).

- Hukuki ve bürokratik zorluklar, operasyonel verimliliği azaltabilmektedir. Katılımcılar, mavi yolculuk sektörünün hem hukuki hem de altyapısal zorluklarla karşılaştığını belirtmişlerdir. Bazı sorunlar, yatırımları teşvik etmek için yapılan vergi muafiyetleri ve çalışanların iş yasasına göre yönetilmesi gibi hukuki meselelerin yanı sıra, yüksek sezonda işletmenin faaliyetlerini desteklemek için uygun altyapı eksikliklerini içermektedir.

“Bazen, yatırımları teşvik etmek için yapılan vergi muafiyetleri, iş yasasına göre çalışanların yönetimi veya kazalar gibi sorunlarla ilgili zorluklar yaşanabiliyor” (Katılımcı 6, 2024).

“Yüksek sezonda, zorluklar hukuki değil, fiziksel altyapı eksikliklerinden (yetersiz tesisler) kaynaklanabiliyor” (Katılımcı 11, 2024).

- Çevresel baskılar: Deniz kirliliği ve yapılaşma, bölgenin doğal güzelliklerini tehdit etmektedir.

“Çevrenin ve suyun korunması bir devlet politikası olması ve bundan taviz verilmemelidir. Çevre sorunu, kirlilik kollarımızı bu hızla çok yakında bitirecektir” (Katılımcı 21, 2025).

- Rekabet ve alternatifler: Avrupa’daki daha uygun fiyatlı turizm destinasyonları, mavi yolculuğu olumsuz etkileyebilmektedir.

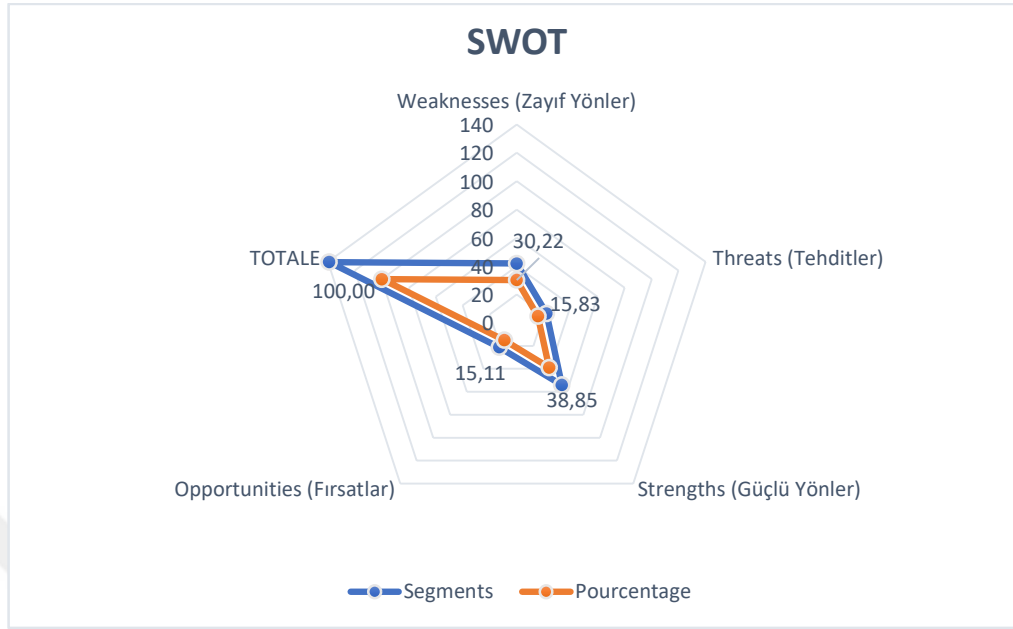
“Dövizdeki ve ekonomik yapıdaki dalgalanmalar, uluslararası rekabeti zorlaştırmaktadır” (Katılımcı 19, 2025).

- Yasal eksiklikler ve denetim: Ruhsatsız tekneler ve yetersiz denetimler sektörde güvensizlik yaratmaktadır.

“Lisansı olmayan birçok tekne yazın tur yapabiliyor denetimsiz.” (Katılımcı 2, 2024).

“Liman başkanlığının hizmetleri yavaş ve yetersiz olması, kaçak kiralamaların yeterli kontrol edilmemesi, atık alım istasyonlarının yetersiz olması” (Katılımcı 19, 2025).

Aşağıdaki grafik, SWOT analizinin farklı bileşenlerinin genel bir şekilde görselleştirilmesini sağlamaktadır, böylece bu faktörler arasındaki farkların karşılaştırılması ve vurgulanması amaçlanmaktadır.



Şekil 4.4. Anket Verilerine Dayalı SWOT Bileşenlerini Gösteren Diyagram

Anketten elde edilen verilere dayalı olarak, grafiğe göre, güçlü yönler %38,85'lik bir değeri temsil etmektedir; bu durum, bu kategorinin oldukça önemli olduğunu ve segment verileriyle uyumlu olduğunu göstermektedir. Zayıf yönler %30,22'lik bir oranla, zayıf yönlerin benzer bir orana sahip olduğunu ve dikkat çekici, ancak baskın olmadığını göstermektedir. Fırsatlar %15,11 ile diğer kategorilere kıyasla daha az önemli veya etkili olarak değerlendirilmektedir. Tehditler ise %15,83 ile mevcut olduklarını, ancak bu analizde ezici bir risk oluşturmadıklarını işaret etmektedir.

4.3. PESTEL/SWOT Matrisleri

Aşağıda yer alan entegre matrisler, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünü etkileyen iç (SWOT) ve dış (PESTEL) faktörler arasındaki etkileşimleri ortaya koymaktadır. Bu matrisler, sektörün güçlü ve zayıf yönlerinin yanı sıra karşılaştığı fırsatları ve tehditleri kapsamlı bir şekilde gözler önüne sermektedir. Ayrıca, dış faktörlerin (politik, ekonomik, sosyo-kültürel vb.) sektörün iç dinamiklerini nasıl etkilediği ve bu dinamiklerin dış çevrenin sunduğu fırsatlara ve tehditlere nasıl tepki verdiği gösterilmektedir.

Tablo 4.7. PESTEL/SWOT Matrisi (Dış Faktörler)

Dış Faktörler (PESTEL)	Fırsatlar (Opportunities)	Tehditler (Threats)
Politik	Çevre dostu girişimlere yönelik devlet teşvikleri.	Siyasi istikrarsızlık, turizmin güvenliğini ve yatırımları tehdit edebilir.
Ekonomik	Lüks turizmdeki artış, üst segmentteki turistlere yönelik yeni pazarlar oluşturur. Otantik deneyimlere olan talep, bölgenin cazibesini artırır.	- Enflasyon ve ekonomik durgunluk, turist sayısını ve harcamalarını düşürebilir. - Akdeniz bölgesindeki rekabetin artması (Yunanistan, Hırvatistan gibi).
Sosyo-Kültürel	- Eko-turizmin yükselişi, çevre dostu işletmeler için fırsatlar yaratır. - Otantik deneyimlere olan talep, bölgenin cazibesini artırır.	- Tüketici eğilimlerindeki değişimler, yeni tatil biçimlerine olan ilgiyi artırabilir. - Pazarın doygunluğa ulaşması, rekabeti artırabilir.
Teknolojik	Yeni teknolojiler, hizmet kalitesini ve müşteri deneyimini geliştirebilir.	Siber güvenlik tehditleri, rezervasyon ve müşteri verilerini riske atabilir.
Çevresel	Sürdürülebilir turizm düzenlemeleri, çevreci uygulamaları teşvik eder.	İklim değişikliği, hava koşulları ve rotaları olumsuz etkileyebilir.
Yasal	Çevresel koruma yasaları, doğal kaynakların korunmasını sağlar.	Uluslararası düzenlemelere uyum zorunluluğu, işletmeleri zorlayabilir.

Tablo 4.8. PESTEL/SWOT Matrisi (İç Faktörler)

İç Faktörler (SWOT)	Güçlü Yönler (Strengths)	Zayıf Yönler (Weaknesses)
Politik	- Hükümet desteği, çevre dostu ve sürdürülebilir girişimlere yönelik teşvikler. - Yerel işletmeler için düzenleyici kolaylıklar.	- Siyasi istikrarsızlık, turizm yatırımlarını ve çekiciliği olumsuz etkileyebilir. - Bürokrasi engelleri, yeni projelerin hızını yavaşlatabilir.

Tablo 4.8 PESTEL/SWOT Matrisi (İç Faktörler) (Tablo 4.8.'İN Devamıdır)

İç Faktörler (SWOT)	Güçlü Yönler (Strengths)	Zayıf Yönler (Weaknesses)
Ekonomik	Turizm gelirlerinin artışı ve altyapı yatırımları sayesinde bölgesel ekonomik büyüme.	Yüksek maliyetler (bakım, enerji, liman ücretleri), yerel işletmelerin kârlılığını düşürür.
Ekonomik	Lüks turizm gelirlerinin artması, üst gelir grubuna hitap eden turlar için fırsat yaratır.	Ekonomik dalgalanmalara karşı hassasiyet (enflasyon, kriz), turistlerin harcama gücünü etkileyebilir.
Sosyo-Kültürel	- Yerel kültürün, yemeklerin ve doğanın ön plana çıkarılmasıyla otantik deneyim arayan turistler için cazip. - Eko-turizm ve sürdürülebilir seyahat trendleri, sektöre avantaj sağlar.	- Hizmet çeşitliliğinin eksikliği, yalnızca tek tip turlarla sınırlı kalma riski. - Tüketici beklentilerinin değişmesi, daha kişiselleştirilmiş deneyimler arayışına yol açabilir.
Teknolojik	- Yeni teknolojilerin benimsenmesi (çevre dostu tekneler, online rezervasyon sistemleri). - Dijitalleşme sayesinde operasyonel verimliliğin artması.	- Yatırım eksikliği, özellikle küçük işletmelerin teknolojik gelişmelere uyum sağlamasını zorlaştırır. - Siber saldırılara açık olma, dijital sistemlerin daha yaygın kullanımıyla risk oluşturur.
Çevresel	- Bölgenin doğal cazibesi (temiz denizler, eşsiz koylar), sürdürülebilir turizmi destekler. - Yenilenebilir enerji gibi çevre dostu uygulamalarla çevreci turizmin geliştirilmesi mümkün.	- Deniz kirliliği sorunları (atıklar, ekosistem tahribatı), bölgenin imajını olumsuz etkileyebilir. - Çevresel düzenlemeler, uyum maliyetlerini artırabilir.
Yasal	Yolcu güvenliğini artıran katı güvenlik düzenlemeleri, müşteri güvenliğini destekler.	Karmaşık mevzuat, mavi yolculuk sektörü için zorluklar yaratabilir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörü, Türkiye'nin önde gelen deniz turizmi destinasyonlarından biri olarak konumunu güçlendirmek için stratejik bir fırsat sunmaktadır. Ancak, bu potansiyelin tam anlamıyla değerlendirilebilmesi için ekonomik, çevresel ve yapısal engellerin aşılması gerekmektedir. Yapılan araştırma, bu sektörün bölgenin ekonomik, kültürel ve çevresel kalkınmasında kritik bir rol oynadığını ortaya koymuştur.

PESTEL ve SWOT analizleri, sektörün rekabet gücünü artıracak unsurları belirlemenin yanı sıra, olası tehditlere karşı önleyici tedbirler geliştirilmesini de sağlamıştır. Aynı zamanda, dış çevrenin sunduğu fırsatların en iyi şekilde değerlendirilmesine olanak tanımıştır. İç ve dış faktörlerin eş zamanlı değerlendirilmesi, bütünlük stratejilerin oluşturulmasına katkı sağlamıştır.

Elde edilen bulgular, sektörün stratejik gelişimi, sürdürülebilirliği ve operasyonel performansının iyileştirilmesi açısından önemli avantajlar sunmaktadır. Toplanan verilerin analizi sonucunda, sektörün gelişimini engelleyebilecek temel güçlü ve zayıf yönler belirlenmiş, ayrıca Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünü etkileyen sorunlara yönelik somut çözüm önerileri geliştirilmiştir.

1. Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünün güçlü yönleri

Doğal ve kültürel zenginlikler: Fethiye bölgesi, eşsiz bir mirasa, kartpostal güzelliğinde koylara ve berrak sulara sahiptir. Bu özellikler, otantik ve ekolojik deneyimler arayan gezginler için benzersiz bir cazibe merkezi oluşturmaktadır.

Ekonomik potansiyel: Sektör, doğrudan ve dolaylı istihdam yaratmanın yanı sıra yerel küçük işletmeleri desteklemekte ve yiyecek, yakıt ve bakım gibi sektörleri canlandırmaktadır. Bu etkileşimler, deniz turizmi ile yerel topluluk arasındaki bağı güçlendirmektedir.

Sürdürülebilir geçiş: Çevresel açıdan sorumlu uygulamalara geçiş, düzenlemelerin güçlendirilmesi ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı, artan

evre bilincine sahip bir müşteri kitlesine hitap etmek için stratejik bir fırsat sunmaktadır.

2. Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk sektörünün başlıca zorlukları:

Ekonomik baskılar: İşletme maliyetlerindeki artış, yüksek vergiler ve sürekli enflasyon, sektörü daha az rekabetçi hale getirmekte ve büyümesini sınırlamaktadır.

Altyapı yönetimi: Mevcut limanlar ve tersaneler, artan talebe yanıt vermekte yetersiz kalmaktadır. Modern tesislere yatırım eksikliği, tekne bakım ve kapasite sorunlarını derinleştirmektedir.

Çevresel bozulma: Deniz kirliliği ve atık yönetimi altyapısındaki yetersizlikler, sektörü tehdit etmekte ve doğal kaynakların korunmasını zorlaştırmaktadır.

Sosyo-kültürel etkiler: Mavi yolculuk sektörü, uluslararası ve ekonomik olarak güçlü bir müşteri tabanını kendine çekmiş, bu müşteri kitlesinin çeşitliliği ve farklı beklentileriyle başa çıkabilmek için yenilikçi çözümler geliştirmeyi gerektirmiştir.

3. Sektörün Gelişimi İçin Stratejik neriler

- Kurumsal ve Mali Desteğin Güçlendirilmesi
 - İdari süreçlerin sadeleştirilmesi ve vergi yükünün hafifletilmesiyle yerel işletmelerin rekabet gücünün artırılması.
 - Artan talebe yanıt verebilmek için modern liman altyapılarına yatırım yapılması.
- Sürdürülebilir Uygulamaların Entegrasyonu
 - Deniz kirliliğini azaltmak için atık yönetim merkezlerinin geliştirilmesi ve çevresel düzenlemelerin güçlendirilmesi.
 - Güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının teşvik edilerek sektörün karbon ayak izinin azaltılması.
- Kamu Politikalarının Optimize Edilmesi
 - Deniz turizmine ilişkin yasal düzenlemelerin sektörün ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesi.

- Çevre dostu uygulamaları teşvik eden destek programlarının artırılması.
- Yasal ve Düzenleyici Çerçevenin Güçlendirilmesi
 - Lisans ve Ruhsatlandırma Düzeni: Mavi yolculuk hizmeti sunan işletmeler için standartlar belirlenmeli ve sektördeki kayıt dışı faaliyetlerin önlenmesi.
 - Deniz Turizmi İçin Özel Mevzuat: Mavi yolculuk sektörüne özgü yasal çerçeve oluşturularak güvenlik standartlarının artırılması.
 - Uluslararası Standartlara Uyum: Türkiye'nin mavi yolculuk sektörünü küresel pazarda daha rekabetçi hale getirmek için uluslararası denizcilik düzenlemeleriyle tam uyum sağlanması.
- Çeşitlendirilmiş ve Kişiselleştirilmiş Turizm Hizmetlerinin Geliştirilmesi
 - Bölgenin doğal ve kültürel zenginliklerinin öne çıkarılması ve turistlere özgün deneyimler sunulması.
 - Su sporları ve kültürel turlar gibi çeşitli müşteri beklentilerine yönelik özel turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi.
 - Mürettebat Eğitimi ve Sertifikasyon Programları: Kaptanlar ve mürettebat için zorunlu mesleki eğitim ve sertifikasyon programlarının uygulanması.
 - Müşteri Memnuniyeti ve Standartların Artırılması: Teknelerde sunulan hizmetlerin belirli kalite standartlarına uygun hale getirilmesi ve düzenli olarak denetlenmesi.
 - Dijitalleşme ve Rezervasyon Sistemleri: Mavi yolculuk sektörünün uluslararası pazarda görünürlüğünü artırmak için çevrimiçi rezervasyon sistemlerinin teşvik edilmesi.
- Altyapı Yatırımlarının Önceliklendirilmesi
 - Liman ve tersane altyapılarının modernize edilerek sektörde uzun vadeli istikrarın sağlanması.
 - Yat ve tekne turizminin sürdürülebilirliğini artıracak altyapı projelerinin desteklenmesi.
- Bölgesel ve Uluslararası Konumlandırmanın Güçlendirilmesi
 - Fethiye'nin doğal ve kültürel değerlerini vurgulayarak uluslararası lüks turizm segmentinde konumlandırılması.

- Diğer Akdeniz destinasyonlarına kıyasla farklılaşma stratejileri geliştirilerek rekabet avantajı sağlanması.

4. Önerilerin Sektöre Olası Etkileri

- Ekonomik Etkiler
 - Yerel işletmelere sağlanan teşvikler ve vergi indirimleri sektördeki finansal yükü azaltacaktır.
 - Yatırım ve altyapı iyileştirmeleri, daha fazla turist çekerek ekonomik canlılığı artıracaktır.
- Çevresel Etkiler
 - Deniz ekosistemini korumaya yönelik politikalar, Fethiye gibi turistik bölgelerde sürdürülebilirliği destekleyecektir.
 - Elektrikli yatlar ve yenilenebilir enerji kullanımı, sektörün çevresel etkisini en aza indirecektir.
- Sosyal ve Kültürel Etkiler
 - Çalışanlara yönelik eğitimlerin artırılması ve müşteri farkındalığının güçlendirilmesi, sürdürülebilir turizm anlayışını destekleyecektir.
 - Kültürel mirasın korunmasına yönelik turizm politikaları, bölgenin çekiciliğini artıracaktır.
- Rekabet Gücüne Etkiler
 - Uluslararası pazarda rekabet avantajı elde etmek için hizmet kalitesinin artırılması gerekmektedir.
 - Yüksek hizmet standartları, müşteri memnuniyetini artırarak uzun vadeli büyümeye katkı sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- 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*, 16 (4).
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13645145.2012.728022>
- Aras, S. (2022). Türkiye'deki Kruvaziyer Turizm Araştırmalarının Bibliyometrik Analizi. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 19 (2).
https://www.researchgate.net/publication/362571465_Turkiye%27deki_Kruvaziyer_Turizm_Arastirmalarinin_Bibliyometrik_Analizi
- Arıcan, O. H. (2024). Yat Turizm Şirketleri için Yelkenli Tekne Seçimi Kriterlerinin Belirlenmesi. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 16 (1).
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/85569/1422201>
- Atar, A., Çetinkaya, F. Ö., Akgül, S. Ö. (2019). Özel Tur Kaptanlarının Bakış Açısıyla Turistik Destinasyonların Kent Turizmi Potansiyelinin Değerlendirilmesi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*. DOI: 10.21325/jotags.2019.505.
- Baran, G.G., Özoğul, G. (t.y.). Deniz/Kıyı Turizminin Gelişimi ve Etkileri: Fethiye İçin Bir Değerlendirme. *Journal of Marine Tourism*, 2(1).
https://www.researchgate.net/publication/329944740_DenizKiyi_Turizminin_Gelismisi_ve_Etkileri_Fethiye_Icin_Bir_Degerlendirme
- Bowen, J. T., Chen, S. L. (2001). The relationship between customer satisfaction and customer loyalty. *Int J Contemp Hosp Manag. International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 13 (5).
- CFI. Analyse PESTEL. Erişim adresi: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/management/pestel-analysis/> (Erişim tarihi: 15/10/2024).
- Çiğdemli, Ö. (2017). *Akdeniz Kruvaziyer Turizm Destinasyonlarının Karşılaştırmalı Rekabet Analizi: Türkiye Destinasyonunun Konumu*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Deniz Ticaret Odası. Denizcilik sektör raporu. İstanbul: Deniz Ticaret Odası; 2023.
https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/Denizcilik_Sektor_Raporu_12.06.2023_v2.pdf
- FEE Global. Blue Flag Programme (2021). Erişim adresi: <https://www.fee.global/> (Erişim Tarihi: 09/01/2025).
- Giresun İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. Günöbirlik Gezi Teknesi Başvurusu.
<https://giresun.ktb.gov.tr/TR-272996/gunubirlik-gezi-teknesi-basvurusu.html>, (Erişim tarihi: 23/08/2024).
- Göksu, Y., Atik, O. (2017). Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günöbirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. <https://doi.org/10.18613/deudfd.297704>
- Güven, B., Kaygın, E. (2013). *Çorum İli SWOT Analizi*. İstanbul: Veritas Yayıncılık.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası. Denizcilik Sektör Raporu. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası; 2024.

https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf

- Karakaş, A., Fındık, M. (2023). Bartın Amasra Kruvaziyer Turizm Potansiyel. 5. *International Anatolian Scientific Research Congress*. Hakkari, IKSAD Publishing House. 263-275.
https://www.researchgate.net/publication/375084074_Bartın_Amasra_Cruise_Tourism_Potential
- Kaya, C.; F. Yıldızhan. (2022). Mavi Yolculuk ve Dijital Dönüşüm. *Turizm ve Destinasyon Araştırmaları – I. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları*. 349-387.
https://www.researchgate.net/publication/361176455_Mavi_Yolculuk_ve_Dijital_Donusum
- Kaya, Ş. (2023). Kültürel Miras Bağlamında Mavi Yolculuk: Tarihi, Bugünü ve Geleceği. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 34 (3).
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/atad/issue/80499/1316828>
- Keleş, H. (2021). Turizmin Yerel Halkın Yaşam Kalitesi, Memnuniyeti Ve Turizme Desteği Üzerindeki Etkileri: Manavgat Örneği. (Yayımlanmamış doktora Tezi). Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya.
- Kesiktaş, H.İ.H. (2016). Seferihisar Bölgesi Günöbirlik Gezi Teknelerine Yönelik Bir Vaka Analizi. *III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*.
<https://denizturizmi2016.deu.edu.tr/0025.pdf>
- Kuleli, T., Bayazıt, Ş., Nalbantoğlu, G., Kurtluoğlu, T., Yılmaz, A., Tezcan, R., Okuyucu, F. (2018). Endemik Bir Turizm Türü Olarak Mavi Yolculuk. *4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu “Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler”*. 23-24 Şubat 2018, İzmir. <https://denizturizmi2018.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2018/02/020.pdf>
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. <https://www.ktb.gov.tr/TR-96268/turizm.html> (Erişim Tarihi: 28/12/2024).
- ListeList. Eşsiz Bir Yolculuk Deneyimi: Mavi Tur Nedir, Hangi Rotalar Var? Erişim adresi: <https://listelist.com/mavi-tur-nedir>, (Erişim tarihi: 26/09/2024).
- Mavi Yolculuk. Mavi Yolculuk Nedir? Ege ve Akdeniz’in Büyülü Sularında Bir Keşif. Erişim adresi: <https://www.maviyolculuk.co/mavi-yolculuk-nedir/> (Erişim tarihi: 10/08/2024).
- MaviYolculuk.NET. <https://maviyolculuk.net/mavitur-nedir>, (Erişim tarihi: 10/08/2024).
- Miber Sailing. Kaptansız Tekne Kiralama (Bareboat Yacht Charter) Nedir? Erişim adresi: <https://mibersailing.com/kaptansiz-tekne-kiralama-bareboat-yacht-charter-nedir/>, (Erişim tarihi: 25/08/2014).
- Muslu, A. (2018a). Mavi Yolculuğun ve Geleneksel Ahşap Yatların Deniz Turizmi Arz Verisi Olarak Önemi: Bodrum Bölgesine Yönelik Nitel Bir Araştırma. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(2). DOI:10.21325/jotags.2018.223
- Muslu, A. (2018b). Türkiye’nin Güney Ege Kıyılarında Mürettebatlı Yat Kiralama Hizmeti için Değer Zinciri Analizi. *Case Studies in Business & Sports Sciences*. A. Gacar, Ö. E. Suca (Ed.), (s. 39-47). 1. London: IJOPEC Publication.

- Özer, Ö., Avcı, M., Karakuş, N. (2016). A Study For the Evaluation of Alternative Tourism Opportunities in Fethiye Destination. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 4 (1). DOI:[10.21325/jotags.2016.2](https://doi.org/10.21325/jotags.2016.2)
- Paker, N. (2019). Defining The Blue Voyage Concept Through New Service Development Approach. (Yayımlanmamış doktora Tezi). Yaşar Üniversitesi, İzmir.
- Paker, S. (2020). Deniz Turizmi. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği*. S. Esmer (Ed.), (s.397-418). Ankara: Akademisyen Kitabevi A.Ş.
- Paker, S., Özgeçmez, Ö. (2014). Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6 (2). <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/4590/62811>
- Palaz, M. (2022). Fethiye'nin Doğal ve Kültürel Özelliklerinin Turizm Üzerine Etkilerinin Araştırılması. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karabük Üniversitesi, Karabük.
- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., Berry, L. L. (1988). Servqual: A Multiple-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality. *Journal of Retailing*, 64 (1). https://www.researchgate.net/publication/225083802_SERVQUAL_A_multiple-Item_Scale_for_measuring_consumer_perceptions_of_service_quality
- Polat, Ç.; Bitiktaş, F.; Açık, A. (2022). Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 3 (2), DOI:[10.52602/mtl.1113233](https://doi.org/10.52602/mtl.1113233)
- Sezer, İ. (2022). Karadeniz'de Alternatif Bir Turizm Önerisi: Kruvaziyer Turizmi. *Karadeniz Araştırmaları*. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2643661>
- Sipahi, G. A., Onay, M., Tanyeri, M. (2015). Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Marka Konumlandırma Stratejileri: Çeşme ve Didim Marina Örnekleri. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 7 (1). <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/article/62808>
- TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı. Muğla: Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. 2024. <https://mugla.ktb.gov.tr/TR-295847/fethiye.html>
- TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı. Muğla: Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. 2024. <https://mugla.ktb.gov.tr/TR-296367/ne-yapilir.html>
- TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı. Turizmde Ürün Çeşitliği. Ankara: TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı; 2024. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-11525/deniz-turizmi.html> T.C. Kültür ve turizm bakanlığı2
- TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı. Yat İstatistikleri Bülteni. Ankara: TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı; 2023. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-374177/yat-istatistikleri-bulteni-2023-yayimlandi.html>
- Turan, B. İ. (2021). Konfor ve Lüks Unsurlarının Bodrum Guletleri Üzerindeki Etkilerinin Araştırılması. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 13 (1). DOI: 10.18613/deudfd.942940.

- Turan, B. İ., Özcan, A. C. (2021). Akdeniz’e Özgü Bir Kültür ve Tasarım Etkinliği: Mavi Yolculuk ve Bodrum Guleti. *I. Uluslararası Akdeniz Sempozyumu*. Kasım 2018, Mersin.
https://www.researchgate.net/publication/352815073_Akdeniz%27e_Ozgu_Bir_Kultur_ve_Tasarim_Etkinligi_Mavi_Yolculuk_ve_Bodrum_Guleti
- Turizm Ansiklopedisi. Günlük Gezi Tekne İşletmeciliği. Erişim adresi: <https://turkiyeturizmansiklopedisi.com/gunluk-gezi-tekne-isletmeciligi> (Erişim tarihi: 29/08/2024).
- Turizme Bakış. Deniz Turizmi nedir? Çeşitleri ve Faaliyetleri. Erişim adresi: <https://www.turizmebakis.com/deniz-turizmi/> (Erişim tarihi :09/11/2023).
- TÜRSAB. Muğla Turizminin Geleceği. 2020. <https://www.tursab.org.tr>
- Uluslararası Denizcilik Örgütü. Standards of Training, Certification, and Watchkeeping. 2020. <https://www.imo.org>
- WWF Türkiye. Kaş-Kekova Özel Çevre Koruma Bölgesi Raporu. https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/2021faaliyetweb_1_1.pdf (Erişim tarihi: 02/01/2025).

EKLER

EK 1: Anket Formu

Fethiye Bölgesi'nde Mavi Yolculuk Endüstrisi Sorunlarını Araştırma Anketi:

Sevgili katılımcı, lütfen Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisi hakkındaki görüşlerinizi paylaşmak için birkaç dakikanızı ayırın. Cevaplarınız, mevcut sorunları belirlemek ve çözmek için değerlidir. Tüm bilgiler gizli tutulacaktır.

I. Genel Bilgiler:

1.1. Firma/Katılımcı Adı (isteğe bağlı):

1.2. Faaliyet Alanı:

- Liman Başkanlığı
- Seyahat Acentesi
- Deniz Ticaret Odası
- Gemi Turu Şirketi
- Tersane
- Tamir/ Bakım Şirketi
- Diğer (belirtiniz): _____

II. Endüstri Deneyimi:

2.1. Fethiye'deki mavi yolculuk endüstrisinde ne kadar süredir aktif olarak yer alıyorsunuz?

2.2. Endüstri ile rolünüz veya ilişkiniz nedir?

- İşletme Sahibi
- Yönetici
- Kaptan
- Mürettebat
- Müşteri ☐
- Diğer (belirtiniz): _____

III. Sorunlar ve Endişeler:

Lütfen Fethiye'deki mavi yolculuk endüstrisinde karşılaştığınız sorunları veya endişeleri listeleyin ve kısaca açıklayın.

Mavi yolculuk sektörünün makroekonomik çevre sorunlarının araştırılması:

A. Politika:

1. Hükümet politikaları, Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisini nasıl etkilemektedir?
2. Bölgedeki denizcilik düzenlemeleri ve uyumluluk gereksinimleri ile ilgili zorluklar nelerdir?
3. Yolsuzluk oranının ve bir ülkenin veya bölgenin istikrarının mavi yolculuk endüstrisine etkileri nelerdir?
4. Devletin mavi yolculuk sektörüne müdahale düzeyi nedir?

B. Ekonomik:

5. Ekonomik dalgalanmalar, bölgedeki mavi yolculuk talebini nasıl etkilemektedir?
6. Mavi yolculuk şirketlerinin karşılaştığı mali zorluklar nelerdir, işletme maliyetleri ve yerel vergiler dahil?
7. GSYİH'nin, para politikasının, tüketici güveninin, gelirlerin veya enflasyonun Fethiye bölgesindeki mavi yolculuk endüstrisine etkileri nelerdir?
8. Mavi yolculuk teknelerin üretim, bakım ve işletme maliyetlerini azaltmak için neler yapılabilir?

C. Sosyokültürel:

9. Turistlerin tercihleri ve beklentileri, mavi yolculuk tekliflerini nasıl etkilemektedir?
10. Endüstriyi etkileyebilecek yerel sosyal sorunlar nelerdir, sürdürülebilirlik veya kültürel koruma gibi?
11. Mavi yolculuk endüstrisinin Fethiye bölgesindeki yerel topluluklara etkileri nelerdir?

D. Teknolojik:

12. Teknolojik gelişmeler, mavi yolculuk yapanların deneyimini nasıl iyileştirmek için kullanılabilir?
13. Fethiye'deki mavi yolculuk sektöründe yeni teknolojilerin benimsenmesiyle ilgili zorluklar nelerdir?
14. Teknolojik ilerlemeler ve yenilikler, sektördeki bazı mevcut teknolojileri sorguluyor mu?
15. Teknoloji için ayrılan kamu harcamalarının yüzdesi nedir?

E. Çevresel:

16. Bölgedeki mavi yolculuk endüstrisi ile ilgili özel çevresel zorluklar nelerdir, su kalitesinin korunması veya deniz yaşamının korunması gibi?
17. Çevresel endişeler, sektörde müşteri ve işletme seçimlerini nasıl etkilemektedir?
18. Çevresel düzenlemeler, ekolojik kısıtlamalar, çevre koruma yasalarının yeni formları ve normları, atık işleme yasaları veya enerji tüketimi gibi nelerdir?

F. Hukuki:

19. Deniz turizmiyle ilgili yerel ve ulusal yasalar, mavi yolculuk işletmelerinin faaliyetlerini nasıl etkilemektedir?
20. Fethiye'deki mavi yolculuk operasyonlarıyla ilgili özel hukuki zorluklar nelerdir?
21. Regülasyonların ve yasal çerçevelerin evrimi, kısıtlı pazar erişimi, iş hukuku, ticaret hukuku, sağlık yasaları, güvenlik standartları veya monopol gibi unsurlar mavi yolculuk endüstrisini nasıl etkilemektedir?

Mavi yolculuk hizmet sağlayıcılarını anlama araştırması:

22. Mavi yolculuk müşteri profilini nasıl tanımlarsınız?
23. Müşteriler için en önemli unsurlar nelerdir? Neleri tercih ediyorlar ve ne'den kaçınıyorlar? (Çevresel faktörler, popüler destinasyonlar, aktiviteler, vb.)
24. Yıllar içinde müşteri profiliyle ilgili gözlemlenen farklar nelerdir?
25. Mavi yolculuğun zirve günlerini ve bugünkü azalan talebi dikkate alarak, bu duruma yol açan faktörlerden bazıları aşağıda listelenmiştir. Lütfen bu faktörlere önem dereceleri atayın (1: önemsiz, 5: çok önemli). Başka gözlemlerinizi varsa, lütfen önem dereceleriyle birlikte belirtin.

- a. Ekonomik kriz, dış politika, vb. ☐
- b. Talep ve arzı etkileyen sektörde kontrolsüz rekabetin artışı ☐
- c. Tekne imalat maliyetlerinde artış ☐
- d. Bakım, onarım, kışlama, mürettebat vb. Giderlerde artış ☐
- e. Kısıtlayıcı yeni yasalar ve düzenlemeler ☐
- f. Doğal ve çevresel faktörlerden kaynaklanan eski destinasyonların popülerliğinin kaybı ☐
- g. Günlük seyahat teknelerinden kaynaklanan rahatsızlık ☐
- h. Seyahat acentelerinin fiyat politikaları ☐
- i. Gerekli tanıtımın eksikliği ☐
- j. Farklı ülkelerde benzer hizmetlerin ortaya çıkması ☐

26. Bir teknenin etkili ömrü nedir?

27. Müşterilerin hizmetten ortalama ne kadar süre faydalaniyor?

EK 2: PESTEL kod listesi

Üst kod	Kod	Kodlanmış bölümler (tüm belgeler)
PESTEL	Legal (Hukuki)	0
Political (Politik)	Altyapı yatırımlarının eksikliği	3
Economic (Ekonomik)	Yüksek vergi ve maliyetler	28
Sociological (Sosyolojik)	Müşteriler, uygun önlemleri alan işletmeleri tercih etmektedir	4
Technological (Teknolojik)	Teknoloji için kamu harcamaları	10
Environmental (Çevresel)	Bölgeye yeni türlerinin gelişi	2
Legal (Hukuki)	Çalışanların işe alınması ve yönetimiyle ilgili sorunlar	1
PESTEL	Environmental (Çevresel)	0
Political (Politik)	Yaptırımların uygulanması	1
Technological (Teknolojik)	Satış ve pazarlamada kullanım	6
Legal (Hukuki)	İşletmelerin güvenliğini sağlamaktadır	2
PESTEL	Technological (Teknolojik)	0
Political (Politik)	Sektörün düzenlenmesinden sorumlu kişilerin bilgisizliği	1
Economic (Ekonomik)	Ekonomik hareketliliğe katkı sağlamaktadır	8
Sociological (Sosyolojik)	Yerli turist sayısının yabancılara göre artışı	2
Environmental (Çevresel)	Tekne sayısı çok fazla olması	2
PESTEL	Sociological (Sosyolojik)	0
Economic (Ekonomik)	Yüksek enflasyon	2
Sociological (Sosyolojik)	Yüksek sosyo kültürel seviyesi olanlar	2
Technological (Teknolojik)	İnternet ve elektronik cihazlar için	2
Environmental (Çevresel)	Küresel iklim değişikliği	2
Legal (Hukuki)	İstisna hükümleri	1
PESTEL	Economic (Ekonomik)	0
Political (Politik)	Çok fazla bürokratik işlem varlığı	3
Economic (Ekonomik)	Alım gücündeki düşüş	1
Technological (Teknolojik)	Teknelerin modernizasyonunda	6
Legal (Hukuki)	Çok sayıda bürokratik işlem	3
PESTEL	Political (Politik)	0
Political (Politik)	Devletin desteği eksikliği	2
Economic (Ekonomik)	Ekonomik koşullar	4
Technological (Teknolojik)	Daha ucuz donanımların tercih edilmesi	1
Environmental (Çevresel)	Su kirliliği	3
Legal (Hukuki)	Kontrol eksikliği	2
Political (Politik)	Mavi Kart uygulamasıyla ilgili aldatma	1
Economic (Ekonomik)	Çok fazla gider	8
Environmental (Çevresel)	Atık yönetimi	3
Legal (Hukuki)	Hukuk eksikliği	1
Economic (Ekonomik)	Maddi zorluklar	4
Sociological (Sosyolojik)	Demografik kriterlere göre tercih	2
Political (Politik)	Özel çevre koruma yasası	1

EK 3: Anket Bulgularının PESTEL Faktörlerine Ait İstatistikler

	Segmentler	Yüzde
Economic (Ekonomik)	55	44,35
Technological (Teknolojik)	25	20,16
Environmental (Çevresel)	12	9,68
Political (Politik)	12	9,68
Legal (Hukuki)	10	8,06
Sociological (Sosyolojik)	10	8,06
TOTALE	124	100,00

EK 4: SWOT Kod Listesi

Üst kod	Kod	Kodlanmış bölümler (Tüm belgeler)
SWOT	Threats (Tehditler)	0
Threats (Tehditler)	Çevre düzenlemeleri ve yasaları eksik olması	3
Opportunities (Fırsatlar)	Yeni teknolojiler eski teknolojileri fazla sorgulamaması	2
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Liman sorunları	6
	SWOT	0
SWOT	Opportunities (Fırsatlar)	0
Opportunities (Fırsatlar)	İşletmelerin hizmetlerini geliştirmelerini sağlayacak turistlerin beklentileri	2
Strengths (Güçlü Yönler)	Bölgenin ekonomik hareketliliğine katkı sağlaması	8
SWOT	Weaknesses (Zayıf Yönler)	0
Threats (Tehditler)	Koylardaki tekne sayısının aşırı fazla olması	2
Opportunities (Fırsatlar)	Sektörde kullanılan malzemelerin yerli üretiminin artması	2
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Yüksek vergiler ve maliyetler	22
Strengths (Güçlü Yönler)	Üstü düzey gelire ve yüksek standartlara sahip müşteriler	15
SWOT	Strengths (Güçlü Yönler)	0
Threats (Tehditler)	Rakip ülkelerin talebi artması	2
Opportunities (Fırsatlar)	Tersane sayısının artırılması	5
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Çok fazla gider	2
Strengths (Güçlü Yönler)	Turlarda popüler destinasyonların ve rotaların bulunması	7
Threats (Tehditler)	Türkiye'nin pahalı olması	3
Opportunities (Fırsatlar)	ÖTV ve KDV muafiyetlerinin uygulanması	1
Strengths (Güçlü Yönler)	Çevresel temizlik, huzur ve doğal güzellikler	14
Opportunities (Fırsatlar)	Standartların yükseltilmesinin teşvik edilmesi	1
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Altyapı ve tesis eksiklikleri	10
Strengths (Güçlü Yönler)	Müşterilerin iyi akademik seviyeye sahip olması	3
Threats (Tehditler)	Dış politik kaosların sektöre olumsuz etkisi	1
Opportunities (Fırsatlar)	Misafirlerin önceliklendirilmesi	2
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Personelin düşük maaşı	1
Strengths (Güçlü Yönler)	Faaliyetlerin çeşitliği	1
Threats (Tehditler)	Yüksek enflasyon	1
Opportunities (Fırsatlar)	Yüksek sosyo-kültürel seviyeye sahip müşterilerin gelmesi	2
Strengths (Güçlü Yönler)	Bölgede istihdam ve gelir yaratılması	6
Threats (Tehditler)	Çevre ve su kirliliği	4
Opportunities (Fırsatlar)	Faaliyetlerin çeşitlendirilmesi	2
Weaknesses (Zayıf Yönler)	Müşteri memnuniyetsizliği	1
Threats (Tehditler)	Küresel iklim değişikliği	2
Opportunities (Fırsatlar)	Yerli turist sayısının yabancılara göre artışı	2
Threats (Tehditler)	Yıllar içinde müşterilerin profili düşüşü	3
Threats (Tehditler)	Yerel turistlerin talebindeki düşüş	1

EK 5: Anket Bulgularının SWOT Faktörlerine Ait İstatistikler

	Segmentler	Yüzde
Strengths (Güçlü Yönler)	54	38,85
Weaknesses (Zayıf Yönler)	42	30,22
Opportunities (Fırsatlar)	21	15,11
Threats (Tehditler)	22	15,83
TOTALE	139	100,00