

Manavgat Nehri Günübirlık Gezinti Tekneciliği ve Sorunları

İsmet BALIK^{1*}, Aziz MUSLU²

^{1*}Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Bölümü, 52400 Fatsa, Ordu

²İstanbul Gelişim Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, İstanbul

Özet

Türkiye'nin özellikle batı Akdeniz kıyıları iklimi, nehirleri, kıyılarının yapısı ve coğrafi konumunun sağladığı avantajlar ile deniz turizmi açısından son derece çekici bir konumdadır. Buna bağlı olarak turizm aktiviteleri de önemli çeşitlilik arz etmektedir. Bunlardan birisi de Manavgat Nehri günübirlık gezinti tekneciliğidir. Bu araştırmada Manavgat Nehri'ni barınak olarak kullanan günübirlık gezinti tekneleri, gezinti tekneciliği faaliyetleri, verdikleri hizmetler ve bu hizmetlerin çeşitliliği incelenmiştir. Araştırmanın amacı doğrultusunda yarı-yapılandırılmış mülakat uygulanmıştır. Yapılan çalışmalarda, Manavgat Nehri'ni ve Side Antik Limanı'nı barınak olarak kullanmakta olan ve 2016 yılında aktif olarak çalışan toplam 59 ticari teknenin bulunduğu belirlenmiştir. Bu teknelerden sadece biri sac olup diğerleri ahşaptır. Gövde yapısı bakımından birisi dışında yuvarlak gövdeli oldukları saptanmıştır. Bir tekne ise katamaran tipte gövdeye sahiptir. Bu teknelerle Şelale Turu, Boğaz Turu ve Karaburun Turu olmak üzere üç farklı tur rotasının düzenlendiği saptanmıştır. Ayrıca, araştırma bulguları ışığında günübirlık gezinti teknesi işletmelerine ilişkin SWOT analizi gerçekleştirilerek, söz konusu işletmelerde ön plana çıkan güçlü ve zayıf yanlar ile fırsat ve tehditler ortaya konmuştur.

Anahtar Sözcükler: Manavgat Nehri; Günübirlık gezinti tekneleri; Deniz işletmeciliği; Kurumsal yönetişim

Day Trip Boating and Their Problems In Manavgat River

Abstract

In terms of climate, coast structure and rivers, particularly western mediterranean coasts of Turkey has attractive position by its geographical location. As a result, tourism activities are also important. One of these is the day trip boating activities in the Manavgat River. In this study, daily trips, their diversity and services provided and in the Manavgat river were examined. In accordance with the purpose of the study, a semi-structured interview was conducted with boat owners, captains and other employees. Only one of these boats is steel and the others are wooden. In terms of body structure, it was determined that one boat has catamaran body and the others have round body structure. It was determined that three different tour packages were made, namely Waterfall Tour, Bosphorus Tour and Karaburun Tour. Besides, in the light of research findings, SWOT analysis of daily tour boats enterprises has performed and primary strengths-weaknesses and opportunities-threats in such enterprises are presented.

Keywords: Manavgat River; Daily tour boats; Maritime business administration; Strategic management; Corporate governance

*ibalik@hotmail.com

1. GİRİŞ

Türklerin denizle ilk tanışmaları Oğuz Türklerinin Orta Asya'dan Anadolu'ya göç etmeleri ve küçük Asya'da yerleşmeleri ile başlamıştır. Türk denizciliğinde önemli görülen isimlerin başında, Barbaros Hayreddin Paşa, Kılıç Ali Paşa gibi Büyük Amiraller, Piri Reis, Ali Macar Reis gibi evrensel deniz haritacılığının öncüleri gelmektedir. Ayrıca bu isimler dünya denizcilik tarihine de damga vurmuştur. Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü isim ise Emir Çaka Bey olarak belirtilmektedir (Güçlütürk Baran & Özoğul 2016).

Türklerde deniz turizminin tarihi de çok eski yıllara uzanmaktadır. Osmanlı şairleri, "... bir çifte kürek, bir kayıkla çikalım sadabada..." benzeri deniz gezilerinden çokça söz etmişlerdir. Boğaz'da, Haliç ve Göksu'da kürekli teknelerle geziler yapıldığı da bilinmektedir. Cumhuriyet Dönemi'nde birkaç adet yattan söz edilir. Şehir hatları vapurlarıyla kruvaziyer gemi gezileri de, Akdeniz'de bilinen bir deniz turizmi gezisi tipidir. Ancak, 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 m sandallarla yapılan geziler, sonraları motorlu teknelerle, Marmaris, Fethiye, Antalya gibi güzel koyların olduğu bölgelere yayılmıştır. Bu arada, çevre koyalara günübirlik geziler, dalış ve su sporları, yatılı yat gezileri gelişmeye başlamıştır. Ege/Akdeniz kıyılarımızla yakınlarındaki Yunan Adaları'na yapılan feribot seferleri de "Deniz Turizmi"ni desteklemiştir. Denizde bunlar olurken, bu teknelerin bağlama-kışlama yanaşma gereksinimlerini karşılayan "Deniz Turizmi Tesisleri" görülmeye başlamıştır. Turizm Bakanlığı'na bağlı TURBAN Şirketi, önce Kuşadası Marina'yı sonra da Bodrum ve Kemer marinalarını işletmeye açmıştır (DTO 2015).

Ülkemizde benzer amaçlı yat kullanımı ve yat yarışlarının yapılması, Büyükada Yat Kulübü tarafından 1898 yılında 2 haftalık düzenlenen seri yarışlar olarak tarihimizde yer almaktadır. Ancak 20. yüzyılın ilk çeyreği rekreasyonel amaçlı denizciliğimizi, takaları, çektirmeleri ve benzeri tekneleri, savaşların içinde denizlerde özveri ile görev yapma durumunda bırakmıştır. 1930'lara gelindiğinde ise ülkemizin modernleşme hamlelerinin bir devamı olarak yatçılıkta da hamle yapılmış ve ülkemizdeki ilk resmi yat yarışlarından

biri, 1932 yılı Eylül ayında, üç yarış üzerinden yapılan “İlk İstanbul Birinciliği” olarak tarihteki yerini almıştır (DLH 2010).

Deniz Ticaret Odası tarafından hazırlanan “2012 yılı Deniz Sektör Raporu” verilerine göre, İtalya’nın 6500 km uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya’nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan’ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina varken, Türkiye’nin 8333 kilometrelik kıyılarında Turizm Bakanlığı belgeli sadece 46 adet marina bulunmaktadır. Dünya genelinde ise 19000 adet, Avrupa genelinde de toplam 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur (DTO 2015). Türkiye’deki 46 marinanın, denizde 14314 yat, karada 5537 yat ve toplamda 19851 yat bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Ülkemizdeki yat hareket sayılarına bakıldığında, 2011 Ocak-2012 Ağustos zaman dilimi arasındaki 20 metreden küçük yatların yat kayıt belgesi (trasitlog) kayıtlarından derlenen bilgilerle yapılan analiz sonucunda; 20 metreden küçük yatların toplam yat kayıt belgesi hareket sayısı 61853 olup, 12776 yat hareketi ile Marmaris %15’lik pay ile en yoğun limandır. Marmaris Limanı’nı sırasıyla Bodrum, Göcek, İstanbul, Fethiye limanları takip etmektedir. Bununla beraber Kuşadası Limanı’nda görülen yat hareketleri de azımsanamayacak derecededir. Ülkemizde son yıllarda büyüme eğilimi gösteren deniz turizmi ve buna bağlı olarak gelişen yat turizmi yeni yat limanı ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Bu kapsamda, mevcut yat limanlarının günümüz koşullarına uygun olarak modernize edilmesi yanında, yeni yat limanı ihtiyacının karşılanması amacıyla, bilimsel verilere dayalı analizler sonucunda planlama yapılarak, doğru yer seçimi ve nerelere yeni yat limanlarının ne şekilde inşa edileceğinin belirlenmesi büyük önem arz etmektedir.

1960’lı yıllarda turist taşıyan teknelerin ilk olarak Türkiye kıyılarına gelmeye başlaması, 1970’li yıllarda Avrupalı ve Amerikalı yatçıların Türkiye’ye gelmeye başlamaları sonucunda bunlara hizmet verecek barınma, tamir, kışlama ve alışveriş vb. ihtiyaçların doğmasına neden olmuştur. 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı’nın bünyesinde çeşitli yat limanları belirlenmiş ve bunların Gelişme planları DPT tarafından hazırlanmıştır. Turizmi Teşvik Kanunu’ndan sonraki 1980’li yıllarda yat turizminin canlı olduğu bölgelerde daha çok doğal koylar içerisinde çeşitli nitelik ve statülerde Çeşme’den Antalya’ya kadar yat limanları kurulmuştur (DLH 2010).

Türkiye’de yat turizmi hareketleri, 1980’li yılların ikinci yarısından sonra iç ve özellikle dış talebin uyanışı ile gündeme gelmiştir. Ege ve Akdeniz kıyılarının yat

turizmüne çok uygun zeminler oluşturması, ayrıca dünya yatçılarının temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımlarından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye’de yatçılık hareketlerine ilk ivmeyi kazandırmıştır. Bu hareketliliğin zorunlu kıldığı yat limanı alt yapısı oluşturma çabaları sonucunda 1984 yılında sadece 2 olan bakanlık işletme belgeli yat limanı sayısı ve 435 olan bağlama kapasitesi 435, 2009 yılında 21 yat limanı ve 4095 bağlama kapasite sayılarına ulaşmıştır (DLH 2010).

Türkiye’de yoğun olarak Güney Ege kıyılarında gerçekleştirilen günübirlik gezinti tekneciliği koy ve adaları kapsayacak şekilde bir günlük zaman diliminde tamamlanmaktadır. Bu turlar birbirini tanıyan kişilerin özel tekne kiralaması veya yüksek kapasiteli tekneler kullanılarak birbirini tanımayan kişilerin standart tur paketlerine dahil olmasıyla gerçekleştirilir. Ülkemize özgü deniz aracımız olan guletler bu tür geziler için kullanılmaktadır (Atlay Işık et al 2013).

Ülkelerin turizm gelirlerinin artışı, turizm ile ilgili kara ve deniz yapılarının doğru planlanmasına bağlıdır. Ülkemizde de turizm kaynaklı döviz gelirlerinde sağlanacak artış için turizm kıyı yapılarının planlanması ve geliştirilmesi öncelikli durum olarak değerlendirilmelidir (DLH 2010). Bu çalışmada, ülkemizin önemli turizm merkezlerinden Manavgat ve çevresinde yapılan günübirlik gezinti tekneciliği ve sorunları araştırılmış, sorunların giderilmesine, alt yapı eksiklerinin giderilmesi ve iyileştirilmesine dönük çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

Manavgat Nehri’nde ve çevresinde turizm amaçlı çalışan tur teknelerinin sahipleri, kaptanları ve diğer çalışanları ile yarı-yapılandırılmış mülakat uygulanmıştır. Mülakat yönteminin bir olgu hakkında anketlerden edinilemeyecek derinlikte veriye ulaşma imkanı sağlaması, yanlış anlaşılardan kaynaklanan ve verilerin geçerliliğine zarar verecek hataların azalmasını sağlaması ve ilave soru sorma imkanından dolayı araştırma öncesinde öngörülmemiş noktaların belirmesini mümkün kılması gibi özelliklerinden dolayı avantajları bulunmaktadır (Altunışık et al 2007). Berg (2000) yarı-yapılandırılmış mülakatları belirli bir miktarda sorunun mülakatın gerçekleştirilmesinden önce belirlendiği ancak mülakat sürecinde alınan cevaplar doğrultusunda veya görüşülen kişinin yönlendirmesiyle farklı sorulara yer verildiği mülakat türü olarak tanımlamıştır. Mülakatlar, 2016 yılının Ağustos ve Eylül aylarında gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler kapsamında kullanılan tekneler ve özellikleri, rota şablonları, tekne turlarında verilen

hizmetler, kooperatif yapılanmaları ve acentelerin rolü gibi konulara yönelik sorular aktarılmıştır. Toplanan veriler kullanılarak teknelerin bazı yapısal ve teknik özellikleri, tur rotaları, verilen hizmetler, karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerileri belirlenmeye çalışılmıştır.

Derinlemesine mülakattan elde edilen verilere dayanarak, GZFT analizi gerçekleştirilmiştir. İşletmelerin güçlü ve zayıf yönleri ile, fırsat ve tehditlerin incelendiği bu teknik 1950'lerin başında Harward 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 et al 2009). Bu amaçla organizasyonun mevcut güçlü yönleri kullanılarak tüm dış fırsatlardan yararlanmayı sağlayacak stratejiler geliştirilmektedir.

3. BULGULAR VE TARTIŞMA

3.1 Manavgat Nehri

Manavgat Nehri'nin ilk suları, Akseki ilçesine bağlı Cevizli mahallesinin kuzeybatısındaki Akdağ ve Beyşehir Gölü'nün güneyindeki dağlardan çıkan kaynak suları ile Gembos kapalı havzasının güneyindeki suların birleşmesiyle oluşur. Deniz düzeyinden 1000-2000 m yükseklikte olan Manavgat Nehri'nin başlangıç bölümü yazın kuruyan küçük bir akarsu görünümündedir. Yaklaşık 90 km uzunluğundaki bu nehir Manavgat ilçesinin ortasından geçerek Boğaz adı verilen yerden Akdeniz'e dökülür (Küçük 1997). Denize döküldüğü noktanın yaklaşık 25 km yukarısında yapımı 1984 yılında tamamlanan 155 m gövde yüksekliğine sahip Oymapınar Barajı bulunmaktadır (Akyurt & Altınok 2009). Oymapınar Barajı'nın da yaklaşık 10 km aşağısında yapımı 1987 yılında tamamlanmış ve işletmeye açılmış 32 m gövde yüksekliğinde Manavgat Barajı yer almaktadır. Manavgat Barajı'ndan, su yolu yönünde yaklaşık 7 km, kuş uçuşu ise 6 km sonra Manavgat Şelalesi'ne ulaşılır. Manavgat Şelalesi (Büyük Şelale), Antalya'nın Manavgat ilçesinde Manavgat Nehri üzerinde bulunan ünlü bir şelaledir. Antalya'nın 72 km doğusunda ve Manavgat ilçesinin 3 km kuzeyinde bulunan ve adını bu ilçeden alan şelale, ırmak sularının 3-4 m'lik bir falezden düşmesiyle meydana gelir. Az bir yükseklikten dökülmesine rağmen geniş bir alan üzerinde yüksek bir debiyle akması, muhteşem bir manzara sergilemesini sağlamaktadır. Manavgat Şelalesi'nin yaklaşık 2 km

aşağısında da Küçük Şelale adı verilen, su akış yüksekliği fazla olmamakla birlikte teknelerin geçişine izin vermeyen ikinci bir şelale bulunmaktadır. Tur tekneleri, müşterilerini nehir yoluyla buraya kadar taşımaktalar ve buradan dolmuşlarla aktarmak suretiyle Büyük Şelaleye taşımaktadırlar.

3.2 Gezinti tekneleri, bazı yapısal ve teknik özellikleri

Dünyanın çeşitli yerlerinde gerçekleştirilmekte olan ada ve kale turları, koy turları, gala yemekleri, parti organizasyonları, düğün organizasyonları, yelken kursları, balina izleme turları, dalış turları, kafeste köpek balıklarıyla dalış turları, vahşi yaşam izleme turları, günbatımı turları, mağara turları, buzul turları, balıkçılık turları, yanardağ turları ve şarap turları günübirlik teknecilik kapsamında bir çok farklı amacın ve hizmet çeşitliliğinin varlığını göstermektedir (Aydın & Gencür 2015; Kayserili et al 2016).

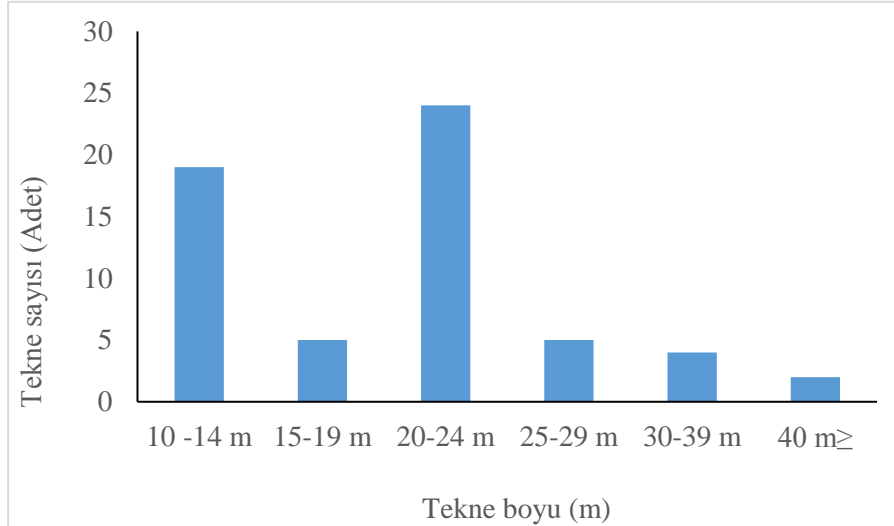
Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin 3. Maddesine göre gezinti/tenezzüh gemisi "Belirli bir noktadan hareket ederek liman seferi bölgeleri içerisinde önceden belirlenmiş bir rotada ve aynı gün içerisinde yolcusuyla günlük turunu tamamlayan, oturma düzeneği sabit olan veya olmayan eğlence, sosyal veya kültürel aktiviteler için kullanılan denize elverişlilik belgesinde 12 den fazla yolcu taşıma kapasitesi olan yolcu gemileri" şeklinde tanımlanmaktadır.

Tekneler dinlenme, eğlence, gezi veya yarış amaçlı kullanılan deniz taşıtlarıdır. Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 24. Maddesine göre Günübirlik Gezi Teknesi ise; "Gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracıdır" şeklinde tanımlanmaktadır. Bu teknelerin tasarımında, özel isteklerin yanı sıra zorunlu olan bazı hususlarda göz önünde bulundurulur. Örneğin, usta yarışçıların kullandığı ve özel teknolojiler ile üretilmiş olan teknelerde teknenin türü, hızı, motor tipi ve gücü, kullanılacak malzeme, taşıyacağı yolcu sayısı, kullanılacağı deniz vb. özellikler özel istekler iken, teknenin türüne ve kullanım amacına göre sahip olması gereken bir takım özelliklerde taşınması gereken zorunlu hususlardır. Yelken veya motorlu sürat yarışlarına katılması amaçlanan teknelerden beklenen hızlı olmasıdır. Gezinti teknelerinden beklenen ise güvenli ve konforlu olmasıdır. Bunlar da sağlanması gereken temel zorunlu isteklerdir.

Bu nedenle tekneleri kullanım amacına, imalat şekline ve malzemesine göre sınıflandırmak mümkündür. Gövde yapılarına göre tekneler temelde ikiye ayrılır. Birincisi Deplasman Gövdeli Teknelerdir. Bu tip teknelerin gövdeleri, suda kaymak

(Planya-Planning) veya suyu yarmak (Deplasman-Displacement) amacına göre tasarlanırlar. Tekne, suda ilerleyebilmek için kendi kütlesine eşit miktarda su kütlesini iter. Yani, tekne ittiği suyla yer değiştirir. Bu kütle yer değişimine Deplasman (Displacement) adı verilir. Deplasman gövdeli tekneler, suyu en iyi şekilde itmek ve bunu gerçekleştirirken de en az güç kullanmak üzere tasarlanır. İkincisi ise Kayıcı (Planya) Gövdeli teknelerdir. Bu tip gövdeli teknelerde temel amaç, süratlendikçe su yüzeyinde kaymaktır. Bunu yapabilmek için güçlü bir motora ihtiyaçları vardır. Düz veya V tabanlı gövdeler planya olarak hareket ederler. Yelkenli teknelerin pek çoğu ve yolcu gemileri suda sakin ve düzgün bir şekilde ilerlemek için suyu yarıcı (deplasman) özelliğindedir. Jetskiler dahil pek çok küçük ve büyük motoryat, su üzerinde daha hızlı gidebilmek için kayıcı (planya) gövde yapıdadır.

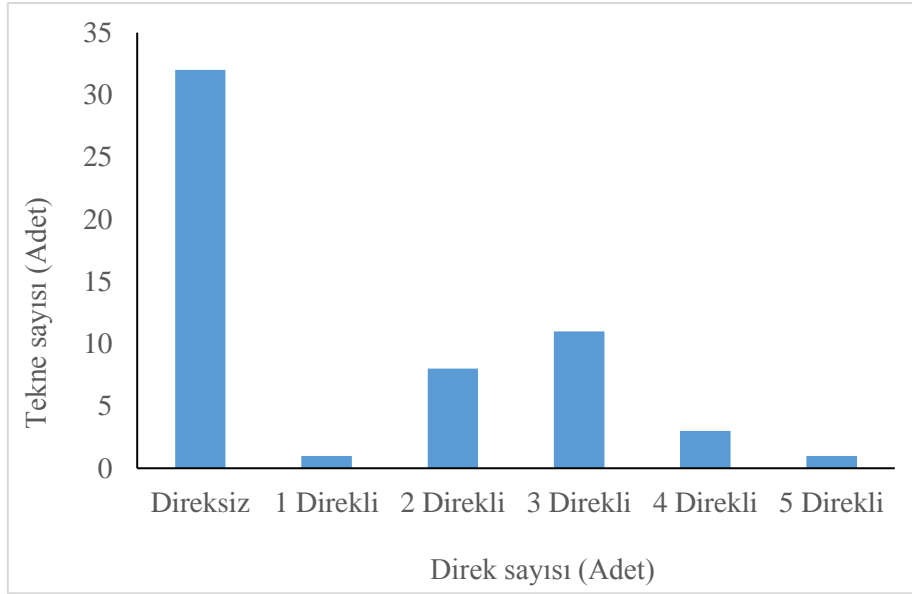
Manavgat Nehri'ni barınak olarak kullanan ve 2016 yılında aktif olarak çalışan toplam 59 ticari teknenin bulunduğu belirlenmiştir. Bu teknelerden sadece birisinin sac, diğerlerinin ise ahşap oldukları saptanmıştır. Gövde yapısı bakımından bir teknenin katamaran, diğerlerinin ise yuvarlak gövdeli oldukları belirlenmiştir. Çünkü, yuvarlak gövdeli tekneler hem derinliği zaman zaman değişebilen nehirde seyir için hem de daha geniş bir yaşam alanı sağlaması bakımından daha uygundur. Bu teknelerin uzunluk bakımından dağılımları Şekil 1'de görülmektedir.



Şekil 1. Teknelerin uzunluklarına göre dağılımı.

Şekil 2'de görüldüğü gibi, teknelerin yarısından fazlası direksizdir. Direk taşıyan teknelerinde büyük çoğunluğu iki ya da üç direklidir. Alüminyum alaşım ya da çelik sac borudan imal direklerin boyu 18-30 m arasında değişmektedir. Genellikle 9-15 m arası

uzunluktaki teknelerde direk bulunmazken, bir veya iki direkli tekne sayısının çok az olduğu anlaşılmıştır. Esasen direk ya da direklerin seyir açısından herhangi bir fonksiyonel görevi bulunmamaktadır. Sadece görsel amaçlıdır. Üstelik direkler teknelerin Manavgat Çevreyolu köprüsünün altından geçmelerine de mani olmaktadır. Ayrıca direkli tekneler barınak olarak nehrin sadece Manavgat Çevreyolu Köprüsüne kadar olan kesimini kullanabilmekteler. Bunun yanı sıra şelale turu da ancak direksiz tekneler vasıtasıyla yapılabilmektedir.



Şekil 2. Taşıdıkları direk sayısına göre teknelerin dağılımı.

Tekneler, ayna kış yapıdadır. Çünkü, müşterilerin denize girebilmeleri için kış tarafına platform ilave edilmesi gerekmektedir. Bunun içinde en uygun form ayna kış'tır. Tekne motoru olarak ise 9-15 m arası teknelerde 180 HP dizel su soğutmalı motorlar kullanılmaktadır. Daha büyük 15-24 m arası teknelerin %70'i tek motorlu, %30'u ise çift motorludur. Çift motorlu teknelerde, biri sağda diğeri solda olmak üzere iki şaft bulunur. Tek motorlu teknelerde 350-450 HP, çift motorlu teknelerde (her iki motorda aynı anda çalışır) 300-350 HP arası motorlar kullanılmaktadır.

Yapılan gözlemlerde teknelerin genel olarak Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği'nce Deniz Turizmi Aracı İşletmesinde kullanılacak günübirlik gezinti teknelerinde aranan koşulları taşıdıkları anlaşılmıştır.

3.3 Barınak

Manavgat Nehri’ni barınak olarak kullanmakta olan günübürlük tur teknelerinden direkli olanları, nehrin boğaz kesiminden Manavgat Çevreyolu Köprüsü’ne kadar olan kesimini barına olarak kullanabilmektedir. Diresiz tekneler ise nehrin boğaz kesiminden şehir merkezine kadar olan herhangi bir noktasını kullanabilmektedir. Nehrin her iki yakasında yer yer betonarme rıhtımlar ve ahşap iskeleler oluşturulmuştur. Yine batı yakasında 2872 sayılı Çevre Kanunu ve bu Kanun uyarınca yayımlanan “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği” gereğince bir adet sıvı atık toplama noktası oluşturulmuştur. Ancak, bazı teknelerin nehre ya da denize sıvı atıklarını boşalttıkları ifade edilmektedir. Bunun önlenmesi için daha sıkı denetime ihtiyaç vardır. Barınak olarak Manavgat Nehri’ni kullanmakta olan günübürlük gezi teknelerinin en büyük sorunlarını elektrik ve su ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir alt yapının bulunmaması oluşturmaktadır. Bu alt yapının zaman geçirilmeksizin sağlanması gerekmektedir. Bir diğer eksiklikte, teknelerin yakıt ihtiyaçlarını giderebilecekleri herhangi bir sabit ya da mobil tesisin bulunmamasıdır. Bu sorunun da giderilmesiyle sektörün önemli bir başka sorunu da ortadan kaldırılmış olacaktır.

3.4 Düzenlenen turlar

Özel turlar dışında dört ayrı günübürlük tekne turu rotası bulunmaktadır. Bunlar:

3.4.1 Şelalesi turu: Manavgat şehir merkezinden müşterilerini alan tekneler, Küçük Şelale’ye kadar nehirden gitmektedirler. Bazıları buradan dönüş yaparken, bazıları dolmuşlara aktarılan müşterileri karayoluyla Büyük Şelale’ye (Manavgat Şelalesi) taşınmaktadır. Bir süre burada vakit geçiren müşteriler dolmuşlarla Küçük Şelaleye, oradan da tekne ile tekrar ilk hareket noktası olan şehir merkezine geri getirilmektedir.

3.4.2 Boğaz turu: Manavgat Nehri’nin denizle buluştuğu yere yani Manavgat Boğazı’na düzenlenen turlardır. Bu tur rotası, Şelale Turu’na göre daha uzun süreli ve yemeklidir. Manavgat Nehri ağzının en büyük özelliği, tatlı su ile tuzlu suyun arasında genişliği sadece 10-15 m olan bir kumsalın bulunmasıdır. Nehir, denize kavuşmadan önce 3-4 km boyunca denize paralel olarak akar ve aralarında sadece bir kumsal vardır. Bu özellik, Manavgat Boğazı’na eşsiz bir doğal güzelliğin yanı sıra müşterilere hem deniz hem de buz gibi nehir suyunda yüzebilme imkanı sağlamaktadır. Ayrıca, bu bölgede yolculara tur

kapsamında yemek ikramı yapılmaktadır. Bir süre burada kalan müşteriler, tekrar teknelere alınarak Manavgat şehir merkezine geri dönüş yapılmaktadır.

3.4.3 Karabarun turu: Manavgat Nehri'nden Alanya istikametinde yaklaşık 20-25 km uzaklıkta bulunan Okurcalar-Karaburun Koyu girişindeki Küçük Ada'ya yapılan turlardır. Bu günübirlik tur süresince yolcular Toros dağlarının eşsiz manzarasını denizden seyretmenin keyfini yaşamaktadırlar. Karaburun'da bulunan Küçük Ada civarında verilen mola esnasında arzu eden müşteriler denize girebilmekte ve hatta adaya kadar yüzerek tekrar geri gelebilmektedirler. Geri dönüşte Boğaz mevkiinde verilen mola sırasında da müşteriler hem denizde hem de nehirde yüzme olanağı bulmaktadırlar.

3.4.4 Side-Manavgat turu: Bu günübirlik tur rotasında birinci amaç Side'den alınan müşterilerin gezinti tekneleriyle bilhassa Pazartesi ve Perşembe günleri Manavgat'ta kurulan halk pazarlarına taşımaktır. Ayrıca, bu turlara Küçük Şelale ve Büyük Şelale ziyaretleri de ilave edilebilmektedir.

3.5 Pazarlama

Şelale Turu yapan küçük gezinti tekneleri daha çok şehir merkezinde hanutçuluk yöntemiyle müşteri temin etmektedirler. Diğerleri ise müşterilerin büyük çoğunluğunu seyahat büroları aracılığıyla tur bileti satışı yaparak sağlamaktadır. Bu da teknelerin kar oranının önemli miktarda azalmasına neden olmaktadır. Yine her bir tekne, Manavgat Bölgesinde (Kızılot, Kızılağaç, Titreyengöl, Sorgun, Side, Kumköy, Evrenseki, Çolaklı, Gündoğdu) bulunan otellerden veya vermiş oldukları adreslerden dolmuş veya otobüsler ile kendi müşterilerini toplamakta ve tur sonrası tekrar geri bırakmaktadır. Buda gezinti tekneleri için hem iş yükünü artırıcı hem de kazancı düşürücü önemli bir etmendir.

Genellikle 30 ile 150 kişi arasında kapasiteye sahip tekneler ile yapılan tur kapsamında ücretsiz öğle yemeği servisi yapılmaktadır. Seyahat süresince canlı müzik, oyun ve animasyon gösterileri yapılmaktadır. Müşteri başına seyahat bürolarınca teknelere ödenen ücretin 5 ile 10 Euro arasında değiştiği ifade edilmiştir. Tekne sahipleri tarafından işletilen ya da ikinci şahıslara kiralanan teknelerde bulunan barlar, neredeyse gezinti tekneciliğinin en büyük gelirini sağlamaktadır. Günlük müşteri sayısının, turizm hareketliliğinin en yüksek olduğu 2016 yılı Temmuz ayında 80-90 iken, Ağustos ayı sonunda 70-75 kişiye düştüğü ifade edilmektedir.

3.6 GZFT Analizi

Araştırmanın bulguları ışığında gezinti teknesi işletmelerinin ön plana çıkan güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler Çizelge 1’de yer almaktadır.

Çizelge 1. GZFT Analizi.

Güçlü Yönler

- Teknelerin bakım ve onarımının yapılabileceği tersanelerin bulunması,
- Bir çok teknenin sahibinin, başka gelirlerinin de olması nedeniyle güçlü finansla sahip olmaları,
- Bölgenin beş yıldızlı otel bakımından zengin olması, dolayısıyla günübirlik tekne turu müşterisince zengin olması,
- Tur güzergahlarının kısa olması nedeniyle yakıt giderinin düşük olması,
- Tur güzergahının nehir, şelale, deniz, pazar, tarihi eser gibi çoklu zenginlikleri içermesi nedeniyle müşteri için daha cazip gelmesi.

Zayıf Yönler

- Kurumsallaşma,
- Bilişim teknolojilerinden yeterince faydalanılmaması,
- Örgütlenmedeki yetersizlik,
- Teknelerin bağlama yerlerinde elektrik ve su alt yapısının bulunmaması,
- Yakıt istasyonunun olmaması,
- Nehrin yukarısında bulunan hidroelektrik barajlarını işleten özel şirketlerce nehir yatağına çok az su verilmesi,
- Artan karasal kaynaklı kirleticiler nedeniyle görsel cazibenin azalması,
- Pazarlamanın acentalar vasıtasıyla yapılamaması, dolayısıyla gelirin düşmesi, her bir gezi teknesinin müşterilerini toplama ve geri bırakma işlemini gerçekleştirmeye çalışması,
- Düşük ücretle çalışan daha az kalifiye insan çalıştırma eğilimi,
- Örgütlenmedeki yetersizlik,
- Sorunların iletebilecekleri devlet kurumlarının yeterli olmaması.

Fırsatlar

- Gezi teknesi bağlama yerlerinin şehir merkezinde olması,
 - Rakip bulunmaması,
 - Özel tur satış imkanları,
 - Nehrin şehir merkezinden geçiyor olması,
 - Ulaşım sorununun bulunmaması,
 - Büyük Şelale, Küçük Şelale, Oymapınar ve Manavgat Barajlarının aynı nehirler üzerinde bulunması,
 - Alanya ve Belek gibi önemli turizm bölgelerine de çok yakın olması,
 - Tatlısu ve tuzlu suyun bir arada bulunduğu ender bir ortam olması,
 - Doğaya olan ilginin hiçbir zaman azalmaması.
-

Tehditler

- Yabancı turist sayısında görülen azalma.
 - Türkiye'ye komşu ülkelerde yaşanan savaş ve buna bağlı olarak gelişen göç sorunu,
 - Terörün yaratmış olduğu korku, endişe ve tedirginlik,
 - Tur teknelerinin nehri daha ne kadar barınak olarak kullanılacağına bilinmemesi,
 - Tekneler tarafından nehre verilen kirleticiler,
 - Naras Barajı'ndan gelen kirleticiler,
 - Doğrudan nehre atılan kirleticiler,
 - Tekne sayısının giderek artması,
 - Korsan, belgesiz ya da eksik belgeyle çalışan teknelerin bulunması,
 - Yasak olmasına rağmen ırmağa giren Parasiling teknelerinin yarattığı tehlikeler,
 - Nehir kıyısında bulunan ağaç köklerinin gerek seyir gerekse rıhtıma yaklaşma esnasında neden olduğu tehlikeler.
-

4. SONUÇLAR

Gezi teknesi sahipleri ve sektör çalışanlarıyla yapılan mülakatlar ile yerinde yapılan incelemeler ve gözlemler neticesinde tespit edilen sorunlar aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

4.1 Sorunlar

- Genel olarak turizm sektörünü olumsuz etkileyen 2016 yılı krizi nedeniyle tekne turu müşteri sayısındaki azalma,
- Bağlama rıhtımlarında, elektrik ve su ihtiyaçlarını karşılayacak herhangi bir alt yapının bulunmaması,
- Nehir kıyısında ve bağlama noktalarına yakın yakıt istasyonunun bulunmaması,
- Korsan, belgesiz ya da eksik belgeli personel çalıştıran teknelerin olması,
- Yasak olmasına rağmen nehre giren Parasiling teknelerinin yarattığı tehlikeler,
- Nehir kıyısında bulunan ağaç köklerinin teknelerin gerek seyir gerekse bağlama noktalarına yaklaşmaları esnasında karşılaştıkları tehlikeler,
- Nehre doğrudan atılan içki şişeleri ve kutuları ile pet şişe ve naylon poşetlerin yarattığı kirlilik,
- Bilhassa Naras Barajı'nın su tutmaya başlamasıyla Manavgat Nehrine ulaşan sebze ve meyve (patlıcan, domates, portakal vb.) kirliliği,
- Geceleri sivrisineklerin vermiş olduğu rahatsızlık olarak sıralanabilir.

Günübirlik gezinti tekneciliğinde tekneler, hizmet personeli ve verilen hizmet kadar tur güzergahının temiz ve bakımı da önemlidir. Bu amaçla Manavgat Belediyesi'nce görevlendirilen bir ekibin Nehir kenarında temizlik yaptığı ancak bunun yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Sadece Manavgat Belediyesi ekiplerinin değil Gezinti tekneleri kooperatifince oluşturulacak bir ekibinde bu kapsamda çalıştırılmasında yarar vardır. Bunun yanı sıra sadece tur güzergahında değil Manavgat Nehri yağış havzası içerisinde yer alan tüm sahada da temizlik çalışması yapılması ya da karasal kökenli kirleticileri azaltıcı çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir.

Çalışmada ortaya çıkan önemli bir sonuç, günübirlik gezi teknesi işletmelerinin teknolojik imkânlardan yeterince yararlanmadığıdır. İnternet sitesi ve erişim için GSM numarası dışında herhangi 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 medya etkin olarak kullanılmamaktadır. İnternet üzerinden on-line bilet satışı uygulamasına mutlaka geçilmelidir. 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.

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

4.2 Öneriler

Bu bağlamda getirilen öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- Bağlama rıhtımlarında elektrik ve su ihtiyaçlarının karşılanması için, belirli aralıklarla (50-60 m) nehrin her iki yakasına kartlı sistemle çalışan elektrik ve su panoları yerleştirilmelidir.
- Teknelerin yakıt ihtiyaçlarını giderebilecekleri sabit ya da taşınır bir petrol istasyonu kurulmalıdır.
- Kontroller artırılmak suretiyle korsan, belgesiz ya da eksik belgeyle çalışan teknelerin tur düzenlemeleri önlenmelidir.
- Seyri tehlikeye sokan Parasiling teknelerin nehre girmeleri önlenmelidir.
- Tekne sahipleri ya da kooperatifler tarafından, teknelerin seyrini ve rıhtıma yaklaşımları esnasında tehlike oluşturan ağaç kökleri temizlenmelidir.

- Nehre atılan ya da değişik yollarla ulaşan şişe, kutu, poşet, sebze ve meyve gibi kirlilik yaratan maddelerin temizlenmesi için Manavgat Belediyesi'nce görevlendirilen bir bot ve elemana yeterli değildir. Bu amaçla, kooperatif ya da dernek tarafından ilave ekip oluşturulmalıdır.
- Sivrisinekle mücadele için Antalya Büyükşehir Belediyesi'nce daha fazla çalışma yapılmalıdır.
- Hazırlanacak internet siteleri Türkçe, İngilizce, Almanca ve Rusça dillerinde hazırlanacak internet siteleri vasıtasıyla tur rotalarının zengin görsellerle tanıtımı yapılmalı hem de müşterilere bu siteler üzerinden kredi kartı ile on-line bilet alımı yapma olanağı sunulmalıdır.
- Aksiyon kameraları kullanılarak hizmette çeşitlilik sağlanmalıdır.
- Sosyal medyanın daha efektif kullanılması gerekmektedir.
- Özel turlara yönelik hizmet çeşitliliğinin artırılması gerekmektedir.
- Kapalı grup toplantılarına yönelik planlama ve tanıtım yapılmalıdır (grup terapileri, sanat workshopları, ve benzeri).
- Mehtap turları ve özel turlar yoluyla canlı dinlence müziğinin opsiyon olarak sunulma imkanları araştırılmalıdır.
- Tur teknesini takip eden ufak bir tekne ile dış çekim yapılabilir.
- Korsan, antik dönem gibi temalara sahip turların düzenlenebilir.
- Kaçış oyunları gibi ilgi çekici uygulamalar turlara entegre edilebilir.
- Daha farklı yarışma ve animasyonlar planlanabilir.

KAYNAKLAR

- Akyurt H & Altınok Y (2009). Oymapınar Barajı Tetiklenmiş Depremselliği ve Deprem Karakteristiklerinin İncelenmesi. *İstanbul Yerbilimleri Dergisi* 22: 49-66.
- Altunışık R, Coşkun R, Bayraktaroğlu S & Yıldırım E (2007) *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri: SPSS Uygulamalı*, Sakarya Yayıncılık, İstanbul.
- Atlay Işık D, Parker S & Şengönül G (2013). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, 11. Bölüm: Deniz Turizmi*, ss.417-446, Beta Yayınları, İstanbul
- Aydın A & Gencür A S (2015). Türkiye'nin Turizm Arzı, Piyasa Yapısı ve Global Riskler: Keşifsel Bir Yaklaşım. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 2 (2): 43-64.
- Berg B L (2000). *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, Allyn and Bacon, California.
- Büyükalaca O, Gül A, Efeoğlu E, Ergün B, Keleş C, Sezgin A & Yakut E (2009). Osmaniye İli SWOT Analizi. Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi.

- DLH (2010). Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması (Taslak Sonuç Raporu). Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 391 s.
- DTO (2015). Deniz Turizminin Dünü, Bugünü Ve Sürdürülebilirliği. Deniz Turizmi, İmeak Dto / Nisan 2015 Sayısı Deniz Turizmi Eki, 40 s.
- Güçlütürk Baran G & Özoğul G. (2016). Deniz/kıyı turizminin gelişimi ve etkileri: Fethiye için bir değerlendirme. *Journal of Marine Tourism*, 1(2): 1-14.
- Kayserili E, Dinçer Ş, Yenilmez MÖ & Cerit G (2016). Günübirlük Gezinti Teknelerince Sunulan Hizmetler: Bodrum Örneği. III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, 379-376. Doi: 10.18872/DEU.b.UDTS.2016.0023.
- Küçük F (1997). Antalya Körfezine Dökülen Akarsuların Balık Faunası ve Bazı Ekolojik Parametreleri Üzerine Bir Araştırma. T. C. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Su Ürünleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Eğirdir/Isparta.