

**ANTALYA İLİNDE YAT VE KRUVAZİYER TURİZMİNİN
EKONOMİK ETKİSİ**
Çetin POLAT¹, Fevzi BİTİKTAŞ²

ÖZET

Antalya ili sahip olduğu mavi bayraklı plaj ve marina sayısı ile gerek Türkiye'nin gerekse Dünya'nın en temiz denizsel çevreye sahip bölgelerinden biridir. Bu durum kültürel, doğal ve tarihi zenginliklerle birleşerek, Antalya turizmi için büyük bir potansiyel doğurmuştur. Her ne kadar Antalya ili turizmde son yıllarda ciddi başarılar elde etmiş olsa da deniz turizminin iki önemli çeşidi olan yat ve kruvaziyer turizminden hak ettiği payı alamadığı gözlemlenmektedir. Özellikle 2016 yılı itibariyle Türkiye destinasyonlarına yönelik artan güvenlik kaygısı, yat ve kruvaziyer limanlarına olan talebi keskin bir şekilde düşürmüştür. Diğer taraftan, yat ve kruvaziyer turizminin kırılğan yapısına rağmen, Antalya ilinin turizm olanaklarını çeşitlendirmek ve turizm gelirlerini arttırmak için yeni yat limanı ve kruvaziyer liman projeleri gündeme gelmiştir. Bu tür projelerin destinasyon bölgelerinde yaratacağı ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel etkilerin yatırım kararını vermeden önce kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu çalışmada yat ve kruvaziyer turizmin Antalya turizmine ekonomik açıdan etkisine odaklanılmıştır. Araştırma kapsamında mevcut yat ve kruvaziyer limanların kullanım kapasiteleri belirlenmiş ve bu limanlara gelen yolcu, gemi ve teknelerin Antalya turizm gelirlerine katkısı ortaya konulmuştur. Çalışmada ayrıca Antalya'da yapılması planlanan yat ve kruvaziyer liman projelerine yönelik güncel gelişmeler verilmiş ve gelecek beklentileri ekonomik boyutta değerlendirilerek sunulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Antalya, Kruvaziyer Turizm, Yat Turizmi.

1. GİRİŞ

Deniz turizmi kişilerin ikamet ettiği yerden uzak bir noktadaki denizsel çevreye ziyaret etmesini kapsayan ve eğlence ve dinlenme faaliyetlerini içeren bir turizm dalıdır. Dolayısıyla çok sayıda aktivite deniz turizmi kapsamında değerlendirilmektedir (Kozan vd., 2014: 116). Türkiye'de deniz turizmi denildiğinde başta kruvaziyer ve yat turizmi

¹ Öğr. Gör., Akdeniz Üniversitesi, Finike Meslek Yüksekokulu, Antalya
cetinpolat@akdeniz.edu.tr

² Araş.Gör., Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Balıkesir
fevzibitiktas@gmail.com

olmak üzere gulet, bareboat, günü birlik gezi tekneleri, dalış turizmi ve su üstü aktiviteler öne çıkmaktadır (Deniz Ticaret Odası Dergisi, 2017: 16).

Deniz turizminin, genel turizm gelirleri içinde önemli bir katkısı olduğu söylenebilmektedir. Türkiye'nin deniz turizm gelirine bakıldığında, 2016, 2017 ve 2018 yıllarında sırasıyla, \$ 3,4 milyar, \$ 3,2 milyar ve \$ 5,9 milyar olarak gerçekleşmiştir (DTO, 2019). Aynı dönemde genel turizm geliri ise 2016 yılında \$ 22,1 milyar, 2017 yılında \$ 26,3 milyar ve 2018 yılında \$ 29,5 milyar olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2017, 2018 ve 2019). Bu rakamlar dikkate alındığında deniz turizminin, Türkiye genel turizm faaliyet gelirlerinin ortalama %15-20'sini oluşturduğu söylenebilmektedir.

Deniz turizmi gelirlerinin bir ülkenin ekonomisine doğrudan ve dolaylı olmak üzere çeşitli etkileri bulunabilmektedir. Kruvaziyer turizmi açısından yolcu harcamaları (tur, eğlence ve alışveriş vb.), gemi operatörlerinin harcamaları (liman ücretleri ve acente hizmet bedelleri vb.) vergiler ve gemi adamlarının harcamaları bu gelirlerin doğrudan kaynağıdır (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 6). Yat turizmi açısından bakıldığında ise yolcu harcamaları ve liman ücretlerinin yanı sıra özellikle Antalya serbest bölgesinde yat inşası önemli bir gelir kapısı olarak görülmektedir. Bu çalışmada kruvaziyer ve yat turizminin yolcu harcamaları tarafına odaklanıldığından liman ve yat inşa gelirleri detaylandırılmayacaktır.

Turizm sektöründe günlük turist harcaması ortalama \$ 40 seviyesindeyken (konaklama hariç) deniz turizminde \$ 200-250 düzeyine çıkabilmektedir (Doğan, 2019). Bu durum destinasyon bölgesine göre oldukça farklılık gösterebilmektedir. Türkiye'de yıllar itibariyle turist harcamaları hemen hemen sabit kalsa da özellikle kruvaziyer turizmde turist sayısında dalgalanmalar yaşanabilmektedir. Örneğin, Türkiye, Mısır gibi Doğu Akdeniz ülkelerinde 2015/2016 dönemlerinde yaşanan terör saldırıları ve Yunanistan'daki ekonomik krizin de etkisiyle kruvaziyer rotasının, bu bölgeden, Uzak Doğu destinasyonlarına yönelmesine sebep olmuştur (Deniz Ticaret Odası Dergisi, 2017: 17). Bu dönemlerde Türkiye'de de artan güvenlik kaygısı kruvaziyer operatörlerinin Türkiye'yi rotalarından çıkarmasına neden olmuştur. Daha önce kruvaziyer yolcu konusunda büyük gelişme gösteren Antalya kruvaziyer limanında 2016 yılından itibaren çok şiddetli geri çekilmeler yaşanmıştır.

Bu çalışmada Türkiye'nin deniz turizmi gelirlerinde önemli bir yer edinen yat ve kruvaziyer turizmi Antalya ili kapsamında değerlendirilmiştir. Araştırmada ikincil veri kaynakları kullanılarak, Antalya Deniz Ticaret Odası (DTO) yetkilileri ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmede, yat limanları ve marinaların mevcut kapasite ve ekonomik etkileri, iskele, yat ve kruvaziyer liman projeleri ile kruvaziyer limanları hakkında güncel bilgi ve değerlendirmeler elde edilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde yat ve kruvaziyer turizmde

Antalya ilinin mevcut durumu ele alınmıştır. Üçüncü kısımda yat ve kruvaziyer turizminin bölgeye ekonomik etkisi tartışılmıştır. Bu kısımda ayrıca Antalya yat ve kruvaziyer liman projelerine yönelik güncel gelişmeler sunulmuştur. Çalışma sonuç ve tartışma bölümüyle tamamlanmıştır.

2. YAT VE KRUVAZİYER TURİZMİNDE ANTALYA’NIN YERİ

2.1. Yat Turizminde Antalya’nın Yeri

Türkiye’de, başlangıçta, küçük tekneler kullanılarak günübirlik ya da birkaç gün veya haftalık yatılı turları kapsayan yat turizmi, 1970 yılında Turban Turizm AŞ.’nin kurulması ile önemli gelişim göstermiştir. İlk faaliyete geçen marinalar Kuşadası, Bodrum ve Kemer’de olup, 1974 yılında Çeşme Altinyunus ilk özel sektör marinası olarak hizmete açılmıştır. Deniz turizminin uluslararası standartlara uygun hale gelmesi ve elde edilen gelirin artırılması için 2009 yılında hazırlanan Deniz Turizm Yönetmeliği ile uluslararası yat turizmine entegrasyon hızlanmıştır. Mart 2019 itibarıyla turizm işletmesi veya turizm yatırımı belgeli yat limanı, yat çekek yeri, rıhtım ve iskelelerin toplam adedi 41 olup, kapasitesi 16.212’dir (DTO, 2019). Ekonomik anlamda ulaşılması daha kolay görülen günübirlik gezi tekneçiliği (Paker vd., 2019: 2) ise Türkiye’de deniz turizmi faaliyetleri içerisindeki önemini halen korumaktadır.

Yat turizminde en çok Karayipler ve Akdeniz rotaları tercih edilmektedir. Tablo 1’de en çok tercih edilen yat turizm rotaları belirtilmektedir. Dünya üzerindeki yaklaşık 2,9 milyon yat bağlama yerinin 1,8 milyonu Kuzey Amerika’da iken, 600 bin civarı Akdeniz’dedir. Yatçılık endüstrisi Avrupa’da yıllık olarak 180.000’den fazla istihdam ve € 16 milyar civarında gelir sağlamaktadır (European Boating Industry, 2017). Bir milyon civarında yatın dolaştığı Akdeniz çanağında, Fransa, İtalya ve İspanya’da bulunan marinaların konaklama (kara ve deniz) kapasiteleri 500 binin üzerinde olup, Türkiye 83 (41’i Bakanlık belgeli) adet yat bağlama yeri ve 28.361 (balıkçı barınakları dahil) yat bağlama kapasitesi ile hizmet vermektedir (DTO, 2019). Yat bağlama kapasitesi bakımından Türkiye’nin Akdeniz çanağındaki payı %4,1 ve dünya çapındaki payı ise %0,5 düzeyindedir (İlgar, 2019: 594-611).

Akdeniz ülkelerindeki marina sayısında son zamanlarda dikkat çekici bir artış yaşanmaktadır. Tablo 2’de güncel marina sayıları ve kapasiteleri paylaşılmıştır. İtalya, marinalarındaki yat bağlama kapasitesini 200.000’e çıkarmak için yeni yatırımlar yapmaktadır (ADF, 2018). Hırvatistan 2015 yılında aldığı kararla yat bağlama kapasitesini, denizde

41.589 ve karada 13.086 adet olmak üzere 54.675'e ulaştırmayı planlamaktadır (Croatia Ministry of the Sea, 2018).

Yat turizminde rotalar açısından Türkiye'nin güneyi (Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Antalya) Akdeniz'de bulunan en önemli charter rotaları arasında yer almaktadır (Sarıışık ve diğerleri, 2011: 1014-1025). Diğer taraftan Ataköy Marina, İzmir Teos Marina, Setur Antalya, D-Marin Turgutreis, D-Marin Didim, Ece Saray Marina, Marmaris Yacht Marina, Bodrum Milita Marina, Yalıkavak Marina, D-Marin Göcek Marinaları, TYHA (The Yacht Harbour Association), ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) ve Royal Yachting Association tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisler olarak hizmet vermektedirler. Buna göre yalnızca bir marina olarak değerlendirilmeyen bu tesisler aynı zamanda, su sporları, bakım ve onarım yerleri, sosyal ve kültürel aktivite alanları ve alışveriş merkezleri ile "deniz tatil köyü" olarak da ifade edilmektedirler. Akdeniz'e kıyısı olan Avrupa ülkeleri ile kıyasladığımızda Fransa'da 14, Türkiye'de 10, İtalya'da 5, İspanya'da 3, Hırvatistan'da 2 ve Yunanistan'da 1 adet "5 Altın Çıpalı" marina bulunmaktadır (TYHA, 2019).

Tablo 1: Yat turizminde popüler rotalar ve sezonları

Bölge	Popüler Rotalar ve Sezonları
Kuzey Avrupa	Danimarka (Mayıs-Eylül), Norveç (Haziran-Ağustos), İsveç (Mayıs-Eylül), Birleşik Krallık (Mayıs-Eylül)
Batı Avrupa	Hollanda (Mayıs-Eylül), Fransa, Almanya (Nisan-Kasım)
Güney Avrupa	İspanya (Mayıs-Ekim), İtalya, Malta, Yunanistan, Hırvatistan (Nisan-Ekim)
Doğu Akdeniz	Türkiye-Kıbrıs-İsrail (Nisan-Ekim)
Asya Pasifik	Tayland ve Malezya (tüm yıl boyunca), Avustralya, Fiji, Tonga (tüm yıl boyunca), Yeni Zelanda (Aralık-Ocak)
Kuzey Amerika	Alaska ve Kanada (Haziran-Eylül)
Orta Amerika	Karayipler (Inagua, Abaco, Andros, Grand Bahamas, New Providence), Antil (Cuba, San Domingo, Haiti, Jamaica, Porto Rico, Guadeloupe, Martinique, Trinidad) ve Virjin Adaları (Kasım-Temmuz)
Güney Amerika	Rio de Janeiro (Aralık-Mart)
Afrika	Tunisia, The Canary Islands, Seychelles, Mauritius (tüm yıl boyunca)

Kaynak: Sevinç ve Güzel, 2017: 61-76

Tablo 2: Akdeniz ülkelerinde marina sayısı ve kapasiteleri

Ülke	Marina Sayısı	Kapasitesi	Kıyı Uzunluğu (km)	Ortalama Kapasite/ km
1 Fransa	370	230.000	6.316	36,4
2 İtalya	500	170.000	9.532	17,8
3 İspanya	360	130.000	6.882	18,9
4 Türkiye	41	19.380	8.333	2,32
5 Hırvatistan	55	17.350	8.032	2,2
6 Yunanistan	22	9.000	16.040	0,6

Kaynak: Economist, Erişim tarihi: 02.01.2020 ve Chen ve diğerleri, 2016: 42-49'dan derlenmiştir.

Ülkemiz limanlarına yurtdışından gelen yatların ticari ve özel olarak dağılımı Tablo 3'de belirtilmiştir. Burada ilk sırayı Muğla, ikinci sırayı Antalya almaktadır. Özellikle 2018 yılında, 2016 yılı ile kıyaslandığında %50'lik düşüş yaşanmıştır. Ülkemiz marinalarında doluluk oranı ise son yıllarda ortalama %60-65 düzeyine gerilemiştir.

Tablo 3: Ülkemiz yat limanlarına yurt dışından gelen yatların dağılımı

	2015			2016			2017			2018		
	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam
Yabancı	1 717	6 097	7 814	877	6 980	7 857	703	4 356	5 059	558	3 333	3 891
Türk	2 371	397	2 768	3 269	505	3 774	3 295	2 300	5 595	1 830	2 665	4 495
Toplam	4 088	6 494	10 582	4 146	7 485	11 631	3 998	6 656	10 654	2 388	5 998	8 386

Kaynak: KTB, 2018

Yabancı bayraklı yatların Türk karasularında dolaşımına imkân sağlayan Seyir İzin Belgesi (Transitlog) satışı 2014 yılında 40.350 adet iken, 2018 yılında 29.224'e gerilemiştir. Bu düşüşün nedenleri arasında, sözleşmesi sona eren yabancı bayraklı yatların, yatçıları ile birlikte yat limanlarından ayrılması ve yabancı bayrak altındaki Türklere ait yatların Türk bayrağını tercihi bulunmaktadır (DTO, 2019).

Tablo 4: Antalya ili yat limanı ve marina kapasitesi (DTO Antalya, 2020)

Adı	Deniz Kapasite	Kara Kapasite	Toplam Kapasite
Kalkan Belediye Yat Limanı	40		40
Kaş Belediye Yat Limanı	80		80
Setur Kaş Marina	400	150	550
Setur Finike Marina	310	150	460
G Marina Kemer	225	140	365
Setur Antalya Marina	235	150	385
Antalya Kaleiçi Yat Limanı	65		65
Alanya Marina	287	160	447
Side Yat Limanı	83		83
Toplam	1725	750	2475

Kaynak: DTO Antalya, 2020.

Ülkemizde en önemli yat turizm merkezleri Muğla ve Antalya’da bulunmaktadır. Tablo 4 dikkate alındığında, Antalya ilindeki yat bağlama kapasitesi, Kalkan belediye yat limanı, Kaş marina, Kaş Belediye yat limanı, Setur Finike marina, Kemer G marina, Setur Antalya marina, Kaleiçi yat limanı, Side yat limanı ve Alanya marinalarında 750 kara, 1.725 deniz ile birlikte toplamda 2.475 adet olarak belirtilmektedir. Bunlardan, deniz turizm tesisi olarak yurt dışından gelen yatlarla hizmet verebilenler, Kaş marina, Setur Finike marina, Kemer G marina, Setur Antalya marina ve Alanya marinadır. Bu marinalarda doluluk oranı yıl içinde ortalama %80 olup, yaz sezonunda tam kapasiteye ulaşabilmektedirler (Antalya DTO, 2020).

Tablo 5’de, Antalya’ya gelen yatların ilçeler bazında dağılımı belirtilmiştir. Burada Manavgat ilçesi için resmi olarak yat limanı Side’de bulunmakta olup, Manavgat merkezde güneybirlik yatların ırmak içinde konakladığı düzensiz alanlar mevcuttur.

Tablo 5: Antalya’ya gelen yatların ilçeler bazında dağılımı

Bayrak	Alanya	Finike	Kaş	Kemer	Merkez	Manavgat
Yabancı	1.265	355	1.914	130	4.413	173
Türk	564	454	2.194	186	2.689	233
Toplam	1.829	809	4.108	316	7.102	406

Kaynak: KTB, 2018.

2.2. Kruvaziyer Turizmde Antalya’nın Yeri

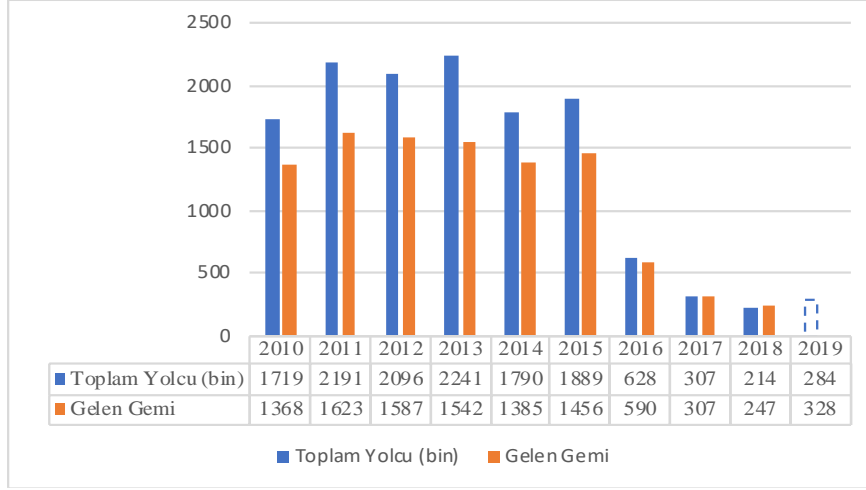
Kruvaziyer turizmi kısaca “deniz yoluyla çeşitli limanlara uğrayarak keyif amaçlı seyahat” olarak tanımlanmaktadır. Turizm faaliyetleri çerçevesinde yer alan deniz turizminin bir alt alanı olan kruvaziyer turizmde liman ziyaretleri, şehir gezileri ve alışverişten oluşan eğlence amaçlı aktiviteler yer almaktadır (Özgezmez ve Şakar, 2017: 141). Dünya çapında artan bir talebe konu olan kruvaziyer turizminin uluslararası turizme ayak uydurduğunu da söylemek mümkündür. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO)’ne göre 2018 yılında uluslararası turizm yüzde 6 artarken, kruvaziyer seyahatler yaklaşık yüzde 7’lik bir artış yaşanmış ve toplam 28,5 milyon yolcu kruvaziyer gemilerde ağırlanmıştır (CLIA, 2019a; CLIA, 2019b).

Diğer taraftan Antalya ilinin de yaklaşık 500 km (çıkıntı dahil 640km) kıyısının bulunduğu (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019) Akdeniz bölgesi, Karayipler’den sonra kruvaziyer turizmde en fazla tercih edilen ikinci destinasyon bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’nin en önemli turizm merkezi olan Antalya ilinin sahip olduğu cazibe merkezleri de göz önünde bulundurulduğunda kruvaziyer turizmde önemli bir potansiyele sahip olduğu açıktır.

Kruvaziyer limanlar kullanım şekline göre üç ana kategoriye ayrılmaktadır. Bunlardan ilki yolculuğun başlangıç ve bitiş noktası olarak kabul edilen kruvaziyer limanlardır. İkincisi kruvaziyer hatların önceden rotaya dahil ettiği ziyaret limanları yani uğrak limanlardır (transit limanlar). Üçüncüsü ise ilk iki sınıflandırmanın karışımı olan “hibrit limanlar”dır (Lekakou vd., 2009: 215- 240). Antalya kruvaziyer limanı konu itibariyle ana liman özelliklerine sahip bir kruvaziyer limandır. Ancak Antalya kruvaziyer limanı transit liman olarak da değer üretmektedir.

Kruvaziyer turizmi özü itibariyle oldukça kırılğan bir yapıya sahiptir. Bu pazar her ne kadar son tüketiciye hizmet sağlıyor olsa da gemilerin uğrayacağı destinasyonlar kruvaziyer gemi operatörleri tarafından belirlenmektedir. Bu bağlamda kruvaziyer gemi operatörlerinin beklentilerini ve stratejilerini göz önünde bulundurmeyen hiçbir kruvaziyer destinasyon ya da liman varlığını devam ettirmesi mümkün değildir (Oral vd., 2011: 664). Örneğin son yıllarda Türkiye’de de artan güvenlik kaygısı kruvaziyer gemi operatörlerinin Türkiye destinasyonlarını rotalarından çıkarmasına neden olmuştur. Bu durum bir dönem kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında üst üste rekor kıran limanlarda çok şiddetli geri çekilmelere neden olmuştur. Şekil 1’de 2010 ve 2019 yılları arasında Türkiye’ye gelen kruvaziyer yolcu ve gemi istatistikleri belirtilmiştir.

DTGM verilerine göre son 10 yılda Türkiye gelen kruvaziyer yolcu sayısının yaklaşık %8’i Antalya kruvaziyer limanına gelmektedir. Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında son dönemlerde yaşanan keskin düşüş Antalya kruvaziyer limanlarına olan talebi de doğrudan etkilemiştir. Şekil 2’de 2011-2019 yılları arası Antalya kruvaziyer limanlarına gelen yolcu ve gemi sayıları belirtilmiştir.



Şekil 1: Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları
* 2019 Kasım ayı sonu itibariyle.

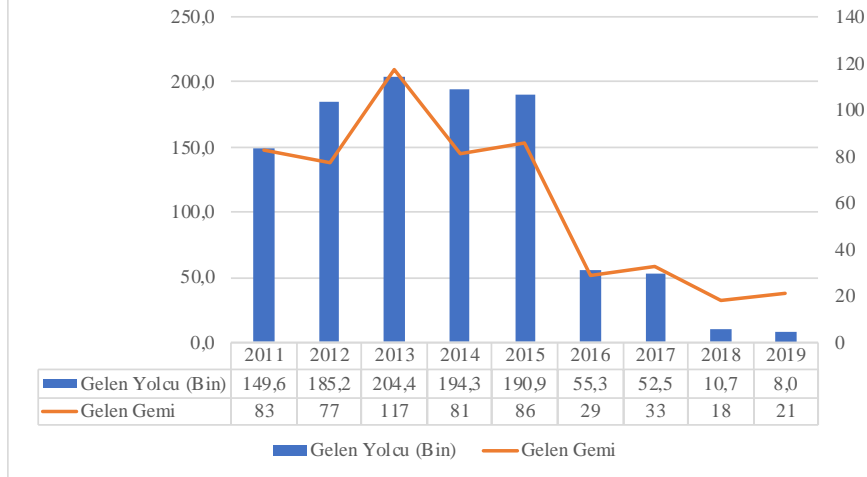
Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) yıllık istatistikleri kullanılarak hazırlanmıştır.

2.3. Antalya Yat ve Kruvaziyer Liman Projeleri

Tablo 2'de belirtildiği gibi, kıyı uzunluğu dikkate alındığında km bazında yat bağlama kapasitesinde 2,3 adet ile Türkiye Akdeniz ülkelerinin oldukça gerisinde bulunmaktadır. Bu rakam Fransa'da 36,4, İtalya'da 17,8 ve İspanya'da 18,9'dur. Bu hususta iyileştirme yapılabilmesi adına yat bağlama kapasitesinin Türkiye genelinde 35.000 düzeyine çıkartılması öngörülmektedir. Bunun için özellikle Akdeniz ve Ege bölgesinde yat limanı, marina, iskele ve çekek yeri projeleri bulunmaktadır.

Diğer taraftan Türkiye'nin 2023 turizm stratejisi kapsamında turizmin çeşitlendirilmesi ve gelişimi için yeni kruvaziyer liman projeleri gündeme gelmiştir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 65). Bu projelerden biri de Antalya kruvaziyer liman projesidir. Türkiye'nin sahip olduğu deniz turizmi potansiyeli (Akınar ve Bitiktaş, 2016: 1) ve kruvaziyer trafiğinin artacağına yönelik projeksiyonlar (DenAr, 2017: 57) göz önünde bulundurulduğunda bu projenin uygulanabilir yapıda olduğu düşünülmektedir. Ancak ekolojik, ekonomik ve sosyo-kültürel unsurlar (Klein, 2011: 107) göz önünde bulundurulduğunda projeye yönelik çeşitli olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır. Bir dönem Lara bölgesine yapılması planlanan Antalya kruvaziyer limanı için halen somut bir adım atılamamıştır. Yat limanı projesiyle birlikte ele alınan Antalya kruvaziyer liman projesinin Lara bölgesine yapılmasına yerel halk başta olmak üzere, birçok sivil toplum kuruluşu karşı çıkmıştır. 2019 yılı sonu itibariyle söz konusu kruvaziyer liman projesinin yeniden ele aldığı ve proje yerinin tekrar değerlendirileceği belirtilmektedir (Aydın vd., 2019: 14).

Antalya'nın Demre ilçesi için de benzer bir kruvaziyer liman projesi 2016 yılından beri gündemde olup halen somut bir adım atılamamıştır.



Şekil 2: Antalya kruvaziyer limanına gelen yolcu ve gemi sayıları
* 2019 Kasım ayı sonu itibariyle

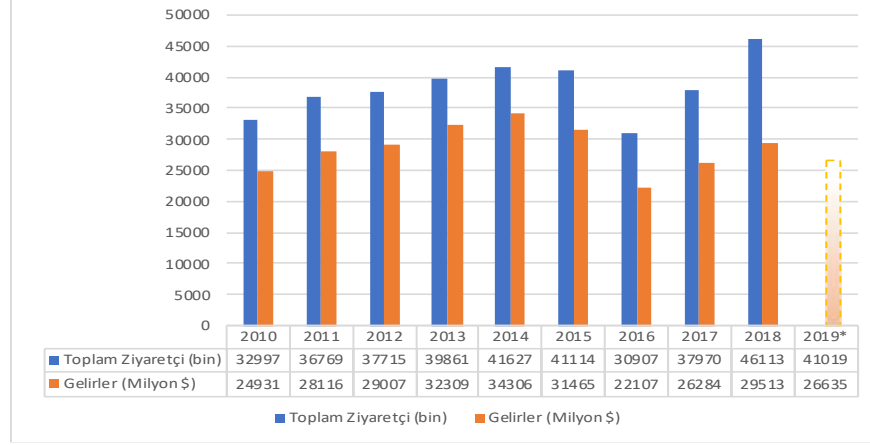
Kaynak: DTGM yıllık istatistikleri kullanılarak hazırlanmıştır.

Antalya'da başta iskele, çekek yeri, yat limanı ve kruvaziyer limanı olmak üzere deniz turizmini geliştirmeye yönelik çeşitli projeler bulunmaktadır. Bunlar arasında Demre yat limanı toplamda 700 adet yat bağlama kapasitesi ile tamamlanmasına rağmen, korunaklı alan olarak ilan edilmesinden dolayı henüz işletme süreci başlayamamıştır. Adrasan, Kumluca Karaöz, Demre Çayağzı ve Üçağzı Kaleköye iskele yapılması için DTO Antalya şubesinin hazırladığı projeler bulunmaktadır. Bu bölgeler için ortalama 100 teknelik yat yanaşma yeri planlanmaktadır. Antalya merkez için özellikle geçmiş dönem idarecilerin gündeminde olan Boğaçayı girişinde marina, Lara bölgesinde yat limanı ve marina projeleri bulunmakta olup, marinalar ortalama 400 yat bağlama kapasite ile planlanmıştır. Manavgat'ta, sayıları 60 civarında olan yat yapım firmalarının modern bir yapıya kavuşması, Manavgat çayındaki yat işletmelerinin daha iyi bir ortamda hizmet verebilmeleri için toplamda 1.000 yat kapasiteli, yat yapım, çekek yeri ve iskele projeleri bulunmaktadır. Çünkü sadece Manavgat ırmak içinden yapılan günübirlik turları kullanan kişi sayısı yıllık olarak yaklaşık 400.000'dir. Ayrıca, Gazipaşa'da 230 bağlama kapasitesi ile yıllardır devam eden yat limanı projesinin 2020'de tamamlanması öngörülmektedir (DTO Antalya, 2020).

3. YAT VE KRUVAZİYER TURİZMİN ANTALYA TURİZM EKONOMİSİNE KATKISI

3.1. Türkiye Genel Turizm Gelirleri

Türkiye sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle dünyanın en önemli turizm destinasyonlarından biri olarak görülmektedir. Türkiye topraklarının asırlar boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış olması, kültürel ve dini birçok antik eseri barındırması, kış turizmi yanı sıra deniz, kum ve güneş imkânı sunmasıyla çeşitli turizm şekilleri için üstün bir coğrafyaya sahiptir. Bu durum Türkiye'nin turizm gelirlerinde de olumlu bir yansıma oluşturmaktadır. Şekil 3'de 2010 yılı itibariyle Türkiye'ye gelen turist sayısı ve elde edilen gelir belirtilmektedir.

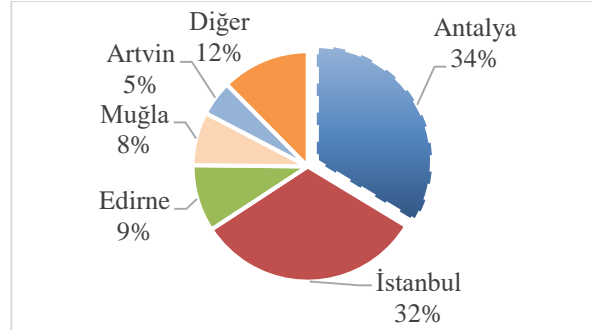


Şekil 3: Türkiye'ye gelen turist sayısı ve elde edilen gelir

*2019 yılı üçüncü çeyrek sonu itibariyle

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı turizm istatistiklerine göre 2019 yılı Ocak- Kasım ayı Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin en çok ziyaret ettiği illerin başında %33,7'lik bir oranla Antalya ili gelmiştir. Antalya'yı %32,1'lik bir oranla İstanbul takip etmektedir (Şekil 4).



Şekil 4: 2019 yılı Ocak-Kasım ayı Türkiye'yi ziyaret eden yabancı sayısının iller bazında oranı

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019b.

Bu bilgiler ışığında Antalya ilinin Türkiye'nin toplam turizm gelirlerine büyük bir katkısının olduğu açıktır. 2019 yılında Antalya iline toplam 13,8 milyon turist gelmiş ve yaklaşık \$ 9,2 milyarlık bir gelir sağlanmıştır. Bu da ortalama olarak bir turist Türkiye'ye toplam \$ 670 döviz bıraktığı sonucuna varılmaktadır.

Türkiye'ye 2019 yılında gelen yabancı ziyaretçinin yaklaşık %1,2'sinin günübirlikçi olduğu belirtilmektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019b). Mastercard'ın 2019 yılında yayınladığı rapora göre ise Antalya'ya gelen bir turist yaklaşık 14 gün kalmakta ve günde yaklaşık \$ 45 harcama yapmaktadır. Bu harcamalar arasında ise en çok yeme, içme ve alışveriş bulunmaktadır (Mastercard, 2019: 13). Ancak Antalya'da bulunan çok sayıdaki her şey dahil otellerin varlığı, turistlerin günün önemli bir kısmını otelde geçirmesine neden olmakta ve harcama düzeylerini günlük \$ 10-15 seviyelerine kadar indirebilmektedir. Turistlerin ekonomik düzeyleri de bu durumu etkilemektedir. Örneğin yine Mastercard (2019) araştırmasına göre günlük ortalama turist harcamasının İstanbul'da \$ 106, Newyork'ta \$ 152, Paris'te \$ 296, Dubai'de ise \$ 553'a kadar çıkabildiği gözlemlenmektedir. Ayrıca her şey dahil sistem ile gelen turistler özellikle katma değeri yüksek olan deniz turizm aktivitelerine daha az katılım göstermektedir.

3.2. Antalya İlinin Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri

Cruise Market Watch (2018) verilerine göre dünya genelinde toplam 314 kruvaziyer gemi bulunmaktadır ve yaklaşık 537.000 yolcu kapasitesine sahiptir. Bu gemilerle 2018 yılında 26 milyon yolcu seyahat etmiş ve kruvaziyer operatörlere \$ 46 milyarlık bir gelir sağlamıştır. Kruvaziyer turizminin yarattığı toplam ekonomi ise 2017 yılında \$ 134 milyar'dır (CLIA, 2019b: 24). Bu ekonomi içerisinde liman gelirleri, gemi inşa ve onarım gelirleri, gemi ikmal gelirleri, gemi acente gelirleri, tur

acente gelirleri, kamu gelirleri, vergi, rüsum ve harçlar yer almaktadır (Deniz, 2017: 5).

Kruvaziyer turizmde yerel ve bölgesel ekonomik etki iki ana başlık altında sınıflandırılabilir; doğrudan ve dolaylı etkiler (Özgezmez, 2017: 52). Doğrudan etki, kruvaziyer gemi faaliyetinin yarattığı nakit akışıdır; yolcular, mürettebat ve gemi operatörü tarafından yapılan doğrudan mal ve hizmet harcamalarıdır. Dolaylı etkiler ise yerel işletmelerin kruvaziyer faaliyetlerden sağladığı nakit akışıyla faaliyetlerini devam ettirmek için gerekli girdi satın alımlarını ifade eder (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 4).

Doğrudan harcamalar altında sınıflandırılacak harcamalar ise 3 ana başlıkta toplanabilir. Bunlar yolcu harcamaları (uçak, tur ve eğlence, konaklama, yiyecek ve içecek, liman içinde yapılan harcamalar, diğer ulaşım harcamaları, gümrüksüz harcamalar, hediyelik eşya, alışveriş, gezi vb.), operatörlerin harcamaları (liman ücretleri, acente hizmet bedelleri, gemi onarım) ve gemi personeli harcamaları; (personel harcamaları, vergiler vb.)'dir (Douglas ve Douglas, 2004:256; DFAT, CAU ve IFC, 2014: 6). Kuşadası kruvaziyer limanına yönelik yapılan bir araştırmaya göre kruvaziyer gemilerin ilçeye en büyük katkısının gemi yolcularının ve gemi personelinin liman dışında yaptığı yaptığı halı, kuyum, deri ve hediyelik eşya harcamaları olmuştur (KUTO, 2014: 19).

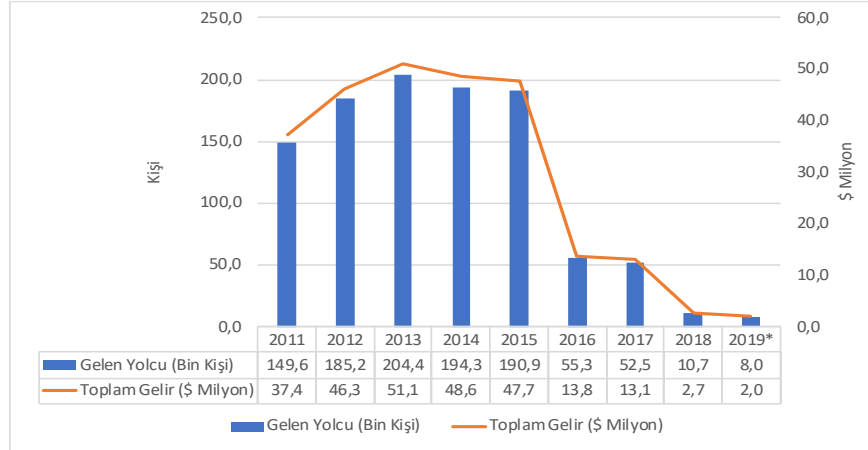
Kruvaziyer yolcuların yerel ve bölgesel ekonomik etkisi destinasyon bölgesine göre farklılık göstermektedir. Örneğin Avustralya bölgesinde yapılan bir araştırmaya göre Port Vila, Luganville, Mystery Island bölgelerinde kruvaziyer turistlerin doğrudan harcamaları ortalama olarak sırasıyla \$ 80, \$ 44 ve \$ 15³ olmuştur (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 6). Literatürde kruvaziyer turistlerin Türkiye destinasyonlarında yaptığı harcamalara yönelik çok farklı rakamlar konuşulmaktadır. Örneğin GP Wilds Danışmanlık Şirketi'nin 2010 yılı araştırmasına göre Türkiye limanlarında ortalama kruvaziyer yolcu harcaması € 300 (yaklaşık \$ 330) olduğu belirtilmişken (Güneş, 2013: 3), bazı basın açıklamaları bu ortalama rakamı \$ 5000'a kadar çıkarabilmektedir (DHA, 2019). Rakamların bu seviye dengesiz olması kruvaziyer turizmi gelirlerinin hesaplanmasının oldukça zor olmasıdır. Çünkü bu tür bir hesaplamayı yapabilmek için öncelikle limanın ana liman mı yoksa transit liman mı olduğu, yolcuların konaklayıp konaklamadığı ve destinasyon bölgesinin turizm özelliğini bilmek gerekmektedir. Antalya limanı ana liman özelliğine sahip olması nedeniyle gelen ve giden yolcu sayısı, transit yolcu sayısına göre çok daha fazladır. Turizmin dengede olduğu 2015 yılı için, DTGM verilerine göre, Antalya kruvaziyer limanına gelen ve giden yolcu sayısı 160 bin, günü birlik yolcu olarak adlandırılacak transit yolcu sayısı ise 8 binde kalmıştır. Oysa Türkiye'nin en büyük kruvaziyer

³ Rakamlar Avustralya dolarından, Amerikan dolarına çevrilmiştir.

destinasyonu olan Kuşadası kruvaziyer limanına transit yolcu sayısı, gelen ve giden yolcu sayısı toplamının yaklaşık iki katıdır. Bu noktada Antalya'ya gelen ve Antalya'dan giden kruvaziyer yolcuların ne süre konaklama yaptığı ve ne kadarlık alışveriş yaptığını bilmek önem kazanmaktadır. Ancak bu tür hesaplamaya yönelik literatürde veri bulunmamaktadır. Yapılan görüşmelerde ise bu duruma yönelik herhangi bir veri elde edilememiştir.

Diğer taraftan TÜRSAB (2014) raporuna göre Türkiye'de günlük turist harcaması (konaklama ve ulaştırma hariç) ortalama \$ 50, kruvaziyer turistinin limanlarda yaptığı günlük harcama ise ortalama \$ 120-150 olduğu belirtilmektedir. Bu bilgilere ek olarak Antalya ilinde ortalama bir turistin \$ 45'lik harcama yapıyor olması (Mastercard, 2019: 13) ve bir başka araştırmaya göre de ortalama bir kruvaziyer turistin \$ 330'lık harcama yapıyor olması (Güneş, 2013: 3) ve ayrıca Antalya kruvaziyer limanının ana liman olma potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda, bu çalışma için Antalya ilinde ortalama bir kruvaziyer turistin, yaklaşık \$ 250 kadar bir ekonomik katkı yaptığı var sayılmıştır. Bu bağlamda Antalya ve Alanya kruvaziyer limanına gelen yolcuların bölgede yaptığı doğrudan harcamaların grafiği yıllar itibariyle Şekil 5'te görselleştirilmiştir.

Kruvaziyer turizmde olduğu gibi yat turizmde de turistlerin kişi bazında geleneksel turistlere göre daha fazla ekonomik katkı sağladığı söylenebilir. Yurt dışından gelen yatçılar, teknelerini marinalara bırakarak ya da tekneleri ile birlikte sürekli olarak harcama faaliyetinde bulunmaktadır. Örneğin, günlük yemek ihtiyacı, kültürel aktiviteler, yat bakımı, vb. birçok gider ile ekonomik olarak değer yaratmaktadır. 2019 yılında Alanya, Manavgat ve Side, Oymapınar barajı, Kaleiçi, Setur Antalya marina, Kemer, Adrasan, Demre Çayağzı, Üçağz, Kaş ve Kalkan ile birlikte Antalya genelindeki yat turlarında Türkler dahil toplamda yaklaşık olarak 2,3 milyon günübirlik tur satışı gerçekleşmiştir. Su üstü ve su altı sporları, günübirlik tekne turları, yat limanlarındaki konaklama ve diğer hizmetler de dikkate alındığında, Antalya ekonomisine yaklaşık € 300 milyon katkı sağlanmaktadır (DTO Antalya, 2020).



Şekil 5. Antalya ve Alanya kruvaziyer limanına gelen yolcu sayısı ve harcama miktarı.

*2019 Kasım ayı sonu itibarıyla

Kaynak: Toplam gelir DTGM'nin yolcu istatistikleri kullanılarak yazarlar tarafından hesaplanmıştır.

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

İstatistiklerden edinilen bilgilere göre Antalya ilinin yıllık turizm geliri yaklaşık \$ 9,2 milyar olduğu görülmektedir. Ancak her şey dahil otel imkanlarından dolayı turistlerin yerel harcamaları (yiyecek, tur ve alışveriş gibi) \$ 2 milyar seviyesinde seyretmektedir. Kruvaziyer turizminden elde edilen gelir miktarı ise, gemilerin liman masrafları ve vergi ödemeleri hariç, son dokuz yılın ortalamasına göre yıllık yaklaşık \$ 29 milyon, son beş yılın ortalaması alındığında ise yıllık yaklaşık \$ 16 milyon olduğu anlaşılmaktadır. Bu gelirlerin bu derece düşük olması gemilerin Antalya ilinde geceleme yapmamasından kaynaklanmaktadır. Antalya ilinin yat turizminde ise yıllık yaklaşık \$ 330 milyon gelir sağladığı belirtilmektedir. Yat turizminde yolcuların yerel harcamaları konusunda bir veriye ulaşılamamıştır. Ancak kruvaziyer ve yat turizminde turistlerin yerel harcamalarının, genel turizm harcamalarına göre çok düşük olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum kruvaziyer ve yat turizminde Antalya'ya oldukça az turist gelmesinden ve geleneksel turistlere göre çok daha az konaklanma ortalamasına sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Her ne kadar kruvaziyer turizmi Antalya'da turizmin çeşitlendirilmesi açısından önem arz etse de sağladığı katkı genel turizm gelirlerine göre oldukça az olduğu anlaşılmaktadır. Yat turizminin ise kruvaziyer turizmine göre ekonomik anlamda daha fazla etki ettiği söylenebilir.

Diğer taraftan son yıllarda Antalya ili merkezinde yeni bir kruvaziyer liman projesi gündeme gelmiştir. Projenin yüksek yatırım maliyeti, kruvaziyer turizminin Antalya üzerindeki mevcut talebi ve

ekonomik etkisi göz önünde bulundurulduğunda bu yatırımın yapılması pek anlam ifade etmemektedir. Ancak söz konusu kruvaziyer limanın ana liman özelliklerine (konaklama, havalimanı ulaşımı vb.) sahip olması durumunda, kruvaziyer yolcuların Antalya ilinde geceleme yapmasına ve böylece daha fazla gelir elde edilmesine olanak sağlayabilecektir. Bu bağlamda liman projesinin sosyal, kültürel ve çevresel hassasiyetler göz önünde bulundurularak ana liman olma kriterlerinin sağlanması ve cazibe merkezlerine yakın bir konumda olması hayati bir önem taşımaktadır. Ayrıca Bayazıt ve Kırsal (2016: 30)'ın da belirttiği üzere gemi operatörlerinin ve yolcuların beklenti ve ihtiyaçları önceden düzenli olarak araştırılarak, bu taleplerin karşılanmasına yönelik stratejik çalışmaların yapılması da önem arz etmektedir. Aksi durumda liman hak ettiği kruvaziyer gemi talebini görememe riskiyle karşı karşıya kalabilir. Daha da önemlisi limanlar geri döndürülemez yapı özelliğine sahip olduğundan boşa çıkan bir yatırım Antalya'nın denizsel çevresine nesiller boyu zarar vermesi söz konusu olabilir.

Benzer şekilde yat limanı yatırımları da stratejik bir yaklaşımla ele alınıp yönetilmelidir. Antalya merkez için düşünülen Boğaçayı marina ve Lara marina projelerinde, şu an için ihtiyaç bulunmaması ve yatırım maliyetinin yüksek olması vb. sebeplerle önem derecesi oldukça düşüktür. Mevcut kruvaziyer limanlara olan talebin ve marinalardaki doluluk oranının istenilen düzeyin altında olması yeni projelerin hayata geçmesini engellemektedir. Bu nedenle, mevcut yat bağlama kapasitenin artırılması ve yat turizminin ihtiyaçlarının kısmen de olsa karşılanabilmesi adına, özellikle Ege ve Akdeniz bölgelerinde balıkçı barınaklarının iyileştirilmesi, modern işletmelere dönüştürülmesi ve yat turizmine sunulabilmesi önemlidir. Böylece yapılması öngörülen yat liman yatırımlarının bir kısmı farklı projelere kaydırılarak, mevcut balıkçı barınakları zamanın koşullarına uygun olarak hizmet edebilecektir.

Antalya yat ve liman projeleri dikkate alındığında, özellikle iskele, çekek yeri ve bazı yat liman projelerinin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesi önemlidir. Çünkü Demre Çayağzı ve Üçağzı bölgelerinde 2019 yılında toplamda yaklaşık 350.000 kişi günübirlik yat turu satın almıştır. Fakat bu yatlar için bölgede ihtiyaca uygun bir iskele bulunmamaktadır. Ayrıca Suluada ve civarındaki diğer adalar için 2019 yılında yaklaşık 250.000 kişinin tur satın aldığı yatların, Adrasan ve Kumluca Karaöz mevkielelerinde barınabileceği bir iskele mevcut değildir. Bu unsurlar dikkate alındığında projeler kısmında belirtilen iskelelerin yapımı öncelik arz etmektedir.

Gelecekteki araştırmalara yön vermek açısından, Antalya bölgesi için yat turizminde gelen yolcuların harcama alışkanlıklarını anlamaya yönelik bir araştırma yapılması önemli olacaktır. Benzer şekilde kruvaziyer gemilere Antalya'dan katılan veya Antalya'dan ayrılan yolcu statüsündeki turistlerin bölgede ne süre konakladıklarını ve harcama alışkanlıklarını anlamaya yönelik bir araştırma yapılması ile Antalya'da

kruvaziyer ve yat turizminin, genel turizm gelirlerine oranı ve yerel ticarete ekonomik katkısı anlaşılacaktır. Böylece Antalya'ya yapılması düşünülen kruvaziyer liman ve marina projelerinin fırsat ve tehditleri daha bilimsel bir yolla ortaya çıkmış olacaktır.

KAYNAKÇA

- ADF (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2018). *Denizcilik raporu* <https://www.adf.org.tr/wp-content/uploads/2018/> Erişim Tarihi: 19.12.2019.
- Akpınar, H. ve Bitiktaş, F. (2016). "Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler". III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu
- Antalya DTO (Deniz Ticaret Odası, 2020) Görüşme. Tarih: 06.01.2020.
- Aydın, S., Z., Bitiktaş, F. ve Balık, İ. (2019). "Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Sorumlu Turizm Çerçevesinde Değerlendirilmesi". IV. Ulusal Liman Kongresi. İzmir.
- Bayazıt, R. A. Ş., and Kırval, L. (2016). "Analysis of the Cruise Market and Destinations in The Mediterranean Region: An Empirical Study to Understand The Profile of the Turkish Cruisers". *Journal of Marine Tourism*, Vol. 18.
- Bezirgân, A. E. (2009). *Türk bayrağına neden geçmiyorlar?* <http://www.gazetevatan.com/elif-ergu-257671-yazar-yazisi-turk-bayragina-neden-gecmiyorlar/> Erişim Tarihi:22.12.2019.
- Chen, J.M., Chrysanthi, B., Nijkamp, P., Panoraia, P., Dimitrios, L., (2016). "The Sustainability of Yachting Tourism: A Case Study on Greece". *International Journal of Research in Tourism and Hospitality*, Vol. 2, No. 2, ISSN 2455-0043. p: 42-49.
- CLIA (2019a). Cruise Lines International Association (CLIA) Reveals Growth in Global and North American Passenger Numbers and Insights <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2019/april/clia-reveals-growth> Erişim Tarihi: 04.01.2020
- CLIA (2019b) Cruise Trends & Industry Outlook. *Sectoral Report*. <https://cruising.org/news-and-research/-/media/CLIA/Research/CLIA%202019%20State%20of%20the%20Industry.pdf> Erişim Tarihi: 04.01.2020
- Croatia Ministry of the Sea (2018). *Sea tourism* <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20ENGL%201.pdf> Erişim Tarihi: 28.12.2019.
- Cruise Market Watch (2018). *2018 Worldwide Cruise Line Passenger Capacity*. <https://cruisemarketwatch.com/capacity/> Erişim Tarihi: 09.01.2020.

- DenAr (2017). *Antalya Kruvaziyer ve Yat Limanı Projesi Fizibilite Raporu*.
http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Duyuru_Etkinlikler/Antalya%20FIZIBILITE%20RAPORU-KALKINMA%20BAKANLIGI.pdf Erişim Tarihi: 08.01.2020.
- Deniz Ticaret Odası Dergisi (2017) *Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikleri Mart Sayısı Eki*.
https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretDergisi/mart_ek_2017.pdf
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM, 2019). *Kruvaziyer İstatistikleri*.
https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx
Erişim Tarihi: 09.01.2020.
- Deniz, M. (2017). “Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi”. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 3. s: 1-13.
- DFAT, CAU, & IFC. (2014). *Assessment of the Economic Impacts of Cruise Ships to Vanuatu: Report, August 2014*. Canberra: Australia Government Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT).
- DHA (2019). *Yenikapı Kruvaziyer Limanı 1,5 milyar dolar getirecek*.
<https://www.denizhaber.net/yenikapı-kruvaziyer-limani-15-milyar-dolar-getirecek-haber-87125.htm> Erişim Tarihi: 12.01.2020.
- Doğan, A. (2019). *Turizmin oluşturduğu ciro*
<https://www.denizhaber.com/deniz-turizmi/> Erişim Tarihi: 15.12.2019.
- Douglas, N. ve Douglas, N. (2004). “Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports”. *International Journal of Tourism Research*, Vol. 6, No. 4. p: 251-261.
- DTO (Deniz Ticaret Odası, 2019). *Türkiye’de deniz turizmi*
<https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/> Erişim Tarihi:18.12.2019.
- European Boating Industry (2017). *EU affairs tourism, nautical tourism*
<http://www.europeanboatingindustry.eu/eu-affairs/tourism>
Erişim Tarihi: 21.12.2019.
- FEE, Foundation for Environmental Education. (2019), *Blue Flag*, available at <http://www.blueflag.org>, last visited 10.01.2019.
- Güneş, M. (2013). “Kruvaziyer Turizmde Dünya ve İzmir”. *İzmir Ticaret Odası Pusula Dergisi*. Cilt 4. s: 1-5.
- ICOMIA. (2015). *Recreational Boating Industry Statistics*, Marine House, Thorpe Lea Road, Egham, Surrey, TW20 8BF, United Kingdom.
- Ilgar, R. (2019) “Çanakkalede Yatçılık Faaliyetleri”. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 6, Sayı 3. ISSN:2148-9963. s: 594-611

- İzmir Kültür ve Turizm Dergisi. (2011). *İzmir Akdeniz'in yat merkezi olacak* <https://www.izmirdergisi.com/tr/dergi-arsivi/48-24uncu-sayi/1766-izmir-akdeniz-in-yat-merkezi-olacak> Erişim Tarihi: 07.01.2020
- Klein, R. A. (2011). "Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability". *Journal of Hospitality and Tourism Management*, Cilt 18, No 1. s: 107-116.
- Kozan, Yasemin, Kozan G., Y., Özdemir, S., Özdemir, S., S. (2014). "Turizm Yazınında Deniz Turizmi'nin Olgusal Gelişimi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* Cilt 6, Sayı 2. s:115-129.
- KTB. (2018). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201147/> Erişim Tarihi: 20.12.2019.
- KUTO (Kuşadası Ticaret Odası). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı*. https://kuto.org.tr/site/assets/files/1581/kruvaziyer_turizmi_ve_kusadasli_limani_raporu.pdf Erişim: 09.01.2020.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A., Vaggelas, G. K. (2009). "Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria", *An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, Cilt 4, Sayı 4. s:215-240.
- Mastercard (2019). *Global Destination Cities Index 2019*. <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf> Erişim Tarihi: 12.01.2020.
- Oral, E. Z., Baran, H., ve Kaya, M. G. (2011). "Ege Bölgesi Kruvaziyer Liman Yatırımları". *7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*. s: 657-664.
- Paker, N., Paker, S., & Doğan, B. (2019). "Günöbirlik Gezi Tekneciliğinin Hizmet Kalitesini Geliştirmeye Dönük Bir Uygulama". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt 11, Sayı 2. s: 237-270.
- Özgezmez, Ö., & Şakar, G. D. (2017). "Kruvaziyer İşletmelerin Sosyal Medyadaki Reklamları ile İlgili Tüketici Algılarının İncelenmesine Yönelik Bir Çalışma". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, s: 137-158.
- Pehlivan, A. S. (2018). *Marina sektörü kirayı cirodan vermek istiyor* <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/> Erişim Tarihi: 02.01.2020.
- Sarışık, M., Turkey, O., Akova, O. (2011) "How to Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis and Related Strategies". *Procedia Social and Behavioral Sciences*, Vol. 24, pp: 1014-1025
- Sevinc, F. ve Güzel, T. (2017) "Sustainable Yacht Tourism Practices". *Management&Marketing*. Cilt 15, Sayı 1. s: 61-76.

- T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı (2019). *Deniz Turizmi*.
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-68436/deniz-turizmi.html> Erişim Tarihi: 04.01.2020
- T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı, (2019b). *Kasım 2019 Sınır Bùlteni*.
<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 07.01.2020.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu, 2017, 2018 ve 2019). *Turizm İstatistikleri, 2017*.
http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1072 Erişim Tarihi: 07.01.2020.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu, 2019). *Turizm İstatistikleri, III. Çeyrek: Temmuz-Eylùl, 2019*.
<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30602> Erişim Tarihi: 07.01.2020.
- TÜRSAB (2014). *Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu: Pire İçin 'Limanlarımız' Yandı!*
https://www.tursab.org.tr/apps/OldFiles//dosya/12193/tursab-kruvaziyer-turizmi-raporu107153521118_12193_5644498.pdf
Erişim Tarihi: 09.01.2020.
- TYHA. (2019). <https://www.tyha.co.uk/discover-marinas> Erişim Tarihi: 03.01.2020.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2015). *Kruvaziyer İstatistikleri*.
https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx.
Erişim Tarihi: 10.01.2020.