|  |  |
| --- | --- |
| **Yayın Geliş Tarihi: 08.08.2019****Yayına Kabul Tarihi: 06.12.2019** | **Dokuz Eylül Üniversitesi** **Denizcilik Fakültesi Dergisi** |
| **Online Yayın Tarihi: 20.12.2019** | **Cilt: 11 Sayı: 2 Yıl: 2019 Sayfa:** |
| **DOI:**  | **ISSN:1309-4246**  |
| ***Araştırma Makalesi***  | **E-ISSN: 2458-9942** |

**KIYI ALANLARINDAKİ DENİZCİLİK YATIRIMLARININ HALK TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: KARABURUN YAT LİMANI UYGULAMASI**

**Onur AKDAŞ1**

***ÖZ***

*Kıyı alanları, barındırdıkları ekolojik ve ekonomik değerler göz önünde bulundurularak uluslararası kıyı alanları literatüründe doğal bir kaynak olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde de kıyılar, anayasal güvence altına alınarak kıyıların kullanımında öncelikle kamu yararının gözetilmesi hüküm altına alınmıştır. Kıyı alanlarında planlanan yatırımlara ilişkin kararlarda halkın görüşüne başvurulması ülkemizde son yıllarda özellikle yerel yönetimlerin başvurduğu bir yöntemdir.*

*Bu çalışmanın amacı, kıyılarda gerçekleştirilecek yatırımlarda bölge halkının kararlara katılımını sağlayacak yöntemlerden birini ortaya koyarak bu yöntemleri karar vericilerin kullanımı açısından tartışmaktır. Çalışmada halkın yatırım kararlarına katılım yöntemlerinden biri olan “Koşullu Değerleme Yöntemi” ayrıntılı olarak irdelenmiştir. Son olarak da koşullu değerleme yöntemi ile Karaburun Yat Limanı Projesi’nin değerlemesi yapılarak sonuçları paylaşılmıştır. Karaburun’un yerleşik halkı ve potansiyel ziyaretçileri kapsamındaki bir örneklemde uygulanan koşullu değerleme anketinin verilerinin SPSS yazılımı kullanılarak analiz edilmesiyle çalışmanın sonuçlarına ulaşılmıştır. Buna göre, yat limanı projesinin yapılacağı alanın sosyal değeri ortaya çıkarılmış ve farklı profil özelliklerine sahip kişilerin yat limanı projesine bakış açıları arasındaki anlamlı farklılıklar ortaya konmuştur. Çalışma, ülkemizdeki deniz turizmi ve deniz ulaştırması yatırım kararlarına halkın katılımını akademik olarak ele alması yönünden ilk olma özelliğine sahiptir. Sonuçların, tüm yerel ve merkezi yönetim karar vericilerine destek niteliğinde olması da çalışmanın hedeflenen çıktılarından biridir.*

***Anahtar Kelimeler:*** *Halkın Kararlara Katılımı, Koşullu Değerleme Yöntemi, Kıyı Alanları, Yat Limanı, Deniz Ulaştırması*

**EVALUATION OF MARITIME INVESTMENTS IN COASTAL AREAS BY PUBLIC: KARABURUN MARINA APPLICATION**

***ABSTRACT***

*The coastal areas are defined as a natural resource in the international coastal area literature considering their ecological and economic values. In our country, the coasts are under the protection of the constitution and the public benefit is prioritized in the use of the coasts. In recent years, having public opinion in decisions on investments planned in coastal areas is a method that has been applied especially by local governments in our country.*

*The aim of this study is to discuss one of the methods that will enable the people of the region to participate in the decisions in coastal investments. In this study, “Contingent Valuation Method” –as one of the methods of participation of people in investment decisions is examined in details. Finally, the results of the Karaburun Marina Project were evaluated by contingent valuation method and the results were shared. The results of the study were obtained by analyzing the data of the contingent valuation questionnaire applied in a sample of Karaburun residents and potential visitors using SPSS software. Accordingly, the social value of the area where the marina project will be built was revealed and significant differences were found between the views of people with different profile characteristics to the marina project. The study has the distinction of being the first in terms of academically addressing the public participation in the investment decisions of marine tourism and maritime transportation in our country. One of the targeted outcomes of the study is that the results support all local and central government decision makers.*

***Keywords:*** *Public Participation in Investment Decisions, Contingent Valuation Method, Coastal Areas, Marina, Maritime Transportation.*

1. **GİRİŞ**

Kıyı alanları coğrafi olarak dünya yüzeyinin yaklaşık % 20'sini kaplar. Bunun yanı sıra, dünyanın en büyük kentsel yerleşimlerinin %75'ini ve küresel nüfusun % 45'inden fazlasını oluştururlar. Dünyadaki devletlerin yaklaşık %85'i iç denizlerle, okyanuslarla veya her ikisiylede kıyı komşusudur (Martinez vd. 2007). Tahminlere göre yaklaşık üç milyar insanın kıyıdan 200 km içeride kalan alanda, dört milyar insanın da kıyıdan 400 km içeride kalan alanda yaşamaktadır ve bunun 2025 yılına kadar % 100 artış gösterebileceği vurgulanmaktadır (Ringim vd. 2016). Kıyı alanları bir ulusun ekonomik ve çevresel zenginliklerinde büyük bir paya sahiptir. Kıyı yerleşimlerinin çoğunda, balıkçılıktan deniz turizmine kadar geniş bir yelpazede bulunan tüm işlerin % 60'ından fazlası kıyı faaliyetleriyle ilgilidir (Genz vd. 2007). Dünyanın kıyı alanalrında, kilometrekareye düşen nüfus yoğunluğunun 2025 ve 2050 yıllarında sırasıyla 115 ve 134 kişi olacağı tahmin edilirken, aynı projeksiyonun Avrupa kıtası için 191 ve 211 kişi olduğu tahmin edilmektedir (Neumann vd. 2015). Kıyı alanları, beslenme, yerleşim yeri ve dinlence faaliyetleri bağlamında canlılar için vazgeçilmez bir kaynaktır. Bunların yanı sıra, balıkçılıktan tersanelere, limanlara ve dinlence tesislerine kadar uzanan denizcilik endüstrisi, hizmetlerinin çoğunu kıyılarda sunmaktadır ve bu alanlara yoğun yatırımlar yapmaktadır. Kıyı alanları üzerinde yer alan endüstri kolları Tablo 1’de verilmektedir. Birleşmiş Milletler tarafından Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması (ISIC) olarak ilan edilen bu endüstri kolları kıyı alanları üzerinde sermaye yoğun yatırımlar yürütmekte, doğal çevre ve kıyı alanları üzerinde etkili olmaktadır.

**Tablo 1:** Kıyı Alanlarındaki Ekonomik Aktiviteler

| KISIM | BÖLÜM, GRUP, SINIF |
| --- | --- |
| A | TARIM, ORMANCILIK VE BALIKÇILIK |
| 02  | Ormancılık ve Tomrukçuluk |
| 03 | Balıkçılıkve Su Ürünleri Yetiştiriciliği |
| B | MADENCILIK VE TAŞ OCAKÇILIĞI |
| 06 | Ham Petrol ve Doğal Gaz Çıkarımı |
| 07 | Metal Cevheri Madenciliği |
| 09 | Madenciliği Destekleyici Hizmet Faaliyetleri |
| C | İMALAT |
| 10 | Gıda Ürünlerinin İmalatı |
| 15 | Deri ve İlgili Ürünlerin İmalatı |
| 19 | Kok Kömürü ve Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı |
| 22 | Kauçuk ve Plastik Ürünlerin İmalatı |
| 24 | Ana Metal Sanayii |
| 30 | Diğer Ulaşım Araçlarının İmalatı |
| 33 | Makine ve Donanımların Kurulumu ve Onarımı |
| D | ELEKTRIK, GAZ, BUHAR VE İKLIMLENDIRME ÜRETIMI VE DAĞITIMI |
| E | SU TEMINI, KANALIZASYON, ATIK YÖNETIMI VE İYILEŞTIRME FAALIYETLERI |
|  | 38 | Atığın Toplanması, Islahı ve Bertarafı Faaliyetleri; Maddelerin Geri Kazanımı |
| F | İNŞAAT |
| G | TOPTAN VE PERAKENDE TICARET; MOTORLU TAŞITLARIN VE MOTOSIKLETLERIN ONARIMI |
| H | ULAŞTIRMA VE DEPOLAMA |
| 49 | Kara Taşımacılığı ve Boru Hattı Taşımacılığı |
| 50 | Su Yolu Taşımacılığı  |
| 51 | Havayolu Taşımacılığı  |
| 52 | Taşımacılık için Depolama ve Destekleyici Faaliyetler |
| 53 | Posta ve Kurye Faaliyetleri |
| I | Konaklama ve Yiyecek İçecek Hizmetleri Faaliyetleri |
| J | Bilgi ve İletişim |
| K | Finans ve Sigorta Faaliyetleri |
| L | Gayrimenkul Faaliyetleri |
| M | MESLEKI, BILIMSEL VE TEKNIK FAALIYETLER |
| 70 | İdare Merkezi Faaliyetleri, İdari Danışmanlık Faaliyetleri |
| 72 | Bilimsel Araştırma ve Geliştirme Faaliyetleri |
| 73 | Reklamcılık ve Pazar Araştırması |
| 74 | Diğer Mesleki, Bilimsel ve Teknik Faaliyetler |
| N | İDARI VE DESTEK HIZMET FAALIYETLERI |
| O | KAMU YÖNETIMI VE SAVUNMA; ZORUNLU SOSYAL GÜVENLİK |
| P | EĞİTİM |
| Q | İNSAN SAĞLIĞI VE SOSYAL HİZMET FAALİYETLERİ |
| R | KÜLTÜR, SANAT EĞLENCE, DİNLENCE VE SPOR |
| S | DİĞER HİZMET FAALİYETLERİ |
| T | HANE HALKLARININ İŞVERENLER OLARAK FAALİYETLERİ |
| U | ULUSLARARASI ÖRGÜTLER VE TEMSİLCİLİKLERİNİN FAALİYETLERİ |

Kaynak: Cerit, 2013 ve UN, 2008’den yararlanılarak oluşturulmuştur.

Doğanın ve onun sunduğu kaynakların ekonomik değerini ve insanlığa faydalarını anlayabilmek ve ölçümleyebilmek gün geçtikçe daha çok önem arz etmektedir. Bu denli büyük bir öneme sahip bir alan olarak kıyı alanları, bugün ve gelecekte insanlığın kullanımına açık olan ve yaşamsal ihtiyaçlarının karşılanmasına kaynaklık eden; yerleşim alanlarını, ormanları, su kaynaklarını ve sulak alanları, tuzlaları, hidrokarbon bileşenleri ve canlı organizmaları kapsamaktadır. Kıyı alanları, sanayileşmenin ve hızla artan şehirleşmenin baskısını en yoğun hisseden yeryüzü parçaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Tablo 1’de belirtilen endüstri kollarından örnek vermek gerekirse limancılık sektörü, yapısı gereği uluslararası nitelikte ve sermaye yoğun bir sektördür. Bu anlamda, yapılacak olan yatırımlar genelde tek başına öz kaynak ile karşılanması mümkün olmayan, belirli bir dışkaynak kullanımını zorunlu kılan büyük yatırımlardır (Akdaş, 2012). Diğer tüm yatırımlarda olduğu gibi ulaştırma yatırımları da projelerini değerlendirirken birden fazla dolaylı ve doğrudan faydayı aynı anda gözönünde bulundurmalıdır (Tatar, 1993). Bu tür projeler hem enerji tasarrufu konusunda faydalar üretirken bir yandan da çevresel düzenlemeler gerektirmekte, ulaşımda hızı ve güvenliği öncelerken maliyetlerin aşağı çekilmesi unsurlarını da gözetmektedir (Ergen, 2008). Yapılacak olan yatırımın kamu yatırımı olması değerlendirme kriterini farklılaştırmaktadır ki kamu projeleri makro etkiler bağlamında değerlendirilirken, özel sektör projeleri mikro yani işletme kârlılığı düzeyinde değerlendirilmektedir (Işık ve Organ, 2005). Özellikle edinim biçimleri söz konusu olduğunda, bir özelleştirme ihalesi ile ya da yap-işlet-devret modeli ile edinilen liman işletmesinde çok büyük yatırım tutarlarına ulaşılabilmektedir (Akdaş, 2012). Denizcilik yatırımlarının uygulanabilir olup olmadığını ticari, ekonomik ve teknik değerlendirmelere tabi tutarak ölçmek mümkündür. Yatırım maliyeti, fiyat, yatırımın doğrudan, dolaylı ve dış etkileri ekonomik değerlendirmenin ana girdileridir (Bichou ve Gray, 2004). Bütün bu sayılan değerlendirme kriterlerine ek olarak, doğal çevrede ve iş ortamında karşılaşılan küresel ve yerel değişimlerin, kıyı sistemlerinin işleyişini ve bu sistemlerin insani kalkınmayı sürdürme yeteneklerini etkilediği açıktır (Crossland vd. 2005) ve bu etkilerin ölçülmesinin gerekliliği de bu çalışmanın temel motivasyonlarından biridir.

1. **ÇALIŞMANIN AMACI**

Bu çalışmanın amacı, yapılması planlanan Karaburun Yat Limanı’nınn bölge halkı tarafından değerlendirilmesini sağlamaktır. Bu değerlendirme her ne kadar parasal bir nitelik taşısa da ortaya çıkan toplam kıyı alanı değeri aynı zamanda o alanın sosyal değerini de yansıtmaktadır. Karaburun Yat Limanı Projesinin, üzerinde bulunduğu kıyı alanına kattığı değeri ortaya çıkarmak, yore halkının bu projeden beklentilerini ve bu projeye bakış açılarını ortaya koymak çalışmanın diğer amaçları olarak sıralanabilir.

1. **KONU VE YÖNTEMLE İLGİLİ LİTERATÜR**

Bu çalışmanın amacı kıyı alanındaki bir denizcilik endüstrisi yatırımı olan Karaburun Yat Limanı’nın sosyal değerini parasal şekilde ifade etmektir. Bu sebeple öncelikle kıyı bilimine ve deniz turizmi alanına ait bilgiler aktarılmış, daha sonra sırasıyla Türkiye’de yerel yönetimlerce halkın yatırım kararlarına katılma uygulamaları araştırılmış ve çalışmada kullanılacak olan Koşullu Değerleme Yöntemi (KDY) ile ilgili kavramsal altyapı verilmiştir.

* 1. **Kıyı Alanları ve Deniz Turizmi**

Kıyı alanları, ortak ve paylaşılan alanlardır ve bu alanlardaki problemlere çözüm bulmada salt sektörlerarası problem çözme yaklaşımlarının işlevsiz kalması ve birden çok sektörü içine alan bütünleşik yaklaşımların istenen çıktıları vermesinin nedeni de tam olarak bu alanların ortak olma özelliklerinden kaynaklanır (Parkes ve Manning, 1998). Buna ek olarak, kıyı alanları yetersiz bir kaynak olarak sınıflandırılabilir ve bu sınıflandırma kıyı kaynakları kullanılarak sınırlı sayıda ürün ve hizmet üretimi yapılabileceği anlamına gelir (French, 2005). Kıyı alanları insanoğlunun çeşitli ihtiyaçlarını doğrudan ya da dolaylı olarak karşılamaktadır ve kıyı alanlarının kullanımı – her iki durumda da rekabetçi olmakla beraber- bireysel veya sektörel olarak iki şekilde karşımıza çıkmaktadır (Parkes ve Manning, 1998).

Sektörel yaklaşımda ilk ve en çok fayda yaratan kullanımın tarım iş koluna ait olduğu değerlendirilir ki tarihsel olarak bakıldığında da ilk kıyı yerleşimlerinde hayvancılığın ve tuzlu tarımın yapıldığı bilinmektedir. Bununla beraber bugün de kıyı alanları tarımsal faaliyetler için verimli topraklar olarak değerlendirilmektedir (Ahlhorn, 2018). Deniz taşımacılığı da yine kıyı alanlarının en çok kullanıldığı sektörel alanların başında gelmektedir. 2017’de dünya limanlarında gerçekleşen 1,86 milyar tonluk yük trafiği 2018 yılında 1,92 milyar tona ulaşmış ve bu artışın beraberinde getirdiği kapasite ihtiyacı, tarama ve deniz doldurma faaliyetlerini hızlandırmış ve limanların genişletilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (UNCTAD, 2018). Bütün bunların yanında deniz turizmi endüstrisi de kıyı alanlarını en yoğun kullanan sektörlerden biridir. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki “Deniz Turizmi” kavramı birçok uluslararası bilimsel kaynakta “Kıyı Turizmi” şeklinde adlandırılmaktadır (Taibi, 2016; Birdir vd. 2013; Ghosh, 2012; Williams, 2011; Klein ve Osleeb, 2010; UNEP, 2009). Bununla beraber deniz turizmi aktiviteleri kopek balığı izleme turlarından kruvaziyer seyahatlere kadar kıyıyı kullanan çok geniş bir yelpazeyi kapsar (Orams, 1999). Deniz turizmi, kıyı kullanımının hizmet sunucular açısından sektörel, tüketiciler için de bireysel olarak gerçekleştiği yoğun bir alandır. Bu açıdan bakıldığında kıyı alanının endüstriyel bir değerinin olmasının yanında sosyal bir değere de sahip olması gerekliliği kaçınılmazdır.

* 1. **Halkın Kıyı Alanlarındaki Yatırım Kararlarına Katılma Uygulamaları**

Kent merkezlerinin ortak kullanım alanlarını kapsayacak şekilde hazırlanmış yatırım projelerinin ve bunları etkileyebilecek nitelikteki kararların halk oylamasına sunulması ülkemizde özellikle son yıllarda sıklıkla başvurulan bir yöntemdir. Bu yöntemin her ne kadar iyi niyetle uygulanıyor olduğu konusu apaçık ortada ise de, değerlendirmelerin ve halka soruş şeklinin akademik bir bakış açısından uzak olduğu gerçeği yadsınamaz. Çoklu tercih belirtme, açık uçlu soru, katılıyorum veya katılmıyorum şeklinde uygulanan bu yöntemlerin sağladığı verilerin akademik bir üslupla değerlendirilmesi gereklidir.

Tablo 2, 2009-2016 yılları arasında Türkiye’de yerel yönetimlerce gerçekleştirilmiş ve halkı yatırım kararlarına katmayı amaçlayan halk oylamalarını göstermektedir.

**Tablo 2:** 2009-2016 Yılları arasında Türkiye’de Yerel Yönetimlerce Gerçekleştirilmiş Halk Oylamaları

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Halk Oylamasını Yapan Kurum** | **Konu olan Proje** | **Yapıldığı Tarih** | **Yöntem** **(Açık uçlu / Evet – Hayır / Alternatifli)**  | **Sonuç** **(Red / Kabul Yüzdesi – Tesis Türü)** |
| Antalya Büyükşehir Bld. | Raylı Sistem 2’nci Etap Projesi | 31.08.2014 | Evet – Hayır | % 98.34 Kabul% 1.66 Ret |
| Antalya Büyükşehir Bld. | Şarampol Projesi | 18.10.2015 | Evet – Hayır | %90.18 Kabul%9.82 Hayır |
| Antalya Büyükşehir Bld. | Çallı Üst Geçit Projesi | 06.12.2015 | Evet – Hayır | %95.61 Kabul%4.39 Ret |
| Antalya Büyükşehir Bld. | Doğu Garajı Projesi | 30.07.2016 | Evet – Hayır | % 93.7 Kabul% 6.3 Ret |
| Antalya Büyükşehir Bld. | Atatürk Anıtı’nın Taşınması  | 06.12.2015 | Yer Alternatifli Seçim | - |
| Çukurova Belediyesi | Pazar Yeri Taşınması | 16.05.2015 | Evet – Hayır | %68 Kabul%32 Ret |
| Çukurova Belediyesi | Emekli Dinlenme Evi Yapımı | 20.12.2015 | Evet – Hayır | %81 Kabul%19 Ret |
| Çukurova Belediyesi | Spor Kompleksi Projesi | 07.02.2016 | Evet – Hayır | %86.5 Kabul%13.5 Ret |
| Bakırköy Belediyesi | Yat Limanı Projesi | 06.11.2016 | Evet – Hayır | %57 Kabul%43 Ret |
| Burdur Bucak Belediyesi | İmar planı Değişikliği | 05.11.2015 | Evet-hayır | %77 Kabul%23 Ret |
| Aydın Büyükşehir Belediyesi | Aydın Tekstil’den alınan alanın revizyonu | 21.04.2016 | Açık uçlu | %99 Yeşil Alan  |
| Aydın Büyükşehir Belediyesi | Tariş’ten devralınan kıyı alanının revizyonu | 15.04.2016 | Açık Uçlu | %92 Yeşil Alan |
| Fethiye Belediyesi | Köy İsmi Değişikliği | 20.09.2015 | Evet –Hayır | %5 Kabul%95 Ret |
| Kepez Belediyesi | Kentsel Dönüşüm İmar Planı | 18.10.2015 | Evet –Hayır | %90 Kabul%5 Ret |
| Muratpaşa Belediyesi | Meltem Çarşısı Revizyonu | 24.08.2014 | Alternatifli | %40 Balıkçı Pazarı % 60 Sosyo-kültürel Tesis |
| Canik Belediyesi | Düvecik Köyü’nün Mahalleye Dönüşümü | 27.12.2009 | Evet-Hayır | %89 Kabul%11 Ret |
| Canik Belediyesi | Gazi Köyü’nün Mahalleye Dönüşümü | 04.07.2010 | Evet-Hayır | %80 Kabul%20 Ret |
| Canik Belediyesi | Teknepınar Köyü’nün Mahalleye Dönüşümü | 09.05.2010 | Evet-Hayır | %93 Kabul%7 Ret |
| Edirne Belediyesi | Altyapı Yatırım Projesi | 10.01.2016 | Evet-Hayır | %99 Kabul%1 Ret |

Kaynak: Yazılı ve görsel basın taramasından derlenmiştir.

Tablo 2’den anlaşılacağı üzere; genel olarak yapılan halk oylamalarında katılımcılara bir soru sorulmakta ve onlardan Evet-Hayır şeklinde bir değerlendirme yapmaları beklenmektedir. Buna göre bu şekilde yapılan oylamalar Fethiye ilçesinde yapılan köy ismi değişikliği oylaması dışında “Evet” şeklinde sonuçlanmıştır. Bu çalışmanın konusuna en yakın halk oylaması 06.11.2016 tarihinde Bakırköy Belediyesi’nce yapılmış burada da oylamayı yapan belediyenin savunduğu görüş olan “Hayır” ın tam tersi bir sonuçla halk yat limanının yapılmasını istemiştir. Bu oylamanın sonuçları incelendiğinde diğer “evet-hayır” oylamalarına göre birbirine daha yakın bir sonuçla bitmiş olduğu gözlemlenebilir. Buradan hareketle özellikle kıyılarda bireyler tarafından farklı kullanım amaçlarının oluşabildiği dolayısıyla buralarda yapılacak olan yatırımlara bilimsel bir süzgeçten geçirilerek karar verilmesi gerektiği söylenebilir.

* 1. **Koşullu Değerleme Yöntemi ve Kavramsal Altyapısı**

Koşullu Değerlendirme Yöntemi (KDY), piyasada alınıp-satılamayan varlıkların birçoğu için ekonomik değerler tahmin edilmesine imkân sağlamaktadır (Bishop, 1987; Kula, 1994). Bu yöntem, ilk olarak 1963 yılında Davis tarafından ortaya atılmış olup, 1970 ve 1980’li yıllarda, özellikle Amerika Birleşik Devletlerinde hem teoride hem de uygulamada meydana gelen gelişmelerden sonra, doğal kaynak iktisatçıları tarafından geniş oranda rağbet görmektedir (Hanley ve Barbier, 2009).

Kaynakların Korunması: Ekonomi ve Politika, Ciriacy-Wantrup (1952) tarafından, koşullu değerleme yönteminin temelleri olarak kabul edilebilecek “doğrudan görüşme yöntemleri” kullanılarak oluşturulmuş ve çevresel ekonomi üzerine yazılmış ilk kitap olarak kabul edilebilir. Bununla birlikte, Friedman ve Samuelson gibi ekonomistler, “doğrudan görüşme yönteminin” irrasyonel tepkilere yol açabileceğini ve yöntem hakkında önyargılı olunabileceğini belirtmişlerdir. Davis (1963), Maine ormanlarında rekreasyon değeri üzerine ilk koşullu değerleme anketini uygulamış ve bunun yanı sıra, bilim insanları, halkın ortak mallar üzerindeki tercihlerini belirlemek için sağlık ve taşımacılık endüstrilerinde koşullu değerleme yöntemini kullanmaya başlamışlardır.

Dahası, çevresel olarak değişiklik, ortak alanların rekreasyonel kullanımı, hava kalitesi ve atık yönetimi gibi çevresel açıdan daha hassas konularda koşullu değerleme yöntemi kullanılmaya başlanmıştır (Hoyos ve Mariel, 2010). Koşullu değerleme yönteminin avantaj ve dezavantajlarının tartışılmaya başlanması ilk olarak Cameron ve James tarafından 1987’de olmuştur. 1970’lerde ve 1980’lerde koşullu değerleme yöntemi, ABD’de özellikle ekonomik ve sosyal değerleme açısından önem kazanmıştır. Bu arada, çevresel kaynakların olası zararlarını tazmin etmek için 1980 tarihli bir Kapsamlı Çevresel Tepki, Tazminat ve Sorumluluk Yasası - *Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980-* kabul edilmiştir. Bu yasa, mağdurların, çevresel değerler alanındaki haklarını korumalarını sağlamıştır (Portney, 1994). Bununla beraber şunu belirtmekte fayda olacaktır ki, Exxon Valdez petrol sızıntısı, 24 Mart 1989'da Alaska'da gerçekleşmiş ve yukarıda belirtilen Kanun uyarınca, Alaska eyaleti deniz ve kıyı alanlarına verilen zararı belirlemek için Mahkemeye başvurmuştur. Koşullu değerleme yöntemi, mahkemenin atadığı konsey tarafından bir değerlendirme yöntemi olarak seçilmiş ve zararın belirlenmesinde ana yöntem olarak kullanılmıştır.

Bazı doğal ve kültürel alanlar ve kaynaklar gibi parasal değerinin hesaplanmasına gerek olmayan varlıklara ekonomik değer biçmek üzere bazı yöntemler geliştirilmiş bulunmaktadır (Akpınar vd. 2008). Bu yöntemler, doğrudan ve dolaylı yöntemler olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Dolaylı yöntemler, ekonomik göstergelerin seyrini izleyerek bunların değişik çevresel unsurlar bakımından ifade ettiği değeri belirleme esasına dayanmaktadır. Doğrudan yöntemler ise, potansiyel bir pazar varsayımından kaçınmakta ve karşılıklı görüşme ve anket yoluyla bireylerin çevresel kaynaklara yönelik tercihlerini ifade etmelerini sağlamaktadır. Doğrudan yöntemlerden en yaygın kullanılanı Koşullu Değerlendirme Yöntemi, dolaylı yöntemlerden en yaygın kullanılanları ise Seyahat Maliyeti Yöntemi ve Hedonik Fiyatlandırma Yöntemidir (Ortaçeşme vd. 1999).

Koşullu Değerlendirme Yöntemi, esas olarak insanlara belirli bir fayda için ne kadar ödeyebileceklerinin (Willingness To Pay-WTP) veya belirli bir masrafa katılma yoluyla ne kadarlık bir miktarı ödemeyi kabul edebileceklerinin (Willingness To Accept-WTA) sorulması ile ilgilidir (Holvad, 2006). Doğal kaynakların değerinin biçilmesinde kullanılan bu yöntemde tüketicilere anket uygulanarak çevresel kalite ya da bozulmanın giderilmesi için ne kadar ödemeye istekli oldukları (WTP) veya kabul edebilecekleri ödeme miktarlarının ne olduğu (WTA) sorulmakta ve böylece amaç için gerekli olan veriler sağlanmaktadır (Holvad, 2006). Genel olarak, Koşullu Değerlendirme Yöntemi araştırmalarında oluşturulan WTP eğrisinin fonksiyonu (1) nolu eşitlikte gösterildiği gibidir (Pak vd. 2004). Formülde, bireyin ödeme eğilimleri (WTP); Yapılan gezi sayısı (Q), Bireyin gelir durumu (Y), Diğer sosyal değişkenleri (Eğitim, vb.) (S), Diğer sosyo-ekonomik değişkenleri (X) olarak sembolize edilmiştir.

WTP = f(Q,Y,S,X,) (1)

Koşullu Değerleme Yöntemi (KDY) – Contingent Valuation Method (CVM)- genel olarak refah ekonomisi kavramına dayanmaktadır, çünkü anketler çevresel varlıklardaki belirli bir değişiklikle ilişkili parasal refah değerini sorgulamaktadır (Hoyos ve Mariel, 2010). İyi tasarlanmış bir anket, koşullu değerleme yönteminin, insanların çevresel değişimle ilgili değişiklikleri kabul etmeye istekli veya isteksiz olmalarını ortaya çıkarmanın en etkin yoludur. Başka bir deyişle, veri toplama aracı, çevresel bir malın değişimiyle ilgili olarak ödeme istekliliğini ölçüp ve değerlendirebilir (Hoyos ve Mariel, 2010; Mitchell ve Carson, 2005). Bu açıdan, koşullu değerleme yöntemi aynı zamanda refah ekonomisi alanının da konusudur. Daha önce belirtildiği gibi, koşullu değerleme yöntemi, veri toplama araçlarıyla çevresel mallardaki değişimin insanlarca kabul edilebilirliğini ölçer. Ödemeye istekliliğin dağılım fonksiyonu esas olarak koşullu değerleme yönteminin soru biçimine bağlıdır (Hoyos ve Mariel, 2010). “Ödemeye İsteklilik” (Willingness to Pay) ve “Kabul Etmeye İsteklilik” (Willingness to Accept), daha önce de belirtildiği gibi araştırmacıların çevre ürünlerinde meydana gelen değişikliklerin yararlarını ve kayıplarını ölçmek için kullandıkları temel araçlardır (Bargmann ve Tremml, 2007). Bu çalışmada açık uçlu soru sorma yöntemi ile “Ödemeye İsteklilik” aracı kullanılmıştır.

1. **METODOLOJİ VE ÖRNEKLEM**

Bu araştırmada koşullu değerleme yöntemi kullanılmış olup, veriler anket formları yardımı ile toplanmıştır. Buna göre, belirlenen kıyı alanındaki tesisin ya da tesislerin üzerinde bulunduğu kıyı alanının yerleşik halkı ve bu alanın potansiyel ziyaretçileri çalışmanın popülasyonunu oluşturmaktadır. Potansiyel ziyaretçiler segmenti turizm işletmeleri için hedeflenecek ve üzerinde pazarlama araştırmalarının yürütüleceği kitleyi ifade eder ve ve onlarla iletişime geçip bir pazarlama araştırmasının içerisine dâhil edebilmek araştırmanın amacına ulaşması için oldukça önemlidir (Kolb, 2017). Potansiyel ziyaretçiler, bu çalışmada Karaburun’u ziyaret edebilecek yakınlıkta ve İzmir’de ikamet eden kişilerdir. Bu çalışma için İzmir halkının tamamı hedef popülasyondur. Uygulanan WTP (Willingness to pay-Ödemeye İsteklilik) anketinin ölçeği Nagasaki Üniversitesi ve Kyushu Kyoritsu Üniversitesi (Japonya) tarafından gerçekleştirilen Japonya'daki Isahaya Bay Sulak Alanının çevresel değerlemesi ile ilgili araştırma anketinden uyarlanmıştır (Ahmed ve Gotoh, 2006). Bu çalışmanın örnekleme yöntemi kota örneklemedir. Bu yöntemde populasyon belirli kriterlerde alt gruplara ayrılır ve örneklem populasyonla eşit oranlarla seçilir (Özen ve Gül, 2007). Aşağıdaki (2) numaralı eşitlikle hesaplaması yapılan 160 kişilik örneklem grubunun 52 adeti Karaburun’dan 108 adedi de potansiyel ziyaretçiler grubundan olan İzmir’in diğer ilçelerinden nüfuslarıyla orantılı şekilde seçilmiştir. Belirli istatistiksel testlerin uygulanabilirliğini sağlamak için örneklem büyüklüğünün en az 30 olması gerektiği konusunda yaygın bir kanı vardır (Altunışık, vd. 2010). Ancak örnek büyüklüğünün fazla olması sonuçların güvenilirliğini arttırır (Arlı ve Nazik, 2001). Karaburun için seçilen örneklem büyüklüğü üzerinde istatistiksel testler yapabilmek amacıyla 52 olarak belirlenmiş ve örneklem seçiminde yaş ve cinsiyet kotasıyla hareket edilerek sonuçların genellenebilmesi için bir dayanak hazırlanmıştır. Tablo 3 potansiyel ziyaretçiler örneklem grubunun İzmir’in ilçelerine, o ilçe nüfusunun İzmir iline olan oranıyla bağlantılı şekilde dağılımını göstermektedir.

**Tablo 3:** Potansiyel Ziyaretçilerin İzmir İline Dağılımı

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  İlçeler | Nüfus Oranı | Örneklem Büyüklüğü |
| Buca | 11,50% | 12 |
| Karabağlar | 11,37% | 12 |
| Bornova | 10,35% | 11 |
| Konak | 8,49% | 9 |
| Karşıyaka | 7,99% | 9 |
| Bayraklı | 7,35% | 8 |
| Çiğli | 4,45% | 5 |
| Torbalı | 4,03% | 4 |
| Menemen | 3,97% | 4 |
| Gaziemir | 3,18% | 3 |
| Ödemiş | 3,09% | 3 |
| Kemalpaşa | 2,47% | 3 |
| Bergama | 2,41% | 3 |
| Aliağa | 2,20% | 2 |
| Menderes | 2,10% | 2 |
| Tire | 1,96% | 2 |
| Balçova | 1,83% | 2 |
| Narlıdere | 1,55% | 2 |
| Urla | 1,52% | 2 |
| Kiraz | 1,02% | 1 |
| Dikili | 0,97% | 1 |
| Çeşme | 0,96% | 1 |
| Bayındır | 0,94% | 1 |
| Seferihisar | 0,95% | 1 |
| Selçuk | 0,84% | 1 |
| Güzelbahçe | 0,71% | 1 |
| Foça | 0,73% | 1 |
| Kınık | 0,66% | 1 |
| Beydağ | 0,29% | 1 |
| Toplam | 108 |
|  |  |

Kaynak: TÜİK, 2018’den derlenen nüfus bilgilerinden oluşturulmuştur.

Tablo 3’te yer alan bu örneklem seçimiyle, elde edilen bulguların tanımlanan bir popülasyon için geçerli bir şekilde genelleştirilebilmesi için örneklemin popülasyonun genel yapısını yansıtıyor olmasına dikkat edilmiştir. Örneklem büyüklüğünün belirlenmesinde; Vaughan vd. (2000) tarafından önerilen formül kullanılmıştır. Önerilen bu formül sadece Koşullu Değerleme Yöntemi için optimum örneklem büyüklüğü formulüdür ve araştırmacı tarafından kabul edilen hata miktarına dayanmaktadır. Buna göre eşitlik (2) şu şekilde ifade edilir;

$ N=\left(z\_{σ/2}.σ\right)/E$ (2)

Formülde;

N; istenen örneklem büyüklüğü

z; %5 anlamlılık düzeyinde, %1,96. Çift taraflı.

σ: Hedef popülasyonun gelirinin standart sapması

E: Hedef popülasyonun ortalama hane halkı geliri üzerinden ödemeye istekliliklerinin kabul edilebilir hata yüzdesini ifade eder.

Formül içindeki değişkenler çeşitli kaynaklardan toplanmıştır. Hedef popülasyonun gelirinin standart sapması, 2003 yılında Ege Bölgesi için 4,147 TL olarak kabul eden Filiztekin ve Çelik (2010) tarafından yapılan akademik makaleden alınmıştır (Filiztekin ve Çelik, 2010). Yapılan araştırmalarda ilgili çalışmanın İzmir’in hane halkı gelirinin standart sapmasını veren en yakın tarihli çalışma olduğu belirlenmiş ve bu yüzden ilgili data kullanılmıştır. Bunun yanında İzmir'in ortalama hanehalkı geliri 2017 yılı için 26,170 TL'dir (TÜİK, 2018).

Bu araştırmada kabul edilebilir hata %2,2 ile %2,7 arasında tutulmuştur. Bu nedenle örneklem büyüklüğü belirli bir aralıkta bulunur. Formül %2,2 hata için çalıştırılırsa (3) nolu eşitlik;

$ N=\left(\frac{\left(1.96x4.147\right)}{26.170x0.022}\right)^{2}=\~199 $ (3)

% 2,7 hata için çalıştırılırsa (4) nolu eşitlik ;

 $ N =\left(\frac{\left(1.96x4.147\right)}{26.170x0.027}\right)^{2}=\~132$ (4)

şeklinde oluşur ve her bir hata payı için örneklem sayısı olarak ortaya çıkar.

Sonuç olarak, ulaşılan 160 kişilik örneklem grubunun 52’si Karaburun’da yerleşik halkın arasından seçilmiştir, Kalan örneklem ise Karaburun’a yakın Narlıdere, Urla, Balçova ve Karaburun’a uzak, Karşıyaka, Buca ve Konak ilçelerinden nüfuslarıyla orantılı olarak seçilmiştir. Ödemeye isteklilik anket ölçeği için, Nagasaki Üniversitesi’nin 1999 yılında Isahaya Wetland için uyguladığı anketten yararlanılmıştır (Ahmed ve Gotoh, 2006). 160 kişilik örneklem grubuyla ulaşılan hata payını gösteren (5) nolu eşitlik aşağıdaki gibidir. Buna göre 160 kişilik örneklem grubuyla ulaşılan hata payı %2,45’tır. Belirtilen hata payı ortalama ödemeye isteklilik miktarlarını etkileyecek olan hata payıdır. Başka bir deyişle, çalışma sonucunda bulunacak olan kişi başı ortalama ödemeye isteklilik miktarları %2,45’lik bir hata payı ile bulunacaktır.

$ N=\left(\frac{\left(1.96x4.147\right)}{26.170x0,0245}\right)^{2}=\~160$ (5)

Buna gore, 160 kişilik örneklem grubuna yüzyüze görüşme yöntemiyle WTP anketi uygulanmıştır. Cevaplar üzerinden kıyı alanının değeri hesaplanmış ve halkın kıyı alanına verdiği değerin çeşitli bağımsız değişkenlere gore gösterdiği farklılıklar ortaya koyulmuştur.

1. **VERİLERİN ANALİZİ VE BULGULAR**

160 katılımcıdan toplanan KDY anketleri SPSS yazılımı ile elektronik ortama aktarılmış ve istatistiksel analizler gerçekleştirilmiştir. Tablo 4 katılımcıların demografik yapılarını göstermektedir.

**Tablo 4:** Katılımcıların Demografik Yapısı

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Özellik** | **Frekans** | **Yüzde (%)** |
| **Cinsiyet** |  |  |
| * Erkek
 | 83 | 51,8 |
| * Kadın
 | 77 | 48,2 |
| **Toplam** |  **160** |  **100,0** |
| **Yaş** | **Frekans** | **Yüzde (%)** |
| * 18-25
 | 37 | 23,1 |
| * 26-32
 | 32 | 20,0 |
| * 33-40
 | 25 | 15,6 |
| * 41-49
 | 24 | 15,0 |
| * 50-64
 | 22 | 13,8 |
| * 64 ve üstü
 | 20 | 12,5 |
| **Toplam** |  **160** |  **100,0** |
| **Meslek** | **Frekans** | **Yüzde (%)** |
| * Tarım
 | 9 | 5,6 |
| * Ormancılık
 | 12 | 7,5 |
| * Balıkçılık
 | 20 | 12,5 |
| * Turizm
 | 16 | 10,0 |
| * Hizmet
 | 27 | 16,9 |
| * Toptan/Perakende
 | 6 | 3,75 |
| * Devlet Görevlisi
 | 10 | 6,25 |
| * İşsiz
 | 16 | 10,0 |
| * Ev hanımı
 | 23 | 14,4 |
| * Öğrenci
 | 12 | 7,50 |
| * Diğer
 | 9 | 5,60 |
| **Toplam** | **160** | **100,0** |
| **Yıllık Hane Halkı Geliri** | **Frekans** | **Yüzde (%)** |
| * 10000 TL ve altı
 | 4 | 2,50 |
| * 10001TL - 19999TL
 | 19 | 11,90 |
| * 20000TL - 29999TL
 | 52 | 32,50 |
| * 30000TL - 39999TL
 | 38 | 23,70 |
| * 40000TL - 49999TL
 | 27 | 16,90 |
| * 50000TL ve üstü
 | 20 | 12,50 |
| **Toplam** | **160** | **100,0** |
| **İkamet Bilgisi** | **Frekans** | **Yüzde (%)** |
| * Karaburun
 | 52 | 32,5 |
| * İzmir’in diğer ilçeleri
 | 108 | 67,5 |
| **Toplam** | **160** | **100,0** |

Katılımcılara Karaburun ile olan ilişkileri ve burayı ziyaret etme sıklıkları sorulmuş ve cevaplar toplanmıştır. Tablo 5 ve 6, katılımcıların Karaburun ile olan ilişkilerini ve ziyaret sıklıklarını ortaya koymaktadır.

**Tablo 5:** Karaburun ile Olan İlişki

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **İlişki Türü** | **Frekans** | **Yüzde** |
| Çok Gitmem | 18 | 11,25 |
| Doğa Yürüyüşü için giderim | 15 | 9,35 |
| Kıyı Balıkçılığı için giderim | 19 | 11,9 |
| Dalış için giderim | 18 | 11,25 |
| Tatil ve Turizm için giderim | 25 | 15,62 |
| Ticari olarak giderim | 13 | 8,13 |
| Karaburun’da yaşıyorum | 52 | 32,5 |
| **Toplam** | **160** | **100** |

Tablo 5’e göre, 160 katılımcının 52’si (%32,5) Karaburun’da yaşamaktayken geri kalan 108 kişinin 18’i Karaburun’a hiç gitmediğini, 25’i tatil ve turizm için gittiğini, 19’u balıkçılık için gittiğini belirtmiştir.

**Tablo 6:** Katılımcıların Karaburun’u Ziyaret Etme Sıklıkları

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Seçenekler** | **Frekans** | **Yüzde** |
| Karaburun’da yaşıyorum | 52 | 32,5 |
| Son bir yılda ikiden çok kez gittim | 61 | 38,13 |
| Son bir yılda bir veya iki kere gittim | 29 | 18,12 |
| Son bir yılda hiç gitmedim | 13 | 8,13 |
| Adını bile duymadım | 5 | 3,12 |
| **Toplam** | **160** | **100** |

Tablo 6 katılımcıların Karaburun’u ziyaret etme sıklıklarını göstermektedir. Daha önce de belirtildiği üzere 52 kişi Karaburun’da yaşamaktadır. Bunların dışında kalan 108 kişinin 61’i son bir yılda Karaburun’a ikiden çok gittiğini, 29’u son bir yılda bir veya iki kere gittiğini, 13’ü son bir yılda hiç gitmediğini, 5’i ise Karaburun’un adını bile duymadığını belirtmiştir. Alıntılanan ölçeğe göre (Ahmed ve Gotoh, 2006), katılımcılara bazı terimlere olan aşinalığı sorulmuş ve cevaplar toplanmıştır. Tablo 7, bu terimlere katılımcıların aşinalığını göstermektedir.

**Tablo 7:** Bazı Terim ve İsimlerin Halk Tarafından Bilinme Oranları

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Terimler / İsimler** | **Bilinme Frekansı** | **Bilinme Yüzdesi** | **Bilinmeme Frekansı** | **Bilinmeme Yüzdesi** |
| Karaburun | 155 | 96,88 | 5 | 3,12 |
| Marina | 109 | 68,12 | 51 | 31,88 |
| Yatçılık | 148 | 92,5 | 12 | 7,5 |
| Deniz Turizmi | 124 | 77,5 | 36 | 22,5 |

Tablo 7 incelendiğinde, bilinme frekansı en yüksek kelime “Karaburun” olmuştur. Katılımcılar ikinci olarak “yatçılık” terimine aşinayken en az bilinen terim ise %68,12’lik bilinme yüzdesi ile “marina” terimi olmuştur.

Katılımcılara Karaburun Yat Limanı Projesi’nin Karaburun’a olan bağlarını nasıl etkileyeceği sorulmuş ve cevaplar toplanmıştır. Buna göre Tablo 8 katılımcıların Karaburun Yat Limanı’nın tamamlanmasının ardından Karaburun’a olan bağlılıklarının nasıl değişeceğini göstermektedir. Tablo 9 ise, katılımcıların projeden bekledikleri etkileri içermektedir**.**

**Tablo 8:** Projenin Tamamlanmasının Ardından Bağlılık Değişimi

|  |  |
| --- | --- |
| **Seçenekler** | **Frekans** |
| Daha fazla giderim | 18 |
| Etkilenmem | 73 |
| Fikrim Yok | 40 |
| Karaburun’u terk ederim | 29 |
| **Toplam** | **160** |

Tablo 8’e göre Karaburun yat limanı projesi tamamlandığında halihazırda Karabuurn’da yaşamakta olan 52 katılımcının 29’u Karaburun’u terk edeceğini bildirmiştir. Bunun nedeni konusunda yüzyüze yapılan anketler sırasında sorulan soruya ise gitme beyanında bulunan kişilerin çoğu ekolojinin zarar göreceği ve kentin kalabalıklaşması endişelerini neden olarak göstermişlerdir.

**Tablo 9:** Projeden Beklenen Etkiler

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Etki** | **KYK****(n=52)** | **PTZ****(n=108)** | **Toplam****(n=160)** |
| Karaburunluların Geliri Düşer | 4(7,7%) | 3(2,7%) | 7(4,3%) |
| Karaburunluların Geliri Yükselir | 10(19.23%) | 55(50,92%) | 65(40,62%) |
| Tarım Olumsuz Etkilenir | 7(13,46%) | 9(8,33%) | 16(10,00%) |
| Dinlence Alanları Azalır | 16(30,76%) | 7(6,48%) | 23(14,37%) |
| Çevreye Zarar Verir | 15(28,84%) | 20(18,51%) | 0- |
| Hiçbir Etki Yapmaz | 0- | 14(12,96%) | 14(12,96%) |
| Toplam | 52 | 108 | 160 |

Tablo 9, projeden beklenen etkileri özetlemektedir. Her bir sayının altındaki yüzde, o sayının ilgili grup içindeki payını göstermektedir. Buna göre Karaburun’da yaşayan 52 kişinin %30,76’sı projenin dinlence alanlarını azaltacağını, %19,23’ü de Karaburun’un gelirini yükselteceğini belirtmektedir. Buna karşın potansiyel ziyaretçilerin %6,48’i projenin dinlence alanlarını azaltacağını düşünürken, %50,92’si Karaburun’un gelirini yükselteceğini beklemektedir.

Katılımcılara ayrıca Karaburun Yat Limanı Projesi hakkında görüşleri sorulmuş ve cevaplar toplanmıştır. Tablo 10, katılımcıların sorulara verdikleri cevapların dağılımını göstermektedir.

**Tablo 10:** Proje Hakkındaki Genel Değerlendirmeler (%)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Proje,…….** | **Örneklem Grubu** | **Kesinlikle Katılıyorum** | **Katılıyorum** | **Kararsızım** | **Katılmıyorum** | **Kesinlikle Katılmıyorum** |
| Tarımsal Arazi Islahı İçin Gereklidir | KYK | 0 - | 6(11,54%) | 3(5,77%) | 27(51,92%) | 16(30,77%) |
| PTZ | 0- | 6(5,56%) | 35(32,41%) | 52(48,15%) | 15(13,89%) |
| Selden Korunmak İçin Gereklidir | KYK | 0- | 6(11,54%) | 17(32,69%) | 22(42,31%) | 7(13,46%) |
| PTZ | 1(0,93%) | 5(4,63%) | 60(55,56%) | 41(37,96%) | 1(0,93%) |
| Bölgesel Kalkınma İçin Gereklidir | KYK | 8(15,38%) | 14(26,92%) | 5(9,62%) | 20(38,46%) | 5(9,62%) |
| PTZ | 11(10,19%) | 61(56,48%) | 21(19,44%) | 11(10,19%) | 4(3,70%) |
| Balıkçılığı olumsuz etkiler | KYK | 7(13,46%) | 27(51,92%) | 8(15,38%) | 10(19,23%) | 0- |
| PTZ | 2(1,85%) | 51(47,22%) | 44(40,74%) | 11(10,19%) | 0- |
| Ekosistemi olumsuz etkiler | KYK | 20(38,46%) | 20(38,46%) | 5(9,62%) | 5(9,62%) | 2(3,85%) |
| PTZ | 7(6,48%) | 60(55,56%) | 23(21,30%) | 12(11,11%) | 6(5,56%) |
| Karaburunun görünüşünü etkiler | KYK | 8(15,38%) | 21(40,38%) | 10(19,23%) | 10(19,23%) | 3(5,77%) |
| PTZ | 25(23,15%) | 31(28,70%) | 45(41,67%) | 5(4,63%) | 2(1,85%) |

Tablo 10 incelendiğinde en göze çarpan sonuç Karaburun’da yaşayan kişilerin projenin ekosistemi olumsuz etkileme beklentisinin çok fazla olduğudur. Bunun yanında yine aynı grup yaklaşık %55’lik bir oran ile yat limanı projesinin Karaburun’un görünüşünü ve %66’lık bir oranla balıkçılığı etkileyeceğini düşünmektedir.

* 1. **Karaburun Yat Limanı Projesi’nin Yapılacağı Kıyı Alanının Değerlemesi**

Katılımcılara açık uçlu WTP değerleme sorusu yöneltilmiştir. İlk aşamada katılımcılara Karaburun ve çevresindeki ekosistemde kıyılarda birçok canlı yaşamakta olduğu, faunasının çok zengin olduğu (Taşdemir, 2016), bölgenin ekosistemi ve deniz kaynaklarının bundan kötü etkilenme olasılığı, ekolojik açıdan oluşabilecek negatif etkinin bölgeye verebileceği zararın yanı sıra İzmir Körfezi’ni ve Ege Denizi’nin bir kısmını da etkileyebileceği anımsatılmıştır.

Katılımcılardan, yat limanı projesine başlamadan önce muhtemel negatif etkileri engellemek ve ekolojik çevreye zarar gelmemesi için bir girişimde bulunulacağı varsayılarak bunun maliyetine katlanmaya yönelik oluşturulacak fona katkı sağlaması istenmiştir. Burada katılımcılara açık uçlu ödemeye isteklilik sorusu yöneltilmiş, katılımcılardan toplanan cevapların aritmetik ortalamaları alınmış ve bulunan ortalama ödemeye isteklilik değeri Karaburun’un nüfusu ile çarpılarak Karaburun Yat Limanı’nın üstünde bulunduğu kıyı alanının toplam değeri hesaplanmıştır. Burada altı çizilmelidir ki, ortalama WTP, medyan WTP ile karşılaştırıldığında daha rasyonel sonuçlar verir (Carson, 2000). Açık uçlu format, toplam değeri hesaplamak için ortalama WTP kullanıldığında makul ve uygun sonuçlar verecektir (Vaughan, vd. 2000). Buna göre; WTP değerleri üzerinden hesaplanan toplam değerin formulü aşağıdaki eşitlik (6)’daki gibidir;

 $f\left(WTP\right)=\frac{\sum\_{}^{}nv}{\sum\_{}^{}n} ×P$ (6)

Burada “WTP” ödemeye isteklilik (Willingness to Pay), “n” katılımcı sayısı, “v” katılımcıların ödemeyi kabul ettiği ortalama değer, “P” ise Karaburun’un nüfusudur. Tablo 11 ve Tablo 12, sorulan değerleme sorularına halkın verdiği cevapları özetlemektedir.

**Tablo 11:** Karaburun Halkının Ortalama Ödemeye İstekliliği

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Değişken**  | **n** | **WTP Kabul (%)** | **WTP Red (%)** | **En Düşük WTP** | **En Yüksek WTP** | **Ortalama WTP** |
| **Ödemeye İsteklilik (WTP)**  | 52 | 32(%61,5) | 20(%38,5) | 0 TL | 1750 TL | 167,66 TL |

**Tablo 12:** Potansiyel Ziyaretçilerin Ortalama Ödemeye İstekliliği

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Değişken**  | **n** | **WTP Kabul (%)** | **WTP Red (%)** | **En Düşük WTP** | **En Yüksek WTP** | **Ortalama WTP** |
| **Ödemeye İsteklilik (WTP)**  | 108 | 40(%37) | 68(%63) | 0 TL | 240 TL | 101,42 TL |

Tablo 11’de Karaburun’da yaşayan kişilerin (KYK) ödemeye isteklilikleri belirtilmiştir. Buna göre 52 kişinin %61,5’i ödemeyi kabul etmiş ve %38,5’i kabul etmemiş ve oluşan ortalama ödemeye isteklilik değeri 167,66 TL olarak hesaplanmıştır. Yine Tablo 12’de potansiyel ziyaretçilerin (PTZ) ortalama ödemeye istekliliği gösterilmektedir. Buna göre 108 katılımcının %37’si ödemeyi kabul ederken %63’ü kabul etmemiş ve 101,42 TL’lik bir ortalama ödemeye isteklilik oluşmuştur.

Sorulan sorulara verilen cevapların dağılımını gösteren tablolara göre hesaplanan ortalama değerler ve bunun Karaburun Yat Limanı Projesi’nin bulunduğu kıyı alanına indirgenmesi ile kıyı alanının değeri ortaya koyulmuştur. Eşitlik (7) bunun için kullanılan formülü ve eşitlik (8) ve (9) ise bu formülün çalışma için gerçekleşmiş halini derlemektedir.

$f\left(WTP\right)=\frac{\sum\_{}^{}nv}{\sum\_{}^{}n} ×P$ (7)

$ f\left(WTP\_{KYK}\right)=185,34 ×9575=1.774.630 TL$ (8)

$ f\left(WTP\_{PTZ}\right)=101,42 ×9575=971.096 TL$ (9)

Buna göre, $1.774.630 TL$, projenin üzerinde bulunan kıyı alanının Karaburun’da yaşayan kişiler tarafından, $971.096 TL$ ise potansiyel ziyaretçiler tarafından sosyal olarak algılanan değerini ifade etmektedir. Koşullu Değerleme Yöntemi senaryosunu takiben sorulan değerleme sorusunun ardından, kabul ya da red kararının nedeni katılımcılara sorulmuştur. Buna göre Tablo 13 katılımcıların ödemeyi kabul etme nedenlerini Tablo 14 ise kabul etmeme nedenlerini derlemektedir.

**Tablo 13:** WTP Kabul Etme Nedenleri

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ödemeye İstekliyim Çünkü,** | **KYK (n=32)** | **PTZ (n=40)** | **Toplam (n=72)** |
| Doğayı korumak istiyorum | 12 (37,50%)  | 10 (25%) | 22 (30,56%) |
| İşsizliğin azalmasını istiyorum | 5 (15,63%) | 12 (30%) | 17 (23,61%) |
| Projenin günlük hayatımı etkilemesini istemiyorum | 7 (21,88%) | 7 (17,50%) | 14 (19,44%) |
| Bölgenin rehabilite edilmesi gerekiyor. | 4 (12,50%) | 7 (17,50%) | 11 (15,28%) |
| Turizmin artmasını istiyorum | 4 (12,50%) | 4 (10%) | 8 (11,11%) |
| Diğer | 0  | 0 | 0 |
| **Toplam** | 32 (100%) | 40(100%) | **72** **(100%)** |

Tablo 13 incelendiğinde, Karaburun’da yaşayan (KYK) örneklem grubundan (n=52) seçilen 32 kişinin, potansiyel ziyaretçi (PTZ) örneklem grubundan (n=108) da 40 kişinin belirtilen kıyı alanının üzerine yapılacak yat limanının yaratacağı olumsuz etkileri ortadan kaldırmak için kurulacak fona katkı sunmaya istekli oldukları görülmektedir. Her bir sayının altındaki yüzde, o sayının ilgili grup içindeki payını göstermektedir. Buna göre Karaburun’da yaşayan ve fona katkı sunmak isteyen kişilerin %37,50’si doğayı korumak istediği için fona katkı sunduğunu belirtmiştir. Bu oran potansiyel ziyaretçiler için %25’dir. Her iki grup beraber değerlendirildiğinde ise oran %30,56 olarak karşımıza çıkmaktadır.

**Tablo 14:** WTP Kabul Etmeme Nedenleri

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ödemeye İstekli Değilim Çünkü,** | **KYK****(n=20)** | **PTZ****(n=68)** | **Toplam****(n=88)** |
| Projeyi desteklemiyorum | 8 (40%) | 24(35,29%) | 32(36,36%) |
| Gelecek nesillere daha yaşanabilir bir Karaburun bırakmak istiyorum | 8(40%) | 18(26,47%) | 26(29,55%) |
| Yerel yönetimin gerekli önlemleri alması gerekiyor, fona gerek yok. | 2 (10%) | 14(20,59%) | 16(18,18%) |
| Ödeme gücüm yok. | 2(10%) | 12(17,65%) | 14(15,91%) |
| Diğer | 0 | 0 | 0 |

Tablo 14 incelendiğinde, Karaburun’da yaşayan (KYK) örneklem grubundan (n=52) seçilen 20 kişinin, potansiyel ziyaretçi (PTZ) örneklem grubundan (n=108) da 68 kişinin belirtilen kıyı alanının üzerine yapılacak yat limanının yaratacağı olumsuz etkileri ortadan kaldırmak için kurulacak fona katkı sunmaya istekli olmadığı görülmektedir. Her bir sayının altındaki yüzde, o sayının ilgili grup içindeki payını göstermektedir. Buna göre Karaburun’da yaşayan ve fona katkı sunmak istemeyen kişilerin %40’ı projeyi desteklemediği için fona katkı sunmadığını belirtmiştir. Bu oran potansiyel ziyaretçiler için %35,29’dur. Her iki grup beraber değerlendirildiğinde ise oran %36,36 olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine Karaburun’da yaşayan ve fona katkı sunmak istemeyen kişilerin %40’ı gelecek nesillere daha yaşanabilir bir Karaburun bırakmak istediği için fona katkı sunmadığını belirtmiştir. Bu oran potansiyel ziyaretçiler için %26,47’dir. Her iki grup beraber değerlendirildiğinde ise oran %29,55 olarak karşımıza çıkmaktadır.

* 1. **Hipotez Testleri**

Çalışma için geliştirilen hipotezler SPSS yazılımının hipotez testlerini ölçüm araçları ile test edilmiştir.

Buna göre geliştirilen üç hipotez aşağıdaki gibidir.

**H1:** Karaburun Yat Limanı Projesi’nin etkileri hakkındaki görüşlerde, Karaburun’da yaşayıp yaşamama durumuna göre anlamlı bir farklılık vardır.

**H2:** Karaburun’da yaşayan kişilerin ve potansiyel ziyaretçilerin, Karaburun Yat Limanı Projesi’nin bölgesel kalkınma için gerekli olduğu konusundaki görüşlerinde anlamlı bir farklılık vardır.

**H3:** Karaburun’da yaşayan kişilerin ve poyansiyel ziyaretçilerin ödemeye isteklilik oranları arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Geliştirilen üç hipotezin ret veya kabul durumları Tablo 12’de gösterilmiştir. Buna göre üç hipotezin üçü de kabul edilmiştir.

**Tablo 15:** Hipotezlerin Kabul-Red Durumları

|  |  |
| --- | --- |
| **Hipotez No** | **Desteklenme Durumu**  |
| 1 | Desteklendi |
| 2 | Desteklendi |
| 3 | Desteklendi |

Hipotez testlerinin herbir hipotez özelindeki değerlendirmesi aşağıdaki gibidir.

Birinci hipotez desteklenmiştir. Buna göre, Karaburun’da yaşayanlar projenin çevreye zarar vereceğini, dinlence alanlarını azaltacağını düşünürken potansiyel ziyaretçilerin bu etkiler özelinde aynı hassasiyeti göstermedikleri belirlenmiştir. Bunun yanında potansiyel ziyaretçiler yat limanı projesinin Karaburun’un gelirini yükselteceğini düşünürken Karaburun’da yaşayan kişilerin aynı doğrultuda bir görüşü yoktur. İstatistiksel olarak anlamlı bulunan bu farklılıkların analizi için ANOVA testi kullanılmış ve Significant değeri 0.95 güven aralığında anlamlı bulunmuştur.

İkinci hipotez desteklenmiştir. Buna göre, Karaburun’da yaşayanlar projenin bölgesel kalkınma için gerekli olmadığını düşünürken, potansiyel ziyaretçiler projenin bölgesel kalkınma için gerekli olduğunu düşünmektedirler. İstatistiksel olarak anlamlı bulunan bu farklılığın analizi için ANOVA testi kullanılmış ve Significant değeri 0.95 güven aralığında anlamlı bulunmuştur.

Üçüncü hipotez çalışmanın bulguları ile desteklenmiştir. Karaburun’da yaşayan kişilerin projenin çevreye vereceği zararları yok etmeye yönelik oluşturulan fona katkı vermeyi kabul etme oranları, potansiyel ziyaretçilerin kabul etme oranlarından anlamlı şekilde farklıdır. Oran olarak farklılaşmasının yanı sıra ortalama ödemeye isteklilik bazında da ciddi anlamda bir farklılık mevcuttur. İstatistiksel olarak anlamlı bulunan bu farklılığın analizi için ANOVA testi kullanılmış ve Significant değeri 0.95 güven aralığında anlamlı bulunmuştur.

1. **SONUÇLAR, KISITLAR VE ÖNERİLER**

 İlk bakışta, Karaburun Yat Limanı Projesi’nin bölgesel kalkınma için faydalı bir proje olması beklenmektedir. Bu proje, bölgeye bazı yararlar sağlayabilecek bir proje olmasına rağmen, aynı zamanda Karaburun'un doğası için doğrudan zararlı etkiler bırakma ihtimalini de barındırmaktadır. Karaburun’un yerleşik halkının ve potansiyel ziyaretçilerinin yat limanı projesine biçtikleri sosyal değerin ortaya çıkarılması için gerçekleştirilen bu çalışmada Koşullu Değerleme Yöntemi kullanılmıştır.

Buna göre yapılan analizlerden elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

* Projenin üzerinde yapılması planlanan yaklaşık 3000 metrekarelik kıyı alanının sosyal değeri, güncel piyasa bedelinin oldukça altında hesaplanmıştır. Hesaplanan sosyal değerin piyasa fiyatının altında kalması, ilgili kıyı alanının değersiz gibi algılanmasına sebep olabilir ancak katılımcıların ödemeye istekli olma ya da ödemeyi reddetme nedenlerine bakılarak yargısal bir değerlendirme yapılması daha doğru olacaktır. Buna göre, özellikle yerleşik halk, kıyı alanının doğallığını yitimesi kaygısı gütmekte ve kıyı alanına bu şekilde bir değer yüklemektedir. Potansiyel ziyaretçiler ise projeyi bölgesel kalkınma odaklı değerlendirmekte ve belirtilen kıyı alanına odaklanmak yerine topyekün bir fayda gözetmektedirler. Bu bakış açısı bulunan parasal değerlere yansımıştır ve potansiyel ziyaretçilerin kıyı alanına biçtiği değer, doğrudan kıyı alanının doğal güzelliğine odaklanan yerleşik halın altında kalmıştır.
* Karaburunlular ve Karaburun’un potansiyel ziyaretçileri için, bir kıyı alanının korunması, tüm diğer değişkenlerden daha önce gelmektedir ancak kıyı alanında turizmin artmasını ve işsizliğin giderilmesini isteyenler de azımsanacak bir büyüklükte değildir.
* Karaburun’da yaşayan 60 yaş üstü halk, genç nüfusa göre doğayı korumaya daha fazla isteklidir. Genç nüfusun istihdam yaratılması yönündeki talepleri daha yoğundur.
* Karaburun’da yaşayan kişilerin Karaburun’un kıyı alanlarına biçtiği değer, potansiyel ziyaretçilerden daha fazladır. Yerleşik halk için yaşadığı yerlerin orada yaşamayanlar için olduğundan daha değerli olması beklenen bir sonuçtur ve hipotez testi sonucuna göre bu farklılık istatistiksel olarak anlamlıdır.
* Yerleşik halk, potansiyel ziyaretçilerden çok daha fazla bir oranla çevrenin bozulması kaygısı gütmektedir. Bunun yanında Karaburun’u bir kez bile ziyaret etmiş olmak o bölgenin korunması konusunda pozitif bir algı yaratmaktadır.
* “Deniz Turizmi” terimi en az aşina olunan terim olarak karşımıza çıkmaktadır. Karaburun’a yapılacak tesisin bir deniz turizmi tesisi olmasından hareketle yerleşik halkın ve potansiyel ziyaretçilerin yeteri kadar bilinçlendirilmediği ortaya çıkmaktadır. Bu konuda gerek yatırımcılar gerekse yerel yönetimler halkı daha fazla bilinçlendirmeli ve projenin fayda-zarar dengesini halka doğrulukla anlatmalıdır.

Çalışma kısıtlı bir coğrafyada ve belirli bir deniz turizmi tesisinin projesi üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmanın varolan bir tesis üzerinden farklı bir çevresel değerleme yöntemiyle yapılması karşılaştırmaya olanak sağlayacak ve çalışmada bulunan veriler daha sağlıklı yorumlanabilecektir.

Çalışma önerisi olarak, sadece deniz turizmi tesisleri üzerinden yürümeyen ve tüm kıyı tesislerini kapsayan bir uzamsal çalışma da kişilerin zaman içerisindeki değer değişimlerini yansıtabilecektir. Çalışma için üretilen hipotezlerin sayısı ve çeşitliliği arttırılarak bu hipotezleri test etmek için Binomial Lojistik Regresyon analizi, Multinomial Lojistik Regresyon analizi kullanılabilir. Böylece olasılık üzerinden çıkarımlar yapılarak, kişilerin kıyı alanına değer verme kriterleri belirlenebilir. Elde bulunan veri seti bu analizleri yapmaya uygundur.

Yerel yönetimler ve karar vericiler bu çalışmanın yöntemini kendi kararlarını alırken kullanabilirler. Bunun için koşullu değerleme yönteminin uygulama aşamalarının çok iyi tasarlanması ve amaca uygun olması gerekmektedir. Çalışmadan çıkan sonuçlar göstermektedir ki iyi tasarlanan bir koşullu değerleme anketi karar verme süreçlerine faydalı bilgiler sağlayabilir ve yerel halkın yönelimlerini bu süreçlere dahil edebilir.

**KAYNAKLAR**

Ahlhorn, F. (2018). *Integrated Coastal Zone Management: Status, Challenges and Prospects.* Germany: Springer Vieweg.

Ahmed, S. U., ve Gotoh, K. (2006). *Cost-benefit analysis of environmental goods by applying the contingent valuation method: Some Japanese case studies*. İngiltere: Springer.

Akdaş, O. (2012*). Finansal Değerleme Tekniklerinin Denizcilik Yatırım Projelerine Uygulanması: Liman İşletmesi Örneği,* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Akpınar, N., Talay İ., Atan M., Ak, K. ve Yılmaz, T. (2008). *Göreme Tarihi Milli Parkı’nın Rekreasyonel ve Turizm Amaçlı Kullanımının Ekonomik Değerinin Tespiti*, TÜBİTAK Proje No: 106Y012 Raporu, Ankara.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., ve Yıldırım, E. (2010). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı (6. Baskı).* Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Arlı, M. ve Nazik, H. (2001). *Bilimsel Araştırmaya Giriş*. Ankara: Gazi Kitabevi.

Bargmann, M. ve Tremml, S. (2007). *Valuing Ecosystem Services: Toward Better Environmental Decision-Making.* Washington: The National Academies Press.

Bichou, K. ve Gray, R. (2004). A Logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement. *Maritime Policy & Management*, 31(1): 47–67.

Birdir, S., Ünal, Ö., Birdir, K., ve Williams, A.T. (2013). Willingness to pay as an economic instrument for coastal tourism management: Cases from Mersin, Turkey. *Tourism Management*, 36: 279-283

Bishop, R. C. (1987) *Economic Values Defined Valuing Wildlife: Economic and Social Perspectives*. Westview Press.

Carson, R. T. (2000). Contingent Valuation: A User’s Guide. *Environmental Science and Technology*, 34(8): 1413–1418.

Cerit, A. G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi: Sınıflamalar İşlevler ve Deniz Ulaştırması. A. G. Cerit, D. A. Deveci, S. Esmer (Ed). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 3-21). İzmir: Beta Basım Yayın Dağıtım.

# Ciriacy-Wantrup, S. V. (1952). R*esource Conservation: Economics and Policies.* Berkeley ve Los Angeles: University of California Press.

Crossland, C. J., Kremer, H. H., Lindeboom H. J., Crossland, J. I. M. ve Tissier, M. D. A. (2005). *Coastal Fluxes in the Anthropocene.* Almanya: Springer.

Davis, R. K. (1963). *The Value of Outdoor Recreation: An Economic Study of the Maine Woods*, Doktora Tezi, Harvard University.

Ergen, Z. (2008). Kamu Kesimi Yatırım Projelerinin Değerlendirilmesinde Fayda-Maliyet Analizi Tekniği ve Türkiye’de Uygulanabilirliği. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 17(2): 115–132.

Filiztekin, A. ve Çelik, M. A. (2010). Türkiye’de Bölgesel Gelir Eşitsizliği. *Megaron*, 5(3): 116–127.

French, P. W. (2005). Coastal Zone Management. *Encyclopedia of Coastal Science*. pp. 313-319. Editör: Maurice L. Schwartz. Amsterdam: Springer.

Genz, A. S., Fletcher, C. H., Dunn, R. a., Frazer, L. N., ve Rooney, J. J. (2007). The Predictive Accuracy of Shoreline Change Rate Methods and Alongshore Beach Variation on Maui, Hawaii. *Journal of Coastal Research*, *231*: 87–105.

Ghosh, T. (2012). Sustainable Coastal Tourism: Problems and Management Options. *Journal of Geography and Geology,* 4(1): 163-169.

Hanley, N. ve Barbier, E.B. (2009). *Pricing Nature: Cost Benefit Analysis and Enviromental Policy.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Holvad, T. (2006). *Contingent Valuation Methods: Possibilities and Problems*. Londra: Transport Research and Consultancy.

Hoyos, D., ve Mariel, P. (2010). Contingent Valuation : Past , Present and Future. *Applied Economics*, 7(4): 329–343.

Işık, A. ve Organ, İ. (2005). Kamu Maliyesi. Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.

Klein, Y. L. ve Osleeb, J. (2010). Determinants of Coastal Tourism: A Case Study of Florida Beach Counties. *Journal of Coastal Research*, 26(6): 1149 – 1156.

Kolb, B. (2017). *Tourism Marketing for Cities and Towns*. New York: Routledge.

Kula, E. (1994), *Economics of Natural Resources, The Environment and Policies*. İngiltere: Chapman & Hall Press.

Martinez, M. L., Intralawan, A., Vizquez, G., Pirez-Maqueo, O., Sutton, P., ve Landgrave, R. (2007). The Coasts of Our World: Ecological, Economic and Social Importance. *Ecological Economics*, 63(2-3): 254–272.

Mitchell, R. C. ve Carson, R. T. (2005). *Using Surveys to Value public Goods: the Contingent Valuation Method.* Washington: Resources for the Future.

Neumann, B., Vafeidis, A. T., Zimmermann, J. ve Nicholls, R. J. (2015). Future Coastal Population Growth and Exposure to Sea-Level Rise and Coastal Flooding - A Global Assessment. *PLoS ONE*, 10(3): 1-34.

Orams, M. (1999). *Marine Tourism: Developments Impacts and Management.* Londra: Routledge

Ortaçeşme, V., Özkan, B. ve Karagüzel, O. (1999). *Kurşunlu Şelalesi Tabiat Parkının Ekonomik Değerinin Saptanması*, TÜBİTAK Proje No:25 Raporu, Antalya.

Özen, Y. ve Gül, A. (2007). Sosyal ve Eğitim Bilimleri Araştırmalarında Evren- Örneklem Sorunu. *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi,* 15: 394-422

Pak, M. ve Türker, M. (2004). Orman Kaynağından Rekreasyonel Amaçlı Yararlanmanın Ekonomik Değerinin Koşullu Değerlendirme Yöntemi Yardımıyla Tahmin Edilmesi (Kapıçam Orman İçi Dinlenme Yeri Örneği), *KSÜ Fen ve Mühendislik Dergisi,* 7(1): 59-65.

Parkes, J. G. M. ve Manning E. W. (1998). *An Historical Perspective on Coastal Zone Management in Canada. Ottawa.* Canadian Technical Report of Fisheries and Aquatic Sciences.

Portney, P. R. (1994), The Contingent Valuation Debate: Why Economists Should Care. *Journal of Economic Perspectives*, 8(4): 3–17.

Ringim, A. S., Sulaiman, I. M., ve Lyakurwa, J. V. (2016). Implementation of Integrated Coastal Zone Management Approach in the Niger Delta , Nigeria : A Review. *International Research Journal of Environmental Sciences and Studies*, 1(3): 43-55

Taibi, N. E. (2016). Conflict Between Coastal Tourism Development and Sustainability: case of Mostaganem, Western Algeria. *European Journal of Sustainable Development*, 5(4): 13-24

Taşdemir, S. (2016). *Sürdürülebilir Ekoturizm Uygulamaları ve Potansiyel Belirlemeye Yönelik Geri Dönüşüm ve Çevre Yönetim Stratejileri: İzmir Karaburun Örneği,* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir Katip Çelebi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Tatar, T. (1993). *Yatırım Seçimi ve Değerlendirme Teknikleri.* Ankara: Gazi Üniversitesi Yayınları.

TÜİK–Türkiye İstatistik Kurumu- (2018). *Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması*. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\_id=1011, Erişim Tarihi: 20.09.2018

UN (2008). *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities Revision 4.* New York: Birleşmiş Milletler.

UNCTAD (2018). *Review of Maritime Transport*. Cenova: Birleşmiş Milletler.

UNEP (2009). *Sustainable Coastal Coastal Tourism: An Integrated Planning and Management Approach*. Teknik Rapor. Fransa: Birleşmiş Milletler Çevre Programı.

Vaughan, W. J., Russell, C. S. ve Darling, A. H. (2000). [Determining the Optimal Sample Size for Contingent Valuation Surveys](https://ideas.repec.org/p/van/wpaper/0046.html). [*Vanderbilt University Department of Economics Working Papers*](https://ideas.repec.org/s/van/wpaper.html)*0046*.

Williams, A.T. (2011). Definitions and Typologies of Coastal Tourism Destinations, in A. Jones ve M. Phillips (Eds), *Disappearing Destinations: Climate Change and Future Challenges for Coastal Tourism*, pp. 47-66. İngiltere.