



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI

KRUVAZİYER TURİZM SEKTÖR RAPORU



1. Giriş

Uçakların kıtalar arası yolcu taşımaya başlamasından önce özellikle Atlantik'in iki yakası



arasındaki ulaşım “ocean liners” denilen, zamanına göre oldukça teknolojik özelliklerle donatılmış lüks yolcu gemileri ile sağlanıyordu. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uçaklardaki gelişme sonucu sözü edilen ve iki liman arasında yolcu sevkiyatını ön planda tutan bu gemilere talep gittikçe düşmüştür.

(Fotoğraf: Queen Elizabeth 2)

Bu gelişmenin sonucu bu sektörde yer alanlar yeni bir konsept yaratarak gemilerini tatil ve gezi amaçlı kullanmak yoluna giderek bu alana yönelik, düşen talebi yeniden canlandırma yoluna gidilmiştir. Zaman içinde ise, “CRUISING” olarak adlandırılan uluslararası bir tanım meydana gelmiştir. Burada düşünce, yolcuların sadece iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli bir süre içinde, belirlenmiş bir program ve rota çerçevesinde muhtelif limanların ziyareti, bu limanlarda çeşitli aktiviteler gerçekleştirilmesidir.

Gelişen bu sektörle birlikte gemiler de zamanla bu yeni anlayışın gereklerine, nasıl ve nerede çalıştırılacaklarına göre tasarlanmaya başlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer turizmde 3.000 – 4.000 yolcu taşıyabilen, her türlü sosyal etkinliği de içinde barındırabilen birer yüzer tatil köyü şeklinde tasarlanmış oldukça modern gemiler kullanılmaktadır.

Fransızca “croisiere”, İngilizcede ise “cruise” sözcüklerinden gelen ve Türkçede kruvaziyer olarak adlandırılan “turistik lüks yolcu gemileri”, restoran, bar, yüzme havuzu, güzellik merkezi, spor, tiyatro ve sinema salonu, çocuk parkı, golf sahası ve buz pateni pisti gibi birçok özelliği bünyesinde barındırmakta ve adeta “yüzen tatil köyü” olarak nitelendirilmektedir.



Bu gemiler çoğunlukla mevsimsel özellikler de göz önünde bulundurularak küresel anlamda Karayipler, Bermuda, Güney Amerika kıyıları, Panama Kanalı geçişleri, Hawaii, Kuzey Amerika'nın batısı ve doğusu, Alaska, Güney Pasifik, Akdeniz, Kuzey Avrupa, İskandinavya ve Baltık bölgelerinde ağırlıklı olarak konuşlandırılmaktadır¹.

¹ de.wikipedia.org/wiki/Kreuzfahrt

Tablo 1: Gözde Destinasyonlar

	Bölgeler	%
1	Karayıpler	46
2	Akdeniz	11
3	Alaska	9
4	Kuzey Avrupa	8
5	Meksika	6
6	Panama Kanalı	6
7	Güney Pasifik	2
8	Güney Amerika	2
9	Diğer	10
Toplam		100

2. Kruvaziyer Turizmin Potansiyeli

Kruvaziyerler sahip oldukları lüks donanımlarıyla tatil amacıyla yurt dışını tercih eden, yüksek gelir grubuna sahip kişiler için özellikle son yıllarda cazip bir hale gelmiştir ve bu alanda faaliyet gösteren şirketler Türkiye’yi de sıkça rotalarına almaya başlamışlardır. Bu nedenle kruvaziyer turizmi ve bu alana yapılacak olan yatırımlar ülkemiz turizminin geleceği açısından da önemli bir yer teşkil etmektedir.

	2010		2011		Değişim	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
TOPLAM	1.202	1.506.000	1.475	1.990.760	%8	%9,7

Tablo 2: Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2011)²

2011 yılı itibariyle Avrupa’da 121 kruvaziyer gemisi hizmet sunmaktadır. Anılan bu gemilerin büyük çoğunluğu Akdeniz havzasında bütün bir yıl boyunca hizmet vermektedir. Kruvaziyer gemilerinin son yıllardaki doluluk oranları %90 oranındadır. Avrupa pazarının tahmin geliri 8 Milyar \$ olup bu sayı dünya pazarının %29’una tekabül etmektedir.

Kruvaziyer gemilerinin çoğu uygun hava şartları ve müşterilerin talebine uygun Karayıpler’de seyretmektedir. Bununla beraber, Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde de son yıllarda ciddi bir artış gözlenmektedir. Bunun temel sebebi, Akdeniz çanağının aynı anda 3 kıtanın gezilip görülebileceği dünyadaki tek bölge olmasından kaynaklanmaktadır. Akdeniz’in gerek iklim şartları gerekse de zengin tarihi ve kültürel değerlere sahip olması bu bölgenin cazibesini daha da artırmaktadır.

3. Kruvaziyer Turizmin Türkiye’ye Katkıları ve SWOT Analizi

Kruvaziyer operatörleri tarafından müşteriye sunulan, popüler tatil programları genelde 14 gündür ve bunun 1 haftası kruvaziyer gemisi ile gezi, diğer 1 haftası ise “hareket limanı (home port)”nın bulunduğu destinasyondaki “pre&past cruise holiday” olarak tabir edilen

² Denizcilik Müsteşarlığı

“seyahat öncesi ve sonrası” yerel tesislerde konaklama tatilidir³. Buradaki amaç yüksek gelir grubuna mensup yolcuların, uzun uçak yolculuğu ve çok parkurlu gemi tatilinden önce ve sonra dinlenme amaçlı sakin tatil ihtiyaçlarının da göz önüne alınması ve bu kişilere ideal bir tatil ortamı sunulmasıdır.

Ayrıca kruvaziyer turizmi ile gemilerin uğradığı limanların tanıtımı gerçekleştirilmekte, gelen yolcular bölge turizmine canlılık getirmekte ve bu canlılık gerek turizm sektörüne gerekse de yöre halkı ve esnafına doğrudan yansımaktadır. Bu bağlamda, illerdeki ve ülkedeki turizm geliri artmakta, bu da mevcut yerel ekonomiye pozitif bir ivme katmaktadır. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olmasının, kruvaziyer turizmi açısından önemli bir avantaj sağlayacağı kesindir.

Ülkemiz turizmi her ne kadar hızla ilerliyormuş gibi görünse de, yurt dışından ülkemize gelen turistlerin ancak %15’lik bir kısmının yüksek gelir grubuna ait olması endişe vericidir. Bu oranı artıracak en önemli alternatiflerden bir tanesi kruvaziyer turizmidir.

Yapılan araştırmalara göre, kruvaziyer gemilerini tercih edenler genellikle 40 yaşın üzerinde, yüksek gelir grubuna dâhil kişilerdir⁴. Bu bağlamda kruvaziyer turizmine yatırım yapan ülkelerdeki limanlara uğrayan kruvaziyer gemileri ve yolcuları, bu ülke limanlarına, bu limanların buldukları illere ve çevre illere büyük miktarda döviz girdisi sağlayacaklardır.

Kruvaziyer turizmi anlamında, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya, İtalya ve Yunanistan’ın ardından 4’üncü sırada yer alan Türkiye’ye, son 5 yılda gemilerle gelen toplam yolcu sayısı 6 milyona ulaşmış durumdadır.

Kruvaziyer turizmini teşvik etmek ve deniz yoluyla turist getiren gemilerin limanlarımıza olan taleplerini artırmak ve Akdeniz’e yönelen talebi ülkemize çekmek amacıyla Karadeniz’den başlayan, Marmara, Ege Denizi, Yunan Adaları, İsrail, Kıbrıs ve Mısır’ı da kapsayan turizm bölgesinin kruvaziyer turizmi açısından iyi tahlil edilmesi gerekmektedir.

Bu nedenle, kruvaziyer turizmi açısından önem taşıyan kıyılarımızın potansiyelinin araştırılarak turizme hizmet verecek kruvaziyer limanı yapımına uygun alanların tespit edilmesi, mevcut limanlarda altyapı hizmetlerinin geliştirilerek modernizasyonunun sağlanması gerekmektedir.

Türkiye’nin 3 büyük limanın karşılaştırma tablosu:

Liman	2010		2011		%Değişim	
	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı (Yüz Bin)	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı (Yüz Bin)	Gemi	Yolcu
İstanbul	351	497	427	620	+21,3	+25
İzmir	142	357	300	504	+111	+41
Kuşadası	536	492	550	697	+2,6	+41,6

³ <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=251>

⁴ European Cruise Council 2011 Raporu

Türkiye’de gelişmekte olan 3 limanın karşılaştırma tablosu:

Liman	2010		2011		% Değişim	
	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı (Yüz Bin)	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı (Yüz Bin)	Gemi	Yolcu
Marmaris	87	110	91	149	+4,5	+35
Antalya	56	82	72	101	+28	+23
Alanya	30	22	35	43	+16,6	+90

“European Cruise Council”in raporunda kruvaziyer şirketleri Türkiye kıyılarını “Yeni Karayipler” olarak tanımlamaktadır. Yunanistan Deniz Turizmi Forumu’nu 2014’te İzmir’de yapmak istiyor ve ayrıca dünya çapında başka kruvaziyer turizm organizasyonlarının da İzmir’de düzenlenmesi için teklifler iletildiği bildirilmektedir.⁵ Kruvaziyer turizminin daha yolun başında olan Türkiye’nin mutlaka yeterli limanlar yapması ve mevcut limanları iyileştirip, ücretlerin de makul bir seviyeye indirilmesi gerekmektedir.

Kruvaziyer turizmini tehdit eden faktörleri ve ülkemizin bu turizm türündeki zayıf yönlerini çok iyi irdelememek gerekmektedir. Türkiye’de kruvaziyer turizminin güçlü (strengths) ve zayıf (weaknesses) yönlerini ve ayrıca iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat (opportunities) ve tehditleri (threats) konusundaki maddeler aşağıda sıralanmıştır:⁶

- Güçlü Yönleri (Strengths)
 - İhracatın sürekli artması Türkiye ekonomisinin güç kazanmasına destek olmaktadır.
 - Ekonomik refahın yükselmesi ile daha fazla Türk vatandaşının yurt dışına seyahat talebi artmaktadır.
 - Türklere yurt dışına tatil kültürü talebi artmaktadır.
 - İstanbul ve İzmir limanları kruvaziyer müşteri açısından büyük bir potansiyel olarak görülmektedir.
 - İstanbul ve İzmir limanları ana liman (home port) olarak kullanılabilir.
 - Türkiye’nin hava limanları yurt içi ve yurt dışı çok büyük taşıma kapasitesine sahiptir. Kruvaziyer turizminin gelişmesinde katkı sağlayacaktır.
 - Türklere özgü misafirperverlik yeni bir kruvaziyer hizmet sunumu yaratabilir.
 - Türkiye’de bulunan ılıman iklim şartları kruvaziyer turizm için çok uygundur.
- Zayıf Yönlerini (Weaknesses)
 - Kruvaziyer turizmi konusunda farkındalık düşüktür.
 - Hizmetin/ürünün pazarlaması konusunda yetersizlik vardır.
 - Gemiler Türkiye sahillerinden şu anda yılda sadece 90 ile 130 gün arasında yararlanmaktadır.
 - Kruvaziyer operatörlerinin karşılaştıkları sorunlara çözüm bulunamaması sebebiyle gezi iptalleri yaşanmaktadır.

⁵ European Cruise Council 2011 Raporu

⁶ Costas Contes, 2011; Opportunities and Challenges for a Cruise Startup in the Turkish Market; Turkish Cruise Forum 2-5 July, İzmir

- Yolcuların Avrupa limanlarına giriş yapmak için “Schengen Vizesi” gerekmektedir.
- Türk mürettebatın bilgi seyir deneyimi eksiktir.
- Döviz kuru farkından dolayı zarar edilmektedir.
- Fırsatlar (Opportunities)
 - Türkiye gelişmekte olan bir pazar olarak görülmektedir.
 - Resmi tatil günlerinin yüksek olması Türk yolcularına daha fazla seyahat etme fırsatı yaratmaktadır.
 - Sektör eski sayılara ulaşmak için gelişmekte olan piyasaları fırsat olarak görmektedir.
 - Türkiye'nin yıl boyu destinasyon haline getirmek için Mısır, Kıbrıs ve İsrail gibi ülkelerin de seyahat programına eklenebilir.
 - Türkiye'de liman, taşıma ve tedarikçi maliyetleri diğer Avrupa limanlarından daha düşüktür.
- Tehditler (Threats)
 - Ortadoğu'da yaşanan yüksek politik ve dini gerginlikler.
 - Yüksek rekabet nedeniyle fiyat istikrarı sürdürülememektedir.
 - Sözleşmelerin yıllık olarak yapılması, uzun vadeli yapılamaması.
 - Bilet fiyatlarının düşük olma beklentisinin artması.
 - Kâr marjlarının düşmesi.
 - Türk pazarı için uluslararası operatörler arasında büyük rekabet yaşanması.

4. İlçemize Kruvaziyer Turizminin Katkıları

Limanın oluşturacağı istihdam, iş olanakları, hizmet yan sanayisi, gelirler, kârlar ve katma değer göz önünde bulundurulduğunda, özellikle kruvaziyer gemi işletmeciliğinin Fethiye kentine ve bununla birlikte Muğla bölgesine büyük katkı sağlayacaktır.

Fethiye doğal, tarihi, kültürel varlıkları ve kruvaziyer coğrafyasındaki konumu sayesinde mükemmel bir uğrak limanı olabilecek kapasiteye sahip olacaktır. Kruvaziyer endüstrisinde yaşanan gelişme ve büyük gemilerin sayılarının artması, kruvaziyer şirketleri için programlarına Fethiye gibi yeni destinasyonlar programlarına ilave etme ihtiyacını da beraberinde getirecektir.

2011 yılı verilerine göre⁷, Avrupa'da herhangi bir ana limandan gemiye binen yolcuların, söz konusu şehirde yaptıkları harcama kişi başı yaklaşık 70 avro olarak tespit edilmiştir. Kruvaziyer seyahat öncesi ve sonrası konaklama masrafları hesaba katıldığı için bu miktar uğrak limanlarındaki harcamalardan daha yüksektir. Uğrak limanları için harcama 61 avrodur ve hava yolu ulaşımı kullanmışlar ise ortalama 215 avro da uçak biletine harcadığı hesaplanmıştır. Ayrıca Avrupa ana limanlarından kruvaziyer yolculuğuna başlamış olan 5,3 milyon yolcunun, uçak bileti ve bu şehirlerdeki konaklama, liman vergisi, yiyecek içecek ve benzeri kalemler için yaptıkları harcama toplamı 1,5 milyar avro olarak hesaplanmıştır.

⁷

European Cruise Council 2011 Raporu

Bu kapsamda limanlarda ana harcama kalemlerini kruvaziyer gemisinin liman ücreti, yakıt ikmali ve çeşitli satın almalar ve kruvaziyer yolcularının liman vergisi, kara turu, yiyecek içecek, alışveriş, ulaşım ve konaklama (seyahat programı öncesi veya sonrası) olarak ayırabiliriz.

Fethiye önümüzdeki yıllarda bir liman inşa edecekse, kruvaziyer şirketlerinin liman seçmekte kullandıkları kriterleri mutlaka değerlendirmelidir. Kriterler içinde pazarlama değerlendirmesi, destinasyon değerlendirmesi, kruvaziyer coğrafyası değerlendirmesi, alışveriş olanakları, konaklama olanakları, uzaklık ve yakıt tüketimi, ulaşım olanakları, politik durum, tüketici algısı, geçmiş deneyimler, uçak bağlantıları, denizcilik operasyonları değerlendirmesi, liman tarifeleri, kara turu olanakları, uluslararası tanıtımda yerel yönetimlerin desteği, güvenlik değerlendirmesi ve çevre değerlendirmesi bulunmaktadır.



Kruvaziyer turizminin destinasyonlara etkisi incelendiğinde, kruvaziyer turizminin, küresel ölçekte en hızlı büyüyen turizm türlerinden biri olduğu görülür. Ancak, tekelleşme, endüstri içinde ve arz tarafında gelişmekte olan destinasyonlar için önemli bir tehdittir. Örneğin, dünyanın en büyük kruvaziyer turizmi grubu olan Carnival Coperation⁸ 195.872 bin yolcu kapasiteli 99 adet gemi ile 2011 yılında hizmet verdiği kişi sayısı 9,6 milyon kişi olarak kayıtlarda gözükmektedir. Öte yandan, 2011 yılında 7,5 milyar dolar ciro yapan Royal Caribbean Cruises Ltd. Şirketine⁹ ait 95.846 yolcu kapasiteli 39 gemisi bulunmaktadır.

Bu iki grubun 2011 yılında taşıdığı yolcu sayısı yaklaşık 11,8 milyondur ve dünya kruvaziyer seyahatlerinin %80'i bu iki grup tarafından icra edilmektedir. Dolayısıyla kruvaziyer turizmde işletmeci şirketleri olmayan destinasyonların ağırlıklı olarak bu iki gruba bağımlı olacakları öngörülmektedir. Bu durum kruvaziyer turizmine, özellikle de limanlar ve tanıtım

⁸ Carnival Coperation 2011 Faaliyet Raporu

⁹ Caribbean Cruise 2011 Faaliyet Raporu

faaliyetleri gibi yatırımlar yapacak destinasyonlar için dikkate alınması gereken bir risk olarak değerlendirilmektedir.

Kruvaziyer turizmde gemi işletmecisi olmayan, sadece destinasyon özelliği olan ülkeler bu turizmden elde edilen cirodan oldukça küçük bir pay almaktadır. Yani kendi gemi işletmecisi firmalarına sahip olmayan destinasyonlar için kaçak (leakage) oranı¹⁰ (turizm gelirin başka ülkelere kayması veya sızması anlamına gelir) yüksek bir turizm türüdür. Karayipler'e düzenlenen turların dünya kruvaziyer gelirin %65'ini kapsadığı, buna karşılık bölge insanların bu gemilerdeki istihdam oranının %7 seviyesinde olduğu, bölgeye tur düzenleyen şirketlerin toplam vergi harcamalarının ise ancak %1'inin Karayip Adaları'nda yapıldığı tespit edilmiştir.

Kruvaziyer yolcularının yemeklerini gemide yemeleri, kumar oynamak isteyenlerin bu isteklerini gemide karşılayabiliyor olmaları, gemi içinde gümrüksüz alışveriş olanaklarının bulunması çevre gezileri dışında bölgede harcama yapılmasını engelleyici faktörler olarak görülmektedir. Hatta çevre gezilerinde dahi gelirin büyük çoğunluğunun gemi içinde yüksek kâr marjı ile tur satışları yapılması nedeni ile kruvaziyer şirketlerine gitmektedir. Bazı çevreler liman yatırımlarının çok ağır olması ve limandan yararlanma ücreti olarak alınan ücretlerin düşük olmasını da ekonomik anlamda bir olumsuzluk olarak değerlendirmektedir. St. Lucia adasında 6,5 ABD doları olan kişi bazında liman vergisinin 15 dolara yükseltilmesi yönündeki çabalar kruvaziyer şirketlerinin güçlü lobicilik girişimleri ve bölgeye düzenledikleri turları iptal etme tehditleri ile başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ayrıca, kruvaziyer turizmüne yönelen bu eleştirilerin yalnızca ekonomik boyutla olmadığı, gemilerin sintine adı verilen atıklarının da zaman zaman yasalara aykırı biçimde denize deşarj edilebildiği ve ciddi çevresel zararlara yol açabildikleri de vurgulanmaktadır.¹¹

Tüm bu değerlendirmeler ışığında Fethiye'deki turizm çeşitliliğini artırmak üzere bir seçenek olarak gündemde olan Fethiye Körfezi'ne kruvaziyer terminali yapılması konusunun yukarıda belirtilen avantajları ve dezavantajları göz önüne alarak sektörün tüm aktörleriyle tartışılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

5. Kruvaziyer Sektöründe En Büyük 4 Tur Sağlayıcısı

Hizmete giren son teknoloji ürünü 'mega' gemiler, boyutları ve yolcu kapasiteleri bakımından büyüdüğü gibi, sunduğu hizmetin kalitesi ve aktivitelerin çeşitliliği bakımından da büyük ilerleme kaydetmiştir.

a. Royal Caribbean International

Amerikan bandıralı armatör Royal Caribbean dünyanın en büyük kruvaziyer gezi sağlayıcısıdır. Cruise Market Watch'a göre Royal Caribbean filosu 195.000 yatak kapasitesine sahiptir. Filolarında "Allure of the Seas" (resimdeki) ve sadece biraz daha küçük kardeş gemisi "Oasis of the Seas" ile aynı zamanda dünyanın en büyük iki kruvaziyer gemisi bulunmaktadır.

¹⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Leakage_effect

¹¹ Çolakoğlu, O.E., 2002. Türkiye İçin Kruvaziyer Turizmde Alternatif Bir Ürün Önerisi, 3. Ulusal Türkiye Turizmi Sempozyumu, 7-8 Kasım 2002, Türkiye Turizmini Araştırma Enstitüsü, İzmir.



b. **Carnival Cruise Lines**



İkinci sırada, 96.000 yatak kapasitesi ile Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean'ı takip etmektedir. Resimde Carnival Cruise Lines'in filosunda bulunan "Carnival Valor" adlı gemi benzersiz Miami Kumsalı'nın önünden geçmektedir.

c. **Princess Cruise Lines**

"Golden Princess" gemisi aynı anda 2.600 yolcuya kadar konaklama imkânı sağlamaktadır. Princess Cruises'un tüm filosu 36.780 yatak kapasitesine sahiptir.



d. Costa Cruise Lines

Kruvaziyer sektöründe faaliyet gösteren dördüncü büyük armatör şirketi Costa Cruise Lines'dır. 2011 yılında Costa Cruise Lines'ın yatak kapasitesi 36.480'di. Bu sayıya Toskana kıyılarında alabora olan "Costa Concordia" da dâhildi. Aşağıdaki resimde Trieste Limanı'na giriş yapan "Costa Favolosa" görülmektedir. Gemi İtalya'nın 150. yıldönümü kutlamaları kapsamında 2 Temmuz 2011 tarihinde Costa Cruiese Lines'ın hizmetine girmiştir.

