

TÜRKİYE KIYILARI İLE YUNAN ADALARI ARASINDA YAPILAN KISA MESAFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNE COVID-19 SALGINININ ETKİLERİ VE SALGIN SONRASINA İLİŞKİN BİR ANALİZ

An Analysis of the Effects of the COVID-19 Epidemic on Short-Distance Passenger Transportation Between the Turkish Coast and the Greek Islands and Its Aftermath

İsmet BALIK¹ 

MAKALE BİLGİSİ

ÖZ

Araştırma Makalesi

Makale Geliş Tarihi : 29/11/2024
Makale Kabul Tarihi : 17/03/2025

Çalışmanın amacı, Covid-19 salgınının Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasındaki yolcu taşımacılığına olan etkisini belirlemek ve salgın sonrası gelişmeleri analiz etmektir. Bu bağlamda, 2019-2023 yılları arasında Türkiye kıyıları ile Ege Denizi'ndeki Yunan adaları arasında yolcu taşımacılığı yapılan feribot seferleri ve taşınan yolcu sayıları incelenmiştir. Çalışmada, Türkiye kıyılarındaki 10 yerleşim yeri ile 11 Yunan Adası arasında yolcu taşımacılığı yapıldığı belirlenmiştir. Salgın öncesi (2019) Türkiye'nin Ege kıyıları ile Yunan Adaları arasında 12602 seferde 1248708 yolcu taşınırken, salgın dönemi olan 2020 ve 2021 yıllarında hem sefer sayısı hem de taşınan yolcu sayısı hızla azalmış olup, 2021 yılında sadece Çeşme-Sakız ve Fethiye-Rodos arasında yolcu taşındığı tespit edilmiştir. Salgın yasaklarının kaldırılmaya başlandığı 2022 yılında ise feribot seferi sayısı ve taşınan yolcu sayısı artmaya başlamış, 2023 yılında salgın öncesi değerlerin üzerine çıkmıştır. 2019-2023 yılları arasında Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında taşınan yolcuların %85,7'sinin Türkiye'nin Ayvalık, Bodrum, Çeşme, Fethiye ve Marmaris ilçeleri ile Yunanistan'ın Kos, Midilli ve Rodos adaları arasında taşınan yolcular olduğu tespit edilmiştir. En fazla yolcu ise %33,5'lik oranla Bodrum-Kos hattında taşınmıştır. Bunu sırasıyla Çeşme-Sakız (%21,6), Marmaris-Rodos (%14,1), Ayvalık-Midilli (%11,5) ve Fethiye-Rodos (%) hatları izlemiştir. Salgın öncesi yolcu taşımacılığı yapılan Dikili, Edremit ve Güllük limanları ile Yunan adaları arasında yapılan feribot seferlerinin salgın sonrası yapılmadığı saptanmıştır. Yunanistan tarafından Ege Denizi'ndeki 10 Yunan adasına gidecek Türk vatandaşları için 2024 yılında başlatılan kapıda vize uygulaması neticesinde Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında 2024 yılında yapılan sefer sayısı 2023 yılına göre %42,3, taşınan yolcu sayısı %54,2 artmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ege Denizi, Türkiye, Yunan Adaları, Yolcu Taşımacılığı, Covid-19 Salgını.

ARTICLE INFORMATION

ABSTRACT

Research Article

Submission Date : 29/11/2024
Accepted Date : 17/03/2025

The aim of the study is to determine the effects of the Covid-19 epidemic on passenger transportation between the Turkish coasts and the Greek islands and to analyse post-epidemic developments. In this context, total number of voyages and the number of passengers transported between the Turkish coast and the Greek islands in the Aegean Sea from 2019 to 2023 were examined. In the study, it was determined that passenger transportation was carried out between 10 ports on the Aegean coast of Turkey and 11 Greek islands. Before the pandemic (2019), 1248708 passengers were transported by the total 12602 voyages between the Aegean coast of Turkey and the Greek Islands, while both total number of voyages and the number of passengers carried decreased rapidly in 2020 and 2021, the pandemic period, and it was determined that passengers were carried only between Çeşme-Chios and Fethiye-Rhodes in

¹ Prof. Dr. Akdeniz Üniversitesi Kemer Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, e-posta: ibalik@akdeniz.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2168-8572 (Sorumlu Yazar / Correspondent Author)

2021. In 2022, when the epidemic bans began to be repealed, total number of voyages and the number of passengers transported began to increase, and in 2023 it exceeded pre-pandemic values. It has been determined that 85.7% of the passengers transported between the Turkish coasts and the Greek islands from 2019 to 2023 were consisted of passengers transported between the Ayvalık, Bodrum, Çeşme, Fethiye and Marmaris ports of Turkey and the Kos, Lesbos and Rhodes islands of Greece. The highest number of passengers was transported on the Bodrum-Kos line with a rate of 33.5%. This was followed by Çeşme-Chios (21.6%), Marmaris-Rhodes (14.1%), Ayvalık-Midilli (11.5%) and Fethiye-Rhodes (%) lines, respectively. It has been determined that the ferry services between the ports of Dikili, Edremit and Güllük, where passenger transportation was carried out before the pandemic, and the Greek islands were not carried out after the pandemic. As a result of the visa-on-arrival requirement initiated by Greece in 2024 for Turkish citizens going to the 10 Greek islands in the Aegean Sea, the number of ferry services between the Turkish coast and the Greek islands increased by 42.3% and the number of passengers carried by 54.2% in 2024 compared to 2023.

Keywords: Aegean Sea, Türkiye, Greek Islands, Passenger Transportation, Covid-19 Pandemic.

1. Giriş

Kuzeyde Saroz Körfezi'nden güneyde Girit Adasına kadar uzanan yaklaşık 214.000 km²'lik deniz sahasına sahip olan Ege Denizi çok sayıda ada, adacık ve kayalık barındırmaktadır (Çomak, 1996). Barındırdığı ada, adacık ve kayalık sayısı ile ilgili farklı rakamlar bildirilmektedir. Örneğin, Mansel (1995)'e göre Ege Denizi'nde 10.000 civarında ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır. Bunlarında sadece 800-1.000 adedinin ismi bellidir. Alexopoulos (2017: 9) ise, adaların tam sayısının bilinmediği ve belirlenmesinin de zor olduğunu ifade etmektedir. Yüzölçümü 100 km²'den büyük olan adaların sayısı 24'tür. Daha küçük olanlarla birlikte toplam yüzölçümleri yaklaşık 23.000 km²'dir (Mengeş, 2017: 281). Can (2021: 523) tarafından da yarı kapalı deniz özelliğine sahip olduğu vurgulanan Ege Denizi'ndeki yaklaşık 1.800 adanın Anadolu ve Yunanistan anakarası önünde çeşitli gruplar oluşturdukları ifade edilmektedir. Kurumahmut (1998: 4) da Ege Denizi'nde bulunan yaklaşık 1.800 adadan 100 kadarının yaşanabilir durumda olduğu, diğerlerinin ise genellikle kayalık olduğundan insan yaşamına uygun olmadığı belirtilmektedir. Ege Denizi'nin güney sınırında 21 ada zincir gibi dizilmiştir (Yenigün, 1996). Coğrafi konumu, boyutları, sınırları ve yüzeyine serpilmiş büyük bir kısmı kayalık olan çok sayıda irili ufaklı adanın varlığı, bu denize Akdeniz havzasının yanı sıra dünyada da benzeri bulunmayan farklı bir özellik kazandırmıştır. Ayrıca muhtelif büyüklükteki koylar, körfezler, boğazlar ve yarımadalar, Ege'nin temel karakterini belirleyerek onu bir doğal güzellikler denizi haline getirmiştir (Başeren, 2006: 1).

Yunanistan, Filipinler, Endonezya gibi ada ülkesi ya da ada bölgelerine sahip ülkeler ile adalar arasındaki ulaşım büyük oranda denizyoluyla yapılmaktadır. Büyük çoğunluğu Yunanistan'a ait olan Ege adalarına ulaşım da genellikle denizyoluyla sağlanmaktadır. Türkiye kıyılarına yakın konumda bulunan birçok Yunan Adasında yaşayanlar ihtiyaçlarını denizyoluyla ulaşım sağladıkları Türkiye'nin Ege Denizi kıyılarında bulunan yerleşim yerlerinden satın almaktadırlar. Bunun yanı sıra özellikle yaz aylarında da önemli sayıda Türkiye Cumhuriyet vatandaşı da tatillerini geçirmek üzere Yunan adalarına gitmektedirler. Dolayısıyla, Ege Denizi'nin doğusunda yer alan Yunan adaları ile Türkiye'nin Ege kıyıları arasında uzun yıllardır yoğun bir denizyolu taşımacılığı yapılmaktadır. Ancak; Dünya'da 2019 sonlarında, Türkiye'de ise ilk olarak 2020 yılında görülen Covid-19 (Taşdelen, Köç Bakacak & Taşdelen, 2022: 115)'un yaygınlaşmasını önlemek için birçok ülke sınır kapılarını yolcu girişine kapatılmış ya da giriş yapan yolculara 15 gün karantinede kalma zorunluluğu gibi uygulamalar getirmiştir. Türkiye'nin de uygulamış olduğu benzer kısıtlamalardan Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında yapılan yolcu taşımacılığı da etkilenmiştir. Yapılan bu çalışma ile de Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında yapılan yolcu taşımacılığı üzerine Covid-19 salgınının etkisi belirlenmeye çalışılmış, salgın sonrası gelişmeler analiz edilmiştir.

2. Materyal ve Yöntem

Türkiye'nin Ege kıyıları ile Yunan adaları arasında denizyoluyla yapılan yolcu taşımacılığı üzerine Covid-19 salgınının etkisini belirlemek için salgın öncesinde (2019), salgın döneminde (2020 ve 2021) ve salgın sonrasında (2022 ve 2023) yolcu taşımacılığı yapılan hatlar, gerçekleştirilen sefer ve taşınan yolcu sayılarındaki değişimler karşılaştırılmıştır. Sefer yapılan hatlara (Türkiye'nin Ege kıyıları ve Yunan adaları) ilişkin bilgiler ile gerçekleştirilen sefer ve taşınan yolcu sayısı verileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın erişime açık internet sayfasından (UAB, 2023) alınmıştır. Covid-19 öncesi gerçekleştirilen sefer sayısı ve taşınan yolcu sayısına göre Covid-19 döneminde ve daha sonraki yıllarda gerçekleştirilen sefer sayısı ve taşınan yolcu sayısındaki artış ya da azalışın oransal olarak belirlenmesi amacıyla basit miktar indeksleri $[I_i = \frac{q_i}{q_0} * 100]$ hesaplanmıştır (Mazmanoğlu, 2012). Burada; I: İndeks, q_i : Hesaplanacak yıla ait sefer sayısı/taşınan yolcu sayısı, q_0 : Baz alınan yıla ait sefer sayısı/taşınan yolcu sayısı. Araştırmada kruvaziyer ve özel yat yolcu giriş ve çıkışları kapsam dışı tutulmuştur. Ayrıca, Ege Denizi'ndeki 10 Yunan adasına [Sakız (Chios), İstanköy (Kos), Midilli (Lesvos), Rodos, Sisam (Samos), Kelemez (Kalimnos), Meis (Kastellorizo), İleriye (Leros), Limni (Limnos) ve Sömbeki (Symi)] gitmek isteyen Türk vatandaşları için Yunanistan'ın Nisan 2024'de getirmiş olduğu 31 Aralık 2024'e kadar devam eden kapıda vize uygulamasının (Dışişleri Bakanlığı, 2024) Türkiye kıyıları ile

Yunan adaları arasında yapılan sefer ve taşınan yolcu sayıları üzerine etkileri yorumlanmaya çalışılmıştır.

3. Bulgular ve Tartışma

3.1. Yolcu Taşımacılığı Yapılan Hatlar

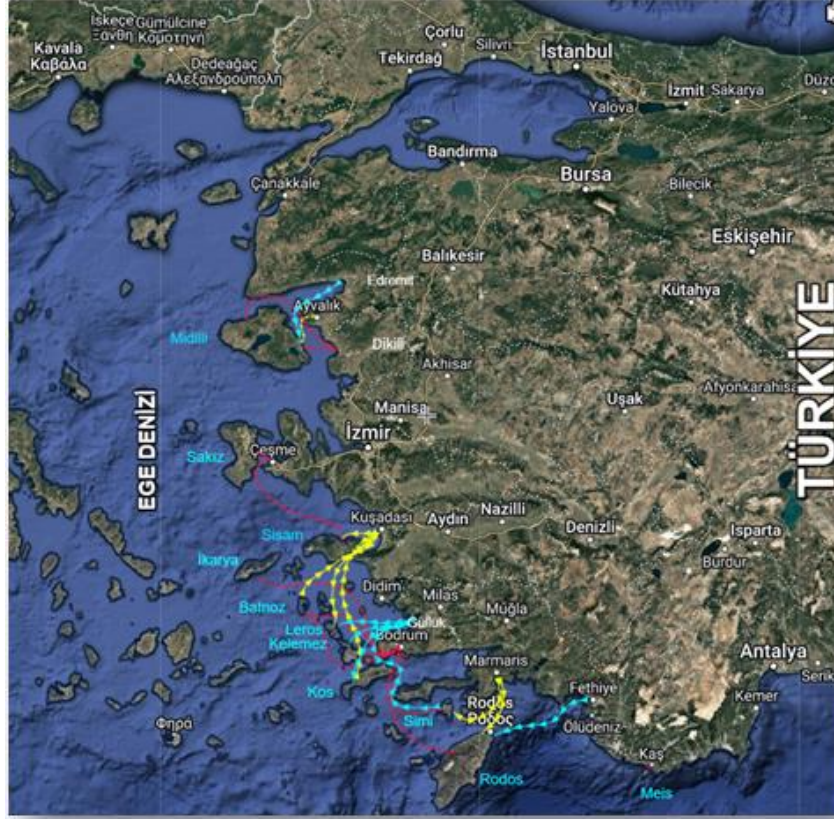
Türkiye'nin Ege kıyılarında yer alan Ayvalık, Bodrum, Çeşme, Dikili, Edremit, Güllük, Kuşadası ve Marmaris; Batı Akdeniz kıyılarında yer alan Fethiye ve Kaş ilçeleri ile bazı Yunan adaları arasında denizyoluyla yolcu taşımacılığı yapıldığı saptanmıştır (Tablo 1). Soykan (1996: 80) tarafından yaklaşık 30 yıl önce yapılan çalışmada da Ayvalık, Dikili, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Yenihisar (Didim), Güllük, Bodrum, Datça ve Marmaris'te gümrük kapılarının bulunduğu bildirilmektedir. Bu da Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasındaki yolcu taşımacılığının en azından 1990' yıllardan beri yapıldığını göstermektedir.

Tablo 1: Türkiye'nin Ege ve Batı Akdeniz Kıyıları ile Yunan Adaları Arasında Denizyoluyla Yolcu Taşımacılığı Yapılan Hatlar

Türkiye		Yunan adası
Ayvalık	↔	Midilli
Bodrum	↔	Batnoz, İkarya, Kelemez, Kelemez (Mirties), Kos, Leros, Rodos, Simi
Çeşme	↔	Sakız, Sisam (Karlovası)
Dikili	↔	Midilli
Edremit	↔	Midilli, Midilli (Petra)
Fethiye	↔	Rodos
Güllük	↔	Kelemez, Kos, Leros, Simi
Kaş	↔	Meis
Kuşadası	↔	Batnoz, Kos, Leros, Sisam (Pythagorion), Sisam (Vathi)
Marmaris	↔	Rodos, Simi

Türkiye'nin Ege ve Batı Akdeniz kıyıları ile Yunan adaları arasında 2019 yılından 2023 yılına kadar geçen süreç içerisinde yolcu taşımacılığı yapılan hatlar incelendiğinde Bodrum Limanı ile 7 Yunan adasında bulunan 8 farklı liman; Kuşadası Limanı ile 4 Yunan adasında bulunan 5 farklı liman; Güllük Limanı ile 4 Yunan adası arasında yolcu taşımacılığı yapıldığı tespit edilmiştir. Diğer limanlardan Çeşme, Midilli ve Marmaris ile ikişer Yunan adası; Ayvalık, Fethiye ve Kaş ile birer Yunan adası arasında yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Şekil 1'de görüldüğü gibi, talebe bağlı olarak Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında yolcu taşımacılığı hatlar ağırlıklı olarak Bodrum, Güllük ve Kuşadası limanları ile Türkiye kıyılarına yakın Yunan adalarından Batnoz, Kos, Leros, Rodos ve Simi arasında yoğunlaşmıştır.

Şekil 1: Türkiye Kıyıları ile Yunan Adaları Arasında Denizyoluyla Yolcu Taşımacılığı Yapılan Hatlar



3.2. Sefer ve Taşınan Yolcu Sayıları

Türkiye'nin Ege kıyıları ile Yunan adaları arasında yolcu taşımacılığı yapılan sefer ve taşınan yolcu sayıları Tablo 2'de verilmiştir. Söz konusu tablo incelendiğinde 2019 yılında 26 olan Türkiye ile Yunan adaları arasında yolcu taşımacılığı yapılan hat sayısı 2020 yılında 9'a, 2021 yılında 2'ye düşmüştür. Salgın yasaklarının büyük oranda kaldırıldığı 2022 yılında ise tekrar artmaya başlayarak 13'e ulaşmış, 2023 yılında da 12 hatta yolcu taşımacılığı yapıldığı tespit edilmiştir. Elde edilen verilere göre 2019-2023 yılları arasında sadece Çeşme-Sakız ve Fethiye-Rodos arasında kesintisiz olarak yolcu taşımacılığı yapıldığı, bunlardan Fethiye-Rodos hattında 2021 yılında yapılan sefer sayısının sadece 2 olduğu belirlenmiştir.

Tablo 2: Türkiye'nin Ege kıyıları ile Yunan Adaları Arasında Yapılan Feribot Seferi ve Taşınan Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Dağılımları

Sefer	2019		2020		2021		2022		2023		Toplam	
	Sefer sayısı	Yolcu sayısı	Sefer sayısı	Yolcu sayısı	Sefer sayısı	Yolcu sayısı	Sefer sayısı	Yolcu sayısı	Sefer sayısı	Yolcu sayısı	Sefer sayısı	Yolcu sayısı
Türkiye-Yunan adaları												
Ayvalık-Midilli	1609	150720	105	4659			914	84091	1283	193088	3911	432558
Toplam	1609	150720	105	4659			914	84091	1283	193088	3911	432558
Bodrum-Kos	3369	321260	234	9180			3244	386997	4570	538796	11417	1256233
Bodrum-Batnoz	56	4760									56	4760
Bodrum-Kelemez	9	739					7	108	67	4102	83	4949
Bodrum-Leros	67	5950					4	407	23	1474	94	7831
Bodrum-Kelemez (Mirties)	1	85									1	85
Bodrum-Rodos	119	13744							1	1	120	13745
Bodrum-Simi	93	8713									93	8713
Bodrum-İkaryia									3	481	3	481
Toplam	3714	355251	234	9180			3255	387512	4664	544854	11867	1296797
Çeşme-Sakız	2827	254827	452	19831	402	1821	2117	223392	3413	309787	9211	809658
Çeşme-Sisam (Karlovasi)	123	18513					128	9445			251	27958
Toplam	2950	273340	452	19831	402	1821	2245	232837	3413	309787	9462	837616
Dikili-Midilli	14	1919									14	1919
Toplam	14	1919									14	1919
Edremit-Midilli	1	6									1	6
Edremit-Midilli (Petra)	119	6250									119	6250
Toplam	120	6256									120	6256
Fethiye-Rodos	845	58097	41	1198	2	146	598	56510	816	72407	2302	188358
Toplam	845	58097	41	1198	2	146	598	56510	816	72407	2302	188358
Güllük- Kos	642	56838	1	47							643	56885
Güllük-Kelemez	159	7382									159	7382
Güllük-Leros	60	3511									60	3511
Güllük-Simi	1	9									1	9
Toplam	862	67740	1	47							863	67787
Kaş-Meis	1015	55618	8	269			51	1.446			1074	57333
Toplam	1015	55618	8	269			51	1.446			1074	57333
Kuşadası-Batnoz	131	4166	5	120			30	1020	59	1900	225	7206
Kuşadası-Sisam (Vathi)	293	37104	1	28			319	33606	727	109146	1340	179884
Kuşadası- Kos	16	1330					6	317			22	1647
Kuşadası-Leros	2	124									2	124
Kuşadası-Sisam (Pythagorion)	292	51311					306	41699	426	53092	1024	146102
Toplam	734	94035	6	148			661	76642	1212	164138	2613	334963
Marmaris-Rodos	734	184786	30	2151			564	132267	846	210261	2174	529465
Marmaris-Simi	5	946									5	946
Toplam	739	185732	30	2151			564	132267	846	210261	2179	530411
Genel toplam	12602	1248708	877	37483	404	1967	8288	971305	12234	1494535	34405	3753998

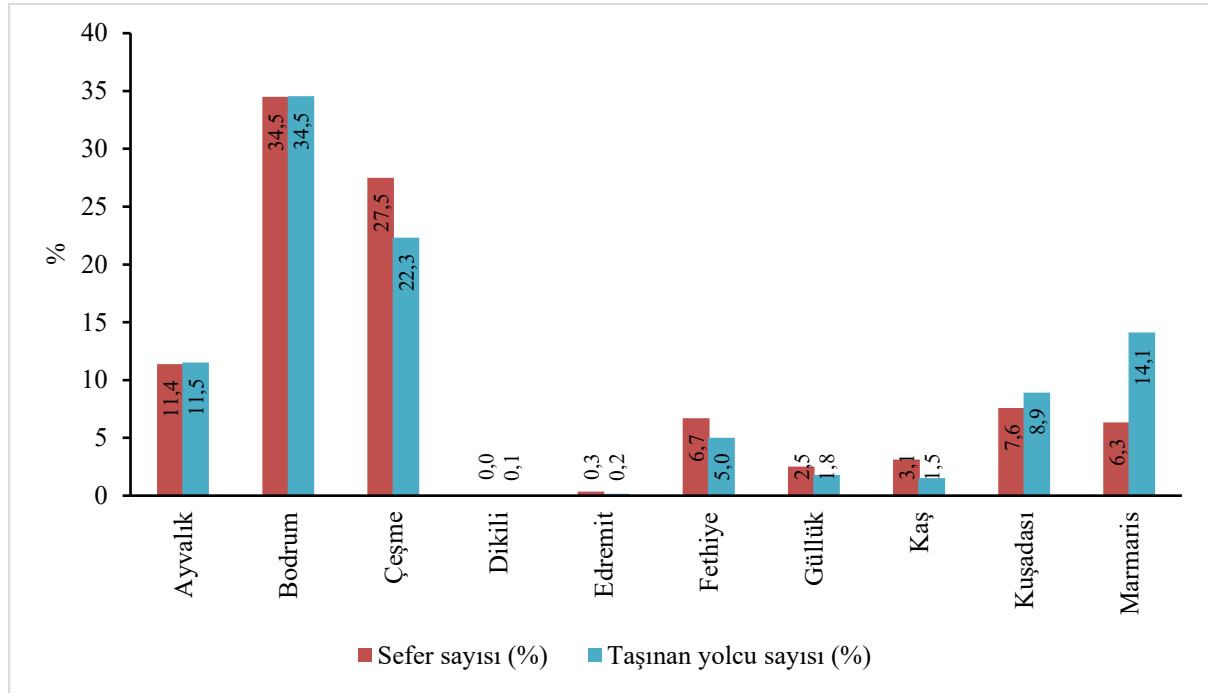
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB), 2023.

Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında taşınan yolcu sayısı salgın öncesi 2019 yılında 1.248.708 iken, salgın kısıtlamalarının uygulanmaya başlandığı 2020 yılında 37.483'e, 2021 yılında ise 1967'ye kadar düşmüştür. Salgın kısıtlamalarının kaldırılmaya başlanmasıyla önemli bir artış gösteren taşınan yolcu sayısı 2022 yılında 971.305'e ulaşmış, 2023 yılında da 1,5 milyona yaklaşmıştır.

2019-2023 yılları arasında yapılan sefer ve taşınan yolcu sayıları incelendiğinde, en çok sefer yapılan ve yolcu taşınan limanın Bodrum Limanı olduğu, onu Çeşme Limanı'nın

izlediği saptanmıştır. Bu limanları sefer sayısı bakımından Ayvalık, taşınan yolcu sayısı bakımından Marmaris Limanı izlemiştir (Şekil 2).

Şekil 2: Türkiye Kıyıları ile Yunan Adaları Arasında Yapılan Feribot Seferi ve Taşınan Yolcuları Sayılarının Gümrük Kapılarına Göre Yüzde Dağılımları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB), 2023.

Aynı dönem içerisinde Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında taşınan yolcuların %33,5'ini Bodrum-Kos hattında taşınan yolcular oluşturmuştur. Bunu sırasıyla Çeşme-Sakız (%21,6), Marmaris-Rodos (%14,1), Ayvalık-Midilli (%11,5) ve Fethiye-Rodos (%5,0) hatlarında taşınan yolcu sayıları izlemiştir. Diğer hatlarda taşınan yolcu sayılarının payları ise %5'ten daha düşüktür. Taşınan yolcu sayısını mesafe, yerleşik nüfusun büyüklüğü, gelen turist sayısı, Yunan adasının büyüklüğü, tarihi, kültürel ve eğlence yerleri gibi faktörler ile ilişkilendirmek mümkündür. Soykan'ın (1996: 80) yaptığı çalışmada, Türkiye'nin Ege kıyılarında en fazla yolcu girişinin sırasıyla Kuşadası, Marmaris, Bodrum ve Çeşme limanlarından olduğu belirtilmektedir. Bu da Bodrum, Çeşme ve Marmaris gümrük kapılarının geçmişte olduğu gibi son yıllarda da yurtdışı yolcu çıkışı ve girişindeki önemini devam ettirdiğini göstermektedir. Aynı çalışmada Türk vatandaşları tarafından en fazla tercih edilen yurtdışına çıkış ve giriş gümrük kapılarının Çeşme, İzmir ve Marmaris gümrük kapıları olduğu ifade edilmektedir. İzmir ve Çeşme gümrük kapılarından giriş ve çıkış yapan Türk vatandaşlarının daha çok yurtdışında çalışan ve denizyoluyla İtalya'ya giden ve İtalya'dan gelen yolcular oldukları vurgulanmaktadır. Bakırcı & Aydoğdu (2019) da 2017 yılında en

fazla yolcu işleminin Çeşme Limanı'nda yapıldığı, onu Bodrum ve Marmaris limanlarının izlediği bildirilmektedir. İki zaman dilimi arasında oluşan farkın adalara ve limanlara olan talep değişimlerinden kaynaklanmış olabileceği düşünülmektedir. Akdaş, Ayaz Özer Çaylan, (2018) tarafından daha önceki yıllarda yapılan bir çalışmada ise Türkiye ile Yunan adaları arasında Çeşme-Sakız, Ayvalık-Mitilini (Lesvos), Kuşadası-Samos, Bodrum-Kos, Turgutreis-Kos, Marmaris-Rodos, Bodrum-Rodos, Fethiye-Rodos, Bodrum-Simi, Bodrum-Kalymnos, Bodrum-Leros arası yolcu taşındığı belirtilmektedir. Bu hatlardan Çeşme-Sakız hattında ağırlıklı olarak emtia ticareti gerçekleştirilirken; diğer hatlarda turizm amaçlı yolcu taşımacılığının daha yoğun olduğu vurgulanmıştır.

Türkiye'nin Ege kıyıları ile Yunan adaları arasında 2020 yılında yapılan sefer sayısı 2019 yılında yapılan sefer sayısının sadece %7'si iken, 2021 yılında bu oran daha da azalarak 2019 yılının %3,2'sine kadar düşmüştür. Salgın yasaklarının kaldırılmaya başlamasıyla tekrar artmaya başlayan sefer sayısı 2020 yılında 2019 yılının %65,8'ine ulaşmıştır. Bu artış 2023 yılında da devam ederek 2019 yılı sefer sayısına (%97,1) yaklaşmıştır. Taşınan yolcu sayısındaki hem azalma hem de artış oranları, sefer sayısındaki azalma ve artış oranlarına göre daha yüksek olmuştur. Tablo 3'te verilen indeks değerlerinden de anlaşılabacağı üzere 2020 yılında taşınan yolcu sayısı 2019 yılının %3'ü, 2021 yılında %0,2'si kadar olurken; 2022 yılında önemli oranda artarak 2019 yılının %77,8'ine ulaşmıştır. Bu artış 2023 yılında da devam ederek 2019 yılına göre %19,7 daha fazla olmuştur.

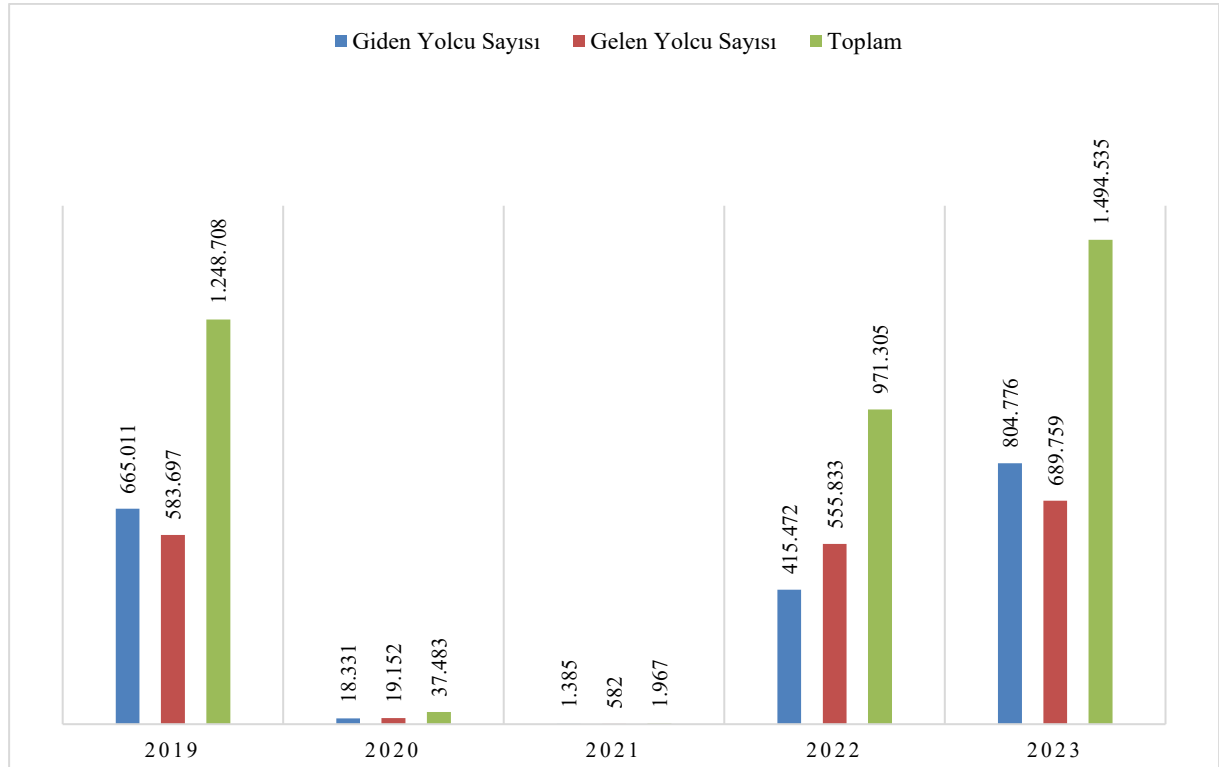
Tablo 3: Türkiye Kıyıları ile Yunan Adaları Arasında Yapılan Feribot Seferi ve Taşınan Yolcu Sayılarında 2019 Baz Alınarak Hesaplanan Yıllık Endeks Değerleri (I)

Yıl	Sefer sayısı	I	Yolcu sayısı	I
2019	12602	100	1248708	100
2020	877	7,0	37483	3,0
2021	404	3,2	1967	0,2
2022	8288	65,8	971305	77,8
2023	12234	97,1	1494535	119,7

Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında yıllara göre giden ve gelen yolcu sayılarının verildiği Şekil 3 incelendiğinde; 2019 yılında giden yolcu sayısının gelen yolcu sayısından daha fazla olduğu anlaşılrken, 2022 yılında gelen, 2023 yılında da giden yolcu sayısının daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bu değerler, yıllara göre giden ve gelen yolcu sayılarında düzenli bir artış ya da azalış olmadığını ortaya koymaktadır. Bu da Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında giden ve gelen yolcu sayıları üzerinde tek bir faktörün etkili olmadığını göstermektedir. Başta insanların gelirlerindeki değişimler olmak üzere

Yunan adaları üzerinden Avrupa ülkelerine gitmeyi arzu eden Türkiye'deki yabancı uyruklu insan sayısındaki değişimler, yurtdışında çalışan Türk vatandaşlarının Türkiye'ye geliş veya dönüş yolculuklarını Yunan adaları üzerinden yapmaları gibi birçok faktörün etkisinin olduğu düşünülmektedir.

Şekil 3: Türkiye'den Yunan Adalarına Deniz Yoluyla Giden ve Yunan Adalarından Türkiye'ye Gelen Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Dağılımları



3.3. Salgın Sonrası Gelişmeler

Salgın öncesi (2019) ve salgın sonrası (2022 ve 2023) yolcu taşımacılığı yapılan hatlar ve taşınan yolcu sayıları incelendiğinde, salgın öncesi yolcu taşınan bazı hatlarda salgın sonrası yolcu taşımacılığı yapılmadığı anlaşılmaktadır. Ayvalık-Midilli, Bodrum-Kos, Bodrum-Kelemez, Bodrum-Leros; Çeşme-Sakız ve Çeşme-Sisam; Fethiye-Rodos; Kuşadası-Batnoz, Kuşadası-Sisam; Marmaris-Rodos arasında yapılan yolcu taşımacılığı salgın sonrasında da tekrar başlatılırken; Bodrum-Batnoz, Bodrum-Kelemez (Mirties); Kuşadası-Leros; Marmaris-Simi arasında yapılan feribot seferlerinin salgın sonrası yapılmadığı belirlenmiştir. Diğer taraftan, salgın öncesi yapılan Dikili, Edremit ve Güllük limanlarından Yunan adalarına yapılan seferlerden hiçbirinin salgın sonrası yapılmadığı saptanmıştır. Yolcu sayısındaki azalma nedeniyle Limni Adası ile Türkiye kıyılarındaki yolcu taşımacılığının

salgın sonrası sadece Ayvalık Limanı'ndan yapıldığı tahmin edilmektedir. Benzer nedenlerle Bodrum Limanı'na oldukça yakın bir konumda yer alan Güllük Limanı'ndan yapılan seferlerin de tekrar başlatılmadığı tahmin edilmektedir. Yunanistan tarafından Nisan 2024'de uygulamaya konulan kapıda vize uygulamasında Güllük Limanı'nın yer almaması da bu görüşü doğrulamaktadır.

Yunanistan, Türk vatandaşlarının 10 Yunan adasına (Sakız, Kos, Midilli, Rodos, Sisam, Kelemez, Meis, Leros, Limni ve Simi) turistik seyahatleri için 2024 yılı Nisan ayından itibaren vize kolaylığı (kapıda vize) getirmiştir (Dışişleri Bakanlığı, 2024). Sağlanan bu uygulama neticesinde 2024 yılında Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında yapılan sefer sayısı 17.289'a, taşınan yolcu sayısı 2.305.186'ya ulaşmıştır (UAB, 2024). Bu da 2024 yılında 2023 yılına göre sefer sayısının %42,3, taşınan yolcu sayısının %54,2 arttığını göstermektedir. Bunun yanı sıra İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından deniz turizminin canlandırılması için 2024 yılında başlatılan İzmir-Midilli (İzmir Büyükşehir Belediyesi, (2024, 8 Nisan), İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi Ticaret A.Ş.) tarafından başlatılan Seferihisar-Sisam; Kuşadası-Sisam ve Kuşadası-Leros; Bodrum-Batnoz ve Bodrum-Kelemez feribot seferleri de (İDO, 2024) Türkiye ile Yunan adaları arasında taşınan yolcu sayısının artmasına katkıda bulunmuştur.

Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasındaki ticaret ve turizm fırsatları son 20 yıl içerisinde çarpıcı bir şekilde artmıştır. Çoğunluğunu Türklerin oluşturduğu, adalara giden yolcu sayısı ciddi oranda artmıştır (Akdaş, Ayaz, & Özer Çaylan, 2018: 122). Covid-19 nedeniyle alınan önlemler sonucu 2020 ve 2021 yıllarında neredeyse durma noktasına gelen Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasındaki yolcu taşımacılığı salgın yasaklarının 2022 yılında büyük oranda kaldırılmasıyla birlikte önemli oranda artmıştır. Bu artış 2023 yılında da devam etmiştir. Salgın döneminde düzenli yolcu taşımacılığının sadece Çeşme Limanı ile Sakız Adası arasında yapılmış olması, Akdaş, Ayaz, & Özer Çaylan (2018) tarafından vurgulandığı gibi bu hatta yapılan seferlerin ağırlıklı olarak emtia ticareti amaçlı olmasından kaynaklanmaktadır.

4. Sonuç

Türkiye ile Yunan adaları arasında denizyoluyla yapılan yolcu taşımacılığı Covid-19 salgını döneminde (2020-2021) durma noktasına gelmiştir. Salgın sonrası (2022 yılından itibaren) tekrar artmaya başlayan Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında taşınan yolcu sayısı 2023 yılında salgın öncesi değerlerin üzerine çıkmıştır. Bu sonuçlar, gelecekte ortaya çıkabilecek salgın dönemlerinde alınacak tedbirlerin turizm hareketliliği üzerine etkileri hakkında öngörülerde bulunmaya yardımcı olacak kılavuz niteliğindedir. Bu da salgın

döneminin en az kayıp ve zararlar atlatılması için isabetli kararların alınmasına önemli katkılar sağlayacaktır.

Türkiye kıyılarına yakın 10 Yunan adasına gidecek Türk vatandaşları ve Türkiye’de oturma izni bulunan diğer ülke vatandaşları için getirilen kapıda vize uygulaması sonucu 2024 yılında Türkiye kıyıları ile Yunan adaları arasında taşınan yolcu sayısı %54,2 oranında artmıştır. Sadece deniz yoluyla seyahat edenler için geçerli olan kapıda vize uygulaması (Jules Verne Business Mice Travel, 2024) Türk vatandaşlarının Yunan adalarına gidişlerini kolaylaştırmıştır. Ayrıca, tatilini Ege kıyılarında geçirmek isteyen ancak konaklama fiyatlarını yüksek bulanlar için alternatif bir tatil seçeneği olmuştur. Diğer taraftan, bu uygulamanın Türkiye’den önemli miktarda döviz çıkışına neden olduğu unutulmamalıdır. Yunanistan ve yolcu taşımacılığı yapan denizyolu şirketleri kazançlarını artırmıştır. Bu sonuçların, önümüzdeki yıllarda Yunanistan tarafından, Yunan adalarına gidecek Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları için yeniden uygulanması muhtemel kapıda vize uygulaması görüşmelerinde ülkemiz adına karar verecek yetkililer için önemli olacağı düşünülmektedir.

Kaynakça

- Akdaş, O., Ayaz, İ.S. & Özer Çaylan, D. (2018). Analysing the trade between Turkey and the Aegean islands: The hidden opportunities. *Dokuz Eylül University Maritime Faculty Journal* 10(1), 109-126. <https://doi.org/10.18613/deudfd.428189>
- Alexopoulos, A., V. (2017). *Prooptikes Axiologisis Kai Axiopoiisis Ton Ellinikon Nision Me Eidiki Anafora Sta Akatoikita Nisia*, Pevtavrov Yayınevi, Atina.
- Bakırcı, M. & Aydoğdu, M. (2019). Türkiye’de uluslararası yolcu ulaşımının sınır kapılarına göre yoğunluk analizi. 1. İstanbul Uluslararası Coğrafya Kongresi Bildiri Kitabı (s. 790-811) (Ed.: B. Gonencgil, T. A. Ertek, I. Akova ve E. Elbaşı) içinde, İstanbul, İstanbul University Press. <https://doi.org/10.26650/PB/PS12.2019.002.078>.
- Başeren, S. H. (2006). *Ege Sorunları*. Tüdev Yayınları No. 25, Ankara.
- Can, R. R. (2021). Yunanistan güney ege (kiklad ve oniki ada) bölgesi’nin nüfus özellikleri. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 12(2), 523-540.
- Çomak, H. (1996). *Ege Adaları*. Deniz Harp Okulu Yayınları, 3-8, İstanbul.
- Dışişleri Bakanlığı (2024). Yunanistan. <https://www.mfa.gov.tr/yunanistan.tr.mfa> adresinden 13 Haziran 2024 tarihinde alınmıştır.
- İDO (2024). İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi Ticaret A.Ş. <https://www.ido.com.tr/tr/> adresinden 13 Haziran 2024 tarihinde alınmıştır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi (2024, 8 Nisan). Midilli seferleri için kapı vizesi şartları belli oldu. <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/midilli-seferleri-icin-kapi-vizesi-sartlari-belli-oldu/50074/156>

Jules Verne Business Mice Travel (2024, 9 Mayıs). Kapıda Vize Uygulamasıyla Gidebileceğiniz Yunan Adaları ve Giriş Prosedürleri. https://julesverne.com.tr/haberler/kapida-vize-ile-gidilebilecek-yunan-adalari-giris-prosedurleri/?utm_source=JV-journeys&utm_medium=email&utm_campaign=JVTravel

Kurumahmut, A. (1998). *Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorununun Ortaya Çıkışı, Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Mansel, A. M. (1995). *Ege ve Yunan Tarihi*. (6. Baskı), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Mengeş, Y. (2017). İkinci Dünya Savaşı'nda Menteşe (Rodos, 12 Ada ve Meis) Adaları. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları*, 34 (2017 Spring), 279-318.

Mazmanoğlu, A. (2012). İktisat ve işletmede istatistiksel anlamda indekxin önemi ve hesaplama teknikleri üzerine bir açıklama. *ABMYO Dergisi*, 26, 3-22.

Soykan, F. (1996). Ege Bölgesinde Turizm Araştırması. *Ege Coğrafya Dergisi*, 9, 71-88.

Taşdelen, S., Köç Bakacak, P. & Taşdelen, U. (2022). Covid-19 Salgınının Denizyolu Taşımacılığına Etkisi: Türkiye Örneği. *Journal of Marine and Engineering Technology (JOINMET)* 2(2), 111-121.

UAB (2023). Yurtdışı Yolcu İstatistikleri. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yurtdisi-yolcu>

UAB (2024). Yurtdışı Yolcu Taşıma İstatistikleri. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. UAB (2023). Yurtdışı Yolcu İstatistikleri. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yurtdisi-yolcu>

Yenigün, M. Y. (1998). Türkiye ve Yunanistan Arasında Ege'deki Deniz Sorunları. Türk Yunan İlişkileri ve Kıbrıs Sorunu (s. 55-85) (Edit: A. Yalçınkaya). doi: 10.13140/RG.2.1.5129.1360