



Araştırma Makalesi

Türkiye’de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği

Çetin POLAT¹, Feri BİTİKTAŞ², Abdullah AÇIK^{3*}

Yayın Geliş Tarihi

06 Mayıs 2022

Yayına Kabul Tarihi

29 Haziran 2022

Elektronik Yayın Tarihi

30 Haziran 2022

Anahtar Kelimeler

Yat turizmi

Kruvaziyer turizmi

Antalya

Turizm gelirleri

Öz

Antalya ili sahip olduğu denizsel çevresiyle kruvaziyer ve yat turizminde de büyük bir potansiyel sunmaktadır. Bu yüzden Antalya ili için yeni yat ve kruvaziyer liman projeleri gündeme gelmektedir. Bu projelerin fayda-maliyet analizlerinin yapılabilmesi için mevcut altyapıların ekonomik etkilerinin göz önünde bulundurulması önem taşımaktadır. Ancak genel turizm gelirleri dışında, yat ve kruvaziyer turistlerden elde edilen gelirlere dair net bir veri tespit edilememiştir. Bu doğrultuda, Antalya ili yat ve kruvaziyer turizmi gelirlerini tahmin etmek amacıyla 2011 ve 2019 yılları arasında gerçekleşen ziyaretçi sayıları ve genel turizm geliri verileri kullanılarak regresyon analizi yapılmıştır. Tahmin edilen modele göre, ortalama bir kruvaziyer ziyaretçi, yat yolcusuna göre 2 kat, geleneksel turistte göre 8 kat turizm geliri sağlamaktadır. Turizm gelirlerini arttırmak adına kişi başı harcama oranının çok daha yüksek olduğu yat ve kruvaziyer turizminin teşvik edilmesi ve sosyo-kültürel ve ekolojik unsurlar da göz önünde bulundurulması yeni altyapıların geliştirilmesi tavsiye edilmektedir.

Research Article

Yacht and Cruise Tourism Revenues: The Case of Antalya

Article Submitted

06 May 2022

Article Accepted

29 June 2022

Available Online

30 June 2022

Keywords

Yacht tourism

Cruise tourism

Antalya

Tourism incomes

Abstract

The province of Antalya offers a great potential in cruise and yacht tourism with its marine environment. Therefore, new yacht and cruise port projects for Antalya are on the agenda. In order to make cost-benefit analyzes of these projects, it is important to consider the economic effects of existing infrastructures. However, apart from general tourism revenues, no clear data could be found on revenues from yacht and cruise tourists. In this regard, a regression analysis was conducted using the number of visitors and general tourism income data between 2011 and 2019 in order to estimate the yacht and cruise tourism revenues of Antalya. According to the findings of the estimated model, an average cruise visitor provides 2 times more income than a yacht passenger and 8 times more than a traditional tourist. In order to increase tourism revenues, it is recommended to encourage yacht and cruise tourism, where the per capita expenditure rate is much higher, and to develop new infrastructures, taking into account socio-cultural and ecological factors.

¹ Akdeniz Üniversitesi, Finike Meslek Yüksekokulu, Antalya, Türkiye.

² Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Balıkesir, Türkiye

³ Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir, Türkiye.

* Sorumlu Yazar/Corresponding Author : Abdullah AÇIK, abdullah.acik@deu.edu.tr.

1. Giriş

Turizmin öne çıkan çeşitlerinden biri olan deniz turizmi, insanların ikamet ettiği yerden uzak bir noktadaki denizsel çevre ziyaretini konu alan, eğlence ve dinlenme aktivitelerini içeren faaliyet(ler) olarak tanımlanmaktadır (Kozan, Özdemir ve Günlü, 2014: 116). Bu faaliyetlerde ziyaretçi harcamalarından elde edilen gelirin ekonomik etkisi önemli boyutlara ulaşabilmektedir. Türkiye’de 2019 yılında genel turizm gelirleri \$ 34,5 milyara ulaşırken (TUİK, 2020), deniz turizmi gelirleri \$ 7,2 milyar olarak hesaplanmıştır (DTO, 2020). Bu verilere göre deniz turizmi faaliyetlerinden elde edilen gelir Türkiye’nin genel turizm gelirlerinin yaklaşık yüzde 20’sini oluşturmaktadır.

Deniz turizmi; yat işletmeciliği, kruvaziyer turizmi, gulet, bareboat, günü birlik tekne turları, dalış turizmi, su üstü ve su altı aktivitelerinden oluşmaktadır (Deniz Ticaret Odası Dergisi, 2017: 16; Yüksek, 2012). Bu aktiviteler arasından yat işletmeciliği ve kruvaziyer turizmi ekonomik etki bakımından öne çıkmaktadır (Özkan ve Ayıran, 2008). Diğer taraftan Türkiye’de turizm gelirlerini arttırmak, turizmi çeşitlendirmek ve geliştirmek amacıyla T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı 2023 turizm stratejisi kapsamında yeni alt yapı projeleri gündeme gelmiştir. Bu projelerden biri de Antalya yat ve kruvaziyer liman projesidir. Türkiye’nin sahip olduğu deniz turizmi potansiyeli (Akpınar ve Bitiktaş, 2016: 1) ve kruvaziyer gemi trafiğinin artacağına yönelik projeksiyonlar (DenAr, 2017: 57) göz önünde bulundurulduğunda bu projenin uygulanabilir olduğu düşünülse de ekonomik, ekolojik ve sosyo-kültürel unsurların da dikkate alınması gerekmektedir (Klein, 2011: 107).

Türkiye’de turizm gelirlerine en büyük etki turist harcamalarından sağlanmaktadır. Genel olarak turizm harcamalarına ilişkin çeşitli kurum ve kuruluşların sunduğu veriler bulunsa da (TUİK, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Mastercard gibi) kruvaziyer ve yat turizmi özelinde ziyaretçi harcamalarına ilişkin resmi bir istatistik tutulmamaktadır. Diğer taraftan yat ve kruvaziyer turizmde yolcu harcamaları, destinasyon bölgesi özellikleri ve liman türüne göre değişebileceğinden (ana limanlarda gemiye katılan yolcular konaklama yapabilirken transit limanlarda konaklamasız günübirlik uğraklar söz konusudur) genel bir değerlendirme yapmak mümkün değildir. Bununla birlikte literatürde yer alan yat ve kruvaziyer turizmi yolcu harcamalarına yönelik bilgilerde de bir tutarsızlık söz konusudur. Örneğin Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TURSAB) (2004) raporunda Türkiye’de kruvaziyer turistlerin günlük ortalama \$ 120 ila \$ 150 arası harcama yaptığı belirtilirken Güneş (2013)’ün çalışmasına göre bu miktar ortalama \$ 330 olarak tahmin edilmektedir. Bazı üst-düzyer yönetici açıklamalarına göre ise ortalama bir kruvaziyer turist toplam ziyaret süresince \$ 5000’a kadar harcama yapabilmektedir (DHA, 2019). Bu durum yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkisinin anlaşılmasında belirsizliğe neden olmaktadır ve gelecekteki muhtemel iyileştirmelerin ve yatırımların yapılmasında tereddütler oluşturmaktadır. Bu araştırmada literatürdeki bu belirsizliği gidermek amacıyla Antalya ili özelinde yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri, ziyaretçi sayısı ile toplam turizm geliri verileri kullanılarak regresyon analizi aracılığıyla tahmin edilmiştir. Elde edilen sonuçlar ekonomik katkısı en yüksek olan grubun kruvaziyer turistlerinin olduğunu göstermiştir. Ayrıca yat turistlerinin de geleneksel turistlere göre çok daha fazla ekonomik katkı sunduğu belirlenmiştir. Bu açıdan kruvaziyer ve yat turizmini teşvik edici faaliyetlerin ve yatırımların bölge ekonomisine büyük katkılar sunacağı düşünülmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kruvaziyer ve yat turizminin Türkiye’deki önemi, Antalya ilinin mevcut durumu ve genel turizm gelirlerindeki yeri ele alınmıştır. Üçüncü kısımda turist türlerinin ekonomik etkilerinin tespit edilmesi için kullanılan araştırma yöntemi ve veri seti sunulmuştur. Çalışmanın son bölümünde ise analizlerden elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir ve öneriler sunulmuştur.

2. Kavramsal Çerçeve

Bu kısım dört başlıkta ele alınmıştır. İlk olarak yat ve kruvaziyer turizmde yolcu harcamalarına ilişkin genel literatür sunulmuştur ve bu araştırmaya duyulan ihtiyaç ortaya koyulmuştur. İkinci ve üçüncü kısımda yat ve kruvaziyer turizm kavramları tanıtılmış ve Türkiye ve Antalya özelinde yolcu ve gemi/tekne istatistikleri verilmiştir. Son kısımda ise Türkiye ve Antalya ili için genel turizm gelirleri ve turist sayısı istatistikleri sunulmuş ve analizler öncesinde genel bir değerlendirme yapılmıştır.

2.1. Yat ve Kruvaziyer Yolcu Harcamalarına İlişkin Genel Literatür

Yat ve kruvaziyer turizmde ekonomik etkiler iki ana başlık altında incelenebilir; doğrudan ve dolaylı ekonomik etkiler (Samırkaş ve Samırkaş, 2014). Doğrudan ekonomik etkiler yat ve kruvaziyer gemi faaliyetinin yarattığı nakit akışından kaynaklanmaktadır (yolcular, mürettebat ve gemi operatörü tarafından yapılan doğrudan mal ve hizmet harcamaları). Dolaylı etkiler ise yerel işletmelerin kruvaziyer faaliyetlerden sağladığı nakit akışıyla faaliyetlerini devam ettirmek için gerekli girdi satın almalarına karşılık gelmektedir (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 4). Doğrudan harcamalar altında sınıflandırılacak harcamalar ise üç ana başlıkta toplanabilir; yolcu harcamaları (uçak, tur,

konaklama, yeme, içme ve eğlence, liman içi harcamalar, ulaşım, hediyelik eşya, alışveriş, gezi vb.), operatör harcamaları (liman ücretleri, acente hizmet bedelleri, gemi bakım ve onarım vb.) ve gemi personeli harcamalarıdır (personel harcamaları, vergiler vb.) (Douglas ve Douglas, 2004:256). Türkiye’de konaklama dışında turist harcamalarının en fazla yoğunlaştığı doğrudan harcamalar yeme, içme, giyecek, ayakkabı ve hediyelik eşyalardan oluşmaktadır. Örneğin Kuşadası kruvaziyer limanına yönelik yapılan bir araştırmaya göre kruvaziyer gemilerin ilçeye en büyük katkısının gemi yolcularının ve gemi personelinin liman dışında yaptığı halı, kuyumcu, deri ve hediyelik eşya harcamalarıdır (KUTO, 2014: 19).

Diğer taraftan kruvaziyer yolcuların destinasyon bölgesindeki harcamaları limanın ana liman ya da transit liman olma özelliği (ana liman ise konaklama yapıp yapılmadığı) ve bölgenin koşullarına göre farklılık gösterebilmektedir. CLIA (2020)’e göre bir kruvaziyer yolcu yolculuğa başlamadan önce limanda \$ 376 harcamaktayken, seyahat süresinde limanlarda yaptığı ortalama harcama günlük \$ 101’i bulmaktadır. Avustralya bölgesinde yapılan bir araştırmaya göre ise Port Vila, Luganville, Mystery Island bölgelerinde kruvaziyer turistlerin doğrudan harcamaları ortalama olarak sırasıyla günlük \$ 80, \$ 44 ve \$ 15 olarak hesaplanmıştır (DFAT ve diğ., 2014: 6). Kruvaziyer yolcuların Türkiye limanlarında yaptıkları harcamalar da bölgeye göre farklılık göstermektedir. Örneğin GP Wilds Danışmanlık Şirketi’nin 2010 yılı araştırmasına göre Türkiye limanlarında ortalama kruvaziyer yolu harcaması € 300 (yaklaşık \$ 350) olduğu belirtilmişken (Güneş, 2013: 3), bazı basın açıklamaları bu ortalama rakamı \$ 5000’a kadar çıkabilmektedir (DHA, 2019).

Bu araştırmanın konusu olan Antalya kruvaziyer terminali ana liman özelliğine sahiptir. Bu nedenle gelen ve giden yolcu sayısı, transit yolcu (günü birlik) sayısına göre çok daha fazladır. Turizmin dengede olduğu 2015 yılı için, Antalya kruvaziyer limanına gelen ve giden yolcu sayısı 160 bine ulaşırken transit yolcu sayısı ise 8 binde kalmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2015). Diğer taraftan Türkiye’nin en büyük kruvaziyer destinasyonu olan Kuşadası kruvaziyer limanının transit yolcu sayısı, gelen ve giden yolcu sayısı toplamının yaklaşık iki katıdır. Sonuç olarak Antalya’ya gelen bir kruvaziyer yolcunun, Kuşadası’na gelen bir yolcudan daha fazla harcama yapması beklenebilir. Bu noktada Antalya’ya gelen ve Antalya’dan giden kruvaziyer yolcuların ne süre konaklama yaptığı ve ne tutarda alışveriş yaptığını bilmek önem kazanmaktadır. Ancak Türkiye turizm istatistiklerinde bu tür bir veri bulunmamaktadır.

Kruvaziyer turizmde olduğu gibi yat turizmde de ziyaretçilerin konaklama ve genel harcamalarına ilişkin bir veri bulunmamaktadır. Yabancı yatçılar, teknelerini kullanarak ya da marinalara bırakarak düzenli bir harcama faaliyeti içerisindeyler. Bu faaliyet altında, günlük kişisel ihtiyaçlar, kültürel aktiviteler, yat bakımı vb. birçok gider bulunmaktadır. Literatürde özel yatıyla gelen bir yatçının ortalama kalış süresinin 31 gün olduğu ve günlük harcaması \$ 104 olduğuna ilişkin bir bilgi olsa da (Muslu, 2017: 128-129) nasıl hesaplandığına ilişkin bir detay verilmemiştir. Antalya Deniz Ticaret Odası yetkilileriyle 2.06.2021 tarihinde yapılan telefon görüşmesinde ise yat turizminin tekne turları, yat limanlarındaki konaklama ve diğer hizmetler de dikkate alındığında, ekonomik olarak yaklaşık € 300 milyon katkı sağladığı belirtilmektedir. Ancak bu hesaplama ile ilgili de geçerli bir istatistik sunulmamıştır.

2.2. Türkiye’de Yat Turizmi ve Antalya’nın Önemi

Yat turizmi literatürde deniz turizminin bir kolu ve kıyı turizminin de bir alternatifi olarak dikkate alınmaktadır. Bu noktada deniz turizmi “bireylerin eğlence amaçlı etkinlik ve eylemleri gerçekleştirebilmek için sürekli olarak buldukları bölgeden belirli sürelerle seyahat ederek farklı bölgelerde bulunan bir kıyı tesisine varmaları, burada konaklamaları ve rekreasyon faaliyetlerinin tamamı” olarak tanımlanmaktadır (Diakomihalis, 2007). Deniz turizmde yat turizmi, kruvaziyer turizmiyle birlikte ekonomik etki bakımından öne çıkmaktadır. Kıyı turizmi ise “boş zaman ve rekreasyonun tüm boyutunu kapsayan, kıyıda ve deniz üstünde yer alan sularda bireyler tarafından yapılan aktiviteler” olarak tanımlanmaktadır (Hall, 2001: 602). Bu tanıma göre yat turizmi dışında konaklama tesisleri, lokantalar, yiyecek sektörü, su sporları ya da denizde yapılan etkinlik organizasyonları gibi destekleyici kıyı altyapılarının hepsi kıyasal turizme konu olmaktadır (Bal, 2019).

Yat turizmi endüstrisi Avrupa’da yıllık olarak 180.000’den fazla istihdam ve € 16 milyar civarında gelir sağlamaktadır (European Boating Industry, 2017). Bir milyon civarında yatın ziyaret ettiği Akdeniz çanağında, Fransa, İtalya ve İspanya’da bulunan marinaların konaklama (kara ve deniz) kapasiteleri 500 binin üzerindedir. 2020 itibarıyla Türkiye’de turizm işletme veya turizm yatırım belgeli yat limanı, yat çekek yeri, rıhtım ve iskelelerin toplam adedi 41 ve kapasitesi 16.212’dir (D’TO, 2020). Yat bağlama kapasitesi açısından Türkiye’nin aldığı pay, Akdeniz çanağında yüzde 4,1 ve global olarak yüzde 0,5 düzeyindedir (İlgar, 2019: 594-611). Yat turizmde Akdeniz ülkeleri, Türkiye açısından rakip pazarlar olarak görüldüğünden dolayı Tablo 1’de Akdeniz ülkelerindeki güncel marina sayısı ve kapasitesi belirtilmiştir.

Tablo 1. Akdeniz ülkelerinde marina sayısı ve kapasiteleri.

	Ülke	Marina Sayısı	Kapasitesi	Kıyı Uzunluğu (km)	Ortalama Kapasite/km
1	Fransa	370	230.000	6.316	36,4
2	İtalya	410	170.000	9.532	17,8
3	İspanya	360	130.000	6.882	18,9
4	Hırvatistan	55	17.350	8.032	2,2
5	Türkiye	41	16.212	8.333	1,9
6	Yunanistan	22	9.000	16.040	0,6

Kaynak: ECSIP, 2015 ve Chen ve diğerleri, 2016'dan derlenmiş olup DTO, 2020 yılı verileriyle güncellenmiştir.

Türkiye, Tablo 1'de belirtildiği üzere, kıyı uzunluğu dikkate alındığında km bazında 1,9 yat bağlama kapasitesi ile Akdeniz ülkelerinin oldukça gerisinde bulunmaktadır. Buna göre km bazından Fransa 36,4, İtalya 17,8 ve İspanya'da 18,9 yat bağlama kapasitesine sahiptir. Turizm ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarının beklentisi bu seviyenin iyileştirilerek, yakın gelecekte yat bağlama kapasitesinin Türkiye genelinde 35.000 düzeyine çıkarılmasıdır (DTO, 2020).

Türkiye'nin en önemli yat turizm merkezleri Muğla ve Antalya'da yer almaktadır. Marina sektörü açısından uluslararası beklentileri karşılayan Ataköy Marina, İzmir Teos Marina, Setur Antalya, D-Marin Turgutreis, D-Marin Didim, Ece Saray Marina, Marmaris Yacht Marina, Bodrum Milita Marina, Yalıkavak Marina, D-Marin Göcek Marinaları, TYHA (The Yacht Harbour Association), ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) ve Royal Yachting Association tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisler olarak hizmet vermektedirler. Böylece yalnızca bir yat limanı olarak değerlendirilmeyen bu tesisler aynı zamanda, su sporları, bakım ve onarım yerleri, sosyal ve kültürel aktivite alanları ve alışveriş merkezleriyle "deniz tatil köyü" olarak da ifade edilmektedirler. Akdeniz'e kıyısı olan Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında Fransa'da 14, Türkiye'de 10, İtalya'da 5, İspanya'da 3, Hırvatistan'da 2 ve Yunanistan'da 1 adet "5 Altın Çıpalı" marina bulunmaktadır (TYHA, 2019).

Türkiye, önemli yat destinasyonları arasında olmasına rağmen, özellikle yabancı yatçıların tercihi açısından istenilen düzeyin oldukça uzağındadır. KTB (2018) verilerine göre Türkiye'ye 2018 yılında gelen yat sayısı (ticari ve özel toplam) 8.386 adet olmuştur. Bu sayı 2016 yılında 11.631 olduğu görülmektedir. Türkiye marinalarında doluluk oranı ise son yıllarda ortalama yüzde 60-65 düzeyine gerilediği gözlemlenmektedir. Deniz turizminin en önemli ekonomik bileşenlerinden olan günübirlik gezi tekneciliği de (Paker ve diğerleri, 2019) Türkiye de önemini halen korumaktadır.

2.2.1. Antalya'da Yat Turizmi

Antalya ilinde ise halen faaliyette olan dokuz yat limanı bulunmaktadır: Bu limanların kapasitesi Tablo 2'de sunulmuştur. Buna göre 2020 yılı itibarıyla Antalya ilinde 750 kara, 1.725 deniz ile toplam 2.475 yat kapasitesine ulaşılmıştır. Bunlardan, deniz turizm tesisi olarak yurt dışından gelen yatlılara hizmet verebilenler, Kaş marina, Setur Finike marina, Kemer G marina, Setur Antalya marina ve Alanya marinasıdır. Bu marinalarda doluluk oranı yıl içinde ortalama yüzde 80 olup, yaz sezonunda tam kapasiteye ulaşabilmektedirler (Antalya DTO, 2020). Ayrıca yapımı devam eden Gazipaşa yat limanının 230 yat bağlama kapasitesinin olması planlanmaktadır.

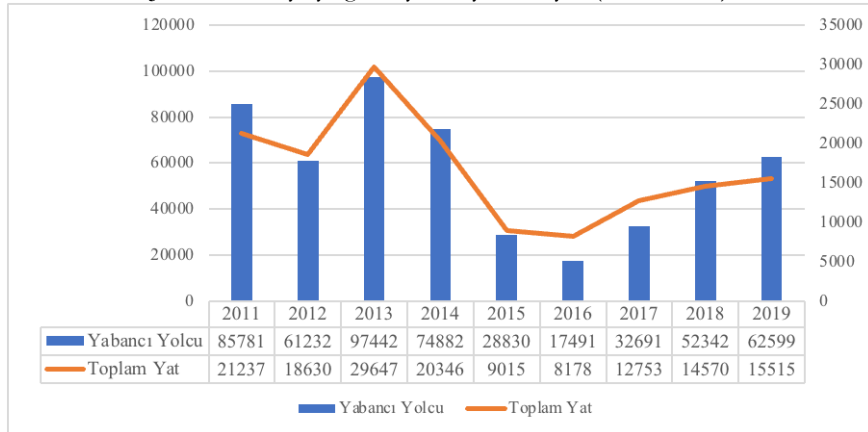
Tablo 2. Antalya ili yat limanı ve marina kapasitesi.

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

Kaynak: Antalya DTO (2020).

Şekil 1’de ise 2011 ve 2019 yılları arasında Antalya’ya gelen ticari ve özel yat sayısı ve yabancı yolcu sayısı görselleştirilmiştir. 2013 yılı kruvaziyer gemilerle birlikte yatların Türkiye’nin en fazla ziyaret edildiği dönem olmuştur.

Şekil 1. Antalya’ya gelen yat ve yolcu sayısı (2011– 2019).



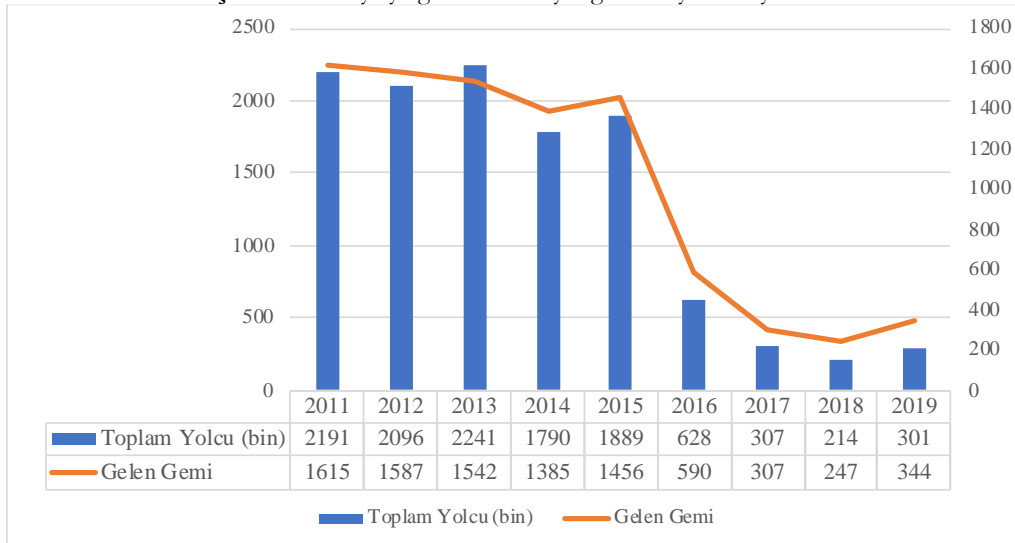
Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yıllık İstatistikleri kullanılarak hazırlanmıştır.

2.3. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Antalya’nın Önemi

Kruvaziyer turizmi, destinasyon bölgesinde liman ziyaretleri, şehir gezileri ve alışveriş aktivitelerini kapsayan eğlence amaçlı aktivitelerin yer aldığı deniz temelli bir turizm çeşididir (Deniz, 2017). Kruvaziyer turizmi kısaca “deniz yoluyla çeşitli limanlara uğrayarak keyif amaçlı seyahat” olarak tanımlanmaktadır (Özgezmez ve Şakar, 2017: 141). Dünya genelinde artan bir talebe konu olan kruvaziyer turizminin uluslararası turizmden daha hızlı büyüdüğü söylenebilir. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre 2018 yılında uluslararası turizm yüzde 5 artarken (UNWTO, 2019), kruvaziyer seyahatler yaklaşık yüzde 7’lik bir artış yaşanmış ve toplam 28,5 milyon yolcu kruvaziyer gemilerde ağırlanmıştır (CLIA, 2020).

Kruvaziyer turizmi doğası gereği geleneksel turizme göre oldukça kırılgan bir özelliğe sahiptir. Kruvaziyer pazarlar her ne kadar son tüketiciye hizmet sunuyor olsa da gemilerin uğrayacağı limanları kruvaziyer gemi operatörleri belirlemektedir (Oral ve diğerleri, 2014). Bu bağlamda kruvaziyer gemi operatörlerinin beklentilerini ve stratejilerini göz önünde bulundurmak kruvaziyer limanların varlıklarını devam ettirmesi açısından büyük önem arz etmektedir (Oral ve diğerleri., 2011). Örneğin son yıllarda Türkiye’ye yönelik artan güvenlik kaygısı kruvaziyer gemi operatörlerinin Türkiye destinasyonlarını rotalarından çıkarmasına neden olmuş ve kruvaziyer limanlarına uğrayan gemi sayıları sert düşüşler yaşamıştır (Aydın ve diğerleri, 2020) Şekil 2’de 2010 ve 2019 yılları arasında Türkiye’ye gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayıları görselleştirilmiştir.

Şekil 2. Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları.



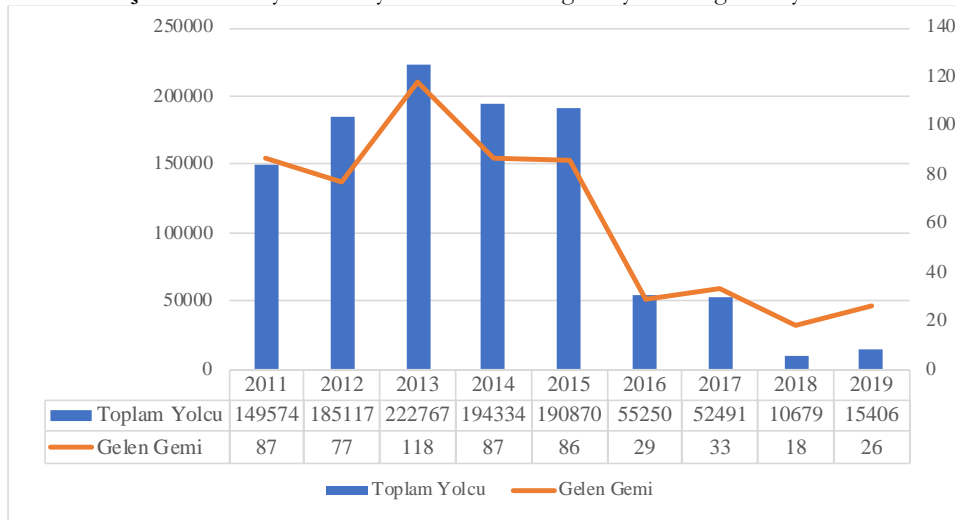
Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019) kruvaziyer istatistikleri kullanılarak hazırlanmıştır.

2.3.1. Antalya'da Kruvaziyer Turizmi

Türkiye'nin turizm merkezi olarak anılan Antalya ili sahip olduğu cazibe noktalarıyla kruvaziyer turizmde de önemli bir potansiyele sahiptir. Antalya'da halen faaliyet gösteren iki kruvaziyer terminali bulunmaktadır. Bunlar; Antalya ticaret limanında faaliyet gösteren Antalya kruvaziyer terminali ve Alanya kruvaziyer terminalidir. Antalya merkezinde yer alan kruvaziyer terminal, konumu itibarıyla ana liman özelliği taşımaktadır ve bu yüzden gelen ve giden yolcu sayısı transit yolcu sayısına göre daha fazla olmaktadır. Antalya iline gelen kruvaziyer gemiler nadiren de olsa Kaş ve Finike limanlarına da yanaşabilmektedir. Ancak yanaşma yerleri kruvaziyer liman özelliği taşımadığı için bu uğramalar çalışmaya dahil edilmemiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019) verilerine göre son on yılda Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayısının yaklaşık yüzde 8'i Antalya kruvaziyer limanına gelmiştir. 2016 yılında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarındaki ani düşüş Antalya kruvaziyer terminallerine olan talebi de olumsuz etkilenmiştir. Şekil 3'te 2011-2019 yılları arası Antalya kruvaziyer terminallerine gelen yolcu ve gemi sayıları görselleştirilmiştir. Buna göre Antalya merkez kruvaziyer terminale 2019 yılında hiç kruvaziyer yanaşmazken, Alanya kruvaziyer terminaline 26 gemi ziyarette bulunmuştur.

Şekil 3. Antalya kruvaziyer terminallerine gelen yolcu ve gemi sayıları.

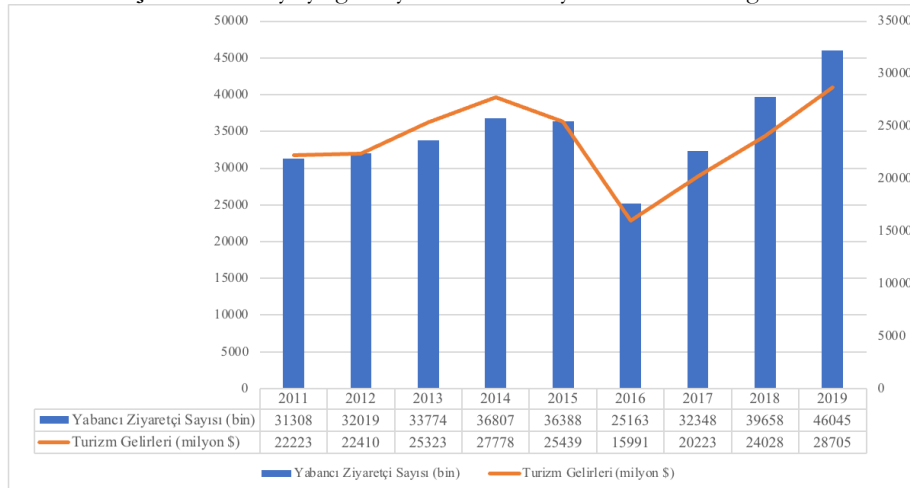


Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019) kruvaziyer istatistikleri kullanılarak hazırlanmıştır.

2.4. Türkiye Genel Turizm Gelirlerinde Antalya'nın Önemi

Türkiye sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle dünyanın en çok turist çeken ülkelerinden birisidir. Türkiye topraklarının asırlar boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış olması, kültürel ve dini birçok antik eseri barındırması ve kış turizmi yanı sıra deniz, kum ve güneş imkânı sunmasıyla çeşitli turizm şekilleri için üstün bir doğaya sahiptir. Bu durum Türkiye'nin turizm gelirlerinde de olumlu bir etki yapmaktadır. Şekil 4'te 2010 yılı itibarıyla Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı ve bu ziyaretlerden elde edilen gelir görselleştirilmiştir.

Şekil 4. Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı ve elde edilen gelir.



Kaynak: TÜİK (2017, 2018, 2019) verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'ye gelen turistlerin en çok ziyaret ettiği iller arasında İstanbul ile Antalya ili öne çıkmaktadır. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı turizm istatistiklerine göre 2019 yılında Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin en çok ziyaret ettiği iller sırasıyla İstanbul (%29), Antalya (%28), Edirne (%8), Muğla (%6) ve Artvin (%5) illeridir. Diğer illere giden ziyaretçilerin toplam oranı ise %24'tür.

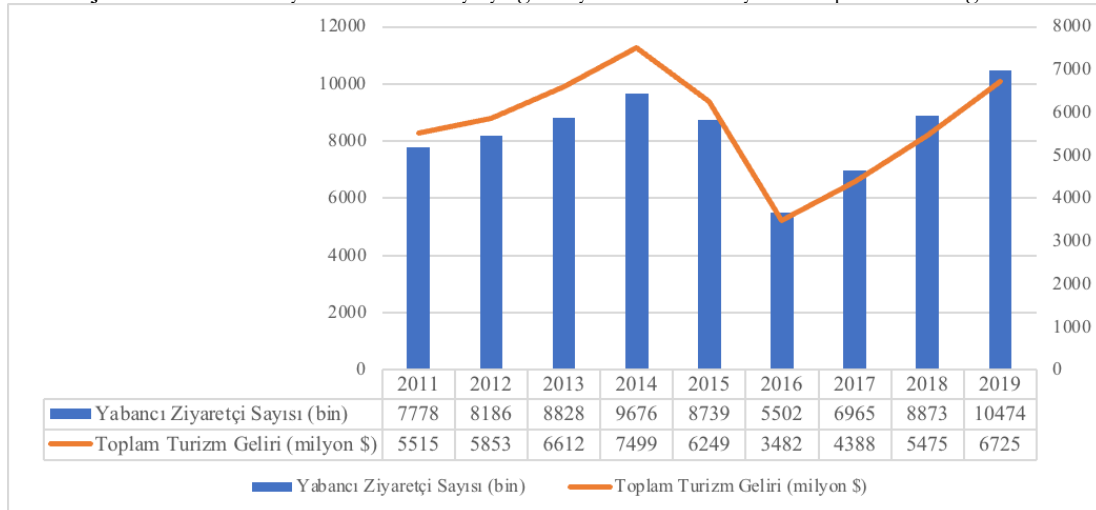
2.4.1. Antalya'da Genel Turizm

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019) istatistiklerine göre 2019 yılında Türkiye'ye gelen 51,7 milyon turist yaklaşık 14,6 milyonu Antalya'ya gelmiştir. Ortalama turist harcamasının \$ 666 olarak hesaplandığı 2019 yılında Antalya ili yaklaşık \$ 9,7 milyarlık bir toplam turizm geliri sağlamıştır. Turistlerin günlük harcamaları dışında sadece konaklama harcamaları açısından bakıldığında ise Antalya Türkiye'nin en fazla konaklama geliri sağlayan il olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre 2019 yılında Türkiye'ye giriş yapan turistler 211,3 milyon geceleme yapmıştır. Bu geceleminin 94,1 milyonu Antalya ilinde yapılırken, 32,2 milyonu İstanbul'da, 14,5 milyonu ise Muğla'da yapılmıştır. Geceleme yapan turistlerin kişi başı ortalama harcaması ise \$ 67,9 olmuştur. Bu rakamlar ışığında Antalya ili 2019 yılında konaklama hizmetlerinden \$ 6,3 milyarlık bir turizm geliri elde ederken, İstanbul ili \$ 2,2 milyarlık bir turizm geliri sağlamıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

Mastercard (2019) raporuna göre ise 2018 yılında Antalya'ya gelen turistler ortalama 14 gün kalmış ve günde yaklaşık \$ 45 harcama (yeme, içme ve alışveriş) yapmıştır (Mastercard, 2019: 13). Aynı verilere göre günlük ortalama turist harcaması İstanbul'da \$ 106, Newyork'ta \$ 152, Paris'te \$ 296, Dubai'de ise \$ 553'dür. Antalya'ya gelen turistlerin harcama düzeylerinin düşük olmasının en önemli nedeninin bölgede çok sayıda her şey dahil otelin bulunması ve turistlerin günün önemli bir kısmını bu otellerde geçirmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Ayrıca her şey dahil sistem ile gelen turistlerin özellikle katma değeri yüksek olan deniz turizm aktivitelerine daha az katılım gösterdiği bilinmektedir.

Yapılan araştırmada Antalya ili özelinde toplam turizm gelirini sunan resmi bir veriye ulaşılamamıştır. Bu noktada araştırmacılar tarafından 29.06.2021 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı çalışanlarıyla iletişime geçilmiş ve böyle bir verinin tutulmadığına ilişkin durum teyit edilmiştir. Bakanlığın vermiş olduğu öneriye istinaden TÜİK (2021) turizm istatistikleri altında çıkış yapan ziyaretçi istatistiklerinde yer alan "yabancı ziyaretçi ortalama harcaması" ile T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021)'nin turizm istatistikleri bülteni altında sınır giriş çıkış istatistiklerinde yer alan "Antalya'ya gelen yıllık turist sayısı" yıllık çarpılarak ortalama bir değere ulaşılmıştır. Bu hesaplama sürecinde hem turist sayısı hem de ortalama turist harcaması verilerindeki yıllık değişimler dikkate alınmıştır. Sonuç olarak 2011 ile 2019 yılı arasında Antalya'ya gelen yabancı turist sayısı ve bu ziyaretlerden elde edilen toplam gelir Şekil 5'te sunulmuştur.

Şekil 5. 2011-2019 yılları arası Antalya'ya gelen yabancı turist sayısı ve toplam turizm geliri.



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021) ve TÜİK (2021) verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.

3. Yöntem ve Veri Seti

Bu çalışmada yat ve kruvaziyer turizmin Antalya bölgesi özelinde ekonomik etkisinin anlaşılması amacıyla ziyaretçilerin doğrudan harcamalarına odaklanılmıştır. Ancak ziyaretçilerin bu harcamaları, doğası gereği destinasyon bölgesi ve liman özelliklerine göre değişmektedir. Ayrıca Türkiye'de bu harcamaların hesaplanmasında

kullanılacak bazı veriler bulunmamaktadır. Bu sorunun üstesinden gelmek ve yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkisini ortaya çıkarmak için var olan veriler üzerinden istatistiksel yöntemler kullanılmıştır. Buna göre Antalya iline gelen her bir yat ve kruvaziyer turistin, Antalya'nın genel turizm gelirleri üzerindeki etkisi ortaya çıkarılmıştır.

Araştırma verileri için öncelikle T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ve TÜİK istatistikleri kullanılmıştır. Ulaşılamayan veriler ise (Antalya ili ortalama turizm geliri ve detaylı yat istatistikleri gibi) Antalya Deniz Ticaret Odası ve Kültür ve Turizm Bakanlığı çalışanlarıyla yapılan görüşmelerle temin edilmiştir. Covid-19 pandemisi nedeniyle görüşmeler telefon ile gerçekleştirilmiştir. Antalya Deniz Ticaret Odası Şube Müdürü ile 02/06/2021 tarihindeki görüşmeye istinaden Antalya marina ve yat limanları kapasiteleri, Antalya ili genel yatçılık geliri ile iskele, yat ve kruvaziyer limanlarına ilişkin devam eden proje bilgileri elde edilmiştir. Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Daire Başkan Vekili ile 30/06/2021 ve 02/07/2021 tarihli görüşmelere istinaden Antalya ili turist sayısı ve turizm geliri verileri elde edilmiştir.

Araştırmada değişkenler arasındaki ilişkileri tespit etmek için regresyon analizi uygulanmıştır. Regresyon analizi, değişkenler arasındaki teorik ve istatistiksel ilişkileri tespit etmek için kullanılan yaygın bir yöntemdir (Chatterjee ve Hadi, 2015: 1). Regresyon analizinin kullanım fonksiyonları farklı olan birçok çeşidi mevcuttur. Bu çalışmada doğrusal regresyon modeli kullanılmıştır. Doğrusal basit regresyon modeli Denklem 1'deki gibi gösterilebilir:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \varepsilon \quad (1)$$

Bu modelde Y bağımlı değişkeni, X_1 bağımsız değişkeni ve ε artıkları temsil eder (Gordon, 2015:5). Bu model tek bir bağımsız değişkenden oluştuğu için bu modele basit regresyon modeli denir (Gaurav, 2011:3). Ancak bazı modellerde bağımsız değişken sayısı birden fazla olabilir. Bu tür birden fazla bağımsız değişken içeren modellere de çoklu regresyon modelleri denir (Allen, 2004:4). Çoklu regresyon modeli ise Denklem 2'deki gibi gösterilebilir:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_i X_i + \varepsilon \quad (2)$$

Model tahmin edildikten sonra bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklayıp açıklamadıkları ve açıklıyorsa ne kadar açıkladıkları tespit edilebilmektedir. Ayrıca her bir bağımsız değişkendeki değişimlerin bağımlı değişkeni ne kadar etkilediği β katsayılarıyla tespit edilebilmektedir (Esquerdo ve Welc, 2018:2). Böylece her bağımsız değişkendeki bir birimlik değişimin bağımsız değişkeni ne kadar etkilediği belirlenebilmektedir (Archdeacon, 1994:148).

Regresyon tahmin edildikten sonra ise modelin artıklarına bazı testler uygulanarak modelin güvenilirliği ve geçerliliği kontrol edilmektedir. Bu varsayımlar artıklarda değişen varyans ve oto korelasyonun olmaması, ve artıkların normal dağılmasıdır (Pagan ve Hall, 1983). Bu varsayımlardan bazıları sağlanamazsa bazı düzeltme yöntemleri uygulanarak değişkenlerin standart hataları yeniden hesaplanmaktadır. Araştırmada kullanılan basit doğrusal regresyon modelleri Denklem 3'te sunulmuştur. Bağımlı değişken Antalya ili turizm gelirleri, bağımsız değişkenler, denizyolu haricinde gelen turist sayısı, kruvaziyer yolcu sayısı ve yat yolcu sayısıdır.

$$TurizmGeliri_t = \beta_1 + \beta_2 Turist_t + \beta_3 Kruvaziyer_t + \beta_4 Yat_t + \varepsilon_t \quad (3)$$

Çalışmada kullanılan değişkenlere ait tanımlayıcı istatistikler Tablo 3'te sunulmuştur. Veri seti 2011 ve 2019 yılları arasında kapsamaktadır ve yıllık bazda 9 gözlemden oluşmaktadır. Turizm geliri değişkeni Antalya ilinde turizmden elde edilen gelirin \$ cinsinden değerinden oluşmaktadır. Turist değişkeni, yat ve kruvaziyer dışında Antalya ilini ziyaret eden turist sayısını ifade etmektedir. Kruvaziyer değişkeni Antalya ilini kruvaziyer gemisiyle ziyaret eden yolcuların sayısını göstermektedir. Yat değişkeni ise Antalya ilini yat ile ziyaret eden yolcu sayısını göstermektedir. Verilerin elde edildiği kaynaktan 2012 ve 2013 yıllarına ait yat yolcusu değerlerinin aynı rakam olarak sunulduğu görülmüştür. Alternatif kaynaklardan da veriye ait bilgiye ulaşamadığı için diğer yıllardaki yat sayısı ve yat yolcusu rakamları toplanarak 1 yattaki ortalama yolcu sayısı tespit edilerek, 2013 yılındaki yat sayısı ile çarpılmış ve tahmini bir yat yolcusu değeri elde edilmiştir. Tanımlayıcı istatistiklere göre Antalya ilinin ortalama turizm geliri 5,76 milyar \$ seviyelerindedir. Denizyolu dışında her yıl ortalama 8,11 milyon turist ziyaret etmiştir. Denizyolu ile gelen yolcu sayıları incelendiğinde ise kruvaziyer yolcularının yat yolcularına göre ortalama olarak yılda daha fazla sayıda ziyaret

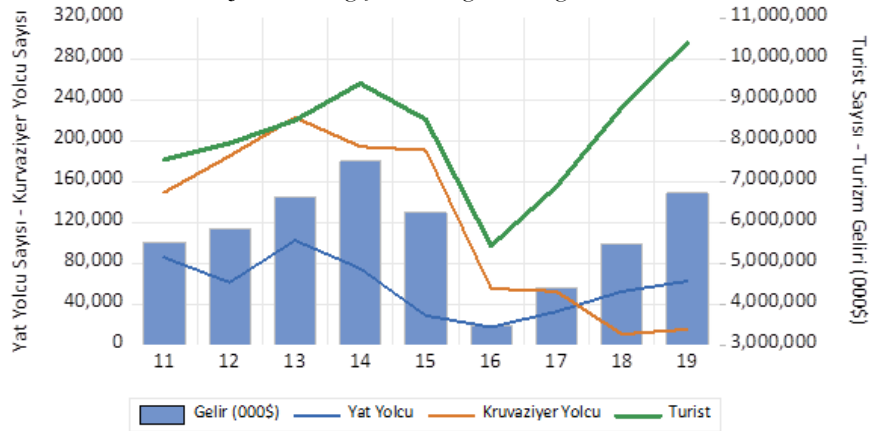
ettikleri görülmektedir. Ancak yat yolcularının standart sapma/ortalama değeri daha düşüktür ($0,48 < 0,71$) ve bu durum yat ile gelen yolcu sayılarındaki dalgalanmaların daha düşük olduğunu, yani daha istikrarlı bir yolcu akışı olduğunu göstermektedir.

Tablo 3. Tanımlayıcı istatistikler.

	Turizm Geliri	Turist	Kruvaziyer	Yat
Ortalama	5,76 milyar	8114441	120617,2	57597,5
Medyan	5,85 milyar	8424490	150081,0	61232,0
Maksimum	7,50 milyar	10350518	223919,0	102530,2
Minimum	3,48 milyar	5405715	10679,00	17491,0
St. Sapma	1,23 milyar	1441587	85658,57	27915,7
Çarpıklık	-0,522	-0,387	-0,173	0,088
Basıklık	2,498	2,745	1,302	1,957
Jarque-Bera	0,504	0,249	1,125	0,419
Olasılık	0,777	0,882	0,569	0,810
Gözlem	9	9	9	9

Değişkenlerin grafiksel gösterimi Şekil 6'da sunulmuştur. 2014 yılına kadar turizm gelirlerinde artan bir trend izlenirken, daha sonra 2016 yılına kadar azalan bir trend izlenmiştir. Bu yıldan sonra turizm gelirleri yükselişe geçerek tekrar artan bir trend yakalamıştır. Turizm geliri ve yolcu sayıları arasında genel olarak pozitif yönde bir ilişki olduğu söylenebilir. Aralarındaki korelasyon incelendiğinde turizm geliri ve turist sayısı arasında 0,89'luk ($t=5,21$, $o=0,00$) %1'de anlamlı ve güçlü pozitif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Turizm geliri ve kruvaziyer yolcu sayısı arasında 0,50'lik ($t= 1,53$, $o=0,16$) orta düzey pozitif anlamsız, turizm geliri ve yat yolcu sayısı arasında ise 0,62'lik ($t=2,27$, $o=0,05$) %10'da anlamlı ve orta düzey pozitif korelasyonların olduğu görülmektedir. Buradan hareketle, yolcu sayılarındaki artışların ve azalışların gelirlerdeki artışlarla ve azalışlarla paralellik gösterdiği söylenebilir. Ancak yolcu sayılarındaki 1 birimlik artışın turizm gelirlerinde ne kadarlık bir artışa neden olduğunu tespit etmek için korelasyon analizi tek başına yetersizdir. Bunun tespiti için regresyon modelleri tahmin edilerek katsayılar belirlenmiştir.

Şekil 6. Değişkenlerin grafiksel gösterimi.



4. Bulgular

Analizlerin uygulanmasında serilerin ham halleri tercih edilmiştir. Çünkü bu sayede yolcu türüne göre 1 turist artışının turizm gelirlerinde ne kadarlık değişim oluşturduğu ve hangi turist türünün il ekonomisine daha fazla katkı sunduğu tespit edilebilmektedir.

Regresyon modeli tahmininden önce serilere birim kök ve durağanlık testlerinin uygulanması gerekmektedir. Çünkü kalıcı şoklar içeren serilerin ham olarak analizlere dahil edilmesi, regresyon tahminlerinin sonuçlarında sapmalar oluşturabilmektedir. Birim kök testi için augmented Dickey-Fuller (Dickey ve Fuller, 1979) testi, durağanlık testi için ise Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) (Kwiatkowski ve diğerleri, 1992) testi uygulanmış ve sonuçları Tablo 4'te sunulmuştur. ADF testinin boş hipotezi serinin birim kök içerdiği şeklindedir. Sonuçlara göre tüm değişkenler için düzeyde boş hipotez reddedilememiştir. Diğer test olan KPSS testi destekleyici test olarak uygulanmıştır ve bu testin boş hipotezi serilerin durağan olduğu şeklindedir. Elde edilen sonuçlara göre tüm değişkenler için boş hipotez kabul edilmiştir. Bu sonuçlara göre, veri setinin gözlem sayısının kısa olduğu göz önünde bulundurularak ve KPSS testi sonuçları baz alınarak, tüm değişkenlerin durağan olduklarına karar

verilmiştir. Bu durumda, ilk farklarını almaya gerek olmadan tüm değişkenler I(0) olarak regresyon analizine dahil edilmişlerdir.

Tablo 4. Birim kök ve durağanlık test sonuçları.

		Düzye		Sonuç
		Sabit	Trend ve Sabit	
ADF	Turizm Geliri	-2,241	-2,233	I(1)
	Turist	-2,565	-2,128	I(1)
	Kruvaziyer	0,831	-1,515	I(1)
	Yat	-1,770	-2,233	I(1)
KPSS	Turizm Geliri	0,134*	0,293	I(0)
	Turist	0,387**	0,265	I(0)
	Kruvaziyer	0,358**	0,142**	I(0)
	Yat	0,217*	0,117*	I(0)

ADF kritik değerler: Sabitte %1*** için -4.803, %5** için 3.403, %10* için -2.841, Trend ve Sabitte %1*** için -6.292, %5** için -4.450, %10* için -3.701. KPSS kritik değerler: Sabitte %1*** için 0,739, %5** için 0,463, %10* için 0,347, Trend ve Sabitte %1*** için 0,216, %5** için 0,146, %10* için 0,119.

Birim kök ve durağanlık test sonuçlarına göre, serilerin düzey değerlerinden oluşan regresyon modeli Denklem 3'te sunulmuştur. Bağımlı değişken Antalya ilinin genel turizm gelirleri, bağımsız değişkenler ise turist, kruvaziyer ve yat yolcu sayılarıdır. EViews ekonometri yazılımı kullanılarak modellerimiz en küçük kareler yöntemi (EKK) ile tahmin edilmiştir. Tahmin edilen regresyon modellerimize ait sonuçlar Tablo 3'te sütun 1'de sunulmaktadır. Elde edilen tahmin sonuçlarındaki F istatistiğine göre model %1 düzeyinde anlamlıdır. Ayrı R² değerine göre ise modelin açıklama gücü yaklaşık %98'dir ve yüksek bir değeri ifade etmektedir. Modeldeki sabit değişken %10, turist ve kruvaziyer yolcu sayısı değişkenleri ise %1 düzeyinde anlamlıdır. Turist sayısındaki 1 birim (kişi) artış, turizm gelirlerinde 713,14 birimlik (\$) bir artış oluşturmaktadır. Kruvaziyer yolcu sayısındaki 1 birim (kişi) artış, turizm gelirlerinde 5996,95 birimlik (\$) bir artışa neden olmaktadır. Diğer yandan, yat yolcu sayısı değişkeni ise anlamsızdır. Yat turizmi gibi katma değeri yüksek bir turizm kaynağının etkisinin anlamsız olması teorik olarak kabul edilebilir bir durum değildir. Bu anlamsızlık modeldeki kırılmalardan, etkisi dahil edilmeyen diğer değişkenlerden veya verilerin sağlıklı olarak elde edilemeyişinden kaynaklanabilir. Bu açıdan model etki istatistikleri açısından değerlendirerek, herhangi bir yılda düzensizlikten kaynaklı bir durum olup olmadığını tespit edilmesi amaçlanmıştır. Etki istatistikleri modeldeki gözlemlerin hangilerinin dışsal veya diğerlerinden farklı etkilere sahip olduğunu tespit etmeyi sağlamaktadır (Guide, 2020). Bu sayede bireysel gözlemlerin modele etkileri gözlemlenebilir ve olağandışı etkiler tespit edilebilir (Banerjee ve Frees, 1997). Uygulanan studentleştirilmiş artık (RStudent) ve uygun görülmüş değerlerdeki ölçeklendirilmiş fark (DFFITS) istatistiklerinden elde edilen sonuçlara göre 2014 yılı için modelde büyük sapmalar tespit edilmiştir.

Uygulanan test istatistikleri sonucunda 2014 yılının model üzerinde çok büyük bir etki oluşturduğu tespit edilmiştir. Çünkü bu yıl dışında diğer yılların etkileri nispeten daha stabil bir düzeydedir ve bu durum 2014 yılında bağımsız değişkenlerin etkileri dışında bir etkinin turizm gelirlerine yansıdığını göstermektedir. Bu nedenle 2014 yılının modele olan olağandışı etkisini de bir değişken olarak model katabilmek ve yorumlayabilmek için bir kukla değişkeni bağımsız değişken olarak modele dahil edilmiştir. 2014 yılı "1", diğer yıllar "0" olacak şekilde oluşturulan kukla değişkenle beraber tahmin edilen regresyon modeli sonuçları Tablo 5'te sütun 2'de sunulmuştur. Elde edilen yeni sonuçlara göre model %1 düzeyinde anlamlıdır. Ayrıca turist sayısı, kruvaziyer yolcu sayısı ve 2014 yılı kukla değişkenleri de %1 düzeyinde anlamlıdır. Daha önce anlamsız olan yat yolcu sayısı değişkeni de %10 düzeyinde anlamlı hale gelmiştir. Ancak sonuçları yorumlamadan önce modelin artıklarındaki oto-korelasyon, değişen varyans ve normal dağılım gibi faktörler kontrol edilmelidir. Uygulanan Ljung-Box Q-istatistiğine (Ljung ve Box, 1979) göre oto-korelasyon yoktur boş hipotezi 8 gecikmede test edilmiş ve tüm gecikmelerde kabul edilmiştir. Bu durum modelin artıklarında oto korelasyon olmadığını göstermektedir. Uygulanan ARCH (Engle, 1982) testine göre değişen varyans yoktur boş hipotezi 3 gecikme için test edilmiş ve tüm gecikmelerde kabul edilmiştir. Bu durum modelin artıklarında değişen varyans sorunu olmadığını göstermektedir. Son olarak Jarque-Bera testine göre normal dağılım boş hipotezi kabul edilmiştir. Bu durum, modelin katsayılarının sağlıklı bir şekilde yorumlanabilir olduklarını göstermektedir. Sonuçlara göre, diğer değişkenlerin etkileri sabit iken, turist sayısındaki 1 birim (kişi) artış, turizm gelirlerinde 670,68 birim (\$) artışa, kruvaziyer yolcu sayısındaki 1 birim (kişi) artış, turizm gelirlerinde 5996,95 birim (\$) artışa ve yat yolcu sayısındaki 1 birim (kişi) artış, turizm gelirlerinde 2566,59 birim (\$) artışa neden olmaktadır. 2014 kukla değişkeninin katsayısına göre ise, turist, kruvaziyer yolcu ve yat yolcu sayısındaki değişimden bağımsız olarak, o yıl turizm gelirlerinde 528 milyon dolarlık bir artış gözlemlenmiştir.

Tablo 5. Regresyon tahmin sonuçları.

Model	Turizm Geliri	Turizm Geliri Kuklalı
Turist	713,14 [0,000]	670,68 [0,000]
Kurvaziyer Yolcu	5996,95 [0,001]	5260,89 [0,001]
Yat Yolcu	1862,22 [0,617]	2566,59 [0,081]
2014 Kukla	-	5,28E+08 [0,002]
Sabit	-8,88E+08 [0,098]	-5,52E+08 [0,019]
F İstatistiği	92,91 [0,000]	711,48 [0,000]
R ²	0,98	0,99
Ayarlı R ²	0,97	0,99
Oto korelasyon	Yok	Yok
Değişen Varyans	Yok	Yok
Jarque-Bera	3,511 [0,172]	0,444 [0,800]

5. Sonuç

Türkiye; doğası, tarihi yapıları ve denizsel çevresiyle deniz turizminde elverişli bir konuma sahiptir. Covid-19 pandemisi öncesi 2019 yılında toplam turizm gelirlerinin yaklaşık üçte biri deniz turizmi faaliyetlerinden elde edilmiş olup, yat ve kruvaziyer turizmi ekonomik etkisi en büyük faaliyetler olmuştur. Deniz turizmi faaliyetlerinin çeşitliliğinden dolayı yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkisi tam olarak ortaya koyan bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmada Antalya ili özelinde genel turizm gelirleri ve ziyaretçi verileri kullanılarak istatistiksel analizler yürütülmüştür. Elde edilen ilk bulgulara göre Antalya ilinin yabancı turist yıllık turizm geliri ortalama \$ 5,76 milyardır. Deniz turizmi kapsamında ise Antalya ilinde kruvaziyer turizminden yıllık ortalama \$ 635 milyon, yat turizminden ise yıllık ortalama \$ 148 milyon gelir elde edildiği anlaşılmaktadır. Bu rakamlar ışığında Antalya ilinde yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri, yabancı genel turizm gelirlerinin yaklaşık %13,6'sını oluşturmaktadır. Kruvaziyer ve yat turizmi gelirlerinin genel turizm gelirlerine oranla düşük olması, Antalya ilinin yat ve kruvaziyer turizminden hak ettiği payı alamadığına işaret etmektedir.

Araştırmanın bir diğer bulgusuna göre Antalya ilinde kruvaziyer turizmi ekonomik açıdan yat turizminin yaklaşık dört katı gelir sağlamaktadır. Turist sayısı açısından bakıldığında ise kruvaziyer ziyaretçi sayısı yat ziyaretçilerinin iki katıdır. Araştırmanın tahmin modeliyle ortaya çıkan rakamlara göre Antalya ili özelinde kişi başı ortalama genel turizm geliri \$ 670 olurken, yat turizmi geliri \$ 2567, kruvaziyer turizmi geliri \$ 5261 olmuştur. Bu rakamlar ışığında kişi başı turizm gelirinde kruvaziyer turizmi öne çıkmakta ve yat turizmiyle birlikte, genel turizme göre çok daha yüksek gelir sağladığı anlaşılmaktadır.

Antalya ilinde yat ve kruvaziyer turizmi toplam gelirlerinin genel turizm gelirlerine göre düşük olmasının en temel nedeni yat ve kruvaziyer ziyaretçi sayılarının azlığıdır. Özellikle Türkiye'ye yönelik artan güvenlik kaygısıyla 2016 yılında liman ve marinalardan giriş yapan yabancı ziyaretçi sayısı çok sert düşüş yaşamıştır. Daha sonraki yıllarda marina yolcu sayılarında bir toparlanma yaşansa da kruvaziyer yolcu sayısı halen ortalamanın altında seyretmektedir. Covid-19 pandemisinin küresel etkileri nedeniyle ziyaretçi sayılarındaki bu düşük seviyenin 2021 yılı için de devam etmesi beklenmektedir.

Diğer taraftan Antalya'da yat ve kruvaziyer turizmi faaliyetlerine yönelik önemli alt yapı eksiklikleri bulunmaktadır. Yat turizmi açısından en önemli sorunlar arasında, yeterli iskele/ çekek yeri olmaması, bürokratik engeller ve markalaşma gösterilmektedir. Kruvaziyer açısından ise en temel problemler arasında Port Akdeniz rıhtımında yanaşma yerinin kısıtlı olması, markalaşma, uluslararası ve bürokratik engeller bulunmaktadır. Yat ve kruvaziyer turizmi, Antalya'da turizmin çeşitlendirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda son yıllarda Antalya ilinde yeni kruvaziyer liman projesi gündeme gelmiştir. Özellikle sahip olduğu havalimanı, dinleme tesisleri ve kültürel varlıkları ile bir ana limandan daha fazlasını bulduran Antalya, kruvaziyerde altyapı problemini ve uluslararası engelleri aşması durumunda, kruvaziyer yolcuların Antalya ilinde geceleme yapmasına ve böylece daha fazla gelir elde edilmesine de olanak sağlayabilir. Bununla birlikte Antalya ilinde kruvaziyer turizm gelirlerinin artırılması için gemi operatörlerinin ve yolcuların beklenti ve ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik stratejik çalışmaların yapılması da önem arz etmektedir. Civelek ve Türkay (2021)'in de belirttiği gibi Antalya'nın deniz turizmi imajını güçlendirmek için yenilikçi yaklaşımlar kullanılarak (örneğin sosyal medya iletişimi) hedef kitleye ilişkin tutundurma faaliyetleri yürütülmelidir.

Benzer şekilde yat limanı yatırımları da stratejik bir yaklaşımla ele alınıp yönetilmelidir. Antalya merkez için düşünülen Boğaçayı ve Lara marina projelerinin, şu an için ihtiyaç olmaması, yatırım maliyetinin yüksek olması vb. sebeplerle hayata geçmeleri zor görünmektedir. Ayrıca, pandemiyle birlikte mevcut kruvaziyer limanlara olan talebin daha da azalması, marinalardaki doluluk oranının da istenilen düzeyin altında olması, bu alandaki yeni

projelerin hayata geçmesini engellemektedir. Bu nedenle mevcut yat bağlama kapasitenin artırılması ve yat turizminin ihtiyaçlarının kısmen de olsa karşılanabilmesi adına, bu bölgelerde bulunan balıkçı barınaklarının iyileştirilmesi, modern işletmelere dönüştürülmesi ve yat turizmine de sunulabilmesi önem arz etmektedir.

Bu çalışmada Antalya bölgesinde yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkisi turizm gelirleri açısından ele alınmıştır. Söz konusu hesaplamaların yapılabilmesi için gerekli olan verilerin bulunmamasından dolayı istatistiksel yöntemlerle tahmin modelleri oluşturulmuştur. Başka bir deyişle Antalya iline denizyoluyla ulaşan turistlere dair harcama verisinin bulunmama kısıtı, bu çalışmanın katkısını oluşturmaktadır. Gelecekteki araştırmalar pandemi etkisinin zayıfladığı bir dönemde Antalya kruvaziyer terminalinde gemiye katılan veya ayrılan yolcu statüsündeki turistlerin bölgede ne süre konakladıklarını ve harcama alışkanlıklarını anlamaya yönelik bir saha araştırma yapabilir. Aynı şekilde yat yolcularının harcamalarına yönelik alan çalışmasıyla bu araştırmanın bulgularını test edilebilir. Dahası yat ve kruvaziyer turizmindeki giderleri ortaya çıkaracak çalışmalarla ekonomik etkinin net olarak anlaşılmasına katkıda bulunulabilir. Böylece söz konusu destinasyonlarda kruvaziyer liman ve marina projelerinin fırsat ve tehditleri daha bilimsel bir yolla ortaya çıkmış olacaktır. Ayrıca ulaşılabilen veri seti 2011 yılından başlamaktadır. Daha eski tarihlere dayanan veri setleriyle daha kapsamlı sonuçlar ortaya koyulabilir.

Kaynakça

- Akpınar, H. ve Bitiktaş, F. (2016, 26-27 Şubat). Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler, III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu'nda sunulan bildiri, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir.
- Allen, M. P. (2004). Understanding Regression Analysis: New York: Springer Science & Business Media.
- Antalya DTO. (2020). Telefon Görüşmesi. Görüşme Tarihi: 06.01.2020 ve 23.09.2020.
- Archdeacon, T. J. (1994). Correlation and Regression Analysis: A Historian's Guide. University of Wisconsin
- Aydın, S., Z., Bitiktaş, F. ve Balık, İ. (2020). Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Yer Seçim Kriterleri ve Sorumlu Turizm Açısından Değerlendirilmesi. Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences, 6(2), 224-238.
- Bal, K. (2019). Yat Limanları Hizmet Alanlarındaki Müşteri Memnuniyetinin Aidiyet ve Davranışsal Niyetler Üzerindeki Etkisi, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- Banerjee, M. ve Frees, E. W. (1997). Influence Diagnostics for Linear Longitudinal Models. Journal of the American Statistical Association, 92(439), 999-1005.
- Chatterjee, S. ve Hadi, A. S. (2015). Regression Analysis by Example. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Chen, J.M., Chrysanthi, B., Nijkamp, P., Panoraia, P. And Dimitrios, L. (2016). The Sustainability of Yachting Tourism: A Case Study on Greece. International Journal of Research in Tourism and Hospitality, 2(2), 42-49.
- Civelek, M. ve Türkay, O. (2021). Yabancı Turistlerin Türkiye Turizmi İmajına İlişkin Bir Araştırma. Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, 16(62), 618-638.
- CLIA (2020, Eylül 22). State of the cruise industry outlook. Erişim tarihi: 22.09.2020, Erişim adresi: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx>.
- DenAr. (2017). Antalya Kruvaziyer ve Yat Limanı Projesi Fizibilite Raporu. Erişim tarihi: 08.01.2020, Erişim adresi: http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Duyuru_Etkinlikler/Antalya%20FIZIBILITE%20RAPORU-KALKINMA%20BAKANLIGI.pdf.
- Deniz Ticaret Odası Dergisi (2017). Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikleri Mart Sayısı Eki. Erişim tarihi: 14.01.2020, Erişim adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretDergisi/mart_ek_2017.pdf.
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi, 3, 1-13.
- DFAT, CAU, & IFC. (2014). Assessment of the Economic Impacts of Cruise Ships to Vanuatu: Report, August 2014. Canberra: Australia Government Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT).

- DHA. (2019). Yıldırım: Kruvaziyer limanı ile yılda 800 bin turist hedefliyoruz. Erişim tarihi: 25.06.2021, Erişim adresi: <https://www.dha.com.tr/istanbul/yildirim-kruvaziyer-limani-ile-yilda-800-bin-turist-hedefliyoruz/haber-1632228>.
- Diakomihalis, M. N. (2007). Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects. *Research in Transportation Economics*, 21, 419-455.
- Dickey, D. A. ve Fuller, W. A. (1979). Distribution of The Estimators For Autoregressive Time Series With A Unit Root. *Journal of the American statistical association*, 74(366a), 427-431.
- Douglas, N. ve Douglas, N. (2004). Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- DTGM (2019). Kruvaziyer İstatistikleri. Erişim tarihi: 09.01.2020, Erişim adresi: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx.
- DTO (2020). Deniz Sektör Raporu. Erişim tarihi: 23.09.2020, Erişim adresi: www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf.
- ECSIP (2015). Study on the competitiveness of the recreational boating sector. Erişim tarihi: 24.09.2020, Erişim adresi: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/vto/content/study-competitiveness-recreational-boating-sector>.
- Engle, R.F. (1982). Autoregressive Conditional Heteroskedasticity With Estimates of The Variance of U.K. Inflation. *Econometrica*, 50, 987-1008
- Esquerdo, P. J. R. ve Welc, J. (2018). *Applied Regression Analysis for Business*. Switzerland: Springer International Publishing.
- European Boating Industry (2017). EU affairs tourism, nautical tourism. Erişim tarihi: 21.12.2019, Erişim adresi: <http://www.europeanboatingindustry.eu/eu-affairs/tourism>.
- Gaurav, K. (2011). *Multiple Regression Analysis: Key to Social Science Research*. Germany: GRIN Verlag.
- Gordon, R. (2015). *Regression Analysis For The Social Sciences*. New York: Routledge.
- Guide (2020). Eviews User's Manuel. Erişim tarihi: 09.03.2021, Erişim adresi: http://www.eviews.com/help/helpintro.html#page/content%2Ftesting-Stability_Diagnostics.html%23ww183937.
- Güneş, M. (2013). Kruvaziyer Turizmde Dünya ve İzmir. *İzmir Ticaret Odası Pusula Dergisi*, 4, 1-5.
- Hall, C. M. (2001). Trends in Ocean and Coastal Tourism: The End of The Last Frontier?. *Ocean & Coastal management*, 44(9-10), 601-618.
- Ilgar, R. (2019). Çanakkalede Yatçılık Faaliyetleri. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 6(3), 594-611.
- Klein, R. A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 107-116.
- Kozan G., Y., Özdemir, S. S. ve Günlü, E. (2014). Turizm Yazınında Deniz Turizminin Olgusal Gelişimi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(2), 115-129.
- KTB (2018). Turizm İstatistikleri. Erişim tarihi: 20.12.2019, Erişim Sitesi: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201147/>.
- KUTO (2014). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı. Erişim tarihi: 09.01.2020, Erişim adresi: https://kuto.org.tr/site/assets/files/1581/kruvaziyer_turizmi_ve_kusadası_limani_raporu.pdf.
- Kwiatkowski, D., Phillips, P.C.B., Schmidt, P. ve Shin, Y. (1992). Testing The Null Hypothesis of Stationarity Against The Alternative of A Unit Root. *Journal of Econometrics*, 54, 159-178.
- Ljung, G. ve G. Box. (1979). On a Measure of Lack of Fit In Time Series Models. *Biometrika*, 66, 265-270.

- Mastercard (2019). Global Destination Cities Index 2019. Erişim tarihi: 21.09.2020, Erişim adresi: <https://www.mastercard.com/news/research-reports/2019/global-destination-cities-index-2019/>.
- Muslu, A. (2017). Yaşanabilir Kıyı Kentleri İçin Marinaların Yönetim ve Organizasyonunun Önemi. Kent Akademisi, 10(30), 123-138.
- Oral, E. Z., Baran, H. ve Kaya, M. G. (2011, 21-23 Kasım). Ege Bölgesi Kruvaziyer Liman Yatırımları. 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu'nda sunulan bildiri, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi, Trabzon.
- Oral, E. Z., Coşar, Y. Danacı, A. ve Esmer, S. (2014). Kruvaziyer Turizmde Yer Seçimi. 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu'nda sunulan bildiri, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi, Trabzon.
- Özgezmez, Ö. ve Şakar, G. D. (2017). Kruvaziyer İşletmelerin Sosyal Medyadaki Reklamları ile İlgili Tüketici Algılarının İncelenmesine Yönelik Bir Çalışma. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, 137-158.
- Özkan, O. ve Ayıran, N. (2008). Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler. İTÜ Dergisi Mimarlık, Planlama, Tasarlama Diyalog Dergisi, 8(2), 110-120.
- Pagan, A. R. ve Hall, A.D. (1983). Diagnostic Tests as Residual Analysis. Econometric Reviews, 2(2), 159-218.
- Paker, N., Paker, S. ve Doğan, B. (2019). Günübürlük Gezi Tekneciliğinin Hizmet Kalitesini Geliştirmeye Dönük Bir Uygulama. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 11(2), 237-270.
- Samırkaş, M. ve Samırkaş, M. C. (2014). Turizm Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi: Türkiye Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, 15(1), 63-76.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021). Yıllık Bültenler. Erişim tarihi: 29.06.2021, Erişim adresi: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-249709/yillik-bultenler.html>.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yıllık İstatistikleri (2021). İstatistikler. Erişim tarihi: 03.08.2021, Erişim adresi: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201147/onceki-donemlere-ait-istatistikler.html>].
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019). Turizm İstatistikleri: Genel Değerlendirme 2019. Erişim tarihi: 23.09.2020, Erişim adresi: <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/69320,turizmistatistikleri2019-4pdf.pdf?0>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2015). Kruvaziyer İstatistikleri. Erişim tarihi: 01.07.2021, Erişim adresi: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019). Kruvaziyer İstatistikleri. Erişim tarihi: 01.07.2021, Erişim adresi: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri>.
- TÜİK (2021). Turizm Geliri ve Kişi Başı Ortalama Harcama. Erişim tarihi: 29.06.2021, Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-I.-Ceyrek:-Ocak---Mart,-2021-37440>.
- TÜİK (2017, 2018 ve 2019). Turizm İstatistikleri, 2017. Erişim tarihi: 07.01.2020, Erişim adresi: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=10729.
- TÜİK. (2020). Turizm İstatistikleri, I. Çeyrek: Ocak- Mart, 2020. Erişim tarihi: 23.09.2020, Erişim adresi: <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33672>.
- TÜRSAB (2014). Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu: Pire İçin 'Limanlarımız' Yandı! Erişim tarihi: 09.01.2020, Erişim adresi: https://www.tursab.org.tr/apps/OldFiles//dosya/12193/tursab-kruvaziyer-turizmi-raporu107153521118_12193_5644498.
- TYHA (2019). Discover Marinas. Erişim tarihi: 03.01.2020, Erişim adresi: <https://www.tyha.co.uk/discover-marinas>.
- Yüksek, G. (2012). Turizm Ulaştırması. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları.
- UNWTO. (2019). UN World Tourism Organisation. International Tourism Highlights 2019 Edition. Erişim tarihi: 03.01.2020, Erişim adresi: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>.