

ULA HERKES İÇİN YELKEN ARAŞTIRMA RAPORU

2016



İÇİNDEKİLER

1	Giriş	3
2	Özet.....	5
3	Araştırma Alanları	9
3.1	Sosyo-ekonomik Durum	9
3.2	Turizm Potansiyeli	10
3.3	İnsan Gücü	13
3.3.1	Orta Öğretim Gençliği Anket Uygulaması	14
3.3.2	Eğitim İhtiyacı	20
3.4	Coğrafi Şartlar.....	21
3.4.1	İklim.....	21
3.4.2	Deniz Kıyı Yapısı	22
3.4.3	Rüzgar.....	23
3.5	Tekneler ve Üretim	25
3.5.1	Tekne tipleri.....	25
3.5.2	Tekne üretimi.....	28
3.6	Mevzuat.....	29
3.6.1	T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ilgili Mevzuatı	29
3.6.2	T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İlgili Mevzuatı	29
3.6.3	T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İlgili Mevzuatı.....	30
4	Kaynakça	31

TANIMLAR KISALTMALAR

ADB: Amatör Denizci Belgesi

ADF: Amatör Denizcilik Federasyonu

ÇŞB: T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

GEKA: Güney Ege Kalkınma Ajansı

Gökboncuk: SS Gökova Kadın, Çevre,Kültür ve İşletme Kooperatifi

ISAF: International Sailing Federation - Uluslararası Yelken Federasyonu

KAYIK: KAYIK Ahşap Tekne Üreticileri ve Yan Sanayicileri Derneği

KHK: Kanun Hükmünde Kararname

MEB: T. C. Milli Eğitim Bakanlığı

TUYEP: Türkiye Ulusal Yelken Eğitim Programı

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TYF: Türkiye Yelken Federasyonu

UDHB: T. C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

1 GİRİŞ

Ula Herkes için Yelken Araştırma projesi çevrenin korunması ve bölgesel kalkınma kavram ve öncelikleri üzerine kurgulanarak Güney Ege Kalkınma Ajansı (GEKA) 2016 yılı Doğrudan Faaliyet Desteği çağrısı kapsamında yürütülmüştür. Muğla'nın Ula ilçesinde her yastan kişiye yelken turizmi hizmeti verilmesine olanak sağlayacak, bölge özelliklerine uygun yenilikçi bir alternatif turizm alanının kazandırılması için insan gücü, coğrafi olanaklar, tekne üretimi, işletmecilik ve mevzuat açılarından yapılabiliirliğinin ön araştırılmasının yapılması amaçlanmaktadır.

Muğla'nın Ula ilçesi Tarihi, kültürel ve doğal özellikleri, flora ve faunasındaki hassas ve endemik türleri ile büyük oranda Özel Çevre Koruma alanı kavramı içinde olup doğal güzellikleri ile de yoğun bir turizm talebi baskısı altındadır. Bu baskı özel nitelikli tarım alanlarını da tehdit etmektedir. Bu talebin çok kısıtlı kıyı bölgesi içinde gerçekçi bir biçimde tanımlanıp karşılanabilmesi için iyi planlanmış yenilikçi entegre projelerin üretilmesi, çevrenin ve bölgenin halkıyla birlikte kültürünün korunması açısından gerekli olduğuna inanılmaktadır.

Ülkemizde yelken ve amatör denizcilik dendiğinde iki farklı alanda hareketlilik olduğu görülmektedir. Bunlardan birincisini daha çok Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF) ilgi alanı içindeki nispeten büyük teknelerin kullanıldığı yatçılık oluşturmaktadır. Yatçılık gerek bu teknelerdeki konfor beklentisinin kullanıcılarını pahalı teknelere yönlendirmesi ve gerekse bu teknelerin bakım, güvenlik ve bağlanma yeri ihtiyacı nedeniyle kullanım miktar ve maliyetlerinin ülkemiz koşullarında yüksek olması nedenleriyle belirli bir kesimle kısıtlı kalmaktadır. İkinci alan ise daha sportif olan ve Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) ilgi alanı içinde yer alan Optimist, Laser, Pirat, Dragon gibi yarış sınıfı teknelerdir. Bu grup büyük çoğunluğu çocuk ve gençlere yönelik olmakta ve spor kavramı içinde ele alınmaktadır. Bu iki alanın ortasında kalan 4-6 metre teknelerle doldurulabilecek bir ihtiyaç ülkemizde bomboş olarak durmaktadır. 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesinde 2023 yılı için amatör denizci sayısının 178 binden 1 milyona çıkarılması ve her 75 kişiye bir tekne (yaklaşık 1 milyon tekne) hedeflendiği belirtilmektedir. (UDHB, 2013) Bu hedef doğrultusunda ilerlemenin tek bir yolu bulunmaktadır bu da küçük tekne (dingi) üretim ve kullanımının artırılmasıdır.

Bölge turizminde günübürlük tekne turları, azmak turları, kano ve uçurtma Sörfü önemli bir yer edinmektedir. Bunlara 7'den 77'ye yelken olanağının eklenmesi ile birlikte alternatif turizm bileşenleri sinerjik olarak birbirini tamamlar nitelik kazanacak ve bölge markası anlamlı bir şekilde tanımlanma ve güçlenme şansı kazanacaktır. İlçenin deniz kıyısındaki tek yerleşim yeri olan Akyaka'nın yavaş şehir olarak tanımlanmış olması tüm bu faaliyetler ile bütünlük sağlamaktadır.

Ula Herkes İçin Yelken Projesi yukarıda kısaca değinilen bölge özellikleri ve sektördeki boşluk ile devlet hedeflerinin oluşturduğu fırsatlar göz önüne alınarak hazırlanmıştır. Geniş kapsamlı ve çok taraflı bu projenin ortaklık yapısı da projeye uygun olarak oluşturulmuştur. Ula'nın kamu otoritesi ve mülki amirliği Ula Kaymakamlığı, proje ortağı olarak idari, mevzuat, kamu ile koordinasyon ve bilgi sağlama konularında aktif katılımı ile projenin tamamlanmasına olanak sağlamıştır. Çevrenin korunarak bölgenin sürdürülebilir kalkınması doğrultusunda yenilikçi projeler üretmek amacıyla kurulmuş olan SS Gökova Kadın, Çevre,Kültür ve İşletme Kooperatifi (Gökboncuk) proje lideri olarak projenin tüm aktivitelerinin yerine getirilmesi ve yürütülmesini gerçekleştirmiştir. SS Akçapınar Azmak ve Deniz Taşımacılığı, Safari, Sportif Faaliyetler ve Turizm Geliştirme Kooperatifi, projenin iştirakçisi olarak, ve sürdürdüğü sportif kano işletmeciliği deneyimi ve bölge bilgisi ile projeye arazi incelemeleri ve müşteri davranışları konularında katkı yapmıştır. KAYIK Ahşap Tekne Üreticileri ve Yan Sanayicileri Derneği (KAYIK), kuruluşundan bugüne Türkiye'nin farklı bölgelerinde, ahşap tekne üretimi ile ilgili yerli ürün veya bilgi üretenleri aynı çatı altında buluşturmuş, geliştirdikleri projelerle Anadolu coğrafyasına ait geleneksel teknelerin yaşatılmasına ve tanıtılmasına destek sağlamakta olup, projede tekne tipleri ve imalatına ilişkin bilgi desteği vermiştir.

2 ÖZET

Ülkemizde sınırlı sportif yelken ve oldukça gelişmiş yat-mavi yolculuk hizmeti mevcut olup yelkeni ve denizi yaygın kullanacak kitlelere yönelik dingi yelkenciliği bulunmamaktadır. Yelken çevre kirliliği yaratmaması, istihdam, yıla yaygın turizm çekiciliği ve tekne sanayi bileşenleri ile çok yönlü yarar üretme potansiyeline sahiptir. Bu projede bu 4 bileşeni de en üst düzeyde göz önünde bulundurarak, ülkemizde bulunmayan, yenilikçi küçük tekne (dingi) yelken turizmi hizmeti verilmesi konusunda bir ön alt yapı araştırması yapılması hedeflenmektedir.

Ula ilçesi nüfus büyüklüğü açısından 13 Muğla ilçesi arasında 11. sırada olup genel geçim kaynağı tarımdır. Bu bölgenin neredeyse tamamının Özel Çevre Koruma Alanı olması gelişmeyi sınırlandırmaktadır. Geleneksel tarım gelirlerinin yetersizliği bölge insanının diğer yerlere çalışmaya gitmesine neden olmaktadır. Yenilikçi ve alternatif tarım ve turizm türlerinin geliştirilmesi bölge insanının refahı ve çevrenin korunması için bir zorunluluk haline gelmektedir. Muğla ve iç kısımlara en yakın nokta olan Akyaka çok sınırlı kıyı ve arazi olanaklarına rağmen gittikçe tanınan bir turizm markası olmaktadır. Geleneksel turizmin yanında günü birlik tekne turları ve uçurtma sörfü gelişmiş faaliyet alanları olup bölgenin tanınırlığına önemli katkı yapmaktadır. Gelişme potansiyeli yüksek olmakla birlikte henüz çok sınırlı kano, trekking, seyir, doğa- fotoğraf, kuş gözlem ve bisiklet parkuru faaliyetleri yapılmaktadır.

Ula'nın ilçe sınırları içinde belediye ve turizm belgeli mevcut 27 konaklama tesisinde toplam yatak kapasitesi 1604 olup ((Muğla İl Kültür Turizm Müdürlüğü verileri, Aralık 2016) bölgedeki orman kampı ile birlikte yaklaşık 3100 kişidir. Bölgeyi 2015 yılında toplam 46.502 kişi ziyaret etmiş ve 113.613 geceleme yapmışlardır (TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015). Tesis doluluk oranı % 35'in altındadır. Yıllık ortalama doluluk oranlarının düşük olması turistik bölgelerimizin mevsimlik özelliğinin genel bir sorunudur. Yelkenin 7'den 77'ye ve 4 mevsim yapılabilir bir spor olması nedeniyle özellikle doluluk oranlarının artmasına katkı sağlayacaktır. Yelken en tutkulu ve cazip hobi ve sportlardan biridir. Bu özelliği ile de günübirlik talebinin de yüksek olması beklenmektedir. Hizmetin verilmeye başlaması ile bölgenin su üstü turizm markasının çok daha büyük olmasını sağlayarak

mevcut gelişmiş günübürlük gezi ve uçurtma sörfü faaliyetleri ile birbirini destekler nitelikte sinerjik etki yapacaktır.

Projenin önemli unsurlarından biri işgücüdür. Ülkemizde yelken kullanımının yaygın olmaması nedeniyle yelken kullanmak isteyenlerle birlikte gerektiğinde bilen kişilerin bu seyirlere katılması gerekecektir. Yelken seyir yardımcısı diyebileceğimiz bu kişilerin bölge gençleri arasından yetiştirilmeleri düşünülmektedir. Esas hedef kitle olarak orta öğretim çağındaki gençler seçilmiştir. Bu yaş gençler gelişim seviyesi olarak proje teknelerini kullanma olgunluğuna tam olarak ulaşmış ve mevzuat gereği Amatör Denizci Belgesini de almaya hak kazanmış durumdadırlar. Ayrıca bu projede yer alabilmeleri için verilecek eğitimler kendilerinde kalıcı beceriler oluşturarak ülkemizin ve dünyanın her yerinde geçerli bir meslek sahibi olacaklardır.

Konuya ilişkin bölge gençlerinin yaklaşımlarının anlaşılabilmesi için bölgedeki iki Orta Öğretim kurumunda toplam 218 öğrenci üzerinde bir anket çalışması yürütülmüştür. Gençlerin çevre, bölge ekonomisi, yelken algı ve yaklaşımları ile projeye katılım istekleri ölçülmüştür. Anket sonuçlarına göre gençlerin çevre konusunda gerekli ve yeterli hassasiyet ve bilince sahip oldukları görülmektedir (%70-90). Bölgenin gelecek yaşamları için yeterliliğine ilişkin olumsuz görüş oranı %20-28 olup bölgede bulunma konusunda olumlu algıya sahiplerdir. Gençlerin yelkenle ilgileri hemen hiç olmadığı anlaşılacakla birlikte yelken algıları sadece %17 olumsuz olarak belirtilmiştir. Kalan %83 olumlu veya fikrim yok şeklindedir. Projenin bölgeye katkısı konusunda ise %66 "Katılıyorum" % 25 "Fikrim Yok" şeklinde olmuştur. "Projede görev almak ister misiniz?" sorusuna ise % 45 olumlu, %32 fikrim yok cevabı vermiştir. Tüm bu cevapların sonuçlarına göre bölge gençleri proje için sorunsuz olarak uygun görülmektedir. O aşamaya gelindiğinde yoğun bir taleple karşılaşılacağı anlaşılmaktadır.

Projede seyir yardımcısı olarak görev yapacak bu gençlerin başkalarının sorumluluğunu taşımak gibi önemli bir sorumluluğu olacaktır. Bu nedenle her birinin ADB belgesi alması ve ciddi bir yelken kullanım eğitiminden geçirilmesi gerekmektedir. Yelken eğitiminin dışarıdan alınmak yerine üretilecek proje tekneleri kullanılarak ve seçilmiş en az bir TUYEP D4 eğitmeni ile en az 30 gün birlikte çalışarak yetiştirilmelerinin gerektiği değerlendirilmektedir.

Ula ilçesinde iklim tipik olarak Akdeniz iklimidir. Projenin muhtemel uygulama bölgesi Gökova körfezinin doğu ucundaki Ula ilçe sınırları içinde sıcaklıklar ve yağış dağılımları yelken yapmaya tümüyle elverişlidir. Günlük yüksek rüzgar değerleri aylık ortalaması yıl içinde aydan aya % 12 ile 17 Knot arasında değişmektedir. Rüzgar tahminlerinin sürekli takibine dayalı küçük bir planlama ile tüm yıl boyunca yelken yapılabilecektir.

Ula ilçesi sınırları içinde yaklaşık 7 km (4 mil) kıyı çizgisi bulunmaktadır. Bu kıyının doğusu sığlık, kuzey ve güneyi ise genellikle yüksek kayalık ve derin deniz şeklindedir. Projenin kıyı ile ilişkisi teknelerin denize indirilip kıyıya çekilmesi, yelkencilerin teknelere binmesi ve inmesi, Yelkenci ve proje personelinin dış şartlardan korunması, ihtiyaçlarının karşılanması, malzemelerin saklanması ve küçük onarımların yapılması çerçevesindedir. Projede bir iniş rampası, bir ahşap veya yüzer iskele, tekne park alanı ile kapalı alan ihtiyacı ortaya çıkacaktır.

Proje herkese yelken yapma olanağı yaratma projesi olarak kurgulanmaktadır. Bu sistemin ana unsurlarından birisi bu amaçla kullanılabilir yelkenli teknelerin ulaşılabilir bir noktada ve ulaşılabilir maliyetle hizmete sunulmasıdır. Projede ulaşılabilir nokta olarak Ula kıyıları önerilmektedir. Ulaşılabilir maliyet açısından da 2-4 kişilik, hareketli salmalı, 5m altı, motor takılabilir, 180 kg civarı, kategori C ahşap tekne tipleri gerçekçi görülmektedir. Bu tip teknelerin seçilmesinin bir diğer nedeni de bölge kaynakları ile kolaylıkla üretilebilir olmalarıdır. Bölgede 1 adet CE belgeleme ve tasarım kapasiteli tekne üretim işletmesi ile esnaf odasına kayıtlı 48 marangoz bulunmaktadır. Yakın çevrede Marmaris, Bozburun, Bodrum, Selimiye Turgut gibi uluslararasılaşmış ahşap tekne üretim merkezleri bulunmaktadır. Proje teknelerinin bölgede üretiminde herhangi bir sorun bulunmamakta ve talep yaratılabilmesi durumunda bölge için önemli olabilecek bir ahşap dingi üretim yeteneği kazandırılabilir.

Projenin gerçekleştirimi pek çok kamu kurumunun mevzuatıyla doğrudan ve dolaylı olarak ilgili bulunmaktadır. Bu mevzuattan en kritik olanlar T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı mevzuatlarıdır. Proje uygulama bölgesi neredeyse tamamen denetim ve koruma altında olup Özel Çevre Koruma Bölgesi statüsündedir. Proje ayrıca faaliyet alanı olarak kıyı kullanımı gerektirmektedir. Projenin yer ile ilişkili konuları T. C. Çevre Bakanlığı mevzuatına tabidir. Projenin UDHB mevzuatı tekne imalatı, teknelerin

kaydı, teknelerin kullanımı konuları ile ilişkilidir. Bu mevzuat çerçevesinde özet olarak proje teknelerin CE belgelendirilmesi, teknelerin Liman Başkanlığına kaydı ve kullanımına ilişkin konular düzenlenmektedir. T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı mevzuatı genel olarak bölgede yelkenli tekne kullanım hizmetinin sunulması ile ilişkili alanları düzenlemektedir.

3 ARAŞTIRMA ALANLARI

3.1 Sosyo-ekonomik Durum

2004 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yayınlanan İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasında 872 ilçe arasında, Ula ilçesi 212. sırada ve 3. grupta yer almaktadır (DPT, 2004).

Muğla ilçeleri arasında nüfus büyüklüğü açısından 23.877 kişi ile 11. sırada, nüfus artış hızı açısından %1,09 ile 7. sırada olup nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının (%1,35) altındadır (TÜİK 2016 verileri).

Ula'nın önemli gelir kaynağı tarım ve hayvancılık olarak nitelendirilmektedir. İlçede yetiştirilen susam ve mısır ekonomik katkı açısından önemli bir paya sahip olmanın yanı sıra bölgeye özgü tohumu ile de özel bir önem taşımaktadır. Ayrıca Ula ilçesi bal üretimi kapasitesi ile de ülke çapında önemli yer tutmaktadır. Tarım açısından yıllarca geçimlik üretim yapılmış olması nedeniyle doğal özelliğini kaybetmemiş tarım toprakları bölgede organik tarım yapılmasına zemin hazırlayarak önemli fırsatlar yaratmaktadır (GEKA, 2013).

İlçede Merkez, Gökova ve Karabörtlen'de tarım Kredi Kooperatifleri, Akçapınar ve Akyaka'da Su Ürünleri Kooperatifleri ve diğer köylerde kalkınma kooperatifleri mevcuttur. Ayrıca zeytin yağı fabrikaları, süt mandıraları, un değirmenleri, mermer fabrikaları, teneke ambalaj fabrikası ve soğuk hava deposu gibi tesisler faaliyetini sürdürmektedir. Bal dışında uygulanan geçimlik tarım üretimi nedeniyle tarıma dayalı gelirlerin cazibesinin düşük olması nedeniyle yöre halkı hizmet sektöründe ve turistik olarak gelişmiş olan bölgelerde çalışmaya gitmektedirler.

Turizm açısından gelişmiş ve gelişmekte olan mahallelerden Akyaka ve Akçapınar'da klasik yeme içme ve konaklama turizm faaliyetlerine ek olarak balıkçılık, kano işletmeciliği, yat ve günübirlik gezi tekne işletmeciliği diğer su üstü ve dikkate değer ekonomik faaliyetler arasındadır. Bu işletmeler ekonomik hareketlilik yanında, giderek

artan miktarda, özellikle gençlere yönelik istihdam yaratmaya başlamıştır. Özellikle uçurtma sörfü bölgeye önemli bir kimlik kazandırarak giderek artan oranda ekonomik katkı ve uluslar arası düzeyde tanınırlık sağlamaktadır. Ula'da su üstü turizm faaliyeti yürüten işletme ve teknelere ilişkin kapasite bilgileri aşağıdaki tabloda verilmektedir (Muğla İl Kültür Turizm Müdürlüğü verileri, Aralık 2016).

İşletme Türü	İşletme / Tekne Sayısı	Kapasite
Yat İşletmesi	4	48
Günübirlik Gezi Teknesi	19	1.436
Ula Toplam	23	1.484

Tablo 1: Ula ilçesi su üstü turizm faaliyet kapasitesi

Yine Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Aralık 2016 kayıtlarına göre Ula sınırları içinde 1 su üstü, 1 uçurtma sörfü, 1 kano, 2 treking, 1 seyir, 1 doğa- fotoğraf, 1 kuş gözlem ve 2 bisiklet parkuru tanımlanmış durumdadır.

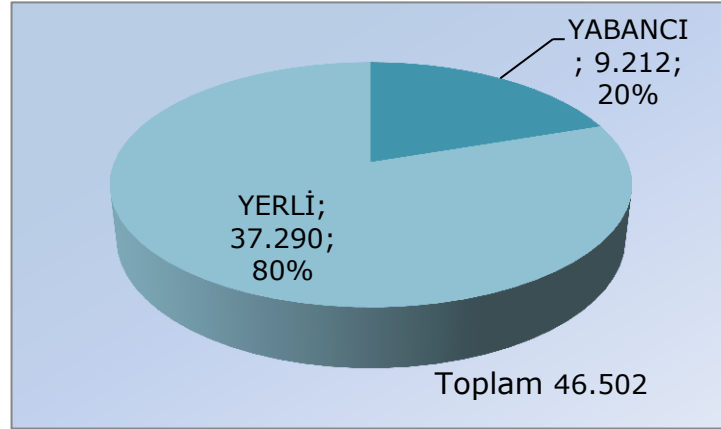
3.2 Turizm Potansiyeli

Ula ilçe sınırları içinde işletme/yatırım ve belediye belgeli 27 konaklama tesisinde 714 oda ve 1604 yatak kapasitesi bulunmaktadır. (Muğla İl Kültür Turizm Müdürlüğü verileri, Aralık 2016). Akyaka'da yer alan orman kampı toplam kapasitesi de yaklaşık 1.500 kişi olarak kabul edildiğinde günlük 3.100 konaklama kapasitesine ulaşılmaktadır.

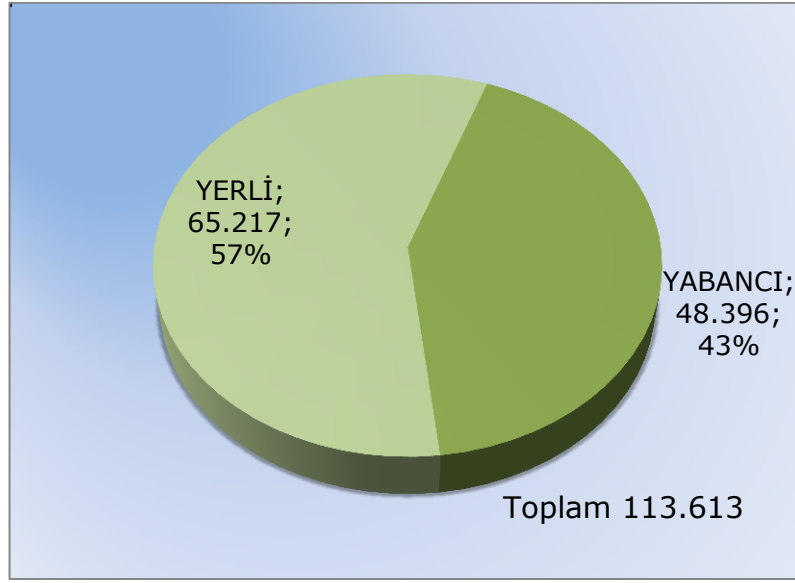
	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
Turizm Belgeli	8	291	672
Belediye Belgeli	19	423	932
Ula Toplam	27	714	1.604

Tablo 2: Ula ilçesi konaklama kapasitesi

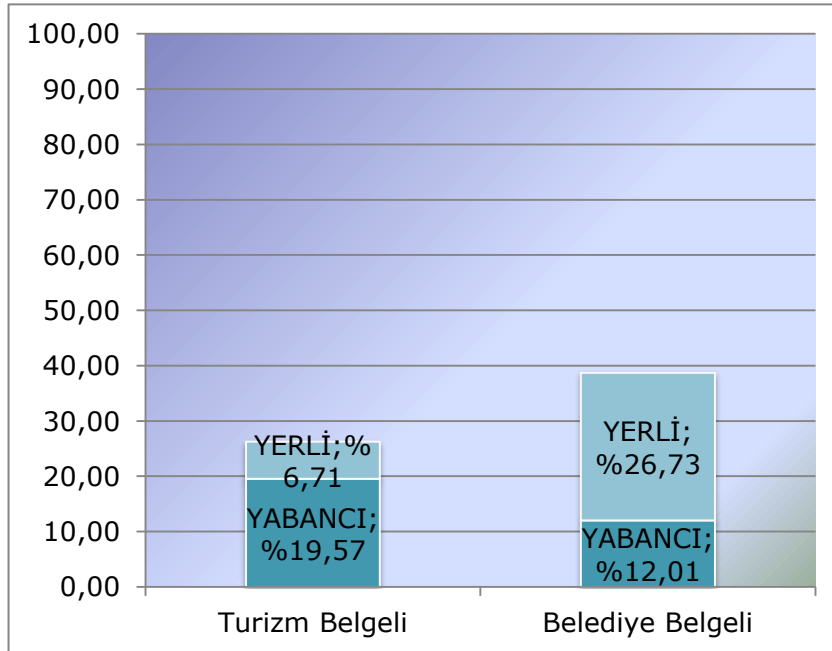
TC Kültür Turizm Bakanlığı istatistiklerine göre Ula ilçesi konaklama tesislerini 2015 yılında 9212 yabancı, 37.290 yerli ziyaretçi olmak üzere toplam 46.502 kişi ziyaret etmiş ve 113.613 geceleme yapmışlardır (TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015). Tesislerin ortama doluluk oranı İşletme ve belediye belgeli tesislerde birbirine yakın olarak % 31-35 aralığında gerçekleşmiştir. Bu oranlar gerek Türkiye gerekse Muğla ortalamasının biraz altında bulunmaktadır. 2016 yılı resmi istatistikleri açıklanmamış olmakla birlikte yılın turizm açısından olumlu geçmemiş olmasına rağmen Ula bölgesinde uçurtma sörfü turizmi nedeniyle düşüşün diğer bölgeler göre daha az olması beklenmektedir. Bu beklenti de alternatif ve hobi turizminin sektörel olumsuzluklara karşı belirli bir direnç oluşturmasına bağlanmaktadır. 2015 yılına ilişkin Ula ilçesi ziyaretçi geliş ve geceleme sayıları ile tesis doluluk oranları bilgileri aşağıda grafiklerde verilmektedir (TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015).



şekil 1: Ula ilçesi konaklama tesislerine gelen ziyaretçi sayısı (2015)



Şekil 2: Ula ilçesi konaklama tesisleri geceleme sayıları (2015)



Şekil 3: Ula ilçesi konaklama tesisleri doluluk oranı (2015)

Grafikler birlikte değerlendirildiğinde toplam 46 bin ziyaretçinin % 80'ini yerli ziyaretçiler oluştururken yabancı ziyaretçilerin ortalama konaklama sürelerinin yerli ziyaretçilerden yaklaşık 4.5 kat daha uzun olduğu görülmektedir. Toplamda 37 bin yerli ziyaretçinin büyük çoğunluğunun ilk adımda yelken kullanıcısı olmayacağı tahmin edilmekle birlikte sayının görece büyüklüğü ulaşılabilecek başlangıç kapasitesi için yeterli potansiyeli yaratacaktır. Ayrıca doluluk oranlarının düşük olması ülkedeki mevcut yelken meraklılarının kolaylıkla bölgeye çekilmesine olanak sağlayacak ve hızlı bir şekilde doluluk oranlarında artışa katkı yapacaktır. Başka bir deyişle konaklama kapasitesi artışı ihtiyacı hissetmeden yelken turizmi devreye sokulabilecektir. Yelkenin dört mevsim yapılabilme özelliği nedeniyle proje açısından konaklama tesis sayısı yeterli görülmekte olup projenin uygulanmasının, bölgede turizmin yıla yayılmasına net katkı yapması beklenmektedir. 2015 ziyaretçi ve konaklama rakamları projenin pratik, gerçekçi ve ulaşılabilir büyüklük sınırları içinde bölgede kolayca uygulanabilir olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Başlangıç yelken kapasitesi olarak mevcut Ula konaklama kapasitenin % 2 si büyüklüğünde bir talebin kolaylıkla oluşacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Akyaka'nın, iç kısımlar ve Muğla'ya en yakın denize ulaşma noktası olması nedeniyle, bu bölgelerde ikamet edenler de konaklama tesisi ihtiyacı yaratmadan hizmetin kullanıcıları olabileceklerdir.

3.3 İnsan Gücü

Projenin esas dayanak noktalarını çevrenin korunması ve bölge kaynaklarının en üst düzeyde kullanılarak bölgesel kalkınmaya katkı yapılması oluşturmaktadır. Bu çerçevede, bölge insan gücünün özellikle gençlerin proje faaliyetlerine entegre edilmesi ana faaliyetlerden birini oluşturmakta ve yapılacak muhtemel yatırımın geliştirilerek sürdürülmesinde en önemli unsur olarak ortaya çıkmaktadır.

Proje konusunun küçük boyutlu tekneler (dinghy) olması nedeniyle verilecek hizmet yoğun insan gücü gerektirmektedir. Bu tekneler bir taraftan az sayıda kişi (2-4 kişi) tarafından kullanılabilen diğer taraftan oldukça uzak mesafelere gidebilmektedirler. Yelken kullanımının ülkemizde yeterince yaygın olmaması, yelken kullanımının az bilenler için taşıyabileceği güvenlik riskleri veya en azından korku gibi olumsuz

duyguların ortaya çıkması, bölgenin gerek özel çevre hassasiyeti ve gerekse özel sınır güvenliği hassasiyeti nedenleri ile sunulması hedeflenen hizmetin işgücü yoğun, çok profesyonelce ve çok iyi hazırlanmış olarak sunulmasını gerektirmektedir. Bu seviyede yetişmiş insan gücünün dış kaynaklardan sağlanması pratik ve mali açılarından mümkün olmayıp sadece ve sadece bölgenin gençlerinin eğitilerek karşılanması durumunda gerçekleştirilebilir olmaktadır. Yetişmiş insan gücüne ulaşımın sağlanamamış olması bu projeye benzer projelerin şimdiye dek yapılamamış olmasının ana nedenlerinden birini oluşturmaktadır.

Projenin uygulama kurgusu içinde yelken yapmak isteyen herkese yelken yaptırma hedefi yer almaktadır. Yelken bilgi seviyesine göre, yelken yapmak isteyen kişi veya kişilere, iyi yetişmiş personelin iyi tanımlanmış prosedür ve usuller içinde yelken seyri sırasında yardımcı olması planlanmaktadır.

3.3.1 Orta Öğretim Gençliği Anket Uygulaması

Projede yer alması hedeflenen bölge gençlerinin çevre ve yelken konularında ilgi ve yaklaşımlarının belirlenme ihtiyacı bulunmakta olup bu değerlendirme projenin yapılabilirliğini doğrudan etkilemektedir. Projenin başlangıç ve uygulama süresi göz önüne alındığında birinci ve en önemli iş gücü kaynağını lise çağındaki gençler oluşturmaktadır. Bu yaş gençleri fiziksel olarak proje konusu boyutlardaki tekneleri sorunsuz kullanma olgunluğuna ve yasal olarak ADB belgesi alma hakkına ulaşmış olarak bu becerilerini belgelendirme olanağına sahip durumdadırlar. Bu yönleri ile projede doğrudan yer almaları konusunda herhangi bir eksiklikleri bulunmamaktadır. Çevre, yelken, denizcilik ve işletme konularında bu gençlere yapılacak olan eğitim ve bilgi yatırımı onların iş yaşamlarında doğrudan kullanacakları bilgi ve beceri olacaktır. Proje süresince oluşabilecek (üniversiteye gitme gibi) işgücü sirkülasyonu yatırımın boşa çıkması değil tam aksine lise çağında bir meslek sahibi ve çevre duyarlılığı gelişmiş gençler olarak ülkeye büyük değer haline gelmiş olacaklardır.

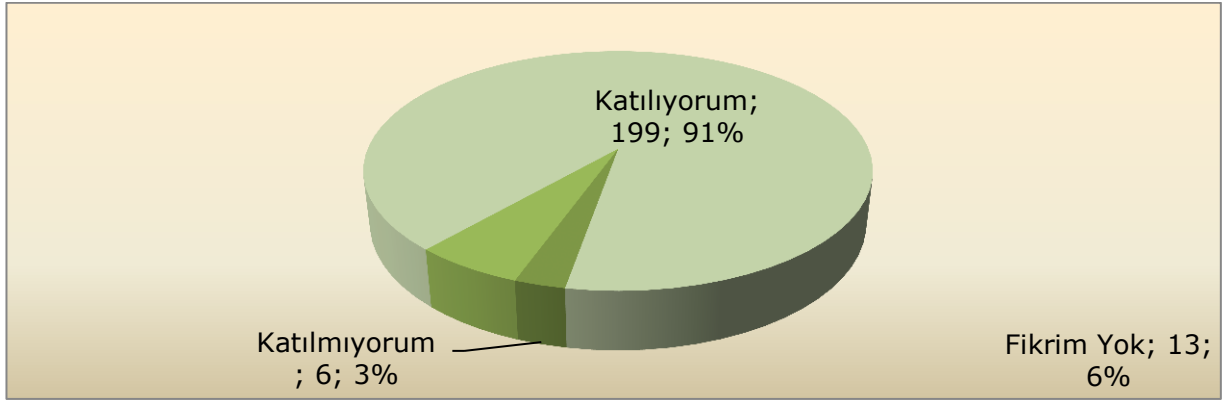
Bu çerçevede Ula ilçesi sınırları içinde yer alan iki orta eğitim kurumunda konuya ilişkin bir sunu ve anket uygulaması yapılmıştır. Bu okullar Gökova Adile Mermerci Çok Programlı Anadolu Lisesi ve Hüseyin Ercan Ermaş Mermer Anadolu Lisesi olup ankete her okuldan sırası ile 129 ve 89 olmak üzere toplam 218 öğrenci katılmıştır.

Sunuda çevre ve yelken turizmi konularında ilgi çekme ve bir miktar farkındalık oluşturarak anket soruları için konsantrasyon ve hazırlık yapılması hedeflenmiştir. On sorudan oluşan anket soruları üç grup altında toplanmaktadır. Birinci grupta yer alan 5 soru ile katılımcıların Dünya, Türkiye ve bölgedeki çevre konusuna ilişkin düşünceleri sorgulanmıştır. İkinci gruptaki iki soru öğrencilerin yaşadıkları bölge hakkında ekonomik algıları ve değerlendirmeleri ölçülmeye çalışılmıştır. Üçüncü gruptaki 3 soruda ise yelkenin cazibesi ve projede yer alma konularındaki yaklaşımlarının belirlenmesi hedeflenmektedir.

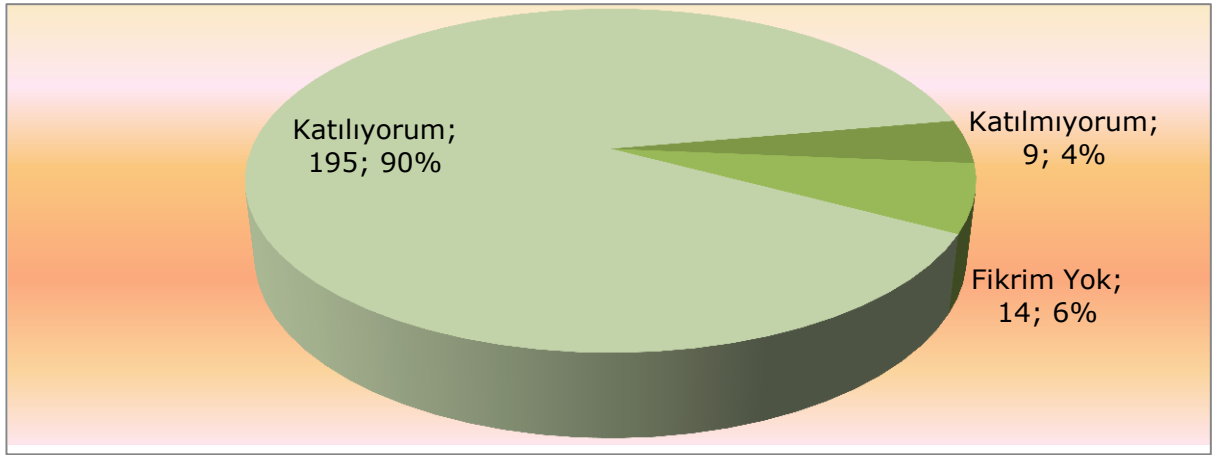
"Çevre Algısı", " Bölge Ekonomi Algısı" ve "Yelken Algısı" ve "Projeye Katılım İsteği" başlıkları altında 4 grup olarak tüm anket sorularına cevaplar aşağıda grafiksel olarak özetlenmektedir. Anket cevapları 5 seçenekli Likert ölçeği olarak hazırlanmış olmakla birlikte ilk 9 soru için cevaplar Katılmıyorum, Fikrim Yok ve Katılıyorum şeklinde birleştirilerek üçlü grupta ile değerlendirilmiştir. 10. soru projeye katılım isteği 5 seçenekli olarak bırakılarak değerlendirilmiş ve birleştirilmemiştir.

3.3.1.1 Çevre Algısı

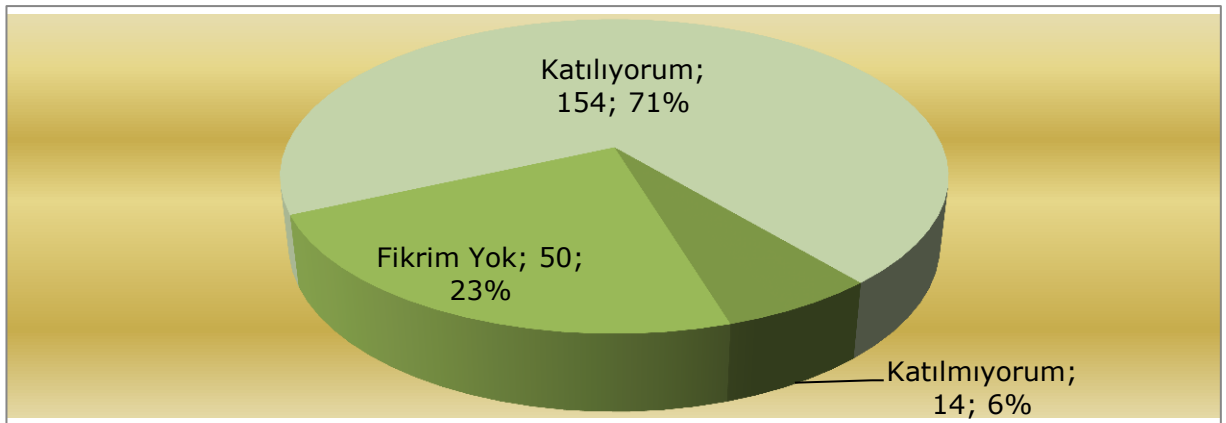
İlk iki soruda dünyada ve Türkiye'de çevre sorununun olup olmadığı konusunda algıları sorgulanmış olup öğrencileri % 90 oranında çevre sorunu yaşanmakta olduğu yönünde görüş bildirmişlerdir. Her iki soru için de fikrim yok diyenle sadece % 6 olmuştur. Kendi çevre duyarlılıkları ve sunu sonrası çevre duyarlılıklarında artış olup olmadığına ilişkin 3. ve 4. sorularda % 71-72 oranında duyarlı oldukları ve sununun bu duyarlılığı artırdığını belirtmişlerdir. Bölgedeki çevreye özen gösterilmesinin sorgulandığı 5 soruda ise cevaplar diğer sorulara verilenden oldukça farklı olarak verilmiştir. Turizm açısından önemli olan bölgede çevreye yeterince önem verildiğini düşünenlerin oranı % 43, verilmediğine inananların oranı %22 ve fikri olmayanların oranı ise % 35 olarak ortaya çıkmaktadır. Genel olarak çevre konusunda anket sonuçları değerlendirildiğinde, bölgede çevreye duyarlı bir orta öğretim gençliği olduğu görülmektedir. Uygulanması durumunda gençlerin projede yer almaları için sağlam bir çevre bilincine sahip oldukları değerlendirilmektedir.



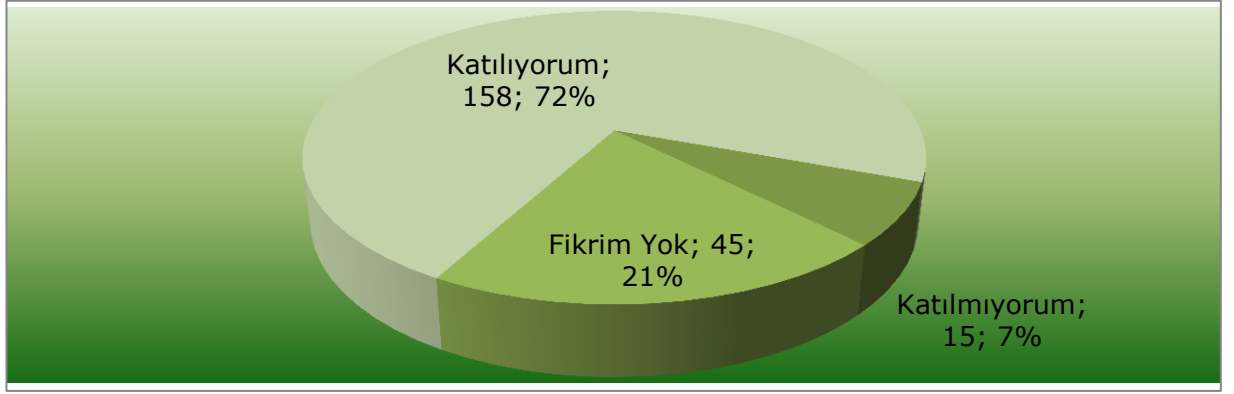
Şekil 4: Soru 1- Dünyada ciddi bir çevre sorunu vardır. Çevremizi her geçen gün kaybediyoruz.



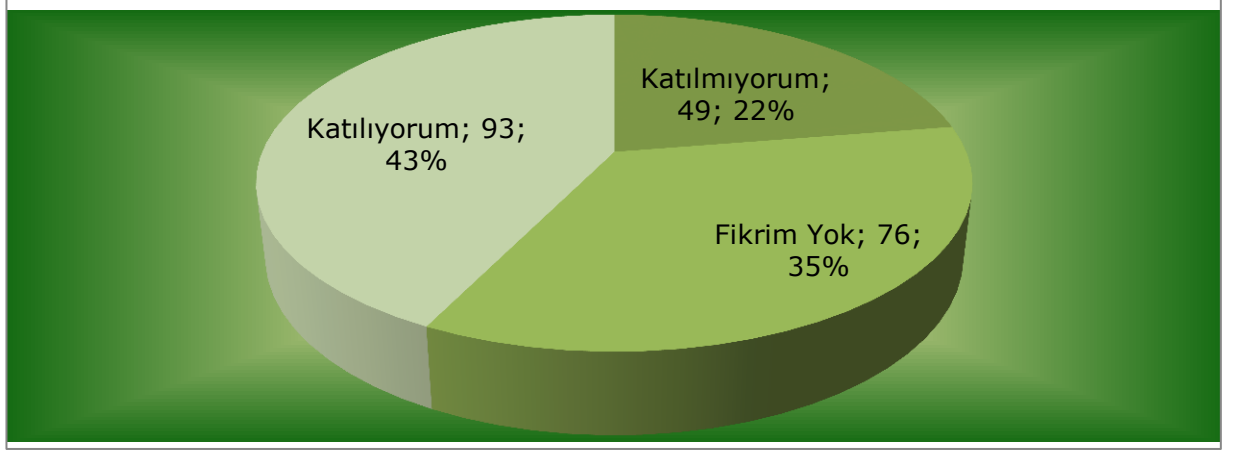
Şekil 5: Soru 2- Türkiye’de ciddi bir çevre sorunu vardır. Çevreye yeterince özen gösterilmiyor



Şekil 6: Soru 3 - Ben çevre konusunda yeterince duyarlı davranıyorum.



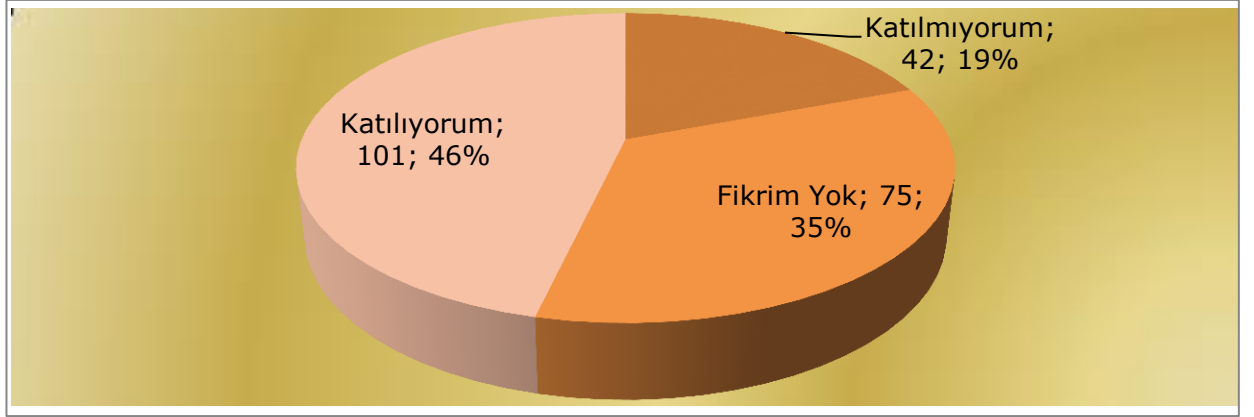
Şekil 7: Soru 4 - Bu sunu sonrasında çevre konusunda duyarlılığımın daha da arttığını hissediyorum.



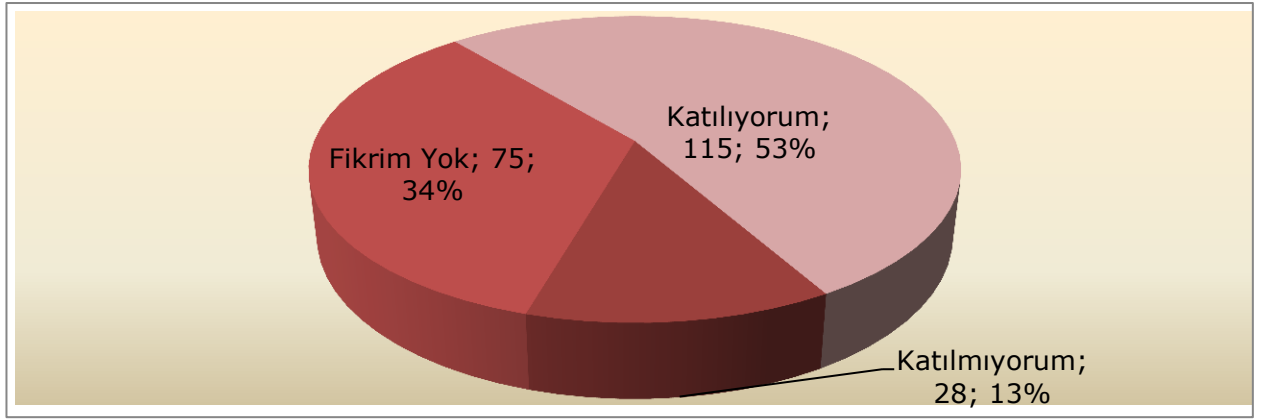
Şekil 8: Soru 5 - Türkiye’de turizm açısından çok önemli olan bölgemizde çevrenin yeterince gözetildiğine inanıyorum.

3.3.1.2 Bölge Ekonomi Algısı

Altıncı ve yedinci sorularda bölgede bulunmaktan dolayı ekonomik rahatsızlık hissedip hissetmedikleri ölçülmeye çalışılmıştır. Bölgenin yerel halkının turizmden yeterince pay alıp almadıklarına, ve bölgenin sunduğu olanakların kendi yaşam beklentilerine ne kadar karşılar nitelikte olduğuna ilişkin soruların her ikisinde de olumsuz cevaplar %19 ve % 13 olarak oldukça düşük olarak ortaya çıkmıştır. Proje açısından bu gençlerin bölgelerinde olmaktan mutlu ve bölgelerini sevdiğini sonucu çıkmaktadır. Bu iki soruda karşılaşılan % 35 civarındaki "Fikrim Yok" cevabı da olumlu olarak değerlendirilmektedir.



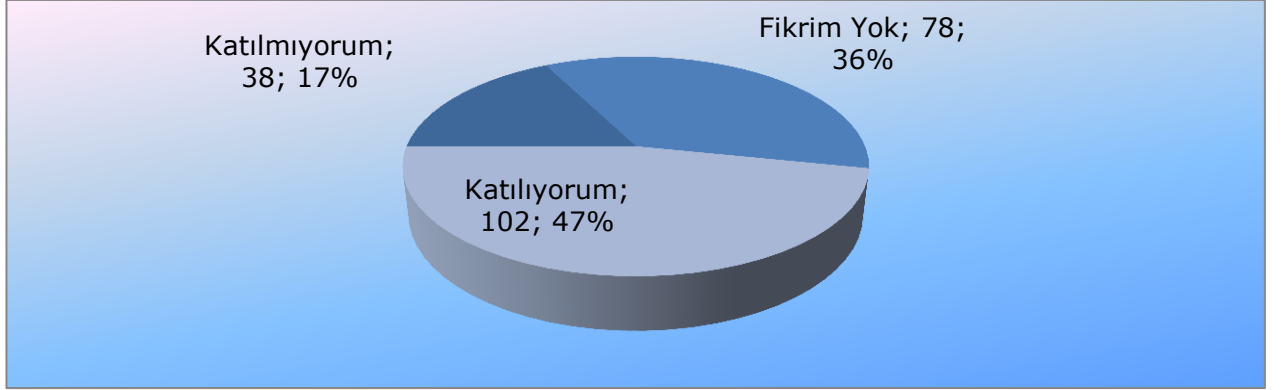
Şekil 9: Soru 6 - Bölgemizin yerel halkı turizmden yeterince pay almaktadır.



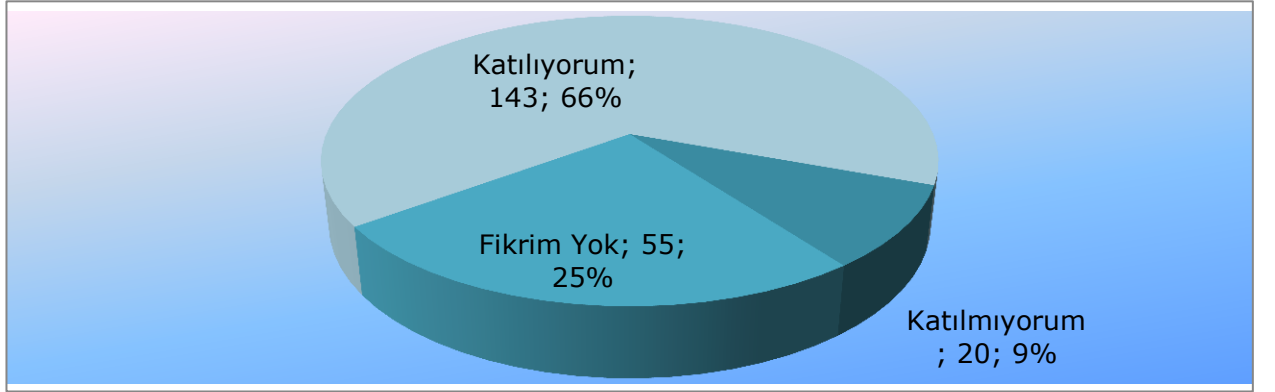
Şekil 10: Soru 7 - Okulum bittikten sonra bölgenin bana sunduğu olanakların yaşam beklentilerimi karşılayacak nitelikte olduğunu düşünüyorum.

3.3.1.3 Yelken Algısı

Son olarak 3 soruda proje konusu yelken turizmine yönelik ilgileri ve projede yer alma istekleri değerlendirilmektedir. Yelkenin herkes tarafından merak edilen, sevilen ve istenen bir faaliyettir sorusuna oldukça yüksek oranda (%47) "Katılıyorum" cevabı yanı sıra yine oldukça yüksek oranda (%36) "Fikrim Yok" cevabı verilmiştir. Bu durum denize bu kadar yakın olan bir bölgede bile yelkenin az tanındığının bir işareti olarak değerlendirilmektedir. Projenin bölge halkına ve çevreye katkısı olacaktır sorusuna ise %66 oranında olumlu, %20 oranında olumsuz cevap verilmiştir. Bu soruda "Fikrim Yok" cevabı %25dir.



Şekil 11: Soru 8 - Yelken herkes tarafından merak edilen, sevilen ve istenen bir faaliyettir.

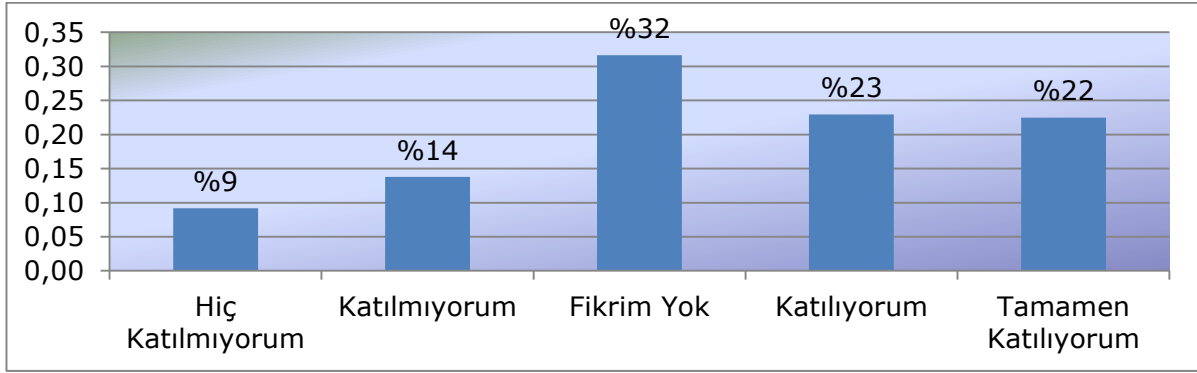


Şekil 12: Soru 9 -Yelken projesinin bana, bölge halkına ve çevreye katkısı olacaktır.

3.3.1.4 Projeye Katılım İsteği

Ankete katılan lise öğrencilerinin projede yer alma istek seviyesini ölçmek için 10. soru "Projede görev almak isterim ve bunun için çok çalışabilirim." şeklinde sorulmuştur. Verilen cevaplar arasında çok istediğini ve istediğini belirten seçenekler %22 ve %23 olmak üzere toplamda % 45 olarak ortaya çıkmıştır. fikrim yok diyenler %31 ve istemeyenler toplamda % 23 oranındadırlar.

Bu cevaplara ve sunu sırasında gösterilen ilgi birlikte değerlendirildiğinde yelkenin bölgede çok tanınmamasına rağmen proje işgücü açısından bölge gençlerinin gerek motivasyon gerekse sayı olarak fazlasıyla yeterli olacağı görülmektedir.



Şekil 13: Soru 10 - Projede görev almak isterim ve bunun için çok çalışabilirim.

3.3.2 Eğitim İhtiyacı

Projede, yelken kullanmayı bilmeyen veya az bilen ziyaretçilerin yelken yapabilmesi için yelken seyir yardımcısı olarak görev yapacak olan bölge gençlerinin yelken ve denizcilik konularında en üst düzeyde eğitim almaları ve beceri geliştirmeleri gerekmektedir. Ülkemizde bu bilgi ve beceri kapsamında iki farklı ama ilişkili eğitim ve belgelendirme sistemi bulunmaktadır. Bunlar UDHB tarafından uygulanan Amatör Denizci Belgesi (ADB) belgelendirmesi ve Türkiye Yelken Federasyonu tarafından denetlenen Türkiye Ulusal Yelken Eğitim Programıdır (TUYEP). Bu boyutlarda teknelerin kullanımı normal olarak belge gereksinimi olmamasına rağmen projede görev alacak kişilerin her iki sistemin becerilerini de en üst düzeyde kazanmış olması hedeflenmelidir. Proje kapsamı bir yelken okulu veya yelken eğitimini değil herkese yelken fırsatı ve olanağı sağlamayı içermektedir. Bu nedenle belirlenmiş olan çerçeve içinde ziyaretçilerine eğitim vererek bir sertifika verilmesi mevcut haliyle hedeflenmemektedir.

3.3.2.1 ADB Belgelendirmesi

ADB belgelendirmesi bir "özel" teknenin ticari amaç dışında kullanılmasına olanak sağlayan bir belgedir. Proje kapsamı kullanımla mevzuat açısından ilişkili olmamasına rağmen belge kapsamında alınan eğitimlerde yer alan konuların önemi nedeniyle projede görev alacakların bu bilgilerin tümüne ileri düzeyde sahip olması gerekli görülmektedir. Projede görev almanın bir ön şartı olarak ele alınmalıdır. Belgenin alınması yeterli olmayıp bu müfredat içindeki özellikle projeye ilişkin bilgilerin sahip olduğuna emin olunacak önlemlerin sürekli olarak alınması yararlı olacaktır. ADB alınması sırasında

UDHB bünyesinde kurulmuş olan Uzaktan eğitim portalı Amatör Denizci Eğitim Sistemi (ADES) üzerinde çevrim içi bir eğitim alındıktan ve bu eğitim başarı ile tamamlandıktan sonra sınav ve belge için başvuru yapılabilir. Eğitim Müfredatı özet olarak seyir, denizde çatışmayı önleme kuralları, gemicilik ve tekne kullanma, meteoroloji, denizde güvenlik ve denizde haberleşme, ilk yardım, deniz hukuku ve uluslararası sözleşmeler, tekne, motor ve elektrik bilgisi gibi konuları içermektedir. Bilgilerin proje kapsamında değerlendirilebilmesi için kaynak kitap olarak ADF tarafından yayınlanmış olan Amatör Denizci El Kitabının kullanılması şiddetle önerilir.

3.3.2.2 TUYEP Yelken Eğitimi

TYF – ISAF işbirliği ile oluşturulmuş, Milli Eğitim Bakanlığı tarafından onaylı Türkiye Ulusal Yelken Eğitim Programıdır. TYF tarafından yetkilendirme ve denetleme yapılmaktadır. Bu sistem içinde verilen belgelerin uluslararası geçerliği vardır. Proje kapsamı içinde TUYEP belge gerekliliği rasyonelize edilememekle birlikte müfredat kapsamındaki bilgilerin proje personeline bulunduğundan emin olunması gereklidir. Müfredat özetle şu becerileri kapsamaktadır: Teknenin tanınması, yelkenlinin kısımları, yelken çalışma prensibi, güvenlik ekipmanları, yelken ve armalar, teknenin suya indirilmesi ve sudan çıkarılması, tekne donatma, tekne toplama, meteoroloji, gel-git ve akıntılar, yelken trimleri, seyir tipleri, gemici bağları, yanaşma ve ayrılma, yol hakkı ve çatışmayı önleme kuralları, tekne temizliği, tekne yedekleme, batık tekneyi düzeltme, gemi trafiği, demirleme, navigasyon, harita okuma, gece seyri vs. Eğitim programı 3+3+4 gün olmak üzere toplam 12 günlük üç kademeli standart bir eğitim olarak uygulanmaktadır. Seyir yardımcısı olarak görev yapacak personelin bir TUYEP D4 belgeli eğitmen ile birlikte en az 30 gün çalışmasının gerekli olacağı düşünülmektedir. .

3.4 Coğrafi Şartlar

3.4.1 İklim

Ula ilçesinde iklim tipik olarak Akdeniz iklimidir. Projenin muhtemel uygulama bölgesi Gökova körfezinin doğu ucundaki Ula ilçe sınırları içinde sıcaklıklar ve yağış dağılımları yelken yapmaya tümüyle elverişlidir. Her yıl TYF bünyesinde yapılan yarı yıl kupası yarışları uzunca bir süre daha elverişsiz koşullarda ve 7-15 yaş çocukları da kapsayan Optimist sınıfı dahil Bodrumda başarı ile yapılmıştır. Bununla birlikte turistik yelken

açısından ziyaretçilerin muhtemelen yeterli kıyafetleri olmayacağından başlangıçta Ocak ve Şubat aylarında ara verilmesi gerekebilecektir. Başlangıç aşaması sonrasında tekne tiplerinin çeşitlendirilmesi ile tüm yıl yelken turizminin aktif olması mümkündür.

3.4.2 Deniz Kıyı Yapısı

Projenin kıyı ile ilişkisi teknelerin ve ziyaretçilerin proje alanına ulaşmaları, teknelerin kıyıya alınıp denize indirilmesi, kıyıda ve denizde konuşlanması, teknelerde küçük onarımların ve temizliğin yapılması, yelkencilerin teknelere binip inmesi için yanaşma ve ayrılma, tekne malzemelerinin korunup muhafaza edilmesi, proje personelinin ve yelken kullanıcılarının yağmur, güneş, soğuk ve rüzgardan gibi hava şartlarından korunması, yerleşim yerinden uzak olduğunda proje personeli ve ziyaretçilerin yeme içme ihtiyaçlarının karşılanması çerçevesindedir.

Projede başlangıç aşamasında 5 metre boyunda yaklaşık 1.8 metre eninde teknelerin kullanımının uygun olacağı düşünülmektedir. Bu boyutlarda teknelerin yelken direği yaklaşık 6 m ve salma derinliği 1 m civarındadır. Teknelerin kıyıya çekilmesi için trailer üzerindeki boyutu yaklaşık 7mx2m olarak kabul edilebilir.

Bu kabuller sonucunda projenin kıyı ve deniz gereksinimi denize iniş rampası, yüzer veya ahşap iskele, rampa ve iskeleye değişik hava koşullarında güvenli yaklaşma su derinliği ve mesafesi, malzemeler tekneler için yaklaşık 40x7x2m=560m² park alanı, (direkler, salmalar, dümenler, yelkenler, makaralar, halatlar, el aletleri gibi) malzemelerin muhafazası ve küçük onarımlar için yaklaşık 50m² kapalı alan, ziyaretçiler ve personel için yaklaşık 50 m² açık ve 50 m² yaşam alanı olarak tanımlanabilmektedir. Gerçek ihtiyaçlar koşulların netleşmeye başlayıp detaylı projelendirilme aşamasında ortaya koyulabilecektir.



Şekil 14: Ula kıyı yapısı

Ula ilçesi sınırları içinde yaklaşık 7 km (4 mil) kıyı çizgisi bulunmaktadır. Bu kıyının doğusu sığlık, kuzey ve güneyi ise genellikle yüksek kayalık ve derin deniz şeklindedir. Projenin kıyı ile ilişkisinin kurulabilmesi değişik kıyı yapıları için değişik çözümlerin üretilip uygulanması gerekmektedir. Denizin sığ olduğu durumlarda teknelerin kıyıya emniyetle alınabilmesi ve denize indirilebilmesi için denizin derinleştirilmesi bir çözüm olurken yüksek kayalık kıyılarda eğimli yüzer rampalar kullanılabilir. Teknelerin denize konuşlandırılması amacıyla denizde tonoz bulundurulması iskelenin sınırlı olduğu durumlar için uygulanan çözümlerdendir.

Projenin konuşlanması ile ilişkili bir diğer unsur da proje mahalline yelken turizmi kullanıcılarının, proje personelinin ve teknelerin ulaşımı için yol durumudur. Yerleşim yerlerine yakın ve ulaşımın kolay olduğu konumlar ile bunun tersi konumlarda projelendirme yaklaşımları farklı olacaktır.

3.4.3 Rüzgar

Söz konusu yelken olduğunda rüzgar en önemli unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Uygun rüzgar yoksa yelken de yoktur. Proje de başlangıç aşamasında gezi tekneleri yönetmeliği tanımına göre C kategori tekneler kullanılması uygun görülmektedir. Bu kategori kıyı

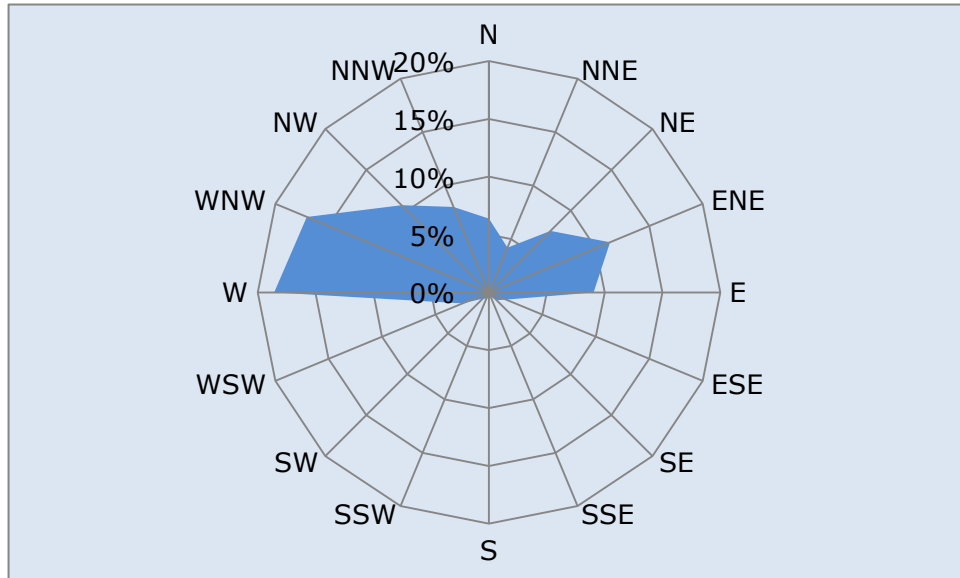
teknesi olarak nitelendirilmekte ve 6 Bofor deniz durumuna kadar kullanılmak üzere tasarımılanmışlardır. 6 Bofor deniz skalası maksimum 27 Knot rüzgara karşılık gelmektedir. Yelkene yeni başlayanlar ve az deneyimliler için 3-10 Knot rüzgar keyif verici rüzgar olarak düşünülebilir. Deneyimli ve adrenalini tutkunları için ise 10-25 knot rüzgar tatmin edici olmaktadır.

Akyaka meteoroloji istasyonu son üç yıl ölçümlerine göre bölgedeki günlük en yüksek rüzgar değerlerinin aylık ortalaması 12 ile 17 Knot arasında değişmektedir (Muğla Meteoroloji Müdürlüğü, 2017).

Aylar	Oca.	Şub.	Mar.	Nis.	May.	Haz.	Tem.	Ağu.	Eyl.	Eki.	Kas.	Ara.
Rüzgar Hızı (Knot)	14	14	16	16	15	17	15	16	17	15	12	13

Tablo 2: Akyaka günlük en yüksek rüzgar hızı aylık ortalama(3 yıllık veri)

Bu verilere göre, bölgenin rüzgarı, yılın büyük bir kısmında, rüzgar tahminlerinin takip edilmesi ve küçük bir planlama ile her seviyeden yelkencinin keyifle yelken yapmasına uygun olacağı değerlendirilmektedir.



Şekil 15: Akyaka Yıllık Ortalama Rüzgar dağılımı

Gökova hakim rüzgarının doğu - Batı yönünde yoğunlaştığı görülmektedir. son üç yılın günlük ortalama rüzgar yönleri ortalamasına göre rüzgar yaklaşık % 50 ihtimalle batı yönlü olarak körfezden gelmektedir (Muğla Meteoroloji Müdürlüğü, 2017). Bu dağılım doğu -batı yönünde Orsa-Pupa, diğer yönlerde apaz seyrinde yelken olanağı sağlayacaktır.

3.5 Tekneler ve Üretim

Proje herkese yelken yapma olanağı yaratma projesi olarak kurgulanmaktadır. Küçük ve sportif tekneler yurdun değişik kesimlerinde kurulmuş olan yelken kulüpleri vasıtası ile olması gereken sayıya ulaşmasa da kullanılabilir. Daha büyük olan yat sınıfı ise ülkemizde oldukça gelişmiş olan marina ve mavi yolculuk / charter şirketleri ile ulaşılabilir durumdadır. Her iki grup ta sınırlı sayıda hedef kitleye hitap etmektedir. Deniz ve yelkenden keyif alarak bu faaliyeti yapacak çok büyük bir kitle için yelkeni ulaşılabilir kılabacak bir sistem bulunmamaktadır. Bu sistemin ana unsurlarından birisi bu amaçla kullanılacak yelkenli teknelerin ulaşılabilir bir noktada ve ulaşılabilir maliyetle hizmete sunulmasıdır. Projede ulaşılabilir nokta olarak Ula kıyıları önerilmekte ve nedenleri bu raporun bütününde irdelenmektedir. Ulaşılabilir maliyet açısından da 2-4 kişilik, hareketli salmalı, kategori C ahşap tekne tipleri gerçekçi görülmektedir. Bu tip teknelerin seçilmesinin bir diğer nedeni de bölge kaynakları ile kolaylıkla üretilebilir olmalarıdır.

3.5.1 Tekne tipleri

Projeye uygun tekne tiplerinin belirlenebilmesi için gerçekçi kriterlerin tanımlanması yararlı olacaktır. Kriterlerin belirlenmesi sırasında bunların başlangıç kriterleri olacağı ve projenin uygulanması sürecinde yeni genişleme alanlarının eklenebileceği göz önünde tutulmalıdır. Başlangıç aşaması tekne seçim kriterleri aşağıda maddeler halinde verilmektedir. Diğer parametreler projelendirme aşamasının kararları olacaktır.

3.5.1.1 Tekne Kategorisi

Tekne kategorisi özellikle kullanılacak bölgenin deniz durumu (Bofor skalası) özellikleri ile teknenin kullanım alan genişliğine bağlı olarak belirlenmelidir. Kullanım alan genişliği teknenin en uzak ne kadar mesafeye gideceğini tanımlama amacıyla kullanılmış olup

dolaylı olarak karşılaşılabilecek deniz durumlarını tahmin etme amaçlıdır. Projede kullanılacak tekneler başlangıç aşamasında Gökova körfezinin Ula kıyılarında en uzak 10 mil içinde kullanılması hedeflenmektedir. Bu alanda C kategori sınırı olan 6 Bofor deniz durumunun kontrol edilemez şekilde aşılması olasılığı oldukça düşük olup parkur tanımlamaları, kurtarma botu gözetimi ve hava durumu takipleri gibi önlemlerle bu olasılık kolaylıkla kontrol altında tutulabilecektir. Tekne kategorisinin yükselmesi (B veya A olması) teknenin yapım ve ölçüm standartları ile CE belgelendirme usullerini ağırlaştırdığından maliyetleri artırmaktadır. Kullanılmayacak bir özellik için maliyet yüklenmek akılcı görülmemektedir.

3.5.1.2 Tekne Üretim Malzemesi

Tekne üretim malzemeleri olarak ahşap, fiber, alüminyum ve çelik kullanılmaktadır. Proje kapsamı tekne boyutlarında en yaygın ahşap, fiber ve giderek azalmakla birlikte alüminyum kullanılmaktadır. Bölgedeki ahşap işçiliğinin gelenekselliği ve yaygınlığı, ahşabın çevre kirliliği yaratmaması, teknelerin bölgede üretilebilirliği ve dolayısı ile bakımlarının kolaylıkla yapılması gibi nedenlerle teknelerin ahşap malzemeden yapılması uygun görülmektedir. Bunun yanında ahşap teknelerin nostaljik, estetik, kültürel, turistik ve sempatik avantajları bölgede ilerisi için yeni olanakların ve faaliyetlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlayacağı düşünülmektedir. Örneğin projenin uygulanmaya başlanmasından sonra geliştirme alanı olarak tarihi ve nostaljik değerleri nedeniyle 12 kadem dingi, tirhandil ve benzeri uluslararası yüksek prestijli teknelere dayalı organizasyonlar marka değeri yüksek projelerin uygulanmasına olanak sağlayabilecektir.

3.5.1.3 Tekne Yolcu Kapasitesi

11 ulaştırma şurası sonuç raporunda 2023 yılına kadar ADB belgeli kişi sayısının 1 milyona çıkarılması (yaklaşık 6 kat artış) ve 75 kişiye bir tekne hedefleri belirtilmektedir. Bu hedefler Devlet politikası olarak amatör denizciliğin destekleneceği anlamına gelmektedir. Ülkede spor amaçlı yelken faaliyetine katılan sınırlı sayıda olmakla birlikte bir kitle mevcuttur. Yat boyutunda teknelere ulaşım da oldukça gelişmiş olmakla birlikte ülke çapında yaygınlığa ulaşması sınırlı görünmektedir. Amatör denizcilik ve yelkencilik faaliyetleri tüm aile fertleri ile yapıldığında kalıcı olmaktadır. İkinci olarak bir eğlence ve hobi faaliyeti olarak yelkenin küçük gruplarla yapılması alınan haz miktarını ve tekrarlanma olasılığını artırmaktadır. Bu nedenlerle projede 4 kişiye kadar kapasitesi olan

teknelerin kullanılması uygun görülmektedir. Bu tekneler daha az kişi ile de kullanılabilir. Tekne boyutunun büyütülmesi tek kişi kullanımını önleme, daha büyük ve ağır teknelerin işletme zorlukları ve uygulanacak mevzuatın ağırlaşması nedenleri ile optimum olmayacağı düşünülmektedir. 4 kişilik tekneler " Arkadaşlarla yelkene gidiyoruz" veya "ailecek yelkene gidiyoruz" sloganlarına uygun bulunmaktadır.

3.5.1.4 Tekne Boyu

Tekne boyunun büyümesi teknenin büyümesi, ağırlığının artmasına, yüksek havalarda kullanımı için daha fazla kişinin gerekmesine ve uygulanacak mevzuatın çoğalmasına neden olmaktadır. Daha büyük tekne daha fazla maliyet ve konuşlanma alanı demektir. Daha ağır tekne karaya alma ve denize indirmede daha fazla kişi gerektirmektedir. Daha fazla mevzuat daha fazla işlem ve işgücü ihtiyacı anlamına gelmektedir. Kullanımı için daha fazla kişi gereksinimi teknelerin kullanım yaygınlığına sınırlama getirecektir. Tüm bu nedenler sonucunda 4 kişilik kapasiteyi sağlayan 5 m altı tekne boyu en uygun seçim olarak ortaya çıkmaktadır.

3.5.1.5 Tekne Bakımı

Tekne seçimi sırasında göz önünde bulundurulması gereken bir diğer kriter de bakım maliyet ve kolaylığıdır. Bakımı etkileyen faktörlerden birisi tekne malzemesi olup ahşap tekne seçimi ile gerek işleme kolaylığı gerekse bölgede üretim avantajı nedenleri ile büyük ölçüde göz önüne alınmıştır. Bakımla ilişkili olabilecek arma donanımı, tasarım detayları, trailer gibi diğer konulara dikkat etmek yararlı olacaktır.

3.5.1.6 Tekne Ağırlığı

Bu boyutlardaki teknelerin sık sık denize indirilip karaya alınması gerekmektedir. Neredeyse her gün tekrarlanabilecek bu işlemlerin kolaylıkla ve daha az kişi ile yapılabilmesi önemli bir özelliktir. Ayrıca daha ağır tekne daha fazla malzeme ve daha fazla maliyet anlamına gelmektedir. Diğer taraftan ağırlığın azalması tekne sağlamlığında zafiyete de neden olabilmektedir. Denizde sağlamlık güvenlik anlamındadır. Tüm bu tartışmalar esas olarak tasarımın iyiliğinin bir göstergesidir. Mevcut tasarımlar göz önüne alındığında, projede 180 kg civarı bir modelin uygun olacağı düşünülmektedir.

3.5.1.7 Motor Takılabilirlik

Projenin başlangıç teknelerinde tekne tasarımının motor takmaya uygun olması önemli bir özellik olarak görülmektedir. Normal kullanım konsepti olarak motorsuz kullanım kabul edilmekle birlikte gerektiğinde motor takılabilmesi bazı durumlarda kullanım kolaylığı ve başka amaçlarla kullanım olanağı sağlayacaktır. Motor takılabilmesi teknenin arkasının düz olmasını gerektirmekte ve bu durum da aynı boy teknede daha fazla insan kapasitesine neden olmaktadır.

3.5.2 Tekne üretimi

Ula ilçesi yakın çevresi Özellikle Marmaris, Bodrum, Bozburun, Selimiye ve Turgut ahşap tekne üretiminde dünya ölçeğinde gelişmiş durumdadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi, Mayıs, 2014). Bu bölge tersaneleri talebi olan, genellikle belirli bir boyun üstünde imalat yapmaktadır. Ula ilçe sınırları içinde bir adet CE belgelendirmesi yapabilen ve yine nispeten büyük tekne imal eden işletme bulunmaktadır. Bu işletme bünyesinde bulundurduğu mimar ve gemi inşa mühendisleri ile sadece imalat değil aynı zamanda tasarım yeteneğine de sahiptir. Ula Esnaf ve Sanatkarlar Odası WEB sayfasında yer alan bilgilere göre ilçe sınırları içinde odaya kayıtlı 48 adet marangozhane bulunmaktadır. Bölge ahşap işçiliği için yeterli altyapıya sahip durumda olup proje konusu olabilecek tipteki teknelerin üretiminde sorun beklenmemektedir.

Proje başlangıç tekneleri projelendirme aşamasında seçilecek mevcut bir plana uygun olarak üretilmesi yararlı görülmektedir. Dünyada proje kriterlerine uygun ülkemizde de amatör veya ticari olarak denenmiş, ücretli veya ücretsiz olarak temin edilebilecek, pek çok plan mevcut olup ulaşılabilir durumdadır.

Proje uygulama aşamasında ilk olarak 20 ve kısa zamanda 20 daha olmak üzere başlangıç tekne sayısının 40 olarak hedeflenmesinin gerçekçi olduğu düşünülmektedir. Bu teknelerin ilçede CE belgelendirmesi dahil olarak bölgede üretilmesi için bu üretimi yeni yapacak kişilerin plan okuma, tekne üretim teknikleri ve CE belgelendirmesi ve standartlara uygunluk ölçümleri konularında eğitilmeleri ve desteklenmeleri gerekecektir.

3.6 Mevzuat

Projenin gerekleştirmi pek çok kamu kurumunun mevzuatıyla doğrudan ve dolaylı olarak ilgili bulunmaktadır. Bu mevzuattan en kritik olanlar T. C. evre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı mevzuatlarıdır ((Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, tarih yok).

3.6.1 T. C. evre ve Şehircilik Bakanlığı ilgili Mevzuatı

Proje uygulama bölgesi neredeyse tamamen denetim ve koruma altında olup özel evre Koruma Bölgesi statüsündedir. Proje ayrıca faaliyet alanı olarak kıyı kullanımı gerektirmektedir. Projeye ilişkin ne çıkan ÇŞB ilgili mevzuatı aşağıda listelenmektedir:

- 2872 sayılı evre Kanunu
- 3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 383 Sayılı zel evre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair KHK
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Tabiat Varlıkları ve Doğal Sit Alanları ile özel evre Koruma Bölgelerinde Bulunan Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Yerlerin İdaresi Hakkında Yönetmelik
- Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik
- Gökova zel evre Koruma Bölgesi Kadın Azmağı ve vresinin Koruma - Kullanma Usul ve Esasları

3.6.2 T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İlgili Mevzuatı

Projenin UDHB mevzuatı tekne imalatı, teknelerin kaydı, teknelerin kullanımı konuları ile ilişkilidir. Bu mevzuat çerçevesinde zet olarak proje teknelerin CE belgelendirilmesi, teknelerin Liman Başkanlığına kaydı ve kullanımına ilişkin konular düzenlenmektedir. İlgili belli başlı mevzuat aşağıdakilerden oluşmaktadır:

- 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK
- Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
- Gezi Tekneleri Yönetmeliği
- Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği
- Özel Teknelerin Donatımı ve Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik

3.6.3 T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İlgili Mevzuatı

T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı mevzuatı genel olarak bölgede yelkenli tekne kullanım hizmetinin sunulması ile ilişkili alanları düzenlemektedir. Bu mevzuatın önem arz edenleri aşağıda listelenmektedir:

- 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu
- Deniz Turizmi Yönetmeliği
- Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği
- Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği
- Su Üstü Sporları ile ilgili Güvenlik Kuralları Genelgesi

Bu mevzuata ek olarak proje yelkenci eğitimi ve yarış düzenleme konularında TYF tüzük ve kuralları ile ilişkili olabilecektir.

4 KAYNAKÇA

Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, tarih yok [Çevrimiçi]
Available at: <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/>

DPT, 2004. *İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*. [Çevrimiçi]
Available at: <http://ekutup.dpt.gov.tr/bolgesel/gosterge/2004/ilce.pdf>

GEKA, 2013. *Güney Ege Bölgesinde Tarım ve Hayvancılık*. [Çevrimiçi]
Available at: http://geka.gov.tr/Dosyalar/o_19v5efjj5r471suva0q1o5hgs48.pdf

GEKA, 2015. *TR32 Bölgesi Bölge Planı 2014 - 2023*, s.l.: s.n.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi, Mayıs, 2014. *Marmaris Deniz Turizmi Envanter Çalışması*, s.l.: GEKA DFD Raporu.

TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015.
<http://www.ktbayatirimisletmeler.gov.tr/TR,9856/konaklama-istatistikleri.html>. [Çevrimiçi].

UDHB, 2013. *11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Raporu*, s.l.: s.n.

Bu Rapor T.C. Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın desteklediği 'Ula Herkes için Yelken' projesi kapsamında hazırlanmıştır. İçerik ile ilgili sorumluluk 'Gökova Kadın Çevre Kültür ve İşletme Kooperatifi'ne aittir ve T.C Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın görüşlerini yansıtmaz. Bu proje, T.C Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın 'Doğrudan Faaliyet Desteği' kapsamında finanse edilmiştir.'