

Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu



2014



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu

Proje Koordinatörü
Meltem ŞİMŞEK

Raporu Hazırlayanlar
Dr. Ersel Zafer ORAL
Yrd. Doç Dr. Yeşim COŞAR
Prof. Dr. Hakkı KİŞİ
Müh. Ayşe DANACI

Rapora Katkı Koyanlar
Doç. Dr. Soner ESMER
Uzm. Mine Güneş KAYA
Müh. Hacı Halim MÜFTÜOĞLU

Grafik Tasarım
Özge DORMAN

*Bu yayın T.C. Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın desteklediği Fethiye Kruvaziyer Limanı Fırsat Analizi Projesi kapsamında hazırlanmıştır.
İçerik ile ilgili tek sorumluluk adı geçen yazar ve firmalara aittir.
T.C. Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın görüşlerini yansıtmaz.*

İÇİNDEKİLER

Önsöz	7
Bölüm 1.YÖNETİCİ ÖZETİ	10
Bölüm 2.TÜRKİYE – EKONOMİK ÇERÇEVE	
2.1.Lokasyon	17
2.2.Demografik Özellikler	17
2.3.Türkiye Ekonomisi	19
2.4.Yabancı Yatırımlar	22
2.5.Türkiye'de Turizm Sektörü	26
2.6.Liman Yatırımları	31
Bölüm 3.ULUSAL VE ULUSLARARASI KRUVAZİYER TURİZMİ	
3.1.Deniz Ticareti ve Deniz Turizmi	34
3.2.Akdeniz'deki Kruvaziyer Limanlar	41
3.3.Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlar	48
3.4.Türkiye Limanlarına Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatların Analizi	52
3.5.Kruvaziyer Hatlarına Yönelik Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi	55
Bölüm 4.FETHİYE VE YAKIN ÇEVRESİNİN KRUVAZİYER LİMAN POTANSİYELİNİN ANALİZİ	
4.1.Projenin Amacı ve Hizmet Sağlayacağı Alanlar	72
4.2.Fethiye ve Yakın Çevresinin Demografik Özellikleri	72
4.3.Fethiye ve Yakın Çevresinde Turizm Sektörünün Gelişimi	79
4.4.Fethiye ve Yakın Çevresinin Doğal ve Tarihi Özellikleri	80
4.5.Bölgede Kruvaziyer Turizm İçin Gereken Mevcut Altyapı	94
4.6.Fethiye Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi	96

Bölüm 5.PROJENİN GENEL ÖZELLİKLERİ ve KAPASİTE SEÇİMİ

5.1.Bölgesel Talep Tahmini	100
5.2.Fethiye Kruvaziyer Limanı Yer Seçimi	106
5.3.Kruvaziyer Limanın Boyutlandırılması (Deniz Yapıları)	106
5.4.Kruvaziyer Limanda Bulunacak Tesisler (Kara Alanı)	108
5.5.Kruvaziyer Liman Yer Seçim Kriterleri	112
5.5.1.Kruvaziyer Liman İçin Alternatif Sahalar	114
5.5.2.Alternatif Sahaların Coğrafi Konumu	115
5.5.3.Alternatif Sahaların Mevcut Geri Sahalarının Günümüzdeki Kullanımı	116
5.5.4.Alternatif Sahaların Batimetrik Özellikleri	116
5.5.5.Alternatif Sahaların Topoğrafik Özellikleri	117
5.5.6.Alternatif Sahalarda Kıyı Çizgisinin Mevcut Durumu	118
5.5.7.Alternatif Sahaların Meteorolojik Özellikleri	118
5.5.8.Alternatif Sahaların Jeolojik Özellikleri	119
5.5.9.Alternatif Sahaların Jeofiziksel / Sismolojik Özellikleri	119
5.5.10.Alternatif Sahaların Ulaşım İmkanları	121
5.5.11.Alternatif Sahaların Karşılaştırılması	122

Bölüm 6.PROJE & FİNANS

6.1.Genel Kabuller	126
6.2.Yatırımlar	126
6.3.Yatırım Planı ve İş Takvimi	130
6.4.Projenin Mali Ve Ekonomik Analizi	131
6.4.1.Giderlerin Analizi	139
6.4.2.Gelirlerin Analizi	143
6.5.Finansal Analizler	147
6.5.1.İşletme Gelirlerinin Değerlendirilmesi	148
6.5.2.İşletme Giderlerinin Değerlendirilmesi	149
6.5.3.Amortisman Giderlerinin Değerlendirilmesi	149
6.5.4.Beklenmeyen Giderlerin Değerlendirilmesi	149
6.5.5.Vergi Yükümlülüğü	149
6.5.6.Yabancı Kaynak Kullanımı Ve Faiz Giderleri	149
6.5.7.İç Karlılık Oranı	150
6.5.8.Net Bugünkü Değer	150

TABLO LİSTESİ

2.1. Türkiye'nin Nüfus Artış Hızı	17	4.5. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası'nda Yıllar İtibariyle Açılan ve Kapanan Şirket Sayıları	76
2.2. Türkiye'nin Yerleşim Yeri ve Cinsiyete Göre Nüfus Dağılımı	18	4.6. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yıllara ve Sektörlere Göre Yeni Kayıt Dağılımları	77
2.3. Temel İşgücü Göstergeleri	19	4.7. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası Meslek Grupları Sayıları	78
2.4. Yıllar İtibari ile Büyüme Oranları	19	4.8. Fethiye Esnaf ve Sanatkarlar Odası'na Yıllar İtibariyle Kaydolan ve Ayrılan Üye Sayıları	79
2.5. Yıllar İtibari ile Enflasyon Oranları	20	4.9. Muğla İline Gelen Turist Sayısı	79
2.6. Amerikan Dolarının Ortalama ve Yıl Sonuna Göre Yıllık Değişimi	21	4.10. Turizm İşletme Belgeli Konaklama İşletmeleri	80
2.7. Türkiye'nin Dış Ticareti	22	4.11. Kara Turları İçin Öneriler	94
2.8. Türkiye'de Uluslararası Doğrudan Yatırım Bileşenleri	23	4.12. Fethiye'nin Önemli Turizm Merkezlerine Olan Uzaklığı	95
2.9. Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Girişleri	23	4.13. Fethiye'nin SWOT Analizi	96
2.10. Uluslararası Doğrudan Yatırım Sermaye Girişlerinin Sektörlere Göre Dağılımı	24		
2.11. Türkiye'ye Uluslararası Doğrudan Yatırım Sermaye Girişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı	25	5.1. Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımlı Değişken	102
2.12. Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Fethiye'de Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımı	26	5.2. Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımsız Değişkenler	102
2.13. Turizmde Gelişmeler ve Hedefler	29	5.3. Değişkenler Arası Korelasyon Değerleri	103
		5.4. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Tahmini	103
3.1. Dünya Kruvaziyer Turizminin Dünya Turizmi İçindeki Payı	37	5.5. Limanının Gelecekte Alacağı Yolcu Payı Senaryoları	104
3.2. 2012 Yılında Dünyada En Fazla Yolcu Taşıyan İlk 10 Kruvaziyer İşletmeler	38	5.6. Örnek Yolcu ve Gemi Talebi Hesaplaması	106
3.3. Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Birlikleri ve Yolcu/Gelir Payları	39	5.7. Kruvaziyer Gemi Kategorileri	106
3.4. Dünyadaki Kruvaziyer İşletmelerin Gemi Sayıları ve Yatak Kapasiteleri	40	5.8. Kruvaziyer ve Yolcu Gemilerinin Boyutları	107
3.5. Dünyada Kruvaziyer Turizmde Taşınan Yolcu Sayısının Gelişimi	41	5.9. Kara Tesislerinin Özellikleri ve Kullanım Amaçları	111
3.6. En Fazla Ziyaret Edilen Destinasyonlar	41	5.10. Alternatif Sahaların Coğrafi Koordinatları	115
3.7. Dünyanın En Önemli 10 Kruvaziyer Limanı	44		
3.8. Avrupa Kruvaziyer Pazarı	44	6.1. Genel Yatırım Giderleri	127
3.9. Avrupa Ülkelerinde Kruvaziyer Gemilere Binen Yolcu Sayısı	45	6.2. Genel İnşaat İşleri Giderleri	128
3.10. Akdeniz'deki Önemli Kruvaziyer Limanları	46	6.3. Kruvaziyer Limanı Bina İnşaat Maliyetleri	128
3.11. Türk limanlarına Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayısı	48	6.4. Kruvaziyer Limanı Temel Altyapı İşleri	129
3.12. Türk Limanlarına Yıllar Bazında Gelen Yolcu Sayısı ve Bölgesel Payları	50	6.5. Yerli ve İthal Ekipman Yatırım Maliyeti	129
3.13. Türk Limanlarına Yıllar Bazında Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı	51	6.6. Yatırım Giderleri	130
3.14. Türkiye'ye Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatlar	52	6.7. Fethiye Kruvaziyer Limanı Termin Planı	131
3.15. Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Hatlarının Uğrak Yaptığı Limanlar	53	6.8. Yıllar İtibari ile Fizibiliteye Esas Gemi ve Yolcu Sayıları	132
3.16. Türkiye'ye Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatların Liman Bazında Dağılımı	54	6.9. İndirgenmiş Ekonomik Nakit Akım Tablosu	137
3.17. Kruvaziyer Limanlarında Verilen Hizmetler	61	6.10. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Giderleri	142
		6.11. Amortisman Giderleri	142
4.2. Muğla İlçelerinin Nüfus Özellikleri	74	6.12. Fethiye Limanı Gemi Hizmet Tarifesi	143
4.3. Yıllara Göre Fethiye ve Türkiye Nüfusu	75	6.13. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Gelirleri	146
4.4. Fethiye'nin Cinsiyete Göre Okuryazarlık Oranı	76	6.14. Toplam Yatırım Maliyetleri	148

ŞEKİL LİSTESİ

2.1.İzmir Alsancak Kruvaziyer Limanı Projesi	31
3.1.Karayip ve Bahamalar	42
3.2.Akdeniz Kruvaziyer Limanları	43
3.3.Cenova Çıkışlı Bir Tur Rotası	47
3.4.Yunanistan Pire Çıkışlı İzmir'de Kapsayan İtalya ve Fransa Rotası	47
3.5.İstanbul, İzmir, Venedik ve Adriyatik Bölgesini İçeren Bir Tur Rotası	47
3.6.Atina Pire Çıkışlı Ege Tur Rotaları	47
3.7.Yıllar Bazında Türk Limanlarına Gelen Yolcu Sayısı	49
3.8.Yıllar Bazında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı	49
3.9.Fethiye Kruvaziyer Limanı Rakipleri	58
3.10.Fethiye Kruvaziyer Limanı Pazarlama Karması Elemanları	
4.1.Yer Bulduru Haritası	73
5.1.Talep Tahmini Yöntemleri	100
5.2.Fethiye Kruvaziyer Limanı İskele Projesi	108
5.3.Fethiye Kruvaziyer Limanı Geri Saha Yerleşim Planı	112
5.4.Kruvaziyer Liman İçin Değerlendirilmeye Alınan Potansiyel Sahalar	115
5.5.Türkiye Deprem Haritası	120
5.6.Bölgenin Karayolu Ulaşım Haritası	121
6.1.Ekonomik Analizin Akış Şeması	133
6.2.Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Giderleri	140
6.2.Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Gelirleri	144

GRAFİK LİSTESİ

5.1.Türkiye Kruvaziyer Yolcu Trafığı Talep Tahmini Grafiği	104
5.2.Kruvaziyer Gemi Dağılımı	107
5.3.Fethiye İlçesi Rüzgar Gülü	118
5.4.Alternatif Sahaların Karşılaştırılması	123

ÖNSÖZ

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası, Fethiye'de yatırım yapmak isteyen yatırımcıların işlerini kolaylaştırmaya ve hızlandırmaya yönelik çalışmalarına devam etmektedir. Bu doğrultuda ilçemizin deniz turizminden daha fazla istifade edebilmesi için Odamız, Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın da desteğiyle Fethiye'nin kruvaziyer potansiyelini arttırmak ve kamuoyunun, medyanın ve turizm paydaşlarının kruvaziyer limanı ile ilgili taleplerine karşılık veri, bilgi ve istatistiğe dayalı bir araştırma ve planlama çalışması yapmak amacıyla “**Fethiye Kruvaziyer Limanı Fırsat Analizi Projesi**”ni uygulamıştır.

Muğla, toplam uzunluğu 1.124 km olan deniz kıyıları ile Türkiye'nin en uzun sahil şeridinde sahip ilidir. Fethiye, ekonomisi turizme dayanan bir ilçedir. Fethiye ekonomisi içinde ise deniz turizminin önemli bir yeri vardır. Dolayısıyla kıyı alanlarındaki kullanımlar da turizme yönelik gelişmiş olup, yat turizmi açısından yoğun bir trafiğe sahiptir. Ayrıca Fethiye'nin kültür turizmi açısından zengin tarihi ve kültürel mirası kruvaziyer turistler için çekim yaratabilecek güce sahiptir. Bu çerçevede, kruvaziyer turizminin Fethiye'nin öncelikli sektörü turizm sektöründe bölgenin kalkınması ve rekabet gücün artırılması için kritik öneme sahip olduğunu düşünmekteyiz.

Diğer yandan Fethiye, Türkiye'nin diğer turistik yörelerinden farklı özellikler arz etmektedir.İlçedeki turizm potansiyeline sahip tüm alanlar Özel Çevre Koruma statüsündedir. Bu nedenle Fethiye'de Türkiye'deki diğer tatil yöreleri gibi çok sayıda büyük otel bulunmamaktadır. Karada büyük ölçekli turizm yatırımlarının kısıtlı olması sebebiyle, ilçede faaliyet gösteren ortalama 1.000 adet konaklama tesisinin sadece 5 adedi 500 yatak kapasitesinin üzerindedir. 2012 yılı verilerine göre Fethiye'de bulunan tesislerin yatak kapasitesi 42.608'dir. Bu rakamın 2006 yılında 42.007 olduğu göz önüne alınırsa karada büyük ölçekli turizm yatırım imkânlarının kısıtlı olmasının turizmin gelişmesine, turist sayısının ve turist konaklama imkânının artmasına engel olduğu söylenebilir.

Bu kapsamda, Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu, Fethiye'de kruvaziyer turizm potansiyelinin değerlendirilmesi ve hem kamu kurumlarına hem de özel sektöre rehber olması amacıyla hazırlanmıştır.30 Nisan 2014 tarihinde proje kapsamında yapmış olduğumuz çalışmaya katılan konu ile ilgili tüm paydaşların Fethiye'de bir kruvaziyer limanın yapılmasının gerekliliği ve kruvaziyer turizmin ilçemizin ekonomik ve ticari hayatına olumlu katkıları hakkında mutabakata varmışlardır. Ancak, Fethiye'nin kruvaziyer limanına kavuşması için hem konu ile ilgili Bakanlıkların, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel yönetimlerin işbirliği içerisinde çalışarak konu ile ilgili harekete geçmesi gerekmektedir.

Son olarak, Fethiye'nin öncelikli sektörü turizm sektörünün kalkınması ve rekabet gücünün artırılması için kritik öneme sahip olan bu araştırma ve planlama çalışmasına destek olan Güney Ege Kalkınma Ajansı'na, projenin iştirakçisi İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi'ne ve Fethiye Kruvaziyer Liman Çalıştay'ına katkılarını sunan değerli katılımcılara teşekkür eder, bu çalışmanın Fethiye'nin ve ülkenin kruvaziyer turizminin geliştirilmesi için somut sonuçlar vermesini dilerim.

AKİF ARICAN
Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

1.BÖLÜM



YÖNETİCİ ÖZETİ



YÖNETİCİ ÖZETİ

Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası, Güney Ege Kalkınma Ajansı 2013 Doğrudan Faaliyet Desteği Programı kapsamında sağlanan mali destek ile hizmet alımı ihalesi kapsamında “*Margen Deniz ve Kara Araştırmaları Eğitim, Danışmanlık Hizmetleri*” tarafından hazırlanan “*Fethiye Kruvaziyer Limanı Fırsat Analizi Projesi*” temel olarak dört faaliyetten oluşmaktadır. Söz konusu faaliyetler “*Fethiye İlçesinin Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi*”, “*Fethiye İlçesinin Kruvaziyer Liman Özelliklerinin Belirlenmesi*”, “*Fethiye İlçesinin Kruvaziyer Limanı Yapımı Pazarlama Stratejisinin Belirlenmesi*” ile elde edilen tüm bulguların yer aldığı “*Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu*”nun hazırlanmasıdır.

Çalışma kapsamında yer alan faaliyetlere yönelik olarak dört aşamalı bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Uzman görüşlerinin toplanmasına yönelik gerçekleştirilen birinci aşamada konusunda uzman 12 kişi ile derinlemesine mülakat (*görüşme*) yapılmıştır. Görüşme yapılacak kişilerden önceden randevu alınmak suretiyle görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler 1 ile 2 saat arasında gerçekleştirilmiş ve önceden yapılandırılmış sorular sorulmuş uzmanların verdiği cevaplar uzmanların izni ile kayıt altına alınmış ve görüşülen kişilerin bakış açısının ortaya çıkarılması sağlanmıştır.

İkinci aşamada 25.04.2014 tarihinde Fethiye'de odak (*focus*) grup çalışması yapılmıştır. Odak grup çalışmasına farklı kurumları temsil eden 11 kişi katılmıştır ve bu sayede farklı görüşlerin raporda yer almasına çalışılmıştır. Katılımcılara moderatör eşliğinde önceden hazırlanmış sorular sorulmuştur. Odak grup çalışması saat 14.00'de başlayıp 19.00'da sona ermiştir. Katılımcılarla bir kruvaziyer limanın Fethiye'ye kazandıracakları ve kaybettirecekleri, kruvaziyer limanın başarılı olabilmesi için kısa, orta ve uzun vadede yapılması gerekenler ile kruvaziyer liman kurulması için önerilen yer seçenekleri tartışılmıştır.

Üçüncü aşamada 30.04.2014 tarihinde 95 kişinin katılımı ile Fethiye Kruvaziyer Liman Çalıştayını düzenlenmiştir. Çalıştay, bir grubun birlikte verimli şekilde çözüm üretmesini sağlayan, disiplinli bir fikir üretme ve karar alma aracıdır. Çalıştay 09.30'da başlayıp 18.00'de sona ermiştir. Çalıştayda ilk olarak deniz turizmi ve kruvaziyer turizmine ilişkin sunumlar yapılmıştır. Daha sonra tüm katılımcılarla birlikte mevcut durumun tespitine ilişkin beyin fırtınası gerçekleştirilmiştir. Son olarak 8 – 10 kişiden oluşan 11 grup ile odak grup çalışması yapılmıştır. Odak gruplara önceden hazırlanmış olan soru formları dağıtılmış yaklaşık 2 saat süreyle sorular üzerine tartışmalar yapıldıktan sonra grup sözcüleri tarafından 10-15 dakikalık sunumlarla tartışmalar özetlenmiştir.

Çalışmanın dördüncü son aşamasında 01- 03 Mayıs 2014 tarihleri arasında 3 gün süreyle kara turları düzenlenebilecek tarihi, doğal ve kültürel özelliğe sahip 15 destinasyon yerinde incelenmiştir. Gidilen bölgelerde önceden hazırlanmış 30 kriterden oluşan kontrol listesinde belirlenen özelliklerin durumuna bakılmıştır. Bu kriterlerden bazıları yol durumu, yol mesafesinin uygunluğu, destinasyonun çekiciliği, oto park yeri, çevredeki yiyecek – içecek işletmelerinin durumu, hediyelik eşya satışı, destinasyonu tanıtan broşür – harita ve rehberlik hizmetleri, destinasyonun engelliler-yaşlılar ve çocuklu aileler için uygunluk durumu, emniyet ve güvenlik unsurlarıdır.

Kruvaziyer limanı için potansiyel sahaların belirleme çalışması üç aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada kara ve deniz haritalarından muhtemel yerler belirlenmiş, ikinci aşamada belirlenen yerler karadan incelenmiş son aşamada ise belirlenen sahaların deniz haritalarında yer alan su derinlikleri denizden kontrol edilmiştir.

Elde edilen tüm bulguların yer aldığı rapor, altı bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm çalışmanın genel kapsamının ve önemli sonuçlarının özetlendiği yönetici özettir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kruvaziyer gemi ve liman işleten yabancı yatırımcılar da göz önüne alınarak Türkiye'nin temel demografik ve sosyo-ekonomik özellikleri verilmiştir. Bu bölümde Türkiye'nin son yıllardaki istikrarlı büyümesinin yarattığı olumlu yatırım ortamı değerlendirilmiş ancak ülkemizin en önemli sorununun işsizlik olduğu vurgulanmıştır. 2013 rakamlarına göre ülkemizde işsizlik oranı %9.7, tarım dışı işsizlik oranı ise %12 olarak gerçekleşmiştir. Kentlerde işsizlik oranı %11.5, kırsal bölgelerde ise % 6.1 olmuştur. Fethiye Kruvaziyer Limanı, yarattığı iş ortamı sayesinde istihdama önemli katkı sağlayacaktır.

2012 yılında toplam 12.6 milyar Amerikan Doları tutarında uluslararası doğrudan yatırım gerçekleşmiştir. Fethiye Kruvaziyer Limanı yabancı yatırımcıların ilgisini çekecek yatırımlar içerisinde yer almaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ayrıca Türkiye'de mevcut limanların son yıllarda artan talebe bağlı olarak alt ve üst yapılarını geliştirdiği tespit edilmiştir. Bu anlamda artan gemi büyüklüklerine ve yolcu sayılarına karşı iskele boylarının uzatıldığı (*Bodrum, Çeşme ve Kuşadası Limanları*), yeni iskelelerin hizmete koyulduğu ve üst yapı tesislerinin günümüz şartlarına modernleştirildiği görülmektedir.

Üçüncü bölümde genel hatları ile dünyadaki ve Türkiye'deki kruvaziyer limanlar ve bu limanlara uğrak yapan kruvaziyer hatlar incelenmiştir. Bu bölümde son yıllarda dünya turizmi içinde kruvaziyer turizminin payı artış göstermektedir. 2012 yılına bakıldığında toplam 1.075 milyar dolar olan dünya turizm gelirlerinin %3.2'si olan 34.5 milyar dolar kruvaziyer turizminden elde edilmiştir. Ülkemizde kruvaziyer turizminden elde edilen gelirlerin toplam turizm gelirleri içerisinde payı hızla büyümektedir. Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın hayata geçmesi ile kruvaziyer hatlar için yeni bir destinasyon açılmış olacaktır.

Türkiye, konumu, doğal güzellikleri ve kültürel mirasıyla kruvaziyer turizmi açısından Doğu Akdeniz'de diğer ülkelere göre önemli avantajlara sahiptir. Akdeniz içinde faaliyet gösteren kruvaziyer gemileri birçok Türk limanına uğrak yapabilmektedir. Türkiye'de kruvaziyer gemilerin en fazla uğrak yaptığı liman olan İstanbul'u sırasıyla Kuşadası, İzmir, Antalya ve Marmaris izlemektedir. Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2002 yılından 2012 yılına kadar her yıl ortalama 20.4 oranında büyüme göstererek 2012 yılında 2.1 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır. Gelen kruvaziyer gemi sayısı ise aynı dönemde her yıl ortalama %3.76 oranında büyüyerek 2012 yılında 1,187 gemi rakamına ulaşmıştır. Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın hizmet girmesi ile Türkiye limanlarına uğrak yapan gemi sayısı 2020 yılında 2.000 gemiyi aşacaktır.

Çalışma kapsamında Fethiye Kruvaziyer Limanı için bir pazarlama stratejisi geliştirilmiştir. Temel pazarlama planı beş ana aşamadan oluşmaktadır, bu adımlar mevcut durum analizi, pazarlama amaçlarının ve pazarlama stratejilerinin belirlenmesi, pazarlama eylem planının oluşturulması, pazarlama planının uygulanması ve ölçme, değerlendirme ve kontrol aşamalarıdır. Çalışma



kapsamında her bir aşama ayrı ayrı incelenmiş ve Fethiye Kuvaziyer Limanı pazarlama planı bu bu adımlara bağlı kalınarak hazırlanmıştır. Birbirlerinden keskin hatlarla ayrılmasının mümkün olmamasından dolayı hazırlanan pazarlama planında hem potansiyel liman yatırımcıları hem de liman işletmecileri göz önüne alınmıştır. Fethiye Kuvaziyer Limanı'nın pazarlama amaçları;

- Kısa dönemde limana gelen yolcu sayısını yıllık ortalama %30'un üzerinde arttırmak
- Uzun dönemde limana gelen yolcu sayısını yıllık ortalama %10'un üzerinde arttırmak
- Türkiye'nin kruvaziyer sektöründeki pazar payını her yıl en az %1 oranında arttırmak
- Her yıl Akdeniz'de uluslararası sefer yapan dünyanın en önemli kruvaziyer gemi hatlarından en az birisinin sefer programına girmek
- Her yıl bölgesel düzeyde sefer yapan kruvaziyer gemi hatlarının en az ikisinin sefer programına girmek
- Haftada en az 2 mega yata hizmet vermek
- Fethiye ilçesinde sezon boyunca bölgenin turizm cazibe merkezi olmak için ayda en az iki sosyal faaliyet gerçekleştirmek şeklinde belirlenmiştir.

Dördüncü bölümde Fethiye ilçesinin kruvaziyer liman potansiyeli incelenmiştir. Fethiye ilçesinde deniz-kum-güneş turizminin yanı sıra alternatif turizm çeşitleri de dikkati çekmektedir. Özellikle Babadağ'da yapılan yamaç paraşütü başta olmak üzere, kiteboard, rafting, dalış, yatçılık, kano, sörf, motocross vb. bir çok turizm çeşidi de yılın farklı zamanlarında yapılabilmektedir. Fethiye'den başlayıp Antalya kıyılarına kadar devam eden Likya Yolu kültür ve doğaseverler için bir deneyim sunmaktadır. Fethiye; Telmosos, Araksa, Tlos, Kadyanda, Sdyma, Ksantos, Letoon ve Pınara gibi önemli Antik Kentlere sahip bir bölgedir. İlçede termal turizm açısından önemli kaplıcalar vardır ve Girmeler Mağarası turizm açısından önemli çekicilikler arasındadır. Tüm bunların yanı sıra eko-turizm, doğa turizmi, yayla turizmi ve kış sporları için gerekli potansiyele de sahip bir bölgedir. Tüm bu turizm çekiciliklerini dikkate alarak Fethiye ilçesinde turizm çeşitliliğinin yılın 12 ayına yayılabilecek potansiyele sahip olduğu söylenebilir.

Antalya il sınırlarında bulunan Patara Antik Kenti Fethiye'ye sadece 80 km mesafede bulunmaktadır. Dünyada bilinen en eski deniz feneri İskenderiye Feneri olmasına rağmen günümüze kadar ulaşan bir kalıntısı bulunmamaktadır. Somut olarak izlerine rastlanan dünyanın en eski feneri Patara Deniz Feneri'dir. Fethiye'nin Patara Antik kentine yakın bir mesafede bulunması kruvaziyer yolcular için tercih edilen bir destinasyon olmasında önem taşımaktadır. Fethiye, Med-Cruise tarafından hazırlanmış olan kruvaziyer limanlar için önemli görülen destinasyonlar listesinde yer almaktadır. Bu durum Fethiye'nin kruvaziyer turizmde kendini tanıtabilmesi için büyük bir avantaj sağlayacaktır.

Fethiye ve çevresindeki yerinde inceleme gezileri sonucunda elde edilen bulgular doğrultusunda Fethiye'nin kara turları düzenlenebilecek çekiciliklerini değerlendirdiğimizde; tüm destinasyonların kruvaziyer yolcular için ulaşım süresi bakımından uygun mesafelerde olduğu görülmektedir. Genel bir değerlendirme yapıldığında tüm destinasyonlar birçok yönden iyi durumdadır. Destinasyonlarda yiyecek-içecek üniteleri, tuvaletler, park alanları vb. hizmetler bulunmaktadır. Sağlık hizmetlerine ulaşım kolay olmakla beraber, bu hizmeti veren kurumlar destinasyonlara 1 ile 17 km uzaklıkta bulunmaktadır. Destinasyonların rehberlik hizmetleri açısından güçlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için görevli personellere rehberlik hizmeti sağlayacak eğitimler verilmesi yerinde olacaktır. Son olarak destinasyonlarda yaralanma, kaza, hırsızlık, taciz vb durumlarla karşılaşmamak için emniyet ve güvenlik tedbirlerinin artırılması gerekmektedir.

Beşinci bölümde, Fethiye Limanı'na gelecek yolcu sayısının belirlenmesi amacı ile talep tahmin çalışması yapılmıştır. Söz konusu çalışma sonucunda 2020 yılında kötümser bir tahmin ile 128 bin kruvaziyer yolcusuna limanın hizmet verebileceği hesaplanmıştır. Ancak bölgenin mevcut turizm potansiyeli dikkate alınarak daha iddialı ve agresif bir büyüme öngörülmüştür. 2020 yılı için 341 bin yolcu hedeflenmiştir.

Bölge limanlarını ziyaret eden mevcut gemilerin özellikleri dikkate alınarak limanın deniz yapısı planlanmıştır. Fethiye Kuvaziyer Limanı için tasarım gemi boyutu 100 bin Grt olarak belirlenmiştir. Fethiye Kuvaziyer Limanı 2 bölümden oluşacaktır. İlk bölüm 250 metre uzunluğunda ana yanaşma yeridir. İkinci bölüm ise 35 metre aralıklar ile yerleştirilen iki adet yaslanma ve bağlama dolfeninden oluşmaktadır. Planlanan şekli ile liman kruvaziyer gemilerin neredeyse %90'ına hizmet verebilecektir.

Fethiye Limanı, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde "B tipi kruvaziyer gemi limanı" sınıfına girmektedir. Liman, söz konusu yönetmeliğin gerektirdiği tüm şartları sağlayacaktır. Ancak projede özellikle kapalı alanların planlanmasında bölgenin hassas ekolojik dengesi dikkate alınarak asgari yapılaşma öngörülmüştür.

Çalışma kapsamında beş adet saha liman yapımı açısından değerlendirilmiştir. Alternatif yerler Kuzeyden Güneye doğru numaralandırılmıştır. 1 numaralı saha aynı zamanda Fethiye yerleşim alanına en uzak noktada olan proje sahasıdır. Hürriyet Mahallesi'nde yer almaktadır. 2 ve 3 numaralı sahalar birbirlerine yaklaşık 500 metre mesafededir ve Foça Mahallesi'nde yer almaktadır. 4 numaralı saha Karayolları Bölge Müdürlüğü'nün önünde yer almakta olup, Babataşı Mahallesi'ndedir. 5 numaralı saha Karagözler Mahallesi'nin, tersaneleri geçtikten sonraki bölümünde Fevzi Çakmak Caddesi'nin deniz tarafında kalmaktadır. Her bir sahanın olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. Seçilen sahalar tüm yönleri ile değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamında söz konusu yerler yatırım maliyetleri açısından değerlendirilmiş ancak hangi yerin seçileceğinin belirlenmesinin ancak ayrıntılı bir çevresel etki değerlendirme çalışması sonunda yapılması gerektiği tespit edilmiştir.

Bölüm altıda kruvaziyer mali ve ekonomik analizleri gerçekleştirilmiştir. Ekonomik etkileri kadar sosyal etkilerinin de değerlendirildiği çalışma kapsamında gerçekleştirilen Fethiye Kuvaziyer Liman Çalıştay'ında, Fethiye Kuvaziyer Limanı'nın orta ve uzun vadede; turizmin ve ticaretin gelişmesini sağlayacağı, ülke tanıtımına katkı sağlayacağı, istihdamı artırarak nitelikli işgücünü geliştireceği, ulaşım tesis ve olanaklarının artmasına bağlı olarak tarım ve ticaret ürünlerinin değerlendirilmesini kolaylaştıracağı, eğitim, sağlık ve kültür hizmetlerinin iyileştireceği, kamu hizmetlerinin arttıracağı ön görülmüştür. Ayrıca kruvaziyer limanın doğal kaynaklara olan baskıyı arttıracağı, trafik yoğunluğu yaratacağı, ören yerlerindeki yoğunluğu arttıracağı ve fiyat artışına neden olacağı değerlendirilmiştir.

Proje kapsamında önerilen alternatif yerlerin dolgu, tarama miktarları farklıdır. Benzer şekilde yapılacak iskele genişlik ve uzunlukları benzer olmakla birlikte zemin özelliklerinden kaynaklanan iskele yatırım maliyetleri birbirinden farklıdır. Her bir proje sahasının kesin yatırım maliyetleri ancak bölgede ayrıntılı bir arazi çalışması yapılması, söz konusu çalışmalardan elde edilecek veriler ışığında hazırlanacak projeler ve en kesitlerine dayanan bir metraj ve keşfin çıkması ile mümkün olacaktır. Dolayısı ile burada hesaplanan yatırım maliyetleri her tip proje üzerinden ortalama değerler alınarak (2 numaralı alternatif için) hesaplanmıştır. Söz konusu alternatif için toplam yatırım tutarı (45,656,770.- Türk Lirası) 21,741,319.- Amerikan Doları'dır.

Projenin izin onay süreci dahil (*ihale süreci hariç*) iki yılda tamamlanması planlanmıştır. Projenin ilk altı ayı imar planı çalışmaları, kara ve deniz etütleri, uygulama projelerinin hazırlanması ve onaylanması ile fizibilite çalışması için ayrılmıştır. Yatırımın diğer bir buçuk yılı ise inşaat işlerini kapsamaktadır. Ekipman yatırımı yatırım takviminin ikinci yılında başlayacak ve iki yıl sürecektir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam işletme gideri 2024 yılı için (4,061,649.- Türk Lirası) 1,934,119.- Amerikan Doları, işletme gelirleri, 9,145,840.-Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Çalışma kapsamında gerçekleştirilen finansal analizler yatırım dönemi dahil 20 ve 36 yıllık süreçleri kapsayacak şekilde hazırlanmıştır. Finansal analizlerde öz sermaye kredi oranı %40 / %60 olarak alınmıştır. Finansal analiz sonuçlarına göre 20 yıl için Net Bugünkü Değer + 35.141.153.- USD, İç Karlılık Oranı %17,10 Geri Ödeme Süresi 10 yıl bulunmuştur. 36 yıl için ise Net Bugünkü Değer + 73.711.444. – USD, İç Karlılık Oranı %18,75 olarak hesaplanmıştır. Elde edilen veriler ışığında limanın hedeflenen yolcu ve gemi sayısına ulaşması durumunda ekonomik olarak yapılabilir bir proje olduğu görülmüştür.

Sonuç olarak baktığımızda Fethiye, deniz turizmi ve kruvaziyer turizminin gelişmesi için uygun bir bölge olarak görülmektedir. Kruvaziyer yolcuların ilgisini çekebilecek birçok doğal, tarihi ve kültürel destinasyona sahiptir. Ksantos Antik Kenti Dünya Miras Listesi'nde yer almakta, dünyanın en eski fenerinin bulunduğu Patara Antik Kenti'ne 1 saatlik mesafede bulunmaktadır. Babadağ, yamaç paraşütü yapmak isteyenler için dünya çapında isim yapmış bir destinasyondur. Fethiye alternatif turizm çeşitliliği bakımından oldukça zengin bir bölgedir. Tüm bunlar kruvaziyer turizmin gelişmesi için önemli etkenler arasında yer almaktadır. Kruvaziyer turizmi geliştirilirken dikkat edilmesi gereken önemli ve öncelikli noktalar; kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması, çevre bilincinin oluşturulması, eğitim programları ile hizmet kalitesinin ve turizm bilincinin yükseltilmesi ve gerekli alt ve üst yapı imkanlarının sağlanmasıdır. Bu önceliklerle kruvaziyer turizmne adım atmak doğru olacaktır.

2.BÖLÜM

TÜRKİYE – EKONOMİK ÇERÇEVE



İÇERİK

- 2.1. Lokasyon
- 2.2. Demografik Özellikler
- 2.3. Türkiye Ekonomisi
- 2.4. Yabancı Yatırımlar
- 2.5. Türkiye'de Turizm Sektörü
- 2.6. Liman Yatırımları



TÜRKİYE – EKONOMİK ÇERÇEVE

2.1. Lokasyon ve Coğrafi Özellikleri

Fethiye Kruvaziyer Limanı Fırsat Analizi çalışmasının hedef kitleleri içerisinde kruvaziyer gemi ve liman işletmecileri yer almaktadır. Kruvaziyer gemi ve liman işleten yabancı yatırımcılar da göz önüne alınarak Türkiye'nin temel demografik ve sosyo-ekonomik özellikleri bu bölümde özetlenmiştir.

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtaları bağlantı bölgesinde bulunması ve boğazlar yolu ile Akdeniz Karadeniz arasında geçiş yolu olan bir yarımada olması nedeniyle lojistik, denizcilik, ekonomik ve siyasi olarak kritik öneme sahip bir bölgededir.

Türkiye 36°- 42° Kuzey enlemleri, 26°- 45° Doğu boylamları arasında yer almaktadır. 814,578 km² alana sahiptir ve yaklaşık % 3'ü Avrupa kıtası, %97'lik bölümü ise Asya kıtasındadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları Asya ve Avrupa arasında doğal bir sınır oluşturur. Toplam kara ve deniz sınırları 11,000 km²'dir. Bunun 2,753 km'si kara 8,247 km'si deniz sınırındır. Türkiye'nin jeolojik oluşum sürecinin devam etmesi nedeniyle yoğun deprensellik gözlenmektedir. Batıdan doğuya doğru topografya yükselmektedir. Dağ oluşumları doğu - batı uzanımlıdır. Bu nedenden Ege kıyıları pek çok doğal koya sahip girintili çıkıntılı yapıya sahipken Karadeniz ve Akdeniz kıyıları daha az ve geniş koy ve buralarda dağların denize paralel olması nedeniyle sarp kıyılarına sahiptir. İki kıta arasında coğrafi olarak köprü olmasının yanı sıra ekonomik ve kültürel olarak da önem arz etmektedir.

2.2 Demografik Özellikler

Bölgenin demografik özelliklerini bilmek ekonomik analiz ve insan kaynağının etkilerini görebilmek için önemli verilerin başında gelmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) 2013 sonuçlarına göre Türkiye'nin nüfusu 76,667,864'tür. Bu sayının %50.18'i (38,473,360) erkeklerden, % 49.81'i (38,194,504) kadınlardan oluşmuştur. Nüfusun %91.34 (70,034,413) kişi şehirlerde, % 8.66 (6,633,451) kişi ise köylerde yaşamaktadır. Yıllık nüfus artış hızı 2012 yılında %12 iken, 2013 yılında %13.7'ye yükselmiştir (Tablo 2.1).

Tablo 2.1. Türkiye'nin Nüfus Artış Hızı

TÜRKİYE	TOPLAM NÜFUS	NÜFUS ARTIŞ HIZI (BİNDE)
2009	72,561,312	14,5
2010	73,722,988	15,9
2011	74,724,269	13,4
2012	75,627,384	12,0
2013	76,667,864	13,7

Kaynak : TÜİK , 2013



Türkiye nüfusunun %18.5'inin ikamet ettiği İstanbul, 14,160,467 kişi ile Türkiye'nin en çok nüfusa sahip olan ili olmuştur. Bunu takip eden iller %6.6 ile (5,045,083 kişi) Ankara, %5.3 ile (4,061,074 kişi) İzmir, %3.6 ile (2,740,970 kişi) Bursa ve %2.8 ile (2,158,265 kişi) Antalya'dır. Bayburt ili ise 75,620 kişi ile en az nüfusa sahip ildir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2. Türkiye'nin Yerleşim Yeri ve Cinsiyete Göre Nüfus Dağılımı

TÜRKİYE	il/ilçe	Belde/Köy	Toplam
Kadın	34,898,618	3,295,886	38,194,504
Erkek	35,135,795	3,337,565	38,473,360
Toplam	70,034,413	6,633,451	76,667,864

Kaynak : TÜİK, 2013

Türkiye İstatistik Kurumu ADNKS 2013 rakamlarına göre Türkiye'de işsizlik oranı %9.7 tarım dışı işsizlik oranı ise %12 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye genelinde işsiz sayısı 2013 yılında bir önceki yıla göre 229 bin kişi artarak 2 milyon 747 bin kişiye ulaşmıştır. İşsizlik oranı ise 0.5 puanlık artış ile %9.7 seviyesinde gerçekleşmiştir. Kentsel yerlerde işsizlik oranı 0.4 puanlık artışla %11.5, kırsal yerlerde ise 0.6 puanlık artışla %6.1 olmuştur (TÜİK Haber Bülteni – 06 Mart 2014).

Tarım dışı işsizlik oranı bir önceki yıla göre 0.5 puanlık artışla %12 seviyesinde, 15-24 yaş grubundaki genç nüfusta işsizlik oranı ise 1.2 puanlık artışla %18.7 olarak gerçekleşmiştir.

İstihdam edilenlerin sayısı 2013 yılında, geçen yıla göre 703 bin kişi artarak 25 milyon 524 bin kişiye yükselmiştir. En yüksek işsizlik oranı %14.5 ile Güneydoğu Anadolu bölgesinde gerçekleşmiştir (TÜİK Haber Bülteni – 06 Mart 2014).

İstihdam edilenlerin %23.6'sı tarım, %19.4'ü sanayi, %7'si inşaat, %50'si ise hizmetler sektöründe yer almıştır. Bir önceki yıl ile karşılaştırıldığında hizmet sektörünün istihdam edilenler içindeki payı 0.6 puan, sanayi sektörünün payı 0.3 puan, inşaat sektörünün payı 0.1 puan artarken, tarım sektörünün payı ise 1 puan azaldığı görülmüştür. İstihdam oranı %45.9 olarak gerçekleşmiştir. İstihdam edilenlerin oranı, bir önceki yıla göre 0.5 puanlık bir artış göstererek %45.4'ten %45.9'a yükseldi. İşgücüne katılma oranı %50.8 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 2.3). En yüksek istihdam artışı 206 bin kişi ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde olmuştur (TÜİK Haber Bülteni – 06 Mart 2014).

Tablo 2.3. Temel İşgücü Göstergeleri, 2012-2013

	TÜRKİYE		KIR		KENT	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Kurumsal Olmayan Nüfus (000)	73,604	74,457	50,397	50,885	23,207	23,572
15 yaş ve üstü nüfus (000)	54,724	55,608	37,656	38,129	17,068	17,479
İşgücü	27,339	28,271	18,186	18,907	9,153	9,364
İstihdam	24,821	25,524	16,167	16,736	8,653	8,788
İşsiz	2,518	2,747	2,018	2,171	500	576
İşgücüne katılma oranı (%)	50.0	50.8	48.3	49.6	53.6	53.6
İstihdam oranı (%)	45.4	45.9	42.9	43.9	50.7	50.3
İşsizlik oranı (%)	9.2	9.7	11.1	11.5	5.5	6.1
Tarım dışı işsizlik oranı (%)	11.5	12.0	11.4	11.8	11.9	12.9
Genç nüfusta (15-24) işsizlik oranı (%)	17.5	18.7	20.3	21.2	11.9	13.7
İşgücüne dahil olmayanlar (000)	27,385	27,337	19,470	19,222	7,915	8,115

Tablodaki rakamlar yuvarlanmadan dolayı toplamı vermeyebilir.

Kaynak : TÜİK, 2013

Türkiye genelinde işgücüne katılma oranı, 2013 yılında bir önceki yıla göre 0.8 puan artarak %50.8 olmuştur. Erkeklerde işgücüne katılma oranı bir önceki yıla göre 0.5 puanlık artışla %71.5, kadınlarda ise 1.3 puanlık artışla %30.8 olarak gerçekleşmiştir. İşgücüne katılma oranının en yüksek olduğu bölge %55.6 ile Ege Bölgesi olmuştur (TÜİK Haber Bülteni – 06 Mart 2014).

2.3. Türkiye Ekonomisi

Tüm dünya ekonomilerinde hedef adil gelir dağılımı, fiyat istikrarı, ödeme dengelerinin sağlanmasıdır. Dünya da ekonomik çalkalanmaların çok olduğu bir dönem içinde ülke ekonomisinin geleceği için hedeflenen rakamlara ulaşabilmenin zorluğu ortadadır. Bunun yanında bulunduğumuz coğrafya ve siyasi istikrarsızlık ekonomik hedeflere ulaşma konusunda oluşan zorluğun artmasına neden olmaktadır. Buna rağmen her zaman gelişen ekonomik hedefler belirlenmekte ve buna ulaşmak için çalışılmaktadır. Geçtiğimiz dönemlerde olduğu gibi 10. Kalkınma Planı'nda da büyüme hedefi devam etmiştir.

Tablo 2.4. Yıllar İtibari ile Büyüme Oranları

	2009	2010	2011	2012	2013
GSYH(Cari fiy.1998 bazlı) (Milyon TL)	952,559	1,098,799	1,297,713	1,415,786	1,559,160
GSYH (Cari Fiy. 1998 bazlı)(Milyon \$)	616,703	731,608	773,980	785,721	822,776
GSYH (1998 Bazlı) (%)	-4.8	9.2	8.8	2.2	3.6

Kaynak: T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 2014



Bu bölümde Ekonomi, Kalkınma, Maliye, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı raporları ile TÜİK'den elde edilen veriler kaynak alınmıştır. Ekonomiye yol göstermek adına hazırlanan strateji raporları yatırımcılara daima yön ve yol gösterici bir kılavuz olmuştur. Yapılan bu planların hedefinde mal ve hizmet üretimi ve dış ticareti arttırma, ülkemizi iç ve dış yatırımcılar için cazip kılarak yatırım potansiyelini arttırmak bulunmaktadır.

Türk ekonomisi genel olarak rekabet kurallarının işlediği, özel sektörün ekonomide öncü, kamunun ise düzenleyici rol oynadığı, liberal dış ticaret politikasının uygulandığı, mal ve hizmetlerin bireyler ve kurumlar arasında engelsiz olarak el değiştirebildiği bir serbest piyasa ekonomisidir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü, 2014).

Türkiye'nin 80'li yıllardan itibaren içinde bulunduğu hiper-enflasyon döneminde, 1991 yılında enflasyon oranı %125,5'e ulaşmış, 2004 yılından itibaren tek haneli enflasyon rakamları görülmeye başlanmıştır (Tablo 2.5).

Tablo 2.5. Yıllar İtibari ile Enflasyon Oranları

FİYAT (YÜZDE DEĞİŞME)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GSYH Deflatörü	12	5,3	5,7	8,6	6,8	6,3
ÜFE Yıllık Ortalama	12,7	1,2	8,5	11,1	6,1	4,5
ÜFE Yıl Sonu	8,1	5,9	8,8	13,3	2,5	7,0
TÜFE Yıllık Ortalama	10,4	6,3	8,6	6,5	8,9	7,5
TÜFE Yıl Sonu	10,1	6,5	6,4	10,5	6,2	7,4

Kaynak: T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü

Türkiye'de son yıllarda ekonomideki yapısal reformlara büyük önem verilmektedir. Geçtiğimiz dönemde özelleştirme süreci hızlandırılmış. Kamu maliyesine düzen getirilmiş, ayrıca mali piyasalardan başlamak üzere tarım, sosyal güvenlik, enerji ve iletişim sektörlerinde önemli reformlar gerçekleştirilmiştir.

Küresel mali kriz nedeniyle birçok dünya ekonomisinin daralma gösterdiği bir dönemde Türk ekonomisi, 2008 yılındaki ekonomik yavaşlamanın ve 2009 yılındaki küçülmenin ardından 2010 ve 2011 yıllarında sırasıyla %9.2 ve %8.5 oranında büyüme hızını yakalayarak Çin Halk Cumhuriyeti'nin ardından büyüme hızı en yüksek ikinci ülke olmuştur. Avrupa'nın ise en hızlı büyüyen ekonomisi durumundadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü).

2013 yılında Türkiye ekonomisi %4 oranında büyümüştür. GSYH sabit fiyatlarla çeyreklik bazda 2013 yılı birinci çeyreğinde %2.9, 2013 yılı ikinci çeyreğinde %4.5, 2013 yılı üçüncü çeyreğinde %4.3 ve 2013 yılı dördüncü çeyreğinde %4.4 oranında büyümüştür. Bu büyüme rakamları ile G-20 ülkeleri arasında en iyi büyüme performansı gösteren 4. ülke olurken OECD ülkeleri arasında ise en hızlı büyüyen ülke olmayı başarmıştır. 10. Kalkınma Planı hedeflerinde büyüme 2018 yılı için %5.9 ve dönem ortalaması %5.5 olarak belirlenmiştir.

GSYH, 2013 yılında cari fiyatlarla 1 trilyon 561 milyar 510 milyon TL (820 milyar 12 milyon dolar) olarak hesaplanmıştır. GSYH, 2013 yılında bir önceki yıla göre sabit fiyatlarla %4 yıllık oranında büyümüştür. Yıllık artan büyüme oranına paralel olarak kişi başına GSYH cari fiyatları da artmıştır. 2010 yılında 10.003 dolar, 2011 yılında 10.428 dolar, 2012 yılında 10.459 dolar, 2013 yılında ise 10.782 dolar olarak hesaplanmıştır. Tablo 2.6 da görüleceği üzere son 5 yılda doları kurunda %40 civarında artış gözlenmiştir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

Tablo 2.6. Amerikan Dolarının Ortalama ve Yıl Sonuna Göre Yıllık Değişimi

	2009	2010	2011	2012	2013
Ortalama Dolar Kuru	1.547 TL	1.500 TL	1.670 TL	1.793 TL	1.901 TL
Yıl Sonu Dolar Kuru	1.506 TL	1.546 TL	1.907 TL	1.783 TL	2.134 TL

Kaynak: T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü

2012 yılında GSYH'den en fazla pay alan ilk beş sektör sabit fiyatlarla sırasıyla; %24.1 ile "İmalat Sanayi", %12.6 ile "Toptan ve Perakende Ticaret", %12.4 ile "Ulaştırma ve Depolama", %12.0 ile "Finans ve Sigorta Faaliyetleri" ve %9.3 ile "Tarım Ormanlık ve Balıkçılık" sektörleri olmuştur (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

2013 yılında GSYH'den en fazla pay alan ilk beş sektör, sabit fiyatlarla sırasıyla, %24.1 ile "İmalat Sanayi", %12.7 ile "Finans ve Sigorta Faaliyetleri" ve "Toptan ve Perakende Ticaret", %12.3 ile "Ulaştırma ve Depolama" ve %9.2 ile "Tarım Ormanlık ve Balıkçılık" sektörleri olmuştur (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

2012 yılında GSYH'de en hızlı büyüyen ilk beş sektör sabit fiyatlarla sırasıyla; %8.5 ile "Bilgi ve İletişim", %6.6 ile "Mesleki Bilimsel ve Teknik Faaliyetler", %5.5 ile "Hane Halklarının İşverenler Olarak Faaliyetleri", %5.3 ile "İnsan Sağlığı ve Sosyal Hizmet Faaliyetleri" ve %4.3 ile "Eğitim" sektörleri olmuştur (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

2013 yılında GSYH'de en hızlı büyüyen ilk beş sektör sabit fiyatlarla sırasıyla; %9.8 ile "Finans ve Sigorta Faaliyetleri", %9.2 ile "Oteller ve Lokantalar", %7.1 ile "İnşaat", %6.6 ile "Mesleki Bilimsel ve Teknik Faaliyetler" ve %5.8 ile "Hane Halklarının İşverenler Olarak Faaliyetleri" sektörleri olmuştur (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

Kişi başına GSYH cari fiyatlarla 2010 yılında 10,003 dolar, 2011 yılında 10,428 dolar, 2012 yılında 10,459 dolar, 2013 yılında ise 10,782 dolar olarak hesaplanmıştır. Satın alma gücü paritesine göre kişi başına GSYH (Kişi Başına Reel GSYH). 2012 yılında 18,315 dolar olarak hesaplanmıştır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

2013 yılında pek çok ülkeye ihracat gerçekleştirilmiş ve ticaret hacmi 404 milyar dolara yaklaşmıştır. İhracatta ise 2012'ye göre düşüş gözlenmiş ve 151.8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2023 yılı için ana hedef ihracatı 500 milyar dolara, toplam ticaret hacmini ise 1 trilyon dolara çıkarmak olarak hedeflenmektedir (Tablo 2.7).

Tablo 2.7. Türkiye'nin Dış Ticareti (milyar \$)

FİYAT (YÜZDE DEĞİŞME)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
İhracat	107.3	132	102.1	113.9	134.9	152.6	151.8
İthalat	170.1	202	140.9	185.5	240.8	236.5	251.7
Hacim	277.4	334	243.1	299.4	375.7	389.1	403.5

Kaynak : TÜİK

2.4. Yabancı Yatırımlar

Son yıllarda rekabetçi piyasa ekonomisi uygulamalarını geliştirerek özelleştirmelere hız verilmiştir. Bunun uygulanma felsefesi ise devletin, asli görevleri olan adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir. Özelleştirme çalışmalarına, uluslararası yatırımcıların katılımları teşvik edilmektedir. Özelleştirme sürecini hızla tamamlayan ve yüksek getiri elde eden ülkeler arasında ön sıralarda yer alan Türkiye'de, 1986-2003 yılları arasında yaklaşık 8 milyar Amerikan Doları, 2003-2012 yılları arasında 36.2 milyar Amerikan Doları olmak üzere 44 milyar Amerikan Doları civarında özelleştirme uygulaması gerçekleştirilmiştir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31 Mart 2014).

Yabancı yatırımlar özellikle gelişmekte olan ülkelerin yatırımlar için desteklediği önemli bir kaynaktır. Yabancı yatırımlardan en büyük payı gelişmekte olan ülkeler almasına rağmen Türkiye gibi hızlı büyüme potansiyeli olan ülkeler de büyük pay almaktadır.

Türkiye, dinamik ekonomisi, geniş iç pazarı, güçlü sanayisi ve yetişmiş iş gücüyle yabancı yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca Türkiye, son on yılda hayata geçirilen köklü ekonomik reformlar sayesinde avantajlı bir duruma gelmiştir. Yabancı yatırımcıların tereddüt etmeksizin Türkiye'de yatırım yapması için uygun yasal altyapı tesis edilmiştir. Türkiye'de yabancı yatırımcılara yerel yatırımcılarla aynı haklar ve yükümlülükler veren yasal düzenlemeler yabancı yatırımlar için güvenli bir ortam sağlamaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü).

Türkiye'de bürokratik engellerin büyük ölçüde kaldırılması, vergi sisteminde iyileştirmelerin sağlanması, kâr transferlerinin desteklenmesi ve başarılı özelleştirme programları sayesinde dünyanın önde gelen yatırım merkezlerinden biri haline gelmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü).

Doğrudan yabancı yatırım (DYY) 2008 yılında 19,760 milyon dolar iken 2009'da çok hızlı bir düşüş yaşanmış ve sonrasında yavaş bir artma olduğu görülmektedir. 2012 yılı itibarı ile DYY toplamı net olarak 13,018 milyon dolar olduğu görülmüştür (Tablo 2.8). Özsermaye yatırımlarında ise piyasanın taleplerine göre değişiklik gözlenmektedir.

2012 yılında Türkiye'de toplam 12.6 milyar ABD Doları tutarında gerçekleşen uluslararası doğrudan yatırımın, 9.5 milyar ABD Dolarlık kısmı sermaye bileşeninden, 2.6 milyar ABD Dolarlık kısmı ise yurt dışında yerleşik gerçek ve tüzel kişilerin Türkiye'deki gayrimenkul alımlarından oluşmaktadır (Tablo 3). Bu çerçevede 2011 yılına kıyasla uluslararası doğrudan yatırımların sermaye bileşeninde 4.5 milyar ABD Doları seviyesinde azalış, gayrimenkul bileşeninde ise yaklaşık 600 milyon ABD Doları tutarında bir artış görülmüştür. (T.C. Ekonomi Bakanlığı - Uluslararası Doğrudan Yatırım Raporu)

Tablo 2.8. Türkiye'de 2008–2012 Döneminde Uluslararası Doğrudan Yatırım Bileşenleri

(Milyon ABD Doları)	2008	2009	2010	2011	2012
DYY Toplamı (net)	19,760	8,663	9,038	16,047	13,018
Özsermaye Yatırımı (net)	14,712	6,170	6,203	14,064	9,928
Girdiler	14,747	6,252	6,238	16,055	10,561
Tasfiye İhraçları	-35	-82	-35	-1,991	-633
Şirketlerarası İkrazlar*	2,111	711	339	-30	454
Gayrimenkul (Net)	2,937	1,782	2,494	2,013	2,636

Kaynak: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2013

* Yabancı sermayeli şirketlerin yabancı ortaklardan aldıkları ikrazlar

Türkiye'ye yönelik uluslararası doğrudan yatırımlar özellikle 2005 yılından itibaren artış trendi içerisine girmiş, 2007 yılında tarihinin en yüksek seviyesi olan 22 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Ancak 2008 yılından itibaren tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik kriz sebebiyle azalan küresel doğrudan yatırım akımlarından Türkiye de etkilenmiş ve 2009 yılından itibaren daha dalgalı bir seyir izlenmiştir (Tablo 2.9) (T.C. Ekonomi Bakanlığı - Uluslararası Doğrudan Yatırım Raporu).

Tablo 2.9. Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Girişleri (milyar Abd \$)

YILLAR	Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Girişleri (milyar \$)	Uluslararası Sermayeli Şirket Sayısı (Birlikli)	YILLAR	Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Girişleri (milyar \$)	Uluslararası Sermayeli Şirket Sayısı (Birlikli)
2002	1.1	4,996	2008	19.8	19,099
2003	1.7	5,945	2009	8.7	21,901
2004	2.8	7,686	2010	9.0	25,174
2005	10.0	10,068	2011	16.0	29,537
2006	20.2	12,892	2012	13.0	33,810
2007	22.0	16,084	2013	9.2	36,145

Kaynak : www.ekonomi.gov.tr

Türkiye'de son 11 yılda doğrudan yatırım yapan 36,145 şirket olduğu görülmektedir. Ticaret ve doğrudan yabancı yatırımlar bakımından Türkiye'nin en önemli özelliği Avrupa, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya'ya açılan bir kapı gibi olmasıdır. Türkiye bürokratik engellerin büyük ölçüde kaldırılması, vergi sisteminde iyileştirmelerin sağlanması, kar transferlerinin desteklenmesi ve başarılı özelleştirme programları sayesinde dünyanın önde gelen yatırım merkezlerinden biri haline gelmiştir. 2012 Nisan ayında yeni teşvik sisteminin yürürlüğe girmesiyle daha fazla yabancı yatırım çekilmesi amaçlanmıştır.

31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla 32,146 adet yabancı sermayeli firma Türkiye'de faaliyette bulunmaktadır. 881 adet yabancı firmaların da ülkemizde iribat bürosu mevcuttur. 2012 yılı sonu itibarıyla ülkemizdeki toplam doğrudan yabancı yatırım miktarı 130 milyar Amerikan Dolarını aşmıştır (*T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü*).

2013 UNCTAD Dünya Yatırım Raporu'na göre dünyada uluslararası doğrudan yatırımlar (UDY) 2012 yılında yüzde 18 düşerek 1.35 trilyon Amerikan Dolarına inmiştir. Türkiye'de uluslararası doğrudan yatırımlar ise 2012 yılında yüzde 23 gerileyerek 12.4 milyar Amerikan Dolarına olarak gerçekleşmiştir. 2012'de Türkiye'de uluslararası doğrudan yatırımlardaki düşüşün dünya ortalamasının üzerinde olmasına rağmen Türkiye uluslararası doğrudan yatırım liginde iki basamak yükselerek 26. sıradan 24. sıraya yükselme başarısını gösterdi (*Uluslararası Yatırımcılar Derneği – 26 Haziran 2013 Basın Bülteni*).

Uluslararası doğrudan yatırım sermaye girişlerinin sektörlere göre dağılımına baktığımızda en büyük paya sahip olan imalat sanayidir. Mali ve aracı kuruluşların faaliyetleri ise 2012 yılında 2,084 iken 2013 Ekim ayında 3,734 milyon Amerikan Doları olarak çok büyük bir sermaye miktarına ulaşmıştır (*Tablo 2.10*).

Tablo 2.10. Uluslararası Doğrudan Yatırım Sermaye Girişlerinin Sektörlere Göre Dağılımı

Sektörler (Milyon Dolar)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tarım Ormancılık ve Balıkçılık	11,076	4,928	4,719	11,456	7,303	5,284
Madencilik ve Taşocakçılığı	1,237	498	597	665	491	1.845
İmalat Sanayii	586	1,019	1,584	2,418	1,519	659
Gıda Ürünleri, İçecek ve Tütün İmalatı	679	617	623	999	86	222
Tekstil Ürünleri İmalatı	1,343	718	486	1,425	1,381	1.024
Kimyasal Madde ve Ürünlerin İmalatı	1,335	350	245	904	2,044	297
B.Y.S. Makine ve Teçhizat İmalatı	249	314	25	111	154	145
Elektrikli Optik Aletler İmalatı	5,647	1,412	1,159	4,934	1,628	1,092
Motorlu Kara Taşıtı Römork ve Yarı-Römork İmalatı	291	306	201	1,093	622	1,118
Diğer İmalat	82	2	0	0	0	221
Elektrik, Gaz ve Su	868	260	323	1,402	439	344
İnşaat	23	52	55	20	32	16
Toptan ve Perakende Ticaret	60	19	7	62	20	1
Oteller ve Lokantalar	2,345	673	928	2,013	2,337	3,202
Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama Hizmetleri	2,184	361	473	1,516	1,593	2,562
Mali Aracı Kuruluşların Faaliyetleri	1,963	209	388	195	940	1,182
Gayrimenkul Kiralama ve İş Faaliyetleri	96	78	45	1,317	653	1,380
Sağlık İşleri ve Sosyal Hizmetler	161	312	455	497	744	640
Diğer Toplumsal, Sosyal ve Kişisel Hizmet Faaliyetleri	2	12	5	9	6	3
Toplam	14,747	6,252	6,238	16,055	10,759	10,189

Kaynak: T.C. Merkez Bankası, 2014

2012 yılında doğrudan yatırımda en büyük payı imalat sanayi sağlamıştır. İmalat sanayi yatırımlarından gıda içecek ve tütün en büyük yatırım bedeline sahiptir.

2013 yılında ise mali aracı kuruluşların faaliyetlerinde büyük artış gözlenmiştir. Tarım, avcılık, ormancılık ve balıkçılık ile ilgili yatırımlar ise en düşük yatırım kalemini oluşturmaktadır. Son 6 yıllık istatistiklere baktığımızda yabancı yatırım tutarlarında sektörel ihtiyaçlara göre değişiklikler olmuştur. Otel ve lokantalar ise 2012 yılında 16 milyon dolar ile en düşük kalemlerden biridir.

Tablo 2.11. Türkiye'ye Uluslararası Doğrudan Yatırım Sermaye Girişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı

Ülke (Milyon Dolar)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AB Ülkeleri	11,076	4,928	4,719	11,456	7,303	5,284
Almanya	1,237	498	597	665	491	1.845
Avusturya	586	1,019	1,584	2,418	1,519	659
Fransa	679	617	623	999	86	222
Hollanda	1,343	718	486	1,425	1,381	1.024
İngiltere	1,335	350	245	904	2,044	297
İtalya	249	314	25	111	154	145
Diğer AB Ülkeleri	5,647	1,412	1,159	4,934	1,628	1,092
Diğer Avrupa Ülkeleri (AB Hariç)	291	306	201	1,093	622	1,118
Afrika Ülkeleri	82	2	0	0	0	221
A.B.D.	868	260	323	1,402	439	344
Kanada	23	52	55	20	32	16
Orta -Güney Amerika ve Karayipler	60	19	7	62	20	1
Asya	2,345	673	928	2,013	2,337	3,202
Yakın ve Orta Doğu Ülkeleri	2,184	361	473	1,516	1,593	2,562
Körfez Ülkeleri	1,963	209	388	195	940	1,182
Diğer Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri	96	78	45	1,317	653	1,380
Diğer Asya Ülkeleri	161	312	455	497	744	640
Diğer Ülkeler	2	12	5	9	6	3
Toplam	14,747	6,252	6,238	16,055	10,759	10,189

Kaynak: T.C. Merkez Bankası, 2014

Türkiye'ye uluslararası doğrudan sermaye yatırımı en çok AB ülkeleri tarafından yapılmaktadır. 2012 yılında AB ülkelerinin 6,283 milyon dolar, ABD'nin ise 331 milyon dolar civarı yatırımı vardır. 2012 yılında Türkiye'de doğrudan yatırım tutarı toplamda 10,759 milyon dolar olmuştur.

Öte yandan, uluslararası sermayeli bazı şirketlerin Fethiye'de de yatırım yaptıkları gözlemlenmektedir. Aşağıdaki Tablo 2.12 de şirketlerin Fethiye'de kuruluş yıllarına göre dağılımı gösterilmiştir.

Tablo 2.12. Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Fethiye'de Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımı

YIL	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Şirket Sayısı	42	20	12	11	12	N/A

Kaynak: Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası, 2014

2.5. Türkiye'de Turizm Sektörü

Dünya'da ve Türkiye'de turizmin gelişimine baktığımızda II. Dünya Savaşı'ndan sonra turizm sektöründe gelişimin hızlandığını söyleyebiliriz. Cumhuriyet öncesi dönemde 1863 yılında düzenlenen Sergi-i Umumi-i Osmani, iç turizme yönelik ilk etkinlikler arasında yer alır. 19. yy. sonları ile 20. yy. başlarında Orient Express'in Avrupa'dan İstanbul'a seferler düzenlemeye başlaması ile birlikte İstanbul'da ilk otellerde açılmaya başlamıştır. 1841 yılında hizmete giren Otel d'angleter Türkiye'nin ilk oteli olma özelliğine sahiptir. Pera Palas Oteli de bu dönemde hizmete açılmıştır ve bugün de hizmete devam etmektedir.

1923 yılında Raşit Saffet Atabinen ve bir grup aydın tarafından Türkiye Seyyahin Cemiyeti, turizm alanında faaliyet gösteren ilk örgüt olarak kurulmuştur. Daha sonra Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu olarak çalışmalarına devam etmiştir. Cumhuriyet döneminde havacılık alanında ilk adım Türkiye Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla atılmıştır. 1933 yılında Türk Havayolları İşletme İdaresi adını almıştır. Türkiye'de turizm ile ilgili ilk kamu örgütlenmesi 1934 yılında 2450 sayılı "İktisat Vekaleti ve Vazifeleri Kanunu" ile gerçekleşmiştir. 1923 yılında 4 ya da 5 olan acenta sayısı 1950'li yıllara gelindiğinde 100, İstanbul'daki otel sayısı ise 164 olmuştur.

1950 yılında Türkiye'de turizmin geliştirilmesi amacıyla çıkarılan ilk yasal düzenleme "5647 Sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu"dur. 1950 yılında "5647 Sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu"nda teşvik edilmelerine karar verilen turizm işletmelerine tahsis edilecek kredi desteğini sağlamak amacıyla, Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın bir milyon liralık "Turizm Kredisi Fonu" oluşturulmasına karar verilmiştir. 1955 yılında İstanbul Hilton Oteli açılmıştır. 1955 yılında 10 milyon TL sermayeli Türkiye Turizm Bankası kurularak, teşvik edilecek yatırımlara verilecek kredinin kaynağı oluşturulmuştur. 1965 yılında Türkiye Milli Talebe Federasyonu (TMTF) tarafından gerçekleştirilen "16. Uluslararası Öğrenci Turizmi Konferansı" gençlik turizmine yönelik önemli katkılardan biridir.

1960 yıllarında turizm sektöründe kalkınma planları yer almaya başlamıştır. 1960 yılını izleyen döneme "Planlı Dönem" adı verilir. 1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı kurulmuştur. 1961 yılında Ankara Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin açılması turizm alanında lise düzeyinde ilk mesleki eğitim başlamıştır. 1972 yılında Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) kurulmuştur. TÜRSAB, 1618 Sayılı Seyahat Acentaları Birliği Yasası'na dayalı olarak günümüzde de faaliyetlerini sürdürmektedir.

Planlı dönemde uygulanan planlar süre bakımından üç ayrı tipte uygulanmaktadır. Uzun dönemli "Perspektif Planlar", hızlı bir ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi için, bir bütün olarak ekonomide veya çeşitli sektörlerde karşılaşılabilecek sorunların çözümünü gösteren genel nitelikte makro hedefleri içerir. İkinci olarak orta dönemli planlar olarak nitelendirilen "Beş Yıllık Kalkınma Plan-

ları", idari ve siyasi gerekler yanında baraj, liman, demiryolu, karayolu yapımı ve yenilenmesi, elektrik santralleri, sulama projeleri, ve ağır sanayi yatırımlarının tamamlanarak işletmeye açılmasına olanak verecek faaliyetleri kapsar. Üçüncü olarak da "Kısa Dönemli Planlar" ya da "Yıllık Programlar" uygulanmaktadır. Bu planlar daha açık ve ayrıntılıdır.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967): Bu dönemde, Türkiye'nin ödemeler dengesi açığının kapatılmasında turizmden daha fazla yararlanmak, zengin, doğal ve tarihi kaynaklardan yararlanmak, gerekli yatırımları yapmak, tanıtma faaliyetlerine ağırlık vermek temel ilkeler olarak benimsenmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972): İkinci Plan döneminde, turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel işlevlerinden tam olarak yararlanmak ve turizm gelirini, yabancı turist sayısını ve ortalama tüketim harcamalarını artırmak amaçlanmıştır. Ayrıca, bu dönemde iç turizmin geliştirilmesi, turizm yatırımlarının kitle turizmine dönük olarak yasal ve finansal kolaylıklarla desteklenmesi, sektöre uygulanacak fiyat politikasının uluslararası rekabet koşullarına göre düzenlenmesi, yatırım politikasında altyapı tesislerinin ve örnek tesislerin kamu sektörü tarafından ele alınması ve diğer turizm yatırımlarının özel sektöre bırakılması temel ilkeler olarak benimsenmiştir.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977): Üçüncü Plan süresi içerisinde dış turizmi, iç turizmi ve sosyal turizmi geliştirmek, tanıtma, organizasyon ve denetim faaliyetlerini kitle turizmi esaslarına göre yürütmek temel hedeftir. Bu hedeflere ulaşmak amacıyla, turizm yatırım ve işletmeciliğinde dış ve iç turizm talebine uygun biçimde özel sektöre ağırlık verilmiştir. Turizmin hızlı geliştiği alanlarda arazi kullanımı ve tesis altyapısı ilişkilerini düzenlemek, otel ve rekreasyon tesislerinin düzensiz olarak gelişmesini önlemek amacıyla fiziksel planlama çalışmalarına devam edilmiştir. Bunların yanında kıyıların, turistik ve ulusal park niteliğindeki alanların toplum yararına kullanılmasını ve korunmasını sağlayacak mevzuat hazırlanmış ve sosyal turizmin gelişmesine önem verilmiştir.

1978 Programı: Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, çeşitli nedenlerle 1978 yılına yetiştirilemediğinden bu yıla özgü bir program hazırlanmıştır. Bu programda öngörülen turizmle ilgili düzenlemeler şunlardır: Türkiye'nin doğal ve tarihi, kültürel zenginliklerini değerlendirerek halka sağlıklı dinlenme olanakları sağlamak amacıyla planlama çalışmalarına öncelik verilmiş, turizm sektörünün gelişmesine ilişkin uzun dönemli hedeflerin organizasyonuna ve bunun mekânla ilişkisini belirleyen Turizm Sektörü Ana Politikası çalışmalarına hız verilmiştir. Kıyı yasasının çıkartılması için çalışmalar yapılmış, organize turizm bölgeleri saptanmış, tanıtma, pazarlama ve enformasyon hizmetlerinde eşgüdüm (koordinasyon) sağlanma çabalarına girilmiş, Türkiye'ye yönelik bir tanıtma kampanyası başlatılmıştır.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983): Bu plan döneminde, organize turizm bölgelerinin geliştirilmesine başlanması, sektörün işleyişinin öncelikle kitle turizmi ilkesine göre düzenlenmesi, yabancı sermayenin turizm yatırımlarına özendirilmesi ilkeleri yer almaktadır (Kozak, vd. 2011).

1980 sonrası turizm ile ilgili alınan kararların en önemlisi 2634 sayılı Teşvik Kanunu'dur. Bu yasal düzenlemeyle, Türkiye'de turizm sektöründe o zamana değin uygulanmayan pek çok teşvik getirilmiştir. Bu dönemde turizm ile ilgili olarak getirilen teşviklerin bazıları şunlardır;



- Düşük faizli kredi,
- Yatırım indirimi,
- Finansman fonu istisnası,
- Bina inşaat istisnası,
- Vergi, resim, harç istisnası,
- Teşvik primi,
- Döviz tahsisi,
- Katma değer vergisi erteleme,
- Yabancı personel çalıştırma,
- Elektrik, havagazı ve su ücretlerinde indirim,
- Haberleşme kolaylıkları.

1984 Programı: 1980 sonrasında hazırlanan ilk plan özelliğini taşımaktadır. Bu nedenle 1984 yılı programında 24 Ocak Kararları ile getirilmek istenen uygulamaların izlerine rastlanmaktadır. Programın tedbirler kısmında da belirtildiği üzere, turizmin öncelikli yöre ve yerleşim merkezlerinde geliştirilmesine özen gösterilmesi, turizm alanı, turizm merkezleri ile tur güzergâhlarının üzerinde belirlenecek noktalardaki yerleşim merkezlerinin öncelikle geliştirilmesi, Türkiye'ye seyahat düzenleyen tur operatörleri ve havayolu şirketlerinin desteklenmesi amaçlanmaktadır.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989): Bu plan döneminde; Türkiye'nin doğal, tarihi ve kültürel varlıklarının turizm amacıyla değerlendirilmesi, doğal ve çevre değerlerinin turizm amaçlı kullanımı, korunmaları ile turizm geliştirme stratejilerinin entegrasyonunun sağlanması ilkeleri yer almaktadır.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994): Altıncı Plan döneminde turizmin çeşitlendirilmesi amacıyla gerekli teşviklerin uygulanması, eğitilmiş personel açığının kapatılması, turizm altyapı ve üstyapı kalitesinin artırılması, tarihsel ve fiziksel çevrenin korunmasına özen gösterilmesi, seyahat acentelerinin teşvik edilmesi, turizm mevsimini uzatmayı amaçlayan önlemlerin alınması, aile pansiyonculuğunun ve sosyal turizmin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır.

1995 Programı: Yedinci Plan'ın zamanında yürürlüğe sokulamaması dolayısıyla hazırlanan 1995 Programı'nda, turizmin geleceğini güvence altına alabilmek için mekansal dağılım, nitelik ve tür itibarıyla peyzajın, kültür varlıklarının, sosyal yapının taşıyabileceği ve onlarla bütünleşecek sürdürülebilir bir gelişim içinde olmasına özen gösterilmesi amaçlanmaktadır. Planda bu amaca yönelik olarak turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacı ile golf, dağ, kış, yayla, termal, sağlık, yat, kongre ve eğlence turizmi ile ilgili planlama faaliyetlerine devam edilmesi öngörülmektedir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000): Yedinci Plan döneminde öncelik turizmin çeşitlendirilmesi ve pazarlama çalışmalarına verilmiştir. Bu amaçla planda, doğal ve kültürel değerlerin sürekli kullanımının sağlanması ve korunması, turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımının iyileştirilmesi, tanıtma ve pazarlama çalışmalarının teşvik edilmesi yer almaktadır. Yedinci Plan'da yer alan turizm sektörü ile ilgili politikalar, özü itibarıyla Türkiye turizminde yatak kapasitesinin artırılmasına dönük politikaların geride

kaldığını göstermesi açısından önemlidir. Makro düzeyde Türkiye'de turizm politikalarına yön veren planlar, artık turizmin diğer sorunlarının çözümüne yönelmiştir.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005): Bu plan döneminde turizm ile ilgili kararların turizm pazarlamasına daha fazla önem verilmesi, fiziksel çevrenin, sit alanlarının ve tarihi mekânların korunması, turizmin çeşitlendirilmesi ve küçük ve orta ölçekli kuruluşların desteklenmesi konularında yoğunlaşma gözlenmektedir. Bu plan dönemiyle ilgili olarak dikkati çeken politikalar arasında; ülkenin rekabet gücünün geliştirilmesi, değişen tüketici tercihlerinin dikkate alınması, yerel halkın turizmle ilgili kararlara katılmasının sağlanması, Turizm Sektörü Ana Planı'nın uygulanması, mevsimlik yoğunlaşmanın azaltılması gibi konular bulunmaktadır.

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013): Dokuzuncu Plan'ın kapsadığı yıllar 2007-2013 dönemini kapsayan yedi yıldır. Dokuzuncu Plan'da turizm sektörü ile ilgili yer alan politikalar incelendiğinde; turizmin bölgesel dengesizlikleri azaltıcı özelliklerinden yararlanılması, doğal, tarihsel ve sosyal çevreyi kollayıcı ve geliştirici bir yaklaşımın tercih edilmesi, turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımının iyileştirilmesi, hizmet kalitesinin artırılması, dünya turizminden alınan payın artırılması gibi konuların öncelikle yer aldığı anlaşılmaktadır.

2023 Türkiye Turizm Stratejisi: 2023 Turizm Stratejisi, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde, işbirliğini günde taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulamasına yönelik açılımlar sağlanmasını hedefleyen bir çalışmadır. Katılımcı planlama anlayışı ile hazırlanan Türkiye Turizm Stratejisi yönetim ve uygulama süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 çalışmasının temelinde yer alan bu yaklaşım, çalışmanın noktasal değil bölgesel, emredici değil yönlendirici, statik değil dinamik bir çerçevede geliştirilmesini olanaklı kılar (www.ktbayirimisletmeler.gov.tr).

2007-2012 döneminde Türkiye'de yabancı ziyaretçi sayısı yıllık ortalama yüzde 8,2 oranında artarak 31,8 milyon kişiye, revize edilen istatistiklere göre turizm geliri yıllık ortalama yüzde 7,9 oranında artarak 29,4 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye, 2012 yılında dünyada en çok turist kabul eden ülke sıralamasında 6., gelirlerde ise 12. sırada yer almıştır. Turizm sektöründeki mevcut gelişme ve geleceğe dönük hedefler, Tablo 1'de ayrıntılı bir şekilde verilmektedir.

Tablo 2.13. Turizmde Gelişmeler ve Hedefler 2006 – 2018

	2006	2012	2013	2018	2014-2018*
Ziyaretçi Sayısı (Bin Kişi)	23.149	36.778	38.500	48.300	% 4,6
Yabancı Ziyaretçi Sayısı (Bin Kişi)	19.820	31.782	33.500	42.000	% 4,6
Turizm Geliri (Milyon \$)	18.594	29.351	32.000	45.000	% 7,1
Turizm Gideri (Milyon \$)	3.271	4.593	4.990	8.000	% 9,9
Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama(\$)	803	798	831	932	% 2,3

Kaynak: 2006 ve 2012 yılı verileri TÜİK ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'na aittir. 2013 ve 2018 yılı verileri Onuncu Kalkınma Planı tahminleridir.

(*) 2014-2018 dönemi yıllık ortalama artışı göstermektedir.

2006 yılında 509 bin olan Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yatak kapasitesi, 2012 yılında 716 bine, 396 bin olan belediye belgeli yatak sayısı ise 505 bine yükselmiştir. Yatak sayısı açısından Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda hedeflenen 950 bin belgeli yatak sayısı aşılmış ve 2012 yılında 1,2 milyon yatak kapasitesine ulaşılmıştır.

Türkiye'de turizm ağırlıklı olarak kitle turizmine dayanmaktadır. 2007-2012 döneminde ziyaretçi başına harcama ortalama 784 dolar seviyesinde seyretmiştir. Sektörde tanıtım ve pazarlamanın iyileştirilmesi, tanıtımın finansmanına özel sektörün daha fazla katılımı önemini korumaktadır. Ayrıca, mesleki belgelendirme sistemiyle ilgili başlatılan çalışmaların sektörün tüm çalışanlarını kapsayacak şekilde yaygınlaştırılması ihtiyacı bulunmaktadır.

Sürdürülebilir turizmin özendirilmesi amacıyla, 2008 yılında çevreye duyarlı konaklama tesislerinin standartları belirlenmiş ve belgelendirme çalışmalarına başlanmıştır. Turizm merkezlerinde artan yapılaşma, altyapı eksikliği ve çevre sorunlarının giderilmesi, yatırımların turizm odaklı gelişme planlarına uyumunun sağlanması açısından önem arz etmektedir.

Dünyadaki eğilimler, bireylerin eğitim ve refah düzeyindeki yükselmenin artarak devam edeceğini ve turizmde deneyimli gezgin grubunun büyüyeceğini göstermektedir. Turist tercihleri kutuplaşacak, yenilik ve çeşitlilik talebi artmaya devam edecek, konfor ve macera motifleri ağırlıklı hale gelecektir. Bu kapsamda, turizmin çeşitlendirilmesi ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi önem taşımaktadır. Türkiye'nin mevcut tarih, doğa ve kültür varlığını; sağlık turizmi, kongre turizmi, kış turizmi, kruvaziyer turizmi ve kültür turizmiyle bütünleştirerek turizm sektörünü geliştirme potansiyeli bulunmaktadır. Plan döneminde özellikle sağlıklı yaşama yönelik kaplıca, SPA ve benzeri imkânlar ile sağlık altyapısının değerlendirilerek, sağlık turizminin geliştirilmesi önem arz etmektedir.

Turizmde nitelikli işgücü, tesis ve hizmet kalitesiyle uluslararası bir marka haline gelmesi; daha üst gelir grubuna hitap edecek şekilde turizm ürün ve hizmetlerinin çeşitlendirilmesi ve iyileştirilmesi; turizm değer zincirinin her bileşeninde kalitenin artırılması ve sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde bölgesel kalkınmada öncü bir sektör haline gelmesi temel amaçtır. Sektörde, doğal ve kültürel değerlerin koruma-kullanma dengesinin gözetilmesi ve nitelikten ödün vermeden sürdürülebilir bir büyümenin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Turizm Stratejileri, Politikalar ve Planlar

Türkiye'nin deniz turizminden aldığı payı arttırmak için, 2023 Turizm Stratejisi'nde deniz turizminin geliştirilmesine yönelik hedeflere yer verilmektedir. Turizm potansiyeli yüksek olan bölgelerde, kruvaziyer turizmini geliştirecek altyapı ve üstyapı çalışmalarını tamamlayarak; yeni kruvaziyer limanların turizme açılması hedeflenmektedir. 2023 Turizm Stratejisi'nde deniz turizminin geliştirilmesine yönelik hedefler şu şekilde planlanmıştır:

- Halihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin'de bulunan ve kruvaziyer gemi kabul eden limanlar yenilenerek genişletilecektir.
- İstanbul'daki liman kapasitesi hızla geliştirilecektir.
- İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde revize edilmesi sağlanacaktır.
- Özellikle Karadeniz'deki balıkçı barınaklarının yatları da kabul edecek hale getirilmesi sağlanacaktır (www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr).

Bu şehirlerden İzmir, Kuşadası, Antalya ve Mersin, Fethiye ile aynı rotada oldukları için, kruvaziyer turizmi kapsamında Fethiye ile birlikte aynı ürün kapsamında ele alınmaları mümkün olabilecektir.

2.6. Liman Yatırımları

Liman yatırımları iki ana başlıkta incelenebilir. Bunlardan birincisi mevcut liman tesislerinin altyapı ve üstyapılarını talebe bağlı olarak geliştirmelerine yönelik yatırımlar ve ikincisi ise yeni liman yatırımlarıdır. 2014 yılı itibariyle yakın zaman kadar mevcut birçok liman işletmesinin kruvaziyer gemi kapasitesini arttırmaya ve tesislerini modernleştirmeye yönelik yatırımlar yapıldığı bilinmektedir. Bu çalışmalardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

Kuşadası Ege Port, İzmir Limanı ile yoğun rekabet içindedir. Ege Port, yakın zamanda mevcut iskelelerin boylarını uzatarak liman kapasitesini artırmış ve ayakbaşı parasını azaltarak rekabetçi bir konuma gelmiştir. Liman yönetimi mevcut iki iskeleyi yakın zamanda üçe çıkartarak Doğu Akdeniz'in en büyük limanı olmayı hedeflemektedir. Ege Port liman işletmesi geri sahadaki tesislerini (*alışveriş merkezi, yeme-içme üniteleri*) modernize etmeyi planlamaktadır (www.kusadasigozcu.com).

Diğer yandan Ege Port'un en önemli rakibi olan İzmir Alsancak Limanı'nda da birçok yatırım düşünülmektedir. Limanın yük ve yolcu limanı olarak iki ana bölüme ayrılması ve kruvaziyer gemilerin yanaştığı mevcut iskele üzerine iki yeni iskele inşa edilmesi yönünde bir proje mevcuttur. Mevcut haliyle aynı anda yeni nesil iki kruvaziyer gemisine hizmet verebilen liman için geliştirilmiş proje kapsamında ekonomik ömrünü tamamlamış mevcut iskele yerine, parmak iskele yöntemiyle en az 300 metre uzunluğunda iki yeni iskele daha inşa edilerek yeni nesil 5 kruvaziyer geminin aynı anda yanaşmasına imkan sağlanacaktır. Ayrıca limanda yolcu ve hizmet salonları, idari bina, otopark ve otobüs peronları bulunacaktır (www.investinizmir.com).



İzmir ilinde Alsancak Limanı dışında ikinci bir kruvaziyer liman yapılması amacı ile İzmir Ticaret Odası öncülüğünde kapsamlı bir çalışma yürütülmüştür. Çalışma sonucunda İnciraltı-Üçkuyular mevki temel özellikleri ile kruvaziyer liman yapımı için uygun bulunmuştur. 2 bin gemi kapasitesi ile yıllık 4 milyon yolcuya hizmet verebilecek olan proje yolcu artışına bağlı olarak tekrar gündeme gelebilecektir (*Özerden ve Oral, 2007*).

Antalya'da bulunan Port Akdeniz'deki mevcut kruvaziyer terminalinin yenilenme çalışmalarına 2009 yılında başlanmış ve güzergahlarına Port Akdeniz Antalya'yı dahil eden, büyümekte olan kruvaziyer gemilerinin operasyonel

ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bu çalışmalar 2011'de daha da genişletilmiştir. Liman yönetimi, Antalya Limanı'nı Akdeniz'e hizmet eden önemli bir ana limana dönüştürmeyi amaçlamaktadır (www.globalyatirim.com.tr).

Kuşadası ve Antalya limanlarından sonra Global Yatırım Holding'in bir diğer liman işletmesi olan Bodrum Limanı'nda da artan ihtiyacın karşılamasına yönelik olarak iskele boyu uzatılmıştır.

Son yıllarda kendini kruvaziyer limanı olarak tanıtmaya başlayan Çeşme Ulusoy Limanı mevcut iskelesini 323 metre uzatarak kruvaziyer turizmine ayırmış, yeni inşa ettiği iskeleyi ise RO-RO gemilerinin hizmetine vermiştir. Sektörle ilgili önemli fuarlara katılan yönetimin limanı, ana limana (*home-port*) dönüştürme hedefi bulunmaktadır (www.denizhaber.com).

Daha öncesinde Galataport adı altında Yap-İşlet-Devret modeli ile 49 yıllığına ve 4.3 milyar dolar bedel ile ihale edilen fakat 2005 yılı Danıştay'ın kararı ile ihalesi iptal edilen İstanbul Limanı ihalesi, 2013 yılında İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı ihalesi adı altında yeniden yapılmıştır. Bu kez 30 yıl işletme hakkı devri yöntemi ile açılan ihaleyi 702 milyon dolar teklifle Doğu Grubu kazanmıştır. Salıpazarı, sadece İstanbul'un değil Türkiye'nin en önemli kruvaziyer limanlarından birisidir. İstanbul'da faaliyette olan tek kruvaziyer limanı olan Salıpazarı Limanı'nın mevcut haliyle Türkiye ekonomisine katkısı oldukça düşük seviyededir ve çok önemli bir potansiyeli barındırmaktadır. Konum olarak İstanbul'un merkezinde yer alan limanın Karaköy ve Salıpazarı rıhtımları olmak üzere iki rıhtımının toplam uzunluğu 1,115 m'dir.

Bundan başka Çanakkale, İstanbul Zeytinburnu, İzmir Dikili'de de kruvaziyer limanı yatırımları ve ayrıca hali hazırda TCDD tarafından işletilen ve ağırlıklı olarak konteyner yüküne hizmet veren Haydarpaşa Limanı'nın kruvaziyer limanına dönüştürülmesi gündemdedir.

Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği (*MEDCRUISE*) üyesi olan Rize Limanı'nda henüz kruvaziyer liman alt yapısı yoktur ancak liman yönetiminin bu konuda girişimleri bulunmaktadır. Kruvaziyer liman alt yapısını geliştirmek isteyen diğer mevcut limanlar ise Limak İskenderun, Hopa, MIP ve Trabzon limanları sayılabilir.

3. BÖLÜM

ULUSAL VE ULUSLARARASI KRUVAZİYER TURİZMİ



İÇERİK

- 3.1. Deniz Ticareti ve Deniz Turizmi
- 3.2. Akdeniz'deki Kruvaziyer Limanlar
- 3.3. Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlar
- 3.4. Türkiye Limanlarına Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatların Analizi
- 3.5. Kruvaziyer Hatlarına Yönelik Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi



ULUSAL ve ULUSLARARASI KRUVAZİYER TURİZMİ

3.1. Deniz Ticareti ve Deniz Turizmi

Deniz turizmi deniz ticaretinin önemli bir alt bileşenidir. Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır. Deniz turizmi, Türkiye'de en fazla talebin olduğu turizm dallarından birisidir. Deniz turizmi, deniz turizmi araçları ve deniz turizmi tesisleri olmak üzere iki temel bileşenden oluşmaktadır (İMEAK, 2013):

- **Deniz Turizmi Araçları**
 - Kruvaziyer gemiler
 - Özel ve ticari yatlar
 - Günübirlik tekne turları
 - Yüzer tesisler
 - Su altı ve su üstü aktivite araçları
 - Diğer deniz turizmi araçları
- **Deniz turizmi tesisleri**
 - Kruvaziyer limanlar
 - Yat limanları
 - Çeşitli bağlama yerleri
 - İskeleler
 - Diğer deniz turizmi tesisleri

Deniz turizmi faaliyetlerinden birisi olan kruvaziyer turizminin 2013 yılında dünyada toplam 283 gemi, 438.595 yolcu kapasitesi, 20.9 milyon yolcu taşımacılığı, 36.2 milyar dolar gelir düzeyi ile faaliyet göstermesi beklenmektedir.

Küresel olarak kruvaziyer endüstrisi, son 5 yılda turizmin en fazla büyüme gösteren alanı olmuştur. Elde edilen istatistikler, bu gelişimin günümüzde de geçerli olduğunu ve ileriki yıllarda da sürdürülebilir olacağını göstermektedir. Hizmete giren son teknoloji ürünü mega gemiler, boyutları ve yolcu kapasiteleri bakımından büyüdükleri gibi, sundukları hizmetin kalitesi ve aktivitelerin çeşitliliği anlamında da büyük ilerleme kaydetmişlerdir (Öner, 2012).

2004 yılında Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği tarafından yaptırılan bir araştırmaya göre kruvaziyer turizminin bu kadar cazip olmasının nedenleri şu şekilde açıklanmıştır (www.iccl.org/faq/cruising.cfm).

- Bir kruvaziyer gemi, insanların bir tatilde isteyebileceği hemen hemen her şeyi sunmaktadır: heyecan, dinlenme, macera, kaçış, keşfetme, uygun fiyat v.b. Bütün bu değişkenlere kruvaziyer turizmi ile istenildiği ölçüde zahmetsizce ulaşılabilmektedir.
- Yapılan bir anket kruvaziyer gemi ile tatile çıkanların tatillerini “tahminlerinin ötesinde iyi” ve “çok iyi” bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin başında “geminin konforu”, “kendilerine iyi davranılması” ve “pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması” olarak belirlemiştir.

• Kruvaziyer turizmi, fiyat/satın alınan değer oranı açısından diğer tatil türlerine oranla daha uygundur. Denizde yapılan tatilde barınma, yemek, eğlence, birinci sınıf hizmet ve diğer lüks seçenekler fiyata dahildir.

• Her yıl kruvaziyer gemilerle yolculuğa çıkanların yaklaşık %40-45'ini ilk kez katılanlar oluşturmaktadır.

• ABD'deki kruvaziyer turizm yolcuları genelde evli, yıllık geliri 99.000 dolar civarında, kolej mezunu ve bir işte çalışan kişilerden oluşmaktadır. Genelde partnerleriyle birlikte ortalama 6.2 gün gemide kalmakta ve bu süre içerisinde kendilerine kişi başı 1.650 ABD Doları bir maliyet çıkmaktadır. Bu fiyata hava transferleri dahil değildir.

• İster ilk kez kruvaziyer yolcusu olanlar olsun, isterse düzenli olarak bu seyahate çıkan müşteriler olsun, kruvaziyer turizmini tercih edenler bir kruvaziyer tatilinin en iyi yönlerini istediklerini, istedikleri kadar çok yada az yapma özgürlüğü, eğlence ve hesaplı fiyat olarak göstermektedirler.

• Günümüzün lüks kruvaziyer gemilerinde tam teşekküllü SPA merkezlerinden sağlık kulübüne, özel restoran ve gurme seçeneklerinden profesyonel çocuk kulüplerine; spor etkinliklerinde golften dağcılığa kadar ve internet merkezleri de dahil olmak üzere her yaşta ve zevkte yolcuya hitap eden seçenekler bulunmaktadır.

• Günümüzün kruvaziyer gemileri gerek ana makine gerekse pervane sistemlerinde; atıkların değerlendirilmesinde ve haberleşmede en son teknolojik yenilikleri kullandıklarından çevreye daha duyarlı, daha güvenli ve daha kullanışlı gemiler olarak öne çıkmaktadır.

• Kruvaziyer seyahati yolculara güvenli ve konforlu bir şekilde dünyanın en uzak bölgelerine, tarihi değerdeki şehirlere ve adalara ulaşma olanağını vermektedir.

• Kruvaziyer endüstrisi eğitime ve seyahat acentelerine yaptığı yatırım sonucunda tüketicilere kendi kişisel yaşam tarzlarına, zevklerine ve bütçelerine uygun seçimi yapmalarını sağlayacak profesyonel destekler sunmaktadır (İstikbal, 2006).

“Kruvaziyer Turizmi” dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye/şehre oldukça önemli gelir bırakan, genel olarak orta ve üst gelir grubuna hitap eden bir turizm çeşididir (Güneş, 2012).

Kruvaziyer turizm, deniz turizmi kategorisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyer turizmde; liman ziyaretleri, limana yakın doğal, tarihi ve kültürel yerlere ziyaret ve alışverişlerden oluşan etkinlikler bulunmaktadır. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıklı yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır.

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (Cruise Lines International Association, CLIA)'ne göre kruvaziyer gemileri; “Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir.” Buna göre, amacı taşıma veya ulaştırma değil, konukları olan turistleri ağırlamak olan ve bu amaçla her türlü hizmet donanımına sahip bulunan büyük gemilerle yapılan deniz seyahatleri ve liman ziyaretleri ürünün özünü oluşturmaktadır.



Kruvaziyer turistik ürün satın alan konuklar, gemiye hangi limanda ne zaman binip inceklerini, hangi limanları ne kadar süre içinde ziyaret edeceklerini, bu ziyaretler sırasında liman ülkesinde, karada hangi etkinliklere katılacaklarını bilirler. Bu sırada, gemiler yanaştıkları limanda ihtiyaçlarını karşılarlar. Konuklara eğlence, ziyaret, alışveriş gibi olanaklar sunulur. Bu aktivitelere katılım, genellikle kruvaziyer seyahat ücretine dâhil değildir. Yerel seyahat acenteleri önceden anlaşılan fiyatlar üzerinden, çeşitli organizasyonları gerçekleştirirler.

Bir turistik ürün olarak kruvaziyer turizm, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlamaktadır. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli zaman aralığında süren seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması bu turistik ürünün diğer bileşenleridir. Gemilerin bir ana çıkış limanı (*home port*) ve uğrak limanları bulunmaktadır. Farklı varış noktaları ve farklı süreler için tasarlanan bu turlar turizm mevsimi başında programlanarak alternatifler halinde turizm acentelerince pazarlanmaktadır.

Dünyada ilk kez 19. Yüzyılın sonlarında uygulanan gemilerle “*yolcu taşıma*” uygulaması zaman içinde önemli bir gelişme göstermiştir. Önceleri sadece ABD ve Avrupa arasında yapılan yolcu taşımacılığı I. Dünya Savaşı sonrasında transatlantik seferleri yapan uçaklarla olan rekabetten dolayı önemli bir güç kaybetmiştir. Gemilerin uçaklar ile rekabet edememesinin en önemli nedeni seyahat zamanının uzun olmasıdır. Diğer yandan bu olumsuz durum aynı zamanda kruvaziyer turizmi düşüncesinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu düşüncenin temelinde yolcunun sadece bir noktadan diğer noktaya seyahat etmesi değil, aynı zamanda iki nokta arasında diğer uğraklar ile seyahatin bir gezi ve dinlenme aktivitesi haline getirilmesi düşüncesi yatmaktadır.

1930 yılında, kruvaziyer seferlere devlet desteği sağlayan Almanya sayesinde, kruvaziyer turizmi çok büyük bir gelişme göstermiştir. Bu seferlere yoğun katılım sağlayabilmek için devlet “*Eğlen, güç kazan*” (*Kraft durch Freude- Strengh*) sloganını yaymaya başlamıştır. II. Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde, Yunanlı armatörler, Adalar Denizi'nde kruvaziyer seferleri başlattılar. Kruvaziyer gemi işletmecileri zamanla geliştirdikleri stratejilerinde özellikle ABD'de de gezme-görme-dinlenme isteğini kruvaziyer turizm doğrultusunda yönlendirmede çok başarılı olmuşlardır. Semiramis adlı gemi ile gerçekleştirilen bu seferler büyük ilgi görmüştür (*Kadioğlu ve Güler*).

Diğer taraftan, 1950'li yıllarda kıtalararası hava taşımacılığının ön plana çıkmasıyla Atlantik'te yolcu taşımacılığına yönelik gemiler iş yapamaz hale gelmişlerdir. Bu durum karşısında gemi şirketleri yeni bir pazar oluşturmak zorunda kalmış ve gemilerin gezi, tatil amaçlı kullanılması fikrinin gelişmesiyle kruvaziyer turları doğmuştur (*KUTO, 2013*).

Kruvaziyer turizmde 1950'li yıllarda başlayan gelişmeler, daha sonraki bölümlerde üzerinde geniş olarak durulacak olan dünyada başlıca iki bölgede ortaya çıkmıştır. Bu önemli iki bölge Akdeniz ve Karayibler'dir. 1969 yılında Karayibler'de deniz turlarına 312,000 kişinin katıldığı, Akdeniz'de de hemen hemen bir o kadar yolcunun aynı amaçla seyahat ettiği tahmin edilmektedir (*Toskay, 1983*).

Havayolu taşımacılığındaki gelişmeler 1960'lı yıllardan itibaren deniz yolunu yolcu ulaşımından çok bir dinlenme/eğlenme ve turizmin kelime anlamının “*başladığı yere dönmek*” olmasından hareketle gerçek bir turizm faaliyeti haline getirmiştir. Günümüzde artan turizm talebi içerisinde özellikle gezi gemileriyle yapılan turizm, giderek artan ölçüde talep görmektedir. Kruvaziyer

gemilerine artan taleple birlikte; gemilerin de boyları ve kapasiteleri artmıştır. Gemiler artık 4-5 bin konukla yüzen dev eğlence merkezleri haline gelmişlerdir (*KUTO, 2013*).

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'nin verilerine göre 1990-2013 yılları arasında geçen 23 yılda kruvaziyer endüstrisi her yıl ortalama % 6,92 oranında büyümüştür. Son 10 yıl verileri incelendiğinde taşınan yolcu sayısının 2003 yılında bu yana her yıl % 6,33 oranında büyüdüğü görülmektedir.

Kruvaziyer endüstrisi gelirlerinin 2014 yılında bir önceki yıla göre %2,3 oranla artarak 37.1 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir (*Tablo 3.1*).

Tablo 3.1. Dünya Kruvaziyer Turizminin Dünya Turizmi İçindeki Payı

YILLAR	Kruvaziyer Turizmi (milyar \$)	Pay (%)	Dünya Turizmi (milyar \$)
2008	27.6	3,0%	914
2009	25.0	2,5%	988
2010	26.8	2,9%	928
2011	29.3	2,8%	1,030
2012	34.5	3,2%	1,075

Kaynak: www.statista.com

Son yıllarda dünya turizmi içinde kruvaziyer turizminin payı artış göstermektedir. 2012 yılına bakıldığında toplam 1.075 milyar dolar olan dünya turizm gelirlerinin %3,2'si olan 34.5 milyar dolar kruvaziyer turizminden elde edilmiştir.

Kruvaziyer turizmde faaliyet gösteren en önemli işletmeler Royal Caribbean, Carnival ve Norwegian'dır (Tablo 3.2).

Tablo 3.2. 2012 Yılında Dünyada En Fazla Yolcu Taşıyan İlk 10 Kruvaziyer İşletmeler

Kruvaziyer İşletmeler	Taşınan Yolcu	Yolcu Pay (%)	Gelir (milyar \$)	Gelir Pay (%)
Carnival	4.517.600	21,0	2.9	7,8
Royal Caribbean	3.411.800	15,8	4.8	13,1
Norwegian	1.938.300	9,0	3.1	8,2
Princess	1.626.700	7,5	3.2	8,6
Costa Cruises	1.515.800	7,0	2.1	5,6
MSC Cruises	1.358.100	6,3	1.5	3,9
Celebrity	982.300	4,6	2.3	6,1
AIDA	883.000	4,1	1.5	4,1
Holland America	753.100	3,5	1.9	5,0
Disney	702.800	3,3	0.9	2,3

Kaynak: www.cruisemarketwatch.com

2012 yılında dünyada en fazla yolcu taşıyan kruvaziyer işletmesi olan Carnival 4.5 milyon yolcu taşırken onu 3.4 milyon yolcu ile Royal Caribbean takip etmiştir. Royal Caribbean her ne kadar 3.4 milyon yolcu ile yolcu sayısı bakımından 2012 yılında dünyada ikinci sırada yer alsada gelir açısından 4.8 milyar dolar ile dünyada en fazla gelire sahip işletmedir. Norwegian ise 1.9 milyon yolcu ile 3.1 milyar dolar gelir elde ederken bu rakam, 4.5 milyon yolcu ile 2.9 milyar dolar gelir elde eden Carnival'den yüksektir. Taşınan yolcu sayısının daha az olmasına rağmen gelirin yüksek olması verilen hizmetin çeşitliliği ve kalitesiyle ilgilidir.

Dünyada havayolu işletmelerinin kendi aralarında oluşturdukları birliklere benzer bir yapı kruvaziyer sektöründe de bulunmaktadır. Carnival işletmesinin içinde yer aldığı CCL ve Royal Caribbean işletmesinin içinde yer aldığı RCL grupları dünya kruvaziyer turizmde en önemlileridir. CCL grubu 2012 yılında dünyada toplam taşınan kruvaziyer yolcularının %47.7'sini taşırken gelirin %41.8'ine sahip olmuştur. CCL gurubunu RCL gurubu izlemektedir. 2012 yılında RCL gurubu toplam taşınan kruvaziyer yolcularının %22.7'sini taşırken toplam gelirin %21.8'ine sahip olmuştur. Carnival, 2012 yılında 25 gemi ile dünyada en fazla kruvaziyer gemiye sahip işletme iken onu 22 gemi ile Royal Caribbean, 18 gemi ile Princess izlemektedir (Tablo 3.3).

Tablo 3.3. Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Birlikleri ve Yolcu/Gelir Payları (%)

Parent	Brand	% of Passengers	% of Revenue
CCL	Carnival	21	7,8
	Costa Cruises	7	5,6
	Princess	7,5	8,6
	AIDA	4,1	4,1
	Holland America	3,5	5,0
	P&O Cruises	1,5	3,3
	P&O Cruises Australia	1,3	2,6
	IBERO Cruises	0,9	1,7
	Cunard	0,6	2,1
	Seabourn	0,2	1,0
	Total	47,7	41,8
RCL	Royal Caribbean	15,8	13,1
	Celebrity	4,6	6,1
	Pullmantur	1,6	1,3
	Azamara	0,2	0,8
	Croisières de France (CDF)	0,5	0,5
	Total	22,7	21,8
NCL	Norwegian	9,0	8,2
	Total	9,0	8,2
PCH	Ocenia Cruises	0,6	1,9
	Regent Seven Seas	0,2	1,5
	Total	0,8	3,4
OTHER	MSC Cruises	6,3	3,9
	Disney	3,3	2,3
	Thomson Cruises	1,3	2,2
	Star Cruises	1,3	2,2
	Hurtigruten	1,4	1,9
	Louis Cruises	0,9	1,4
OTHER	TUI Cruises	1,2	1,9
	Phoneix Reisen	0,5	0,8
	Fred Olsen	0	0,1
	Classic International Cruises	0,4	0,6
	Saga Cruises&Spirit of Adventure	0,3	0,6
	Silversea	0,4	1,1
	All Leisure Holidays	0,3	0,5
	Cruise&Maritime Voyages	0,5	0,6
	Crystal	0,3	1,0
	Ocean Star Cruises	0,2	0,3
	Hapag-Llyod	0,2	0,5
	Celebration Cruise Line	0,2	0,3
	Ponant Yacht Cruises	0,2	0,6
	Windstar	0,2	0,3
	Star Clippers Cruises	0,1	0,1
	Discovery World Cruises	0	0,1
	American Cruise Lines	0	0
	Lindblad Expeditions	0,1	0,3
	Paul Gauguin(PGC)	0,1	0,3
	SeaDream Yacht Club	0	0,2
	Orion Expedition Cruises	0	0
	Pearl Seas Cruises	0,1	0,1
	Swan Hellenic	0	0,1
	Blount Small Ship Adventures	0	0
	Hebridean Island Cruises	0	0
	Quark Expeditions	0	0,2
	Travel Dynamics	0	0
	Total	19,8	24,7

Kaynak: www.cruisemarketwatch.com

Tablo 3.4. Dünyadaki Kruvaziyer İşletmelerin Gemi Sayıları ve Yatak Kapasiteleri

Parent	Brand	Passenger Capacity	Ship Count	Parent	Brand	Passenger Capacity	Ship Count
CCL	Carnival	62.368	25	CCL	Silversea	2.292	8
	Princess	40.996	18		Crystal	2.056	2
	Costa Cruises	35.366	15		Classic International Cruises	2.000	5
	Holland America	23.125	15		Saga Cruises&Spirit of Adventure	1.875	3
	AIDA	18.636	10		All Leisure Holidays	1.549	3
	P&O Cruises	14.966	7		Cruise&Maritime Voyages	2.978	4
	P&O Cruises Australia	6.905	4		Discovery World Cruises	556	1
	Cunard	6.694	3		Hapag-Llyod	1.302	5
	IBERO Cruises	4.605	3		Ocean Star Cruises	1.144	1
	Seabourn	1.766	5		Ponant Yacht Cruises	1.175	5
	Total	215.427	105		Celebration Cruise Line	892	1
RCL	Royal Caribbean	64.048	22	RCL	Lindblad Expeditions	626	8
	Celebrity	24.320	11		Windstar	812	4
	Pullmantur	6.376	3		Star Clippers Cruises	564	3
	Azamara	1.420	2		American Cruise Lines	362	4
	Croisières de France (CDF)	2.862	2		Swan Hellenic	362	1
	Total	99.026	40		Paul Gauguin(PGC)	410	2
NCL	Norwegian	34.198	13	NCL	Orion Expedition Cruises	106	1
	Total	34.198	13		SeaDream Yacht Club	224	2
PCH	Ocenia Cruises	4.554	5	PCH	Pearl Seas Cruises	420	2
	Regent Seven Seas	1.890	3		Blount Small Ship Adventures	192	2
	Total	6.444	8		Hebridean Island Cruises	54	1
OTHER	MSC Cruises	30.174	12	OTHER	Quark Expeditions	674	5
	Disney	8.508	4		Star Cruises	7.100	4
	Thomson Cruises	7.153	5		Travel Dynamics	276	2
	Hurtigruten	5.618	12		TUI Cruises	6.280	3
	Louis Cruises	4.730	5		Total	98.116	126
	Fred Olsen	3.048	3		Grand Total	453.211	292
	Phoneix Reisen	2.604	3				

Kaynak: www.cruisemarketwatch.com

Her ne kadar Carnival'in gemi sayısı Royal Caribbean'dan fazla olsa da en fazla yolcu kapasitesi gemilerin daha büyük gemilere sahip olmasından dolayı Royal Caribbean'dadır. Carnival'in 25 gemisinde toplam 62.368 yolcu kapasitesi varken, Royal Caribbean'in 22 gemisindeki toplam yolcu kapasitesi 64,048'dir (Tablo 3.4).

1990 yılından günümüze 200 milyonun üzerinde insan, ortalama 7 gün süren seferlerle kruvaziyer gemileriyle seyahat etmiştir. Tablo 3.5. ve grafik 3.1. 2002-2012 yılları arasında kruvaziyer gemilerle seyahat eden yolcuların sayısını göstermektedir. 1990 yılında 3.774 milyon kişi kruvaziyer gemilerle seyahat ederken, bu sayı 2012 yılında 20.9 milyon kişiye ulaşmıştır.

Tablo 3.5. Dünyada Kruvaziyer Turizmde Taşınan Yolcu Sayısının Gelişimi 2002-2012 (milyon Kişi)

	2002	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kuzey Amerika	7.7	10.5	10.4	10.4	11.0	11.4	11.6
Avrupa	2.4	4.1	4.5	5.1	5.7	6.2	6.3
Diğer	1.0	1.4	1.7	2.2	2.4	2.8	3.0
Toplam	11.1	15.9	16.6	17.6	19.2	20.4	20.9

Kaynak: CLIA, 2013

3.2. Akdeniz'deki Kruvaziyer Limanlar

Kruvaziyer sektörüne olan talebin son 30 yılda özellikle Kuzey Amerika'daki yoğun talebe bağlı olarak arttığı bilinmektedir. 2002 ile 2012 yılları arasında taşınan yolcu sayısı ikiye katlanmıştır. 2002 yılında taşınan yolcu sayısı 11.1 milyon iken bu rakamın 2012 yılında bir önceki yıla göre %2.5 oranında artış göstererek 20.9 milyon yolcuya ulaşmıştır (Tablo 3.5.) Aynı dönem içinde (2002-2012) dünya kara turizmi %45 oranında artmıştır. Dünyadaki turist sayısı 2012 yılında bir önceki yıla göre %4.5 oranında artış göstererek 1,035 milyar turist rakamına ulaşmıştır.

2013 yılında dünyada en çok ziyaret edilen destinasyonlar içinde Karayipler ve Bahamalar %37.2 pay ile en üst sırada yer alırken onu %21.7 ile Akdeniz izlemektedir (Tablo 3.6.).

Tablo 3.6. En Fazla Ziyaret Edilen Destinasyonlar

Turizm Bölgesi	Pay (%)	Turizm Bölgesi	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,2	Alaska	4,8
Akdeniz	21,7	Güney Amerika	3,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	10,9	Asya	3,4
Avustralya/Yeni Zelanda/Güney Pasifik	5,0	Diğer destinasyonlar toplamı	13,1

Kaynak: Cruise Industry Overview, 2013

2000 yılı verileri 2013 yılı verileri karşılaştırıldığında Karayip & Bahama bölgesinin dünya kruvaziyer turizmi içindeki payının %37.2'den %34.4'e gerilediği, Akdeniz'in ise %17.6'dan %21.7'ye yükseldiği görülmektedir. Akdeniz bölgesi, son yıllarda küresel kruvaziyer turizmi içinde pazar payı en fazla artan bölgedir (CLIA, 2013).

Şekil 3.1'de dünyada kruvaziyer turizmi ile en çok ziyaret edilen Karayipler/Bahamalar gösterilmektedir.

Şekil 3.1. Karayip ve Bahamalar



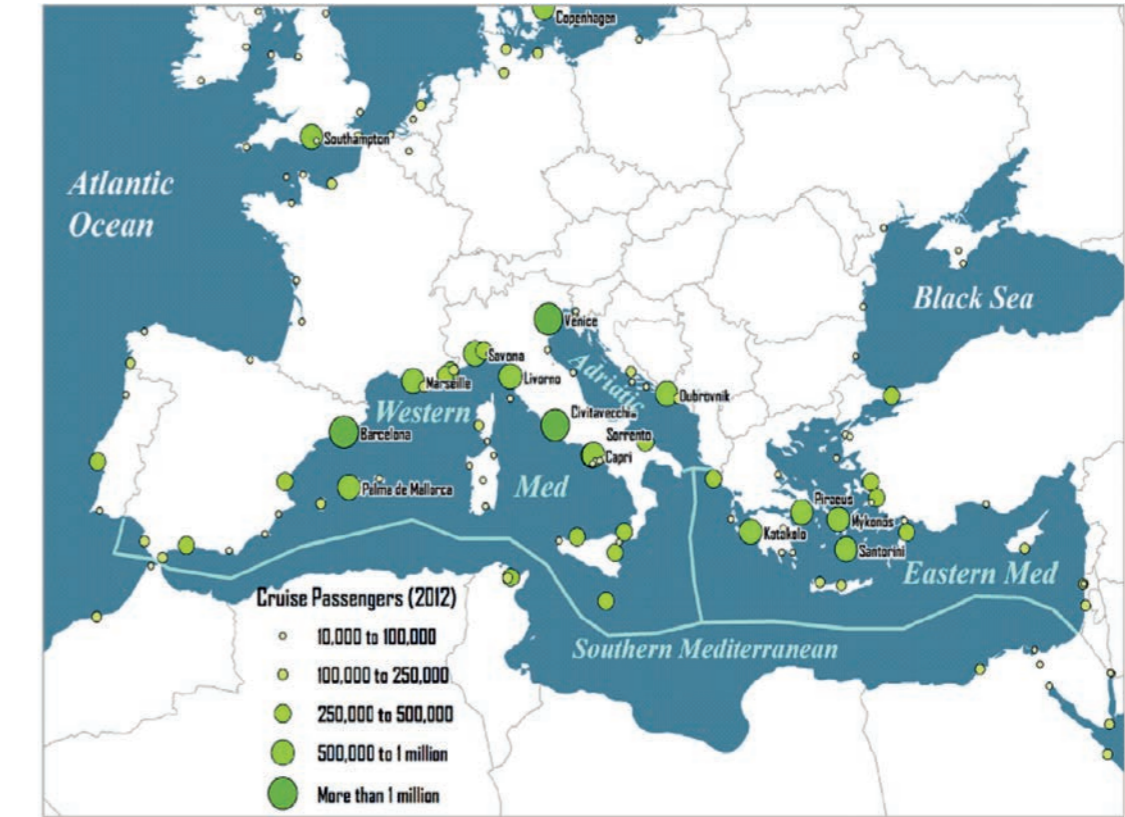
Kaynak: <http://people.hofstra.edu>

Karayipler ve Bahamalar kruvaziyer turizmi ile dünyanın en fazla ziyaret edilen destinasyonlarıdır. Bu bölgenin dünyada en çok ziyaret edilmesinin birçok nedeni vardır. Bu nedenlerin başında bölgenin coğrafi özellikleridir. Bölgede adalararası mesafeler çok uzak değildir ve tropikal bir iklim hakimdir. Adalar çok önemli doğal güzelliklere sahiptir. Diğer yandan bu bölgede önemli bir tarihi ve kültürel birikim bulunmaktadır. Amerika'nın en eski yerleşim birimlerinden birisi olan bu bölgede ayrıca Afrika, İspanyol, İngiliz, Fransız ve Alman etkisi de görülmektedir. Kruvaziyer işletmeleri yolcularına çok kısa mesafelerde çok fazla kültürel çeşitlilik sunabilmektedir. Bölgenin dünya kruvaziyer turizminde en önemli destinasyon olmasının bir diğer nedeni ise ABD'nin potansiyel turistlere

çok çeşitli turizm paketleriyle sunduğu önemli pazar potansiyelidir. Birçok kruvaziyer hattı Miami, Fort Lauderdale ve Port Canaveral limanlarını ana liman (*home port*) olarak kullanmaktadır. Bu limanların hemen yanı başında uluslararası hava alanları ve geri saha ile çok güçlü kara ve demir yolu bağlantıları bulunmaktadır. New York ayrıca bir diğer önemli ana limandır, fakat mesafe olarak bu bölgeye uzaktır.

Akdeniz destinasyonu, Karayip ve Bahamalar'dan sonra dünyada en fazla ziyaret edilen kruvaziyer destinasyonudur ve önemi her geçen yıl artmaktadır.

Şekil 3.2. Akdeniz Kruvaziyer Limanları



Kaynak: <http://people.hofstra.edu>

Dünya kruvaziyer turizminin yaklaşık %20'si Akdeniz'de gerçekleşmektedir. Bu bölge Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz, Adriyatik ve son yıllarda önemli siyasi istikrarsızlıklardan dolayı önemi azalan Mısır'ı içine alan Güney Akdeniz olmak üzere dört ana bölüme oluşmaktadır. Genellikle kış aylarında bölgede sefer yapılmamaktadır. Akdeniz'de Palma de Mallorca, Mykonos gibi dinlenmeye yönelik önemli destinasyonların yanında Venedik, Efes gibi dünya çapında kültürel yapıların ve müzelerin var olması bu hattı cazip hale getirmektedir.



Dünyada kruvaziyer turizminde en fazla hizmet veren limanlar ağırlıklı olarak ABD'de bulunmaktadır (Tablo 3.7).

Tablo 3.7. Dünyanın En Önemli 10 Kruvaziyer Limanı

Sıra	Limani Adı	Bulunduğu Ülke	Limani Harcamaları (milyon \$)
1	Miami	ABD	605,3
2	Ford Lauderdale	ABD	500,9
3	Port Canaveral	ABD	493,2
4	Barcelona	İspanya	382,3
5	Civitavecchia (Roma)	İtalya	373,0
6	Nassau	Bahama	349,4
7	Cozumel	Meksika	278,0
8	Venedik	İtalya	255,5
9	Southampton	İngiltere	243,0
10	Galveston	ABD	194,8

Kaynak: www.cruisemarketwatch.com

Her ne kadar Kuzey Amerika'daki yolcu sayısı 2002 yılından bu yana %51 oranında artsa da bölgenin toplam pazar içindeki payı gittikçe azalmaktadır. 2002 yılında Kuzey Amerika'daki yolcu oranı toplam içinde %69 iken bu rakam 2012 yılında %56'ya gerilemiştir. Son yıllarda özellikle Akdeniz bölgesinin önem kazandığı görülmektedir. 2012 yılında toplam kruvaziyer yolcusunun %30'u Avrupa'daki seferlere katılmıştır.

2001 yılında Avrupa'da 2.37 milyon kişi kruvaziyer gemi seferlerine katılmıştır. Avrupa kruvaziyer turizmi 2001-2012 yılları arasında %162 artarak 2012 yılında 6.2 milyon kişiye ulaşmıştır. Aynı dönemde Avrupa'da kara turizmindeki potansiyel %30 artarak 534 milyon turiste olmuştur.

Tablo 3.8. Avrupa Kruvaziyer Pazarı 2010-2012

Ülkeler	2010		2011		2012	
	Yolcu (Bin)	Pay (%)	Yolcu (Bin)	Pay (%)	Yolcu (Bin)	Pay (%)
İngiltere	1,622	29	1,700	28	1,701	27.7
Almanya	1,219	22	1,388	22.9	1,544	25.2
İtalya	889	16	923	15.2	835	13.6
İspanya	645	12	703	11.6	576	9.4
Fransa	387	7	441	7.3	481	7.8
Diğer	805	15	913	15	1,002	16.3
Toplam	5,567	101	6,068	100	6,139	100

Kaynak: CLIA, 2013

2012 yılında Avrupa'da 43 kruvaziyer hattı toplam yatak kapasitesi 146,675 olan 131 kruvaziyer gemiyle faaliyet göstermiştir. Avrupa kökenli bu hatlara ek olarak Avrupa dışından işletilen 22 hat daha vardır ve bu hatlar ağırlıklı olarak Kuzey Amerika bağlantılıdır. Merkezi Kuzey Amerika olan hatlar 2012 yılında Avrupa'da 76 gemi ve toplam 101,750 yatak kapasitesi ile faaliyet göstermiştir.

Avrupa destinasyonları genel olarak Akdeniz ve Kuzey Avrupa destinasyonları olmak üzere iki ana kısma ayrılabilir. 2012 yılında 120 bin yatak kapasiteli toplam 109 kruvaziyer gemisi faaliyette bulunmuştur. Yapılan 1,265 seferde toplam 1.49 milyon yolcu taşınmış, ortalama sefer süreleri 8,8 gün sürmüştür. 2012 yılında Akdeniz'de toplam 168 kruvaziyer gemisi 221,214 yatak kapasitesi ile hizmet vermiştir. Bu gemiler 2012 yılı içinde toplam 2,650 sefer ile 3.78 milyon yolcu taşımıştır. Akdeniz'deki seferlerin ortalama gün sayısı 8.1'dir (CLIA, 2013).

CLIA'nın tahminlerine göre 2012 yılında Avrupa limanlarında yaklaşık 5.77 milyon insan kruvaziyer gemilerine binmiştir. Bu limanlar içinde İtalya limanları 2,1 milyon yolcu ile ilk sırada yer almaktadır. İtalya'da öne çıkan limanlar ise Venedik, Civitavecchia (Roma), Savona ve Ceno'adır. İspanya limanları, İtalya'dan sonra Avrupa'da en fazla yolcu bindiren limanlara sahiptir. İspanya'da 2012 yılında toplam 1.2 milyon yolcu ağırlıklı olarak Barcelona ve Palma limanlarını kullanmıştır. İtalya ve İspanya limanlarından sonra en fazla yolcunun bindiği İngiltere limanlarında binen yolcu sayısı 962,000'dir. İngiltere'de ağırlıklı olarak Southampton ve Dover limanları kullanılmaktadır. Avrupa'daki diğer önemli limanlar ise Almanya, Yunanistan ve Danimarka'da bulunmaktadır. 2012 yılında Almanya limanlarında toplam 451,000 yolcu işlem görürken bu rakam Yunanistan'da 244,000 ve Danimarka'da 224,000 yolcudur. Bu ülkelerdeki en önemli limanlar Almanya'da Kiel ve Hamburg, Yunanistan'da Pire ve Danimarka'da Kopenhag limanlarıdır.

İtalya'da 2012 yılında 2.1 milyon kruvaziyer yolcusu kruvaziyer gemilerine binmiştir. Bu rakam ile İtalya limanları Avrupa'da en fazla yolcu bindiren limanlar olmuştur. Avrupa'da İtalya'dan sonra en fazla yolcu bindiren limanlar İspanya limanlarıdır. İspanya'da 2012 yılında toplam 1.2 milyon yolcu kruvaziyer limanlarına binmiştir. Binen yolcu istatistiklerinde İtalya ve İspanya'yı, İngiltere, Almanya ve Yunanistan izlemektedir (Tablo 3.9.).

Tablo 3.9. Avrupa Ülkelerinde Kruvaziyer Gemilere Binen Yolcu Sayısı (Embarkation) (2012)

Ülkeler	Yolcu Sayısı	Pay (%)
İtalya	2,081,000	36.1
İspanya	1,217,000	21.1
İngiltere	962,000	16.7
Almanya	451,000	7.8
Yunanistan	244,000	4.2
Danimarka	224,000	3.9
Fransa	191,000	3.3
Hollanda	119,000	2.1

Ülkeler	Yolcu Sayısı	Pay (%)
Malta	65,000	1.1
İsveç	42,000	0.7
Kıbrıs	40,000	0.6
Portekiz	34,000	0.6
Norveç	16,000	0.3
Diğer AB üyeleri	16,000	0.3
Diğer Avrupa	67,000	1.2
Toplam	5,769,000	100

Kaynak: CLIA, 2013

CLIA'nın verilerine göre Akdeniz'deki en önemli kruvaziyer limanlar Tablo 3.10'da gösterilmiştir. Akdeniz'de kıyısı bulunan ülkeler içinde İspanya, İtalya ve Yunanistan'ın bu bölgedeki etkinlikleri limanlardaki kruvaziyer yolcu sayısından anlaşılabilir. Türkiye yolcu sayısı bakımından bu üç ülkeden sonra 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 3.10. Akdeniz'deki Önemli Kruvaziyer Limanları

Liman	Ülke	2010	2011	2012
Barcelona	İspanya	2,350,264	2,658,691	2,408,960
Civitavecchia	İtalya	2,458,000	2,400,000	2,190,000
Venedik	İtalya	1,617,011	1,786,419	1,776,000
Pire	Yunanistan	1,210,000	1,560,000	1,199,000
Napoli	İtalya	1,139,919	1,154,000	1,190,000
Livorno	İtalya	822,514	982,928	1,038,000
Palma Majorca	İspanya	1,347,009	1,419,502	985,000
Dubrovnik	Hırvatistan	970,000	989,398	951,000
Marsilya	Fransa	699,892	826,000	930,000
Santorini	Yunanistan	700,000	962,000	838,899
Savona	İtalya	780,672	948,459	810,097
Cenova	İtalya	860,290	798,521	797,239
Cote d'Azur	Fransa	667,847	666,082	702,080
Mykonos	Yunanistan	594,000	684,000	657,511
Corfu	Yunanistan	429,000	453,000	655,764
Malaga	İspanya	659,123	638,845	651,517
Valetta	Malta	493,748	566,042	623,000
Bari	İtalya	507,714	586,848	618,882
İstanbul	Türkiye	508,246	627,897	596,027
Tunis	Tunus	850,000	740,000	582,601
Kuşadası	Türkiye	493,911	662,456	564,317
İzmir	Türkiye	378,266	493,533	552,764
Rodos	Yunanistan	536,000	526,000	490,000
Valensiya	İspanya	253,743	378,463	480,233
Messina	İtalya	371,180	500,636	438,305
Palermo	İtalya	394,885	567,049	354,399
Gibraltar	UK	305,161	328,636	330,000

Kaynak: CLIA, 2013

İspanya'nın Barcelona Limanı son iki yıldır Akdeniz'de en fazla kruvaziyer yolcunun ziyaret ettiği liman olmuştur. Barcelona Limanı'na 2011 yılında 2.7, 2012 yılında ise 2.4 milyon yolcu gelmiştir. İtalya'nın başkenti ve en önemli turizm merkezi olan Roma'ya yakınlığı ile önem kazanan Civitavecchia Limanı, Barcelona Limanı'ndan sonra Akdeniz'deki en önemli kruvaziyer limanıdır. Civitavecchia Limanı'na 2011 yılında 2.4 milyon ziyaretçi gelirken bu rakam 2012 yılında 2.2 milyon yolcuya gerilemiştir. Bunlardan başka İtalya'nın Venedik, Yunanistan'ın Pire, yine İtalya'nın Napoli ve Livorno limanları 2010-2012 yılları arasında bir milyon yolcunun üzerinde kişiye hizmet vermiş Avrupa'nın önemli limanlarıdır.

Akdeniz, gemi gezileri dünya pazarının Meksika Körfezi ve Karayipler bölgesinden sonra gelen en büyük pazarıdır. Aşağıda, bazı Batı Akdeniz ve Ege Bölgesi özelinde Doğu Akdeniz'de yapılan turistik gemi tur rotaları ile uğrak yapılan limanlar haritalar üzerinde gösterilmiştir.

Şekil 3.3. Cenova Çıkışlı Bir Tur Rotası



Kaynak: www.cruiseholidays.com.tr

Şekil 3.4. Yunanistan Pire Çıkışlı İzmir'i De Kapsayan İtalya ve Fransa Rotası



Kaynak: www.ctc.com.tr

Şekil 3.5. İstanbul, İzmir, Venedik ve Adriyatik Bölgesini İçeren Bir Tur Rotası



Kaynak: www.ctc.com.tr

Şekil 3.6. Atina Pire Çıkışlı Ege Tur Rotaları



Kaynak: www.etstur.com

Burada verilen gemi gezisi rotalarından sadece birkaç örnektir. Gemilerin 4, 5, 7 veya 8 günlük gezi programları sundukları ve limanlarda 4 ila 11 saat kaldıkları görülmektedir. Kalınan limanlarda şehir turları, ören yerleri ve müze turları, gastronomi turları ve çeşitli kültür, doğa, spor, eğlence ve macera etkinlikleri ekstra olarak düzenlenmektedir.

3.3. Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlar

Türkiye'deki kruvaziyer Limanların en çok tarihi, kültürel zenginlikler ile biraz da eğlence ile halı, kilim ve vb. hediyelik eşya sunan merkezlerde veya yakınında oldukları görülmektedir. İstanbul kendi başına bir çekim merkezidir. Kuşadası, Efes ören yeri ve mevcut kruvaziyer rotalara yakınlığı ile pastada en büyük payı almaktadır. Ancak, Türk kruvaziyer terminalleri, gemilerin ana çıkış limanları (*home port*) olmaktan çok uğrak limanlarıdır. Son yıllarda sayıları artan Türk gezginler gemi işletmeleri için önemli bir müşteri potansiyeli oluşturmaktadırlar.

Türkiye, konumu, doğal güzellikleri ve kültürel mirasıyla kruvaziyer turizmi açısından Akdeniz'de diğer ülkelere göre önemli avantajlara sahiptir. Akdeniz içinde faaliyet gösteren kruvaziyer gemileri, Akdeniz Bölgesi'nde 8, Ege Bölgesi'nde 10, Marmara Bölgesi'nde 4 ve Karadeniz Bölgesi'nde 4 olmak üzere toplam 26 Türk limanına uğrayabilmektedir. Türkiye'de kruvaziyer gemilerin en fazla uğrak yaptığı liman olan İstanbul'u sırasıyla Kuşadası, İzmir, Antalya ve Marmaris izlemektedir.

Türkiye, kruvaziyer turizmi alanında yolcu sayısı bakımından, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya, İtalya ve Yunanistan'ın ardından 4'üncü sırada yer almaktadır. 2003-2012 yılları arasındaki 10 yılda Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı 13.5 milyona ulaşmıştır.

Limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı 2012 yılında 2002 yılına göre %541 artış gerçekleşerek 2 milyon 133 bine ulaşmış ve yıllık ortalama %29 büyüme sağlamıştır. 2008'e kadar yıllık %35 büyüme gösteren kruvaziyer sektörü dünya ekonomilerinde yaşanan krizin etkisiyle 2009 yılında %7 düşüş göstermiştir. 2010 yılından itibaren tekrar toparlanma sürecine giren kruvaziyer sektörü 2011 yılında ilk defa 2 milyon yolcunun üzerine çıkmıştır.

2012 yılında ise limanlarımızı ziyaret eden yolcu sayısı 2 milyon 133 bin olarak gerçekleşmiştir. Limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısında ise 2012 yılında 2002 yılına göre %105 artış gerçekleşerek 1.685 adete ulaşmıştır. 2002 yılında sefer başına ortalama gelen yolcu sayısı 405 iken bu rakam 2012 yılında 1.266'ya ulaşmıştır. Kruvaziyer turizmi açısından henüz keşfedilmemiş olan İstanbul merkezli Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeleri kapsayan Karadeniz rotasının dünya pazarına sunulması ve farklı bir alternatif olarak ülke turizmine kazandırılması planlanmaktadır (UDHB, 2013).

Türkiye'nin kruvaziyer turizmindeki payı dünya genelinde 2002 yılında %3 iken, 2011 yılında 3.6 kat artışla %11'e ulaşmıştır. Türkiye, Avrupa genelinde ise 2002 yılında %14'lerden 2011 yılında 2,5 kat artışla %36'ya ulaşmıştır. Türkiye'ye 2002 yılında gelen 13,2 milyon yabancı turistin % 6'sı denizyolunu tercih ederken, bu rakam 2012 yılında 31,7 milyon yabancı turist içinde % 8 olarak gerçekleşmiştir.

2002-2012 yılları arasındaki 10 yıllık süreçte Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren kruvaziyer liman tesislerine gelen gemi ve yolcu sayıları Tablo 3.11'de sunulmuştur.

Tablo 3.11. Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayısı (2002-2012)

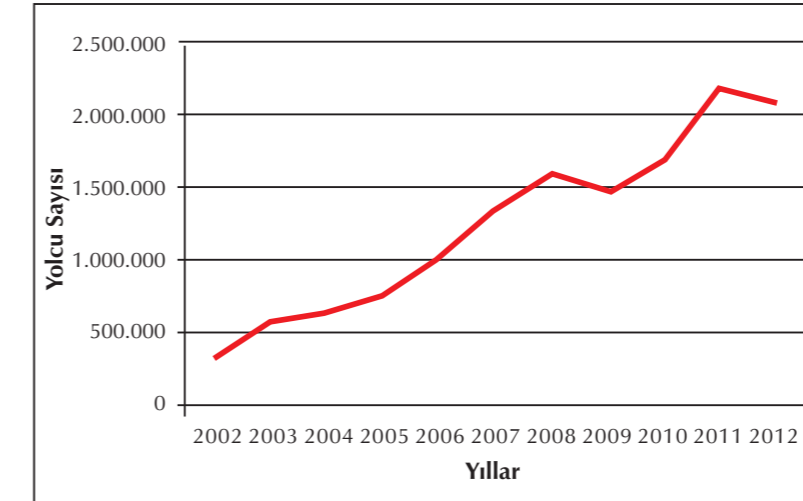
Yıllar	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Yıllar	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2002	821	332,702	2008	1,612	1,605,372
2003	887	581,848	2009	1,328	1,484,194
2004	927	645,264	2010	1,368	1,719,098
2005	1,048	757,563	2011	1,118	2,190,980
2006	1,317	1,016,314	2012	1,187	2,101,378
2007	1,421	1,368,400			

Kaynak: UDH Bakanlığı İstatistikleri

Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2002 yılından 2012 yılına kadar her yıl ortalama 20.4 oranında büyüme göstererek 2012 yılında 2.1 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır. Gelen kruvaziyer gemi sayısı ise aynı dönemde her yıl ortalama %3.76 oranında büyüyerek 2012 yılında 1,187 gemi rakamına ulaşmıştır. Gemi sayısındaki düşük orandaki artışa rağmen yolcu sayısındaki önemli artış gemi kapasitelerinin artması ile açıklanabilir.

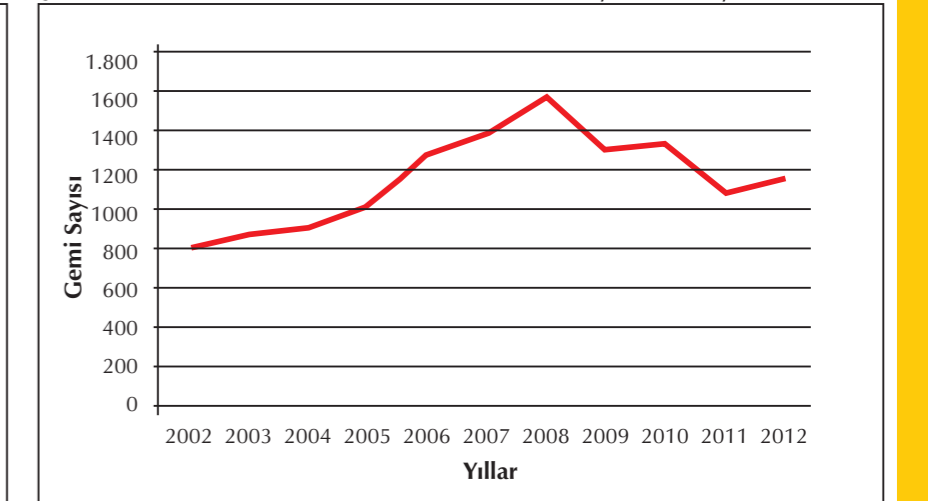
2002-2012 yılları arasında Türk limanlarına kruvaziyer gemileri ile gelen yolcunun grafiği Şekil 3.7. ve Şekil 3.8'de sunulmuştur. Şekillerde görüldüğü gibi dünyadaki ticari ve siyasi dalgalanmalara paralel olarak 2009 ve 2011 yılında tüm dünyada olduğu gibi Türk limanlarında da gelen yolcu sayısı azalmıştır. Aşağıda ayrıca aynı dönemde gelen kruvaziyer gemi sayısı da görülmektedir.

Şekil 3.7. Yıllar Bazında Türk Limanlarına Gelen Yolcu Sayısı (2002-2012)



Kaynak: UDH Bakanlığı İstatistikleri

Şekil 3.8. Yıllar Bazında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı (2002-2012)



Kaynak: UDH Bakanlığı İstatistikleri



2012 yılında Türk limanları içinde en fazla kruvaziyer yolcusu, 596 bin yolcu ile İstanbul Karaköy'e gelmiştir. İstanbul'u sırasıyla 564 bin yolcu ile Kuşadası, 552 bin yolcu ile İzmir Alsancak limanı izlemektedir (Tablo 3.12.).

Tablo 3.12. Türk Limanlarına Yıllar Bazında Gelen Yolcu Sayısı ve Bölgesel Payları

	Limana Adı	2008	2009	2010	2011	2012
Marmara Bölgesi	İstanbul	489,544	476,541	508,246	627,897	596,027
	Çanakkale	8,776	8,712	7,670	4,371	4,184
	Toplam	498,320	485,253	515,916	632,268	600,211
	Pay	31,1%	32,7%	30,0%	28,9%	28,6%
Ege Bölgesi	Kuşadası	518,872	462,746	493,911	662,456	564,317
	İzmir	318,451	315,454	378,266	493,533	552,764
	Marmaris	101,874	81,472	146,531	170,021	110,279
	Bodrum	52,862	38,414	31,700	46,031	52,832
	Dikili	10,424	6,592	15,401	17,485	4,865
	Çeşme	1,819	817	9,247	0	4,787
	Fethiye	4,217	2,615	879	1,975	1,969
	Güllük	2,747	1,172	279	1,692	1,079
	Göcek	1,121	1,532	2,274	1,216	1,038
	Toplam	1,012,387	910,814	1,078,488	1,394,409	1,293,930
	Pay	63.1%	61.5%	62.8%	63.7%	61.6%
	Akdeniz Bölgesi	Antalya	25,057	12,549	103,859	127,250
Alanya		57,000	50,285	1,071	22,324	25,743
İskenderun		819	1,884	106	1,308	5,768
Kaş		600	1,341	1,317	507	1,018
Mersin		941	1,583	106	416	774
Taşucu		18	440	201	805	709
Toplam		84,435	68,082	106,660	152,610	193,442
Pay		5.3%	4.6%	6.2%	7.0%	9.2%
Karadeniz Bölgesi	Trabzon	4,813	7,369	7,952	6,267	8,015
	Sinop	3,136	7,861	7,098	4,088	3,708
	Samsun	596	1,524	825	208	1,190
	Bartın	957	941	555	208	882
	Toplam	9,502	17,695	16,430	10,771	13,795
	Pay	0.6%	1.2%	1.0%	0.5%	0.7%
	Genel Toplam	1,604,644	1,481,844	1,717,494	2,190,058	2,101,378

Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi istatistikleri incelendiğinde 2012 yılında en fazla kruvaziyer gemi yanaşan limanımız 378 gemi ile Kuşadası Egeport olmuştur. Onu 297 kruvaziyer gemisi ile İstanbul izlerken, İzmir limanında 2012 yılında yanaşan gemi sayısı 253'tür (Tablo 3.13).

Tablo 3.13. Türk Limanlarına Yıllar Bazında Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı

Limana Adı	2008	2009	2010	2011	2012
İstanbul	404	313	342	296	297
Kuşadası	601	506	517	423	378
İzmir	133	129	159	206	253
Antalya	41	23	41	22	12
Marmaris	70	74	84	24	42
Bodrum	126	87	89	51	95
Alanya	84	73	2	12	10
Trabzon	15	18	14	9	7
İskenderun	3	2	1	2	
Dikili	29	13	26	21	18
Çeşme	3	1	16	0	7
Çanakkale	31	33	17	23	24
Sinop	6	14	7	5	6
Fethiye	13	8	5	2	6
Samsun	5	9	4	3	5
Güllük	19	5	1	1	5
Göcek	6	10	16	7	6
Kaş	6	4	8	2	6
Bartın	8	10	4	2	8
Mersin	4	3	1	2	1
Taşucu	1	3	2	3	1
Toplam	1,612	1,328	1,368	1,118	1,187

Kaynak: UDH Bakanlığı İstatistikleri

Türkiye kruvaziyer turizmi açısından değerlendirildiğinde, üç nokta öne çıkmaktadır:

- 1) Yurttaşlarımızın kruvaziyer gemilerini turistik gezi amaçlı kullanması (tüketici pazarı), (B2C),
- 2) Türk limanlarının yabancı bayraklı kruvaziyer gemilerin uğrak limanı olması (kurumsal pazar), (B2B) ve
- 3) Yerli işgücünün bu gemilerde istihdamı ki, bu üzerinde ayrıca durulması gereken bir durumdur. Ancak, her bir gemide neredeyse dünyanın her ulusundan binleri aşan gemi çalışanları içinde Türk çalışan sayısı ihmal edilebilir düzeydedir.

İstatistiklere göre 2008 yılında 18 bin olan Türk kruvaziyer yolcu sayısı 2009 yılında 30 bin (KUTO.2012), 2013'te ise 65 bin kişiyi bulmuştur (<http://www.turizmhabercisi.com/cruise-Burak Coşan – Hürriyet>). Bu artış, rekabet sonucu giderek düşen tur fiyatları ile birlikte Türkiye'de bazı kesimlerde hem sosyal refah düzeyindeki yükselme hem de tüketici zevklerinde görülen değişimin bir sonucudur. Muhtemelen, toplumda ithal ürünlere yönelmenin de nedeni olan düşük döviz-yüksek TL değeri para politikasının bir etkisi de bu artışta görülmektedir.

3.4. Türkiye Limanlarına Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatların Analizi

Türkiye'nin Doğu Akdeniz destinasyonundaki önemi her geçen yıl artmaktadır. Bu önem artışının en önemli göstergeleri artan kruvaziyer gemi ve yolcu trafiği ile gelen kruvaziyer hatlarının profilinden anlaşılmaktadır.

2013 yılında Türkiye'ye uğrak yapan 1,187 kruvaziyer yolcusu değerlendirildiğinde 20'si Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) üyesi olmak üzere toplam 67 kruvaziyer gemi hattının uğrak yaptığı görülmektedir (Tablo 3.14).

Tablo 3.14. Türkiye'ye Uğrak Yapan Kruvaziyer Hatlar

1	Abou Merhi Cruises	24	Iberojet	46	Residensea Cruises
2	Aida Cruises	25	Island Cruises	47	Royal Caribbean İnt.*
3	Ama Waterways*	26	Kristina Cruises	48	Saga Cruises
4	Asuka Cruises	27	Louis Cruise Lines	49	Sea Cloud Cruises
5	Azamara Cruises*	28	Mano Cruises	50	Seabourn*
6	Avalon Waterways*	29	Marina Cruises	51	Seadream Yacht Club*
7	Celebrity Cruises*	30	Monarch Classic Cruises	52	Silversea Cruises*
8	Classic İnt. Cruises	31	Msc Crociere*	53	Spirit Of Adventure
9	Clipper Cruises	32	Noble Caledonia	54	Star Clipper Cruises
10	Club Med Cruises	33	Norwegian Cruisw Line*	55	Swan Hellenic
11	Compagnie Des İles Du Ponant	34	Ocean Village*	56	The Yachts Of Seabourn
12	Costa Crociere*	35	Oceania Cruises*	57	The World-Residences At Sea
13	Croisieres De France	36	Paul Gauguin*	58	Thomson Cruises
14	Cruise West	37	P&O Cruises	59	Transocean Cruises
15	Crystal Cruises*	38	Peace Boat	60	Travel Dynamics İnt.
16	Cunard Line*	39	Peter Deilmann	61	Travelscope
17	Delphin Seereisen/Hansa K.	40	Phoenix Reisen	62	Tui Cruises
18	Elegant Cruises	41	Plantours & Partners	63	Univorld*
19	Fred Olsen Cruises	42	Princess Cruises*	64	Variety Cruises
20	Grand Circle Travel	43	Pullmantur Cruises	65	Voyages Of Discovery
21	Hapag Lloyd Cruises	44	Quail Cruises	66	Voyages To Antiquity
22	Hebridean İnt. Cr.	45	Regent Seven Seas Cruises*	67	Windstar Cruises*
23	Holland America Line*	*CLIA Üyesi hatlar			

Türkiye'de kruvaziyer hatlarının en fazla tercih ettiği ve uğrak yaptığı limanlar ise İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Antalya limanlarıdır. Hangi kruvaziyer hattının hangi limanlara uğradığı Tablo 3.15'de görülmektedir.

Tablo 3.15. Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Hatlarının Uğrak Yaptığı Limanlar

1	Abou Merhi Cruises	Alanya	36	Paul Gauguin*	İstanbul, Çanakkale
2	Aida Cruises	İzmir, Antalya	37	P&O Cruises	Kuşadası, Antalya
3	Ama Waterways*	İstanbul	38	Peace Boat	Kuşadası
4	Asuka Cruises	Kuşadası, Bodrum	39	Peter Deilmann	Kuşadası, Antalya, Alanya
5	Azamara Cruises*	İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Antalya, Trabzon, Dikili, Fethiye, Kaş, Marmaris, Amasra	40	Phoenix Reisen	Kuşadası, Bodrum, Antalya
6	Avalon Waterways*	İstanbul	41	Plantours & Partners	Kuşadası, Bodrum, Alanya
7	Celebrity Cruises*	İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Antalya	42	Princess Cruises*	Kuşadası, İstanbul, Çanakkale
8	Classic İnternational	Kuşadası, Bodrum, Antalya	43	Pullmantur Cruises	Kuşadası, Antalya
9	Clipper Cruises	Kuşadası, Bodrum	44	Quail Cruises	Kuşadası
10	Club Med Cruises	Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya	45	Regent Seven Seas C.*	Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Antalya, Alanya, Trabzon, Sinop, Marmaris, İzmir
11	Compagnie Des İles Du P.	Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya	46	Residensea Cruises	Kuşadası, Bodrum, Antalya
12	Costa Crociere*	Kuşadası, İzmir, Bodrum, Antalya, Alanya	47	Royal Caribbean*	Kuşadası, Bodrum
13	Croisieres De France	Kuşadası, Bodrum	48	Saga Cruises	Kuşadası, Alanya
14	Cruise West	Kuşadası, Bodrum, Antalya	49	Sea Cloud Cruises	Kuşadası, Bodrum, Antalya
15	Crystal Cruises*	İstanbul, İzmir	50	Seabourn*	Kuşadası, İst., Alanya, Marmaris, Sinop, Çeşme
16	Cunard Line*	Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Çanakkale	51	Seadream Yacht Club*	Kuşadası, İst., Bodrum, Ant., Sinop, Amasra, Trabzon
17	Delphin Seereisen/Hansa	Kuşadası, Antalya	52	Silversea Cruises*	İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya, Marmaris, Trabzon, Dikili, Sinop, Fethiye, Amasra
18	Elegant Cruises	Kuşadası, Bodrum	53	Spirit Of Adventure	Kuşadası, Bodrum
19	Fred Olsen Cruises	İzmir, Bodrum, Antalya, Alanya	54	Star Clipper Cruises	Kuşadası, İst, Bodrum, Antalya, Çanakkale, Dikili
20	Grand Circle Travel	Kuşadası, Bodrum,	55	Swan Hellenic	Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Antalya, Alanya, Trabzon, Sinop, Kaş, Marmaris
21	Hapag Lloyd Cruises	Kuşadası, Bodrum, Antalya	56	The Yachts Of Seabourn	Kuşadası, Bodrum, Antalya
22	Hebridean İnt.	Kuşadası, Antalya	57	The World-Residences	Alanya, Marmaris
23	Holland America Line*	İstanbul, Kuşadası, Antalya, Alanya, Marmaris, Sinop, Trabzon, Çeşme, Bodrum	58	Thomson Cruises	Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya, Marmaris
24	Iberojet	Kuşadası, Bodrum	59	Transocean Cruises	Kuşadası, Antalya, Alanya
25	Island Cruises	Kuşadası, Bodrum	60	Travel Dynamics	Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya,
26	Kristina Cruises	Kuşadası, Antalya	61	Travelscope	Kuşadası, Antalya
27	Louis Cruise Lines	Kuşadası, Antalya	62	Tui Cruises	Kuşadası, Antalya
28	Mano Cruises	Kuşadası, Bodrum	63	Univorld*	İstanbul
29	Marina Cruises	Antalya	64	Variety Cruises	Kuşadası
30	Monarch Classic Cr.	Kuşadası, Bodrum, Antalya	65	Voyages Of Discovery	Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Antalya, Dikili, Sinop
31	Msc Crociere*	İstanbul, İzmir, Antalya	66	Voyages To Antiquity	İstanbul, İzmir, Kuşadası, Antalya, Alanya, Trabzon, Çanakkale, Bodrum, Fethiye, İskenderun, Bodrum
32	Noble Caledonia	Kuşadası, Antalya, Alanya	67	Windstar Cruises*	Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Çeşme
33	Norwegian Cruisw Line*	İstanbul, İzmir, Kuşadası, Alanya			
34	Ocean Village	Kuşadası, Alanya			
35	Oceania Cruises*	İstanbul, Antalya, Marmaris, Trabzon, Sinop			



Türkiye'ye uğrak yapan kruvaziyer hatların liman bazında dağılımı ise Tablo 3.16'da sunulmuştur.

İSTANBUL	KUŞADASI	ALANYA
Ama Waterways* Azamara Cruises* Avalon Waterways* Celebrity Cruises* Crystal Cruises* Cunard Line* Holland America Line* Msc Crociere* Norwegian Cruisw Line* Oceania Cruises* Paul Gauguin*Regent Seven Seas Cruises* Seabourn* Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Star Clipper Cruises Swan Hellenic Univorld* Voyages Of Discovery Voyages To Antiquity Windstar Cruises*	Asuka Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Clipper Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Croisieres De France Cruise West Cunard Line* Delphin Seereisen/Hansa K. Elegant Cruises Grand Circle Travel Hapag Lloyd Cruises Hebridean Int.Cruises Holland America Line* Iberojet Island Cruises Kristina Cruises Louis Cruise Lines Mano Cruises Monarch Classic Cruises Noble Caledonia Ocean Village P&O Cruises Peace Boat	Peter DeilmannPhoenix Reisen Plantours & Partners Princess Cruises* Pullmantur Cruises Quail Cruises Regent Seven Seas Cruises* Residensea Cruises Royal Caribbean International* Saga Cruises Sea Cloud Cruises Seabourn* Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Spirit Of Adventure Star Clipper Cruises Swan Hellenic The Yachts Of Seabourn Thomson Cruises Transocean Cruises Travel Dynamics International Travelscope Tui Cruises Variety Cruises Voyages Of Discovery Voyages To Antiquity Windstar Cruises*
İZMİR	BODRUM	SİNOP
Aida Cruises Crystal Cruises* Costa Crociere* Fred Olsen CruisesMsc Crociere* Norwegian Cruisw Line* Regent Seven Seas Cruises* Voyages To Antiquity	Asuka Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Clipper Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Croisieres De France Cruise West Cunard Line* Elegant Cruises Fred Olsen Cruises Grand Circle Travel Hapag Lloyd Cruises Iberojet Island Cruises Mano Cruises	Holland America Line* Oceania Cruises* Regent Seven Seas Cruises* Seabourn*Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Swan Hellenic Voyages Of Discovery
MARMARİS	BODRUM	SİNOP
Azamara Cruises* Holland America Line* Oceania Cruises* Regent Seven Seas Cruises* Seabourn*Silversea Cruises* Swan Hellenic The World-Residences At Sea Thomson Cruises	Asuka Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Clipper Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Croisieres De France Cruise West Cunard Line* Elegant Cruises Fred Olsen Cruises Grand Circle Travel Hapag Lloyd Cruises Iberojet Island Cruises Mano Cruises	Holland America Line* Oceania Cruises* Regent Seven Seas Cruises* Seabourn*Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Swan Hellenic Voyages Of Discovery
KAS	BODRUM	SİNOP
Azamara Cruises* Swan Hellenic	Asuka Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Clipper Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Croisieres De France Cruise West Cunard Line* Elegant Cruises Fred Olsen Cruises Grand Circle Travel Hapag Lloyd Cruises Iberojet Island Cruises Mano Cruises	Holland America Line* Oceania Cruises* Regent Seven Seas Cruises* Seabourn*Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Swan Hellenic Voyages Of Discovery
ÇEŞME	BODRUM	SİNOP
Holland America Line* Windstar Cruises* Seabourn*	Asuka Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Clipper Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Croisieres De France Cruise West Cunard Line* Elegant Cruises Fred Olsen Cruises Grand Circle Travel Hapag Lloyd Cruises Iberojet Island Cruises Mano Cruises	Holland America Line* Oceania Cruises* Regent Seven Seas Cruises* Seabourn*Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Swan Hellenic Voyages Of Discovery

ANTALYA
Aida Cruises Azamara Cruises* Celebrity Cruises* Classic International Cruises Club Med Cruises Compagnie Des Îles Du Ponant Costa Crociere* Cruise West Delphin Seereisen/Hansa K. Hapag Lloyd Cruises Hebridean International Cruises Holland America Line* Kristina Cruises Louis Cruise Lines Marina Cruises Monarch Classic Cruises Msc Crociere* Oceania Cruises*
P&O CruisesPhoenix Reisen Pullmantur Cruises Regent Seven Seas Cruises* Residensea Cruises Sea Cloud Cruises Seadream Yacht Club* Silversea Cruises* Star Clipper Cruises Swan Hellenic The Yachts Of Seabourn Thomson Cruises Transocean Cruises Travel Dynamics International Travelscope Tui Cruises Voyages Of Discovery Voyages To Antiquity
FETHİYE
Azamara Cruises* Silversea Cruises* Voyages To Antiquity

Dünyanın ilk on sırasında yer alan en önemli kruvaziyer hatları içinde sadece Carnival ve Disney dışında tüm hatların Türk limanlarını sefer programlarına koydukları görülmektedir. Benzer olarak dünyanın en önemli kruvaziyer birliği olan Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliğine (CLIA) üye 26 kruvaziyer hattının 20'si Türk limanlarını sefer programlarına dahil etmiştir (Tablo 3.15 ve Tablo 3.16).

2012 yılında Türkiye'ye gelen 2.1 milyon Kruvaziyer yolcusunun % 81'ini oluşturan 1.7 milyon kişi İstanbul, Kuşadası ve İzmir limanlarında işlem gömüştür. En fazla uğrak yapılan ve en fazla yolcu sayısına ulaşan bu limanların neden daha çok tercih edildiklerine bakıldığında ağırlıklı olarak bu kentlere yakın kültürel mirasın çok fazla ve dünya ölçeğinde çok önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir.

Bu üç limanımıza gelen kruvaziyer hattı sayılarına bakıldığında 2012 yılında İstanbul'a 21, Kuşadası'na 54 ve İzmir'e 8 kruvaziyer gemi hattının birçok seferler yaptığı görülmektedir. Gelen yolcu sayılarının hemen hemen aynı miktarda olduğu göz önüne alınırsa (550,000-600,000 yolcu arası) gelen kruvaziyer hattı sayısından çok sefer sayısının ve her bir

gemiyle gelen ortalama yolcu sayısının (gemi büyüklüğü) önemli olduğu söylenebilir. Bu anlamda büyük gemilerin ve dünyada önemli pazar paylarına sahip kruvaziyer hatlarının limanlarımızı tercih etmelerinin çok önemli olduğu görülmektedir.

Sektörün teşviki için 2003 yılında liman tarifelerinde kılavuzluk ve römorkörcülük dahil olmak üzere yapılan %50'lik indirimden gros tonajlarının büyük olması açısından en çok gezi gemileri yararlanmaktadır. Yine 2003 yılında liman tarifelerinde yapılan düzenlemeye konulan bir madde ile kıç iteri bulunan gemiler 2. römorkörden muaf tutulmuşlardır. Bununla beraber, Türkiye'de bir gezi gemisinin limanda ödeyeceği ayakbaşı, aydınlatma, sağlık, şamandıra, rıhtım, çöp vergileri ile barınma ve kılavuzluk-römorkörcülük hizmet ücretleri toplamı 35.000 ABD Doları gibi meblağlara ulaşabilmektedir. Ancak, gelen yolcu başına limanda sadece 20 Dolarlık bir harcama yaptıkları hesaplanmaktadır (İstikbal, Cahit: 2006). Gemilerin limanda kaldığı az zaman süresi içerisinde ülkemizin karakteristik özelliklerini taşıyan ürünlerin kolayca ve kaliteli sunumlarla turistlere arz edilebilmesi için uygun altyapı kurulması gerekmektedir.

3.5. Kruvaziyer Hatlarına Yönelik Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi

Deniz taşımacılığı düzenli ve düzensiz taşımacılık olmak üzere iki temel yapıda değerlendirilmektedir. Belirli bir programa bağımlı olmadan yapılan, gemi kiralama sözleşmeleri ile bir geminin sonraki seferinin belirlendiği taşımacılık tipi tarifersiz hat taşımacılığıdır. Genellikle genel yük, dökme yük taşıyan gemilerde bu tür taşımacılık tipi uygulanır. Diğer yandan konteyner, RO-RO ve konumuza esas teşkil eden kruvaziyer gemileri gibi düzenli hatlar, belirli bir sefer programı dahilinde önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde yine önceden belirlenmiş limanlara düzenli olarak sefer yapmaktadır. Düzenli hat gemi taşımacılığında bir limanın sefer programına alınması liman işletmesinin değil, hat işletmesinin verdiği bir karardır. Bu nedenle düzenli hat gemilere hizmet



vermek isteyen liman işletmelerinin en önemli müşterileri öncelikle gemi hatlarıdır. Bu noktada liman işletmecisinin hat operatörünün istek ve beklentilerini karşılayacak liman alt yapı, üst yapı ve ekipman donanımını sağlaması ve gemi operatörlerine yönelik yeterli bir pazarlama faaliyetinde bulunması gerekmektedir.

Bu mantıkla hareket edildiğinde bir kruvaziyer gemi hattının bir limanı sefer programına alma nedenleri ile bir liman işletmecisinin/yatırımcısının bir limanı işletmeye talip olma nedenleri genel olarak benzerdir. Çünkü liman işletmecisi/yatırımcısı işlettiği limanın kruvaziyer hatları tarafından tercih edilmesini isteyecektir.

Bu noktada bir kruvaziyer gemi işletmecisinin bir limanı sefer programına almak için göz önüne aldığı kriterleri ve bir kruvaziyer yolcusunun yine bir kruvaziyer turunu tercih etmesinde göz önüne aldığı kriterleri incelemek gereklidir. Liman işletmesinin bu kriterleri göz önüne alarak limanı işletmesi ve pazarlama planını yapması gerekmektedir.

Bir kruvaziyer hat işletmesinin bir limanı sefer programına alırken göz önüne aldığı kriterler aşağıdaki gibidir (*Lekakou ve diğerleri, 2009 ve Tsamboulas ve diğerleri, 2012*):

- **Doğal liman özellikleri:** Kruvaziyer destinasyonlarına yakınlık, hava şartlarına karşı korunaklılık
- **Liman verimliliği:** Verimli liman yönetimi, bagaj elleçleme işlemleri, güvenlik kontrollerinde harcanan zaman, gemi döngü (hizmet) zamanı, yolcu rahatlığı
- **Liman yönetimi:** Uzun dönemli iş ilişkisi kurma yeteneği, kruvaziyer hatlarının özel isteklerine cevap verebilme, liman pazarlama kampanyaları
- **Liman alt yapısı:** Yolcunun gemiye biniş ve gemiden inişinde kullanılan alt yapılar, modern yolcu terminali, limanın bu işe uygunluğu
- **Limandaki yolcu hizmetleri:** Seyahat ve kruvaziyer acenteleri, posta hizmetleri, VIP salonu, internet kafe, araç park alanı, güvenli ve emniyetli çevre, bankacılık hizmetleri, gümrüklü/gümrüksüz alışveriş yerleri, çocuklar için oyun alanı, spor alanı, ilk yardım istasyonu, liman içi taşımacılık hizmetleri
- **Limanda kruvaziyer gemilere verilen hizmetler:** Pilotaj, römorkaj, palamar hizmetleri, gemi tedarik hizmetleri, yakıt ikmal, klas kuruluşu denetlemeleri, emniyet ve güvenlikle ilgili hizmetler, atık alım tesisleri, gemi inşaatı tamir hizmetleri
- **Liman hizmetlerinin ücretleri:** Limanda verilen hizmetin kruvaziyer gemilere olan maliyeti, kruvaziyer hattın ana karargahına olan operasyon maliyetleri
- **Liman kentinin olanakları:** Uluslararası hava alanına yakınlık, uluslararası tren istasyonlarına yakınlık, uygun otel imkanları, restoranlar, pazar yerleri, eğlence alanları, turist bilgilendirme noktaları, yeterli sayıda otobüs ve otobüs hatları, yeterli sayıda tuvalet kabinleri, turizm polisi
- **Politik şartlar ve yasal düzenlemeler:** Kruvaziyer hatlarını özendirici düzenlemeler, terminal sıklığına ilişkin düzenlemeler, kabotaj politikası, siyasi istikrar, ulusal turizm politikası
- **Turizm cazibesi:** Cazibe alanları, kültürel ilgi alanları, tarihsel ilgi alanları, yakın turistik alanlara ulaşım imkanları, dikkat çekici faaliyetler, geleneksel faaliyetler, inanç turizmi, konferans turizmi, yeşil turizm.

Diğer yandan bir kruvaziyer yolcusunun hangi destinasyonu seçeceğine karar verirken göz önüne aldığı seçim kriterleri aşağıdaki gibidir (*Cruise Gateway North Sea, 2012*):

- Genel turistik cazibe
- Destinasyonun güvenliği
- Politik istikrar
- Kıyıda gezilebilecek yerlerin çeşitliliği ve kalitesi
- Uygun fiyatlar
- Destinasyonun bilinirliği (şöhreti)
- Benzersiz tecrübeler yaşama potansiyeli
- Yolcunun daha az sıkılacağına inanması
- Destinasyonun ulaşılabilirliği
- Destinasyondaki organizasyon yapısı
- Şehir merkezine yürüme mesafesi
- Destinasyon hakkında bilgiye ulaşılabilirlik
- Liman ve terminal tesisleri
- Pazarlama faaliyetleri
- Alışveriş imkanları

Mevcut pazara yönelik yeni bir ürün olarak Fethiye'nin pazarlanması için agresif bir tutundurma ve yoğun bir ilişki ağı oluşturulmalı, farklılıklar özenle öne çıkarılmalıdır. Gemiyle gelen yolcuların büyük bir bölümünün, Fethiye'nin gemiden inerek doğal ve kültürel etkinliklere katılma arzusunda olmaları bir destinasyon olacağı iddiası taşınmalıdır.

Liman işletmecisinin tüm bu bilgileri göz önüne alarak pazarlama planını hazırlaması gerekmektedir. Temel pazarlama planı beş ana aşamadan oluşmaktadır, bu adımlar aşağıdaki gibidir;

- Mevcut Durum Analizi
- Pazarlama Amaçlarının ve Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi
- Pazarlama Eylem Planının Oluşturulması
- Pazarlama Planının Uygulanması
- Ölçme, Değerlendirme ve Kontrol.

Fethiye Kruvaziyer Limanı pazarlama planı bu adımlara bağlı kalınarak hazırlanmıştır. Birbirlerinden keskin hatlarla ayrılmasının mümkün olmamasından dolayı hazırlanan pazarlama planı hem potansiyel liman yatırımcıları hem de liman işletmecileri göz önüne alınarak hazırlanmıştır.

• Mevcut Durum Analizi (Rekabet, Hedef Pazar, Fırsatlar, Tehditler)

Muğla ilinin en büyük yüz ölçümüne ve yerleşim alanına sahip olan Fethiye ilçesinin merkezi, Fethiye körfezi kıyısında yer almaktadır. İlçede hali hazırda bir kruvaziyer limanı yoktur. Bu nedenle kruvaziyer gemileri ilçeye yanaşamamakta, yolcular tarafından talep olması durumunda filikalarla gemilerden yolcu transferi yapılmaktadır. Ağırlıklı olarak bu şekilde UDH Bakanlığı verilerine göre 2011 yılında 1,975 ve 2012 yılında 1,969 kruvaziyer yolcusu Fethiye'yi ziyaret etmiştir. Fethiye'nin sahip olduğu zengin tarih ve kültürel miras ve ayrıca turizm potansiyeli göz önüne alındığında kentin kruvaziyer limanının olmamasından dolayı çok önemli bir gelir kapısından mahrum olduğu, Fethiye'nin tanıtımı için çok önemli fırsatların kaçırıldığı bir gerçektir.

Kruvaziyer turizminin kendine has özellikleri ve belirli bir yolcu profili bulunmaktadır. Kruvaziyer gemileri genellikle sabah saatlerinde sefer programı dahilindeki limana yanaşmakta ve öğleden sonra ya da en geç akşam saatlerinde limandan ayrılmaktadır. Bu nedenle Fethiye ilçesinin yakın çevresindeki kruvaziyer limanlarından turist çekmesi mümkün değildir. Kentin kendi limanına sahip olması gerekmektedir.

Fethiye'nin içinde bulunduğu Ege bölgesinin en önemli kruvaziyer limanları Kuşadası Ege Port, İzmir Alsancak Limanı, Bodrum ve Marmaris limanlardır. Diğer yanda coğrafi olarak yakınlıktan dolayı Batı Akdeniz bölgesinde Antalya ilinde yer alan Port Akdeniz limanı da Fethiye ilçesinde kurulacak bir kruvaziyer limanı için rakip olarak değerlendirilebilir (Şekil 3.9.).

Şekil 3.9. Fethiye Kruvaziyer Limanı Rakipleri



Halihazırda kruvaziyer gemilerine hizmet veren bu beş liman içinde, Türkiye'de 500 bin yolcu rakamının üzerinde hizmet veren üç limandan ikisi olan Kuşadası ve İzmir limanları bulunmaktadır. Beş liman toplamda 2012 yılında 1.4 milyon yolcuya hizmet verirken bu rakam 2012 yılı Türkiye kruvaziyer yolcu elleçlemesinin %69'una tekabül etmektedir.

Bu rakip limanlar değerlendirildiğinde İzmir ve Kuşadası limanlarını özellikle Efes Antik kentinin dünya kültür mirasındaki öneminden dolayı ayrı bir konuma koymak gereklidir. Benzer şekilde Antalya Port Akdeniz limanı da hem sahip olduğu turizm potansiyeli hem de gemi seyri (navigasyon) açısından coğrafi konumu nedeni ile Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın öncelikli rakipleri değil ikincil rakipleri olarak değerlendirilmelidir. Bu noktada Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın ana (birincil) rakipleri Bodrum ve Marmaris kruvaziyer limanlarıdır.

Marmaris Kruvaziyer Limanı 2012 yılında 42 gemi ve 110 bin yolcuya hizmet verirken Bodrum limanı aynı dönemde 95 gemi ve 52 bin yolcuya hizmet vermiştir. Bu noktada özellikle bu limanlara uğrak yapan kruvaziyer gemi operatörlerinin değerlendirilmesi ve bu operatörlere yönelik bir pazarlama faaliyetine gidilmesi gerekmektedir.

• Pazarlama Amaçlarının ve Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi

Porter'e göre; maliyet liderliği, farklılaştırma ve odaklanma olmak üzere üç temel rekabet stratejisi bulunmaktadır. Maliyet stratejisi, işletmenin ürünlerini rakiplerinden daha az maliyet ile üretmesi ve böylece sektör ortalamasının üzerinde bir gelir elde etmesidir. Bu stratejiyi başarı ile uygulamak için rakiplerden daha yüksek pazar payına sahip olmak ve böylece ölçek ekonomisine ulaşmak ve tedarik kaynaklarına rakiplere göre daha hızlı ulaşmak gerekmektedir. Bu nedenle hammadde temini, ürünün fiziksel üretimi ve tüketiciye ulaştırılmasında, işletme rakiplerine göre daha düşük maliyetlerle çalışmalıdır. Farklılaşma stratejisi, piyasada benzer ürünlerin üretildiği ve bu standart ürünlerin müşteri ihtiyaç ve beklentilerini karşılamadığı durumda, işletmenin ürünlerine yeni özellikler katarak (örneğin tasarımda) rakip ürünlerden farklılaşmasıdır. Odaklanma stratejisi ise, yukarıdaki maliyet ve farklılaşma stratejisinin belirli bir pazar bölümü ve müşteri grubu hedef alınarak uygulandığında ortaya çıkmaktadır. Odaklanma stratejisi ile işletme daha küçük alt bir pazara hitap etmekte ve bu pazarın taleplerine uygun ürün üretmektedir (Uysal, 2014).

Kruvaziyer turizmi, turizm sektörü içinde çok özel bir alandır ve odaklanma stratejisiyle tamamen uyuşan bir yapıya sahiptir. Bu noktada odaklanma stratejisi Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın işin doğası gereği temel rekabet stratejidir. Fethiye Kruvaziyer Limanı, odaklanma stratejisi çerçevesinde tüm önceliğini kruvaziyer turizmine vermeli, alt yapı üstyapı ve donanımlarını, öncelikle bu konudaki yasal düzenlemelerde geçen minimum standartların oluşturulmasından sonra ana müşterileri olan kruvaziyer gemi hatlarının istek ve beklentilerine göre şekillendirmelidir. Bu noktada diğer rekabet stratejilerinden de faydalanmak gereklidir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın pazarlama amaçları aşağıdaki gibidir:

- Kısa dönemde limana gelen yolcu sayısını yıllık ortalama %30'un üzerinde arttırmak
- Uzun dönemde limana gelen yolcu sayısını yıllık ortalama %10'un üzerinde arttırmak
- Türkiye kruvaziyer sektöründeki pazar payını her yıl en az %1 oranında arttırmak
- Her yıl Akdeniz'de uluslararası sefer yapan dünyanın en önemli kruvaziyer gemi hatlarından en az birisinin sefer programına girmek

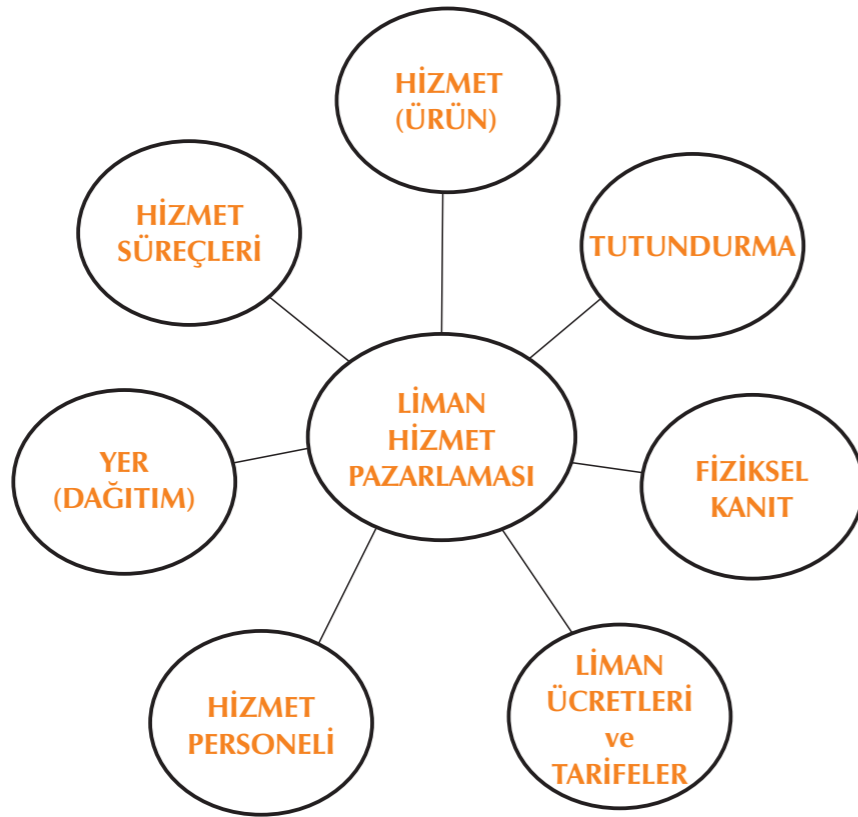
- Haftada en az 2 mega yata hizmet vermek
- Fethiye ilçesinde sezon boyunca bölgenin turizm cazibe merkezi olmak için ayda en az iki sosyal faaliyet gerçekleştirmek

Bu pazarlama hedefleri çerçevesinde Fethiye Kruvaziyer Limanı işletmecisinin kendisini konumlandırırken hizmet kalitesinden ödün vermeyen, konusunda uzman, doğaya saygılı, çevreye duyarlı, engelsiz bir işletme olmaya gayret etmesi ve bu anlayışta müşteri portföyüne hizmet etmeyi planlaması gerekmektedir.

• Pazarlama Eylem Planının Oluşturulması

Pazarlama eylem planı bir anlamda pazarlama karmasının oluşturulmasını içermektedir. Limancılık sektörünün bir hizmet sektörü olmasından dolayı pazarlama karması klasik ürün karmasındaki gibi dört değil yedi adettir (Şeki 3.6).

Şekil 3.10. Fethiye Kruvaziyer Limanı Pazarlama Karması Elemanları



Şekil 3.10'da gösterilen her bir pazarlama karması elemanı kendi içinde ayrı ayrı değerlendirilecektir

HİZMET KARMASI

Kruvaziyer limanlarında verilen hizmetleri gemilere ve yolcuya verilen hizmetler olarak iki gruba ayırmak gerekir. Bundan başka limanda verilmesi zorunlu olan hizmetler de bulunmaktadır. Bu hizmetlerin bir kısmı her ne kadar liman işletmecisi tarafından verilirse de müşteri memnuniyetini doğrudan etkileyen niteliklere sahiptir. Bu noktada kruvaziyer limanlarında verilen hizmetleri:

- Yolcuya ve ilgililerine verilen hizmetler,
- Gemilere ve ilgililerine verilen hizmetler ve,
- Yolcu ve gemilere verilen zorunlu hizmetler olarak 3 temel kapsamda değerlendirmek gerekmektedir (Tablo 3.17).

Tablo 3.17. Kruvaziyer Limanlarında Verilen Hizmetler

Yolcuya verilen hizmetler	Gemilere verilen hizmetler	Yolcu ve gemilere verilen zorunlu hizmetler
-İndirme-bindirme -Nakliye hizmetleri -Danışma hizmetleri -Yeme-içme-dinlenme hizmetleri -Posta ve iletişim hizmetleri -Gümrüklü gümrüksüz satış üniteleri -VIP hizmetleri -Konferans ve toplantı salonu hizmetleri	-Kumanya, Su ve Yakıt Tedariki -İletişim -Ulaşım -Bakım onarım	-Kılavuzluk (Pilotaj) Hizmetleri -Römorkaj Hizmetleri -Palamar Hizmetleri -Seyir Hizmetleri -Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) -Çöp ve Atık Yağ Alımı -Gümrük Kontrolü -Deniz ve Göçmen Polisi İşlemleri -Gümrük İşlemleri -Karantina -Liman Devleti Denetimi

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yolcuya ve gemiye verilen hizmetlere çağdaş işletmecilik anlayışıyla yaklaşması, teknolojiyi verimli kullanması, emniyet ve güvenlik ilkelerinden ödün vermemesi gerekmektedir.

YER (DAĞITIM) KARMASI

Hizmet üreten işletmelerde dağıtım karması, çoğunlukla tüketiciyi hizmetlerin üretildiği yere doğru taşıma ya da potansiyel hizmet tüketicilerinin hizmet üretilen yerlere gelmesini sağlama eylemleridir (İçöz, 2001). Tüketicinin restorana, hastanın hastaneye, öğrencinin okula, müşterinin otele ve nihayetinde geminin limana gitmesi buna örnek olarak gösterilebilir. Ağırlıklı olarak hizmet sektöründe kullanılan doğrudan dağıtım sisteminde hizmeti sunan ve alan arasında aracı (acente) yoktur. Doğrudan dağıtım sistemi, liman hizmetlerinin sadece liman içinde sunulmasından dolayı bir zorunluluktur (Esmer, 2011).

Limarlarda verilen hizmetin dağıtımı söz konusu olmadığı için limarlarda dağıtım fonksiyonu "yer" fonksiyonu olarak algılanmalıdır. Bu noktada limanın bulunduğu kıyı bölgesinin konumu önem arz eder.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın, konum olarak sahip olduğu önem, çalışmanın birçok yerinde geniş bir açıdan ele alındığından dolayı burada ayrıca yer verilmeyecektir.



FİYAT (TARİFE VE ÜCRETLER) KARMASI

Fiyatlandırma terimi limanlarda kendine has tabirlerle ifade edilmektedir. Liman sektöründe liman ücretleri ve liman tarifesi olmak üzere ifade edilen iki fiyat tabiri şu anlamlara gelmektedir:

- **Liman ücretleri:** Limanın genel hizmetlerinden ve tesislerinden (*barınma, elektrik, tatlı su gibi*) faydalanma karşılığında ödenen liman rüsum ve harçlarıdır.
- **Liman tarifesi:** Liman kullanıcısının talep ettiği ve liman işletmecisinin sunduğu açık bir şekilde tanımlanmış özel hizmetler için ödenen ücretleridir.

Fiyat, limanların yoğun rekabet ortamında stratejik planlarını etkileyen en önemli pazarlama karmasından biridir. Diğer liman pazarlama öğelerinin tersine, liman hizmet fiyatlandırması gelir yaratan bir pazarlama değişkenidir. Liman hizmetlerine konan fiyat bu hizmetlere olan talebi geniş ölçüde etkilemektedir. Kruvaziyer gemi işletmeleri bir limanı değerlendirirken önem verdikleri konulardan birisi de liman hizmet tarifesidir.

Fiyat, liman işletmelerinin pazarlama programının devlet düzenlemeleri ve müdahalelerinden en fazla etkilenen bölümüdür. Liman işletmesinin rakip limanlar karşısındaki durumunu ve pazar payını etkilemesi, sonuçta gelirler ve karlar üzerinde etkisini göstermektedir.

Pazarlama ile ilgili bütün diğer kararlar gibi, fiyat kararları da işletme hedef ve amaçlarından etkilenir. Uluslararası pazarlarda fiyatı belirlerken birçok unsuru göz önüne almak gerekir. Uluslararası bir iş dalı olan limanlarda da benzer durum söz konusudur. Bu durumda limanların fiyatlandırma kararlarını verirken aşağıdaki unsurlar dikkate alınmalıdır, bunlar (*UNCTAD, 1995*):

- Tahmini maliyetler
- Rekabet şartları
- Kullanılan para birimi
- Ödeme şekilleri
- Kullanıcı sadakati ve iş hacmi
- Pazar değişkenleridir.

Fiyatın limanın gelirlerine ve dolayısıyla yatırım stratejilerine doğrudan etkisi vardır. Günümüzde birçok liman kullanıcısının fiyattan çok hizmet kalitesine ve verimliliğine odaklandığı görülmektedir. Örneğin bir kruvaziyer limanı rakiplerine göre pahalı bir hizmet tarifesine sahip olmasına rağmen, ucuz fakat verimsiz limanlara göre daha fazla gemi çekebilmektedir. Ancak bu durum fiyatın liman rekabetinde önemsiz bir pazarlama karması elemanı olduğu anlamına kesinlikle gelmemektedir.

Limanlar fiyatlandırma yaparken limanın hedeflerini, hizmetin veya kaynağın sağlanmasına ait maliyetleri, limanın kullanıcılar da yarattığı faydaları, limanlardan kaynaklanan rekabeti ve liman kullanıcılarının içinde bulunduğu rekabeti göz önünde bulundurmak durumundadır. Bu fiyatlandırma stratejileri 3 kategoride ele alınmaktadır (*Frankel, 1987*):

A. Maliyet Bazlı Fiyatlandırma Stratejileri: Fiyatlandırmanın, sunulan hizmetlerin maliyetleri değerlendirilerek uygulanmasıdır. Sabit maliyetler, değişken maliyetler ile marjinal maliyetler değerlendirmeye alınarak fiyatlandırma yapılabilir.

- **Sabit Maliyetler:** Sunulan hizmet ya da kullanılan tesisin kullanımında kaçınılması mümkün olmayan kesin maliyetlerdir.
- **Değişken Maliyetler:** Sunulan hizmet ya da kullanılan tesisin kullanılmadığı durumlarda ödemek zorunda olmadığımız maliyetlerdir.
- **Marjinal Maliyetler:** Sunulan hizmet ya da kullanılan tesisin normal maliyetleri dışında katlanması gereken maliyet kalemleridir.

B. Değer Temelli Fiyatlandırma Stratejileri: Bu fiyatlandırma stratejisi, liman kullanıcılarının limanın varlıkları ve hizmetlerini kullanarak elde ettikleri faydalardan ötürü onlardan istenen bedelleri baz almaktadır. Başka bir deyişle tüketicinin, işletmenin ürettiği mala biçtiği değeri tahmin etmeye dayalı bir sistemdir. Önce pazarlama araştırması yaparak talep olup olmadığı (*miktarı*) belirlenir. Ürünün deneme sürümü ile tüketicilere gidilir ve ödemeye razı oldukları fiyat tespit edilir. Bu süreç, ürün sunumu öncesinde pazarlama araştırması işlemini gerektirdiği için, liman faaliyete başlamadan fiyatlandırma çalışmasını yapılmasını gerekli kılmaktadır.

C. Rekabete Dayalı Fiyatlandırma Stratejileri: Bu stratejiler, rakip liman işletmelerinin sürekli izlenmesini ve liman kullanıcılarının fiyatlardaki değişimlere olan duyarlılığının doğru analiz edilmesini gerektirmektedir. İçinde bulunulan sektördeki ortalama fiyat baz alınarak ürün ya da hizmet grupları için bu ortalamaya yakın bir fiyat belirlenir. Rakiplerin fiyat düzeyleri ile karşılaştırma olanağı sağladığı için, tüketicinin bu fiyata karşı olumsuz bir tepki göstermesi olasılığı daha zayıf olabilir. Akdeniz coğrafyasındaki diğer ülkelerin ve Ege denizi içindeki Yunan Adaları turlarına dönük diğer kruvaziyer limanları dikkate alındığında, rekabet odaklı fiyatlandırma politikasının önemi ortaya çıkmaktadır.

Fethiye kruvaziyer liman işletmesinde maliyet ve rekabete dayalı fiyatlandırma stratejisinin uygulanması gerekmektedir. Bu anlamda verilen her bir hizmetin maliyet hesaplarının yapılması ayrıca rakip liman işletmelerinin tarife yapılarının sürekli gözlemlenmesi gerekmektedir.

Kara ve deniz tesislerinin işletilmesinde aşağıdaki modellerden birisi kullanılabilir.

- Yap-İşlet-Devret (*YİD*)
- Yap-İşlet (*Yİ*)
- Tasarla-Yap-Finansla-İşlet (*TYFi*)
- Yap-Sahiplen-İşlet-Devret (*YSİD*)
- Yap-Sahiplen-İşlet (*YSİ*)
- Yap-Kirala-İşlet-Devret (*YKİD*)
- Kamu Özel Sektör Ortaklığı (*KÖSO*)

İlave olarak, işletme sahibi firma, bazı sosyal tesisleri bir bütün olarak ya da ünite bazında kiralama yoluna gidebilir.



TUTUNDURMA KARMASI

Tutundurma liman kullanıcılarının liman hizmetlerini sürekli kullanımını sağlayacak ve limanın imajını geliştirecek faaliyetlerdir. Temel tutundurma faaliyetleri olan ve tutundurma karması olarak adlandırılan tutundurma araçları aşağıdaki gibidir:

1. Kişisel Satış
2. Satış Geliştirme
3. Doğrudan Pazarlama
4. Reklam
5. Halkla İlişkiler
- 5.1. Liman Günlerinin Organize Edilmesi
- 5.2. Yurtiçi Ağlar
- 5.3. Yurtiçi Fuarlar
- 5.4. Uluslararası Denizcilik Fuarları
- 5.5. Okul Ziyaretleri
- 5.6. Konferans Düzenlemek
- 5.7. Konferansta Konuşmacı Olmak
- 5.8. Uluslararası Basın Günleri Düzenlemek
- 5.9. Sosyal Sorumluluk Projeleri

Fethiye Kuvaziyer Limanı'nın öncelikle kendisinin var olduğunu gösterme ve bir farkındalık yaratma ihtiyacı vardır. İşte bu farkındalığı yaratmak için bir yapılan eylemler tutundurma faaliyetleri kapsamında yapılmaktadır. Fethiye Kuvaziyer Limanı için her bir tutundurma faaliyeti ayrı ayrı değerlendirilecektir.

1-2.KİŞİSEL SATIŞ ve SATIŞ GELİŞTİRME: Kişisel satış ya da doğrudan iş görüşmelerinin temel amacı tutundurma faaliyetleri ile iletişim bilgileri elde edilen potansiyel müşterilerle iletişime geçerek ve detaylı görüşmeler yaparak nihai amaç olan iş anlaşmalarını yapabilmektir. Limandaki pazarlama elemanının limana ilişkin bilgilerini iş ziyaretlerinden önce güncellemesi ve konusuna hakim olması gerekmektedir. Bundan başka, ülkeden ülkeye değişiklik göstermesinden dolayı ziyaret edilecek ülkelere ilişkin sosyal ve kültürel değerlerin ve ayrıca ticari yapının da göz önüne alınması gerekmektedir. İş adamlarının davranışları göz önüne alınarak doğru davranışların, sözlerin ve doğru jestlerin yapılması gerekmektedir. Bazı ülkelerde dakiklik çok önemli iken bazı ülke-lerde zamanında görüşmeye alınmamak kırıncılık yaratmamalıdır.

3.DOĞRUDAN PAZARLAMA: Doğrudan pazarlama, herhangi bir yerde ölçülebilir bir cevabı, ya da ticari bir işlemi gerçekleştirmek için, bir veya daha fazla reklam aracını kullanan interaktif bir pazarlama sistemidir (Kotler, 2000). Doğrudan pazarlama araçları arasında:

- Doğrudan posta,
- Katalog pazarlama,
- Telefonla pazarlama,
- Doğrudan cevaplı TV pazarlama,
- Elektronik araçlarla pazarlama,

- Basılı medya ile pazarlama ve,
 - Yüzyüze satış
- gibi yöntemler yer almaktadır.

Fethiye Kuvaziyer Limanı için bir web sitesi oluşturulmalıdır. Bu sitede aşağıdaki bilgilerin yer alması gerekmektedir:

- Liman hakkında genel kurumsal bilgiler,
- Limanla ilgili önemli istatistikler,
- Limanın konumu,
- Verilen hizmetler ve hizmetlerle ilgili tanımlamalar,
- Rıhtımların ve sahanın teknik özellikleri,
- Kullanılan ekipmanların sayısı ve teknik özellikleri,
- Gemi sefer programları,
- Çalışılan hatlar.
- İletişim bilgileri,
- Tanıtım filmleri ve broşürleri,

Doğrudan pazarlama araçları içinde telefon ve yüz yüze pazarlama seçeneği de ağırlıklı kullanılan yöntemler içindedir ve bu yöntemlerin de kullanılması gerekmektedir. Ek olarak doğrudan postalama yöntemi potansiyel liman kullanıcılarını etkilemeye ve potansiyelini ortaya çıkarmaya yöneliktir. Hedef alınan kişiler, diğer tutundurma faaliyetleri sonucunda (Fuarlar, konferanslar, iletişim günleri ve sektörel dergiler v.b.) elde edilmektedir. Doğrudan postalamanın üstünlüğü belirli bir kimseye doğrudan gönderilmesi ve çok fazla detay içermemesidir.

4.REKLAM: Fethiye Kuvaziyer Limanı'nda bir tutundurma aracı olarak reklam kullanılarak aşağıdaki kazançların elde edilmesi hedeflenmektedir:

- Limanın genel bilinirliğini ve tanınırlığını artırma
- Hizmet satışlarını artırma
- Eğer kötüyse limanın imajını geliştirme
- Limanın kalite unsurlarını ön plana çıkarma

Başarılı bir reklamda üzerinde durulması gereken bazı önemli unsurlar vardır. Bu unsurlar aşağıda sunulmuştur (UNCTAD, 1995):

Reklam ajansının seçimi: Reklamla ilgili tüm faaliyetler işletmedeki pazarlama personeli tarafından yapılsa da işletme dışından bir uzmana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu uzmanlar reklam ajanslarıdır ve ajansın seçimi önemli bir konudur. Reklam ajansının seçiminde aşağıdaki kriterleri göz önüne almak gereklidir:

- Ajansın pazar kapsamı: Ajans ilgili tüm pazarı kapsamakta mıdır?
- Kalite kapsamı: Pazarı reklam için hazırlarken hangi adımları atmaktadır?
- Hizmet kapsamı: Verilen hizmet pazar araştırması, halkla ilişkiler ve pazarlama hizmetleri gibi faaliyetleri kapsıyor mu?



•**İletişim ve kontrol:** Bir işletme deniz aşırı reklam faaliyetlerini kontrol etmek isterse, uluslararası reklam ajansını güvenilir bir yerel ofis bağlantısının olması gerekir. Herhangi bir pazarda yerel ajanslarla çalışılırsa, bu ajanslara kolay erişilmesi önemli bir kriterdir.

•**Referanslar:** Ajansın referansları kontrol edilmelidir. Reklam ajansının daha önceki tecrübeleri dikkate alınmalıdır.

Reklam mesajının içeriği: Liman hizmet pazarlaması, herhangi bir ürünün pazarlamasından farklıdır. Limanlar için coğrafi konum, deniz erişimi ve hizmet kalitesinin reklama konu olması gerekir. Bundan başka reklam mesajının hedef kitlenin anlayacağı şekilde net olması, logo ve pazarlama mesajlarıyla bir imaja sahip olması gerekmektedir. Ayrıca mesajının:

- Hangi liman hizmetine yönelik olduğu,
- Logo, özel bir renk, özel bir mesaj gibi ayırt edici bir özelliğinin olması, başka bir deyişle rakip limanların kullandığı mesajlardan farklı olması,
- Hedef pazara çekici gelmesi ve,
- Mutlaka iletişim bilgilerini içermesi gerekmektedir.

Pazarlama medyasının seçimi: Pazarlamacının seçenekleri arasında radyo, televizyon, dergi, gazete gibi birçok medya kullanım seçeneği vardır. Liman reklamlarında uluslararası medya araçları baskındır ancak yerel pazarlar da dikkate alınmalıdır. Liman gibi endüstriyel bir iş dalının reklamında aşağıdaki medya seçeneklerinin kullanılması önerilmektedir:

- Profesyonel dergiler,
- Ekonomi ağırlıklı gazeteler,
- İstatistik yıllıkları gibi endüstriye yönelik yayınlar.

Bütçenin tanımlanması: Bütçenin büyüklüğü reklamdan elde edilecek faydanın tahminine göre belirlenmelidir. Ancak reklam bütçesinin hesaplanmasında sıklıkla kullanılan yöntem “gelirlerin (satışlar) oranı” yöntemidir. Liman işletmesi bu yöntemle göre gelirlerinin belirli bir yüzdesini reklam giderlerine ayıracaktır. Gelirlerin sürekli olması durumunda bu yöntem iyi bir yöntemdir. Ancak gelirler düştüğünde reklam giderleri de azaltılmaktadır ve bu karar çoğu zaman doğru değildir.

Reklam verimliliğinin ölçülmesi: Genel olarak reklam faaliyeti sonucunda eğer olumlu bir geri dönüş var ise reklam başarılı kabul edilir. Başka bir deyişle reklam liman kullanıcısının limanı kullanması yönünde karar vermesine neden oluyorsa reklam başarıya ulaşmıştır. Reklamda yer alan iletişim bilgileri vasıtasıyla gerçekleşen geri dönüşler de reklam verimliliğinin bir göstergesidir. Bu noktada verilen mesajın verimliliğini ölçmek için mutlaka reklamlarda müşterinin cevap verebileceği bir imkan verilmelidir (telefon, faks, e-posta v.b.).

5. HALKLA İLİŞKİLER: Halkla ilişkiler, bir işletmenin veya örgütün toplumda kendisiyle ilgili çeşitli çıkar gruplarıyla iyi ilişkiler geliştirme ve topluma yararlı faaliyetleri konusunda bilgi vererek bu ilişkileri sürdürme çabalarıdır (Mucuk, 2010). Fethiye liman işletmesinde kullanılması düşünülen halkla ilişkilere yönelik pazarlama araçları aşağıdaki gibi olacaktır:

Liman Günlerinin Organize Edilmesi: Belirli dönemlerde liman günlerinin düzenlenmesi fayda sağlayacaktır. Bu organizasyon kapsamında 50 ile 100 arasında iş adamı davet edilmekte ve bu kişilere liman hakkında detaylı bir sunum yapılmaktadır. Sunumda öncelikle liman hakkında genel bir giriş yapılmalıdır. Daha sonra başka sunucular tarafından limanın ticaret, teknik ve seyir açısından güçlü yönlerini anlatmalıdır. Sunumda liman alt yapısı, üstyapı ve ekipmanlarını gösteren bir film de izletilmelidir. Sorular, sunumlardan sonra içecek ikramları sırasında cevaplandırılmalıdır.

Yurtiçi Ağlar: Bu ağlar ülkede bulunan ilgili kişi, kurum ve kuruluşlar ile ilişki kurmaya ve onlardan bilgi toplamaya yönelik tüm faaliyet ve çabaları içermektedir. Bu amaçlara yönelik olarak aşağıdaki kurum, kuruluş ve faaliyetlere özel ilgi göstermek gerekir:

- Bölgesel gelişim örgütleri
- Bölgesel ve ulusal yatırım danışmanları
- Ticaret odaları
- Finansal örgütler ve bankalar
- Yabancı elçiliklerin ticari departmanları
- Dış işleri ve ekonomi bakanlıkları
- Uluslararası ticaret ve yatırımlar konusunda danışman ofisler
- İşverenler ve ekonomik örgütler
- Şehir ve yerel yönetim birimleri

Yurtiçi Fuarlar: Liman temsilcisinin ilgili fuarlara katılması farkındalık yaratması açısından önemli faydalar sağlayacaktır. Diğer yandan profesyonel amaçlarla düzenlenen genel amaçlı fuarlar tüm kesimlere hitap edecek şekilde herkesin katılımına açık olarak düzenlenmektedir. Bu tür fuarların liman bölgesinde düzenlenmesi durumunda, limanın toplum üzerindeki etkisini şekillendirmek için kusursuz bir ortam oluşmaktadır. Bu tür fuarlarda limanın çevre kirliliği yaratması gibi olumsuz görüşlerden dolayı oluşan kötü imajını düzeltmek amacıyla limanın yarattığı iş gücü, hizmet verdiği endüstrilerin çeşitliliği, uluslararası ticareti geliştirme üzerine etkisi ve bölgeye kattığı refahı gibi limanın doğrudan katkıları vurgulanarak olumlu bir imaj yaratılabilmektedir. Ulusal EMITT Doğu Akdeniz Turizm Fuarı'na katılım ile tanıtım sağlanabilir.

Uluslararası Denizcilik Fuarları: Taşımacılık endüstrisine odaklanan ve armatörler, acenteler, brokerler gibi taşımacılık sektöründe yer alan oyuncuların yer aldığı fuarları ve turizm sektörüne yönelik fuarlara katılmak liman tanıtımı açısından fayda sağlayacaktır. Uluslararası (Berlin ITB Turizm Fuarı, Londra Turizm Fuarı, Moskova Turizm Fuarı, Utrecht Turizm Fuarı) ölçekli ya da katılımlı turizm fuarlarına katılım sağlanarak tanıtım sağlanabilir.

Okul Ziyaretleri: Denizcilik sektöründe teknoloji ve teknik konuların ağırlığı eğitimli insan gücünün önemi arttırmaktadır. Günümüzde denizcilik sektörü geleneklere bağlı, güvenilir, kendine güvenen ve bilgi birikimine sahip insanların istihdam edildiği bir alandır. Denizcilik sektöründe çalışan insanlar, birkaç saniye içinde ve bazen sadece basit bir teleks mesajına istinaden (özellikle gemi kiralama pazarında) alınacak kararların çok ciddi finansal sonuçlar doğuracağını bilmektedirler. Bu nedenle denizcilik sektörü çocuklar için bir oyun alanı değil, gençlerin ciddi bir eğitim sonrası üyesi oldukları bir ailedir. Bu nedenle limanın geleceğinin emniyet altına alınması için gençler üzerine odaklanmak gereklidir. Limanların okulları ziyaret etmesi, limanın ülke ekonomisine olan katkılarının ve limanda çalışmanın kariyerlerinde ne tür fırsatlar sunacağını anlatılması gerekmektedir.



Konferans Düzenlemek: Limanda konferans düzenlemek de bir pazarlama faaliyeti sayılabilir. Bu faaliyet konferans düzenleme konusunda uzman kişilerle organize edilmelidir.

Konferansta Konuşmacı Olmak: Limanla ilgili uluslararası kişi, kurum ve kuruluşlara ulaşabilmenin etkili yollarından birisi de uluslararası konferanslara konuşmacı olarak katılmaktır. Bu konuşma sayesinde uluslararası bir dinleyici kitlesine limanın sahip olduğu deneyimler anlatılabilmektedir. Bu tür davetlerde konuşacak liman personelinin liman reklamı yapmaması gerekmektedir. Çünkü önemli bedeller ödeyerek gelen dinleyicilere pazarlama yapmak doğru değildir. Bunun yerine konuşmacı limanda yaşadığı önemli deneyimlerini anlatırken limanla ilgili bilgileri dengeli bir karışımla vermelidir.

Basın Günleri Düzenlemek: Basının gücü hiçbir zaman küçümsememelidir. Basın, limanın hedeflerine pozitif yaklaşabildiği gibi, olumsuz olabilmekte ya da görmezden gelerek ilgisiz bir tutum içine girebilmektedir. Önemli bir yazarın liman hakkında olumlu bir yazı yazması, birçok pazarlama faaliyetinden çok daha olumlu bir etki yaratabilir. Bu noktada yazarın çizdiği liman imajı çok önemlidir. Bunun yanında iyi organize edilmiş ve düzenli basın ziyaretlerinin yaratacağı etki önemli olacaktır. Kurulan ilişkiler sayesinde liman hakkında duyurulacak olumsuz bir haber yayınlanmadan önce, doğru olup olmadığı yazar tarafından limana sorulabilmektedir. Bu noktada liman uluslararası basın günleri organize etmelidir. Liman konu ile ilgili basın mensuplarını yol ve barınma masraflarını karşılayarak davet etmelidir. Bu günlerde limandaki değişimler öncelikle katılımcılara sunulmalı ve bu değişimlerin yarattığı sonuçlar değerlendirilmelidir. Ardından konuşulan yabancı dile göre katılımcılar gruplandırılmalı ve sorulara cevap verilmelidir.

Sosyal Sorumluluk Projeleri: Yöre, bölge ya da ülke halkının eğitsel, kültürel ve sağlık alanlarındaki gereksinimlerini karşılamak ve refahı için kamuoyunun yararlı olarak algılayacağı eylemlerin ortaya konması gündemde olmalıdır.

Diğer Tutundurma Araçları: Liman eğitim merkezlerinin kurulması, liman gezilerinin organize edilmesi, liman kulüplerinin kurulması, limancılıkla ilgili kültürel faaliyetlerin halkın katılımıyla gerçekleştirilmesi diğer tutundurma faaliyetleri olarak sayılabilir.

FİZİKSEL KANITLAR

Hizmet pazarlamasına yönelik bir diğer pazarlama karması elemanı fiziksel kanıtlardır. Özellikle hizmet sektöründe hizmetin dokunulmazlığı ve soyutluğu ilkelerinin bir sonucu olarak, sunulan hizmeti temsil eden fiziki yapıların varlığına ihtiyaç duyulur. Liman ve terminal hizmetlerinin sunumunda kullanılan liman ekipmanları, terminal üst yapıları olarak adlandırılan idari ve hizmet binaları limanın kapısı, müşteriye verilen faturalar, tanıtım broşürleri, üzerinde limanın adı veya logosu olan hediyeler limanın fiziksel kanıtları olarak değerlendirilir. Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın en önemli fiziki kanıtı limanın özgün mimarisi, göze hitap eden varlıkları ve değerleri olacaktır.

Diğer yandan fiziksel ortamın, çalışanların tatmini, verimliliği ve motivasyonu üzerinde etkileri olduğu açıktır. Bu nedenle limanda fiziksel kanıtlar müşteriler kadar çalışanlar için de önemlidir. Özellikle emniyete ilişkin fiziksel unsurlar çalışan güvenliği için önem arz eder.

Liman operasyonlarında en önemli ilke emniyet olmalıdır. Bu nedenle liman tesislerinin yerleşimi ve donanımı emniyet ilkeleri-

ne göre yapılmalıdır. Bunun yanında emniyete yönelik işaretler, semboller, levhalar ve panolarla uyarı mekanizması kurulabilir. Benzer şekilde limanı ziyaret eden liman kullanıcısının limanda emniyete verilen önemi görmesi ile zihnindeki imaj güçlendirecektir.

Bazı liman kullanıcıları limanda verilen hizmetin kalitesini değerlendirebilecek bilgiye sahip olmayabilir. Bu noktada limanın sağladığı fiziksel kanıtların önemi daha da önemli hale gelir.

Ayrıca, güvenlik en kritik konulardan biri olmakla beraber, alınacak önlemlerin göze batmayan ve abartılı olmayan bir biçimde yapılması huzur duygusunun tesisi açısından hayattır.

LİMAN HİZMETLERİNDE SÜREÇLER

Hizmet sektörüne yönelik pazarlama karması elemanlarından bir diğeri hizmet süreçleridir. Bu, tutundurma karmasının önemli bir elemanıdır. Çünkü birçok hizmet dalında olduğu gibi limanlarda hizmet üretiminin ve tüketiminin ayrılmazlığı, liman kullanıcılarının (*müşteriler*) hizmet üretimi sürecine dahil olması sonucunu doğurur. Liman hizmetlerinin sunumunda liman kullanıcıları ile sürekli bir temas söz konusudur. Gemideki kaptan dahil tüm personel, gemiden inen/binen ve birçok süreçten geçen yolcu limandaki hizmet sunumu sırasında limanda bulunmakta, hizmet sunum sürecini birebir yaşamaktadır. Bu noktada hizmet üretimindeki aksaklıklar liman kullanıcısının edineceği deneyimi ve liman işletmesi hakkındaki görüşlerini doğrudan etkiler. Bu durumun birçok nedeni olabilir, ancak temel neden liman hizmet süreçlerinin iyi işlememesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle liman hizmet süreçlerinin liman kullanıcısının beklediği zamanda ve kalitede gerçekleştirilmesi müşteri memnuniyetin sağlamak için bir zorunluluktur.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nda iyi tasarılacak hizmet süreç yönetimleri ile liman kullanıcısının istediği kalitedeki hizmetin istediği yerde ve zamanda hazır bulundurulması sağlanacaktır. Liman hizmetleri gibi birbirine bağlı ve ilişkili faaliyetler dizisinde yer alan işlerin, en iyi şekilde yapılabilmesi için, öncelikle o işlerin her birisinin net olarak tanımlanması gerekmektedir. Bu noktada yapılan işin bütünü belirlenmeli, daha sonra çalışanlar ile onların yapacakları işler arasındaki ilişkiler belirlenmelidir. Sonuç olarak akış şemalarıyla gösterilmiş iş tanımları ile birlikte görev tanımları da yapılmış olmaktadır.

Liman hizmet sunum sürecinde kalitenin sağlanabilmesi için süreci oluşturan işlemlerin ve faaliyetlerin belirli bir verimlilik düzeyinde olması gereklidir. Bir liman hizmetinin sunumunda işletme içindeki diğer bölümler arasında uyumun sağlanması süreç yönetimi ile mümkündür. Özellikle liman hizmetleri gibi çeşitli hizmet sunan bir işletmede süreç yönetimi daha da önem kazanmaktadır.

HİZMET SUNUM PERSONELİ

Hizmet sektörüne yönelik pazarlama karması elemanlarından yedincisi ve sonuncusu hizmet sunum personeli. Limanın konumu, teknolojik donanımı, limanlarda verilen hizmetin çeşitliliği ve kalitesi kadar limanda istihdam edilen personelin kalitesi hizmet sektöründe faaliyet gösteren tüm işletmelerde olduğu gibi limanlarda da önemlidir.

Liman sektörünün kendine has yapısı nedeniyle bu sektörde istihdam edilecek kişilerin ön bir eğitim sürecinden geçmesi ya da

sektörde deneyimli olması gerekmektedir. Limanda yapılan tüm işlemlerin birbirleriyle doğrudan ilgili olması limanda çalışan herkesi ve yaptığı işi kritiklemektedir.

Hizmet sunan bir işletme olarak Fethiye Kruvaziyer Limanı'nda hizmetin üretimi çoğunlukla personelin üzerinden gerçekleştirildiği için istihdam edilecek personelin mutlaka eğitilmiş olması ya da eğitim sürecinden geçirilmesi gereklidir. Bu nedenle liman işletmesinde çalışan personelin sürekli eğitim ve talimlerle geliştirilmesi gerekmektedir.

Limarlarda üretilen hizmetin kalitesi liman çalışanların nitelik ve deneyimine doğrudan bağlıdır. Liman çalışanları limanda hizmet üretirken yolcu ve gemi ile ilgili herkesle temas etmektedir.

Limarlardaki personel yapısı idari ve teknik elemanlardan oluşmaktadır. Ancak idari personelin limancılığın teknik konularına hakim olması beklenmektedir. Liman yöneticisi, alt kademede yer alan operasyon, teknik, finansal, pazarlama ve insan kaynakları yöneticilerinin ve onların da aldıkları tüm kararların sorumluluğunu üzerine almaktadır. Liman operasyon müdürü kontrolünde üretilen liman hizmetleri aynı zamanda limanın stratejik iş birimini ifade eder.

Liman personelinin liman kullanıcıları ile ilişkileri kadar kendi aralarındaki iletişimleri de önemlidir. İşletme içi iletişim kanallarının etkin kullanımının yanı sıra işletme kapsamında takım çalışmaları, eğitim faaliyetleri, toplantılar ve çalıştaylar sayesinde iletişim seviyesi artırılmalıdır.

PAZARLAMA PLANININ UYGULANMASI

Pazarlama planının uygulanması, pazarlama planının dördüncü adımıdır. Bu noktada pazarlama amaçları, işletmenin mevcut durumu, kendini pazarda nasıl konumlandıracağı ve pazarlama karması elemanlarını nasıl şekillendireceği artık bellidir. Bu aşamada işletmede hangi işin kim tarafından ne zaman yapılacağı belirlenmesi gerekmektedir. Daha açık bir ifade ile bu aşamada görevlerin belirlenmesi, yetki ve sorumlulukların açıklanması, zaman çizelgesinin oluşturulması, performans ölçümü için standartların belirlenmesi ve pazarlama bütçesinin oluşturulması adımlarını içerir. Böylece fiili olarak faaliyetler başlatılacaktır.

ÖLÇME, DEĞERLENDİRME ve KONTROL

Fethiye Kruvaziyer Limanı için pazarlama hedefleri önceki bölümlerde belirlenmişti. Pazarlama planının son adımı olan ölçme, değerlendirme kontrol aşamasında özellikle sayısal pazarlama hedeflerinin değerlendirilmesi yapılacaktır. Bu değerlendirmeler ile pazarlama hedeflerinden sapmalar var ise nedenlerinin tespit edilmesi ve gerekli düzeltici faaliyetlerin işleme konulması gerekmektedir. Ölçme, değerlendirme ve kontrol faaliyetleri içinde uygulamaların gözetimi ve kontrolü, sonuçların kontrolü ve değerlendirilmesi ve sonuçlar ile hedeflerin tutarsız olması durumunda düzeltici adımların atılması aşamaları uygulanacaktır.

4. BÖLÜM

FETHİYE VE YAKIN ÇEVRESİNİN KRUVAZİYER LİMAN POTANSİYELİNİN ANALİZİ



İÇERİK

- 4.1. Projenin Amacı ve Hizmet Sağlayacağı Alanlar
- 4.2. Fethiye ve Yakın Çevresinin Demografik Özellikleri
- 4.3. Fethiye ve Yakın Çevresinde Turizm Sektörünün Gelişimi
- 4.4. Fethiye ve Yakın Çevresinin Doğal ve Tarihi Özellikleri
- 4.5. Bölgede Kruvaziyer Turizm İçin Gereken Mevcut Altyapı
- 4.6. Fethiye Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi

FETHİYE VE YAKIN ÇEVRESİNİN KRUVAZİYER LİMAN POTANSİYELİNİN ANALİZİ

4.1. Projenin Amacı ve Hizmet Sağlayacağı Alanlar

Fethiye'ye gelen turist sayısında artış görülmesine rağmen turistlerin kişi başına yapmış olduğu harcama miktarı düşüktür. Kişi başına harcama miktarını arttırmanın bir yolu da Fethiye'de alternatif turizm çeşitlerini arttırmaktır. Alternatif turizm çeşitlerinin artması ile gelen nitelikli turist sayısını arttırmak hedeflenmektedir. Bu amaçla, Fethiye'nin deniz turizminde sahip olduğu çekiciliği arttırmak için yeni yatırımlar yapılması gerekmektedir. Bu yatırımlardan birisi de, Fethiye'nin deniz turizminde sahip olduğu avantajları kullanabilmesi için yapılacak olan bir kruvaziyer liman olacaktır.

Proje, gerçekleşmesi halinde tüm paydaşlara; kamu, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, yatırımcılar ve yöre halkına sağlanacak doğrudan ve dolaylı ekonomik etkilere sahiptir.

Doğrudan Etkiler: Kruvaziyer terminalde elde edilecek işletme gelirleri, istihdam ve tahakkuk edecek vergiler bu kapsamdadır.

Dolaylı ve Uyarılmış Etkiler: İnşa edilecek olan terminalin; inşa, ulaştırma, gıda, turizm, el sanatları ve danışmanlık gibi diğer hizmetlerle ilgili sektörlerde olumlu yansımaları gelirler, istihdam ve yaratılan vergilerde artış biçiminde görülecektir. Bunların yanında kamu hizmetleri de gelişecektir. Tüm bu ilgili alanlarda yeni yatırımların hayata geçmesi de kaçınılmaz olmaktadır.

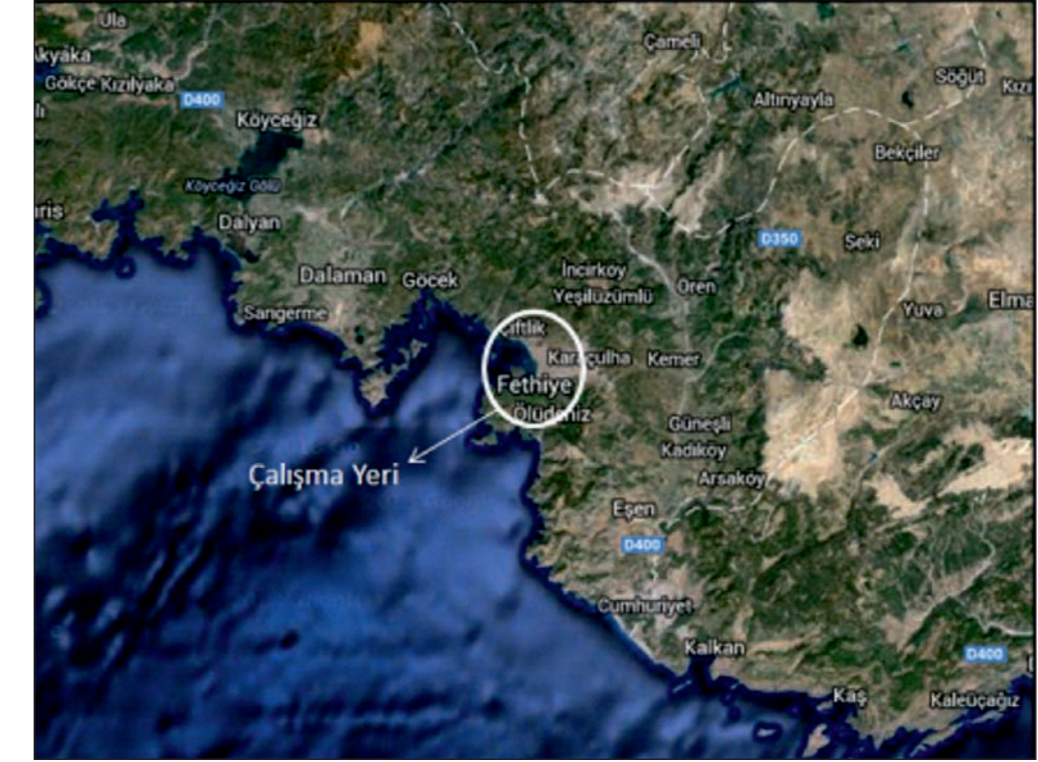
Fethiye'de deniz turizminin gelişmesi ile birlikte yiyecek-içecek işletmeleri ile mavi turlar ve günübirlik turlar düzenleyen seyahat acenteleri, tur operatörleri ve ulaştırma işletmelerine olan talep artacaktır. Turistler açısından çekim gücü oluşturacak eğlence işletmelerine ihtiyaç duyulacaktır. Bunun yanı sıra gemilerin bakım ve onarım işlerinin yapıldığı ve yakıt ikmallerinin yapıldığı destek hizmetlere ihtiyaç duyulacaktır. Tüm bu gelişmeler bölgede kalifiye eleman ihtiyacında artışa neden olacak ve bölgede yeni istihdam alanları yaratılmış olacaktır. Bunun yanı sıra Fethiye'de halı, kilim, kuyum ve el sanatları satışında bulunan işletmelere olan talep artacaktır. Bu artış geleneksel el sanatlarının korunması ve geliştirilmesine yönelik bir katkı da sağlayacaktır. Niteliği yüksek olan kruvaziyer turistlerinin Fethiye merkezinde ya da diğer yakın yörelerde yapacakları harcamalar sonucunda küçük işletmelerin kazancı daha da artarken, toplamda Fethiye'nin turizm gelirine de katkıda bulunmuş olunacaktır. Tüm bu gelişmeler bölgede var olan alt yapı ve üst yapı olanaklarının gelişmesini ve bölgedeki kamu yatırımlarının artmasını sağlayacaktır.

Butik bir destinasyon olarak gelişmek isteyen Fethiye için hizmet kalitesinin arttırılmasına yönelik çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bu amaçla bölgede turizm işletmeleri çalışanlarına ve esnafa yönelik iletişim, hizmet kalitesi vb. konuları içeren eğitim programları düzenlenmelidir. Bölge halkının turizm bilincini arttırmaya yönelik çalışmaların yapılması da faydalı olacaktır.

4.2. Fethiye ve Yakın Çevresinin Demografik Özellikleri

Fizibilite çalışması, Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası tarafından yaptırılması planlanan Fethiye Kruvaziyer Liman Projesi'dir. Çalışma turizm potansiyeli yüksek olan Muğla ili Fethiye ilçesi sınırları içinde yapılması planlanmaktadır (Şekil 4.1).

Şekil 4.1. Yer Bulduru Haritası



Fethiye ilçesi; Anadolu'nun Güneybatısında, 37°00' kuzey, 36°15' güney, 28°50' batı, 29°50' doğu boyları çizgileri arasında, güneyde Eşen Çayı'nın Akdeniz'e döküldüğü Çayağzı; ve Kaş ilçesi, batıda Kapıdağ Yarımadası ve Dalaman ilçesi; doğuda Korkuteli, Elmalı, kuzeyinde Gölhisar ve Çameli ilçeleriyle çevrili olarak, Akdeniz bölgesi ile Ege bölgesini ayıran hattın Akdeniz bölgesi içinde kalan tipik bir kıyı kentidir. Fethiye'nin komşuları Denizli, Burdur ve Antalya illerimiz ile Muğla'nın Dalaman ilçesidir.

Yüzölçümü 2,973 km² olup Muğla ilinin en geniş yüzölçümüne sahip ilçesidir. Önemli Akarsuları Kargı ve Eşen Çayı'dır. En yüksek dağları sırasıyla Babadağ, Akdağ, Mendos ve Girdev dağları teşkil etmektedir. Önemli ovaları Eşen ve Fethiye ovalarıdır.

İlçe hudutlarında birbirinden güzel çoğunluğu denize dik olarak inen 180 koy-körfez bulunmaktadır. Kıyı uzunluğu 167 km. olan ilçede 18 adet ada mevcut olup, bu adaların önemlileri Şövalye, Kızılada, Katrancı, Tersane, Domuz, Yassıca, Gemile, Ayanikola, Karacaören adalarıdır.

Fethiye çevresi jeolojik olarak yoğun tektonik hareketlere uğramış, meydana gelen çökme ve yükselmeler yüksek dağların yanı sıra çok sayıda koy ve burunların oluşmasına yol açmıştır. Çökmeler sonucu akarsuların açtığı vadiler deniz sularıyla dolmuş, karaya iyice sokulan koylar ve körfezlere dönüşerek Fethiye çevresinde bir doğa harikası yaratmıştır.

Fethiye dağlık bir bölgedir. Orta ve Batı Toroslar'ın batı uçları, denize paralel olarak ilçenin kuzeyinde bir duvar gibi yükselir. Toroslar, yapılarındaki önemli ve tektonik ayrılıklarla beraber, maksimal şiddetine üçüncü zaman ortasında erişmiş olan kıvrımlara uğramış paleozoik ve mesozoik katmanlarından meydana gelmiştir. Ancak yüksekliklerin azaldığı bölgelerde, az eğimli, yapısı kireçli örtü tabakası görülür. Güneydoğuda, Ölüdeniz'in yanı başında yükselen Babadağ 1,960 m yükseklikte, dünyada zirvesi denize en yakın (5 km) dağ olma özelliğindedir ve Patara (Kumluova) kumsalına kadar denize dik inen silsilenin en yüksek batı uzantısıdır. Kuzeydoğudaki Akdağ silsilesi 3,050 m, kuzeydeki Boncuk dağları 2,700 m, Çal Dağı ise 2,200 m yükseklikte, doğu-batı doğrultusunda sıralanır.

Karakteristik Akdeniz ikliminin görüldüğü ilçede; yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlı geçer. İlçe yüzölçümünün %72'lik bölümü ormanlık ve makilik alanlarla kaplıdır (www.fethiye.gov.tr).

Ortalama fırtınalı gün sayısı yılda 1-2, ortalama kuvvetli rüzgarlı gün sayısı yılda 7-8'dir. Hakim rüzgar yönü kuzeybatı (karayel), kuzey (yıldız) dir. 1975 – 2012 yılları arasında meteorolojik verilere göre, ortalama en yüksek sıcaklık 34.4°C ile Ağustos ayı, ortalama en düşük sıcaklık ise 5.30 °C ile ocak ayıdır (Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü).

Fethiye Muğla iline bağlı en büyük ilçelerinden biridir. 2013 yılındaki adrese dayalı nüfus sonuçlarına göre Fethiye Merkez nüfusu 87,586, ilçeye bağlı 6 Belde nüfusu 32,311 ve 20 köy nüfusu 20,612 olmak üzere toplam 140,509 kişidir. Bu sonuçlara göre kent nüfusunun toplam nüfus içindeki payı %62 iken belde ve köylerde yaşayanların oranı ise %38'dir. Fethiye nüfusunun 70,809 erkek ve 69,700 kadındır. Yaz aylarında yerli ve yabancı turist sayısına bağlı olarak büyük artışlar yaşanmaktadır (Tablo 4.2).

Tablo 4.2. Muğla İlçelerinin Nüfus Özellikleri

İlçelere göre ilçe merkezi ve belde/köy nüfusu - 2013	Erkek	Kadın	TOPLAM
Bodrum	72,113	68,603	140,716
Dalaman	18,303	17,059	35,362
Datça	9,369	8,614	17,983
Fethiye	70,809	69,700	140,509
Kavaklıdere	5,514	5,364	10,878
Köyceğiz	16,9904	16,787	33,777
Marmaris	5,744	40,057	85,801
Menteşe	50,209	49,702	99,911
Milas	65,424	63,704	129,128
Ortaca	22,241	21,986	44,227
Seydikemer	30,257	29,403	59,660
Ula	11,762	11,656	23,418
Yatağan	22,796	22,499	45,295
Muğla Toplam	441,531	425,134	866,665

Kaynak : TÜİK, 2013

Fethiye nüfus yoğunluğu olarak Muğla merkez ilçeye çok yakındır. Fakat yaz aylarında ise nüfus yoğunluğunun çok daha fazla olduğu gözlenmektedir. Gelen yerli ve yabancı turistler ile Fethiye'nin nüfusu yaz aylarında çok artmaktadır (Tablo 4.3).

Tablo 4.3. Yıllara Göre Fethiye ve Türkiye Nüfusu

		2009	2010	2011	2012	2013
TÜRKİYE	Toplam Nüfus	72,561,312	73,722,988	74,724,269	75,627,384	76,667,864
	Şehir	54,807,219	56,222,356	57,385,706	58,448,431	70,034,413
	Belde/Köy	17,754,093	17,500,632	17,338,563	17,178,953	6,633,451
	Nüfus Yoğunluğu	94	96	97	98	100
	Yıllık Nüfus Artış Hızı(‰)	14,5	16	13,49	12,08	12,7
MUĞLA	Toplam Nüfus	802,381	817,503	838,324	851,145	866,665
	Şehir	339,757	350,050	362,513	373,937	866,665
	Belde/Köy	462,624	467,453	475,811	477,208	-
	Nüfus Yoğunluğu	62	64	65	66	67
	Yıllık Nüfus Artış Hızı(‰)	13.7	18.7	25.2	15.2	18.1
FETHİYE	Toplam Nüfus	183,184	188,259	192,886	195,419	140,509 (*)
	Şehir	72,003	77,237	81,467	84,053	119,897
	Belde/Köy	111,181	111,022	111,419	111,366	20,612
	Nüfus Yoğunluğu	60	61	63	64	52 (*)
	Yıllık Nüfus Artış Hızı(‰)	10	27	24	13	-(*)

Kaynak: TÜİK, Fethiye Kaymakamlığı, Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası

(*) 6 Aralık 2012 tarihli yasa ile ilçe statüsüne geçen Seydikemer Fethiye'den ayrıldı.

Fethiye nüfusunun son 5 yıla göre dağılımına baktığımızda ortalama olarak nüfus artış hızı %18 civarı olduğunu görüyoruz. 2013 yılındaki ani düşüşün nedeni ise 6 Aralık 2012 tarihinde TBMM'den çıkan belediyeler ile ilgili yasal düzenleme ile Fethiye'nin ilçesi olan Seydikemer'in ilçe olup Fethiye'den ayrılmasıdır. Daha önceki yıllarda Muğla'nın en büyük ilçesi olan Fethiye, Seydikemer'in ayrılması ile Bodrum'dan sonra Muğla'nın en büyük 2. ilçesi olmuştur.

2013 yılı TÜİK rakamlarına göre Fethiye'de okuma yazma bilmeyen oranı %1.71 dir. 2013 yılı Türkiye ortalaması ise %3.86 dır. Fethiye, kadın nüfusunun %2.91'i okuma yazma bilmezken Türkiye ortalaması %6.43 olarak açıklanmıştır. Fethiye'de erkeklerin okuma yazma bilme oranı kadınlara göre daha fazladır. Türkiye'de erkek nüfusun %1.31'i okuma yazma bilmezken Fethiye'de bu oran %0.54'dür (Tablo 4.4).

Tablo 4.4. Fethiye'nin Cinsiyete Göre Okuryazarlık Oranı

Eğitim Durumu (6+ yaş)	Toplam - Oran (%)		Erkek - Oran (%)		Kadın - Oran (%)	
Okuma yazma bilmeyen	2,116	1.71	340	0.54	1,776	2.91
Okuma yazma bilen fakat okul bitirmeyen	18,901	15.30	9,271	14.81	9,630	15.80
İlkokul mezunu	34,551	27.96	15,222	24.32	19,329	31.71
İlköğretim mezunu	20,375	16.49	11,551	18.45	8,824	14.47
Ortaokul veya dengi okul mezunu	5,696	4.61	3,430	5.48	2,266	3.72
Lise veya dengi okul mezunu	22,708	18.38	12,435	19.87	10,273	16.85
Yüksekokul veya lisans mezunu	14,903	12.06	7,992	12.77	6,911	11.34
Yüksek lisans mezunu	758	0.61	432	0.69	326	0.53
Doktora mezunu	170	0.14	93	0.15	77	0.13
Bilinmeyen	3,376	2.73	1,827	2.92	1,549	2.54
Toplam	123,554	100.00	62,593	100.00	60,961	100.00

Kaynak: TÜİK, 2013

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası yıllık üyelik yeni kayıt sayısı ortalaması 400 civarındır. Fakat kapatma yapan işyeri sayısının kriz dönemlerinde artmakta olduğu gözlenmektedir. Son birkaç yıllık verilere baktığımızda işyeri açılış ve kapanış sayıları en az ve en fazla 2010 yılında olmuştur (Tablo 4.5).

Tablo 4.5. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası'nda Yıllar İtibariyle Açılan ve Kapanan Şirket Sayıları

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Yeni Kayıt	454	342	480	467	420	417
Terk	342	222	192	265	313	370

Kaynak: Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası kayıtlarına göre yeni kayıt olan ve üyeliği devam eden şirketlerin sektörlerine baktığımızda inşaat, yaş sebze ve meyve ile otel ve pansiyon işletmeciliğinin ilçede en fazla çalışan sektörler olduğu görülmektedir (Tablo 4.6). Fethiye halkının çalıştığı sektörler inşaat, ziraat ve otel işletmeciliği ağırlıklıdır.

Odaya kayıtlı meslek gruplarının sayılarına baktığımızda ise inşaat sektörünün en fazla üye sayısına sahip olduğu görülmektedir. Fethiye ve çevresinde yapılaşma hızının yüksek olması ve otel-pansiyon gibi işletmelerin birkaç yıl aralıklarla bakım ve tadilat yapmasının bunda etkili olduğu düşünülmektedir.

Tablo 4.6. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yıllara ve Sektörlere Göre Yeni Kayıt Dağılımları

Grup Adı	2009	2010	2011	2012	2013
Madencilik ve İmalat Sanayi	21	15	24	13	43
İnşaat ve İnşaat İle İlgili Faaliyetler	16	50	64	42	33
Otomobiller ve Hafif Motorlu Taşıtların Satışı ve Motorlu Taşıtların Parça ve Aksesuarları İle Akaryakıt Satışı	15	28	13	20	44
Yaş Sebze ve Meyve İle Gıda Maddeleri İmalatı ve Toptan Ticareti	39	62	58	57	23
Bilgisayar, Telekomünikasyon ve Ev Eşyaları Toptan ve Perakende Ticareti	19	25	26	26	12
Tarım, Hayvancılık ve Tarım Aletleri İle Kimyasal Maddelerin Toptan ve Perakende Ticareti	13	25	23	13	65
İnşaat Malzemeleri, Hırdavat ve Yapı Malzemeleri Toptan ve Perakende Ticareti	10	8	14	13	18
Gıda ve İçecek Maddeleri Perakende Ticareti	39	31	50	34	12
Konfeksiyon, Ayakkabı, Deri Giyim Eşyaları, Ecza ve Kişisel Bakım Ürünleri Toptan ve Perakende Ticareti	13	21	28	20	10
Kuyumculuk, Saat, Optik ve Hediyelik Eşya ve Perakende Ticareti	15	21	21	11	50
Ulaştırma ve Depolama	20	25	13	13	40
Otel, Motel, Pansiyon, Kamp Yeri İşletmesi	42	51	50	50	30
Yiyecek ve İçecek Hizmetleri Faaliyetleri	25	41	17	37	37
Bilgi ve İşlem İle Finans ve Sigortacılık Hizmetleri	16	19	12	19	-
Gayrimenkul Faaliyetleri	12	9	9	11	-
Kiralama ve Leasing İle Seyahat Acenteleri Faaliyetleri	14	14	15	15	-
Destek Hizmetleri, Eğitim, Sağlık ve Sosyal Hizmetler İle Sportif Faaliyetler	18	26	30	26	-
Toplam	347	471	467	420	417

Kaynak: Fethiye Sanayi ve Ticaret Odası, 2014

Fethiye verimli ve geniş ovaları ile ılıman iklimi sayesinde pek çok meyve ve sebzenin yetiştiği bir bölgemizdir. Seracılık çalışmalarının da yoğun olduğu bölgede 12 ay tarım yapılmakta ve ürünlerin büyük kısmı dışarıya satılmaktadır. Bölgenin tarihi ve coğrafi zenginlikleri ise turizmin gelişmesinde çok etkili olmuş ve ilçede otel ve pansiyon işletmeciliği ile yiyecek içecek sektörleri ön plana çıkmıştır (Tablo 4.7).

Tablo 4.7. Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası Meslek Grupları Sayıları (Yıl sonu itibariyle)

Grup Adı	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Madencilik ve İmalat Sanayi	157	169	163	165	163	276
İnşaat ve İnşaat İle İlgili Faaliyetler	428	391	394	396	409	209
Otomobiller ve Hafif Motorlu Taşıtların Satışı ve Motorlu Taşıtların Parça ve Aksesuarları İle Akaryakıt Satışı	136	132	144	146	151	362
Yaş Sebze ve Meyve İle Gıda Maddeleri İmalatı ve Toptan Ticareti	272	284	316	321	374	164
Bilgisayar, Telekomünikasyon ve Ev Eşyaları Toptan ve Perakende Ticareti	186	188	196	202	203	134
Tarım, Hayvancılık ve Tarım Aletleri İle Kimyasal Maddelerin Toptan ve Perakende Ticareti	148	150	159	166	166	368
İnşaat Malzemeleri, Hırdavat ve Yapı Malzemeleri Toptan ve Perakende Ticareti	134	118	112	122	107	165
Gıda ve İçecek Maddeleri Perakende Ticareti	235	243	240	228	260	169
Konfeksiyon, Ayakkabı, Deri Giyim Eşyaları, Ecza ve Kişisel Bakım Ürünleri Toptan ve Perakende Ticareti	147	135	133	139	145	165
Kuyumculuk, Saat, Optik ve Hediyelik Eşya ve Perakende Ticareti	119	124	125	134	127	430
Ulaştırma ve Depolama	179	185	196	202	186	297
Otel, Motel, Pansiyon, Kamp Yeri İşletmesi	320	341	366	372	401	371
Yiyecek ve İçecek Hizmetleri Faaliyetleri	148	147	160	161	175	288
Bilgi ve İşlem İle Finans ve Sigortacılık Hizmetleri	119	124	134	134	136	-
Gayrimenkul Faaliyetleri	125	117	107	101	90	-
Kiralama ve Leasing İle Seyahat Acenteleri Faaliyetleri	178	173	173	181	175	-
Destek Hizmetleri, Eğitim, Sağlık ve Sosyal Hizmetler İle Sportif Faaliyetler	174	167	170	178	188	-
Toplam	3,205	3,188	3,288	3,348	3,456	3,488

Fethiye ekonomisi turizmin yanında büyük ölçüde tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır. Toplam tarım alanı 64,395 hektar olup bunun %40'ı (25,841 Hektar) kuru tarım alanı %60'si ise (38,554 Hektar) sulanabilir tarım alanı niteliğini taşımaktadır. Özellikle sulanabilen tarım alanları iklimin ve toprak yapısının uygunluğu nedeniyle polikültür tarım yapılmaktadır. Fethiye de tarım ilçe ekonomisinde önemli bir paya sahiptir. Özellikle seracılık geniş alanlara yayılmıştır. İlçe nüfusunun %55'i tarımla uğraşmakta olup topraklı çiftçi hane sayısı 18,942 topraksız çiftçi hane sayısı 1,700 olup toplam 20,642 çiftçi ailesi geçimini tarımdan sağlamaktadır (fethiye.gov.tr).

Fethiye Esnaf ve Sanatkarlar Odası 2013 yılı üye sayısı 4,396 olmuştur. Küçük işletmelerden oluşan Esnaf ve Sanatkarlar Odası üyelerinin son yıllarda iş yerini kapatan kişi sayısının yeni iş yeri açan üye sayısından fazla oluşu ekonomik kriz belirtisi olarak düşünülebilir (Tablo 4.8). Bu tür darboğazlar için kruvaziyer liman yatırımı bir çare ve çıkış imkânı yaratabilir.

Tablo 4.8. Fethiye Esnaf ve Sanatkarlar Odası'na Yıllar İtibariyle Kaydolan ve Ayrılan Üye Sayıları

YIL	YENİ KAYIT	TERK
2006	357	379
2007	406	315
2008	416	265
2009	403	208
2010	397	336
2011	396	570
2012	491	688
2013	431	1,510

Kaynak: Fethiye Esnaf ve Sanatkarlar Odası, 2013

4.3. Fethiye ve Yakın Çevresinde Turizm Sektörünün Gelişimi

Fethiye eşsiz doğası, tarihi ve kültürel özellikleri ile yerli ve yabancı turistlerin ziyaret ettiği Türkiye'deki önemli turizm destinasyonlarından biridir. Son beş yıllık dönemde Muğla iline giriş yapan turist sayısına bakıldığında (2009 – 2013 arası), sürekli bir artış eğilimi görülmektedir (Tablo 4.9).

Tablo 4.9. Muğla İline Gelen Turist Sayısı

YIL	Turist Sayısı
2013	3,222,315
2012	3,132,475
2011	3,183,424
2010	3,092,881
2009	2,892,358

Kaynak: www.muğlakulturturizm.gov.tr

Fethiye'yi ziyaret eden turist sayısındaki artışla paralel olarak turizm işletmelerinin de sayısı artmaktadır. Tablo 4.10 de 2014 yılında Fethiye'de faaliyet gösteren turizm işletme belgeli konaklama işletmelerinin sayısı ve yatak kapasitesi gösterilmektedir. Görüldüğü gibi, Fethiye turizm sektörü, daha çok büyük ölçekli konaklama işletmeleri ile hizmet vermektedir. Özellikle orta ve küçük ölçekli konaklama işletmelerinin sayısının artırılması gerekmektedir.

Tablo 4.10. Turizm İşletme Belgeli Konaklama İşletmeleri

NO	TÜRÜ	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
1	5 Yıldızlı Tatil Köyü	6	2,519	5,625
2	4 Yıldızlı Tatil Köyü	0	0	0
3	5 Yıldız	1	143	304
4	4 Yıldız	11	1,244	2,559
5	3 Yıldız	26	2,170	4,521
6	2 Yıldız	9	295	596
7	1 Yıldız	1	10	20
8	Apart Otel	1	29	94
9	Pansiyon	3	53	104
10	Butik Otel	2	73	152
11	Özel Tesis	2	74	176
	Toplam	62	6,610	14,151

Kaynak: www.muglakulturturizm.gov.tr

4.4. Fethiye ve Yakın Çevresinin Doğal ve Tarihi Özellikleri

Fethiye'nin antik çağlardaki adı ışık ülkesi anlamına gelen "Telmessos" tur ve antik çağlardan beri önemli bir yerleşim merkezi olmuştur. Telmessos (Fethiye) M.Ö.545 (6. yy.) tarihinde Perslerin egemenliğine girmiş, M.Ö. 333 (4. yy.) tarihinde kent Büyük İskender'e teslim olmuştur. Büyük İskender'in ölümünden sonra Telmessos bir süre Mısır Kralı Ptolomus'un egemenliğinde kaldıysa da daha sonra Roma İmparatorluğu'nun işgaline uğramış ve kentin adı bu dönemde "uzak diyar" anlamına gelen Meğri (Makri) ismiyle anılmıştır. Roma İmparatorluğunun ikiye bölünmesinden sonra Fethiye (Meğri) Doğu Roma/ Bizans İmparatorluğunun sınırları içinde kalmıştır. 1282 yılında Menteşe Beyliği'nin kurucularından Menteşe Bey, Meğri'yi Bizanslıların elinden almıştır. 1424 yılında ise Osmanlı topraklarına katılmıştır. 1874 yılında Menteşe Livasına bağlı bir kaza haline dönüştürülmüştür. Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber Muğla iline bağlanan ilçenin ismi 1934 yılında; 1913 yılında Şam'dan havalanarak bir süre sonra Teberkiye yakınlarında uçağı düşürülerek şehit olan ilk pilotlarımızdan Fethi Bey'in ismi anısına Fethiye olarak değiştirilmiştir.

Kentin doğusundaki kuzey ve batıya bakan yamaçlarda kaya mezarları bulunmaktadır. Aralarında en göz alıcı olanı Amyntas'ın tapınak tipindeki mezarıdır. Yamacın sol tarafında iki tapınak tipi mezar, aşağı kısımlarında daha küçük boyutlardaki iki-üç katlı ev tipi mezarlar görülür. Diğerleri ise güvercin yuvası tipinde olanlardır. Kentin arkasında yükselen akropol tepesinde, Aziz Joannes Şövalyeleri'ne adanmış bir ortaçağ kalesi bulunur.



Fotoğraf- Sibel AKINCI

Letoon Ören Yeri



Lydai (Kapıdağ Yarımadası)

Fethiye Körfezi'nde yer alan Kapıdağ Yarımadası'nda Lydai kentinin kalıntıları bulunur. Klydai, Khydai olarak da geçen kentin adı yazıtlarda çoğunlukla Lydai olarak kullanılmıştır. Yarımada, bir tepe üzerinde iki anıt mezar göze çarpar. Kent merkezinde agora ve yan yana sıralı bazı yapıların kalıntıları yer alır. Lydia Kalesi'nden günümüze ulaşanlar; bir kısım duvar, bir sarnıç ile çevresindeki birkaç yapının kalıntılarıdır. Yarımada'nın kuzey ucunda, Lydia halklarından Arymaks'a ait izlere rastlanır.

Letoon Ören Yeri (Bohsullu / Bozuluk)

Fethiye - Kaş karayolunun 65 km. güneye sapılan yoldan takriben 4 km. gidildiğinde Letoon Antik Kenti'ne ulaşılır. Kent Patara, Ksanthos ve Pınara'nın ortasında yer alır. Letoon, Lykia Birliği'nin ortak kutsal alanıdır. Leto, çocukları Artemis ve Apollon Lykia'da tepki gören tanrılardır. Zeus'a aşık Leto, kıskanç ve kindar Hera tarafından oradan oraya sürüklenirken, Lykia'ya da gider. Mythos bu yolculuğun öyküsünü içerir. Leto kutsal alanında, en doğuda Apollon'un, ortada Artemis'in, en batıda ise Leto'nun tapınaklarının zemin tabakasında yer alan kalıntıları bulunur.

Lyssae (Kargın)

Kargın Gölü'nün yer aldığı bölgede Kızılağaç denilen yerde Lyssae kentinin kalıntıları bulunmaktadır. Burada rastlanan kalıntıların çoğu basit sarnıç tipi mezarlardır.

Tlos Ören Yeri (Kale Asar-Düver)

Fethiye - Korkuteli yolu üzerindeki Kemer bucağından, 13 km sonra Yaka Köyündeki, Kale Mahallesi'nde bulunan Tlos harabelerine gidilir. Tlos kalıntıları, Ksanthos (Kınık) Vadisi'nde yer alan Yakaköy'de bulunmaktadır. Komşu Düver Köyü ise Tlos olarak anılır. Kayalık zemin üzerindeki akropolde bir Osmanlı kalesinin surları ile bazı kalıntıları görülür. Kentin adı Lykia yazıtlarında Tlawa, Hitit kayıtlarında Dalawa olarak geçer. Kent, "Lykia Milletinin çok parlak Metropolis" ünvanını, kazanır Bizans döneminde ise bu kentsel yerleşim kendi piskoposluğuna sahip olur. Zirvedeki kalenin aşağısında, doğu yönünde Lykia kent surlarına ait bazı parçalar ve geç dönemden bir duvar bölümü görülür. Bu duvarların güney ucunda bir Roma duvarı göze çarpar. Doğuda, tepenin eteğinde, agora olduğu düşünülen geniş ve düz bir alanda sütun ve bazı mimari elemanların parçaları bulunur. Kent duvarı kenarında, tepenin yamacında, bir stadyumun oturma yerleri izlenebilmektedir. Binan bir ucunda; odaları ve kemerli kapıları olan başka bir yapı gurubunun güneyinde, biraz daha doğuda bir hamam binası yer alır. Alanın batısında bir Bizans kilisesinin, doğusunda büyük bir tiyatronun kalıntıları bulunur. Akropolis tepesinin yamacındaki mezarlar arasında en etkileyici alanı, tapınak formundaki Bellerophon mezarı olarak tanınır.

Arsada (Arsaköy Yakını)

Arsada, Akdağ'ın (antik Massikkytos Dağı) yakınındaki bir ovada yer alır. Ksanthos (Kınık) vadisinin gerisinde kalan ve yüksek bir konumda yerleşim gösteren Arsada, varlığını komşu Arsaköy'de de sergilenmektedir. Arsaköy'ün batısındaki alçak bir tepenin yamacının doğusunda başlayan duvar kalıntıları, kuzey uçtaki bir kuleye bağlantılıdır. Kule olasılıkla Hellenistik dönem yapısıdır. Köyde çoğunlukla gotik lahit biçiminde Lykia mezarları görülür. Ev tipi kaya mezarları ve blok parçalarına yine burada rastlanır.

Sidyma (Dodurga Köyü Çevresi)



Araksa (Ören Köyü)

Ksanthos Vadisi'nin kuzeyindeki Ören Köyü Araksa'nın yerleşim alanı içinde kalır. Köydeki kalıntılar büyük bir yapıya aittir. Akropolis tepesinin yamacında, sağlam bir duvarın kalıntıları ile bir kule bulunur. Batı yönünde kayalara oyulmuş mezarların çoğu Lykia ev tipinde diğerleri odacık şeklindeki oyuklardır. Ören'in, fazla uzak olmayan çevresinden doğan bir kaynağın suları köyün yakınındaki Ksanthos Çayı'na (Eşen Çayı) ulaşır. Antik dönem mythosuna göre; Leto, Lykia'nın bu yöresinde Apollon dünyaya getirirken, kutsal doğum sancıları içerisinde, elleriyle toprağı kazar. Leto'nun kazdığı yerden çıkan sular, günümüzde de bu toprağı hayat vermeye devam eder. Sidyma'da ele geçen bir yazıt da, kutsal doğumun gerçekleştiği yerin Araksa olduğuna işaret etmektedir.

Pınara Ören Yeri (Minare Köy)

Şair Panyasis (İ.Ö. 5.yy), Ksanthos nehri yakınında yaşayan Tremiles'in dört oğlunun Lykialı halkların kökenleri olduğunu anlatır. Dört oğuldan biri Pinaros'tur. Ksanthos'lu tarihçi Menekrates'e göre; nüfus artışının sıkıntı yarattığı bir dönemde yaşlılar üç gruba bölünür. Kragos Dağı'na giden grup burada bir yerleşim kurar ve bu yeni yurtlarına Pınara adını verir. Bu ad Likçe "yuvarlak" anlamındadır. Lykialılar yuvarlak olan her şeyi "Pınara" olarak adlandırmışlardır. Yazıtlarda ise, Lykia dilinde bu yerleşimin adı Pinale olarak geçmektedir. Pınara çeşitli antik kaynaklarda önde gelen kentler arasında anılmıştır. Köy, kent kalıntılarında fazla uzak değildir. Kente tırmanırken yakınında duvar kalıntıları olan yuvarlak bir kaya kütle ile karşılaşılır. İlk yerleşim bu kayalığın yüzeyinde kurulmuştur. Tepedeki duvarlar, kule ve hendek ortaçağ yapılarıdır. Yüzlerce güvercin yuvası tipindeki, kayaya oyulmuş mezarlar, tepenin dik yüzeyine iki yatay grup halinde aralı olarak dizilmiştir.

Bu ilk akropolis yetersiz kalınca, doğudaki daha alçak bir vadide yükselen bir tepeye yeni bir yerleşim kurulur. Burada klasik kent kalıntıları yer alır. Eski akropolisin ise sığınak olarak kullandığı sanılmaktadır çünkü akropolis arasındaki alan, belirlenememiş birçok kalıntı ve mezar taşır. Buradan güneyde; bir kilisenin kalıntıları ile ev tipi iki mezar, aşağıdaki nekropolisin yakınında iyi durumda olmayan küçük bir tiyatro ve odeion bulunur. Tepenin doğu yamacının aşağı kısmında sıra dışı güzellikte, ev tipinde, "kral mezarı" olarak nitelenen bir mezar görülür. Portikonun iç yan duvarlarında surlarıyla birlikte dört kent betimi yer alır. Mezarın dekorasyon ve mimarisi, yapının bir prene ait olduğu göstermektedir. Aşağı nekropolisdeki ev tipi bir mezarın gotik kemerli çatısında bir çift öküz boynuzu bulunur. Böyle bir donanım çok ender olarak kullanılmaktadır. Boynuzların, kötülüğe karşı koruyucu bir gücü olduğuna inanılır. Tepede, bir tapınağı ve çevresindeki diğer yapılara ait bazı kalıntılar gözlenir. Doğu yönündeki başka bir alçak tepede, Yunan stili tiyatronun günümüze oldukça sağlam ulaşmış bölümleri yer alır.

Sidyma (Dodurga Köyü Çevresi)

Sidyma, deniz yüzeyinden yaklaşık 530 m. yükseklikteki bir tepede kurulmuştur. Eşen'in güneyinden 6 km. önce, Fethiye-Ksanthos anayolundan ayrılan bir yan yoldan ulaşan tepe oldukça diktir. Sidyma'daki eserlerin çoğu Roma dönemindedir. Tepeye doğru çıkılırken güvercin yuvası tipindeki mezarlar ve yolun üst kısımlarında yer alan kent kalıntılarıyla karşılaşılır. Burada bulunan küçük payeli bir mezar, diğerlerinin arasında dikkat çeker.

İyi korunmuş küçük bir tiyatro veya onu andıran bir yapı, erken duvarın biraz daha yukarısında bulunmaktadır. Yapı, kentin daha geç döneminden bir eserdir. Köyün de merkezi olan antik kent merkezi Sidyma'nın batı yönündedir. Bu alanda kurtarıcı tanrı ve imparatorlara ithaf edilen bir tapınağın dört sütunu görülür. Stoa'ya ait bir duvar ile yazıt, bu yapıdan kalan parçalardandır. Yazıt, İmparator Klavdius'a (İ.S. 41-45), Artemis'e ve diğer tanrılara adanmıştır.



Telmessos Tiyatrosu

Erken Roma döneminde yapılan ve M.S. II. yüzyılda onarım geçiren bu tiyatro yapılan kazı çalışmaları sonunda tiyatronun tüm unsurları ortaya çıkarılmıştır. Bir diozoma ile iki oturma grubuna sahip olan tiyatronun üst oturma sıralarının tamamı kordon çalışmasında dolgu malzemesi olarak kullanılmıştır. Mevcut 4 giriş ve çıkışlardan biri bozulmuş diğerleri sağlam kalmıştır. Tiyatro-da bugünkü haliyle 2000-2500 kişi oturabilmektedir. Tiyatronun orijinalindeki oturma kapasitesi ise takriben 6000 kişiliktir.

Amynthas Kaya Mezarları

Kaya Mezarlarının tümü Helenistik dönemde yapılmış dolayısıyla Fethiye'nin yaşadığı tüm medeniyetlere tanıklık etmiştir. Bu mezarlar, döneminde soyulmuşlar ve Hıristiyanlık döneminde de en büyük fiziki zararları görmüşlerdir. Fethiye'nin güneyinde yer alan dik kayalık yamaç üzerine oyularak yapılmış 3'ü tapınak tipinde diğerleri sivil mimari örneklerini yansıtan birçok kaya mezarları bulunmaktadır. 3 tapınak tipinden olan 3 mezardan biri Harpapos'un oğlu Amythas'a ait olan en görkemli mezardır. Halk arasında "Kral Mezarı" diye bilinen bu mezar diğer iki mezara göre nispeten daha sağlam kalmıştır.

Kadyanda Ören Yeri

Fethiye'ye 27 km. uzaklıkta olup, büyük bir bölümü asfalt, 8 km'lik kısmı stabilize bir yolla ulaşmak mümkündür. Likçe kitabelerde ismi Kadawanti olarak okunan Kadyanda'nın kuruluş tarihinin M.Ö.3. binlere indiği söylenebilir. Ancak antik kentten günümüze ulaşan yüzeydeki en eski kalıntılar M.Ö. 5. yüzyıldan daha eskiye gitmez. Kadyanda Örenyeri'nde kenti çevreleyen sur duvarlarının bir bölümü, kaya mezarları ve bazı kitabeler en erken dönemlere tarihlenen kalıntılardır. Bunlardan ayrı olarak, Roma Dönemi'nde de onarılarak kullanılmış olan Helenistik tiyatro, hamam, koşu pisti, agora, hangi tanrıya ait olduğu bilinmeyen tapınak kalıntısı ve yoğun sivil yapı izleri Kadyanda Örenyeri'nin antik dönemde yerleşim geçirmiş tam bir kent hüviyetini ortaya koymaktadır.

Antik kentte sayılarının çokluğu ile dikkat çeken yapı kalıntılarının bir başkası ise sarnıçlardır. Tapınağın doğu kesiminde geniş bir alanın altında inşa edilmiş, birbirine geçmeli dört büyük sarnıç, kentin antik dönemde su sorununun ne kadar etkili olduğu, belki de bu sorun nedeniyle terk edilmiş olabileceğini akla getirmektedir.

Kadyanda'da izlenen yapı kalıntılarının büyük çoğunluğu Roma Dönemi'ne aittir. Antik kentte 1992 yılında Fethiye Müze Müdürlüğü'nce bir kurtarma kazısı yapılmıştır. Bu çalışma sırasında ören yerini rahatlık ve kolaylıkla gezilebilir için takriben 2.5 km. uzunluğunda bir gezi yolu yapılmıştır.

Gemiler Adası

Gemiler koyu ve plajının hemen karşısındadır. Gemiler Adası'nın eski adı Aya Nicola'ydı. Bizans ve erken Hıristiyanlık dönemine tarihlenen kiliselerin kalıntıları bulunmaktadır. Büyük kilisenin freskleri iyi durumdadır. En ilginç kalıntı ise iki kiliseyi birbirine bağlayan tüneldir. 500 metrelik tünelin bazı kısımları yıkık durumdadır. Tünel içindeki merdivenlerin aralarında 17 durak var. Bunlar İsa'nın çarmıha gerilmeye götürülürken 17 defa dinlenmesini temsil etmektedir. 240-241 yıllarında meydana gelen depremler sonucu kıyıdaki kalıntıların bir bölümü sular altında kalmış. Batık kalıntılar iki metre derinlikte izlenebiliyor.

Karşıdaki Gemiler koyu ve plajı, korunaklı oluşu, çam ve zeytin ağaçlarıyla çevrili güzel kumsalıyla sadece gezi teknelerinin değil karayoluyla Fethiye-Hisarönü-Kayaköy üzerinden gelen piknikçilerin de yaz aylarında uğrak yeridir. Koyun Kayaköy'e uzaklığı 6 km. Kayaköy'den buraya sıkı bir yürüyüşle de ulaşılabilir.

Fotoğraf-Kenan OLGUN
Kayaköy



Ölüdeniz

Fethiye'den Ölüdeniz'e çamlar arasından giden yol 15 km'dir. Burası Belcekız Koyu'dur. Koyun içinden uzanan kumsalı yürüdüğünüzde ise eşsiz Ölüdeniz'i görürsünüz. Ölüdeniz'de 950 hektarlık alan Kıdrak Tabiat Parkı, koruma altına alınmıştır. Alanın içinde Kumburnu Günöbirlik Dinlenme Tesisleri yer almaktadır. Plajda su sporlarına ilgi duyanlar için alternatifler yer almaktadır. Ayrıca Muğla İli'nin yöresel el işi ürünleri satılmaktadır.

Çalış

Günbatımının en güzel izlendiği yer olarak tanımlanan Çalış, 4 km'lik kumsalı ile sıcak yaz akşamlarında serin esintisi ile "Caretta caretta"ları ile su sporlarına elverişli denizi ile çok sayıda nitelikli konaklama tesisi, restoranları, barları, alışveriş ve ulaşım olanakları ile ilçe turizminin en gözde yerlerinden biridir. Sahil boyunca restoran, bar, otel bulunmaktadır. 3 km uzunluğunda bir yürüyüş parkuru sahil bandı izlemektedir. Burada aynı zamanda sörf başta olmak üzere birçok etkinlik de yapılmaktadır.

Göcek

Fethiye İlçesi'ne 35 km'lik mesafede bulunan Göcek sayısız ve birbirinden güzel koy ve adanın bulunduğu yatlar ve mavi yolculuk teknelerinin en gözde yeridir. Göcek'te yatlar için her türlü servisin verildiği marina vardır.

Kelebekler Vadisi

Fethiye çevresinin en çarpıcı yerlerinden birisi Kelebekler Vadisi'dir. Sahip olduğu endemik türler nedeniyle dünya mirası olarak korunması önerilmiş 100 dağdan biri olan Babadağ'ın eteklerinde bulunan Kelebekler Vadisi 1995'in 8 Şubat'ında 1. derecede doğal SİT ilan edilen ve her türlü yapılaşmaya kapatılan kayalık ve çamlık vadide biraz zahmetlice tırmanıştan sonra milyarlarca kelebeğin kayaları, ağaçların gövdelerini ve yapraklarını, her yeri bir şal gibi örtüğünü şaşırtıcı güzellikteki bu doğa harikasına ulaşıyor. Dünyada ender rastlanan kaplan kelebekleri ile çadır ve bungalovlarda konaklayarak, organik ürünlerle ekolojik bir ortamda tatilinizi geçirme fırsatı sunmaktadır. 2000 metrelik Babadağ'ın eteklerindeki Kelebekler Vadisinin içinde iki patika bulunmaktadır. Biri şelalelere, diğeri Faralya köyüne çıkıyor. Köye çıkan yol ise çok dik olduğu için bir iki yerde ancak ip yardımıyla yukarı tırmanılabilir.

Kayaköy

Hisarönü Köyü'nü geçip çamlar arasından 5 km. daha ilerleyerek Kayaköy'e ulaşabilirsiniz. Yamaca doğru biri diğerinin önünü kapatmayacak şekilde saygıyla dizilmiş 3500'e yakın evden oluşan bu köy eski bir Rum yerleşimidir. Anadolu Rumları iyi tarımcı olduklarından ekilir dikilir araziye ev kurmamak için evlerini çevredeki kayalık, taşlık alanlara kurmuşlardır. Kayaköyde bu anlayışa uygun kurulmuş. Köyde 1922'ye kadar 25 bin kişi yaşıyordu. İstiklal Savaşı'ndan sonra "Mübadele"de köyün sakinleri Yunanistan'a göç etmişlerdir. Köyde 13. yy'dan beri Hıristiyan toplumun yaşadığı biliniyor. Buraya da Batı Trakya'dan göçenler yerleştirilmiştir ve Kayaköy'ün önündeki düzlüğe evler kurmuşlardır.

Şu anda düzlükte 2.000 kişilik bir yerleşik nüfus mevcuttur. Eski adı Levissi olan köyde iki kilise, 14 şapel (küçük kilise) vardır. Taksiharhis ve Katopanayi kiliselerinde restorasyon çalışmaları devam etmektedir. İkincisinin ahşap kapısı Fethiye Müzesi'nde, Panagia Pirgiotis Kilisesi (Aşağı kilise) ise iyi durumdadır.

Fotoğraf-Kenan OLGUN
Babadağ



Saklıkent Kanyonu

Saklıkent Kanyonu, yaklaşık 18 km. uzunluğunda, içinde Beydağları'nın kaynak suyunu bulunduran eşine az rastlanır bir doğa harikasıdır. Akıntı çok şiddetlidir ve suyu soğuktur. Kanyonun keşfi ise çok yakın bir tarihe dayanmaktadır. Rivayetlere göre bir çobanın keçisini buraya kaçırması sonucunda keçisinin peşinden gitmesiyle keşfettiği kanyon, çevre yerleşkelerde merak konusu olur. Çobanın burayı bildirmesinin ardından Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Saklıkent'i Milli Park ilan etmesinden sonra, özel firmalarında da desteği ile Saklıkent bugünkü halini almıştır.

Dalyan

Dalyan Deltası bitki örtüsü, kuşları ve kaplumbağaları ile dikkati çeken bir beldedir. Dalyan'da bulunan İz Tuzu Plajı caretta caretta kaplumbağalarının yumurtlama alanlarından biridir. Kaya Mezarları, Kaunos Antik Kenti Dalyan'da bulunan turizm açısından önemli çekicilikler arasına yer almaktadır.

Babadağ (Yamaç Paraşütü)

Fethiye'de 1,975 m. yükseklikteki Babadağ'dan yamaç paraşütü yapılmaktadır. Babadağ üzerindeki 4 kalkış pisti ile Fethiye, Ölüdeniz ve Eşen Vadisi'ne hakim konumu dolayısıyla dünyanın ilgisini çeken önemli bir alternatif turizm merkezidir.

Fethiye'nin Turizm Çekiciliklerini Yerinde İnceleme

01-03 Mayıs 2014 tarihleri arasında 3 gün süreyle kara turları düzenlenebilecek tarihi, doğal ve kültürel özelliğe sahip 15 destinasyon yerinde incelenmiştir. Gidilen bölgelerde önceden hazırlanmış 30 kriterden oluşan kontrol listesinde belirlenen özelliklerin durumuna bakılmıştır. Bu kriterlerden bazıları yol durumu, yol mesafesinin uygunluğu, destinasyonun çekiciliği, park yeri, çevredeki yiyecek-içecek işletmelerinin durumu, hediyelik eşya satışı, destinasyonu tanıtan broşür-harita ve rehberlik hizmetleri, destinasyonun engelliler-yaşlılar ve çocuklu aileler için uygunluk durumu, emniyet ve güvenlik unsurlarıdır.

Fethiye ve çevresindeki keşif gezileri ile 30 kriterden oluşan kontrol listesini ulaşım açısından değerlendirdiğimizde, Amintas Kaya Mezarları şehir içinde bulunmaktadır. Kaunos Antik Kenti'ne ve Kelebekler Vadisi'ne 15-20 dakikalık deniz yolculuğu ile ulaşılmaktadır. En kısa süreli ulaşım 15 dk'lık bir yolculuk ile Kayaköy ve Ölüdeniz Tabiat Parkı, en uzak yolculuk ise 1 saat 10 dakikalık yolculuk ile Letoon Antik Kenti ve Patara Antik Kenti'dir. Sdyma yolunun son 6 km'si, Araksa Ören Yeri'nin son 10 km'si, Kadyanda Antik Kenti'nin son 8 km'si, Tlos Antik Kenti'nin son 13 km'si stabilize bölünmüş, virajlı dağ yoludur. Babadağ zirveye çıkan yolun tamamı 18 km. olup bu yolun 12.2 km'si parke, 5.8 km'si toprak yol olduğu için ulaşım altyapısı gelişmiştir. 15 destinasyonun hepsi ulaşım süresi bakımından uygun mesafede ve yol güzergahları açısından doğal çekiciliklere sahiptirler. Şehir dışındaki destinasyonlarda trafik sıkışıklığı sorunu yaşanmamakta, şehir içinde ise sadece yaz aylarında belli saatler kısmen bir yoğunluk yaşanmaktadır. Yol güzergahları açısından değerlendirdiğimizde tüm güzergahlar doğal çekiciliklere sahiptirler ve güzergahlar üzerinde mola verilebilecek noktalar bulunmaktadır.

Sdyma Antik Kenti dışında tüm destinasyonlarda otobüs park yeri bulunmaktadır. Park alanlarının büyüklüğü 3 otobüs ile 50 otobüs park edebilecek şekilde değişmektedir. İztuzu Plajı, Patara Antik Kenti, Ölüdeniz Tabiat Parkı en geniş park alanlarına sahip iken Amintas Kaya Mezarları'nda bulunan park alanına en fazla 3 otobüs park edebilmektedir. Otobüsten inen turistler için destinasyona yürüme mesafesi 10 m. ile 1 km. arasında değişmektedir. Patara Plajı ve Kaunos Antik Kenti'ne park yerinden sonra 1 km'lik yürüme mesafesi ile ulaşılmaktadır. Kaunos Antik Kenti'ne ulaşımında 1 km'lik yolu yürümek istemeyenler için servis ile ulaşım imkanı sunulmaktadır.



Amintas

Sdyma ve Araksa'ya giriş için bir ücret alınmamaktadır. Diğer destinasyonlara girişte kişi başı 5 ile 10 TL arasında giriş ücreti alınmakta. Ölüdeniz, Patara ve İztuzu plajlarına girişte araç başına ücret alınmaktadır. Babadağ'a girişte bir ücret ödenmemekle birlikte, paraşütle atlamak isteyenlerden ücret alınmaktadır. İztuzu Plajı Nisan-Ekim ayları arasında saat 08.00-20.00 arası ziyaret edilebilmektedir. Kelebekler Vadisi Nisan-Ekim ayları arasında saat 11.00-17.00 arasında bot turları ile ulaşım sağlanmaktadır. Sdyma, Araksa ve Kadyanda için ziyaret günleri ve saatleri ile ilgili bir sınırlama bulunmamaktadır. Babadağ her mevsim ziyarete açık olmasına rağmen ziyaret ve yamaç paraşütü için hava şartları önem taşımaktadır. Bunun dışında tüm destinasyonlar 12 ay ve haftanın 7 günü ziyarete açıktır, güneşin doğuş eve batış saatlerine göre ziyaret saatleri farklılık göstermektedir. Genellikle ziyaret saatleri 08.00 ile 20.00 arası olmaktadır.

Engelliler, yaşlılar ve küçük çocuklu aileler için destinasyonların uygunluk durumuna baktığımızda, Sdyma, Tlos ve Letoon Antik Kentleri engelliler açısından, Ksantos ve Kadyanda Antik Kentleri engelliler, yaşlılar ve küçük çocuklu aileler açısından dik, dağlık ve taşlı alan olduğu için ziyarete uygun görülmemektedir. Patara Antik Kenti'nde yürüme engelli ziyaretçilerin de rahatlıkla dolaşabilmesi için ahşap yollar yapılmıştır. Sdyma, Kadyanda, Kaunos ve Patara tarihi, kültürel ve doğal çekiciliklere sahip iken; Ksantos, Letoon, Tlos, Amintas Kaya Mezarları tarihi ve kültürel çekiciliklere sahiptir. Babadağ, Saklıkent ve İztuzu doğal çekiciliklere sahip destinasyonlar arasında yer almaktadır. Babadağ, Kelebekler Vadisi, Saklıkent, Patara ve Ksantos destinasyonlarını tanıtıcı broşür ya da harita ziyaretçiler için bulundurulmakla birlikte diğer destinasyonlar için tanıtıcı broşür ya da harita bulunmamakta sadece destinasyonda bulunan tabelalar üzerinde bilgi verilmektedir. Amintas Kaya Mezarları, Tlos, Saklıkent, Kayaköy, Ölüdeniz, Patara ve Babadağı sembolize eden hediyelik eşya satışı bulunmakla birlikte diğer destinasyonları sembolize eden hediyelik eşya satışı bulunmamaktadır.

Sdyma, Kadyanda ve Letoon'da yeme-içme ünitesi bulunmamakta, diğer tüm destinasyonlarda iyi ve orta kalitede bir yeme-içme ünitesi bulunmaktadır. Sdyma Antik Kenti hariç tüm destinasyonlarda ziyaretçiler için tuvalet bulunmaktadır. İlk yardım hizmetleri açısından değerlendirdiğimizde; en yakın sağlık hizmetine Sdyma 17 km., Tlos 6 km., Saklıkent 3 km., Araksa 2 km., Kadyanda 10 km., Ksantos 1km., Letoon 1 km., Kaunos 2 km., Amintas Kaya Mezarları 1 km., Kayaköy 1 km. mesafede bulunmaktadır. Babadağ, İztuzu, Patara ve Ölüdeniz'de ilk yardım hizmetleri sağlayacak görevli bir sağlık ekibi bulunmaktadır. Babadağ, Ölüdeniz, İztuzu, Kelebekler Vadisi ve Letoon Antik Kenti'ni ziyaret edenler için rehberlik hizmeti bulunmakla birlikte diğer destinasyonlarda böyle bir hizmet bulunmamaktadır.

Herhangi bir kaza riskine karşılık emniyetli olup olmama durumuna göre destinasyonları değerlendirdiğimizde; Kadyanda, Amintas ve Tlos destinasyonları dağlık ve taşlı arazide buldukları için özellikle yaşlılar ve küçük çocuklar için yeterince emniyetli görülmemektedir. Bu destinasyonlarda düşme ve kaymadan dolayı yaralanma ve kaza riskleri oluşabilir. Kayaköy'ü yaşlılar ve engelliler ziyaret edebilir fakat kaya evlere çıkmakta sorun yaşayabilirler. Güvenlik açısından değerlendirdiğimizde ise Kadyanda, Araksa ve özellikle Sdyma destinasyonları ısızsız bir bölgede oldukları için yalnız seyahat edenler için güvenlik açısından risk taşıyabilir. Tüm destinasyonlar ziyaret süreleri bakımından değerlendirildiğinde en az 30 dakika ile 2 saat arasında zaman geçirilebilecek niteliktedir. Birçok destinasyonda geçirilebilecek süre kişilerin zaman sınırlaması olup olmaması ve isteğine bağlı olarak değişkenlik gösterebilir.

Fethiye Turizm Enformasyon Bürosu ile yapılan görüşmeler ve Fethiye ilçesinde tarihi, doğal ve kültürel açıdan önemli olan bölgelere yapmış olduğumuz geziler sonucunda kruvaziyer yolcular için tercih edilebilecek tur programları belirlenmiştir. Bu turların süreleri uzaklıklarına göre 3 ile 10 saat arasında değişmektedir. Ayrıca şu anda alt ve üst yapı yetersizliklerinden dolayı

henüz turizme kazandırılmamış destinasyonların da olduğu görülmektedir. Bu destinasyonlar gelecekte eksikleri tamamlanarak yayla ve dağ turizmi açısından değerlendirilebilecek özelliklere sahiptirler. Fethiye'ye kruvaziyer gemiler ile gelecek olan turistler için alternatif tur programlarına Tablo 4.11 de yer verilmiştir. Aşağıda verilen tur süreleri gidilecek destinasyonları farklılaştırılarak kısa programlar haline getirilebilir.

Tablo 4.11. Kara Turları İçin Öneriler

NO	Tur Adı	Yaklaşık Süre*
1	Şehir Turu	3 saat
2	Kayaköy – Ölüdeniz Turu	5 saat
3	Thalos – Saklıkent Turu	9 saat
4	Babadağ Yamaç Paraşütü	5 saat
5	Ölüdeniz – Kelebekler Vadisi Tekne Turu	9 saat
6	Araksa Ören Yeri – Cadianda (Kadyanda) Likya Kenti (Jeep Safari)	9 saat
7	Xantos, Letoon Antik Kentleri, Patara Plajı	10 saat
8	Kayaköy – ATV Turu	6 saat
9	Kaunos – Köyceğiz Gölü – İztuzu Plajı	9 saat
10	Gebeler Kaplıcası	10 saat
11	12 Adalar Tekne Turu	9 saat
12	Likya Yolu (Trekking- Bisiklet Turu- ATV Turu)	Kısa tur 5 saat, uzun tur 9 saat
13	Dalış Turu	7 saat
14	Çalış – (Kitesurf-Windsurf)	3 saat
15	Rafting (Dalaman Çayı ve Karaçay)	4 ile 9 saat arası
16	Türk Hamamı	3 saat
17	Kaş – Kekova Turu (Karayolu – Tekne Turu)	12 saat

* Tablodaki verilen süreler bağlayıcı değildir. Tur operatörü tarafından tur süresi ayarlanabilir

Fethiye, gerekli yatırımlar yapıldıktan sonra gelişebilecek birçok destinasyona sahiptir. Seki Yaylası, Kemer Yaylası, Ceylan Yaylası, Girdev Gölü ve Eren Dağı gibi destinasyonlar gerekli alt ve üst yapı imkânlarının geliştirilmesi ile turizme kazandırılacak özelliktedirler.

4.5. Bölgede Kruvaziyer Turizmi İçin Gereken Mevcut Altyapı

Fethiye, liman ve yat limanına sahiptir. Bu anlamda hizmet veren Deniz Ticaret Odası aktif olarak görev yapmaktadır. Yaklaşık 40 yıldır aktif bir şekilde turizm sektörüne hizmet veren Fethiye bu anlamda, yüzlerce seyahat acentesi, yat kiralama ve araba kiralama şirketlerini bünyesinde barındırmaktadır. Kayaköy, Ölüdeniz, Kelebekler Vadisi, Saklıkent gibi çekicilikler gününbirlik turların düzenlenmesi için oldukça uygun mesafede yer almaktadır. Limana sadece yürüme mesafesindeki şehir merkezinde yer alan yiyecek-içecek ve hediyelik eşya işletmeleri kruvaziyer yolcularının bu anlamdaki birçok ihtiyacını karşılayacak niteliktedir. Turizm sektöründeki uzun deneyimi, kruvaziyer turları için gerekli olan hizmet kalitesinin sağlanması açısından da önemli bir altyapıyı sunmaktadır. Fethiye, sadece Bakanlık belgeli sahip olduğu yaklaşık 15,000 yatağı ile önemli bir görevi üstlenmektedir. Acil durumlar ya da kruvaziyer turlarına Fethiye'den devam edilmesi ya da ayrılması konusunda, sadece 50 km. uzaklıkta bulunan ve ulusal ve uluslararası birçok şehir ile hava bağlantısı olan Dalaman Havalimanı önemli bir hava üssüdür.

Tablo 4.12. Fethiye'nin Önemli Turizm Merkezlerine Olan Uzaklığı

Fethiye İlçesi	Şehirlerarası	Km	Fethiye İlçesi	Şehir içi	Km
	Antalya	199		Göcek	35
	Muğla	131		Ölüdeniz	15
	Dalaman	55		Hisarönü	10
	Ortaca	60		Ovacık	7
	Köyceğiz	74		Saklıkent	45
	Marmaris	130		Xantos	67
	Gökova	108		Letoon	69
	Kaş	103		Pınara	47
	Kalkan	80		Tlos	45
Patara	80	Kadyanda	27		
			Çalış	5	
			Kayaköy	15	

Fethiye'de, doğal, tarihi, kültürel varlıkları ve kruvaziyer coğrafyasındaki konumu sayesinde mükemmel bir uğrak limanı olabilecek kapasiteye sahiptir. Fethiye'de bir liman ve bir çok yat limanı bulunmaktadır:

Ece Saray Marina: Tesis, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Turizm işletme ve Yatırım belgeli yat limanları statüsündedir. Bakanlık tarafından yat yavaşlama yeri olarak sınıflandırılan tesis içinde bulundurduğu butik otelle yatçılara hem denizde hem de karada hizmet vermektedir. Kuruluşunun ardından kısa zamanda The Yacht Harbour Association tarafından 5 altın çıpa ile ödüllendirilen tesis The Yacht Harbour Association kayıtlarına göre denizde 400 adet yata hizmet verme kapasitesine sahiptir. Ana mendirek haricinde 5 adet parmak iskele ve 1 adet VIP iskele tesisin bünyesinde yer almaktadır (TR32 Bölgesi Yatçılık Faaliyetleri, Aydın A., 2011).

Fethiye Yes Marina: Yes Marina, Fethiye Körfezi'nin içinde, güneybatı sahilinde, limanın bir deniz mili batısındadır. Şehir merkezine sadece 15 dakika yürüme mesafesindedir. Yaklaşık 30 tekne (max. 25m.) 3-5m. derinlikte, tonozlarda güvenli bir şekilde konaklayabilir.

D Marin Göcek: 5 Altın Çıpa ve Mavi Bayrak ödüllerine sahip olan D-Marin Göcek Marina 380 yat bağlama kapasitesine sahip olup, yıl boyunca 45 metreye kadar olan yatlara hizmet vermektedir.

Club Marina: Fethiye İlçesi Göcek beldesi Büngüş mevkiinde bulunmaktadır. Karayolu ile Göcek merkeze 5 dk. ve Dalaman Uluslararası Hava Alanına ise 25 km. uzaklıktadır. Club Marina toplam 195 bağlama kapasitesine sahiptir.

Skoopa Marina: Skoopa Marina toplam 80 bağlama kapasitesine sahip olup, 110 metreye kadar tekne bağlanabilmektedir.

Marin Türk Exclusive: Göcek merkezine 10 dakika uzaklıkta Poruklu Koyu'nda bulunmaktadır. Uluslararası Dalaman Hava alanı'na 20 dakika mesafededir. Marin Türk 18 metre ve üzeri yatları misafir etmektedir.

Marin Türk Göcek Village Port: 30.000 m² 'lik çekek alanında 200 ve 75 tonluk travel liftlerle her türlü çekme-atma ve bakım-onarım hizmetini sağlamaktadır.

Fethiye Belediye İskelesi ve Tekne Bağlama Rıhtımı: Mevcut iskele 192 m. boyunda ve 18 m. eninde olup, minimum su derinliği 10.5 m'dir. Mevcut rıhtım 1.095 m. boyunda ve 3.0 m. eninde olup, minimum su derinliği 2.5 m'dir. İskeleye eş zamanlı olarak 2 gemi yavaşabilir; rıhtımın bağlama kapasitesi ise 120 teknedir (Fethiye Ticaret Odası, 2014).

4.6. Fethiye Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi

Fethiye İlçesi'nin kruvaziyer turizm açısından güçlü ve zayıf yönlerini, ilçenin geleceğe dönük sahip olduğu fırsatları ve ilçe için oluşabilecek tehditleri belirlemek amacıyla SWOT analizi yapılmıştır. Swot analizi 25.04.2014 tarihinde Fethiye'de 11 farklı kurum temsilcisinin katılımıyla gerçekleştirilen odak (focus) grup çalışması ve 30.04.2014 tarihinde 95 kişinin katılımı ile gerçekleştirilen Fethiye Kruvaziyer Liman Çalıştay bulgularına göre oluşturulmuştur. SWOT analizinde belirlenen önemli noktalar şöyledir:

Tablo 4.13. Fethiye'nin Swot Analizi

Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
<ul style="list-style-type: none"> Fethiye'nin önemli bir turizm destinasyonu olması, Türkiye'de deniz turizminin ve kruvaziyer turizmin gelişimi Fethiye'nin sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel çekicilikler Türkiye'de kruvaziyer turizme olan ilgi ve talep Turizm ürünü çeşitliliğinin fazla olması Turizmin tüm yıla yayılabilmesi Halkın turizm bilincinin gelişmiş olması Yeterli ve nitelikli sağlık kurumlarının bulunması Havayolu ve karayolu ile ulaşım imkanlarının yeterli olması Denizin ve kıyıların temizliği Fethiye'nin tur operatörleri için tercih edilen bir bölge olması 	<ul style="list-style-type: none"> Fethiye'nin sahip olduğu kıyıları tam olarak kullanamaması Deniz turizmi eğitimi almış personel eksikliği Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği Akdeniz Ülkeleri ile rekabet eksikliği Tanıtım eksikliği Birçok destinasyonla rekabet içinde olması Turizmin gelişimine yönelik stratejik planın eksikliği
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> Akdeniz'in kruvaziyer turizminde artan önemi Fethiye'nin coğrafi konumu Fethiye'nin deniz turizmi için sahip olduğu doğal imkanlar Fethiye'nin sahip olduğu iklim özelliği Fethiye'nin tur operatörleri için tercih edilen bir bölge olması Akdeniz ülkelerinde yaşanan ekonomik krizler (Kriz yaşayan ülkeler yerine Türkiye'nin tercih edilmesi) Dünyada ve Türkiye'de turizm bilincinin artması Türkiye'de turizm sektörünün gelişimi Türkiye ile karşılıklı vize uygulamalarının serbest olduğu ülke sayısında yaşanan artışlar 	<ul style="list-style-type: none"> Akdeniz ülkelerinde yaşanan ekonomik krizler (Akdeniz ülkelerinden kruvaziyer turizme katılan yolcu sayısının azalması) Komşu ülkeler ile yaşanan sorunlar Ulusal ekonomide yaşanan dalgalanmalar Ortadoğu'da yaşanan siyasi gerginlikler Türkiye'nin son yıllarda gerileyen imajı Kruvaziyer liman işletmesi için gerekli bürokratik işlemler Türkiye'deki liman tarife ve vergilerinin yüksekliği Denizcilik kültürünün çok gelişmemesi Kıyı yapıları mevzuatı Deniz kazaları Deprem riski Terörizm

Hedef kruvaziyer operatörlerine yönelik pazarlama faaliyetlerinde, özellikle Fethiye kruvaziyer limanının zayıf yanları zaman içinde güçlendirilerek güçlü yan haline getirilmesi gerekmektedir.

KARA TUR MATRİSİ	Tlos	Saklık Ören Yeri	Amintas Kaya Mezarları	Kayaköy	Babadag	Ölüdeniz	Kelebekler Vadisi	Patara Antik Kenti	Ksantos Antik Kenti	Letoon Antik Kenti	Sdyma Antik Kenti	Araksa Ören Yeri	Kadiyanda Antik Kenti	İz Tuzu Plajı	Kounos Antik Kenti
Yol Duple mi?	X														
Yol Asfalt mı?	X		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	
Yol mesafesi uygun mu?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Ulaşım süresi uygun mu?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Yol güzergahı ilgi çekici mi?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Yol güzergahında trafik yoğunluğu var mı?	X	X	X												
Yol güzergahında mola yeri var mı?		X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Otobüs park yeri var mı?	X	X	X	X	X	X		X	X	X			X	X	X
Kaç otobüs park edebilir?	6	40	3		5	20			4	10			2	40	6
Ören yerine yürüme mesafesi uygun mu?	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Ören yerine yürüme yolu ilgi çekici mi?	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Ören yeri giriş ücreti var mı?	X	X	X	X	X	X		X	X	X			X	X	X
Ören yeri ziyaret günleri var mı?		X													
Ören yerinin ziyaret saatleri var mı?		X	X	X		X	X	X	X	X				X	X
Her mevsim ziyarete açık mı?	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X
Engelliler için uygun mu?		X		X		X	X	X				X	X	X	X
Yaşlılar için uygun mu?		X		X		X	X	X		X	X	X	X	X	X
Çocuklu aileler için uygun mu?	X	X		X		X	X	X		X	X	X	X	X	X
Ören yerinin sahip olduğu çekicilik türü (tarihi, kültürel, doğal)	T	D	T	T	S	D	D	T	T	T	T	D	T	D	T
Ören yerini tanıtan broşür / harita var mı?	X	X			X		X	X	X	X					
Ören yerini sembolize eden hediyelik eşya var mı?	X	X	X	X	X	X		X						X	
Ören yerinde tuvalet var mı?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X
Ören yerinde yeme içme ünitesi var mı?	X	X	X	X	X	X	X	X	X					X	X
Tesislerin genel durumu iyi mi?	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Ören yerine yakın ilk yardım hizmeti var mı?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X
Ören yerinde rehberlik hizmeti var mı?					X	X	X	X		X				X	
Ören yeri her mevsim ziyaret edilebilir mi?		X	X	X	X	X		X	X				X	X	X
Ören yeri emniyetli mi?		X		X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
Ören yeri güvenli mi ?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X
Genel kanaatimiz iyi mi?	X	X					X								

5. BÖLÜM

PROJENİN GENEL ÖZELLİKLERİ VE KAPASİTE SEÇİMİ



İÇERİK

- 5.1. Bölgesel Talep Tahmini
- 5.2. Fethiye Kruvaziyer Limanı Yer Seçimi
- 5.3. Kruvaziyer Limanın Boyutlandırılması (Deniz Yapıları)
- 5.4. Kruvaziyer Limanda Bulunacak Tesisler (Kara Alanı)
- 5.5. Kruvaziyer Liman Yer Seçim Kriterleri
 - 5.5.1. Kruvaziyer Liman İçin Alternatif Sahalar
 - 5.5.2. Alternatif Sahaların Coğrafi Konumu
 - 5.5.3. Alternatif Sahaların Mevcut Geri Sahalarının Günümüzdeki Kullanımı
 - 5.5.4. Alternatif Sahaların Batimetrik Özellikleri
 - 5.5.5. Alternatif Sahaların Topoğrafik Özellikleri
 - 5.5.6. Alternatif Sahalarda Kıyı Çizgisinin Mevcut Durumu
 - 5.5.7. Alternatif Sahaların Meteorolojik Özellikleri
 - 5.5.8. Alternatif Sahaların Jeolojik Özellikleri
 - 5.5.9. Alternatif Sahaların Jeofiziksel / Sismolojik Özellikleri
 - 5.5.10. Alternatif Sahaların Ulaşım İmkanları

PROJENİN GENEL ÖZELLİKLERİ ve KAPASİTE SEÇİMİ

5.1. Bölgesel Talep Tahmini

Proje kapsamında, projenin mali ve ekonomik analizlerine temel oluşturması amacıyla Fethiye kruvaziyer limanı için yolcu ve gemi talep tahmini yapılmıştır. Bu bölümde, tahminlemeye ilişkin genel bir bilgi, yapılan talep tahmininde kullanılan yöntemin gerekçesi, yöntemi uygularken kullanılan değişkenlerin neden tercih edildiği, yapılan tahminlemenin geçerlilik güvenilirlik analizleri, tahmin sonuçları ve tahminlemeye ilişkin değerlendirmeler yer almaktadır.

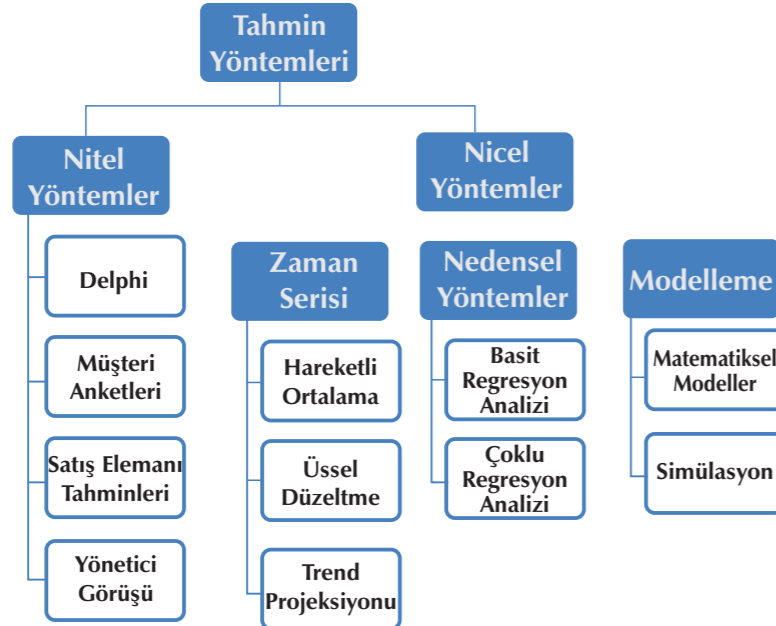
• Talep Tahmininde Kullanılacak Yöntem: Çoklu Regresyon Analizi

Talep tahmin çalışması belli koşullar ve varsayımlar altında gelecekteki muhtemel yük hacminin belirlenmesidir. Talep tahmininde kullanılan yöntemler nitel ve nicel yöntemler olarak iki grupta ele alınmaktadır. Nitel yöntemler daha çok sözel yani kalitatif veriler yardımı ile yapılırken nicel yöntemler sayısal yani kantitatif veriler yardımıyla yapılır (Şekil 5.1).

Nitel yöntemler delphi, müşteri anketleri, satış elemanı tahminleri ve yönetici görüşmelerinden oluşmaktadır. Nitel yöntemlerde araştırmacıların ve bilgi alınan kişilerin değerlendirmelerinde sübjektif olmaması bu yöntemlerin en zayıf yanıdır. Bu noktada özellikle araştırmacının kullandığı yöntem çok hakim olması ve araştırma sürecini çok iyi yönetmesi gerekmektedir.

Diğer yandan nicel yöntemler daha çok objektif yöntemler olarak değerlendirilmektedir. Nicel yöntemler kendi içinde zaman serileri, nedensel yöntemler ve modellemeler olarak üç ana gruba ayrılmaktadır. Nicel yöntemlerin objektif yöntemler olarak değerlendirilmesinin önemli nedeni nicel yöntemlerde kişilerin görüşlerinin değil, istatistikî bilgilerin kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

Şekil 5.1. Talep Tahmini Yöntemleri



1990-2010 yapılan Türkiye limancılığı ile ilgili önemli çalışmalarda kullanılan talep tahmini yöntemleri değerlendirildiğinde ağırlıklı olarak nicel yöntemlerden birisi olan regresyon analizinin kullanıldığı görülmektedir ve bu nedenle bu projede regresyon analizi yöntemi talep tahmininde kullanılacak yöntem olarak tercih edilecektir.

Regresyon yöntemi biri bağımlı olmak üzere iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkinin matematiksel bir fonksiyon yardımıyla ifade edilmesi ve fonksiyonun verilere uyumunun belirlenmesi işlemlerinden oluşmaktadır. Bu yoldan elde edilen fonksiyon regresyon eğrisi ya da doğrusu olarak tanımlanmaktadır. Regresyon yönteminin en önemli avantajı bir veya birden fazla bağımsız değişkenin tahminde kullanılabilmesidir. Regresyon yöntemi hem tanımlayıcı hem de çıkarımsal istatistik sağlamaktadır ve iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkileri ölçmek için kullanılmaktadır. Gerçekleştirilen çalışmada korelasyon katsayısına bakılarak seçilen bağımsız değişkenlerin süreç üzerinde etkisi olup olmadığı belirlenebilmektedir. Bu sayede doğru bağımsız değişkenler seçmek mümkün olmaktadır. İki ya da daha çok ilişki temeline dayanan regresyon analizinde bilinen değişkene (X) bağımsız, tahminlenmeye çalışılan değişkene (Y) ise bağımlı değişken adı verilmektedir. Sayısal değişkenlerin söz konusu olduğu tüm durumlara başarıyla uygulanan regresyon analizi, ileriye dönük tahminlerde yardımcı olmaktadır. Sadece iki değişkenin ele alındığı durum basit regresyon analizi (doğrusal regresyon) olarak tanımlanmakta, birden fazla bağımsız değişkenle ilgili analizler ise çoklu (katlı) regresyon analizi kapsamına girmektedir (UDHB, 2010). Çok katlı regresyonun matematiksel ifadesi:

$$y_i = \alpha + \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + \beta_3 x_{3i} + u_i$$

şeklinde dir.

Bölgesel talebin belirlenmesine yönelik gerçekleştirilecek regresyon analizi tahmin yöntemi, ele alınan bölgelerin geçmişten bu güne ortaya çıkan gemi trafiği istatistik verileri ile regresyon analizi yapılarak uygun trafik tahmini belirlemesine yönelik bir yöntemdir (Esmer, 2003). Bu çalışma kapsamında yapılan tahminlerde kullanılan regresyon denkleminde ($y=a+bx_1+cx_2\dots$) bağımlı değişken (y) gelecekteki yük trafiği, bağımsız değişken(ler) (x) ise liman hinterlandına ve araştırma konusuyla ilgili olan GSYİH, nüfus gibi sosyo-ekonomik verilerden ve ilgili istatistiklerden oluşmaktadır.

Genel olarak regresyon yönteminde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler aşağıdaki gibidir (JICA & DLH, 2000):

- Liman elleçleme verileri (bağımlı değişken)
- Nüfus,
- Gayri safi yurtiçi hasıla,
- Toptan veya tüketici fiyat endeksi,
- Kişisel tüketim harcamaları,
- Kapasite kullanım oranları,
- Hammadde, yarı mamul ve mamul ürünlerin taşıma hacimleri,
- İthalat, ihracat hacimleri,
- Temel ürünlerin bölgesel tüketimi, v.b. değişkenler
- İlgili diğer istatistikler



Diğer yandan sadece rakamlara dayanarak yapılan tahminlemelerin yetersiz olduğu bilinmektedir. Bu nedenle nicel yöntemlerin nitel yöntemlerle desteklenmesi, özellikle konusunda uzman kişilerden objektif değerlendirmelerin alınması gerekmektedir. Bu anlamda Fethiye Kruvaziyer Liman Projesi talep tahmini çalışmasında nicel ve nitel yöntemler (*uzman görüşleri*) birlikte kullanılmıştır.

• Talep Tahmininde Kullanılan Veriler ve Korelasyon Analizleri

Regresyon analizinde kullanılan veriler bağımlı ve bağımsız veriler olarak iki gruba ayrılmaktadır. Bağımlı değişken olarak kabul edilen veri Türkiye'de kruvaziyer limanlarında işlem gören yolcu sayısıdır. Bu bağımlı değişkenin hangi ilgili bağımsız değişkenlerle açıklanacağını belirlemek için konuyla bağlantılı olduğu düşünülen veriler ile korelasyon analizleri yapılmıştır. Bu analizler sonucunda yüksek korelasyon değerlerine ulaşılan veriler aşağıdaki konulardan elde edilmiştir:

- Türkiye'ye gelen turist sayısı
- Türkiye turizm gelirleri
- Dünya kruvaziyer yolcu sayısı
- Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı
- Dünya turizm gelirleri
- Dünya kruvaziyer gelirleri

Bahsedilen değişkenlere ilişkin veriler tabloda sunulmuştur. Regresyon analizi gereği bu verilerin en az 10 yıllık değişim değerleri gerekmektedir. Çalışma kapsamında tüm veriler için bulunabilen en güncel değerler 2003-2012 yılları aralığı için bulunmuştur

Tablo 5.1. Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımlı Değişken: Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı (kişi)

Yıllar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Yolcu Sayısı	581.848	645.264	757.563	1.016.314	1.368.400	1.605.372	1.484.194	1.719.098	2.190.980	2.101.378

Kaynak: UDH Bakanlığı İstatistikleri

Tablo 5.2. Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımsız Değişkenler

Yıllar	Türkiye'ye gelen turist sayısı (milyon kişi)	Türkiye turizm gelirler (milyar \$)	Dünya Turizm gelirleri (milyar \$)	Dünya kruvaziyer gelirleri (milyar \$)	Dünya kruvaziyer yolcu sayısı (milyon kişi)	Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı (milyon kişi)
2003	14.0	13.8	535	20.4	9.5	2.7
2004	17.5	17.0	635	20.7	10.5	2.8
2005	21.1	20.3	683	20.6	11.2	3.2
2006	19.8	18.5	765	22.5	12.0	3.5
2007	23.3	20.9	839	24.5	14.6	4.1
2008	26.3	25.4	914	27.6	15.8	4.5
2009	27.0	25.0	988	25.0	17.2	5.0
2010	28.6	24.9	928	26.8	18.4	5.5
2011	31.5	28.1	1,030	29.3	19.4	6.2
2012	31.8	29.3	1,075	34.5	20.3	6.3

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı istatistikleri, European Cruise Council İstatistikleri, <http://www.statista.com/statistics/204572/revenue-of-the-cruise-line-industry-worldwide-since-2008/> ve <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>

Kullanılan bağımsız değişkenlerin, bağımlı değişkenler ile olan ilgisini göstermek amacı ile korelasyon değerlerine bakılmıştır (Tablo 5.3).

Tablo 5.3. Değişkenler Arası Korelasyon Değerleri

Bağımsız Değişkenler	Korelasyon değeri
Türkiye'ye gelen turist sayısı	0.97
Türkiye turizm gelirleri	0.95
Dünya kruvaziyer yolcu sayısı	0.98
Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı	0.98
Dünya turizm gelirleri	0.96
Dünya kruvaziyer gelirleri	0.93

Korelasyon değerlerinin tamamı %90'nın üzerindedir. Bu anlamda yapılan regresyon analizinde kullanılan bağımsız değişken olan Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısı istatistikleri ile tabloda görülen bağımsız değişkenler arasında pozitif yönlü güçlü bir ilişki olduğu açıkça görülmektedir.

• Talep Tahmini Bulguları

Yapılan regresyon analizinin uygun istatistikî yapıda olduğunu gösteren belirleme katsayısı (R^2) değerinin bire yakın olması durumunda analizin geçerli olduğu sonucuna ulaşılır. Bu çalışmada R^2 kare değeri bire çok yakın bir değer olarak 0.98 bulunmuştur.

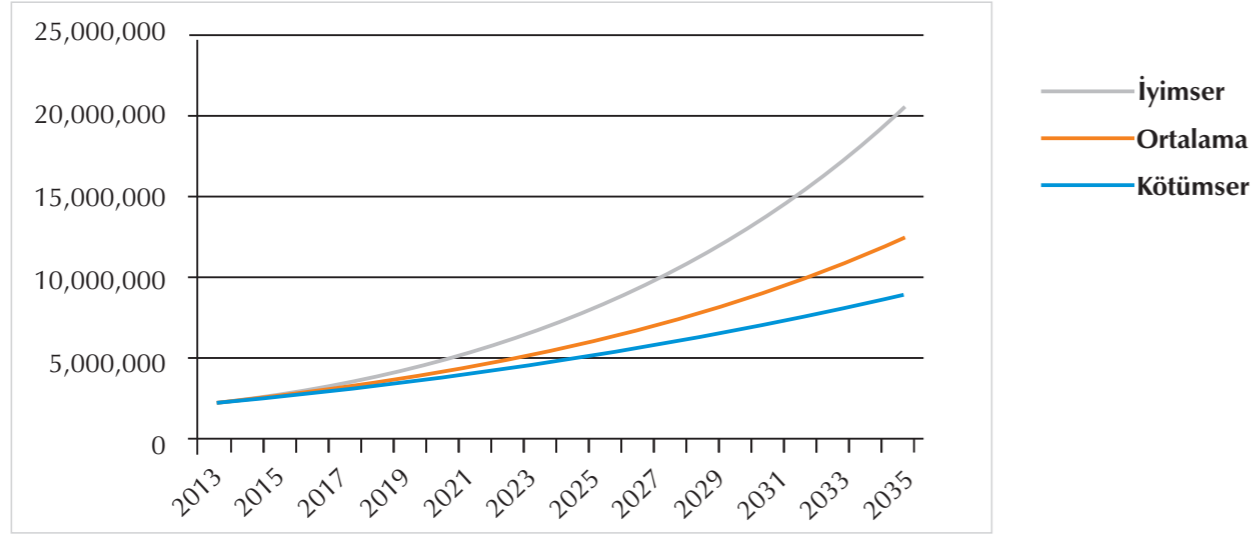
Tahminlemenin gelecekteki bir noktayı değil bir tahmin aralığını göstermesi daha doğru bir yaklaşımdır. Başka bir deyişle nokta tahmini değil aralık tahmini yamak gerekmektedir. Yapılan tahminlemeye göre gelecekte Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısını gösteren sonuçlar kötümser, ortalama ve iyimser aralıklara göre Tablo 5.4 de sunulmuştur.

Tablo 5.4. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Tahmini

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2020	3,817,126	4,272,039	5,173,933
2025	5,174,189	6,103,734	8,322,177
2030	6,890,325	8,695,379	13,112,910
2035	9,121,091	12,624,760	20,551,943

Ortalama rakamlara göre Türkiye'de faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarına olan talebin 2020 yılında 4.2 milyon, 2025 yılında 6.1, 2030 yılında 8.7 ve 2035 yılında 12.6 milyon yolcu olacağı tahmin edilmiştir. Talep analizinde 2020 yılında yolcu sayısının kötümser bir tahminle 3.8, ortalama bir tahminle 4.2 ve iyimser bir tahminle 5.1 milyon olacağı tespit edilmiştir.

Grafik 5.1. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Trafığı Talep Tahmini Grafiği



Yapılan tahminleme sonucunda Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısının 2035 yılına kadar her yıl ortalama %7.7 oranında artış göstereceği bulunmuştur. Bu artış oranı Fethiye Kruvaziyer Limanı talep tahmininde yolcu sayısının artış oranı olarak kullanılacaktır.

• Alternatif Talep Projeksiyonları

Fethiye Kruvaziyer Limanı arz talep dengesi incelenmiştir. Bu amaçla öncelikli olarak limana gelecek yolcu sayısı tahmin edilmiştir. Daha sonra limanın kapasite analizi yapılmış ve limanın söz konusu yolcu hacmine ulaşım ulaşılamadığı test edilmiştir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın içinde bulunduğu coğrafi bölge ve limanların dağılımı göz önüne alındığında alacağı payın, Türkiye toplamı içinde %3 ile %9 arasında olduğu öngörülmüştür. Bu senaryoya göre elde edilen tahmini rakamlar aşağıda sunulmuştur (Tablo 5.5). Gelir gider hesaplamalarında güvenli aralıkta kalmak amacı ile ilk üç yılın değerleri talep tahmin değerlerinin altında alınmıştır (Bölüm 6). Ancak 2020 yılından itibaren agresif bir büyüme oranı öngörülmüştür. Söz konusu hedeflere ulaşılması işletmecinin başarılmasına bağlı olacaktır.

Tablo 5.5. Limanın Gelecekte Alacağı Yolcu Payı Senaryoları (kişi)

Yıllar	3,0%	6,0%	9,0%	Referans
2020	128,161	256,322	384,484	341,000
2025	183,112	366,224	549,336	487,209
2030	260,861	521,723	782,584	703,052
2035	378,743	757,486	1,136,228	757,486

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın Türkiye'deki toplam yolcu trafiğinden %3 pay alması durumunda 2020 yılında 128 bin yolcuya, %6 pay alması durumunda 256 bin yolcuya ve %9 pay alması durumunda ise yine 2020 yılında 384 bin yolcuya hizmet vereceği görülmektedir.

• Fethiye Kruvaziyer Limanı Kapasite Analizi

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın kapasitesinin belirlenmesinde 2 ayrı yöntem uygulanmıştır. Her iki yöntemde de iskele formunda olan limanın aynı anda en az 2 gemiye hizmet verebileceği, sezon uzunluğunun 8 aya kadar çıkabileceği kabul edilmiştir.

İlk yöntemde gelen gemilerin %20'sinin 1,000 yolcuya kadar kruvaziyer yolcusunu Fethiye'ye getirdiği, gelen gemilerin %50'sinin 2,000 yolcuya kadar, %20'sinin 4,000 yolcuya kadar %10'unun ise 4,000 yolcu üzeri ziyaretçiyi getirdiği kabul edilmiştir. Bu durumda toplam 10 gemi ile gelecek toplam yolcu sayısı 25,000 yolcu olacaktır. Haftada 5 gemi ile 8 aylık sezon için limanın hizmet verebileceği gemi kapasitesi 320 gemi olacaktır. Küçük ve orta gemilerin aynı anda gelmesi durumunda bir yanaşma yerinde aynı anda iki adet gemi alınabilecektir. Bu durumda yanaşan gemi büyüklüğüne göre 4 gemiye kadar aynı anda hizmet verilebilecektir.

Alternatif bir hesaplama ise yapılacak iskelenin kapasitesi ve kruvaziyer gemileri ile sefer programlarının dinamikleri göz önüne alınarak yapılmıştır. Fethiye Kruvaziyer Limanı'na aynı anda iki geminin yanaşabileceği ve sezon uzunluğunun 8 ay olduğu kabulünden hareketle kruvaziyer gemilerinin gemi kapasiteleri ile sefer programları göz önüne alındığında yukarıda bahsedilen pay hesabından farklı bir sonuca ulaşılmaktadır.

Bölgedeki kruvaziyer gemi tipleri göz önüne alınarak 4 tip gemiden kabul edilmiştir. Tip 1 sınıfına giren gemiler limana yaklaşık 15 günde bir uğrayan ve yaklaşık 2,000 yolcu getiren gemilerdir. Tip 2 sınıfına giren gemiler limana yaklaşık 10 günde bir uğrayan ve ortalama 3,000 yolcu getiren gemilerdir. Tip 3 gemileri ise limana ortalama haftada bir uğrayan ortalama 5,000 yolcu taşıyan yolcu gemileridir. Bu gemilerin dışında çalışmaya Tip 4 olarak isimlendirilen mega yatlar da dahil edilmiştir. Tip 1, Tip 2 ve Tip 3 sınıfına giren gemilerin limanda gününbirlik kalacağı, Tip 4 sınıfına giren mega yatların ise haftada en az bir kez geleceği ve ilk üç tip geminin olmadığı zamanlarda ortalama 3 gün limanda kalacağı öngörülmüştür.

Tip 1 sınıfındaki geminin limana 15 günde bir gelmesi sonucunda ayda sadece 2 sefer yapacağı, 6 aylık sezonda ise toplam 12 sefer yapacağı, ayrıca her ziyaretinde ortalama 1000 yolcu getirmesinden dolayı bir sezonda bu tip bir geminin toplam 12 bin yolcu getireceği hesaplanabilir.

Örneğin detaylandırılması açısından her bir geminin kendi döngü süresi içinde sadece bir kez gelmesi durumunda limana olacak yolcu ve gemi adedi hesaplaması Tablo 5.6'da sunulmuştur.

Tablo 5.6. Örnek Yolcu ve Gemi Talebi Hesaplaması

Gemi tipi	Gemi gelişler arası süre (gün)	Gelen gemi sayısı (adet)	Ortalama gelen yolcu sayısı (kişi)	Aylık gemi sayısı (adet)	Aylık yolcu sayısı (kişi)
Tip 1	15	1	1,000	2	2,000
Tip 2	10	1	3,000	3	9,000
Tip 3	7	1	5,000	4	20,000
Tip 4	7	1	(Mega yat)	4	
Aylık toplam yolcu sayısı					31,000
Yıllık toplam yolcu sayısı (6 ay sezon)					248,000
Yıllık toplam gemi sayısı (6 ay sezon)					88

Aynı tip geminin bir periyotta 2 sefer yapması durumunda 62 bin aylık yolcu ve yıllık 176 gemi ile gelecek 496 bin yolcu sayısına ulaşılabilmektedir. Gemilerin gelme sıklığı bir periyotta 3 çıkar ise 93 bin aylık yolcu ile yıllık 264 gemi ile 744 bin yolcuya ulaşılabilmektedir. Bir periyotta 4 gemiye ulaşılması ancak aynı anda 3 gemi alınması ile mümkün olabilecektir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'na aynı anda bir gün içinde en fazla iki adet büyük gemi yanaşabileceği kabulü ve iskelenin sezonda % 60 doluluk oranı ile faaliyet göstermesi varsayımı ile bir sezonda limana en fazla 202 gemi yanaşabilmektedir (2 (yanaşma yeri sayısı) X 7 (gün) X 4 (hafta) X 10 (ay) X 0.80 (doluluk oranı) = 448 gemi). Bu iskele kısıtı göz önüne alındığında artan yolcu sayısına bağlı olarak zaman içinde gelen gemilerin boylarının büyümesine ve sayılarının artması sonucu 2030 yılında liman kapasitesinin artık yetmeyeceği ve yeni bir iskeleye ihtiyaç duyulacağı anlaşılmıştır.

5.2. Fethiye Kruvaziyer Limanı Yer Seçimi

Kruvaziyer Liman için potansiyel sahaların belirlenme çalışması üç aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada kara ve deniz haritalarından muhtemel yerler belirlenmiş, ikinci aşamada belirlenen yerler karadan incelenmiş son aşamada ise belirlenen sahaların deniz haritalarında yer alan su derinlikleri denizden kontrol edilmiştir. Yer seçim çalışmasında elde edilen bulgular ve sonuçlar Bölüm 5.5. "Kruvaziyer Liman Yer Seçim Kriterleri" başlığı altında incelenmiştir.

5.3. Kruvaziyer Limanın Boyutlandırılması (Deniz Yapıları)

Günümüzde sererde olan kruvaziyer gemiler değişik şekillerde sınıflandırılabilir. Deniz yapılarının boyutlandırılmasında en önemli parametre geminin boyutlarıdır. 5 bin Grt'a kadar olan gemiler genelde lüks segmentte yer alan butik gemilerdir (Tablo 5.7).

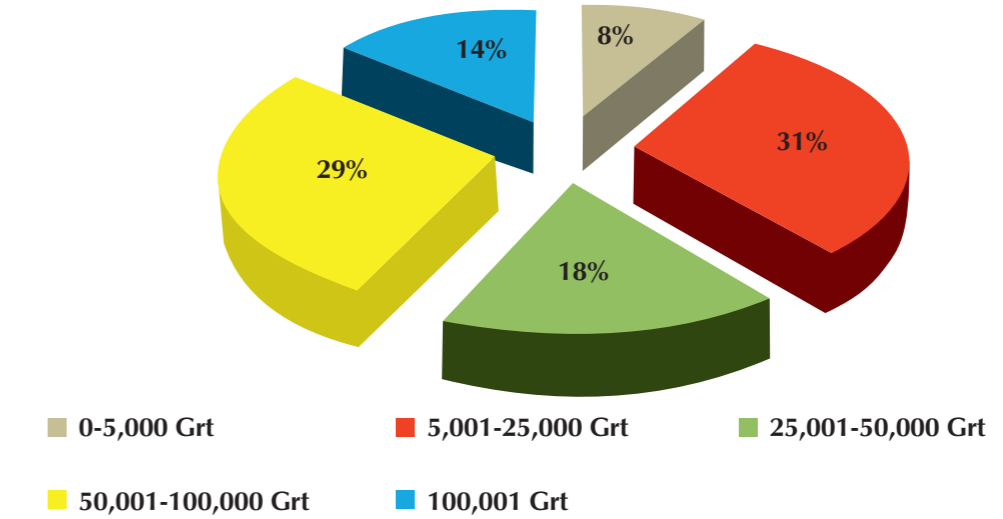
Tablo 5.7. Kruvaziyer Gemi Kategorileri

Gemi Tipi	Sicile Kayıtlı Gros Ton	Yolcu Kapasitesi
Butik	1,000-5,000	<200
Küçük	5,000-25,000	200 – 500
Orta	25,000-50,000	500 – 1,200
Geniş	50,000-100,000	1,200 – 2,400
Mega	100,000-150,000	2,400 – 4,000

(Kaynak: Ross Kingston Dowling, Cruise ship tourism)

Fethiye Kruvaziyer Limanı deniz yapılarının özelliklerini belirlerken günümüzde seferde olan ve gelecekte hizmete alınacak kruvaziyer gemileri incelenmiştir (Grafik 5.2). Günümüzde seferde olan kruvaziyer gemilerin %39'u 25 bin GRT'nin altındadır. 25 bin 50 bin GRT arasında kalan gemi oranı %18'dir. 100 bin GRT'un (300 metre ve üstü) üstündeki olan gemi oranı ise %14'tür.

Grafik 5.2. Kruvaziyer Gemi Dağılımı



Gemilerin neredeyse tamamı 10 metre drafttan daha düşüktür. Bu nedenle yanaşma yeri derinliği minimum – 10 metre olarak planlanmıştır.

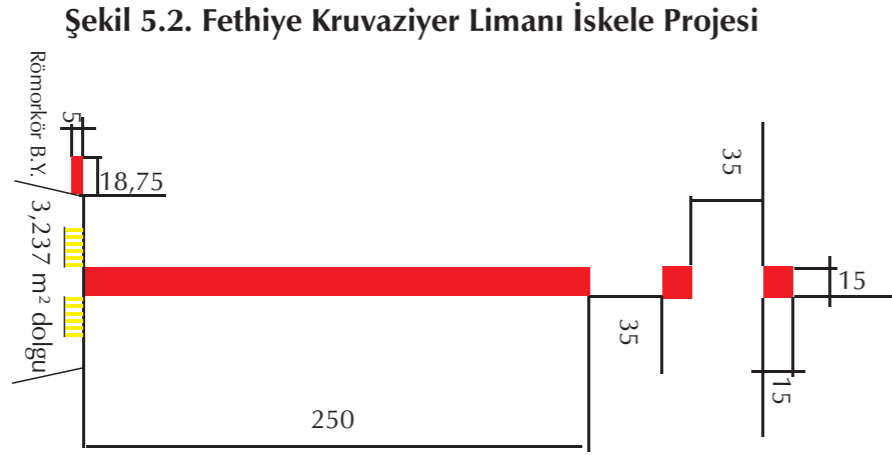
Kruvaziyer turizm gün geçtikçe kitle turizmine dönmektedir. Birim maliyeti düşürmek ekonomik ölçeği yakalamak amacı ile gemi boyları büyümektedir. 330 m. – 360 m. arasındaki gemi siparişlerinde artış vardır. Kruvaziyer gemilerinin günümüzdeki ortalama boyu ise 250 metredir (Tablo 5.8).

Tablo 5.8. Kruvaziyer ve Yolcu Gemilerinin Boyutları

GRT	LOA (m)	Draft (m)
3,000	97	4.3
5,000	115	5.0
10,000	146	6.4
20,000	186	7.8
30,000	214	7.8
50,000	255	7.8
70,000	286	8.1
100,000	324	9.0
150,000	360	9.2

Fethiye Kruvaziyer Limanı için tasarım gemi boyutu 100 bin Grt olarak belirlenmiştir. Bu sayede seferde olan kruvaziyer gemilerin neredeyse %90'ına hizmet verebilecektir. İskele formunda planlanan yanaşma yerinin geliştirilebilme imkânı vardır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı 2 bölümden oluşacak şekilde planlanmıştır. İlk bölüm 250 metre uzunluğunda ana yanaşma yeridir. İkinci bölüm ise 35 metre aralıklar ile yerleştirilen iki adet yaslanma ve bağlama dolfeninden oluşmaktadır.



5.4. Kruvaziyer Limanda Bulunacak Tesisler (Kara Alanı)

Fethiye Kruvaziyer Limanı kruvaziyer gemilerin yanı sıra, ropax ve ro-ro limanı temel fiziksel nitelikler ile asgari altyapı ve üstyapı şartlarını karşılayacaktır. Söz konusu nitelikler 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğinde tanımlanmıştır.

Fiziksel Nitelikler:

Kruvaziyer, ropax ve ro-ro limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinin;

- a) Hâkim dalgalara açık olmaması,
- b) Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması,
- d) Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması,
- e) Yeterli terminal alanının bulunması
- f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması. şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır.

Altyapı Nitelikleri:

Kruvaziyer, ropax ve ro-ro limanlarının altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır.

- a) Korunmuş su alanının tamamında hizmet alacak gemiler için yeterli su derinliğinin bulunması,

- b) Limanı içinde operasyonları kesintiye uğratabilecek dalga yüksekliğinin oluşmaması
- c) Hizmet alacak gemiler için yeterli uzunlukta ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği, bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,
- d) Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli baba ve usturmaça,
- e) Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması.
- f) Katı ve sıvı atıkların alınması ve depolanması için elverişli tesisler

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde belirtilen "Alt yapı" nitelikleri

MADDE 6 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen alt yapı nitelikleri aranır:

- a) Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.
- b) Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.
- c) Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
- ç) Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.
- d) Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
- e) Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- f) Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.
- g) Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark.
- ğ) Dahili ve harici telefon, faks, post cihazı, data, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazları.
- h) Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları.
- ı) Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistem.

Üstyapı Nitelikleri:

- a) İdari bina, kamu otoriteleri binası, çalışanlar için sosyal tesis (giyinme soyunma odaları, duş, tuvalet yemekhane vb),
- b) Giriş kapısı ve kontrol binası,
- c) Gemilere verilecek su ile yangın suyu deposu veya denizden yangın suyu almak için uygun tertibat
- d) Katı ve sıvı atık alım tesisi ve arıtma binası
- e) Trafo ve jeneratör binası

MADDE 7 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen üst yapı nitelikleri aranır:

- a) Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.
- b) Ön büro ve yönetim ünitesi.
- c) Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.



- c) Yeme, içme ünitesi.
- d) Kadın ve erkekler için yeterli sayıda duş ve tuvalet.
- e) Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi.
- f) İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.
- g) Deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri.
- ğ) Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite.
- h) Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.
- ı) Spor tesisleri.
- i) Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu.
- j) Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi.
- k) Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası.

Fethiye Limanı, Deniz Turizmi Yönetmeliğinde “B tipi kruvaziyer gemi limanı” sınıfına girmektedir. Söz konusu yönetmeliğin 8. Maddesine göre bulunması gereken tesisler aşağıda yer almaktadır.

- 1) En az bir kruvaziyer geminin yaşayabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri.
- 2) En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali.
- 3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.
- 4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.
- 5) Danışma ünitesi.
- 6) Kamu hizmet binası.
- 7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.
- 8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.
- 9) Anons yayın sistemleri.
- 10) İlk yardım ünitesi.
- 11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- 12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.
- 13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.
- 14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.
- 15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.
- 16) Personel toplantı salonu.

Fethiye Limanı temel alt yapı özellikleri ile yerleşim alanına yakın olmasının verdiği avantaj ile elektriği, suyu, yolu olan bir bölgede yer almaktadır. Ege Bölgesi yetişmiş insan gücü açısından ülkemizin en şanslı bölgelerinden birisidir. Dolayısı ile bölgede insan gücü altyapısı da bulunmaktadır.

Fethiye ilçesi arazi kullanımı, sit uygulamaları ve doğal yaşam alanları ile yapılaşma imkanları son derece sınırlı bir bölgedir. Bu çalışmada kruvaziyer liman hizmetlerinin aksamadan yürütülmesine olanak sağlayacak minimum yapılaşma ön görülmüştür. Bu

amaç ile ziyaret edilen limanlarda liman yöneticileri ile ve kruvaziyer hat acenteleri ile görüşmeler yapılmış ve asgari şartlar ve tesisler belirlenmiştir. Kara alanlarının projelendirilmesi bu doğrultuda gerçekleştirilmiştir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı 23,237 m² geri sahaya sahip olacaktır. Söz konusu sahanın önemli bir bölümü tur otobüsleri için ayrılmıştır. Liman görüşmeleri esnasında öncelikli olarak işletmecilerin talep ettiği tur otobüsleri için ayrılmış yeterli büyüklükte bir sahadır. Liman sahasına 75 adet otobüsün aynı anda yaşayabileceği bir terminal alanı yerleştirilmiştir.

Kara alanı tesisleri için taslak bir yerleşim planı hazırlanmıştır. Söz konusu yerleşim planının proje için bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Kesin proje aşamasında tesislerin yerleri, fonksiyonları ve büyüklükleri yeniden projelendirilecektir. Ancak limanın toplam yatırım bedelinin belirlenebilmesi amacı ile taslak bir yerleşim planı hazırlanmıştır.

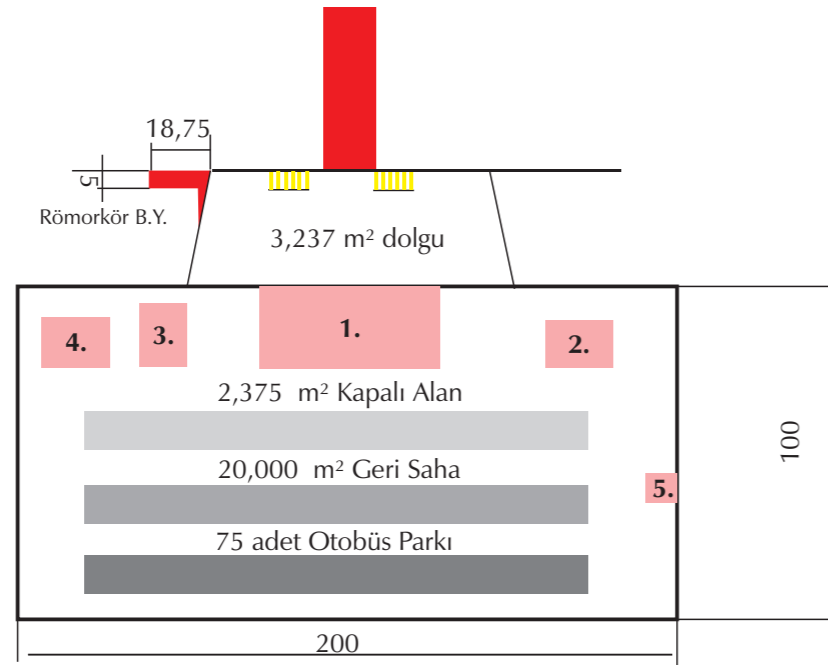
Fethiye Kruvaziyer Limanı'nda toplam oturma alanı 2,375 m² olan 4 adet bina planlanmıştır. 1 numaralı bina 2 katlı olup, iskele- nin hemen çıkışında yer almaktadır. Toplam 1,375 m² alan üzerine oturan bina 2,750 m² kapalı alana sahiptir. Binanın alt katı yolcu terminali (yolcu salonu ve alışveriş birimleri) ile kamu otoritelerine (Pasaport kontrol, Hudud ve Sahiller Sağlık Müdürlüğü ofisi, Gümrük Kontrol, Gümrük Muhafaza vb.) ayrılmıştır. Söz konusu binanın üst katında ise liman idari birimleri ve acente ofisleri yer almaktadır.

Terminal sahası içerisinde iki adet bir buçuk katlı 300 m² oturma alanına 450 m² kapalı alana sahip restoran ve kafeterya düşünülmüştür. Terminal sahası içinde bir adet restoran bulunmaktadır. Her iki binanın üst katı teras olarak planlanmıştır. Toplam 300 m² oturma alanına sahip tek katlı olarak planlanan son bina sosyal tesis olup, yolcu gemisi bekleyen turizm acenteleri, taksi ve otobüs şoförleri gibi hizmet sağlayıcıların kullanacağı büfe ve kafeterya ile limanda çalışan personelin yemek yiyeceği bir yemekhaneyi içinde barındıracaktır (Tablo 5.9 ve Şekil 5.3).

Tablo 5.9. Kara Tesislerinin Özellikleri ve Kullanım Amaçları

	Oturma Alanı	Kapalı Alan(m)	Kullanım Amacı
1	1,375 m ²	2,750 m ²	Terminal binası + resmi kurumlar + idari birimler
2	300 m ²	450 m ²	Restoran
3	300 m ²	450 m ²	Kafeterya
4	300 m ²	300 m ²	Sosyal Tesis, kafeterya
5	100 m ²	100 m ²	Güvenli Noktası
	2,375 m ²	4,050 m ²	Toplam

Şekil 5.3. Fethiye Kruvaziyer Limanı Geri Saha Yerleşim Planı



5.5. Kruvaziyer Liman Yer Seçim Kriterleri

Kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar tarihi ve doğal güzelliklere erişimin kolay olduğu yerlerde konuşlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar göz önüne alındığında birçoğu doğal ve tarihi güzelliklere sahip önemli kentlerde bulunmaktadır. Bu yaşlı kentlerde gemilerin yanaştığı limanlarda genellikle mevcut kullanılan limanlardır. Bununla birlikte gemi sayısının, gemilerin sefer sayısının ve yolcu kapasitesini artması sadece kruvaziyer gemilerine hizmet veren terminallerin oluşturulmasını zorunlu hale getirmiştir. Ortalama büyüklükte bir gemi ile kente gelen turistlerin gezmek istedikleri yerlere ulaşmaları için ortalama 60 otobüse ihtiyaç vardır. Gemi boyutlarındaki büyümeye paralel olarak taşınan yolcu sayısı da artmaktadır. Aynı anda birden fazla geminin yanaşması durumunda otobüslerin liman içinde, liman kapı çıkışında ve kent trafiğinde bir yoğunluk oluşturmaması için planlı yeni terminaller yapılması gerekmektedir.

Yeni kruvaziyer limanlarında yer seçiminde asgari olarak göz önünde bulundurulması gereken hususlar;

a) Liman gerek yatırım gerekse işletme aşamasındaki faaliyetleri ile fiziksel, kimyasal ve biyolojik çevreyi olumsuz etkilemeyecek bir konumda bulunmalıdır. Yapım ve işletme aşamasında oluşacak muhtemel etkiler geçici ve kısa süreli olmalıdır. Seçilen alanın oluşacak veya oluşabilecek etkileri yüksek oranda tolere edebilecek bir konumda bulunması gerekmektedir.

b) Seçilen alan "Milli Parklar, Tabiat Alanları", "Tabiat Koruma Alanları" içinde yer almamalıdır. "Yaban Hayatı Türlerinin Yaşam Ortamı", "Orman Alanı", "Tarım Alanı", "Tarımsal Kalkınma Alanı", "Sulanan 1.,2.,3. sınıf ve kuru şartlarda 1. ve 2. sınıf tarım ala-

nı", "Özel Mahsul Plantasyon Alanı" olmamalıdır. Sulak alanlar, derinliği 6 metreyi geçmeyen tatlı, acı sulu ve tuzlu göl, lagün (dalyan), akarsu, sazlık, bataklık ve turbiyer ile bu alanların kıyı kenar çizgisinden itibaren kara tarafına doğru ekolojik açıdan sulak alan etkisinde kalan "Hassas Yörelere" kapsamında yer almamalıdır. "Kültür Varlıkları", "Sit", "Koruma Alanı" olarak tespiti ve tescili yapılan alanlar içinde olmalıdır. "Kültürel Miras" ve "Doğal Miras" statüsü verilen kültürel, tarihi ve doğal alanlarda bulunmamalıdır.

c) Liman, kruvaziyer turizme konu olan hedef cazibe merkezlerine yakın olmalıdır. Seçilen liman alanı turistlerin ilgi alanlarına giren ve görmeyi arzu ettikleri merkezlere gerek ulaşım mesafesi gerekse, ulaşım konforu temel alındığında elverişli bir konumda bulunmalıdır.

d) Liman için seçilen bölge sosyo-ekonomik özellikleri (bölgenin gelişmişlik düzeyi, eğitim düzeyi, yetişmiş iş gücü durumu, ticari olanakları, şehircilik ve endüstri durumu, gibi tüm sosyal ve ekonomik göstergeler) itibarı ile turizme yatkın olmalıdır.

e) Liman elektrik, su, kanalizasyon yol gibi temel altyapı imkânlarına sahip olmalıdır. Zira söz konusu altyapının limana ulaştırılması yalnızca maliyeti arttıran bir unsur değildir. Ayrıca temel altyapının liman sahasına ulaştırılması değişik amaçla kullanılan arazilerin vasfını değiştirecektir.

f) Liman için seçilen bölgede liman için yeterli büyüklükte geri saha bulunmalıdır. Liman tesisleri ve özellikle tur otobüslerinin park alanları aynı anda liman sahasına incek yolcuların rahat erişebileceği büyüklükte ve uygun geometride olmalıdır. Kruvaziyer yolcusunun geldiği bir şehirde, o şehre ilişkin göreceği ilk ve son şey kruvaziyer liman olacaktır. Bu nedenle yeterli büyüklükte ve konforlu terminal alanı oluşturabilecek bir geri saha olmalıdır.

g) Liman için seçilen alanın geri sahasında yoğun kentsel yapılaşma bulunmamalı, liman yatırımı içinde yer alan yapılar (terminal binası, kamu otoriteleri binası vb) liman geri sahasında bulunan konutların önünü kapatmamalı, rahatsızlık vermemelidir.

h) Liman için seçilen bölgenin ulaşım olanakları (yeterli karayolu bağlantısının olması, mevcut kasaba veya şehrin durumu, gb.) açısından elverişli olmalıdır. Gerek bulunduğu kente, gerekse liman çevresindeki turistlerin merak duygusunu çekecek, cazibe merkezlerine ulaşımın kolay olması istemektedir.

i) Liman olarak seçilen alanın deniz ulaşım özellikleri (mevcut deniz trafiği, navigasyon, yük ve yolcu yoğunluğu, gb.) elverişli olmalıdır. Limanın yaklaşım rotaları üzerinde seyir emniyetsiz olarak adlandırılan su çekimi sınırlaması ve sefer imkanlarını sınırlayıcı önemli bir engel bulunmamalıdır. Limanını kullanan her özellikteki geminin güvenli ve kolay manevra yapmasını sağlayacak yeterli alan bulunması gereklidir. Her meteorolojik koşul ve deniz şartı altında liman emniyetli olmalıdır.

j) Liman için seçilen bölgenin coğrafyası (topoğrafyası, batimetrisi, kıyı çizgisinin mevcut durumu, gerekli olan korunmuş saha ile doğal korunma imkanları) elverişli bir konumda olmalıdır. Geri saha topoğrafyası alan kazanmak amacı ile büyük hacimli hafriyat gerektirmemelidir. Benzer şekilde su derinlikleri itibarı ile yüksek hacimli tarama ihtiyacı bulunmamalıdır.

k) Meteorolojik özellikler ve iklim durumu (*Hakim rüzgar yönleri, esme süreleri ve şiddetleri, sıcaklık, yağış, sis, nem, gün ışığı uzunluğu gb. rasat değerleri*) elverişli olmalıdır. Deniz turizmi için en önemli konu meteorolojik koşullardır. Şiddetli rüzgar ve yağış, görüş mesafesinin az olması, gün ışığı uzunluğunun kısa olması istenmeyen durumlardır. Mevsimsel özellikler nedeniyle deniz sezonunun uzun olması avantaj sağlamaktadır.

l) Seçilen saha jeolojisi, jeoteknik özellikleri, jeomorfolojik özellikleri, depremsellik durumu (*genel jeolojisi, mevcut faylar, yapısal ve tektonik oluşumlar, zemin özellikleri, deniz dibi kum hareketleri, kıyı bölgesindeki erozyon ve akümülyasyon vb.*) yönünden liman yatırımına uygun olmalıdır. Liman inşaat maliyetini doğrudan etkileyen faktörlerin başında zemin özellikleri gelmektedir. Taşıma kapasitesi düşük, zayıf zeminler inşaat maliyetini arttırmaktadır. Bölgeden geçen aktif faylar ise deprem riskini arttırmakta ve tesisin yapı güvenliği açısından risk oluşturmaktadır. Dalga ve akıntı etkileri ile oluşan kum hareketleri ve karadan yüzey suları ve meteorolojik etkilerle denizde sediment taşınımının oluşturduğu sığlaşma limanlar için önemli bir problemdir. Liman içi sığlaşma probleminin olmaması yada en az olması istenmektedir. Denize malzeme taşınımının fazla olduğu dere mansapları limanlar için uygun yerler değildir.

m) Seçilen alan bölgenin oşinografik özellikleri (*dalga iklimi, deniz akıntıları, uzun periyotlu deniz seviyesindeki değişimler, gel-git miktarı ile suyun fiziksel, kimyasal ve biyolojik özellikleri*) yönü ile liman yapımına elverişsiz özellik barındırmamalıdır. Deniz şartları ve meteorolojik özellikler gemilerin limanına ulaşımına ve iskelede barınma koşullarına olumsuz etki yapmamalıdır.

5.5.1. Kruvaziyer Liman İçin Alternatif Sahalar

İşletmecilik açısından bir kruvaziyer limandan beklenen en önemli özellik kruvaziyer gemileri limana çekebilmesidir. Kruvaziyer limanının temel işlevi kruvaziyer gemi ve yolcularına uygun hizmeti sunabilmesidir. Bu anlamda kruvaziyer limandan beklenen işlevi yerine getirmesinde liman yeri birinci derece öneme sahiptir. Yanlış bir yer seçimi başarılı olabilecek bir yatırımın boşa gitmesine neden olacaktır. Bölgedeki en uygun yer seçiminin yapılabilmesi için fiziksel özellikleri ile liman olabilecek potansiyel yerlerin birbirleri ile karşılaştırılması gerekmektedir. Bu kapsamda yaklaşık 20 km. uzunluğunda bir sahil şeridi karadan ve denizden taranmıştır. Deniz haritalarında derinlikleri incelenmiş, potansiyel yerlerin derinlikleri denizden kontrol edilmiştir. Topografik haritalardan geri saha morfolojisi incelenmiş uygun sahalara karadan ziyaret edilmiştir. Yer seçimi aşamasında konu ile ilgili kurumlar ile şifli görüşmeler yapılmış öneri yerler değerlendirilmiştir. Bir aya yakın süren kara ve deniz incelemeleri sonucunda beş adet potansiyel alan belirlenmiş belirlenen alternatif yerler karşılaştırılarak değerlendirilmiştir.

Alternatif yerler Kuzeyden Güneye doğru numaralandırılmıştır. 1 numaralı saha aynı zamanda Fethiye yerleşim alanına en uzak noktada olan proje sahasıdır. Hürriyet Mahallesi'nde yer almaktadır. 2 ve 3 numaralı sahalara birbirlerine yaklaşık 500 metre mesafededir ve Foça Mahallesi'nde yer almaktadır. 4 numaralı saha Karayolları Bölge Müdürlüğü'nün önünde yer almakta olup, Babataşı Mahallesi'nde yer almaktadır. 5 numaralı saha Karagözler Mahallesi'nin, tersaneleri geçtikten sonraki bölümünde Fevzi Çakmak Caddesi'nin deniz tarafında kalmaktadır.

Çalış Plajı bölgenin gerek turizm gerek yerleşik halk tarafından yararlandığı en önemli deniz alanıdır. Söz konusu plaj yaklaşık 3,800 metre uzunluğundadır. 1 ve 2 numaralı sahalara çalış plajının başlangıcında ve sonunda yer almaktadır. Seçilen yerin özelliğine göre 100 ila 200 metre uzunluğunda bir kıyı alanı proje için yeterli olacaktır.

Şekil 5.4. Kruvaziyer Liman İçin Değerlendirilmeye Alınan Potansiyel Sahalar



5.5.2. Alternatif Sahaların Coğrafi Konumu

Fethiye Kruvaziyer Limanı Projesi kapsamında beş adet alternatif yer incelenmiştir. Belirlenen potansiyel kruvaziyer liman sahalara Tablo 5.10'da verilmiştir.

Tablo 5.10. Alternatif Sahaların Coğrafi Koordinatları

	Kuzey Boylamı	Güney Enlemi
1	36° 40' 31"	29° 05' 31"
2	36° 39' 36"	29° 06' 36"
3	36° 39' 37"	29° 06' 37"
4	36° 38' 15"	29° 07' 15"
5	36° 37' 28"	29° 05' 28"



5.5.3. Alternatif Sahaların Mevcut Geri Sahalarının Günümüzdeki Kullanımı

Yer seçim çalışmalarında dikkate alınan temel özelliklerden biriside liman için seçilen yerin günümüzdeki kullanım şeklidir. Geri sahanın yasal statüsü (*sit, mili park vb.*) kadar mevcut kullanım şeklide yatırımın geleceğini etkileyecektir. Yeterli alan olmaması durumunda kamulaştırma bedelleri yüksek maliyet oluşturmakta ve proje yapılamaz bir duruma gelebilmektedir.

Ülkemizde kıyılarımızın kullanım taleplerini önceliklerine göre belirleyen kıyı bölgesi yönetiminin bulunmaması, henüz kıyı master plan çalışmasının hazırlanıp yürürlüğe girmemiş olması nedeniyle kıyılarımızın büyük bölümü ilk yerleşen sektörün kullanımına tahsis edilmiştir. Turizm amaçlı kullanılabilir bir alan termik santral yapılarak enerji amaçlı kullanılabildiği gibi yat limanını yapılabilecek bir başka alana ise şehir arıtması kurularak sahanın gelecekte de yat turizmine hizmet vermesinin önü kesilebilmektedir.

Kruvaziyer limanın yerleşim alanının içinde olması, kara turları ile çevredeki ören yerlerine gitmeyi tercih etmeyen turistlerin şehir içine yürüyerek ulaşmasına olanak sağlamaktadır. Kruvaziyer limanın yerleşim alanı içinde olmasının olumsuz yönü ise kenti gezmek yerine tur satın almayı tercih eden turistlerin transferlerinde kullanılacak otobüsler için geniş bir alana ihtiyaç duyulması ve her bir gemi için ortalama 60 – 80 otobüsün kent trafiği içinde oluşturacağı yoğun trafiktir.

1 numaralı saha Çalış Plajı'nın en kuzeyinde yer almaktadır. İncelenen sahada yoğun yapılaşma yoktur. Gününbirlik turizm tesisleri mevcuttur. Yaz aylarında deniz turizmine yönelik plaj olarak kullanılmaktadır.

2 numaralı saha Şat burnunun kuzeyinde bulunmaktadır. Yoğun yapılaşma yoktur. Bölgede günü birlik turizm tesisleri mevcuttur. Yaz aylarında plaj olarak kullanılmaktadır.

3 numaralı saha Şat Burnu'nun Fethiye İç Körfezine bakan tarafında bulunmaktadır. Delta niteliğinde Mut deresinin mansabında yer alan saha Fethiye Belediyesi tarafından kuş cenneti olarak geliştirilmek istenmektedir. Yoğun yapılaşma bulunmamaktadır.

4 numaralı saha Fethiye sahil yolu üzerinde bulunmaktadır. Karayolu ile kıyı yerleşim alanı ayrılmış durumdadır. Kent içinde kalması nedeniyle yoğun yapılaşma bulunmaktadır.

5 numaralı saha yerleşim alanı dışındadır. Bölgede genel olarak yat tersaneleri yerleşik durumdadır. Yoğun yapılaşma yoktur.

5.5.4. Alternatif Sahaların Batimetrik Özellikleri

Fethiye Kruvaziyer Liman çalışmasında su derinlikleri iki açıdan değerlendirilmiştir. İlki yetersiz su derinliği nedeniyle yüksek hacimli tarama ihtiyacının çıkmaması ikincisi ise derinliğin ani artmasına bağlı olarak derin suda yapılacak iskelenin yatırım maliyetini yükseltmemesi. Bir kruvaziyer limandan beklenen özellik minimum dolgu ile –10 metre derinliğe ulaşılabilmesidir. Bu amaçla denizden echo-sounder ile 10 metre konturu takip edilmiş GPS ile koordinatları alınarak harita üzerine değerler işlenmiştir.

Fethiye körfezi iç liman ve dış liman olarak iki bölümden oluşmaktadır. Şövalye Adası ile iç ve dış limanlar birbirinden ayrılmaktadır. Bir ve iki numaralı alternatif sahalarda Fethiye dış limanında (*körfezinde*) yer almaktadır.

1 Numaralı Saha Karataş Burnu'nun yaklaşık 880 metre doğusunda bulunmaktadır. Su derinlikleri kıyı çizgisini takip etmekle birlikte burna doğru sığlaşmaktadır. Proje için seçilen ilk alternatif yer nispeten sığdır. Su derinlikleri 340 metredir – 10 metreye 500 metredir – 20 metreye ulaşmaktadır. 250 metredir 7 metre konturu yakalanmıştır. Kıyıda su derinlikleri doğruya doğru artmakla (*190 metredir – 10 metre*) birlikte yaygın olarak yerleşik olan ve su yüzünde de mostra veren balık kayalıkları navigasyon açısından projenin doğruya doğru kaymasına engeldir. Balık kayalıkları seçilen proje yerine (*kıyı alanına*) 900 metre mesafededir.

2 Numaralı Saha bölgede su derinlikleri açısından kruvaziyer liman için en elverişli bölgedir. Kıyıda 40 metre mesafede – 10 metre su derinliğine ulaşılmaktadır. Derinlik konturları bu gölgede kıyıya doğru sokulmaktadır. Derinliğin kıyı akıntıları ve dalga etkinliği ile bu bölgedeki malzemenin taşınması sonucu oluşturduğu ön tahmin edilmektedir.

3 Numaralı Saha Fethiye iç limanında (*körfezinde*) yer almaktadır. İç liman bölgesi dalga etkilerinden korunan bir bölgedir. 3 numaralı saha bölgedeki su derinliklerinin en fazla olduğu yerdedir. Çalışır burnunda derinlikler kıyıda ani olarak düşmektedir. Kıyıda itibaren 10 & 20 metrelerde – 10 metre derinliğe ulaşılmaktadır.

4 Numaralı Saha Fethiye iç limanının ortasında yer almaktadır. Su derinlikleri açısından en elverişsiz konumdadır. 600 metre derinlikte ancak – 10 metre su derinliği bulunabilmektedir. Su derinlikleri ancak iç körfez girişinde – 20 metreye ulaşmaktadır (*yaklaşık kıyıda 1450 metre açıktadır*).

5 Numaralı Saha mevcut marina ve iskele bölgesi hariç su derinlikleri açısından iç liman bölgesindeki en elverişli yerdir. Kıyıda 80 metre açıktadır – 10 metre derinliği yakalamaktadır. Seçilen sahanın biraz güneyinde yer alan burunda su derinlikleri geri saha topografyası ile uyumlu olarak aniden derinleşmektedir (*20 metre açıktadır – 10 metre*).

Alternatif sahalarda bir bütün olarak değerlendirildiğinde 4 numaralı saha en yüksek hacimde tarama yapılmasını gerektiren saha olarak ön plana çıkmaktadır. 4. alternatifin çok sığ olması, zeminin çok yumuşak kil olması yüksek tarama hacmine neden olmaktadır.

5.5.5. Alternatif Sahaların Topografik Özellikleri

Kruvaziyer liman olarak seçilen sahada limanın temel fonksiyonlarının yerleşebileceği yeterli büyüklükte geri sahanın bulunması temeldir. Geri saha oluşturmak için yüksek hacimli hafriyat yapılması istenen bir durum değildir. Bu nedenle yüksek topografyaya sahip bölgeler gerek teknik gerekse maliyet açısından arzu edilen sahalarda değildir.

İncelenen alternatif sahalarda dikkate alındığında ilk dört alternatif deniz seviyesinden itibaren +1 ile + 3 kotu arasında bir yüksekliğe sahiptir. 5 numaralı alternatif dışında geri saha oluşturmak için karada hafriyat yapılması gerekmemektedir.

5 numaralı saha morfolojik olarak en yüksek topografyaya sahip bölgedir. 5 numaralı sahanın güney batısında yer alan Ortabelen Tepesi 140 metreyi, kuzey batısında yer alan Oyluk Tepe ise 210 metreyi aşmaktadır. Geri saha kıyıda itibaren yükselmekte kıyıda itibaren 100 metredir 30 metre yüksekliğe, 200 metredir 70 metre yüksekliğe ulaşmaktadır. 10 bin m² lik bir alan için yaklaşık 900 bin ton hafriyat gerekmektedir.

5.5.6. Alternatif Sahalarda Kıyı Çizgisinin Mevcut Durumu

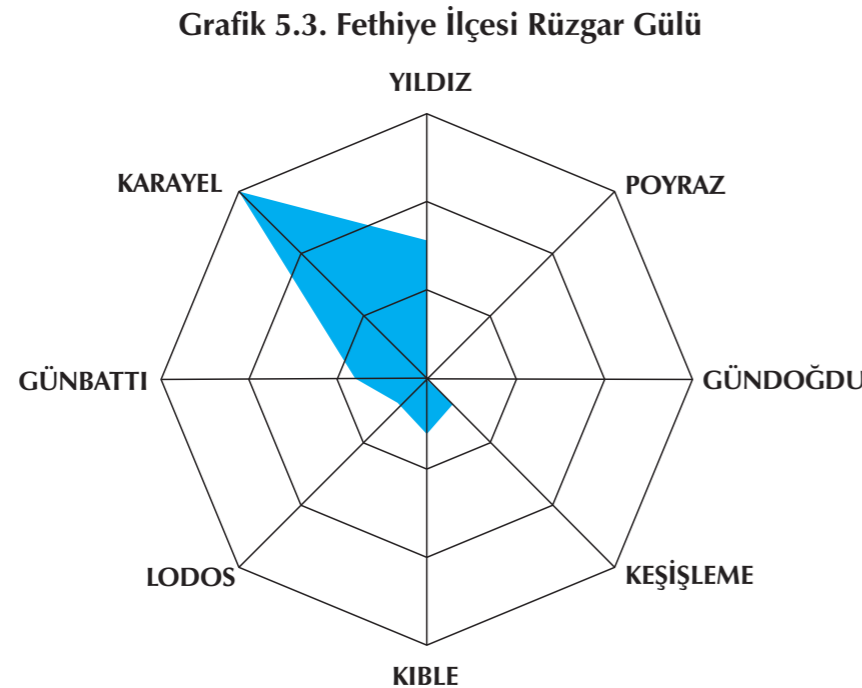
Kıyı çizgisinin günümüzdeki durumu milyonlarca yılda tektonik olaylar, deniz seviyesinin değişimleri, birikim ve erezyon sonucu şekillenmiştir. Kapalı dar bir körfez, kısa mesafede girintili ve çıkıntılı bir kıyı ya da liman inşaatı için yetersiz kıyı uzunluğu teknik ve ekonomik olarak sınırlayıcı etmenlerdir. Genellikle kıyı çizgisi geri saha topoğrafyası ile uyumludur. Kıyıya kadar uzanan tepeler burun oluşturmakta güncel sedimanların koylardaki birikim havzaları daha doğrusal kıyı çizgisi oluşturmaktadır. Kıyı çizgisinden beklenen yatırımın geometrisini olumsuz etkilememesi ve gemi navigasyonu için elverişsiz bir engel oluşturmamasıdır.

5.5.7. Alternatif Sahaların Meteorolojik Özellikleri

Alternatif alanların en uzak ikisi (1 ile 5 numaralı sahalardan) arasındaki kuş uçuşu mesafe 5.5 km'dir. Bu nedenle seçilen sahaların tamamında meteorolojik özellikler benzerdir. Kıyı çizgisinin mevcut durumundan kaynaklanan iskele yönleri ile rüzgâr ilişkisi dışında meteorolojik özelliklerin seçilen saha üzerinde belirleyici bir etkisi bulunmamaktadır.

Alternatif sahaların yeri Fethiye ilçesi, Akdeniz Bölgesi iklim kuşağına yer almaktadır. Akdeniz iklim özellikleri, 600 metreye kadar görülmektedir. En sıcak iklim kuşağında yer alan bölgenin yaz ayları sıcak, kurak ve nemli kış ayları ılıman ve yağışlı geçmektedir. Yaz aylarında rüzgârlar Batıdan serin ve nemli esmektedir. Ortalama üç aylık yağışlı bir kış mevsiminden sonra Mart ayı da kısmen yağışlı geçmektedir.

Fethiye'de hakim rüzgâr yönleri, kuzeybatı (*karayel*), kuzey (*yıldız*) dır. Türkiye Kıyıları Rüzgâr ve Derin Deniz Dalga Atlası verilerine göre yıllık KKB ve KB rüzgârları ortalama 19 m/sn hızın üzerine çıkabilmektedir (*Grafik 5.3*).



Yukarıda özetlenen meteorolojik özellikler dikkate alındığında, kruvaziyer limanın faaliyetini engelleyici düzeyde sis, görüşü engelleyecek düzeyde yağış, yanaşma ayrılma manevralarını zorlaştıracak fırtına bulunmamaktadır. Bölge iklim özellikleri (*ılıman ilikimi, gün uzunluğu vb.*) neredeyse 12 ay boyunca kruvaziyer turizmin yapılmasına imkan tanımaktadır. Fethiye Limanı bu elverişli konumunu en mükemmel şekilde değerlendirecektir.

5.5.8. Alternatif Sahaların Jeolojik Özellikleri

Alternatif sahaların jeolojik özellikleri mevcut literatüre ve gözlemsel verilere dayanmaktadır. Çalışma kapsamında jeolojik özelliklerin incelenmesinden amaç mevcut veriler ışığında projenin yapımını teknik olarak imkânsız kılacak bir jeolojik özelliğin varlığının değerlendirilmesidir. Bu nedenle bölgenin genel jeolojisini açıklayan Babadağ formasyonu, Faralya formasyonu, Karaköy formasyonu gibi temel jeolojik özelliklere burada yer verilmemiştir. Söz konusu çalışmalar etüt proje aşamasında ayrıntılı olarak yapılacaktır.

Çalış Plajı'nın kuzey ucundan Karataş Burnu'ndan başlayıp güneye doğru inen kıyı şeridi boyunca kalın güncel sedimentler yer almaktadır. İlk dört alternatifin yer aldığı körfezin doğu kıyısında rastlanan birimler kuzeyden güneye doğru farklılık göstermektedir. Kuzeyde kum ve çakıl boyutu hakimken güneye doğru Fethiye iç körfezde çok yumuşak kil, ince kum – silt, gri silt – yeşil kil, sarı kahve kili silt, yeşil siltli kil gözlenmektedir.

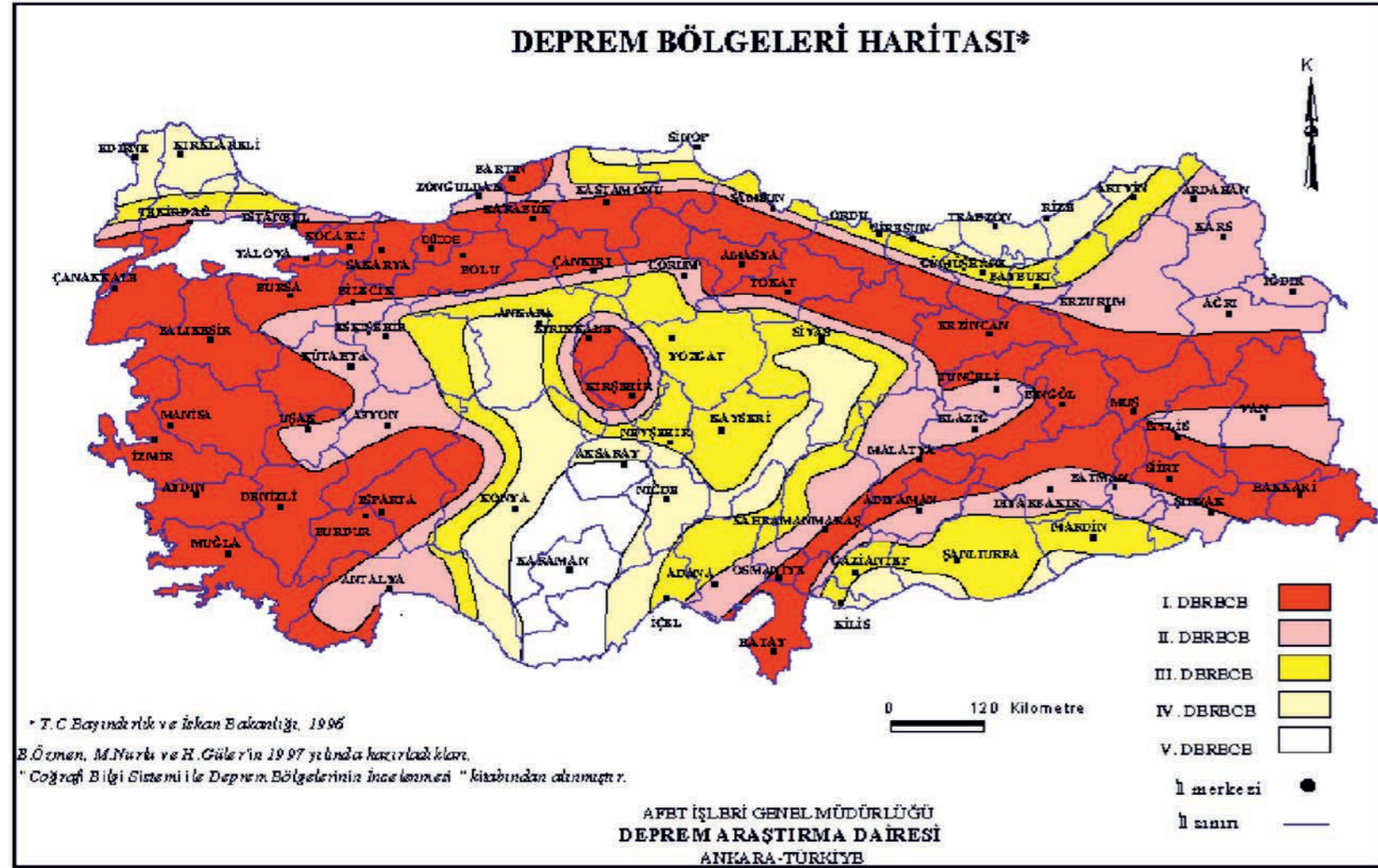
Bölgenin birinci derece deprem bölgesinde bulunması, projenin gerçekleştirileceği sahanın ayrıntılı jeolojik ve jeofiziksel etütlerinin yapılmasını gerektirmektedir. Bina ve iskele projeleri jeolojik ve jeofiziksel etüt sonuçlarına bağlı olarak hazırlanmalıdır.

5.5.9. Alternatif Sahaların Jeofiziksel / Sismolojik Özellikleri

Fethiye ilçesinin de yer aldığı Ege Bölgesi dünyanın en çok deprem olan, en hızlı deformasyona uğrayan ve en çok incelenen yerlerinden biridir. Ege Bölgesi, Anadolu levhasının batıya hareketinin, Ege ve Batı Anadolu' da K-G yönlü bir gerilme ile karşılaşarak bu yönlü bir gerilme (*açılma*) içinde biçim değiştirmektedir.

Ege dalma-batma sistemi ve Arabistan levhasının, Bitlis suture kuşağı boyunca Anadolu'yu kuzey yönünde sıkıştırmasının etkisiyle bölge deprem açısından riskli bir konuma gelmektedir. Ege Bölgesi'nin gerilme (*açılma*) içinde biçim değiştirmesinin en açık verisi, D-B doğrultulu grabenlerdir. Çünkü grabenler, Ege'de jeolojik ve morfolojik en egemen unsurlardır. Grabenleri sınırlayan faylar boyunca tüm bölge çok etkin bir sismik aktiviteye sahiptir ve faylar üzerinde birçok aletsel olarak kaydedilmiş depremler meydana gelmektedir. Ege Bölgesi bir yüksek sismik aktiviteye sahip olmasından dolayı birinci derece deprem bölgesidir (*Şekil 5.5*).

2012 yılının Haziran ayında Fethiye ilçesine yaşanan 6.0 büyüklüğündeki deprem geniş bir alanda hissedilmiştir. Söz konusu deprem, bölgenin depremsellik açısından önemini göstermektedir.



Özetle bölgenin jeofiziksel özellikleri ve sismolojisi, bölgede yıkıcı bir depremin oluşabileceğini göstermektedir. Zemin özellikleri ve bölge jeolojisi göz önüne alındığında deprem şartları altında dolgu alanlarında depremin büyüklüğüne göre yer yer oturmalar oluşabilecektir. İskele ve rıhtımlarda hasar oluşması muhtemeldir. Bununla birlikte Yeni İmar Yasası gereği, Bölgenin 1. derecede deprem bölgesi olması nedeniyle, bölgenin deprem şartları göz önünde bulundurularak projelendirilecek olan hizmet binaları orta ölçekli bir depremden önemli ölçüde etkilenmeyecektir.

Özetle, seçilen tüm alternatifler deprem açısından benzer riskleri taşımaktadır. İlk dört alternatif güncel sedimanların kalın olduğu bölgede bulunmaktadır. Tüm inşaat faaliyetleri bu özellik göz önünde tutularak planlanmalıdır.

5.5.10. Alternatif Sahaların Ulaşım İmkanları

Fethiye ilçesi gelişmiş bir ulaşım altyapısına sahiptir. Fethiye ilçesi D400 kara yolu ile Köyceğiz üzerinden Muğla iline, Finike üzerinden Antalya iline bağlanmıştır (Şekil 5.6). Türkiye'nin en önemli turizm bölgesi olan Antalya'ya 278 km., bağlı olduğu Muğla iline ise 129 km. mesafededir. Bölgenin bir diğer önemli turizm merkezi olan Marmaris ilçesine 131 km. olan ilçeye havayolu ulaşımı 53 km. mesafedeki Dalaman Havaalanı'ndan sağlanmaktadır.

Şekil 5.6. Bölgenin Karayolu Ulaşım Haritası (KGM)



1 Numaralı Saha: Şehir merkezine (*Fethiye Kaymakamlığı'na*) uzaklığı 9 km'dir. Muğla–Antalya Devlet yolu olan D400 karayoluna olan uzaklığı ise 1.3 km'dir. Alternatif sahalar içerisinde şehir merkezine en uzak olan noktadır. Proje alanın yer aldığı sahilde sabit bir yerleşim yeri bulunmamaktadır. En yakın yerleşim yeri yaklaşık 250-300 metre mesafededir. Plajda günlük gelen halka hizmet veren 2 küçük restoran vardır. Sahil genel olarak taşlık ve oldukça bakımsız görünümlüdür.

2 Numaralı Saha: 1 numaralı sahadan yaklaşık 3.5 km. uzaklıktadır. Fethiye iç körfezine dökülen Mut deresinin oluşturduğu deltanın bitiminde yer alan 2 numaralı sahanın 100 metre kuzeyinde sahilten 30 m uzaklıktan itibaren yerleşim yerleri başlamaktadır. Kumsal üzerinde yerleşik konutlar bulunmaktadır. Mut deresinin oluşturduğu dalyanın başlangıç noktasında yer almaktadır. Sahil bandı boyunca otel ve pansiyonlar çoğunluktadır. 2. noktanın şehir merkezine uzaklığı 5.8 km. ve D400 yoluna uzaklığı 3.2 km'dir.

3 Numaralı Saha: Şat Burnu olarak adlandırılan noktadır ve 2 numaralı sahaya uzaklığı yaklaşık 600 metredir. Noktanın şehir merkezine uzaklığı 6.2 km. ve D400 karayoluna uzaklık 4.1 km'dir. Mut Deresi'nin mansabında yer alan 3 numaralı alternatif 10 metre kotundaki Kantar Tepesi'nin güneyinde yer almaktadır. Sahada yer alan kafeterya bölgeye gelenlere hizmet vermektedir. Kafeteryanın arkasından itibaren kuş cenneti olarak adlandırılan ve doğal karakteri korunacak alan mevcuttur. Söz konusu saha eskiden krom madeni yüklemede kullanılan eski bir liman alanıdır.

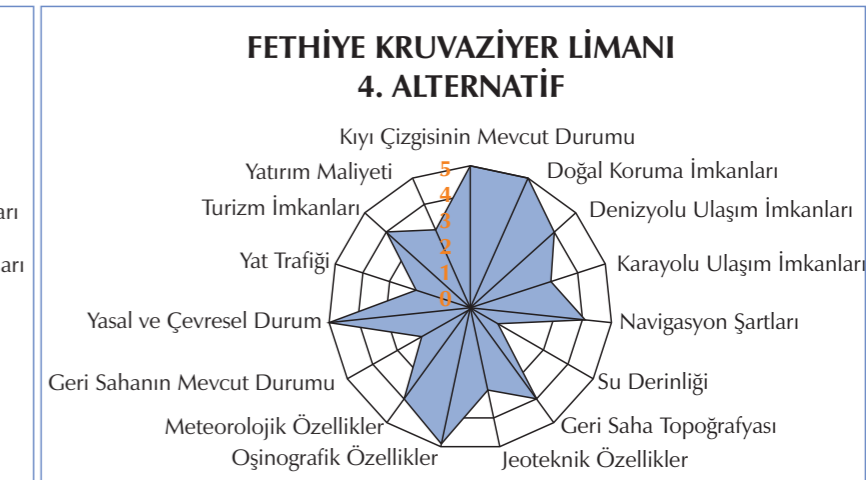
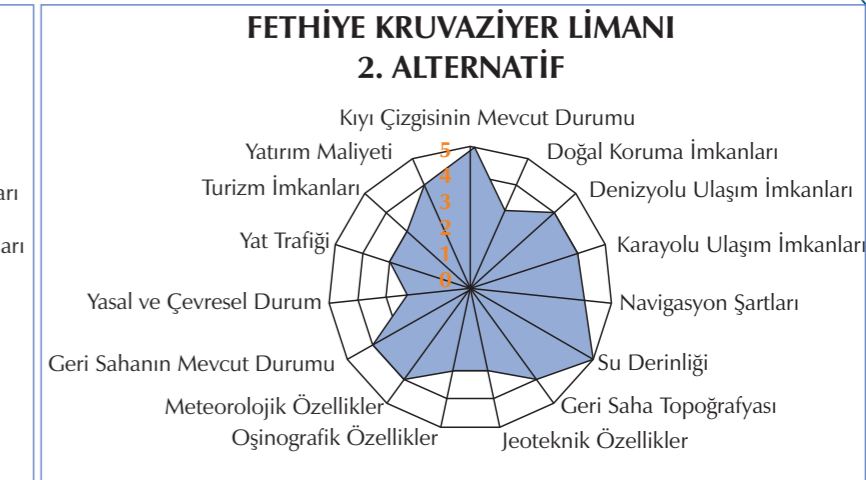
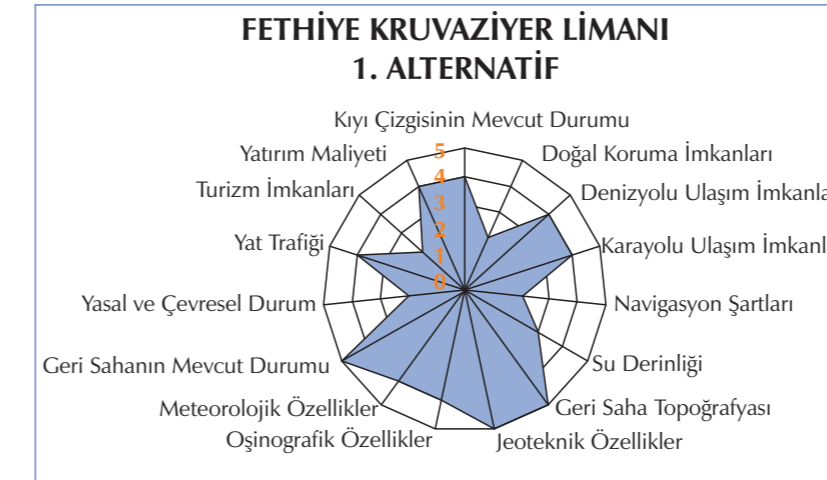
4 Numaralı Saha: Şehir merkezine uzaklığı 2.4 km. ve D400 karayoluna 6.7 m. uzaklıktadır. Bu nokta Karayolları 131. Şube Şefliği'nin önündedir. Şehrin sahil yürüyüş bandı üzerindedir. Karayollarının kıyıya uzaklığı 50 m. civarındadır. Karayollarının etrafında yoğun yapılaşma mevcuttur.

5 Numaralı Saha: Diğer noktalara göre şehir merkezinin karşısında yer almaktadır. Şehir merkezine uzaklığı 3.5 km., D400 karayoluna uzaklığı ise 11 km'dir. İncelenen 1. Alternatif saha ile 5. Alternatif saha arasındaki uzaklık kuş uçuşu 5.5 km'dir. D400 karayoluna ulaşım şehir merkezinden geçerek yapılmaktadır.

Alternatifler şehir trafiği açısından değerlendirildiğinde, 1. alternatifin şehir içi trafiğine etkisi en az olacaktır. En dezavantajlı alternatifler ise 4 ve 5 numaralı alternatiflerdir.

5.5.11. Alternatif Sahaların Karşılaştırılması

Alternatif sahalar mevcut bilgiler ışığında toplam 15 farklı kriter açısından değerlendirilmiştir (*Kıyı Çizgisinin Mevcut Durumu, Doğal Korunma İmkanları, Denizyolu Ulaşım İmkanları, Karayolu Ulaşım İmkanları, Navigasyon Şartları, Su Derinliği, Geri Saha Topoğrafyası, Jeoteknik Özellikler, Oşinografik Özellikler, Meteorolojik Özellikler, Geri Sahanın Mevcut Durumu, Yasal ve Çevresel Durum, Yat Trafiği, Turizm İmkanları, Yatırım Maliyeti*). Değerlendirme sonuçları grafik olarak düzenlenmiştir (*Grafik 5.4*).



5 mükemmel
4 çok iyi
3 iyi
2 orta
1 kötü
0 çok kötü

6.BÖLÜM

PROJE & FİNANS



İÇERİK

- 6.1. Genel Kabuller
- 6.2. Yatırımlar
- 6.3. Yatırım Planı ve İş Takvimi
- 6.4. Projenin Mali ve Ekonomik Analizi
 - 6.4.1.Giderlerin Analizi
 - 6.4.2.Gelirlerin Analizi
- 6.5. Finansal Analizler



PROJE & FİNANS

6.1. Genel Kabuller

Fethiye Kruvaziyer Limanı inşaatı toplam yatırım maliyetinin hesaplanmasında yapılacak imalatın türüne göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Birim Fiyatları ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, AYGM Birim Fiyatları esas alınmıştır.

Türkiye limanlarının liman tarifesi Amerikan doları üzerindedir. Dolayısı ile limanların bütçesi de genel olarak Amerikan Doları olarak hazırlanmaktadır. Son aylardaki döviz kurlarındaki dalgalanmaların etkisini azaltmak amacı ile bu çalışma da Amerikan Doları üzerinden hazırlanmıştır. Ancak önemli tüm değerlerin Türk Lirası karşılıkları da verilmiştir. Bina inşaatlarının türüne göre m² maliyeti 120 ila 640 Dolar arasında değişmektedir.

Çalışmada döviz kuru olarak
1 Dolar = 2.1 TL alınmıştır.

Çalışma kapsamında beş değişik proje sahası önerilmiştir. Önerilen yerlerin dolgu, tarama miktarları farklıdır. Benzer şekilde yapılacak iskele genişlik ve uzunlukları benzer olmakla birlikte zemin özelliklerinden kaynaklanan iskele yatırım maliyetleri birbirinden farklıdır. Her bir proje sahasının kesin yatırım maliyetleri ancak bölgede ayrıntılı bir arazi çalışması yapılması, söz konusu çalışmalardan elde edilecek veriler ışığında hazırlanacak projeler ve en kesitlerine dayanan bir metraj ve keşfin çıkması ile mümkün olacaktır. Dolayısı ile burada hesaplanan yatırım maliyetleri tip proje üzerinden ortalama değerler alınarak (2 numaralı alternatif için) hesaplanmıştır.

Projenin gerçekleştirilebilmesi için kısa vadede ilgili kamu kurumların desteği sağlanmalıdır. Altyapı yatırımının tamamının veya bir bölümünün genel bütçeden karşılanması projenin gerçekleştirilmesine büyük fayda sağlayacaktır. Bu amaca yönelik gerekli girişimlerin yerel yönetim tarafından yapılması daha etkili olacaktır.

Orta vadede projeye olan kamuoyu desteğinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Zira kruvaziyer liman projesi uzun soluklu bir projedir. Kamuoyunun projeye olan yüksek beklentileri kısa sürede karşılanmaz ise destek azalabilecektir. Orta vadede gerçekleştirilmesi gereken diğer önemli çalışma seçilen sahaların alternatifli olarak çevresel etkilerinin değerlendirilmesi ve en uygun saha için imar planı çalışmalarının başlatılmasıdır. İmar planı çalışmaları ile birlikte Fethiye kruvaziyer limanın tanıtım faaliyetlerinin başlatılması faydalı olacaktır.

Uzun vadede limanın inşaatı ve işletilmesi ile birlikte tüm çevresel ve sosyal etkilerinin izlenmesi, oluşturulacak bir turizm stratejisi kapsamında sürdürülebilir bir gelişmenin sağlanması gereklidir.

6.2. Yatırımlar

Fethiye Kruvaziyer Limanı toplam yatırım tutarı (45,656,770.- Türk Lirası) 21,741,319.- Amerikan Doları'dır. Toplam yatırım tutarı içerisinde en yüksek gider kalemi 7 milyon dolar ile römorkör yatırımı tutmaktadır. Diğer bir önemli yatırım deniz yapılarıdır.

(10,645,543.- Türk Lirası) 5,256,746.- Amerikan doları olan rıhtım ve iskele inşaatlarını (5,844,720.- Türk Lirası) 2,783,200.- Amerikan doları ile bina inşaatları takip etmektedir.

Çalışma kapsamında beş değişik alternatif saha incelenmiştir. İncelenen sahalar içinde maliyet kalemlerinde en büyük değişiklik tarama hacimlerinin farklı olmasından kaynaklanmaktadır. En düşük tarama maliyeti 172,125.- dolar ile 5 numaralı alternatifken en yüksek tarama maliyeti 14,949,450.- dolar ile 4 numaralı alternatif sahaya aittir. Su derinliklerine bağlı olarak değişen bir diğer yatırım kalemi de dolgu maliyetleridir. En düşük dolgu maliyeti 634,649.- dolar ile 4 numaralı alternatif sahaya aitken en yüksek dolgu maliyeti 751,181.- Amerikan Doları ile 5 numaralı alternatif sahaya aittir.

4 numaralı alternatif sahadaki tarama maliyetini düşürmek amacı ile 10 metre genişliğinde 270 metre uzunluğunda bir bağlantı yolu yapılması mümkündür. Bu durumda bağlantı yolunun maliyeti dahil edildikten sonra toplam tarama hacminde 3.6 milyon dolarlık bir azalmam mümkün olacaktır.

Genel Yatırım Giderleri (Kuruluş ve Örgütlenme Giderleri)

Toplam (1,701,000.- Türk Lirası) 810,000.- ABD Doları olarak hesaplanan genel yatırım giderlerinin detayı Tablo 6.1. de verilmiştir.

Tablo 6.1. Genel Yatırım Giderleri

Yapılan İş	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Ön Fizibilite, Ön Proje, Teknik Danışmanlık	50,000	105,000
Kara ve Deniz Etütleri	60,000	126,000
İmar Planı Çalışmaları, ÇED Çalışması	80,000	168,000
Fizibilite Çalışması	20,000	42,000
Uygulama Projesi Çalışmaları	500,000	1,050,000
Muhtelif Giderler (İzin, Ruhsat, Harç, Haberleşme, Seyahat, vb)	100,000	210,000
Toplam	810,000	1,701,000

Kuruluş ve örgütlenme giderleri içerisinde en büyük gider uygulama projelerinin hazırlanmasıdır.

Genel İnşaat İşleri Giderleri

Toplam (20,862,070.- Türk Lirası) 9,934,319.- Dolar olarak hesaplanan genel inşaat saha düzenleme giderlerinin detayı Tablo 6.2. de verilmiştir. Genel inşaat işleri giderleri içinde en önemli bedel (12,851,256.- Türk Lirası) 4,462,242.- ABD Doları ile rıhtım imalatlarıdır. Söz konusu bedeli (6,026,400.- Türk Lirası) 2,092,500.- ABD Doları ile yüzer dalgakıranlar takip etmektedir.

Tablo 6.2. Genel İnşaat İşleri Giderleri

Yapılan İş	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Mobilizasyon ve Şantiye Kurulumu	100,000	210,000
Tarama (-10 m)	309,825	650,633
İskele İnşaatı	5,069,306	10,645,543
Rıhtım (- 4 m'lik) İnşaatı	187,440	393,624
Dolgu ve Dolgu Üzeri Kaplama	722,048	1,516,301
Altyapı (Elektrik, Su vb)	162,500	341,250
Binalar	2,783,200	5,844,720
Muhtelif İşler	600,000	1,260,000
Toplam	9,934,319	20,862,070

Kruvaziyer Limanı Bina İnşaat İşleri

Deniz Turizmi Yönetmeliğine göre “B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı” olarak planlanmış olan Fethiye Kruvaziyer Limanı bina inşaatları 2. Yatırım yılı içinde başlayıp tamamlanacaktır. Kruvaziyer gemilerinde sıklık ön plandadır. Son derece lüks olan yeni nesil kruvaziyer gemilerinden inen yolcuların aynı izlenimi karaya ayak bastıkları ilk nokta olan liman ve limanın terminal binasında da görmeleri gerekmektedir. Bu nedenle kruvaziyer limanların mimari özelliklerine özen gösterilmelidir.

Bina inşaatların toplam yatırım bedeli (5,844,720.- Türk Lirası) 2,783,200.- Dolar'dır. Bina Yatırımları içinde en yüksek bedele sahip olan idari birimlerin ve kamu otoritelerinin de yer aldığı terminal binasıdır. Söz konusu Yatırımın bedeli (3,6965,000.- Türk Lirası) 1,760,000.- Dolardır. İkinci sırada en yüksek yatırım bedeline sahip bina restoran inşaatıdır (Tablo 6.3).

Tablo 6.3. Kruvaziyer Limanı Bina İnşaat Maliyetleri

Yapılan İş	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Terminal Binası	1,760,000	3,696,000
Restoran	288,000	604,800
Kafe	288,000	604,800
Sosyal Tesis	192,000	403,200
Su Deposu	34,000	71,400
Giriş Kontrol Yapısı	64,000	134,400
Jeneratör Binası	3,600	7,560
Trafo Binası	3,600	7,560
Tefriş	150,000	315,000
Toplam	2,783,200	5,844,720

Temel Altyapı İşleri, Peyzaj ve Çevre Düzenleme

Kruvaziyer limanı temel altyapı işleri toplam 560,000.- Dolar (1,176,000.- Türk Lirası) olarak hesaplanmıştır. Kruvaziyer limanı temel altyapı işleri giderlerinin detayları Tablo 6.4.'de verilmiştir.

Tablo 6.4. Kruvaziyer Limanı Temel Altyapı İşleri

Yapılan İş	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Su, Elektrik ve Yangın Altyapısı	225,000	472,500
Sintine ve Atık Su Ünitesi	55,000	115,500
Nato Tipi İhata	120,000	252,000
Su Arıtma Tesisi Su Deposu Alt Yapısı	20,000	42,000
Yakıt İstasyonu Pompa Tesisi Alt Yapısı	35,000	73,500
Çevre Düzenleme	50,000	105,000
Kapalı Alanlar Elektrik Yapısı	55,000	115,500
Toplam	560,000	1,176,000

Kruvaziyer limanı temel alt yapı işlerinde en önemli maliyet kalemi 225,000.- Dolar (472,500.- Türk Lirası) ile su, elektrik ve yangın altyapısı işidir. Diğer önemli gider ise 120,000.- Dolar (252,000.- Türk Lirası) ile istinat duvarı (güvenlik çiti) oluşturmaktadır.

Yerli ve İthal Ekipman

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın hizmetlerini etkin ve verimli sunabilmesi için yapılması gereken ekipman Yatırımı (21,917,700.- Türk Lirası) 10,437,000.- Dolar olup detayları Tablo 6.5'de verilmiştir. Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın modern bir liman olarak hizmet görmesi için gerekli tüm ekipmanlar yatırım planında mevcuttur. Ancak, yatırım maliyetlerinin daha fazla yükseltilmemesi açısından, büyük modern kruvaziyer limanlarında sıkça görülen ve üst güvertelerden yolcuların inmesi-binmesine olanak sağlayan körük sistemlerine toplam yatırım hesaplamalarında yer verilmemiştir.

Tablo 6.5. Yerli ve İthal Ekipman Yatırım Maliyeti

Ekipmanın Cinsi	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)	Ekipmanın Cinsi	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Römorkör	4,000,000	8,400,000	Limana İşletim Yazılımı ve Donanımı	300,000	630,000
Römorkör	3,000,000	6,300,000	Trafo (1000 kVA)	180,000	378,000
Kılavuz Botu	400,000	840,000	Jeneratör	76,000	159,600
Palamar Botu	300,000	630,000	Elektronik Kantar (80 Ton)	15,000	31,500
Tanker	65,000	136,500	CCTV Sistemi	150,000	315,000
Kamyonet	40,000	84,000	Telsiz Rölesi	96,000	201,600
Minibüs	30,000	63,000	GS+Radar Meteo	50,000	105,000
Binek Oto	75,000	157,500	Bilgisayar Network	60,000	126,000
			Sintine Artıma	1,600,000	3,360,000
			Toplam	10,437,000	21,917,700

31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Limanlar Yönetmeliği” uyarınca Fethiye Kruvaziyer Limanı yanaşma ve ayrılma manevralarında kullanılmak üzere 2 adet römorkör almak zorundadır. En yüksek yatırım bedelini de römorkörler tutmaktadır. Ekipman yatırımları toplam yatırım tutarının neredeyse yarısını oluşturmaktadır. Gündemde olan liman yönetmeliğinin revize edilmesi durumunda yatırımın finansal özellikleri önemli ölçüde pozitif yönde değişecektir.

Tablo 6.6. Yatırım Giderleri

İşin Cinsi	Bedeli (Dolar)	Bedeli (TL)
Genel Yatırım Giderleri	810,000	1,701,000
Mobilizasyon ve Şantiye Kurulumu	100,000	210,000
Tarama ve Dolgu İşleri	1,031,873	2,166,933
Rıhtım ve İskele İnşaatı	5,256,746	11,039,167
Üst Yapı Tesisleri	2,783,200	5,844,720
Temel Altyapı İşleri	560,000	1,176,000
Muhtelif İşler	762,500	1,601,250
Ekipman Yatırımı (Römorkör vb.)	10,437,000	21,917,700
Toplam	21,741,319	45,656,770

6.3. Yatırım Planı ve İş takvimi

Fethiye Kruvaziyer Limanı inşaatı temel olarak iki bölümden oluşmaktadır. İlki etüt, plan, proje ile yasal izin ve onayların alınmasını kapsamaktadır. İkinci bölüm ise Kruvaziyer limanın Akdeniz'deki Kruvaziyer trafiğinden pay alabilecek, komşu ülkelerdeki Kruvaziyer limanları ile rekabet edebilecek alt yapı ve üst yapı tesislerinin yapılmasıdır.

Projenin izin onay süreci dahil (ihale süreci hariç) iki yılda tamamlanması planlanmıştır. Projenin ilk altı ayı imar planı çalışmaları, kara ve deniz etütleri, uygulama projelerinin hazırlanması ve onaylanması ile fizibilite çalışması için ayrılmıştır. Fethiye Kruvaziyer Limanı Projesi'nin önemli aşamalarından biri çevresel etki değerlendirme çalışmasıdır. Söz konusu çalışma değişik alternatif yerler karşılaştırılarak yapılmalıdır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı yatırım planı hazırlanırken her bir faaliyetin sıraları ve süreleri atıl zamanlar yaratmamak için detaylı olarak planlanmıştır. Söz konusu iş planına muhtemel gecikmeler ilave edilmiştir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı yatırım takviminde en uzun süreyi 8 ay ile dolgu ve rıhtım inşaatları tutmaktadır. Rıhtım inşaatlarını 7 ay ile dalgakıran inşaatı takip etmektedir (Tablo 6.7).

Tablo 6.7. Fethiye Kruvaziyer Limanı Termin Planı

Çalışma / Proje Takvimi (Ay)	AY	1-3	4-6	7-9	10-12	13-15	16-18	19-21	22-24
Teknik ve Finansal Danışmanlık	6	1	6						
Kara, Deniz Etütleri ile Müh. Proj.	4	1	4						
İmar Planı Çalışmaları, ÇED	6	1	6						
Uygulama Projeleri	4	3	6						
Fizibilite Çalışması	3		4-6						
İzin, Ruhsat, ve Muhtelif İşler	6	1	6						
Mobilizasyon ve Şantiye Kurulumu	1			7					
Geri Saha Dolgu İşleri	6			8	12				
Tarama İşleri	6			7	12				
İskele İnşaatı	10			7			16		
Rıhtımlar	6			8		13			
Su, Elektrik ve Yangın Altyapısı	2					14-15			
Sintine, Katı ve Sıvı Atık Üniteleri	3					15	17		
İstinat Duvarı Güvenlik (Tel) Çit	4		6	8			17-18		
Otopark	2								22-23
Su Arıtma Tesisi Su Deposu	2						18	20	
Çevre Düzenleme	2								23-24
Saha Beton Kaplama	4					13	16		
Kapalı Alanlar Elektrik Yapısı	3						16-18		
İşletme ve Yönetim Binası	6					15		20	
Lokanta ve Kafeterya	5						16	21	
Sosyal Tesisler / Kafeterya	6						17		22
Nizamiye Kontrol	2								22

6.4. Projenin Mali ve Ekonomik Analizi

Fethiye Kruvaziyer Limanı fizibilite çalışmasında, işletme gelirleri ve giderlerinin hesaplanmasında Ege ve Akdeniz Bölgeleri'nde mevcut kruvaziyer gemi trafiği ve yolcu sayısı, limanlardaki fiili gerçekleşme oranları, bölgenin günümüzdeki durumu ve gelecekteki muhtemel gelişmeleri ile bölgeye hizmet veren limanların tarifeleri dikkate alınmıştır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık çalışma süresi (sezon uzunluğu) 10 ay alınmıştır. Bu süre içerisinde oşinografik ve meteorolojik koşullar gibi çalışılmayan günlerin toplam sayısı 15 gün olarak alınmıştır. Gelirlerin hesaplanmasında, gemilere verilen hizmet oranı (su ve yakıt satışı, katı ve sıvı atıkların alınması vb) %10 alınmıştır.

Fizibilite gelir / gider hesaplamalarında 2024 ve 2034 yıllarındaki yolcu projeksiyonu esas alınmıştır. Söz konusu kapasiteye yıllar itibarı ile tedrici bir geçiş olacağı tahminlenmiştir. Limanın işletmeye açıldığı ilk üç yıl bölgeden alacağı payın düşük olması 4 yılda talep tahmininde verilen değerlere ulaşacağı ön görülmüştür (Tablo 6.8).

Tablo 6.8. Yıllar İtibarı ile Fizibiliteye Esas Gemi ve Yolcu Sayıları

Yıllar	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Yolcu Sayısı	55,056	147,822	254,011	341,000	366,224	393,314
Gemi Adedi	31	82	141	189	203	219
Yıllar	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Yolcu Sayısı	422,407	453,653	487,209	521,723	562,117	605,636
Gemi Adedi	235	252	271	290	312	336
Yıllar	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Yolcu Sayısı	652,530	703,052	757,486	757,486	757,486	757,486
Gemi Adedi	363	391	421	421	421	421

Çalışmada kabul edilen gemi ve yolcu sayılarına ulaşabilmek liman işletmecisinin başarısına bağlıdır. Bu nedenle Fethiye Kruvaziyer Limanı, inşaat süresince yoğun tanıtım ve pazarlama faaliyeti sürdürmelidir.

Proje finansmanının özel sektör tarafından karşılanması ön görülmüştür. Bu nedenle projenin doğrudan yatırım maliyeti olarak devlet bütçesi üzerinde etkisi olmayacaktır.

Ekonomik Analiz

Projenin sadece yatırımcısı ve işletmecisi açısından değil bütün ekonomik etkileri ile incelenmesi projenin ekonomik analizini oluşturmaktadır. Ekonomik analizin amacı, projenin ekonomik fizibilitesinin bölge ve ülke ekonomisi açısından değerlendirilmesidir. Böylece doğrudan kruvaziyer limanı ile iş ortağı olmayan ancak kruvaziyer limanın faaliyetlerinden etkilenen birçok sektörün değerlendirilmesi gerekmektedir.

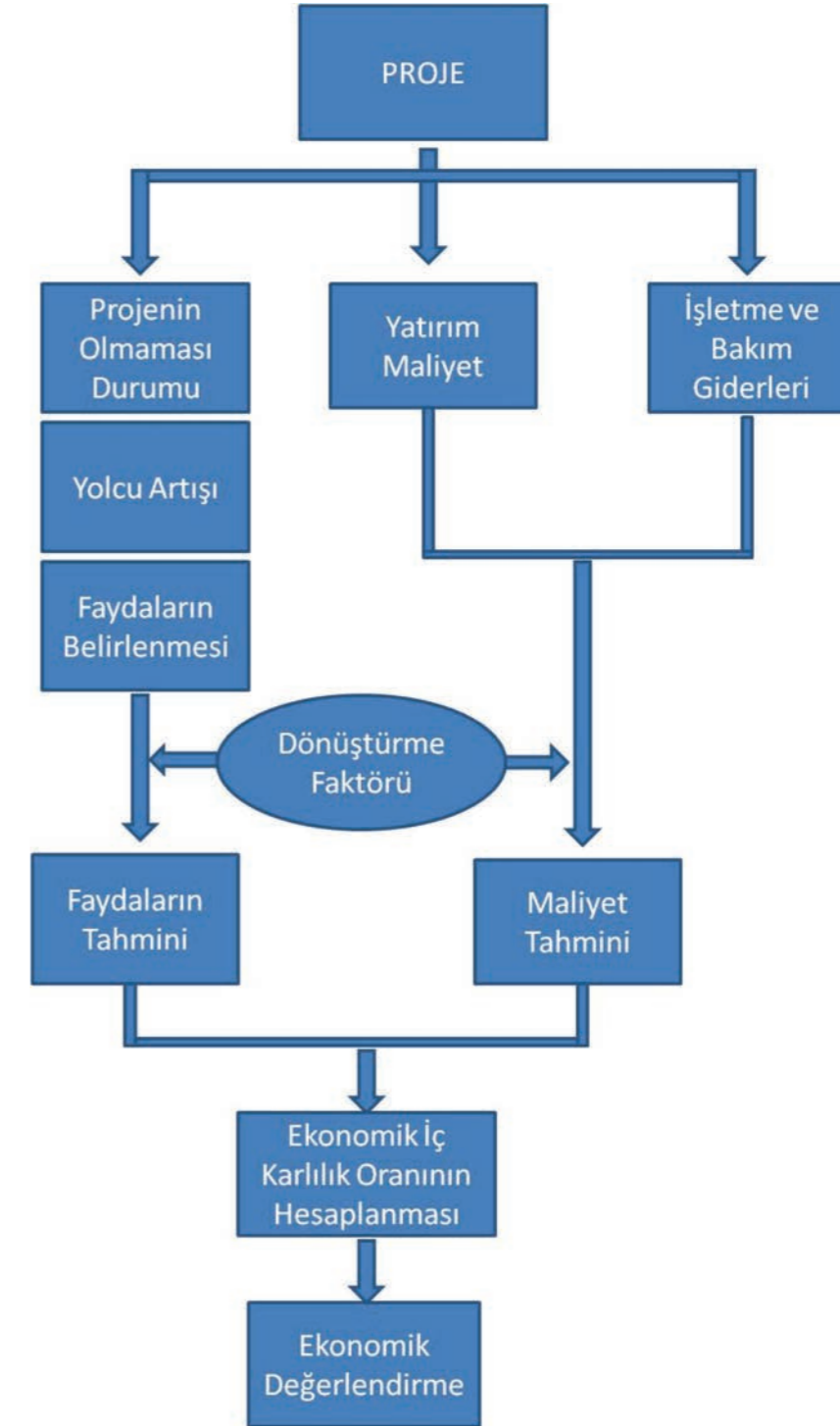
Fethiye ve yakın çevresinde yerleşik esnaf kruvaziyer limanı sayesinde ilave gelir elde edecektir. Fethiye genel olarak tarıma ve turizme dayalı bir ekonomiye sahiptir. Proje sayesinde bölge köylerindeki ürünler daha kolay değerlendirilebilecektir. Balıkçılık gelişecektir. Kruvaziyer turizm aynı zamanda bölge tanıtımına katkı sağlayacak, turist sayısının artmasını ve turizm gelirlerinin yükselmesini sağlayacaktır. Ancak, söz konusu katkıların ekonomik olarak ölçülebilmesi akademik bir çalışma gerektirmektedir.

Ekonomik analizdeki tüm fayda ve maliyetler ekonomik fiyatlandırmalar kullanılarak değerlendirilmektedir. Yatırım proje fizibilitelerinin değerlendirilmesinde birçok yöntem mevcuttur. Bu çalışmada projenin fizibilitesinin değerlendirilmesinde Ekonomik İç Karlılık Oranı (EIRR) kullanılmıştır. Ekonomik değerlendirmenin aşamaları Şekil 6.1' de verilmiştir.

$$\sum_{i=1}^n \frac{Bi - Ci}{(1 + r)^{i-1}} = 0$$

Formülde; n: projenin ömrü, Bi: i. yıldaki fayda, Ci: i. yıldaki maliyet ve r: indirmeme oranıdır.

Şekil 6.1. Ekonomik Analizin Akış Şeması.





Ekonomik İç Karlılık İndirgeme Oranı projenin ekonomik ömrü süresince elde edilen fayda ve maliyetlerin eşitlendiği orandır ve aşağıdaki formül ile hesaplanmaktadır. Ekonomik analiz sonuçları Tablo 6.9'da özetlenmiştir.

Kruvaziyer liman sektöründe bu güne kadar yapılmış kapsamlı bir sosyo-ekonomik katkı araştırması bulunmamaktadır. Kruvaziyer limanlarının bölgesel ekonomiye olan etkilerinin doğrudan ölçülebilmesi bazı kabulleri gerektirmektedir. Zira kruvaziyer gemileri ile bölgeye gelen konukların harcama alışkanlıkları ve yaptıkları harcamaların sektörel dağılımının saptanabilmesi ancak kapsamlı bir araştırma ile bulunabilmektedir. Projenin ekonomik katkısı bu çalışmada kruvaziyer gemi ile gelen turistlerin mevcut limanlarda yaptıkları harcamalar üzerinden hesaplanmaya çalışılmıştır.

Projenin Ekonomik Ömrü

Projenin ekonomik ömrü inşaat ve ekipman tedariki dahil 36 yıl olarak kabul edilmiştir.

Referans Yıl

Fayda maliyet hesaplamalarının başlangıç yılı 2015 olarak alınmıştır.

Projenin Gerçekleşme ve Gerçekleşmeme Senaryoları

Bir bölgedeki talep ancak arzın artışına bağlı olarak gelişir. Kısaca kruvaziyer limanı olmayan bir yerde kruvaziyer turizmi, yat limanı olmayan bir yerde yat turizmi gelişmez. Kruvaziyer turizmin gelişmesi liman kapasitesi ile sınırlıdır. Liman kapasitesinin üzerinde bir yolcu trafiğinin bölgede bulunması mümkün değildir.

Projenin gerçekleşme senaryosunda öngörülen tüm yatırımların gerçekleştiği ve yapılan yatırımlara bağlı olarak bölgede kruvaziyer turizm gelirlerinde artış olmasıdır. Projenin gerçekleşmeme senaryosu ise bölgedeki turizm gelirlerinin konaklama tesisleri ile sınırlı kaldığı ve gelişmenin mevcut turizm tesislerinin kapasitesinin arışı oranında gerçekleştiği varsayımına dayanmaktadır.

1. Ekonomik Maliyetler

Projenin ekonomik maliyetleri sosyal maliyetler dışında projenin yatırım bedeli ile sınırlı kalmaktadır. Ege Bölgesi'ndeki kruvaziyer turizm kapasitesinin artırılmasını amaçlayan proje genel kapsamı ile bir inşaat projesidir. YİD modeli ile gerçekleştirilebilecek projede devletin bütçe imkânları kullanılmayacaktır. Bu özelliği ile toplam yatırım tutarı olan (45,656,770.- Türk Lirası) 21,741,319.- Amerikan Doları'nın devlet bütçesine ekonomik bir maliyeti yoktur.

2. Ekonomik Faydalar

Projenin Faydaları

Fethiye Kruvaziyer Limanı yatırımının oluşturacağı faydalar temel başlıklar altında aşağıda özetlenmiştir:

A- Doğrudan veya dolaylı istihdamı arttırması

Fethiye İlçesi tarım ve turizm ağırlıklı bir ekonomiye sahiptir. Bölgede turizm mevsimsel özellik göstermektedir. Bölgedeki yat limanları sayesinde deniz turizmi gelişme olanağı bulmuştur. Günlük tur tekneleri ve mavi yolculuk bölgenin önemli gelir getiren deniz turizmi etkinliklerindedir. Ancak ilçenin en önemli sorunu hala işsizliktir. Turizm ise önemli bir istihdam kaynağıdır. Turizm

min bir alt dalı olan deniz turizmi ve kruvaziyer turizmi önemli bir istihdam alanıdır. Kruvaziyer limanında doğrudan çalışanlar dışında liman faaliyetleri nedeniyle oluşturduğu iş ortamının sağladığı istihdam da söz konusudur. Dolaylı sosyo-ekonomik etkiler olarak tanımlanan bu ikincil etkiler limanın doğrudan etkilerinin çok üzerindedir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nda bordrolu toplam 34 kişi çalışacaktır. Kruvaziyer limanı içinde yer alan fakat ve kiraya verilecek olan restoran, kafeterya, alışveriş ünitelerinde çalışacak personel sayısı 101 kişi olup toplam doğrudan istihdam 135 kişidir. Söz konusu sayı içerisinde kamu otoritelerinde istihdam edilen personel (*gümrük muhafaza, deniz polisi vb.*) dahil edilmemiştir.

Limanda istihdam edilecek mavi ve beyaz yakalı personele (*doğrudan istihdam*) verilen maaşların toplam tutarı tüm özlük hakları ve ikramiyeler ile birlikte 1,027,200 Türk Lirası'nı bulacaktır. Liman tesislerinde çalışacak (*mağaza, kafe, restoran vb*) yönetici ve ara yöneticilerin (*toplam 23 kişi*) maaş ödemeleri 588 bin Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Tesislerde çalışacak diğer personel (*78 kişi*) maaş ödemeleri 1.9 milyon Amerikan Dolarıdır. Toplam liman tesislerinde çalışan personelin maaşı yıllık 2,506,800.- Amerikan Doları'na karşılık gelmektedir. Personel maaşlarından elde edilen vergi bedeli 877,000 Dolar olarak hesaplanmıştır.

Bunlar dışında doğrudan limanda çalışmayan ancak Fethiye içindeki esnafın büyük bir bölümünün artan iş hacmine bağlı olarak çalıştıracağı personel sayısının artması beklenmektedir. Dolaylı ve uyarılmış istihdamın yaratacağı ekonomik büyüklüğün belirlenmesi bu aşamada mümkün olmamıştır.

B- Kruvaziyer liman hizmetlerinden kazanılan döviz

Fethiye Kruvaziyer Limanı'na yatırım yapılması durumunda oluşan iş hacmine bağlı olarak gerçekleşecek gemi ve yolculardan sağlanacak döviz kazancı 2024 yılı için 6.8 milyon ABD Doları olacaktır. Liman ekonomik büyüklüğü ile turizm gelirleri içerisinde Ege Bölgesi'nin en önemli döviz gelirini sağlayacaktır.

C- Devlet Bütçesine Olan Doğrudan Ekonomik Katkısı

Fethiye Kruvaziyer Limanı hizmete girmesi ile elde ettiği gelir üzerinden devlete vergi ödemeye başlayacaktır. Söz konusu vergilerin toplamı 25 yıl için 3.4 milyon Amerikan Doları'nı bulacaktır. Söz konusu vergi geliri doğrudan devlet bütçesine katkı olacaktır. 25 yıl için kruvaziyer limanından kazanılacak olan tüm gelirler ve vergiler kruvaziyer limanının toplam yatırım tutarını aşacaktır. Kazanılacak verginin yanı sıra sözleşme sonunda kruvaziyer limanı tesisi tekrar devlete geçecektir.

Kıyı kenar çizgisi devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Gerçekleştirilecek dolgu karşılığında dolgu alanları üzerinden devlete dolgu kira bedeli ödenmektedir. Devlet bütçesine doğrudan katkı sağlayacak bu ödemenin 25 yıllık toplam bedeli 478 bin Amerikan Doları'dır.

D- Ege Bölgesi ve ülke ekonomisini tanıtılması

Fethiye bölgesi mevcut turizm potansiyelinin çok azını kullanabilen bir ilçedir. Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın hizmete girmesi ile bölge daha fazla adından bahsettirecektir. Yazılı ve görsel basında daha geniş yer bulacaktır. Bu sayede sadece kruvaziyer turistler değil bölgeyi tanımak ve görmek isteyenlerin de sayısı artacaktır.

E- İş fırsatlarının ve kalifiye eleman sayısının artması

Deniz turizmi yetişmiş insan gücü ihtiyacı fazla olan sektörlerden birisidir. Kruvaziyer limanının yapılması bölgede turizm sektöründe çalışmak isteyen personelin kendini geliştirmesini sağlayacaktır. Yabancı dil, bilgisayar, halkla ilişkiler gibi geniş bir yelpazede çalışanlar kendilerini geliştirme konusunda daha istekli olacaklardır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı sayesinde bölgedeki birçok genç, turizm sektörü ile tanışacak ve bu sektör içinde kendini geliştirecektir.

F- Yatırımın çarpan etkisi

Çarpan etkisinin; 1 birimlik yatırım harcamasının GSYH üzerinde yarattığı zincirleme etkisi oluşundan yola çıkarak ve marjinal tüketim eğiliminin % 80 olduğu varsayımıyla basitçe $C = 1/1 - MTE$ formülü uygulandığında çarpan 5 çıkmaktadır. 5 kat bir etki doğurmaktadır. İlgili sektör ve uyarılmış yatırım harcamaları hariç GSYH üzerinde yaratılan etki yaklaşık 110 milyon ABD dolarını bulmaktadır. Kruvaziyer liman faaliyetleri gereği etki alanlarında ekonomik ve sosyal hayatın canlı kalmasını sağlamaktadır. Kruvaziyer turizm ticareti geliştiren önemli bir unsurdur. Kruvaziyer limanları, limanın etkinlik alanında bulunan sanayi ve ticaret tesislerinin gelişmesinde önemli bir rol üstlenmektedir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı sayesinde bölgeye gelen turistlerin bölge esnafından yaptığı alışveriş ile önemli bir ekonomik canlanma gelecektir.

3. Ekonomik Fayda-Maliyet Analizi

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın sağladığı fayda doğrudan ve dolaylı fayda olarak iki grupta değerlendirilebilir. Doğrudan fayda, kruvaziyer limanın faaliyetleri sonucu elde edilen gelirlerdir. Dolaylı faydayı ise hesaplamak belli kabullerin yapılmasını gerektirmektedir. Zira yatırım sonucu liman sayesinde iş yapan firmaların elde ettikleri avantaj ancak belli kabuller ile hesaplanabilmektedir. Bir diğer dolaylı fayda da kruvaziyer liman yatırımı sonucu turizm faaliyetlerindeki artışın nasıl bedellendirileceğidir. Turizm içinde yatırım sonucu elde edilen faydanın belirlenmesi ancak belli kabullerin yapılmasına bağlıdır.

Ekonomik fayda maliyet analizinde kruvaziyer limanın sağlayacağı fayda da limanın gelirleri ve turizmden elde edilen kârdır. Turizmden elde edilen kâr, limandaki yatırım sonucu kruvaziyer limanı tesisleri (*kafeterya, restoran vb*) ve bölgedeki diğer farklı boyuttaki iş yerinin elde edeceği gelir üzerinden hesaplanmıştır. Kruvaziyer limanı ticari alanları kiraya verecektir. Faaliyet alanlarında değişiklik göstermesine rağmen bir firmanın cirosu ile ödeyebileceği kira arasında bir oran vardır. Ekonomik analizlerde toplam cironun %20'sinin kira olarak ödendiği ve toplam cironun %65'inin işletme kârı olduğu kabul edilmiştir. Ayrıca kruvaziyer yolcularının ortalama 50 Dolarlık bir harcama yaptığı kabul edilmiştir. Bu tahmin değerleri üzerinden hesaplanan ekonomik katkı ile limanın gelirleri ekonomik analizlerde kullanılmıştır. Fayda maliyet analizinde maliyet olarak sadece limana yapılan yatırım dikkate alınmıştır.

Ekonomik fayda maliyet analizinde NBD hesaplamalarında indirgeme oranı hazine bono faizleri ile uzun dönemli enflasyon beklentilerinin ortalaması (%6.9) alınmıştır. 20 yıl üzerinden gerçekleştirilen analizlerde projenin ekonomik iç karlılık oranı %28, net bu günkü değeri ise + 85,851,292.- Amerikan Doları bulunmuştur (Tablo 6.9).

Tablo 6.9. İndirgenmiş Ekonomik Nakit Akım Tablosu (x 1,000 Amerikan Doları).

	1	2	3	4	5	6
Yıllar	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bakiye	-7,037,768	-8,015,148	-10,812,964	3,877,431	7,171,309	8,806,014
İnd. Oranı	1.00	0.94	0.88	0.82	0.77	0.72
NBD	-7,037,768	-7,497,800	-9,462,140	3,174,029	5,491,457	6,307,988
	7	8	9	10	11	12
Yıllar	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bakiye	8,806,014	9,190,661	10,145,393	11,175,402	12,526,539	13,456,443
İnd. Oranı	0.72	0.67	0.63	0.59	0.55	0.51
NBD	6,307,988	6,158,579	6,359,529	6,553,020	6,871,186	6,904,834
	13	14	15	16	17	18
Yıllar	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bakiye	13,456,443	14,634,590	15,400,874	16,235,646	17,144,956	18,135,387
İnd. Oranı	0.51	0.48	0.45	0.42	0.39	0.37
NBD	6,904,834	7,024,668	6,915,330	6,819,608	6,736,720	6,665,938
	19	20	21	22	23	24
Yıllar	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Bakiye	18,135,387	18,247,043	18,359,815	18,472,820	18,551,583	18,636,207
İnd. Oranı	0.37	0.34	0.32	0.30	0.28	0.26
NBD	6,665,938	6,274,068	5,905,373	5,558,204	5,221,612	4,906,857

Kruvaziyer limanın bölge ekonomisine yaptığı katkı kruvaziyer limanın gelirlerinin üzerindedir. Kruvaziyer limanının hedeflediği kapasiteye ulaşabilmesi durumunda kruvaziyer limanı bölge ekonomisi için önemli bir kaynak oluşacaktır.

4. Maliyet Etkililik Analizi

Maliyet Etkililik Analizi (*Cost – effectiveness analysis*) genel tanımı ile belirlenmiş bir amaca ulaşmak için mevcut olasılıkların maliyetlerinin karşılaştırılması ve burada her bir olasılığın dolaylı ve dolaysız tüm maliyetlerinin göz önüne alınarak toplam maliyeti en düşük olanın seçilmesi temeline dayanmaktadır. Fethiye Kruvaziyer Limanı yeni bir projedir. Projenin gelir ve gideri ancak belli kabuller altında yapılabilmektedir. Rekabet şartları değerlendirildiğinde bölgedeki kapasitenin artırılmasına yönelik değişik alternatifler (*Marmaris Kruvaziyer Rıhtımı, Alanya Kruvaziyer İskelesi gibi*) mevcut olmasına rağmen yatırım süresi, bedeli, geri dönüş süresi ve yatırımın gerçekleşmemesi durumunda oluşacak ekonomik kayıplar göz önüne alındığında kısa sürede kapasite artışı sağlayabilecek alternatifler bulunmamaktadır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın toplam yatırımları dikkate alındığında oluşan gelir (*deniz ve kara tesislerinin tamamının işletme gelirleri dahil*) ile yaratılan kapasite karşılaştırıldığında 1 gemi başına liman gelirinin ilk on yıllık işletme dönemi ortalaması 22,780 Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Gemi başına işletme gideri ise vergi ve amortisman hariç 13,056 Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. İlk yıllarda kapasitenin düşük olmasından kaynaklanan sabit giderlerin yükünün birim gemi başına düşen bölümünün yüksekliği nedeniyle maliyet yüksek iken proje ön görülen kapasitelere ulaştığında giderler gemi başına 6,087 Amerikan Doları'na kadar düşebilmektedir.

Kruvaziyer limanının yatırımlar ile ulaşacağı gemi kabul kapasitesi 421 gemi olarak hesaplanmıştır. 1 gemi kapasitesi yaratmak için harcanacak olan toplam yatırım bedeli 51.642 Amerikan Doları'dır. Gerek işletme maliyetleri ve gelirleri ile toplam yatırımın oluşturulan kapasiteye oranı değerlendirildiğinde Fethiye Kruvaziyer Limanı pahalı bir projedir.

Çalışma kapsamında kruvaziyer limanının hizmete girmesi ile limanı ziyaret edecek yolculardan elde edilecek bölgesel gelir temel kabuller altında belirlenmeye çalışılmıştır. 1 yolcu karşılığı beklenen bölgesel gelir temel hizmet birimlerinin gelirleri üzerinden analiz edilmiştir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'ndan gerçekleştirilen toplam bölgesel gelirin limandan gerçekleştirilen toplam yolcu trafiğine bölümü ile elde edilen kişi başına gelir, kapasitenin düşük olduğu ilk 3 yıl hariç 10 yıl için yıllık 34.6 Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Söz konusu gelir hesabında enflasyon ve döviz kurundaki değişim göz önünde tutulmamıştır.

5. Projenin Diğer Ekonomik Etkileri

Proje genel itibarı ile bir turizm altyapısıdır. Finansal olarak değerlendirildiğinde 21.7 milyon Amerikan Dolar'lık bir inşaat yatırımdır. Bu özelliği ile bölgedeki inşaat sektöründe önemli bir canlılık yaratacaktır. İnşaat aşamasında zaman zaman artış ve azalış gösterecek olmakla birlikte ortalama 50 kişi istihdam edilecektir. İki yıl için inşaatçı çalışanlara yaklaşık 1.3 milyon Amerikan Doları personel maaşı ödenecektir.

Kruvaziyer gemiler için Fethiye Kruvaziyer Limanı elverişli bir coğrafi konuma sahiptir. Ulaşım imkanlarının gelişmiş olması, bölgenin yüksek nüfus yoğunluğuna sahip olması Fethiye Kruvaziyer Limanı'nı önemli bir cazibe merkezi yapacaktır.

Sosyal Analiz

Turizmin önemli alt sektörlerinden birisi deniz turizmidir. Deniz turizminin merkezinde ise kruvaziyer limanlar ve yat limanları bulunmaktadır. Limanlar sadece bölgenin turizm ekonomisini değil, bölgenin sosyal hayatını da etkilemektedir.

Genel olarak, yerel ve bölgesel ekonomi üzerindeki kruvaziyer limanın etkisi birincil ve ikincil olmak üzere iki grupta incelenebilir. Birincil veya doğrudan etkiler; liman sistemindeki kruvaziyer gemi ve yolcu hareketleriyle ilgili liman sektör hizmetleri, yeni liman yapımı, liman genişletilmesi veya liman iyileştirmesi ile ilgili sermaye harcamaları gibi liman faaliyetleri sonucu ortaya çıkan istihdam, gelir ve vergidir. Doğrudan etkinin büyük kısmı kruvaziyer limanı işleten sektörlerin faaliyetlerinden oluşmaktadır. Kruvaziyer limanın varlığı nedeniyle ortaya çıkan kuruluşların olması limana bağlı endüstrinin ekonomik faaliyetlerinin önemini ortaya koymaktadır.

İkincil etki (*dolaylı, uyarılmış*) birincil etkilere ekonomik açıdan bağımlı faaliyetler olarak tanımlanır. Birincil etkinliğin oluşmasını sağlayan firmaların personeli bu firmaların satın aldığı mal ve hizmetlerden oluşan aktiviteler ikincil dolaylı etkileri oluşturmaktadır. Kruvaziyer limanında çalışan personel ve ailelerinin maaşlarıyla satın aldıkları ürün ya da hizmetler uyarılmış ikincil etki olarak tanımlanır. Diğer bir deyişle ikincil etkiler birincil etkilerin sonucunda oluşur.

Ülkemiz ekonomisinin en önemli kaynaklarından biri olan Fethiye Kruvaziyer Limanı orta ve uzun vadede:

- Balıkçılığın, turizmin ve ticaretin gelişmesini sağlayacaktır.
- Ülke tanıtımına katkı sağlayacaktır.
- İstihdamı arttıracak, nitelikli işgücünü geliştirecektir.
- Kruvaziyer limanı hinterlandında endüstriyel faaliyetlerin büyümesi ve gelişmesini sağlayacaktır.
- Ulaşım tesis ve olanaklarının artmasına bağlı olarak tarım ve ticaret ürünlerinin değerlendirilmesi kolaylaşacaktır.
- Eğitim, sağlık ve kültür hizmetlerini iyileştirecek, kamu hizmetlerini arttıracaktır.
- Altyapı faaliyetleri ile yerleşim alanlarının gelişimini sağlayacaktır.
- Ülkelerarası sosyal ve kültürel ilişkileri geliştirecektir.
- Bölgenin turizm imkanlarının artmasına bağlı olarak otellerdeki konaklama süreleri artacaktır.
- Turizmden elde edilen gelirden artış olacaktır.
- Kentin marka değeri artacaktır.
- Ören yerlerinin rehabilitasyonu sağlanacaktır.
- Yerleşik yabancı sayısı artacaktır.
- Turizm bilincinin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Kruvaziyer liman olumsuz olarak da;

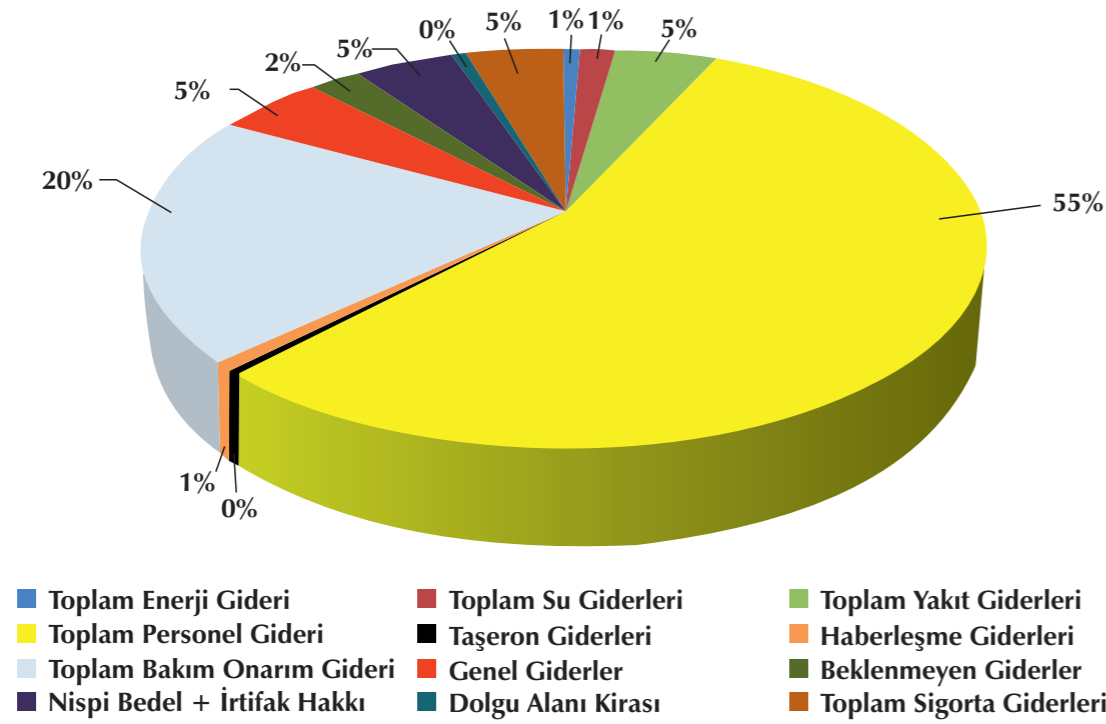
- Doğal kaynaklara olan baskıyı arttıracak,
- Trafik yoğunluğu yaratacak
- Ören yerlerindeki yoğunluk artacak
- Fiyat artışına neden olacaktır.

6.4.1. Giderlerin Analizi

Fethiye Kruvaziyer Limanı işletme giderlerinin hesaplanmasında, tüm giderler yönetim ve işletme olarak sınıflandırılmış ve her iki gider sabit ve değişken giderler olarak ayrılmıştır. Bu nedenle giderler, kapasiteye bağlı olarak yıllar itibarı ile değişiklik göstermektedir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam işletme gideri 2024 yılı için (4,061,649.- Türk Lirası) 1,934,119.- Amerikan Doları'dır. Söz konusu kredi faizleri ve kredi geri ödemeleri dâhil edilmemiştir. İşletme giderlerinin %55'ini personel gideri oluşturmaktadır. Bu gideri %20 ile bakım onarım gideri, %5' ile nispi bedel, genel giderler, yakıt akaryakıt gideri takip etmektedir (Grafik 6.1.). Diğer giderlerin toplam oranı %6 olup, her biri %3'ün altındadır.

Grafik 6.1. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Giderleri



Personel Giderleri

Limanın işletme aşamasında tam kapasite ulaştığı zaman, 34 personel istihdam edilecektir. Yıllık toplam personel gideri 2024 yılı için 1,066,053.- Amerikan Doları, 2034 yılı için 1,240,970.- Amerikan Doları olup, bu bedele tüm sosyal haklar, sigorta ödemeleri ve ikramiyeler dâhildir.

Bakım Onarım Gideri

Bakım onarım giderlerinin hesaplanmasında toplam inşaat yatırım tutarının %1'i, toplam ekipman yatırımının ise %3'ü yıllık bakım onarım gideri olarak alınmıştır. 2024 yılı için yıllık toplam bakım onarım gideri 388,540.- Amerikan Doları'dır.

Yakıt ve Akaryakıt Giderleri

Yakıt ve akaryakıt giderleri ısınma amaçlı fuel-oil, araçlarda kullanılan mazot, benzin ve yağ giderlerini içermekte olup ayrı ayrı hesaplanmıştır. Akaryakıt gideri olarak araç başına yıllık 1,500 litre akaryakıt, toplam akaryakıt giderinin %10'u kadar ise yağ tüketimi olacağı kabul edilmiştir. En önemli akaryakıt giderini deniz araçlarında (römorkör, kılavuz botu, palamar botu) kullanılan akaryakıt oluşturmaktadır. Yıllık toplam yakıt ve akaryakıt giderleri 2024 yılı için 90,121.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Akaryakıt fiyatları dolar bazında sabit kabul edildiğinde 2034 yılı enerji gideri 159,362.- Amerikan Doları'na ulaşacaktır.

Dolgu Alanı Kirası

3,250.- m² dolgu alanından m² başına yıllık 3 Amerikan Doları kira bedeli ödeneceği ön görülmüştür. Toplam yıllık ödenen dolgu alanı kirası 720,000.- Amerikan Doları'dır.

Sigorta Gideri

Yıllık sigorta gideri, sorumluluk sigortasında %1, mal varlığında %03 ve liman ekipmanlarında %015 üzerinden hesaplanmıştır. Sigorta gideri 88,713.- Amerikan Doları olarak alınmıştır.

Enerji Gideri

Enerji gideri, liman operasyonlarında, bina ve çevre aydınlatmasında kullanılan elektrik tüketiminin bedelini oluşturmaktadır. Limanda en fazla enerji tüketimini binalar ve çevre aydınlatmasında tüketilen enerjidir. Gemilere verilen elektrik enerjisi yıllık 30 bin KWh olarak hesaplanmıştır. Green Port uygulamasının yaygınlaşması ile limanda gemilere verilen elektrik miktarı artacaktır. Ancak verilen enerji bir bedel karşılığı satıldığından aynı zamanda liman gelirlerini de arttıracaktır. Toplam yıllık enerji gideri 2024 yılı için 12,791.- Amerikan Doları'dır. Enerji gideri 2034 yılı için 16,309.- USD olarak hesaplanmıştır.

Nispi Bedel (Yerel Vergi) Giderleri

Limana 3. şahıslara hizmet vereceği için liman gelirlerinden %1 nispi bedel ödeyecektir. Ayrıca tesis alanı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden kiralandığı için kara tesisleri için ecri misil ödenecektir. İşletme giderlerinin %4.7'sini oluşturan ecri misil toplamı, 2024 yılı için yıllık 91,458.- Amerikan Doları'dır. Liman gelirlerindeki artışa bağlı olarak bu değer 2034 yılında 168,690.- Amerikan Doları'na ulaşmaktadır.

Haberleşme Gideri

Haberleşme giderinin hesaplanmasında, Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam gemi trafiği, genel giderler içerisinde yer alan tanıtım ve pazarlama giderleri, personel sayısı göz önüne alınmıştır. Yıllık haberleşme gideri telefon, faks, internet ve e-posta masrafları olarak 2024 yılı için toplam 12,466.- Amerikan Doları alınmıştır. 2034 için bu değer 14,497.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

Genel Giderler ve Beklenmeyen Giderler

2024 yılı itibarı ile toplam işletme gelirlerinin %1'ine karşılık gelen 91,479.- Amerikan Doları genel gider ve toplam yatırım tutarının %0,5'ine karşılık gelen 45,749.- Amerikan Doları beklenmeyen gider olarak hesaplanmıştır. Her iki giderin 2034 yılı değeri, toplam 253,092 Amerikan Doları olacaktır. Söz konusu gider, seyahat, ağırlama, tanıtım, pazarlama gibi faaliyetleri ile önceden öngörülemeyen giderleri kapsamaktadır.

Su Gideri

Su giderlerinin belirlenmesinde gemilere verilen su ile binalarda ve yeşil alan sulamalarında kullanılan su ayrı ayrı hesaplanmıştır. Toplam yıllık su gideri 2024 yılı için 29,543.- Amerikan Doları, 2034 yılı için ise 51,497.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın toplam işletme giderleri Tablo 6.10'da verilmiştir. Römorkaj ve Kılavuzluk ile ilgili işletme giderleri ile vergi, kredi anapara ve faiz ödemeleri işletme giderlerine bu bölümde dahil edilmemiştir. Giderler içinde gelecekte personel ve enerji giderlerinde dolar bazında bir artış beklenmelidir.

Tablo 6.10. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Giderleri

GİDERLER	2024	2023
	USD	
Personel Gideri	1,066,053	1,240,970
Bakım Onarım Gideri	388,540	505,054
Nispi Bedel + İrtifak Hakkı	91,458	168,690
Genel Giderler	91,479	168,728
Yakıt Gideri	90,121	159,362
Sigorta Giderleri	88,713	97,994
Beklenmeyen Giderler	45,749	84,364
Su Giderleri	29,543	51,497
Enerji Gideri	12,791	16,309
Haberleşme Giderleri	12,466	14,497
Dolgu Alanı Kirası	10,663	11,779
Taşeron Giderleri	6,550	12,081
Toplam	1,934,119	2,531,325
Gemi Başına Gider	7,668	6,009
Yolcu Başına Gider	4,26	3,34

Amortisman Hesaplamaları

Fethiye Kruvaziyer Limanı amortisman hesaplamalarında 213 Sayılı Vergi Usul Kanununun 315. Maddesi'nde yer alan amortisman tablolarından yararlanılmıştır. Tüm altyapı, üstyapı ve liman ekipmanlarının amortismanları ayrı ayrı hesaplanmıştır. Amortismanların başlangıç süreleri yatırımların yapıldığı yıllar göz önüne alınarak ayrı ayrı hesaplanmıştır. Amortisman hesapları yatırım giderleri yıllara yaygın amortisman tablosunda verilmiştir. Her bir ekipmanın amortisman sürelerinin farklı olması yıllar itibarı ile amortisman değerlerini değiştirmekle birlikte 2024 yılı yıllık amortisman bedeli 3,282,883.- Amerikan Doları'dır (Tablo 6.11).

Tablo 6.11. Amortisman Giderleri (USD)

Yıllar	2018	2019	2020	2021	2022
İnşaat	226,715	471,849	471,849	471,849	471,849
Ekipman	0	0	807,671	849,921	849,921
Toplam	226,715	471,849	1,279,520	1,321,770	1,321,770
Yıllar	2023	2024	2025	2026	2027
İnşaat	471,849	461,849	461,849	461,849	461,849
Ekipman	849,921	674,921	569,471	553,471	553,471
Toplam	1,321,770	1,136,770	1,031,320	1,015,320	1,015,320
Yıllar	2028	2029	2030	2031	2032
İnşaat	461,849	461,849	461,849	461,849	461,849
Ekipman	553,471	553,471	363,471	363,471	363,471
Toplam	1,015,320	1,015,320	825,320	825,320	825,320

6.4.2. Gelirlerin Analizi

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam işletme gelirleri, iki temel başlık altında toplanmıştır. Bunlardan ilki, gemilere verilen hizmet gelirleridir. Bu gelirler, kılavuzluk, romorkaj, katı ve sıvı atıkların alınması, işgal ve füzuli işgal gelirleridir. İkinci tür gelir ise, yolcu ile ilgili hizmet gelirleridir. Bu gelirler, yolcu hizmet gelirleri (ayakbastı parası), ISPS ve yolculara hizmet veren terminal binasındaki kiralık tesis gelirleri olarak özetlenebilir. Doğrudan limanın almadığı ve limana kalmayan sağlık rüsumu, fener ve tahsiliye ücreti gibi gemilerin yaptığı ödemeler bu çalışmaya dahil edilmemiştir.

Fethiye Limanı'nın tarife yapısı yolcuya verilen hizmetler ve gemiye verilen hizmetler için ayrı ayrı verilmiştir (Tablo 6.12). Tarife, hizmet bazında detaylandırılmıştır. Gelirler içerisinde yatırımın fizibilitesini etkilemeyecek olanlar çalışmasının daha da karmaşık hale gelmemesi için raporda yer almamıştır.

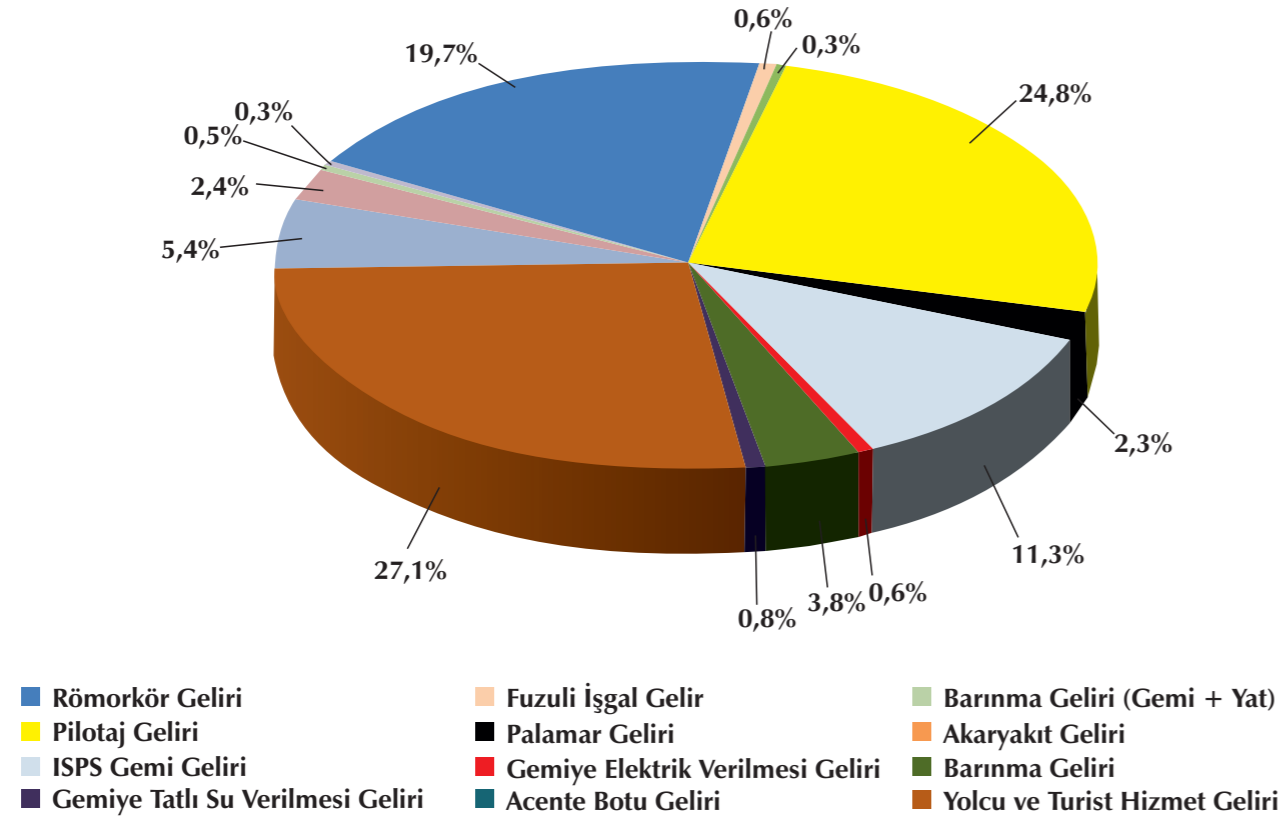
Tablo 6.12. Fethiye Limanı Gemi Hizmet Tarifesi

Verilen Hizmet (50,000 GRT için)	Ücreti (USD)	Açıklama
Yolcu ve Turist Hizmetleri	5	Ayak Bastı
ISPS	1	Kişi başına
Otobüs Giriş / Çıkış	10	Tur otobüsleri dahil
Taksi ve Binek Oto Giriş Çıkış	5	
Barınma	1,250	Gemi GT x 0.025 \$ x Gün
Barınma	100	(3,000 GT'ye kadar olan gemi ve yatlar)
Füzuli İşgal	2,000	GT / 100 x 4.00 \$ x Saat
Römorkaj	1,630	1,000 GT için 160 \$ beher 1000 GT için 30 \$
Kılavuzluk	2,060	1,000 GT için 100 \$ beher 1000 GT için 40 \$
Palamar	765	1,000 GT için 30 \$ beher 1000 GT için 15 \$
Akaryakıt	500	1,000 ton için (Ton x 0.50 \$ + KDV)
ISPS Gemi	3,750	ISPS (GRT x 0.075 \$) 0,075 \$
Gemiye Elektrik Verilmesi	0,55	Elektrik KW/Saat başına 0,55
Gemiye Tatlı Su Verilmesi	10	Ton x 10 \$
Acente Botu	100	

İşletme gelirlerinde baz olarak 2024 ve 2034 yıllarındaki liman yolcu ve gemi trafiği esas alınmıştır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam işletme gelirleri, 2024 yılı için 9,145,840.-Amerikan Doları, 2034 yılı için 16,868,971.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Gelirlerin detayı Tablo 6.7' de verilmiştir. İşletme gelirlerinin %27'sini yolcu ve turist hizmet gelirleri, %25'ini pilotaj geliri, %20'sini römorkaj geliri, %11'ini ISPS gemi geliri oluşturmaktadır. Diğer gelirlerin tamamı %10'un altındadır (Grafik 6.2).

Grafik 6.2. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Gelirleri



Gemi ile İlgili Hizmet Gelirleri

Gemi ile ilgili hizmet gelirleri kılavuzluk, römorkaj, barınma (*işgal*), fuzuli işgal, su satışına ait gelirler liman gelirleri içinde değerlendirilmiştir. Gemi ile ilgili hizmet gelirlerinin toplamı 2024 yılı için 5,883,387.- Amerikan Doları olup detayı Tablo 6.8'de verilmiştir. Gemi hizmet gelirlerinin 2034 yılı değeri 10,851,566.- Amerikan Doları'dır.

Kılavuzluk ve Romörkaj Gelirleri

Bu tarife; gemilerin, liman deniz alanına giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında veya şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, kıçtankara yanaşmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (*shifting'de*) verilen hizmetleri kapsar.

Kılavuzluk hizmeti kapsamında belirtilen yerlerde, kılavuzluk hizmeti ile servis motoru hizmetini, römorkaj hizmeti ise kapsamı belirtilen yerlerde römorkör hizmeti ile murinbot hizmetini ifade eder.

Gemi ile ilgili hizmet gelirlerini hesaplarken, liman için seçilen dizayn gemi boyu; kruvaziyer gemileri için 50,000 GRT olarak alınmıştır. Günümüzdeki yeni nesil kruvaziyer gemiler 80 bin GRT ve daha üzeridir. Ancak gelecek olan gemi boyutları farklılık

göstereceği için ortalama değer olarak 50 bin GRT bu çalışma için esas alınmıştır. Gemi boyutlarının büyümesi gelirlerde önemli artış sağlayabilecektir. Muhtemel gelir artışı Fethiye kruvaziyer limanının yatırım riskini dengelemek için kullanılmıştır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı kılavuzluk geliri 2024 yılı itibarı ile 2,271,279- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Kılavuzluk gelirleri 2034 yılında 4,189,242.- Amerikan Doları olarak belirlenmiştir.

Römorkaj hizmet geliri 2024 yılı için 1,797,117.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Söz konusu gelirin 2034 yılı değeri 3,314,788.- Amerikan Doları'dır.

Barınma ve Palamar Geliri

Bu gelir yanaşma yerinde rampa (*aborda*) veya kıçtankara eden veya şamandıralara bağlanan veya liman deniz alanında demirleyen gemilerin buralarda barınma hizmetini kapsar. Palamar hizmeti gemilerin limana bağlanması ve çözülmesi işlemini kapsar.

Fethiye Kruvaziyer Limanı barınma geliri (işgal) 2024 yılı için 344,551.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. Barınma gelirleri 2034 yılı için 635,504.- Amerikan Doları olarak bulunmuştur.

Gemilerin kendilerine ayrılan sürenin üzerinde rıhtımda kalması durumunda, kaldığı saat ve geminin GRT'si üzerinden hesaplanan fuzuli işgal geliri, liman için önemli bir gelir kalemi olmamasına rağmen rıhtımların verimli kullanılması için gerekli bir ücrettir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı fuzuli işgal geliri 2024 yılı için 55,128.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. 2034 yılı fuzuli işgal geliri 101,681.- Amerikan Doları'dır. Fuzuli işgal gelirin detayı Ekler'de verilmiştir. Fethiye Kruvaziyer Limanı palamar geliri 2024 yılı için 210,844.- USD, 2034 yılı için 388,890.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

Tatlı Su Satış Geliri

Limandan hizmet alan gemilere tatlı su satılmasından elde edilen gelirleri kapsamaktadır. 2024 yılı için 69,592.- USD ve 2034 yılı için 128,359.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

Yolcu ile İlgili Hizmet Gelirleri

Limana gelen yolcu ve turistlere verilen hizmetler karşılığı elde edilen gelirler liman gelirlerinin %35'ini oluşturmaktadır. Terminal sahası içerisinde kiraya verilebilecek alanlardan elde edilen gelirler ile liman sahasına giren araçlardan elde edilen gelirler yolcu ile ilgili hizmet gelirleri içerisinde değerlendirilmiştir.

Yolcu ve Turist Hizmet Geliri

Fethiye Kruvaziyer Limanına, yolcu gemileri ile gelip gidecek olan yolcu ve turistlerin liman tesislerini kullanması ve liman tesislerinde sağlanan kolaylıklar ile verilen hizmetlerden elde edilen gelirdir. Genel olarak söz konusu gelir "*Ayak Bastı Ücreti*" olarak bilinen bir bedel karşılığı elde edilmektedir. Yolcu ve turist hizmet tarifesi düşüktür (*kişi başı 5 dolar*). Ancak gemi ile gelen yolcu sayısının yüksek olması bu geliri toplamda liman için en önemli gelir haline getirmektedir. Yolcu ve turist hizmet geliri 2024 yılı için 2,480,766.- Amerikan Doları ve 2034 yılı için 4,575,628.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

ISPS Geliri

Kruvaziyer turizm de önemli konulardan birisi limana gelen yolcuların güvenlik ve emniyetinin sağlanmasıdır. Limanın bir yandan ergonomik olarak kullanıcı dostu olması gerekirken diğer yandan da güvenli olması gerekmektedir. Liman işletmesi, limanı ziyaret edenlerin güvenliğini en yüksek seviyede sağlamak zorundadır. ISPS geliri 2024 yılı için 1,033,652.- Amerikan Doları ve 2034 yılı için 1,906,512.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır.

Kira Gelirleri

Kruvaziyer yolcudan elde edilecek gelirlerde bölgesel ekonomiye katkı sağlamak amacı ile terminal sahası içerisinde kiralanabilir alanlar minimum tutulmuştur. Kira gelirleri 2024 yılı için 217,284.- Amerikan Doları ve 2034 yılı için 400,769.- Amerikan Doları olarak hesaplanmıştır. En önemli kira geliri kafeterya, restoran ve gümrük sahası dışı mağaza (*duty free*)'den elde edilecektir.

Araç Giriş / Çıkış Geliri

Kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların bir bölümü şehri gezerken önemli bir bölümü de yakın çevredeki turizm cazibe merkezlerini ziyaret etmek isteyecektir. Söz konusu kişilerin ulaşmaları tur otobüsleri ve taksiler ile gerçekleşecektir. Liman sahasına giren tur otobüsleri, taksiler ve acente araçlarında bir ücret tahsil edilecektir. Araç giriş çıkışından elde edilecek gelir 2024 yılı için 68,250.- Amerikan Doları ve 2034 yılı için 125,883.- Amerikan Doları olarak bulunmuştur.

Fethiye Kruvaziyer Limanı hizmet gelirleri Tablo 6.13'de özetlenmiştir.

Tablo 6.13. Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Gelirleri

HİZMETİN TÜRÜ	2024	2036
	Gelir USD	
Gemi İle İlgili Hizmet Gelirleri		
Römorkör Geliri	1,797,177	3,314,788
Fuzuli İşgal Gelir	55,128	101,681
Barınma Geliri (Gemi + Yat)	29,344	54,123
Kılavuzluk Geliri	2,271,279	4,189,242
Palamar Geliri	210,844	388,890
Akaryakıt Geliri	13,918	25,672
ISPS Gemi Geliri	1,033,652	1,906,512
Gemiye Elektrik Verilmesi Geliri	55,117	101,660
Barınma Geliri	344,551	635,504
Gemiye Tatlı Su Verilmesi Geliri	69,592	128,359
Acente Botu Geliri	2,784	5,134
Gemi Hizmet Gelirlerinin Toplamı	5,883,387	10,851,566

Fethiye Kruvaziyer Limanı İşletme Gelirleri

HİZMETİN TÜRÜ	2024	2036
	Gelir USD	
Yolcu İle İlgili Hizmet Gelirleri		
Yolcu ve Turist Hizmet Geliri	2,480,766	4,575,628
ISPS Geliri	496,153	915,126
Kira Gelirleri	217,284	400,769
Otobüs Giriş / Çıkış Geliri	42,948	79,216
Taksi ve Binek Oto Giriş Çıkış Geliri	25,301	46,667
Yolcu İle İlgili Hizmet Gelirlerinin Toplamı	3,205,692	5,912,713
Toplam Liman Gelirleri	9,145,840	16,868,971

6.5. Finansal Analizler

Genel Kabuller

Projenin toplam yatırım süresi 3 yıl olarak planlanmıştır. Projenin ilk yılını etüt, proje çalışmaları ile gerekli izin ve onayların alınmasını oluşturmaktadır. Söz konusu çalışmalar için 6 aylık bir süre ön görülmüştür. İnşaat işlerinin 1.5 yılda tamamlanması planlanmıştır. Ekipman yatırımı ise inşaat işlerinden bir yıl sonra başlayacak ve 2 yıl sürecektir.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın toplam yatırımının %60'ının öz sermaye ile finanse edilmesi planlanmıştır. Yatırımın geri kalan kısmı için kredi kullanılması öngörülmüştür. 2 yılı geri ödemesiz, 10 yıllık kredi alınması ve anapara ödemesinin eşit taksitler halinde yapılması öngörülmüştür. Ekonomik analizlerde kredi faizi %7.5, öz sermaye maliyeti %5 alınmıştır. Kurumlar Vergisi oranı %20 üzerinden hesaplanmıştır.

Fethiye Kruvaziyer Limanı'nın finansal yapısı, "Net Bugünkü Değer", "İç Karlılık Oranı" ve "Geri Ödeme Süresi" yöntemleriyle ortaya çıkarılmıştır.

Yatırım Giderlerinin Değerlendirilmesi

Bir iskele fizibilitesi olması bakımından bu yatırım projesinde ortaya çıkacak yatırım giderleri 4 kategoride incelenmiştir. Bunlar:

- 1) İnşaat Maliyetleri
- 2) Ekipman Maliyetleri
- 3) Diğer Ekipmanlar
- 4) Genel Yatırım Giderleri (Kuruluş ve Örgütlenme Giderleri)

a) İnşaat

Hazırlanan inşaat takvimine göre, liman inşaatı 18 ayda tamamlanacaktır. Bu zaman dilimine olası gecikmeler de dâhil edilmiştir. İnşaat yatırımı proje kapsamındaki en önemli bilinmezi oluşturmaktadır. Zira kruvaziyer limanın yapılacağı yere göre yatırım

maliyetinde %50'nin üzerinde bir artış oluşabilecektir. Ancak nereye yapılır ise yapılıns ekipman yatırımı (römorkör, pilot botu vb) aynı kalacaktır. Benzer şekilde limanın gelir giderleri de bölgesel olarak gelecek gemi ve yolcu sayısı belli olduğu için çok değişmeyecektir.

İnşaat yatırımına ilişkin kalemler ve ilgili maliyetler Yatırım Giderleri Tablosu'nda (Bölüm 6, Tablo 6.6) detaylı olarak verilmiştir.

b) Ekipman Giderleri

Liman ekipman maliyetleri römorkör, kılavuz botu, palamar botu ve diğer araçlara ilişkin maliyetleri içermektedir. Ekipman listeleri ve ilgili maliyetler, "Ekipman Yatırım Maliyeti Tablosu"nda (Bölüm 6, Tablo 6.5) detaylı olarak verilmiştir. Ekipman yatırımlarına ilişkin takvim bu ekipmanların imal edilmesi için gerekli süre, işletmenin nakit durumu ve limanın çalışma kapasitesi göz önüne alınarak hazırlanmıştır.

c) Genel Yatırım Giderleri (Kuruluş ve Örgütlenme Giderleri)

İnşaat öncesi tüm çalışmalara ilişkin giderler "Genel Yatırım Giderleri" altında toplanmıştır. Söz konusu giderler (Bölüm 6, Tablo 6.1) verilmiştir.

Yatırım maliyetlerine ilişkin detaylar yıllar itibarıyla Tablo 6.14' de görülmektedir:

Tablo 6.14. Toplam Yatırım Maliyetleri

Proje Yılı	Yıl	Yatırım türü	Maliyet
1	2015	Genel	810,000
		İnşaat	4,449,657
		1. Yıl Toplam Yatırım	5,259,657
2	2016	İnşaat	6,044,662
		Ekipman	25,000
		2. Yıl Toplam Yatırım	6,069,662
3	2017	Ekipman	10,412,000
		3. Yıl Toplam Yatırım	10,412,000
		Toplam	21,741,319

6.5.1. İşletme Gelirlerinin Değerlendirilmesi

İskele işletmesine ilişkin gelirler iki temel bölümde ele alınmıştır. Bunlar:

- 1) Gemi Hizmet Gelirleri ve
- 2) Yolcu Hizmet Gelirleri'dir.

Gelirlerin hesaplanmasında kullanılacak temel varsayımlar ve detayları Bölüm 6'da verilmiştir. Farklı türdeki gelirler ayrı ayrı hesaplanmış olmalarına rağmen, finansal tablolarda analizlere toplam halinde tek bir "Gelirler" kalemi olarak alınmışlardır. Ek-1 de yer alan işletme gelirleri tablosundan herhangi bir yıldaki gelir kaleminin detayları görülebilmektedir.

Bununla birlikte, yıllar itibarıyla değişik kapasite düzeyleri kullanılmış olduğundan, gelirler de bu kapasite oranlarıyla ilişkilendirilmiştir. Bu nedenle, 2036 yılına kadar her yılın gelir kalemi faaliyet kapasitesine bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir.

Nakit akımlarının belirlenmesi bakımından, gelirlerin peşin tahsil edildiği varsayılmıştır.

6.5.2. İşletme Giderlerinin Değerlendirilmesi

Limana ilişkin işletme giderleri ve detayları, "İşletme Giderleri Tablosu"nda (Bölüm 6, Tablo 6.10) verilmiştir. Analizlerde tüm işletme giderleri yönetim ve işletme giderleri diye ayrılmış ve her iki giderde olanaklı olduğunca sabit ve değişken parçalarına ayrılmıştır (EK-3). Değişken giderlerin kapasiteye bağlı olarak aynı oranda gerçekleştiği, sabit giderlerin ise kapasiteye bağlı olarak değişim göstermediği, her kapasitede aynı tutarda gerçekleştiğini hatırlamakta yarar vardır.

6.5.3. Amortisman Giderlerinin Değerlendirilmesi

Amortisman tabi duran varlıkların ekonomik ömürleri, 213 sayılı V.U.K.'nın 315. Maddesine dayanılarak belirlenmiştir. Fizibilite çalışmasında amortisman süreleri yatırımın özelliğine göre 4 yıl ile 36 yıl arasında alınmıştır. Yıllara yaygın amortisman tablosu Bölüm 6, Tablo 6.11 de verilmiştir.

6.5.4. Beklenmeyen Giderlerin Değerlendirilmesi

Fizibilite çalışmasında ihtiyatlı olmak bakımından, her yıl için bir "beklenmeyen giderler" şeklinde bir tutarın tablolara etki etmesi sağlanmaktadır. Bu çalışmada, beklenmeyen gider olarak toplam yatırım tutarının %05'i, işletme gelirlerinin %1'i ise genel giderler olarak alınmıştır.

6.5.5. Vergi Yükümlülüğü

Projenin bir kısmının yabancı kaynakla finanse edilmesinin en önemli etkilerinden birisi şüphesiz vergi avantajıdır. Zira yabancı kaynak maliyeti (faiz), vergiden düşülebilen bir gider kalemidir.

5.5.6. Yabancı Kaynak Kullanımı ve Faiz Giderleri

Yatırımın hangi kalemlerinin ne zaman hangi tutarda yabancı kaynakla (kredi) karşılanacağı ve ödeme planı Ek 2'de görülmektedir.

Alınması muhtemel kredilerin ortak özelliklerinin iki yıl geri ödemesiz olması düşünülmektedir. Daha uzun süreli kredi bulunması durumunda yatırımın ilk yıllardaki gelirlerinden kaynaklanan yatırım riski minimize edilebilecektir. Hesaplamalarda kredi faiz oranı %7.5 alınmıştır.

Faiz giderleri sabit varlıkların maliyetlerine eklenmemişlerdir, ortaya çıktıkları dönemin faiz giderleri olarak değerlendirilmişlerdir.



6.5.7. İç Karlılık Oranı

İç Karlılık Oranı, projeye ilgili tüm nakit çıkışlarının (örn. yatırım maliyetleri, satılan hizmet maliyeti, faaliyet giderleri, vb.) bugünkü değerleriyle tüm nakit girişlerinin bugünkü değerlerini birbirine eşit kılan iskonto oranıdır.

Bulunan bu oran, projenin gerektirdiği giderlere katlanması durumunda yatırımın getirisini ortaya koymaktadır ve yatırımın karlılığını ifade etmede kullanılabilecek önemli bir göstergedir.

Bu oran sayesinde yatırımcılar, iç karlılık oranlarını karşılaştırarak en iyi alternatif projenin hangisi olduğuna sayısal verilerden yararlanarak kolaylıkla karar verebilmektedirler. Zira diğer yatırım proje değerlendirme yöntemlerini de dikkate almak kaydıyla, en karlı alternatif iç karlılık oranı en büyük olan alternatiftir. İç karlılık oranının hesaplanmasında kullanılan iskonto edilmiş nakit akışları, projenin hayata geçirilmesi düşünüldüğünde dikkate alınacak temel verilerdir. İç karlılık oranı aynı zamanda yatırım için gerekli olan fonların katlanılabilecek maksimum faiz oranı olarak da tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle, yatırımın gerçekleştirilmesi için gerekli olan fonların bulunması sırasında söz konusu fonların ortalama maliyeti iç karlılık oranına eşit olana kadar yatırımcı bu söz konusu yatırım kararından herhangi bir zarara uğramayacaktır. Bu oranın üzerinde bir maliyette fon bulunması, yatırımcıyı zarara uğratabilir.

6.5.8. Net Bugünkü Değer

Proje değerlemelerinde iskonto edilmemiş tutarlarla hesaplama yapmanın ortaya çıkaracağı olumsuzlukları gidermektedir. Bu yöntemde, projenin ömrü boyunca ortaya çıkaracağı nakit girişleri ve nakit çıkışlarının belirli bir iskonto oranıyla bugüne indirgenmiş değerlerinin toplamı hesaplanmaktadır. Net bugünkü değeri pozitif olan projeler kabul edilebilir, negatif olanlar ise kabul edilemez projeler şeklinde tanımlanabilir. Buradan hareketle net bugünkü değeri pozitif olan alternatif yatırım projelerinden en büyük net bugünkü değere sahip olan projenin tercih edilmesi gerekmektedir.

Geri Ödeme Süresi

Proje için katlanılan yatırım giderlerinin geri döndüğü zamanı ifade etmektedir. Geri ödeme süresinin hesaplanmasında ilk yıldan başlayarak her yıl beklenen nakit akışları yıllar itibarıyla kümülatif olarak toplanmakta ve bu toplam değer pozitif değere ulaştığı nokta belirlenmektedir. Geri ödeme süresi yöntemi, projenin riski, karlılığı vb. konularda sonuçlar içermediğinden diğer proje değerlendirme yöntemleriyle birlikte dikkate alınmalıdır.

Yatırımın ilk altı ayı, yasal izin ve onay süreci olarak planlanmıştır. İzin süreci deniz dolgusu ve rıhtım yapımını kısıtlamaktadır. İlk işletme yılında limanın %20 kapasiteyle çalışması öngörülmüştür. Daha sonraki yıllarda gemi artışına bağlı olarak liman kapasitesi %50, %80 ve 2020 yılı için %100 olarak belirlenmiştir.

Finansal analizlerde, yatırım programına bağlı olarak projenin beklenen nakit akımları temel alınmıştır.

Limana gelir ve giderleri ile ekipman yatırımının Amerikan Doları olması nedeniyle finansal fizibiliteye alınan rakamlar Amerikan Doları cinsindedir. Türk Lirası olarak ortaya çıkacak giderler ve diğer kalemler belirli bir kur üzerinden Amerikan Doları'na çevrilerek analize eklenmişlerdir. Bununla birlikte denizcilik sektöründe çalışma konusu gereği mali kalemlerin neredeyse tamamının Amerikan Doları olması, analizde Amerikan Doları kullanımını gerekli kılan bir önemli etkidir.

Finansal Analiz Sonuçları

Finansal analizler yatırım dönemi dahil 20 ve 36 yıllık süreçleri kapsayacak şekilde hazırlanmıştır, Finansal analiz sonuçları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Toplam Sabit Yatırım Tutarı: 20,931,319.- USD
Toplam Yatırım Tutarı*: 21,741,319.- USD
Öz kaynak / Yabancı Kaynak Oranı : %40 / %60
Öz kaynak Tutarı : 8,696,527.- USD
Öz kaynak Maliyeti: % 5,0
Yabancı Kaynak Toplam Tutarı : 13,044,792.- USD
·Ekipman USD : 10,437,000.- USD
·İnşaat USD : 10,494,319.- USD
Ortalama Sermaye Maliyeti : %6,0

* Toplam Yatırım Tutarı İçersine 810,000.- USD Kuruluş ve örgütlenme gideri dahil edilmiştir.

20 Yıllık Analiz Sonuçları

Net Bugünkü Değer : + 35.141.153.- USD
İç Karlılık Oranı : %17,10
Geri Ödeme Süresi : 10 yıl

36 Yıllık Analiz Sonuçları

Net Bugünkü Değer : + 73.711.444 - USD
İç Karlılık Oranı : %18,75
Geri Ödeme Süresi : 10 yıl



Fethiye Limanı İşletme Giderleri

YILLAR			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Ortalama Kapasite		100%	0%	0%	7%	20%	34%	45%	48%	52%	56%	
Kapasite Kruvaziyer		100%	0%	0%	7%	20%	34%	45%	48%	52%	56%	
Enerji Giderleri												
Liman Operasyonunda (Kruvaziyer)	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	4.500	0	0	327	878	1.509	2.026	2.176	2.337	2.509
Liman Operasyonunda (Bina ve Çevre Aydınlatma)	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Enerji Giderleri		13.500	9.000	9.000	9.327	9.878	10.509	11.026	11.176	11.337	11.509	
SU GİDERLERİ												
Gemilere Satılan Su	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	38.926	0	0	2.829	7.596	13.053	17.524	18.820	20.212	21.707
Bina ve Terminal Alanında Harcanan Su	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Su Giderleri		42.626	3.700	3.700	6.529	11.296	16.753	21.224	22.520	23.912	25.407	
YAKIT VE AKARYAKIT GİDERLERİ												
Isınma Amaçlı Fuel Oil	YÖNETİM	Sabit	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Araçlarda Kullanılan Fuel Oil	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	31.164	0	0	2.265	6.082	10.450	14.029	15.067	16.181	17.378
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	72.716	0	0	5.285	14.190	24.384	32.735	35.156	37.757	40.550
Araçlarda Kullanılan Benzin	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	3.105	0	0	226	606	1.041	1.398	1.501	1.612	1.731
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	7.245	0	0	527	1.414	2.429	3.262	3.503	3.762	4.040
Araçlarda Kullanılan Yağ	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	92	0	0	7	18	31	41	44	48	51
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	9.108	0	0	662	1.777	3.054	4.100	4.403	4.729	5.079
Toplam Yakıt Akaryakıt Giderleri		131.910	8.480	8.480	17.451	32.567	49.870	64.045	68.155	72.569	77.310	

YILLAR			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ortalama Kapasite			60%	64%	69%	74%	80%	86%	93%	100%	100%
Kapasite Kruvaziyer			60%	64%	69%	74%	80%	86%	93%	100%	100%
Enerji Giderleri											
Liman Operasyonunda (Kruvaziyer)	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	2.695	2.894	3.099	3.339	3.598	3.876	4.177	4.500	4.500
Liman Operasyonunda (Bina ve Çevre Aydınlatma)	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Enerji Giderleri		11.695	11.894	12.099	12.339	12.598	12.876	13.177	13.500	13.500	
SU GİDERLERİ											
Gemilere Satılan Su	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	23.313	25.037	26.811	28.887	31.123	33.533	36.129	38.926	38.926
Bina ve Terminal Alanında Harcanan Su	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Su Giderleri		27.013	28.737	30.511	32.587	34.823	37.233	39.829	42.626	42.626	
YAKIT VE AKARYAKIT GİDERLERİ											
Isınma Amaçlı Fuel Oil	YÖNETİM	Sabit	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936	5.936
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araçlarda Kullanılan Fuel Oil	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	18.664	20.044	21.464	23.126	24.917	26.846	28.925	31.164	31.164
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	43.549	46.770	50.084	53.961	58.139	62.641	67.491	72.716	72.716
Araçlarda Kullanılan Benzin	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	1.860	1.997	2.139	2.304	2.483	2.675	2.882	3.105	3.105
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	4.339	4.660	4.990	5.376	5.793	6.241	6.724	7.245	7.245
Araçlarda Kullanılan Yağ	YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	55	59	63	68	74	79	85	92	92
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	5.455	5.858	6.273	6.759	7.282	7.846	8.453	9.108	9.108
Toplam Yakıt Akaryakıt Giderleri		82.401	87.869	93.493	100.075	107.167	114.808	123.040	131.910	131.910	

YILLAR			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TAŞERON GİDERLERİ											
Taşeron Giderleri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	10.000	0	0	727	1.951	3.353	4.502	4.835	5.192
Toplam Taşeron Giderleri		10.000	0	0	727	1.951	3.353	4.502	4.835	5.192	5.576
PERSONEL GİDERİ											
Personel Gideri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	130.800	0	0	9.507	25.525	43.862	58.883	63.238	67.916
Toplam Personel Gideri		1.027.200	896.400	896.400	905.907	921.925	940.262	955.283	959.638	964.316	969.340
HABERLEŞME GİDERİ											
Haberleşme Gideri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	500	500	500	500	500	500	500	500	500
		Değişken	1.500	0	0	109	293	503	675	725	779
Toplam Haberleşme Gideri		12.000	10.500	10.500	10.609	10.793	11.003	11.175	11.225	11.279	11.336
BAKIM ONARIM GİDERLERİ											
Bakım Onarım İnşaat	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bakım Onarım Ekipman	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555
		Değişken	156.555	0	0	11.379	30.552	52.498	70.477	75.690	81.289
Toplam Bakım Onarım Gideri		418.053	261.498	261.498	272.877	292.050	313.996	331.975	337.188	342.787	348.800
GENEL GİDERLER											
Seyahat, Ağırlama, Çevre	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	69.832	0	0	5.076	13.628	23.417	31.437	33.762	36.259
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	69.831	0	0	5.076	13.627	23.417	31.436	33.761	36.259
Toplam Genel Giderler		139.663	0	0	10.151	27.255	46.834	62.873	67.523	72.518	77.882
BEKLENMEYEN GİDERLER											
Beklenmeyen Giderler	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	69.832	0	0	5.076	13.628	23.417	31.436	33.762	36.259
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Beklenmeyen Giderler		69.832	0	0	5.076	13.628	23.417	31.436	33.762	36.259	38.941

YILLAR			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
TAŞERON GİDERLERİ											
Taşeron Giderleri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	5.989	6.432	6.888	7.421	7.421	8.614	9.281	10.000	10.000
Toplam Taşeron Giderleri		5.989	6.432	6.888	7.421	7.421	8.614	9.281	10.000	10.000	
PERSONEL GİDERİ											
Personel Gideri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400	896.400
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	78.335	84.130	90.089	97.064	97.064	112.677	121.401	130.800	130.800
Toplam Personel Gideri		974.735	980.530	986.489	993.464	993.464	1.009.077	1.017.801	1.027.200	1.027.200	
HABERLEŞME GİDERİ											
Haberleşme Gideri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	500	500	500	500	500	500	500	500	500
		Değişken	898	965	1.033	1.113	1.113	1.292	1.392	1.500	1.500
Toplam Haberleşme Gideri		11.398	11.465	11.533	11.613	11.613	11.792	11.892	12.000	12.000	
BAKIM ONARIM GİDERLERİ											
Bakım Onarım İnşaat	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977	41.977
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966	62.966
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bakım Onarım Ekipman	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555	156.555
		Değişken	93.760	100.695	107.828	116.177	116.177	134.863	145.305	156.555	156.555
Toplam Bakım Onarım Gideri		355.258	362.193	369.326	377.675	377.675	396.361	406.803	418.053	418.053	
GENEL GİDERLER											
Seyahat, Ağırlama, Çevre	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	41.822	44.915	48.097	51.821	51.821	60.156	64.814	69.832	69.832
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	41.821	44.915	48.097	51.820	51.820	60.155	64.813	69.831	69.831
Toplam Genel Giderler		83.643	89.830	96.194	103.641	103.641	120.312	129.627	139.663	139.663	
BEKLENMEYEN GİDERLER											
Beklenmeyen Giderler	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	41.822	44.915	48.097	51.821	51.821	60.156	64.813	69.832	69.832
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Beklenmeyen Giderler		41.822	44.915	48.097	51.821	51.821	60.156	64.813	69.832	69.832	

YILLAR			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
SİGORTA GİDERLERİ												
Sigorta Giderleri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Toplam Sigorta Gideri			81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	
İRTİFAK HAKKI												
İrtifak Hakkı	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Toplam İrtifak Hakkı			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NİSPİ BEDEL												
Nispi Bedel Kruvaziyer	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	49.861	0	0	3.624	9.730	16.720	22.446	24.107	25.890	27.805
Toplam Nispi Bedel			139.663	0	0	10.151	27.255	46.834	62.873	67.523	72.518	77.882
DOLGU KİRASI												
Dolgu Kirası	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	İŞLETME	Sabit	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Toplam Dolgu Kirası			9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	
TOPLAM GİDER												
Toplam Giderler	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	950.921	950.921	960.430	970.035	979.735	989.532	999.428	1.009.422	1.019.516	1.029.711
		Değişken	174.025	0	0	12.903	34.990	60.726	82.337	89.312	96.878	105.084
	İŞLETME	Sabit	329.521	329.521	332.816	336.144	339.506	342.901	346.330	349.793	353.291	356.824
		Değişken	640.844	0	0	47.515	128.849	223.623	303.207	328.892	356.752	386.973
Genel Yönetim Gideri			1.124.946	950.921	960.430	982.938	1.014.725	1.050.258	1.081.765	1.098.734	1.116.394	1.134.796
Hizmetin Maliyeti			970.365	329.521	332.816	383.659	468.355	566.523	649.537	678.685	710.043	743.796
TOPLAM GİDER			2.095.311	1.280.442	1.293.246	1.366.597	1.483.080	1.616.782	1.731.302	1.777.419	1.826.437	1.878.592
Toplam Sabit Giderler			1.280.442	1.280.442	1.293.246	1.306.179	1.319.241	1.332.433	1.345.757	1.359.215	1.372.807	1.386.535
Toplam Değişken Giderler			814.869	0	0	60.418	163.839	284.349	385.545	418.204	453.630	492.057

YILLAR			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
SİGORTA GİDERLERİ											
Sigorta Giderleri	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Sigorta Gideri			81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114	81.114
İRTİFAK HAKKI											
İrtifak Hakkı	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam İrtifak Hakkı			0	0	0	0	0	0	0	0	0
NİSPİ BEDEL											
Nispi Bedel Kruvaziyer	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	29.861	32.070	34.342	37.001	39.866	42.953	46.278	49.861	49.861
Toplam Nispi Bedel			83.643	89.830	96.194	103.642	111.666	120.312	129.627	139.663	139.663
DOLGU KİRASI											
Dolgu Kirası	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	İŞLETME	Sabit	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750
		Değişken	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam Dolgu Kirası			9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750	9.750
TOPLAM GİDER											
Toplam Giderler	İŞLETME YÖNETİM	Sabit	1.040.009	1.050.409	1.060.913	1.071.522	1.082.237	1.093.059	1.103.990	1.115.030	1.126.180
		Değişken	113.986	123.642	133.724	145.519	158.353	172.320	187.519	204.057	206.098
	İŞLETME	Sabit	360.392	363.996	367.636	371.312	375.025	378.776	382.563	386.389	390.253
		Değişken	419.753	455.310	492.440	535.872	583.136	634.568	690.536	751.440	758.955
Genel Yönetim Gideri			1.153.995	1.174.050	1.194.637	1.217.041	1.240.590	1.265.379	1.291.509	1.319.087	1.332.278
Hizmetin Maliyeti			780.145	819.306	860.076	907.185	958.161	1.013.343	1.073.099	1.137.829	1.149.208
TOPLAM GİDER			1.934.139	1.993.356	2.054.713	2.124.225	2.198.752	2.278.723	2.364.608	2.456.917	2.481.486
Toplam Sabit Giderler			1.400.401	1.414.405	1.428.549	1.442.834	1.457.262	1.471.835	1.486.553	1.501.419	1.516.433
Toplam Değişken Giderler			533.739	578.952	626.164	681.391	741.489	806.888	878.054	955.498	965.053



7. KAYNAKÇA

Aydın A. (2011).TR32 Bölgesi Yatçılık Faaliyetleri.

CLIA, Cruise Lines International Association (2010) Cruise Market Overview

CLIA, Cruise Lines International Association (2013) North America Cruise Industry Update.

CLIA, Cruise Lines International Association (2013) The Cruise Industry

Cruise Gateway North Sea (2012) Decision criteria for cruise port selection in the North Sea Region.

Cruise Industry Overview (2013) Florida-Caribbean Cruise Association.

D. Tsamboulas, P. Moraiti, G. Koulopoulou (2012) How to forecast cruise ship arrivals for a new port of call destination, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2330, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., 2013, pp. 24–30. DOI: 10.3141/2330-04

Donnelly, J. H. (1976). Marketing Intermediaries in Channels of Distribution for Services, The Journal of Marketing, 40(1):55-57

Esmer, S. (2003). Ege ve Akdeniz Limanları Arz/Talep Projeksiyonu, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İzmir.

Esmer, S. (2011) Liman İşletmelerinde Hizmet Pazarlaması: Pazarlama İletişim. Detay Yayıncılık, Ankara.

Fethiye Esnaf ve Sanatkarlar Odası, 2013.

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası, 2014.

Frankel, Ernst. G. (1987) Port Planning and Development. John Wiley & Sons: New York. s:71-76.

Güler, N. & Kadioğlu, M. (1998): "Türkiye'nin Uluslararası Denizyolu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", Dokuz Eylül Üniversitesi, National Marine Tourism Symposium, 15 Mayıs 1998, İzmir

Güneş, M. (2012) Kruvaziyer Turizmi, Kruvaziyer Turizmde Tedarik Zincirinin Unsurları, Türkiye Ve İzmir'in Kruvaziyer Tedarikinden Daha Fazla Pay Alabilmesi İçin Çözüm Önerileri. Uzmanlık Tezi. İzmir Ticaret Odası, İzmir.

İçöz, Orhan. (2001) Turizm İşletmelerinde Pazarlama; İlkeler ve Uygulamalar. 2. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara. s:351.

İMEAK (2013) Deniz Sektörü Raporu 2012. Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

İstikbal, C. (2006): "Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi", Denizcilik Dergisi, sayı 27, Temmuz-Ağustos 2006.

JICA & DLH (2000). Final Report the Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey. Ankara

Kotler, P., Bowens, J. ve Makens, J. (1996). Marketing for Hospitality&Tourism. Prentice-Hall, Inc

Kotler, Philip. (2000). Marketing Management. Millenium Edition. Upper Saddle River, N.J:

Oral, E. Z., (2010). İzmir Alsancak Limanı'nda Yük ve Gemi Hizmet Olanaklarının Geliştirilmesi, İTO, 55 sf, İzmir.

Özerden A., Oral, E. Z., (2007) "İzmir Üçkuyular Kruvaziyer Limanı tanıtım Raporu" İTO, 55 sf, İzmir. 65 sf, İzmir.

Prentice Hall Inc. S:650'den aktaran Mucuk, İ. (2010) Pazarlama İlkeleri, Türkmen Kitabevi:İstanbul. S:240.

Kozak, N., Akoğlan Kozak, M. ve Kozak, M. (2011). Genel Turizm İlkeler-Kavramlar. Detay Yayıncılık.

KUTO (2012). "Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı", KUTO Araştırma Yayınları, Kuşadası / AYDIN

Lekakou, M. B., Pallis, A. A. ve G. K. Vaggelas (2009) Is This A Home-Port? An Analysis Of The Cruise Industry's Selection Criteria. International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, Kopenhagen.

Mucuk, İsmet. (2010). Pazarlama İlkeleri. Türkmen Kitabevi: İstanbul. S:233.

Öner, E. (2012) Kruvaziyer Turizmi ve Destinasyona Katkısı. Tura Turizm.

Ross Kingston Dowling (2006) Cruise ship tourism. CABI Pub.

T.C. Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı İstatistikleri

T.C. Dışişleri Bakanlığı Türk Ekonomisinin Genel Görünümü, 2014)

T.C. Ekonomi Bakanlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar İstatistikleri



T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı – Bilgi Notu 31Mart 2014

T.C. Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı– Ekonomik Analiz Ve Değerlendirme Dairesi 16 Nisan 2014
(<http://risk.gtb.gov.tr/data/52c2bb03487c8e312c013182/T% C3% 9CRK% C4% B0YE% 20EKONOM% C4% B0S% C4% B0.pdf>)

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Ekonomik Analiz Ve Değerlendirme Dairesi 31 Mart 2014 Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla Bilgi Notu. (<http://risk.gtb.gov.tr/data/52c2bb40487c8e312c013183/Gayrisafi% 20Yurti% C3% A7i% 20Has% C4% B1la% 20Geli% C5% 9Fmeleri.pdf>)

T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 2014

T.C. Merkez Bankası, 2014.

TÜİK Haber Bülteni – 06 Mart 2014
(<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16015>)

Türk Ekonomisindeki Son Gelişmeler (<http://www.mfa.gov.tr/turk-ekonomisindeki-son-gelismeler.tr.mfa>)

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2013

UDH Bakanlığı İstatistikleri

UDHB (2010) Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması.

UDHB (2013) Kruvaziyer Turizmi Rekor Seviyede Büyümüştür.

Uluslararası Yatırımcılar Derneği – 26 Haziran 2013 Basın Bülteni
(http://www.yased.org.tr/webportal/Turkish/haberler/basin_bultenleri/Documents/YASED-UNCTAD-2013-Raporu.pdf)

UNCTAD (1995) Marketing Promotion Tools for Ports. New York

Uysal, G. (2014) Stratejik Yönetim Ders Notları. Ondokuz Mayıs Üniversitesi İİBF, Samsun.

Yerel Yönetimler Portalı (<http://www.yerelnet.org.tr/>)

Web Siteleri

<http://louisrcruises.com/tr/cruise-destinations/cruise-port/MRM>

http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_visits_caribbean.html

<http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeligi.htm>

http://www.bafrakidem.org/kitap/kitap_icerikleri/stratejik_yonetim.pdf.

<http://www.cruisecompete.com/>

<http://www.cruiseholidays.com.tr/SearchResults.aspx?Type=SubPageContent&id=19>

<http://www.cruisemarketwatch.com/articles/worlds-top-ten-cruise-ports-for-2013/>

<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>

<http://www.ctc.com.tr/turdetay.asp?turl>

<http://www.denizhaber.com/HABER/32690/1/seabourn-spirit-cesme.html>

http://www.fethiye.gov.tr/default_B0.aspx?content=195

<http://www.globalyatirim.com.tr/16/yatirimlar/liman>

<http://www.iccl.org/faq/cruising.cfm>

<http://www.investinizmir.com.tr/haberler/s/129>

<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>

<http://www.kusadasigozcu.com/post/show/1302-ege-ports-muduru-aziz-gungor--programimizda-3iskelenin-yapimi-var.html>

<http://www.muglakulturturizm.gov.tr/TR,73757/belgeli-konaklama-tesisleri>

<http://www.patchopolis.com/2012/06/>

<http://www.portdebarcelona.cat/> Port of Barcelona traffic statistics (2011)

<http://www.portdebarcelona.cat/> Port of Barcelona traffic statistics (2012)

<http://www.statista.com/statistics/204572/revenue-of-the-cruise-line-industry-worldwide-since-2008/>

<http://www.ttdeniz.com/>

<http://www.tuik.gov.tr>

<http://www.turizmhabercisi.com/cruise-Burak Coşan – Hürriyet>

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130709_094600_64032_1_64480.pdf

www.cruiseholidays.com.tr/SearchResults.aspx?Type=SubPageContent

www.denizhaber.com

www.ekonomi.gov.tr

www.etstur.com/Cruise-Gemi-Turlari

www.fethiye.gov.tr

www.globalyatirim.com.tr

www.investinizmir.com

www.muglakulturturizm.gov.tr

www.ttdeniz.com