

## SEFERİHİSAR BÖLGESİ GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNELERİNE YÖNELİK BİR VAKA ANALİZİ

<sup>1</sup>H.İ.Halil KESİKTAŞ

### ÖZET

*Deniz turizmi ticari bir iş kolu ve akademik yazın alanı olarak artan bir önem kazanmaktadır. Türkiye’de bu kapsamda gerçekleştirilen çalışmalar incelendiğinde, günübirlik gezinti ve tenezzüh tekneleri ile günübirlik gezi tekneciliği ile ilgili gerçekleştirilen çalışmaların görece az olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple kruvaziyer yolcu taşımacılığı, yat işletmeciliği, marina işletmeciliği ve sportif deniz turizmi faaliyetlerinin yanı sıra; önemli bir iş kolu olarak gelişmekte olan günübirlik gezi tekneciliği bu araştırmanın konusu olarak belirlenmiştir. Çalışma Ege Bölgesi’nde Seferihisar merkezli bir işletmeci ile derinlemesine mülakat sonucu gerçekleştirilen GZFT analizine bağlı olarak, bölge özelinde gezi tekneleri işletmeciliğine yönelik çözümlenmeleri ve önerileri içermektedir.*

**Anahtar Sözcükler:** Deniz Turizmi, Günübirlik Gezinti Tekneciliği, GZFT Analizi.

### 1. GİRİŞ

Orams deniz turizminin çeşitlilik arz eden bir grup iş kolundan oluştuğuna işaret eder (Orams, 1999: 2) ve daha geniş olan turizm endüstrisini oluşturan belirgin bir bileşen olduğunu (a.g.e., s:4) söyler. Günübirlik gezi tekneciliği de deniz turizmi içinde incelenmesi gereken bir alandır.

Sapmaz ve Okuyucu’ya göre Türkiye’de organize deniz turizmi faaliyeti, ilk kez Bodrum da Halikarnas Balıkçısı diye anılan şair/yazar /felsefeci Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın sürgün yıllarında, süngerci-balıkçı kayıklarıyla Gökova koylarına yaptığı gezilerle başlamıştır. Sonraları yabancı konukların da geziye katılmaları ile Mavi Yolculuk adı altında deniz gezileri yaygınlaşmıştır. Başlangıçta 6-7 metre sandallarla yapılan geziler, sonraları motorlu teknelerle Marmaris, Fethiye, Antalya gibi

---

<sup>1</sup> Ör.Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir  
kesiktas@gmail.com

güzel koyların olduğu bölgelere yayılmıştır (Sapmaz ve Okuyucu, 2014: 45).

İnsanlık tarihine baktığımızda Anadolu Topraklarının ve onu çevreleyen denizlerin önemli ve değerli olduğunu görürüz (Erkut ve Parker, 2014: 49). Denizcilik faaliyetleri ekonomik önemi, yarattığı istihdam olanakları, ülke ve bölge ekonomisine katkıları, stratejik güç unsuru olması gibi çeşitli sebeplerle insanlık tarihinin önemli bir parçası olmuştur. İnsanoğlu yeryüzüne gözlerini açtığı anda suyun taşıyıcı kuvvetini görmüş, anlamış ve bu maddeden taşıma işinde yeryüzünün her köşesinde az, çok yararlanmaya başlamıştır (Akdoğan, 1999: 7).

Kimi araştırmacılar denizcilik faaliyetlerinin doğuşunu MÖ 3000'lere dayandırırken (Akdoğan, 1999: 8; Stopford, 2009: 6), yeni bulgular deniz taşımacılığının başlangıç tarihini 3000 yıl kadar daha geriye, MÖ 6000-5000 yıllarına dayandırmaktadır (Carter'dan aktaran Cerit, 2013: 3). Carter'a göre bilinen ilk denizcilik faaliyetleri MÖ 6000 – 5000 yıllarında Güney Mezopotamya şehirleri ile Basra Körfezi kıyılarında yer alan neolitik topluluklar arasındaki deniz ticaret ağlarıdır (Cerit, 2013: 3). Deniz ve denizcilik faaliyetleri endüstriyel boyutuyla taşıdığı önemin yanı sıra, çok sayıda sanat eserine de ilham vermiştir. İnsanoğlu ister boya 100 metreden büyük bir yolcu gemisiyle, isterse 2 metrelik bir sandalla denize açılmayı doğayla bütünleşme ve mücadele etme olarak algılayarak denizle ilişkisine özel bir anlam yüklemiştir. Bu sebeple endüstriyel bir hizmet olarak ticari yük taşımacılığı gelişirken, deniz turizmine olan ilgi de artarak gelişmiştir.

Orams, deniz turizmini tanımlamanın zorluklarına değinerek gereğinden dar ya da geniş olmayan bir tanımlama için şu ifadeyi önermektedir (Orams, 1999: 9): *Deniz turizmi, bir kişinin ikamet ettiği yerden hareketle denizsel çevre (denizsel çevre tuzlu ve gelgit etkilerine açık sular olarak tanımlanmaktadır) odaklı, ya da burada ağırlanmak için gerçekleştirdiği eğlence kabilinden seyahatleri içerir.*

Bir tekneye binerek denize açılmak, günümüzde bile, bir yönüyle MÖ 6000'lerde ilkel şartlarla denize açılan insanlarla aynı maceraya yelken açmak olarak algılanmaktadır. Tarihi ve kültürel önemiyle ön plana çıkan *deniz* ve turizm sektörünün başlıca unsurlarından biri olan deniz faktörünün ortaya çıkardığı bir turizm çeşidi olan *deniz turizmi*, gün geçtikçe sektörde daha fazla önem kazanmaktadır (Kozan, Özdemir ve Günlü, 2014: 9).

Deniz turizmine talep yaratan kullanıcılar tercih ve imkanları çerçevesinde farklı seçeneklere sahiptir. Bu kapsamda yolcu gemileri ile gerçekleşen turlara katılım, yat ve filo kiralama, tekne sahipliği gibi daha fazla zaman, enerji ve yatırım gerektiren seçenekler yanında; günübirlik gezi teknelerinin sunduğu hizmetler gibi görece ekonomik ve az zaman gerektiren seçenekler de bulunmaktadır.

Çalışma günöbirlik gezi teknelerini ve sunduğu hizmetleri inceleyerek, seçilen örnekleme için GZFT analizine dayalı çözümlenme ve öneriler içermektedir. Çalışmaya konu bölge İzmir, Seferihisar olarak belirlenmiştir.

## 2. İZMİR GÜNÖBİRLİK GEZİ TEKNESİ ENVANTERİ

24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 24. Maddesine göre günöbirlik gezi teknesi *gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracıdır*(Paker ve Özgezmez, 2014: 105). Günöbirlik gezi tekneleri ticari kullanım amaçlarına ve kullanılacakları bölge şartlarına göre farklı tip ve ebatlarda olabilirler. Genel bir bakışla Artvin-İstanbul; İstanbul-Seferihisar; Seferihisar-Fethiye ve Fethiye ile doğusu arasında farklı tekne tiplerinin varlığından söz edilebilir. Bu farklar bölgedeki tekne imalatçılarının alışkanlıkları, deniz ve kıyı şartları, temin edilebilen tekne imalat malzemeleri gibi değişkenlere bağlı olarak şekillenmiştir (Mülakat, Tufan D., 15.12.2015).

Ege Bölgesi Türkiye turizminde önemli bir role sahiptir. Bölge şehirleri arasında İzmir, MÖ 3000’lere tarihlendirilen bir denizcilik merkezidir. İzmir’e bağlı Çeşme, Foça, Seferihisar gibi pek çok sahil beldesi de önemli denizcilik ve turizm merkezleri olarak bilinmektedir.

Tarihi ve doğal dokusu ile, neredeyse yıl boyu denizcilik faaliyetlerine imkan tanıyan iklimi sayesinde İzmir İli önemli bir deniz turizmi merkezi konumundadır. Doğa güzelliği ile cazibe merkezi olan koyları ve adaları ile İzmir, günlük gezi tekneciliği faaliyetleri için uygun bir yapıda olmanın sağladığı fırsatları kısmen değerlendirebilmektedir. Bütünsel planlama, koordinasyon eksikliği ve düzenlemelerle ilgili sıkıntıların aşılmasıyla, bölge mevcut günöbirlik deniz turizmi potansiyelinin üstüne çıkabilecek yapıdadır.

İzmir İli günöbirlik gezi teknesi verileri Tablo 1.’de yer almaktadır. Tablolara ilişkin değerlendirmelere çalışmanın içinde yer verilmektedir.

**Tablo 1.** İzmir İli Günlük Gezi Teknesi Verileri

<b>GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNESİ VERİLERİ</b>		
<b>İŞLETME SAYISI</b>	<b>GÜNÜBİRLİK TEKNE SAYISI</b>	<b>KAPASİTE (kişi)</b>
110	110	4987
FAALİYETTE OLAN TEKNE SAYISI:83	FAALİYETTE OLMAYAN TEKNE SAYISI:27	

Güncelleme tarihi :06.08.2015

**Kaynak:** İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi

Tablo 1.'de görüldüğü üzere, İzmir ilinde kayıtlı gezi teknelerinin %24,5'i çeşitli sebeplerle faaliyette değildir. Faaliyette olmayan tekneler de dâhil edildiğinde, İzmir İli günlük gezi teknesi kapasitesi yaklaşık 5000 kişidir.

## **2.1. Seferihisar Bölgesi Gezi Teknesi Envanteri**

Katip Çelebi'nin *Seyahatname*'sinde dahi ismi geçen (Akan, 2011: 202) Sığacık, 38°12'31" Kuzey 26°49'53" Doğu enlem ve boylamlarında yer almaktadır (<http://wikimapia.org/91202/tr/Seferihisar>, erişim tarihi 26/12/2015).

Eski adı Tysaferin olan Seferihisar'ın, M.Ö. 2000 yıllarında Akalardan kaçan Giritliler tarafından kurulduğu bilinmektedir ([www.seferihisar.bel.tr](http://www.seferihisar.bel.tr), erişim tarihi 26/12/2015). Bölge 4000 yıllık tarihi boyunca çeşitli defalar el değiştirmiş, böylece farklı kültür ve dönemlerin izlerini taşıyan zengin bir tarihi birikime sahip olmuştur. Cami, mescit, hamam ve medreselerin yanında bölgede tumülüsler ve antik kent kalıntıları da bulunmaktadır.

2009 yılında Türkiye'nin ilk Cittaslow'u (Sakin Yaşam Şehri) olan belediye, bu yönüyle de bir öncülük vasfı taşımaktadır ([www.cittaslowturkiye.org](http://www.cittaslowturkiye.org), erişim tarihi 26/12/2015) ve 49 kilometrelik bir sahil şeridinde sahiptir. Bölgenin ana geçim kaynakları olarak turizm ve tarım ön plana çıkmaktadır.

**Tablo 2.** İzmir İli Günübirlik Gezi Teknelerinin İlçelere Göre Dağılımı

<b>GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNELERİ İLÇELERE GÖRE DAĞILIMI</b>	
ÇEŞME	28
FOÇA	30
DİKİLİ	6
MENDERES	6
SEFERİHİSAR	9
İZMİR	3
URLA	3
<b>TOPLAM</b>	<b>85</b>

**Kaynak:** İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi

Seferihisar İzmir’de faaliyet gösteren gezi tekneleri dokuz adettir (bkz. Tablo 2.). Tablo 2.’de görüldüğü üzere, Seferihisar İzmir’de faaliyet gösteren gezi teknelerinin yaklaşık olarak %10,5’ine tekabül eden bir sayısal büyüklüğe sahiptir. Buna karşın, çalışmanın ilerleyen kısımlarında da değinileceği üzere, bu teknelerin kapasite ve ticari faaliyetlerini kısıtlayan çeşitli sıkıntıları bulunmaktadır. İMEAK DTO İzmir Şubesi Deniz Turizmi Birimi verilerine göre, İzmir İli günübirlik gezi teknelerinin ilçelere göre dağılımı Tablo 2.’de gösterilmektedir.

Seferihisar’da günübirlik gezi tekneçiliğinin gelişmesini engelleyen çeşitli kısıtlar bulunmaktadır. Makro ve mikro dış çevreye ait bu unsurlara GZFT analizinde yer verilmektedir.

Araştırma alanı olan Seferihisar Bölgesi’ne ait gezi teknesi envanterine yönelik bilgiler, Tablo 3.’de yer almaktadır. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, bu tablolarda yer alan veriler beraberce ele alınarak hem GZFT analizine, hem de çözüm önerilerine katkı sağlanmaktadır.

**Tablo 3.** Seferihisar Günlük Gezi Teknelerine İlişkin Veriler

Deniz Turizm Aracının Adı	Belge Sahibi	Adres	Kapasite
İzmir1400954 Selinda 2	TOLGA TUFAN	Sıgacık Mah. Liman Cad. Balıkçı Barınağı Seferihisar	<b>68</b>
İzmir 1495751 Selinda	DENİZ TUFAN	Sıgacık Mah. Liman Cad. Balıkçı Barınağı Seferihisar	<b>35</b>
İzmir 1461362 Selinda 1	DENİZ TUFAN	Sıgacık Mah. Liman Cad. Balıkçı Barınağı Seferihisar	<b>68</b>
TEOSTUR (1586998)	TEOMAN TUFAN	Sıgacık Mah. 161 Sk.No:24	<b>12</b>
TANTUR(1363229)	MERAL TUFAN	Sıgacık Mah.163 Sk.No:24	<b>12</b>
SALYANGOZ	FUNDA SARGIN	Seferihisar Balıkçı Barınağı	<b>27</b>
MED-CEZİR	EMİN KARAN	Gnbirlik Gezi Teknesi	<b>20</b>
OZAN KAPTAN	OZAN SEVİMLİ	Gnbirlik Gezi Teknesi	<b>12</b>
PIRLANTA	PIRLANTA TUR.TAŐ. ORHAN İŐİM	Seferihisar Balıkçı Barınağı	<b>64</b>
<b>Toplam Kapasite: 318</b>			

**Kaynak:** İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi

### 3. ÇALIŞMANIN METODOLOJİSİ

Bu çalışmada İzmir Seferihisar bölgesinde faaliyet gösteren Sn.Deniz Tufan ile görüŐülmüŐ ve GZFT analizi için gerekli birincil veriye ulaŐılmıŐtır. Deniz Tufan Bey, Seferihisar’da kayıtlı gnbirlik gezi teknelerinin sayı ve kapasite olarak yarısından fazlasını temsil eden bir aile iŐletmesinin sahibi ve kurucusudur ve bölgede gnbirlik gezi tekneçiliğini baŐlatan kişidir. GörüŐmeden bir hafta önce, Deniz Bey’in görüŐmek için uygun olduğu zamanları öğrenmek üzere işletme çalıŐanları ile temasa geçilmiŐtir. Görüşme günü, kimi zaman kesintiler olsa da, verimli bir çalışma ile yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat gerçekleŐtirilmiŐ; bu bağlamda hipotezlere ilişkin görüŐ alınarak birincil veriye ulaŐılmıŐtır.

Görüşme için önceden belirlenen sorulara ek olarak, Deniz Tufan Bey’in

konu hakkında açık uçlu ve yönlendirici sorular vasıtası ile görüşleri alınarak, yarı yapılandırılmış bir mülakat gerçekleştirilmiştir. Derinlemesine mülakattan elde edilen veriler ile bir GZFT analizi yapılmıştır.

Görüşme öncesi hazırlanan sorular ile şu bilgilere ulaşılması amaçlanmıştır:

- İşletmenin tarihçesi
- İşletmelere ait teknelere ilişkin bilgiler
- Günübürlük gezi programı
- Bakım-tutum faaliyetleri
- Ticari bakış ve pazarlama faaliyetleri
- Seferihisar bölgesinde günlük gezi tekne ciliği GZFT analizi bileşenleri
- Geleceğe yönelik öngörüler
- İstek ve beklentiler

### 3.1. Çalışmanın Kapsamı ve İncelenen Vaka

Çalışma Seferihisar'da faaliyet gösteren günübürlük gezi teknelerine yönelik tasarlanmıştır. İzmir İli kapsamda toplam 110 gezi teknesi kayıtlıdır; ancak bu teknelerin sadece 83 adeti faaliyettedir (bkz. Tablo 1.). Kayıtlı 110 tekne, 4987 kişilik kapasiteye tekabül etmektedir.

Seferihisar, kayıtlı ve faaliyette olan 9 tekne ile toplam 318 kişilik bir kapasiteyi temsil etmektedir. Diğer bir söylemle, Seferihisar İzmir'de faaliyet gösteren gezi teknelerinin yaklaşık olarak %10,5'ine tekabül eden bir büyüklüğe sahiptir.

Deniz Tufan Bey ve ailesine ait tekneler toplam 5 adettir ve 195 kişilik kapasiteye sahiptir. Bu durumda incelemeye konu vakianın temsil ettiği tekne sayısı oransal olarak İzmir İli genelinde kayıtlı teknelerin %8,18'ini, faaliyetteki teknelerin ise %10,84'ünü işaret etmektedir. İncelenen vaka Seferihisar temel alındığında, *tekne sayısı* yönünden %55,5'lik bir orana tekabül etmektedir.

Teknelerin yolcu kapasiteleri göz önüne alınarak bir değerlendirme yapıldığında ise, Seferihisar'ın İzmir genelinin %6,3'üne denk gelen bir kapasiteye sahip olduğu; incelemeye konu grubun ise, Seferihisar'da kayıtlı günlük gezi teknelerinin *yolcu kapasitesinin* %61,3'ünü kapsadığı görülmektedir.

### 3.2. Mülakat Bulguları ve GZFT Analizi

Derinlemesine mülakattan elde edilen verilere dayanarak, GZFT analizi gerçekleştirilmiştir. İşletmelerin güçlü ve zayıf yönleri ile, fırsat ve tehditlerin incelendiği bu teknik 1950'lerin başında Harvard Business

School'un çabalarıyla ortaya çıkmıştır. İngilizce Strengths, Weaknesses, Opportunities ve Threats (güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler) kelimelerinin ilk harfleri ile SWOT Analizi olarak anılan teknik, Türk işletme literatüründe GZFT ya da FÜTZ (fırsatlar, üstünlükler, tehditler, zayıflıklar) olarak adlandırılmaktadır (Büyükalaca, O. ve diğerleri, 2009: 26). GZFT analizi, bir bütün olarak mevcut durumun ve tecrübenin incelenmesi, üstün ve zayıf yönlerin tanımlanması ve bunların çevre şartlarıyla uyumlu hale getirilmesi olarak adlandırılmaktadır (a.g.e.: 27). Türkiye'de turizm sektöründe yapılan ve GZFT analizinden yararlanan az sayıda çalışma bulunmaktadır (Karadeniz, E., Kandır S.Y. ve Önal Y.B., 2007: 196). Buna karşın turizm sektörüne yönelik GZFT analiz tekniğini kullanarak makro bazda ülkesel olarak Malta'yı, İskoçya'yı, Türkiye'yi ve Portekiz'i inceleyen çalışmalar bulunmaktadır (a.g.e.: 196). Karadeniz ve diğerleri (a.g.e.: 197) Usta ve Öztayşi 2001'den GZFT analizine bağlı olarak geliştirilen GZFT matrisinde dört farklı alternatif strateji, taktik ve eylem ön görüldüğünü aktarır:

1. ZT Stratejisi (mini – mini): Amaç zayıflık ve tehditleri minimize etmektir. Bu amaçla zayıflık ve tehditler göz önünde bulundurularak bunların üstesinden gelebilecek stratejiler oluşturulur.
2. ZF Stratejisi ( mini – maxi): Zayıflıkları minimize edip, fırsatları maksimize etmeyi hedefler.
3. GT Stratejisi (maxi – mini): Güçlü yönlerden maksimum oranda yararlanırken, dış tehditleri minimize etmeyi hedefler.
4. GF Stratejisi (maxi – maxi): Hem güçlü yönleri, hem de fırsatları maksimize etmeyi hedefler. Bu amaçla organizasyonun mevcut güçlü yönleri kullanılarak tüm dış fırsatlardan yararlanmayı sağlayacak stratejiler geliştirilmektedir.

### 3.2.1. Mülakat Sonucu Elde Edilen Bulgular

Deniz Tufan, denizci bir ailenin beşinci kuşak temsilcisidir ve yaşı itibarıyla aileye ait işletmelerin en üst seviyede yöneticisi konumundadır. Hatırlayabildiği en eski dönemde aile, 4 metre çivisiz teknelerle balıkçılık yapmaktadır.

1960'ların başında bölgede bir ilk olarak dizel motorlu 5 metrelik bir balıkçı teknesi yaptırılarak balıkçılık faaliyetlerine devam edilmiştir. İlerleyen yıllarda 6 ve 7 metrelik yeni teknelerle aile deniz varlığını büyütüştür. O dönemde balıkçılık verimli olsa da, tutulan balık ve kabukluların İzmir'e karayolu ile nakliyesinde zorluklar yaşanmıştır.

Denizle ilişkisi balık avcılığı şeklinde süren aile, 2000 yılında 9 metre bir tekne ile (Tufan) deniz turizmine başlamıştır.

Talep yoğunluğu karşısında balık avı ve günlük gezi turlarına



daha çok eğilen aile, 2006 yılında büyüyen çocuklarına iş sahası açmak için 18 metrelik yeni bir tekne yaptırmıştır. Gezi teknesi filosuna 2008 yılında 25 metrelik ve 2009 yılında 22 metrelik birer tekne daha ilave edilmiştir.

Mevcut teknelerle mevsimin müsaade ettiği ölçüde günübirlik gezi, kalan dönemde ise havanın müsaade ettiği ölçüde günlük balık avı turları düzenlenmektedir. Bu tekneler de tamamen öz kaynaklarla finanse edilerek bölge tekne imalathanelerinde inşa ettirilmiştir. Bir aile geleneği olarak kazançlarından belli payı tekne bakım ve inşası için ayıran aile, bu teknelerin inşası için kredi kullanmak zorunda kalmamıştır.

Aileye ait günübirlik gezi tekneleri Selinda (17 metre, 50 kişi), Selinda 1 (22 metre, 80 kişi), Selinda 2 (17 metre, 50 kişi) ve Tufan 4 (10 metre, 10 kişi) yine aile işletmesi olan acenta, turistik tesislerdeki stantlar ve [www.deniztufan.com](http://www.deniztufan.com) internet sitesi üzerinden tanıtılmakta ve pazarlanmaktadır.

Aileye ait balıkçı ve günlük gezi teknelerine ilave olarak tekne bakım onarım tesisi, turistik işletmeler, tarım arazileri ve gayrimenkul yatırımları da bulunmaktadır.

Deniz Tufan, bir dönem belediye meclis üyeliği de yapmıştır; yerel halk ve yönetimle sıcak ilişkiler içindedir.

Bölge günlük gezi turları için çeşitli kısıtlara sahiptir. Askeri bölge ve derin sular yüzünden uğrak yapılabilecek koy sayısı kısıtlıdır. Yaz sezonu boyunca turlar her gün saat 10:30'da Sığacık limanından hareketle başlamakta ve genellikle Papaz Boğazı, Yalancıkokar, Çamur Koyu, Taşada, Harabeler Koyu, Mağaralar Bölgesi ve Akvaryum'a uğrayıp 17:30 gibi dönüş yapılmaktadır. Ayrıca mehtap turları ve isteğe bağlı olarak özel turlar da düzenlenmektedir. Kış sezonunda ise hafta sonu balık avı turları düzenlenmektedir. Balık avı turları tekneleri kirletip yıpratması ve müşterisinin zor tatmin edilir olması nedeniyle tercih edilmese de günübirlik gezi sezonunun kısalığı nedeniyle uygulanmaktadır. Örneğin 2015 yılında sezon, 40 gün civarı tura çıkılmasına müsaade etmiştir.

Sığacık'ta günlük gezi teknelerinin önündeki en büyük engel olarak, bağlama yeri ve gezi teknelerine ayrılmış bağımsız bir alanın yokluğu ön plana çıkmaktadır. Mevcut durumda Sığacık balıkçı barınağına bağlanan günlük gezi tekneleri hem turistik ve ticari potansiyellerinin altında kalmakta; hem de çeşitli risklerle karşı açık durumda bulunmaktadır. Balıkçı tekneleri ile kullandıkları balık avı malzemelerinin arasından tekneye yolcu almak/indirmek durumunda kalan bölge gezi tekneçileri, duruma ilişkin şikâyetlerini dile getirerek bir çözüm arayışı içinde olduklarını ifade etmektedirler.

Ayrıca bölgenin deniz yapısı günlük gezi teknelerine gösterilen bağlama yerlerinde belirli bir draftın üzerinde teknelerin yanaşmasına olanak tanımadığı için tekne boy ve kapasiteleri üzerinde baskılayıcı bir

unsur oluşturmaktadır. Deniz Tufan Bey görüşmede, Antalya yöresindeki gibi 40 metrelik bir günlük gezi teknesi yaptırarak korsan gemisi görüntüsü vermek istediğini; ancak böyle bir tekneye uygun bağlama yeri olmadığı projeden vaz geçmek zorunda kaldığını ifade etmiştir. Bu sebeple yatırımlarda kara tesislerine ağırlık verilerek, 8 ve 20 yataklı iki butik otel inşaatına başlanmıştır.

Draft ve bağlama yeri kısıtlarına bağlı olarak Seferihisar bölgesi günlük gezi teknesi potansiyelindeki kayıp tablolardan da görülebilmektedir. Sayısal olarak İzmir Bölgesi'nin %10,5'ini oluşturan Seferihisar Bölgesi kayıtlı tüm tekneleri faal olmasına ve İzmir genelinde faaliyette olmayan %24'lük gezi teknesine karşın; yolcu kapasitesine bağlı olarak bakıldığında sadece %6,3 civarında bir payda kalmaktadır.

Bölgenin bir diğer sorunu liman sahası içindeki batıklardır. Mevcut durumda Sığacık limanında altı adet batık bulunmaktadır.

Askeri bölge nedeniyle Kuzey'de Urla'ya doğru tur düzenlemek gerekmektedir. Burada uğrak yapılabilecek koy sayısı kısıtlıdır. Özellikle kara ulaşımına açık koylarda uğrak yapılması tercih edilememektedir. Seferihisar ve Urla Belediyeleri, bu koyların bakımı ile ilgili sorumluluk sahaları konusunda net bir anlaşma içinde olmadıklarından sinek, çöp, kötü koku, haşere gibi sorunlar baş göstermiştir. Ayrıca piknikçiler ve kampçılar karayolu ulaşımı olan koyları adeta istila etmektedirler.

Mülteci akınıyla ilgili gelişmeler ve ulusal basında yer alan haberler de, gününbirlik gezi tekneçiliğini olumsuz etkileyebilmektedir.

2014 yılında bölge sorunlarının tespiti ve çözümü için kaymakamlık, turizm müdürlüğü, liman başkanlığı, Sahil Güvenlik ve Deniz Ticaret Odası ortak bir çalışma gerçekleştirmiştir. Çeşitli fikir ve öneriler ortaya çıksa da, uygulamada yaşanacak zorluklar nedeniyle bu fikirlerin hayata geçmesi mümkün görünmemektedir.

Öncelikle arz fazlasına ve yoğun rekabete mahal vermemek için ruhsat sınırlaması ön görülmüştür; ancak böyle bir sınırlamanın uygulanması için ilgili kanunda düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır. Bölge gününbirlik gezi teknesi işletmelerinin öncelikli talebi bir ticari belediye limanı açılmasıdır. Böyle bir liman için Kalearkası - Sarıkovalar, Mezarlıkaltı mevkiinde uygun yer bulunmaktadır; ancak bu bölgede istenen draftta liman yapılması için tarama çalışması gerekmektedir.

Bölgede faaliyet gösteren günlük gezi teknelerini olumsuz olarak etkileyen bir unsur da yat turizmidir. Yatçılar ile ortaklaşa kullanılması gereken koylarda önceden gelen yatların uygun demirlememesi sebebiyle çeşitli sorunlar yaşanabilmektedir.

### 3.2.2. GZFT Analizi

Araştırmanın bulguları ışığında ön plana çıkan güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler Tablo 4.'de yer almaktadır.

**Tablo 4.** GZFT Analizi

<b>Güçlü Yönler</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Denizcilik geçmişi ve mevcut filo</li><li>• Yüksek itibar</li><li>• Güçlü finansal yapı</li><li>• Yatırımların çeşitlendirilmiş olması</li><li>• Yerel yönetim, odalar ve ilgili kurumlarla güçlü diyalog</li><li>• Yönetimsel ve ticari birikim ve başarı</li></ul>
<b>Zayıf Yönler</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kurumsallaşma</li><li>• Bilimsel yönetim uygulanmaması</li><li>• Sosyal medyanın efektif kullanılmaması</li><li>• Kalifiye çalışan bulma sıkıntısı</li></ul>
<b>Fırsatlar</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Cittaslow uygulaması ve çağdaş belediye</li><li>• Bölge turizminin gelişiyor olması</li><li>• Bölgenin turistik ve tarihi değeri</li><li>• Deniz turizmine ilginin artması</li><li>• Tüketicinin sosyal medyada deniz temalı paylaşım talep etmesi</li><li>• Özel tur satış imkanları</li><li>• Bölgedeki günlük gezi işletmelerinin İzmir karayolu ulaşımı için servis hizmeti vermemesi</li><li>• Mobil internet ve medya paylaşımının gelişmesi</li><li>• Seferihisar'da günübirlik gezi tekneçiliği ile yelken seyrini bir arada sunan konsept olmaması</li><li>• Aksiyon kamerası gibi ekipmanlara erişimin kolaylığı</li><li>• Kuşadası – Çeşme güzergahında seyir yapan teknelerin cazibe yaratılarak 12 mil kadar fazladan yol yaparak bölgeye çekilmesi vasıtasıyla bölgesel hareketliliğin artırılması imkanı</li><li>• Ciddi tarama çalışması gerektirse de Sığacık'ta ticari liman yapılabilecek sahil kesiminin bulunması</li></ul>
<b>Tehditler</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Yeterli ve güvenli bağlama yeri olmaması</li><li>• Sektörün rekabete açık olması</li><li>• Koynların bakım-tutumundaki yetersizlikler</li><li>• Mülteci hareketleri</li><li>• Karayolu ulaşımı olan koynların kalabalıklaşması</li></ul>

- Yatçılarla ortak kullanımda yaşanan zorluklar
- Sezonun kısalığı
- Limandaki batıklar
- Kanun ve düzenlemelerin yetersiz kalması
- Denizde yatırım imkânlarının kısıtlı olması

**Kaynak:** Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

## SONUÇ ve ÖNERİLER

Günübirlik gezi tekneçiliği uygun şekilde ele alınır ve düzenlemelere gidilirse bölge turizmüne ve ekonomisine sağlayacağı katkıların yanı sıra çevrenin korunması, emniyet ve güvenlik gibi alanlarda da fayda sağlanabilir. Ancak bu üst seviye faydaların sağlanmasından önce tesis edilmesi gereken, günlük gezi tekneçiliği ile ilgili düzenlemelerdir.

Bu düzenlemelerin bir kısmı ruhsat denetimi ile ilgilidir. Bölgesel işletmeler her an dışarıdan gelecek yatırımcılarla rekabete açıktır. Bu durumun önlenmesi ise ancak kanun ve yönetmeliklerin düzenlenmesi ile mümkün olacaktır.

İncelemeye konu bölgede güvenli ve uygun bağlama yeri sorunu önceliklidir. Yerel yönetimlerin bu tarz yatırımları yapabilmesi kısıtlı imkânları nedeniyle çok olanaklı görülmemektedir. Bu nedenle, deniz turizmi altyapı yatırımlarını planlamak, yönetmek ve finanse etmek için bir üst oluşuma ihtiyaç bulunmaktadır. *‘Tekrar genç olsanız ve sınırsız paranız olsa yine bu iş koluna yönelir miydiniz?’* sorusuna verilen cevap adeta durumu özetlemektedir: *‘Ancak liman, bağlama yeri olursa yine bu işi yaparım’*.

İncelenen örnekte finansal yapının oldukça güçlü olduğu gözlenmiştir. Ancak günlük gezi tekneçiliğinde –ve deniz turizminde- rol alan bütün aktörlerin finansal yapıları bu şekilde değildir. Yer yer finansal sıkıntılar yüzünden gerekli bakım tutum faaliyetleri aksatılmakta ve bu durum emniyet ve güvenlik yönünden risk doğurmaktadır. Dolayısı ile, deniz turizmi yatırım projelerini değerlendirebilecek ve uygun finansman sağlayacak kurum ve kuruluşlara ihtiyaç vardır.

Deniz turizmi tekneler ve hizmet personeli kadar, temiz ve bakımlı koylar ile cazibesini arttırabilmektedir. Koyların bakımı ve temizliği ile ilgili daha sarıh bir iş bölümü ve planlamaya ihtiyaç duyulmaktadır. Antalya yöresinde belediyeler günlük gezi teknelerinin uğrak yaptığı koyların bakımı ve temizliği için ekipler kurmuş ve konukların temiz bir doğa ile buluşmasını temin etmektedir. Benzer uygulamaya Seferihisar – Urla bölgesinde de acil ihtiyaç duyulmaktadır.

Mevcut şartlardaki olumsuzluklar nedeniyle incelenen örnekte deniz yatırımlarının korunduğu, yeni yatırımların ise karaya yöneldiği

görülmüştür.

Çalışmada ortaya çıkan önemli bir sonuç, günlük gezi teknesi işletmelerinin teknolojik imkânlardan yeterince yararlanmadığıdır. İnternet sitesi ve erişim için GSM numarası dışında bir bilgi teknolojisi yatırımı yoktur. Oysa tur kapsamında seyir yapılan rota ve uğrak yapılan noktalar GSM ağı kapsamındadır. Mobil yayın, on-line görüntü ve video paylaşımı, sosyal medyayı daha etkili kullanma olanakları yeterince değerlendirilmemektedir. Ayrıca suya dayanıklı aksiyon kameraları ile görüntü ve video kayıtları alınarak ticari mal ya da promosyon unsuru olarak değerlendirilebilecekken, bu olasılıklar tamamen göz ardı edilmektedir.

İncelenen örnek, müşteri memnuniyetini ölçmek için bilimsel bir metoda başvurmamaktadır. Yemek, müzik, personelin tavrı gibi konulardaki başarı ve eksikler gözlem yoluyla toplanmakta; görüldüğü kadarıyla müşteri beklentilerine yeterince önem verilmemektedir.

Gerçekleştirilen GZFT analizine bağlı olarak işletmenin GF stratejilerine yönelmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. GF Stratejisi (maxi – maxi), hem güçlü yönleri, hem de fırsatları maksimize etmeyi hedefler. Bu amaçla organizasyonun mevcut güçlü yönleri kullanılarak tüm dış fırsatlardan yararlanmayı sağlayacak stratejiler geliştirilmektedir.

İşletmenin en belirgin güçlü yönleri finansmanı ve deneyimidir. Öne çıkan fırsatlar ise Cittaslow uygulaması, artan teknolojik imkanlar, müşterilerin sosyal medya paylaşımına verdiği önemin artması ve bütün gününbirlik gezi teknelerinin benzer hizmetler ve anlayışla hareket ediyor olmasından kaynaklanmaktadır.

Bu bağlamda ilgili öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- Uğrak yapılan koyların önceden planlanarak yatçılarla paylaşılması; yatçıların günlük gezi teknelerinin uğrak yapacağı saatlerde o koylarda demirlememesi için haberdar edilmesinin sağlanması
- İnternet sitesinin yabancı dillerde içeriğe kavuşturulması
- İnternet sitesinde kullanılan görsellerin daha cazip hale getirilmesi
- Yurtdışında yaşayan ve Türkiye’de tatil yapmayı düşünen müşterilere ulaşabilmek için çalışmalar yapılması
- Aksiyon kameraları kullanılarak hizmet farklılığı yaratılması
- İşletmenin çevrimiçi varlığının güçlendirilmesi
- Sosyal medyanın daha efektif kullanılması
- Yelken seyri de yapabilecek teknelerle sessiz turların planlanması
- Özel turlara yönelik hizmet çeşitliliğinin artırılması
- Kapalı grup toplantılarına yönelik planlama ve tanıtım yapılması (grup terapileri, sanat workshopları, ve benzeri)

- Mehtap turları ve özel turlar için bölge sanat okullarından müzisyen temini ile canlı dinlence müziğinin opsiyon olarak sunulması
- Tur teknesini takip eden ufak bir tekne ile dış çekim yapılması
- Korsan, antik dönem gibi temalara sahip turların düzenlenmesi ve tanıtılması
- Tur teknesini ulaşım ve destek için kullanarak koya indirilen yolculara survival (hayatı idame ettirme) deneyimi yaşatılması
- Koylarda önceden hazırlanmış parkurlarda hazine avı yapılması
- Kaçış oyunları gibi artan ilgiyi toplayabilen uygulamaların turlarla entegre edilmesi
- Uğrak yapılan koylarda çeşitli yarışma ve animasyonların planlanması

## KAYNAKÇA

- Akan, M. (2011) “*Evliya Çelebi'nin İzmir'inden Dikkat Çekici Unsurlar*”. Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi / Journal of Turkish World Studies, Cilt 11, Sayı 2 (Kış 2011). s:195-214.
- Akdoğan, R. (1999). *Deniz Ticareti*, 2.Baskı.İstanbul:Kitap Matbaacılık San. ve Tic. Ltd. Şti
- Büyükalaca, O., Gül, A., Efeoğlu, E., Ergün, B., Keleş, C., Sezgin, A. ve Yakut, E. (2009). *Osmaniye İli SWOT Analizi*. Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi.
- Cerit, G. (2013). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (ss.3-21). İstanbul: Beta.
- Deniz Tufan (15.12.2015) Selinda Cafe, Sığacık
- Erkut, O. ve Paker, S. (2014). *Sualtı Arkeoparkları ve Deniz Turizmi. 2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss.49-62). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- <http://wikimapia.org/91202/tr/Seferihisar>, Eerişim tarihi 26/12/2015
- IMEAK DTO İzmir Şubesi (Deniz Turizmi Sorumlusu Sn.Nur Kan İzmir ve Seferihisar günlük gezi tekneleri ile ilgili bilgileri ve odanın konuyla ilgili çalışmalarını temin etmiştir).
- Karadeniz, E., Kandır, S.Y. ve Önal, Y.B. (2007) “*Seçilmiş Paydaşların SWOT Yöntemiyle Türk Turizm Yatırımlarını Değerlendirmesine Yönelik Bir Pilot Çalışma*”. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt 18, Sayı 2., Güz. ISSN:1300-4220. s:195-205.

- Kozan, G.Y., Özdemir, S.S. ve Günlü, E. (2014). Turizm Yazınında Deniz Turizminin Olgusal Gelişimi. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss.1-12)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Orams, M. (1999). *Marine Tourism Development, Impacts and Management*. Londra ve New York: Routledge.
- Paker, S. ve Özgezmez, Ö. (2014) “Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma”. Dokuz Eylül Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt 6, Sayı 2. ISSN:1308-9161. s:101-112.
- Sapmaz, İ. ve Okuyucu, M.F. (2014) “Deniz Turizminin Dünü, Bugünü, Sürdürülebilirliği”. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss.45-48)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*. Oxon: Routledge.  
[www.cittaslowturkiye.org](http://www.cittaslowturkiye.org), erişim tarihi 26/12/2015  
[www.seferihisar.bel.tr](http://www.seferihisar.bel.tr), erişim tarihi 26/12/2015