

## **TURİZM ULAŞTIRMASININ DENİZYOLU ULAŞTIRMACILIĞI YÖNÜNDEN GELİŞİMİ\***

**Beyhan İNCEKARA<sup>†</sup>**  
**Hazar DÖRDÜNCÜ<sup>‡</sup>**  
**K.Ozan ÖZER<sup>§</sup>**

### **ÖZET**

Deniz Turizmi tarihine bakıldığında çok eski olmadığı gözlemlenmektedir. Uluslararasılaşma hareketi ile birlikte ulaştırma politikalarındaki gelişim hız kazanmış bu durumdan da denizyolu ulaştırması olumlu yönde etkilenmiştir. 90'ların sonu, 2000'li yılların başında deniz, kıyı ve kruvaziyer turizminin gelişimi, sorunları ve çözüm önerileri ile incelenirken son dönemlerde daha çok deniz turizminin ekonomiye katkıları ve sürdürülebilirliği tartışılmaya başlanmıştır.

Bu kapsamda makalenin amacı; ikincil verilere dayalı analiz yöntemi ile özellikle son 10 yıllık süreçte ülkemize deniz yoluyla gelen turist sayılarının yıllara göre durumunu ve deniz turizminin ekonomik katkılarının artırılmasına yönelik faaliyetleri incelemektir. Bu doğrultuda ilk bölümde ulaştırma-denizyolu-turizm üçlemesi kapsamlı olarak ilişkilendirilmiş, ikinci bölümde ise deniz turizminin geliştirilmesine yönelik teşvik edici unsurlar açıklanmış, denizyolu ulaştırmacılığının sürdürülebilirliğine ilişkin öneri ve sonuçlar geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** *Deniz Turizmi, Deniz Ulaştırması, Kruvaziyer Turizmi, Yat Turizmi.*

**JEL:** *L83, L90, O18*

## **THE DEVELOPMENT OF TOURISM TRANSPORTATION IN TERMS OF MARITIME TRANSPORT**

### **ABSTRACT**

When we look at the history of marine tourism it is observed that it is not too old. With the Internationalization movement, the development of transport policies gained momentum and that has affected maritime transportation in a positive way. At the end of the 90's or even at the beginning of the 2000s, while the development problems and solutions of the sea, coastal and cruise tourism were being examined, in recent times, it has begun to be discussed in terms of contribution to the economy and the sustainability of marine tourism more.

In this context, the purpose of the article is to compare the number of tourists coming to our country by sea in the last 10-years period and to examine the activities towards the increase of economic contribution of marine tourism. In this respect, in the first part, tourism-maritime-transport trilogy is extensively associated; in the second part the incentive factors for the development of marine tourism are explained, recommendations and the results regarding the sustainability of maritime transportation are given.

**Keywords:** *Maritime Tourism, Maritime Transportation, Cruise Tourism, Yacht Tourism*

**JEL:** *L83, L90, O18*

\* Bu makale, 9-11 Mayıs 2014 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenen "1. Uluslararası Turizm ve Yönetim Araştırmaları Kongresi (ICTMR - 1st. International Congress of Tourism and Management Researches)" adlı kongrede bildiri olarak sunulmuştur.

<sup>†</sup> Arş.Gör., Nişantaşı Üniversitesi İİSBF Ekonomi ve Finans Bölümü, beyhan.incekara@nisantasi.edu.tr

<sup>‡</sup> Arş.Gör., Nişantaşı Üniversitesi İİSBF Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, hazar.dorduncu@nisantasi.edu.tr

<sup>§</sup> Yrd.Doç.Dr. Nişantaşı Üniversitesi İİSBF Turizm İşletmeciliği Bölümü, ozan.ozer@nisantasi.edu.tr

## **GİRİŞ**

Türkiye Otelciler Federasyonu'nun 2014 yılında yayımlanan raporuna göre, Türkiye, 2013 yılında bir önceki yıla kıyasla %10 daha fazla turist ağırlamıştır. Türkiye'nin yabancı ziyaretçi trafiğinin %75'lik kısmını ağırlayan İstanbul, Antalya, Muğla ve İzmir'de 2013 sezonunda kendi turist ağırlama rekorlarını yenilemişlerdir (Türkiye Otelciler Federasyonu, 2014: 4). Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre de Türkiye 2013 yılında dünya geneline göre turist sayısında ulaştığı 35,6 milyon ile 6. , 25,7 milyar dolar gelir ile de 12. sırada yer almaktadır. Bu verilerin yanı sıra, turizm sektörü yılda 26 milyar dolarlık iş hacmi yaratmakta olup turizmin ülke istihdamındaki payı % 6,8'dir. İzmir Ticaret Odası'nın verilerine göre de ülkemize, turist başına en fazla gelir bırakan turizm türlerinden biri de deniz turizmidir (İZTO, 2014).

*“Deniz turizmi; kruvaziyer turizmi, yat işletmeciliği, yat limanı işletmeciliği, günübirlik tekne turları, eğlence ağırlıklı su üstü ve su altı aktiviteleri ve dalma sporlarından oluşan ve doğrudan denizalanı içerisinde gerçekleşen faaliyetler bütünüdür (Yüksek, 2012: 86-87)”.*

Turizmde deniz taşımacılığı ise, turistik ürün içinde deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yer aldığı ürün çeşitlerini kapsar. Özellikle kruvaziyer turizmi ürünleri ile sonuçlanan bu alanda turizm endüstrisinin (İncekara ve Yılmaz, 2002: 67), son yıllarda gerçekleştirilen atılımlar ile beraber gelirlerinin, dış ticaret açığını %40'ını (Türsab, 2013) karşılama oranına ulaştığı ve geniş anlamda toplumsal ekonomik faaliyetlere önemli katkılar sağlandığı görülmekte olup, deniz turizminin sürdürülebilir kılınması ve gelen turist sayısının gelişen ulaşım teknolojileri ile artırılması, Türkiye'nin kalkınma ve stratejik planları arasında kendine önemli bir yer bulmasını sağlamıştır.

### **1.1.Ulaştırma ve Turizm**

Hızla uluslararasılaşan dünyamızın hem nicel hem de nitel olarak en dinamik şekilde gelişen sektörlerinden biri olan turizm, beraberinde birçok sektörün gelişmesine olanak sağlamış, hızlı ve güvenli olarak kişilerin yer değiştirme talebini de ortaya çıkardığı için ulaştırma kavramı ile iç içe geçmiştir. Geçmişten günümüze bu iki sektör karşılıklı etkileşim ve gelişim göstermiş ulaşım olanaklarının gelişmesi turizmin gelişimi ile doğru orantılı bir denklem ortaya çıkarmıştır (Yüksek 2012: 3).

Son 10 yıllık sürece baktığımızda; ülkemize gelen turist sayısı 2.5 kat artarak 14 milyondan 35 milyona, sınır kapılarından ülkemize giriş yapan Türk vatandaşı sayısı da 100%'ün

üzerinde artarak 6 milyondan 12.5 milyona ulaşmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Sınır Giriş Çıkış İstatistikleri, 2014). Bu rakamların hızlı bir şekilde yükselmesinin en temel nedeni turizm hareketliliğinin sağlandığı ulaştırma yol ve araçlarının etkin bir şekilde iyileştirmeler yapılarak turizm sektörünün kullanımına sunulmasıdır. Havayolu ulaşımında; 2003 yılında sadece 26 ilde olan havalimanı sayısı son açılışlarla beraber 51 adede yükselmiş (Devlet Hava Meydanları Genel İşletmeciliği Genel Müdürlüğü, Havalimanları, 2014), karayollarında; 2003-2011 yılları arasında acil eylem planı kapsamında trafiğe açılan 15.126 kilometre ile birlikte, bölünmüş yol ağıımız 21.227 kilometreye çıkmış (Karayolları Genel Müdürlüğü, Dünden Bugüne Karayolları, 2012), demiryolu taşımacılığında 2003 yılında 8.257 kilometre olan yol uzunluğu (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2002-2006, 2007: 22) 2013 yılında 12.008 kilometreye ulaşmış (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2008-2012, 2013: 32) 2002 yılında ülkemiz limanlarına 2.337 sarı bayraklı (ticari+özel) yat ile 15.549 turist gelirken, bu rakam 2012 yılında 7.148 sarı bayraklı yat ile 24.819 turiste yükselmiş (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yat İstatistikleri, 2013), aynı tarih aralığında ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer sayısı 821'den 1.587'ye yükselirken, limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısının 2012 yılında 2002 yılına göre %641 artarak 332.702'den 2.095.673'e ulaşmıştır (Bkz. Tablo 1).

**Tablo 1.** Son 10 Yılda Ülkemize Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi ile Gelen Turist Sayısı

YILLAR	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	TOPLAM
2002	821	332.702
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.611	1.605.370
2009	1.328	1.484.194
2010	1.366	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013 (İlk 10 Ay)	1458	2.086.416

**Kaynak:** DTGM, Kruvaziyer İstatistikleri, 2014.

## **1.2. Denizyolu Ulaştırması**

Dünya ticaretinin hacimsel olarak %90'ı, paha olarak %70'i denizyolu aracılığı ile gerçekleşmektedir (UNCTAD Transport Newsletter, 2008: 14). Denizyolu taşımacılığının demiryolu taşımacılığına kıyasla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuz olması ve sanayi hammaddelerini tek bir araçla bir noktadan diğer bir noktaya ulaştırabilmesi denizyolu taşımacılığını diğer taşıma yöntemleri arasında açık ara ön plana çıkarmaktadır (Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu, 2003: 8).

Türkiye, 8.483 km'lik uzun kıyı şeridi ve Avrupa, Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma özelliğiyle deniz taşımacılığı ve lojistik yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Transit geçiş yolları üzerinde bulunan Türkiye, dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve kapasite artırımları ile beraber dünya ulaşım yolları ağı içinde birincil derece önemli bir pozisyon üstlenmeye başlamıştır (Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu, 2003: 14).

## **1.3. Türkiye'de Deniz Turizmi Tarihi**

*“Deniz turizmi tarihine genel olarak bakıldığında; Deniz yollarının turizm faaliyetlerinde kullanılması 19. yüzyılın ikinci yarısıyla başlamıştır. İngiltere'de bir turizm işletmecisi olan Thomas Cook, 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak, turistik amaçla ilk olarak İngiltere'den Amerika'ya yandan arklı bir gemiyle seyahat düzenlenmesi sonrasında buharlı gemi ve tren gibi ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanması ile turizm belirginleşmiş ve 19. Yüzyıl sona ermeden iktisadi bir etkinlik haline gelmiştir. Turizm tarihi açısından 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde yaşanan diğer önemli bir olay da Amerikalı turistlerin atalarının topraklarını, Avrupa'yı keşfetmeye başlamalarıdır.*

*1945'lere kadar temel ulaşım aracı, günümüzde de uzun denizaşırı yolculuklar için kullanılan gemi olmuştur.1960'lı yıllarda ilk turist taşıyan teknelerin Ege kıyılarına uğraması ile başlayan yat turizmimiz 1970'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistlerin gelmeye başlaması ve Yunanistan'dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır (Yüksek, 2012: 87)”.*

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, turizm açısından büyük bir potansiyele sahip olmasını da beraberinde getirmiştir. Özellikle başlarda belli bir kesimin denizde spor,

eğlenme, dinlenme aracı olarak ortaya çıkan yatçılık aktivitesi, 1960'lı yıllardan itibaren kitleler arasında yaygınlaşmış ve uluslararası bir nitelik kazanmıştır.

Deniz turizmi alanındaki düzenlemeler ilk defa 1982 yılında 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile yapılmıştır. Yat limanı yatırım ve işletmeciliği, yat yatırım ve işletmeciliğine ilişkin düzenlemeler ise bu Kanuna bağlı olarak 1983 yılında yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği ile yapılmıştır. Bu Yönetmelik başlangıçta ülkemizde deniz turizminin gelişmesinde önemli katkılar sağlamıştır.

*“Zaman içinde değişen ve gelişen koşullara bağlı olarak Yat Turizmi Yönetmeliği ihtiyaca cevap veremez duruma gelmiş ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Yat Turizmi ile ilgili Dördüncü Bölümünde yer alan hükümler; yat yatırım ve işletmeleri ile yat limanı yatırım ve işletmelerinin yanı sıra, günübirlik gezi tekneleri, dalabilir deniz turizm araçları, yüzer deniz turizmi araçları, turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyetleri ve tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de son yıllarda yükselme trendi gösteren kruvaziyer gemi işletmeciliği ve kruvaziyer gemi limanlarını da kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir”* (TUYED, 2012).

Özellikle, Antalya, Muğla ve İzmir sahil şeridinde deniz turizmi alanlarındaki gelişmeler sonucunda Yat Turizmi Yönetmeliği değişmiş; yeni yönetmelik “Deniz Turizmi Yönetmeliği” olarak 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı resmî gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2009).

#### **1.4. Kruvaziyer Turizmi**

"Kruvaziyer turizmi" dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülke/şehre oldukça yüklü gelir bırakan, orta ve üst gelir grubuna hitap eden bir turizm çeşididir (İZTO, 2014). Seyahat ederken eğlenme ve dinlenme temalarını benimseyen kruvaziyer turizmi, turizm aktiviteleri içerisinde son yıllarda hızlı bir gelişim göstermiştir.

Kuzey Amerika, Güney Amerika, Tropik Adalar gibi gözde destinasyon noktalarının yanında Uzak Doğu, Baltık Başkentleri, Norveç Fiyortlar, Kızıldeniz, Karadeniz ve Akdeniz'de kruvaziyer turizminin hızla geliştiği noktalar olarak dikkat çekmiştir. Özellikle ülkemizin de içinde yer aldığı Akdeniz çanağında yılda 15 milyonun üzerinde bir turist hareketliliği olduğu gözlemlenmektedir (Dedeman, 2009). Önümüzdeki 20 yıllık süreçte ise, Akdeniz havzasının yükselişinin kesintisiz devam etmesi ön görülmekte olup, bu turizm çeşidinde özellikle

İspanya, İtalya, Yunanistan, Hırvatistan, Malta ve Mısır'ın ön plana çıkacağı düşünölmektedir (İZTO, 2014).

**Tablo 2. Türkiye'nin, Son 10 Yıllık Turizm Geliri ve Kişi Başi Ortalama Harcama**

Yıllar	Turizm Geliri (1000\$)	Turist Sayısı	Ortalama Harcama (\$)
2003	10 141 116	13 701 419	740
2004	13 061 118	17 202 996	759
2005	15 725 813	20 522 621	766
2006	13 918 757	19 275 948	722
2007	15 936 347	23 017 081	692
2008	19 612 296	26 431 124	742
2009	19 063 702	27 347 977	697
2010	19 110 003	28 510 852	670
2011	22 222 454	31 324 528	709
2012	22 410 364	31 342 464	715
2013(*)	25 322 291	33 827 474	749

**Kaynak:** TUİK, Turizm İstatistikleri, Çıkış Yapan Ziyaretçi İstatistikleri, Turizm Geliri ve Kişi Başi Ortalama Harcama, 2014.

\* Veriler Revize Edilmektedir.

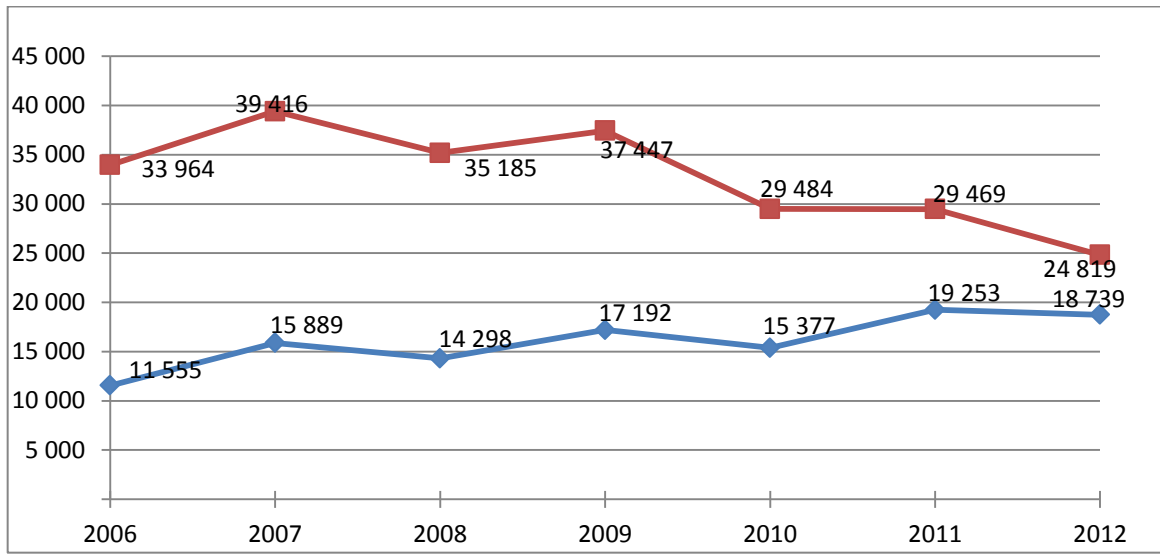
Kruvaziyer turizmini diğer turizm türlerinden daha önemli kılan en önemli özelliği ise gelir düzeyi en yüksek turistlerin bu turizm türü ile ölkemizi ziyaret etmelerinden kaynaklanmaktadır. Kruvaziyer turizmi dışında kalan turizm yolları ile ölkemize gelen turistler ölkemizde daha uzun süre geçirdikleri halde otelden dışarı çıkmadıkları ve genellikle all in konsepti ile ölkemize geldikleri için harcamaları, bir günlük alışveriş yapan kruvaziyer turizm yolcularının çok altında kalmaktadır (Demirci, 2009).

2013 yılında İzmir Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen bir araştırma da 5 ila 8 saat arası İzmir'de kalan turistlerin kişi başi 100-110 dolar arası döviz bıraktığı gözlemlenmiş bu rakamın özellikle İstanbul ve Kuşadası limanlarında daha yüksek olduğu öngörölmüş, bir hafta all in konsepti ile gelen turistlerin 700 – 800 dolar bıraktığı göze alındığında (Bkz. Tablo 2) kruvaziyer turizminin ölkemiz açısından önemi bir kez daha göz önüne çıkmıştır (Ediz, 2013).

### 1.5. Yat Turizmi

Her ne kadar alt ve üst yapı yatırımları yetersiz, ilgili mevzuat ve yönetmelikler geç yapılmış ve uygulamaya alınmış olsa da, Türkiye kruvaziyer turizmin ardından denizyolu vasıtası ile en fazla turisti, yat turizmi aracılığı ile ağırlamaktadır. 2012 Yılında 7148 sarı bayraklı yat ile 24.819 yabancı turist ve mürettebat, 1720 sarı bayraklı yat ile 18.739 yerli turist ve mürettebat ülkemize denizyolu ile giriş yapmıştır (Bkz. Tablo 3).

**Tablo 3. Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı**



**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yat İstatistikleri, 2013.

Türkiye’de yat turizmi, 1960’lı yıllarda Yunanistan’ın Ege kıyılarını kapsayan yat turları düzenlemesiyle yeni bir turizm çeşidi olarak gündeme gelmiş, Yunanistan’dan gelen ilk turist taşıyan tekneler 1965 yılında görülmüş, Türkiye’ye gelen ilk tekneler günübirlik gezilerinde Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege’deki diğer yerleşim merkezlerine uğramışlar, daha sonra Yunanlı tur operatörleri paket tur programlarına Türkiye’yi de almışlardır. (TUYED, 2012).

“ Ülkemizde 1967 yılında "Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu" kurularak yat limanları konusunda çalışmalar yapılmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde bir yat limanları zinciri kurulması öngörülmüş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüştür. 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli yat limanı yerleri tespit edilmiş, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme

planları hazırlanmıştır. 1976 yılında Bodrum, 1977'de Kuşadası Yat Limanları işletmeye alınmış, Çeşme Yat Limanı da aynı yıllarda hizmete açılmıştır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında (1973-1977), yat limanlarının ve yat yanaşma yerlerinin işletilmesinin Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı iş birliği ile düzenlenmesi öngörülmüştür. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983) Turizm Teşvik Çerçeve Kararı'nda kruvaziyer turizm, yat turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin geliştirilmesi esas alınmış, 1981 yılı icra planında, yat turizminin gelişmesini sağlayacak bir kanun tasarısının hazırlanması kabul edilmiş (TUYED, 2012)", son olarak Yat Turizmi Yönetmeliği 2009 yılında Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmiştir.

### **1.5.1. Yat Limanları/Marinalar**

Yat limanları; yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleridir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009).

*" Türkiye'de marınacılık 1970 yılında Turban Turizm A.Ş. ile başlamıştır. İlk faaliyete geçen marinalar, Kuşadası, Bodrum ve Kemer'de olup, 1974 yılında ilk özel sektör marinası olan Çeşme Altinyunus Marinası açılmıştır. Türkiye'de marınacılık sektörünün pazar yapısı incelendiğinde; 13,207 teknelik kapasiteye sahip bulunduğu ve genel doluluk oranının %55-60 civarında olduğu görülmektedir. Pazarın büyüklüğü 100 milyon ABD Doları olup, bu pazarı yaratan teknelerin %65-75'inin yerli ve %35-25'inin yabancı (Amerikan, İngiliz ve Alman bayraklı ağırlıkta) olduğu bilinmektedir. Pazarın büyüme oranı hem yerli hem de yabancı yatlar için %2-5 oranında bir değişim göstermektedir (Eriş, 2007: 40)".*

Ülkemizdeki kıyı uzunluğu İtalya, İspanya, Hırvatistan gibi Akdeniz Çanağında yer alan ülkelerden daha fazla olmasına rağmen, marina sayısı açısından incelendiğinde, daha az olduğu görülür (Bkz. Tablo4).

Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz havzasında toplam 315 bin adet yat bulundurma kapasitesine sahip 715 marina bulunmaktadır.



**Tablo 4.** Akdeniz Çanağında Ülkelerin Kıyı Uzunlukları ve Marina Sayıları

<b>BÖLGE</b>	<b>KIYI UZUNLUĞU</b>	<b>MARİNA SAYISI</b>
İTALYA	6500 km	380
İSPANYA	4964 km	96
HIRVATİSTAN	5835 km	50
TÜRKİYE	8333 km	46

**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Standart Ekonomik ve Teknik Dergi, Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimi, 2011: 63.

Çeşitli kaynaklara göre Akdeniz havzasında 600 binden fazla yatın dolaştığı tahmin edilmektedir. Bu durum marina pazarı içinde talebin arzdan daha büyük olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır (Eriş, 2007: 40). Marina pazarında talebin arzdan büyük olması Türkiye’nin yat turizminde ilerleyen dönemlerde gelişme göstereceğini ve pazardan büyük paylar alacağını göstermektedir.

Son yıllardaki gelişmeler; Akdeniz’in batısında talebin arzdan fazla artışı ve buna bağlı olarak yükselen fiyatlar bu coğrafyaya olan ilgiyi, konumu, iklimi ve doğal güzellikleri Batı’ya kıyasla daha iyi ve fazla olan Doğu Akdeniz’e kaydırmakta, Türkiye’yi, Akdeniz Havzası içinde yat turizmi ve marina ekonomisi açısından diğer Akdeniz ülkelerine göre daha avantajlı bir konuma getirmektedir. Ayrıca Deniz Turizm Birliği’nin marinacılarla yaptığı görüşmeler sonucu hazırladığı rapora göre (Eriş, 2007: 46-47): Türkiye’deki marinalar; doğal liman konumunda olması, marinalar içerisinde özel olarak konumlandırılmış gümrük bölgesi ile marinaya giriş – çıkış işlemlerinin kolaylaştırılmış olması ve çekek yerlerinde birden fazla bakım onarım hizmeti veren işletmenin olması nedeniyle diğer ülke marinalarına göre cazibe noktası haline gelmektedirler.

## **2.1. Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Gelişimi ve Turizm İçindeki Payı**

Türkiye’de 1950’li yıllara kadar demiryolu ve denizyolu ağırlıklı taşıma politikaları benimsenmiş, bu politikalar sonucunda; yük taşımalarında demiryolunun payının %55, denizyolunun %27, karayolunun ise %17 olduğu ölçümlenmiştir. Aynı dönemde turizmde yolcu taşımacılığının %49’u karayolu, %42’si demiryolu, %7’si denizyolu ve %1’i havayolu aracılığı ile gerçekleşmiştir. 1950’li Yıllardan sonra ise hem yük hem yolcu taşımacılığında karayolu politikalarına ağırlık verilmiş, 90’lı yılların sonuna doğru karayolu ulaştırmasının yük taşımacılığındaki payı %92’ye, yolcu taşımacılığında payı ise %95’ler seviyesine ulaştığı gözlemlenmiştir. 2000’li Yıllardan günümüze kadar olan süreçte ise, havacılık sektöründe

monopolcü yapının sona ermesi, rekabetin artması ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle birlikte havayolu ulaştırması da özellikle yolcu taşımacılığı alanında hızla gelişme göstermeye başlamıştır (Bkz. Tablo 5).

Tarihsel süreçte denizyolu ulaştırmasında pozitif gelişmeler gözlemlenmekle beraber deniz taşımacılığına göre daha pahalı olan karayolu ve havayolu sistemleri kadar hızlı bir şekilde gelişemediği ve toplam yolcu ve turizm taşımacılığında, payının diğer taşıma sistemlerinin çok altında kaldığı kaydedilmiştir.

**Tablo 5.** Yabancı Turistlerin Ulaşım Yolu Tercihleri (2011-2013)

	2011	2012	2013*
<b>Havayolu</b>	21 735 125	22 889 537	24 807 963
<b>Karayolu</b>	6 901 694	6 197 198	7 216 067
<b>Demiryolu</b>	47 840	25 903	25 218
<b>Denizyolu</b>	2 639 869	2 542 550	2 637 154
<b>Toplam</b>	31 324 528	31 655 188	34 686 402
<b>GünüBirlik</b>	2 112 880	2 013 446	2 063 538

**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2014.  
\*Veriler Revize Edilmektedir.

Bu sonuçlar doğrultusunda, Türkiye’de deniz turizminin ekonomiye katkılarını daha da arttırmak amacı ile “2023 Türkiye Turizm Stratejileri” kapsamında kruvaziyer gemi ve yat limanlarının geliştirilmesine yönelik aşağıdaki kararlar alınmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 36);

- Ülkemizde önümüzdeki dönemde nitelikli ve sürdürülebilir deniz turizmi geliştirilecek,
- Hâlihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin’de bulunan ve kruvaziyer gemi kabul eden limanlar yenilenerek genişletilecek,
- İstanbul’daki liman kapasitesi hızla artırılacak,
- İstanbul, Antalya ve İzmir’de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde yenilenmesi sağlanacaktır.

## **2.2. Turizmi Teşvik Kanunu’nun Deniz Turizmine Etkisi**

“2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nun da desteğiyle, 80’li yıllardan sonra tekne işletmeleri gündeme gelmiş; bunun yanı sıra sayıları artan marina işletmeleri, yerli-yabancı yatçıların

hizmetine girmiştir. Güney kıyılarda komşu adalara yapılan turizm amaçlı feribot seferleri, ayrı bir sektör oluşturmakla beraber 90'lı yıllardan sonra yat yapım ve çekek yerleri, turizm amaçlı olarak gelişmeye devam etmiş, Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş Deniz Ticaret Odası olmuştur.” (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

Turizmi Teşvik Kanunu, kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin geliştirilmelerinin yanı sıra, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine ilişkin hükümleri kapsayan bir kanundur. Bu teşviklerden yararlanabilen turizm merkezlerinin özellikle de kıyı turizmi dediğimiz bölgelerde deniz turizmindeki artış dikkat çekmektedir.

Bu kanun; deniz turizm yatırımları, işletme sayılarındaki artış ve bunların iyileştirilmesi, altyapı çalışmaları ve deniz turizmi istihdamında da olumlu etkiler yaratmak için düzenlenmektedir.

Turizmi Teşvik Kanunu ile (Deniz Ticaret Odası, 2012: 208);

- “Yat Turizmi” olan sektörün adı “Deniz Turizmi” olarak değişmiş ve genişlemiş,
- “Kruvaziyer Gemileri” ve “Kruvaziyer Limanları” kanun kapsamına alınmış,
- “Günübirlik Gezi Tekneciliği” kanun kapsamına girmiş,
- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 5 yıla çıkarılmıştır.

### **2.3. Deniz Turizminin Ekonomik Katkılarının Arttırılması**

2012 Yılı turizm sektör raporu incelendiğinde deniz turizminin, turizm girdilerindeki payı % 16-%17'lere ulaştığı gözlemlenmektedir. Deniz Turizmi ile ilgili gelişmelerin sürdürülebilir olması; genel turizm girdileri içerisindeki payı ve ekonomiye olan katkısını arttırabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir. Bu amaçla (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014);

- Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
- Marina yatırımlarında yaşanan yoğun bürokratik işlemlerin azaltılarak, marina arz kapasitesinin arttırılması,
- Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlara olan taleplerin arttırılması,
- Günübirlik gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,

- Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
- Çevre kirliliğinin önlenmesi, ülkemize gelen yatçıların temiz ve bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
- Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması, yönünde Turizm ve Kültür Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası işbirliği içinde çalışmalarını devam ettirmektedirler.

## **SONUÇ**

Bu araştırma kapsamında uluslararası deniz turizm pazarında rekabet eden ülkeler ile Türkiye karşılaştırıldığında; Yunanistan, Mısır ve Hırvatistan gibi Türkiye'nin kruvaziyer turizmde direk rakibi olan ülkelerinin ayakbaşı ücretlerinde avantajlı konumda bulunduğu, ayrıca aynı gemi Yunanistan'a yanaşırken ödediği liman giriş-çıkış ücretinin yaklaşık 8 katını Türkiye limanlarına ödemek durumunda kaldığı ortaya çıkmıştır. Bu durum firmaların alternatif limanlara yönelme davranışı ile maliyetlerini azaltarak Türkiye'yi hiç seyahat güzergahına almama ya da Türkiye'de kalış süresini azaltma gibi stratejilere yönelmesine neden olmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin deniz turizminden optimum yararlanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi veya kalış süresi çerçevesinde avantajlı maliyetler sunulması gerekliliğini göz önüne sermektedir.

Türkiye'de deniz turizmine yönelik alt yapı ve üst yapı yatırımları içerisinde yer alan İstanbul Salı Pazarı, Antalya ve İzmir limanlarının kısa zaman içerisinde tamamlanması, teknolojik donanım açısından mevcut limanların günümüz standartlarındaki modern limanların seviyesine getirilmesi deniz turizmi açısından talebi Türkiye'ye yönlendirebilecek unsurlar arasında gösterilebilir.

Turizm sektörünün iç çeşitliliği göz önüne alındığında ve katılan kişilerin üst ekonomik gelir gruplarında yer alması sebebiyle kişi başı harcama düzeyinin en yüksek olduğu kruvaziyer turizmine yönelik teşviklerin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Hizmetin üretildiği yerde tüketilmesi temelinden hareketle turizm sektörünün bir kolu olan deniz turizmi çerçevesinde faaliyet gösteren firmaların ihracatçı firmaların sahip olduğu avantajlardan mahrum bırakılmaması üzerinde önemle durulması gereken bir konu olarak ortaya konulabilir.

Turizm sektöründeki mevcut uluslararası rekabet ortamı gözlemlendiğinde ulaştırma sistemlerinin nitelik ve niceliğine literatürde fazlasıyla atıfta bulunulduğu gözlemlenmektedir. Ulaştırma

sistemlerinin tekil olarak nitelik ve nicelik durumlarının başarısının yanında üzerinde durulması gereken başka bir konu ise ulaştırma sistemlerinin entegrasyonudur. Deniz, hava, kara ve demiryolu ulaştırma sistemlerinin birbirleri ile entegre bir sistemde faal olduğu bölgelerde aktif turizm bölgesi konumunda yer alan bölgelerin elde ettiği turizm geliri ve ziyaretçi talebi turizm açısından potansiyel arz eden ancak pasif konumda yer alan yakın destinasyonların ziyaret edilmesi ve bölgeler arasında turizm sektörü bazında kalkınmışlık düzeylerinin dengelenmesi ekseninde avantajlar yaratabilecektir. Buradan hareketle deniz ulaştırma sistemlerinin yer aldığı, uluslararası liman özelliği arz eden bölgelerin yakın destinasyonlar ile diğer ulaştırma sistemleri bazında liman – karayolu – demiryolu, liman – havayolu – demiryolu ve benzeri entegrasyonlar ile desteklenmesinin gerekliliğini vurgulamak bu çalışma kapsamında anlamlı olacaktır.

Türk Turizm Sektörünün rekabet gücünün tespiti ve sürdürülebilir bir rekabet gücü elde edebilme hususunda eksiklerin tespiti ve uygulama bazında performansı yüksek lider ülkeler ile karşılaştırılma yapılması bu çalışmanın devamı niteliğinde bir araştırma olarak önerilebilir.

## **KAYNAKÇA**

[1] DEDEMAN, M. (2009), Turizm Sektörü Araştırması, **TURAD 2008-2009 Turizm Sektörü Araştırması**, s.21.

[2] DEMİRCİ, B., (2009), Turizm Sektörü Araştırması, **TURAD 2008-2009 Turizm Sektörü Araştırması**, s.29.

[3] DENİZ TİCARET ODASI (2012), **İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Sektörü Raporu ve 2013 Yılı İş Programı**, İstanbul, s.208.

[4] DTGM (2014), **İstatistik Bilgi Sistemi – Kruvaziyer İstatistikleri** [Çevrimiçi] DTGM, Erişim: [https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik\\_kruvaziyer.aspx](https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx) [Erişim Tarihi:06/01/14].

[5] EDİZ, A. (2013), **Kruvaziyer Turisti Birkaç Saatte 110 Dolar Harcıyor**, Yenigün Gazetesi, 27 Kasım. Erişim: <http://www.gazeteyenigun.com.tr/ekonomi/121615/kruvaziyer-turisti-birkac-saatte-110-dolar-harciyor> [Erişim Tarihi:28/01/14].

[6] ERİŞ, E.D. (2007), Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri, **Ege Akademik Bakıő**, 7(1) s.37-55.

[7] İMEAK DENİZ TİCARET ODASI (2006), **Deniz Turizmi** [Çevrimiçi] İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Őubesi, Erişim: <http://dto.fethiye.net/denizturizmi.html> [Erişim Tarihi:20/02/14].

[8] İNCEKARA, A. ve SELMAN Y. (2002), **Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

[9] İZMİR TİCARET ODASI (2014), **Bilgi Bankası: İzmir’de Kruvaziyer Turizmi** [Çevrimiçi] İzmir Ticaret Odası, Erişim: <http://www.izto.org.tr/bilgi-bankasi/izmir/turizm/kruvaziyer-turizmi> [Erişim Tarihi:10/01/14].

[10] KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜğÜ (2012), **Dünden Bugüne Karayolları** [Çevrimiçi] Karayolları Genel Müdürlüğü, Erişim: <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Gorseller/DundenBuguneKarayolları/tarihce.pdf> [Erişim Tarihi:10/01/14].

[11] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIğI (2007), **Türkiye Turizm stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013**, Ankara, s.36.

[12] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIğI (2009), **Deniz Turizmi Yönetmeliği** [Çevrimiçi] Kültür ve Turizm Bakanlığı, Erişim: <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeliği.html> [Erişim Tarihi:14/01/14].

[13] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIğI YATIRIM VE İŞLETMELER GENEL MÜDÜRLÜğÜ (2009), 29.07.2009 **Yat Turizmi Yönetmeliği Deęiőt** [Çevrimiçi] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Erişim: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,11664/29072009---yat-turizmi-yonetmeliği-değiosti.html> [Erişim Tarihi:14/01/14].

[14] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI YATIRIM VE İŞLETMELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2011), Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimi, **Standart Ekonomik ve Teknik Dergi**, 50 (591). s.63.

[15] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI YATIRIM VE İŞLETMELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2013), **Yat İstatistikleri** [Çevrimiçi] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Erişim: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9863/yat-istatistikleri.html> [Erişim Tarihi:03/02/14].

[16] T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI YATIRIM VE İŞLETMELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2014), **Turizm İstatistikleri, İstatistikler, Sınır Giriş Çıkış İstatistikleri** [Çevrimiçi] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Erişim: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> [Erişim Tarihi:09/01/14].

[17] T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI (2007), **T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2002-2006**, Ankara, s.22.

[18] T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI (2013), **T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2008-2012**, Ankara, s.32.

[19] T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2014), **Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havalimanları** [Çevrimiçi] T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Erişim: <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx> [Erişim Tarihi:17/01/14].

[20] TÜİK (2014), **Turizm İstatistikleri, Çıkış Yapan Ziyaretçi İstatistikleri, Turizm Geliri ve Kişi Başı Ortalama Harcama** [Çevrimiçi] TÜİK, Erişim: [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1072](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1072) [Erişim Tarihi:10/01/14].

[21] TUYED (2012), **Yat Turizminin Gelişme Raporu** [Çevrimiçi] TUYED, Erişim: <http://www.tuyed.org.tr/arastirmalar-raporlar/yat-turizminin-gelisme-raporu.html> [Erişim Tarihi:22/01/14].

[22] TÜRKİYE OTELCİLER FEDERASYONU (2014), **Türkiye Otelciler Federasyonu 2013 Turizm Raporu**, Ankara, s.4.

[23] TÜRSAB (2013), *İstatistikler, Turizmin Ekonomideki Yeri, Turizm Gelirlerinin Dış Ticaret Açıklarını Kapatma Payı* [Çevrimiçi] TÜRSAB, Erişim: [http://www.tursab.org.tr/tr/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/dis-ticaret-aciklarini-kapatmada-payi\\_916.html](http://www.tursab.org.tr/tr/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/dis-ticaret-aciklarini-kapatmada-payi_916.html) [Erişim Tarihi:12/01/14].

[24] UNCTAD TRANSPORT NEWSLETTER (2008), No.38 Fourth quarter 2007/ First quarter, Geneva, p.14.

[25] VİZYON 2023 ULAŞTIRMA VE TURİZM PANELİ (2003), **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu**, Ankara, s.8 ve 14.

[26] YÜKSEK, G. (2012), *Turizm Ulaştırması*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları.