

## FİLYOS LİMAN PROJESİNİN KRUVAZİYER GEMİ TURİZMİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ VE BÖLGE EKONOMİSİNE KATKISI

**Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN**  
Bartın Üniversitesi, (sceyhan@bartin.edu.tr)

**Yrd. Doç. Dr. Ahmet KAMACI**  
Bartın Üniversitesi, (akamaci@bartin.edu.tr)

**Arş. Gör. Mehmet Akif PEÇE**  
Bartın Üniversitesi, (apece@bartin.edu.tr)

### ÖZET

*Kruvaziyer gemi turizmi dünyada giderek artan ve katma değeri yüksek olan önemli bir alt sektör olarak tanımlanmaktadır. Kruvaziyer gemi turistlerinin gerek gelir seviyesi gerek harcama potansiyeli ve gerekse bıraktığı katma değer klasik turistlere nispeten kat kat yüksek düzeyde olduğu bilinmektedir. Son yıllarda Türkiye'nin de gelirleri arasında yer alan kruvaziyer gemi ve turist sayısı, dünyanın da toplam gelirinin ancak yaklaşık %2'si gibi düşük bir düzeyini oluşturmaktadır. Türkiye'nin bu sektördeki katma değerinin artırılması gerek makro ekonomik büyüme ve gerekse bölgesel kalkınma açısından büyük öneme sahiptir. Batı Karadeniz Bölgesinin sahip olduğu zengin doğal, tarihi ve kültürel varlıkları söz konusu turistler için son derece cazip özellikler taşımakta ve bölgenin kalkınması açısından büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Diğer taraftan 2018 yılında tamamlanacak olan Türkiye'nin 2. GAP projesi olarak da adlandırılan Filyos Projesi de bu bakımdan bölgeye büyük bir fırsat sunmaktadır.*

*Yaptığımız ekonometrik çalışmada 2011-2014 yılları baz alınarak Türkiye'de yer alan en yüksek yolcu hacmine sahip 10 ilin limanları araştırmaya tabi tutulmuştur. Araştırmada bu limanlara kruvaziyer gemilerle yanan turistlerin, şehrin kişi başına düşen milli gelire katkıları tahmin edilmiştir. Uygulama kısmında yapılan Breusch - Pagan LM testi ile En Küçük Kareler Yöntemi yerine Panel etkisinin varlığı tespit edilmiştir. Sonrasında yapılan Hausman testi ile regresyonun Rassal etkiler yöntemiyle tahmin edilmesine karar verilmiş ve ardından analizin tahmin sonuçlarına göre de limanlara kruvaziyer gemilerle yanan yolcu sayısındaki % 1'lik artış illerin kişi başına düşen milli gelirlerini %3 oranında artırdığı görülmüştür.*

**Anahtar Kelimeler:** Filyos, Kruvaziyer Gemi, Turizm, Batı Karadeniz Bölge Kalkınması.

## EVALUATION OF FİLYOS PORT PROJECT TERMS CRUISE SHIP TOURISM AND CONTRIBUTION TO REGIONAL ECONOMY

### ABSTRACT

*Cruise ship tourism is to recognize it as an important sub-sectors with a high added value and increased gradually in the world. It is known that cruise ship tourists have a comparatively higher level of income than the classical tourists, with the added value of spending potential and leaving value. The number of cruise ships and tourists in Turkey's revenues in recent years constitutes only about 2% of the world's total income. Increasing the value added of Turkey in this sector has great importance in terms of macroeconomic growth and regional development. The rich natural, historical and cultural assets of the Western Black Sea Region are of great appeal for such tourists and offer great potential for the development of the region. The other side the Filyos Project, also called the 2nd GAP project of Turkey, which will be completed in 2018, offers a great opportunity to the region.*

*In the econometric study we carried out, based on the years 2011-2014, the ports of the 10 provinces with the highest passenger volume in Turkey were investigated. In the survey, contribution to the per capita national income of the tourists approaching these ports by cruise ships was estimated. With the Breusch - Pagan LM test performed on the application side, the presence of Panel effect was determined instead of the Least Squares Method. With the later Hausman test, it was decided to estimate the regression by the random effects method. According to the results of the analysis followed by a 1% increase in the number of passengers docked on cruise ships, it has been seen that the per capita income of the people has increased by 3% per capita.*

**Keywords:** Filyos, Cruise Ship, Tourism, West Black Sea Region Development.

## 1. Giriş

Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili, denizle iç içe bir ülkedir. Anadolu'nun toplam 8333 km denize kıyısı bulunmakta ve bu kıyı uzunluğu Akdeniz'in boyunun 2.5 katına tekabül etmektedir. Kıyılarımızın bu denli uzun olması ve jeo-ekonomik konumu dünya deniz ticaretindeki büyük ekonomik potansiyel içinde Türkiye'yi hala bekleyen büyük bir pazarın bulunduğunu ifade etmektedir. Türkiye'nin gelişmiş bir ülke konumuna gelebilmesinin temel şartlarından olan sabit sermaye ve alt yapı yatırımlarının tamamlanması, sanayileşme ve bilgi toplumu olma özelliğine ulaşmak için yatırımların ve girişimciliğin sürdürülmesi kaçınılmazdır. Bu kapsamda ülkemizin ekonomik kalkınma politikaları gereği olarak geleceğe yönelik yatırımlar sürdürülmekte ve ülkemizin çeşitli bölgelerinde stratejik yatırımlar yapılmaktadır. Bu önemli yatırımlardan biri de "Filyos Vadisi Projesi" dir (Gündoğan ve diğerleri:2013).

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı Filyos Beldesi'nde, Osmanlı Padişahı 2. Abdülhamit döneminden (1876-1909) itibaren hayata geçmesi beklenen Filyos Projesi için ilk adım atılmıştır. Böylece, 100 yılı aşkın süredir hayal edilen proje kapsamında Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak 25 milyon ton/yıl kapasiteli Filyos Limanı'nın inşa edilmesi planlanmaktadır (Çetinkaya, M:2012). Zonguldak'a bağlı Filyos Beldesi'nde yapılması planlanan, içerisinde serbest bölge, endüstri bölgesi ve liman yatırımları ile dere ıslah yatırımlarını da barındıran Filyos Vadisi Projesi, cumhuriyet tarihinin en önemli projelerinden biridir. Halen Projenin Liman dâhil bir çok parçası yatırım aşamasında olup, Liman projesi ihalesinin ilk bölümü 2018 yılı içinde teslim edilecektir.

Batı Karadeniz bölgesinin Filyos yöresinde ulaşım altyapısına bakıldığında, demiryolu, karayolu, havayolu ve denizyolu ulaşımı ve taşımacılık imkânları açısından güçlü bir ulaşım potansiyeline sahip olduğu görülmekle birlikte, mevcut ulaşım ağının düşük fiziki standartları ve güvenlik eksikliklerinden ötürü kendisinden beklenen verimi sağlayacak nitelikte görülmemektedir. Karayolları açısından bakıldığında yol kaplamalarının fiziki yönden düzgün hale getirilmesi, dar olan yerlerde kaplama genişliklerinin gerekli standartlara yükseltilmesi ve yol geometrisinin belli kesimlerde düzeltilmesi gerekmektedir. Bununla ilgili olarak yapılan bölünmüş yol çalışmaları bölge için bir avantaj teşkil etmektedir.

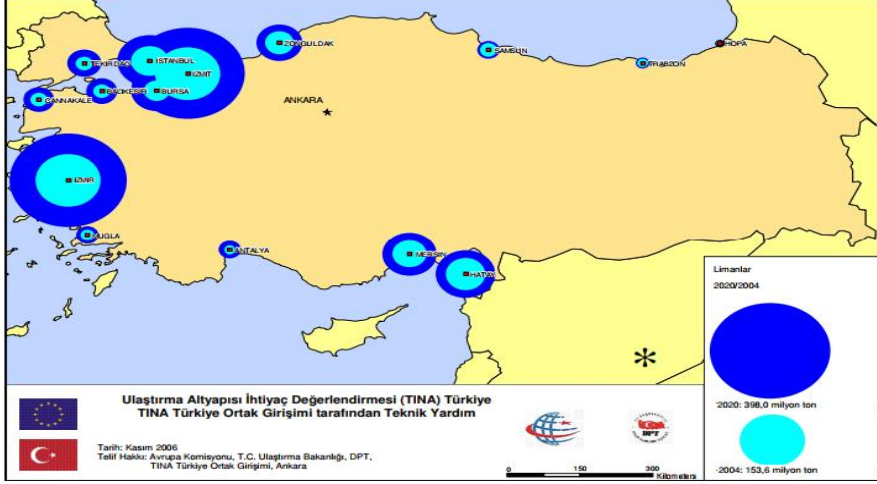
Denizyolu yük taşımacılığında ERDEMİR Limanı'nın büyük bir öneme sahip olduğu bilinmekle birlikte bölgede taşımacılıkta kullanılan diğer limanların kapasite bakımından büyük yük gemileri için çok elverişli olmadığı görülmektedir. Bölgede yapılması düşünülen Filyos Limanı ile bölgenin deniz taşımacılığındaki payının % 6,3'lük mevcut durumdan % 15-18 seviyelerine gelmesi beklenmektedir. Proje kapsamında yapılması planlanan liman ayrı bir önem arz etmektedir. Zonguldak-Karabük- Bartın illerinin yanı sıra çevre illere ve İç Anadolu ve kısmen iç Ege Bölgesine hizmet verecek olan ve Avrupa Birliği uyum süreci kapsamında yürütülen TINA-2020 (Türkiye Ulaşım Altyapı İhtiyaçlarının Belirlenmesi) kapsamında da öncelikli projeler kapsamına alınan Filyos Limanı Projesi'nin bir an önce tamamlanması öngörülmektedir (URL-1)). Filyos Limanı ve geri sahasındaki endüstri tesisleri için hazırlanan "Filyos Vadisi Projesi" ülkemizin gerçekleştireceği GAP'tan sonraki en büyük ikinci entegre yatırımı olduğu değerlendirilmektedir.

Bölgede demiryolu bağlantısının bulunması bir avantaj olmakla birlikte halen yolcu ve yük taşınması için çok sınırlı bir hizmet vermektedir. Bölgede hızı arttırmak için elektrikli çekime geçilmesi, güzergâh geometrisinin düzeltilerek çift hat haline getirilmesi ve hattın modernizasyonu gerekmektedir. Böylelikle demiryolu hatları hem yük hem de yolcu taşımacılığında daha aktif olarak kullanılacaktır. Batı Karadeniz Bölgesi'nin genelini kapsayan Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Bartın-Amasra Liman bağlantılarını içeren demiryolu projesinin tamamlanması, özellikle demiryolu altyapısı bulunmayan Bartın ilinin ülke ağına katılması açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca, Filyos Vadisi Projesi kapsamında Amasra-Bartın-Filyos demiryolu bağlantısının oluşturulması limanın ulaşılabilirliğinin sağlanması açısından önemlidir.

Zamanın verimli kullanımının giderek önem kazandığı günümüzde, havayolu ulaşımı neredeyse tüm sektörlerin gelişimini etkileyecek derecede öneme sahiptir. Bölgeye hitap eden tek havayolu olan Saltukova Havaalanı'nın ulaşılabilirliğinin artırılması gerekmektedir. Bu bağlamda öncelikle toplu taşıma sistemi düzenlemeleri ile şehir merkezleriyle olan bağlantısı güçlendirilerek havaalanına ulaşım kolaylaştırılmalıdır. Yakın zamanda tüm bölgenin ihtiyaçlarını karşılamada sıkıntı yaratabilecek kapasite sorunları olan havaalanının pist uzatma çalışmaları başta olmak üzere ilave tesis yapılması, modernizasyon çalışmaları gibi çalışmaların yapılması gündeme gelecektir. Mevcut ulaşım sistemlerinin iyileştirilerek bölgenin ulaşılabilirliğinin artırılması kapsamında yürütülecek çalışmalara kaynak aktarılması gerekmektedir (URL-2). Filyos Vadisi Projesi, bölgede ekonomik gelişmeyi tetikleyecek, bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde tanınırlığını ve yatırım çekmesini sağlayacak çok önemli bir projedir.

Batı Karadeniz Bölgesi erişilebilirlik durumunun kara, hava, demiryolu ve denizyolu açısından kombine taşımacılık potansiyeline sahip olup ancak iyileştirilmesi gerekmektedir. Liman 2020’de Mersin Limanı’yla aynı etkiye sahip bir liman olacaktır.

Şekil 1: TINA Projesi Kapsamında 2020 Yılında Liman Senaryoları



Kaynak: TINA-Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması Sonuç Raporu(TINA), 2 Mayıs 2007

Diğer taraftan İstanbul'daki Haydar Paşa ve Ambarlı gibi limanların kapasitesi dolmuş olup, buradaki lojistik yükün de Karadeniz kıyılarında en elverişli Liman olan Filyos'a yönlendirilmesi öngörülmektedir. Bununla birlikte Samsun, Trabzon ve Rize Limanlarının da feeder( besleyici ) limanlar olarak sisteme dâhil edilerek Filyos Limanının daha hızlı ve daha büyük bir ölçüğe çıkması beklenmektedir(Ceyhan, ve Ulama:2015)

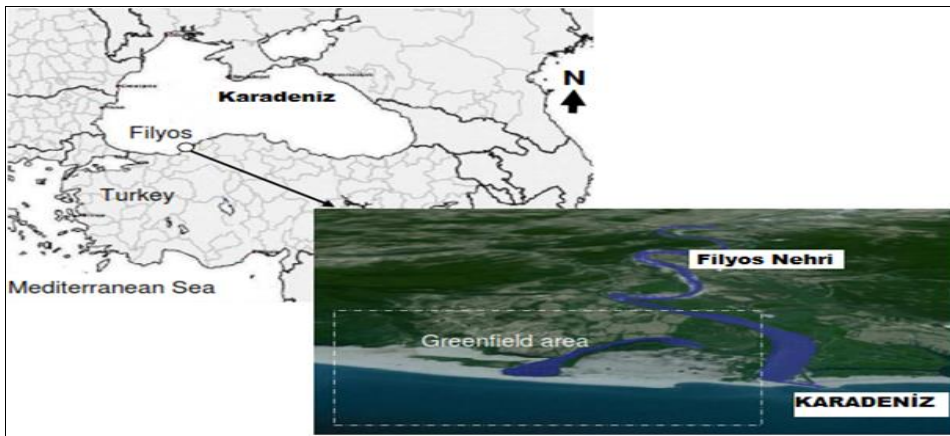
## 2. Filyos Projesi Seçiminin Nedenleri ve Önemi

Filyos Limanı Projesinin seçilme nedeni arasında;

### a.Filyos Liman Sahasının Topografik Şartlarının Liman Yapımına Uygun Olması,

Filyos'un, Karadeniz'in güney kıyısı üzerinde bulunması ve draftının diğer kıyılarıımıza göre çok daha elverişli olması, iyi bir liman potansiyelinin bulunduğunu göstermektedir. Filyos Vadisi Projesi, yaklaşık yüzyıl önce Sultan II.Abdülhamid'in 1909'da bitirmeyi düşündüğü ve halen Zonguldak'a bağlı Filyos beldesinde yapılmakta olan, içerisinde serbest bölge, endüstri bölgesi ve limanı barındıran cumhuriyet tarihinin en önemli projelerinden biridir(Ceyhan ve Ulama:2015).

Şekil 2: Filyos Vadisi Projesi uygulama noktasının harita üzerinde gösterimi

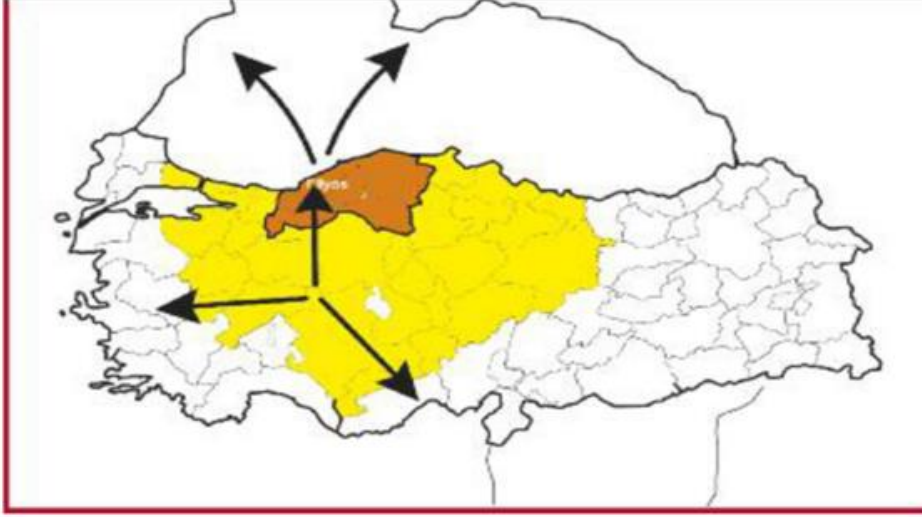


Kaynak: Donders, 2010

### b. Bölgenin Arkasında Geniş Bir Hinterlandın Bulunması,

Filyos Limanı Türkiye’de mevcut limanlara göre daha geniş bir hinterlanda sahip bulunmaktadır. Limanın İç Anadolu ve Ankara hinterlandına yakınlığı son derece önemli bir avantaj oluşturmaktadır.

Şekil 3: Filyos Limanı Hinterlandı

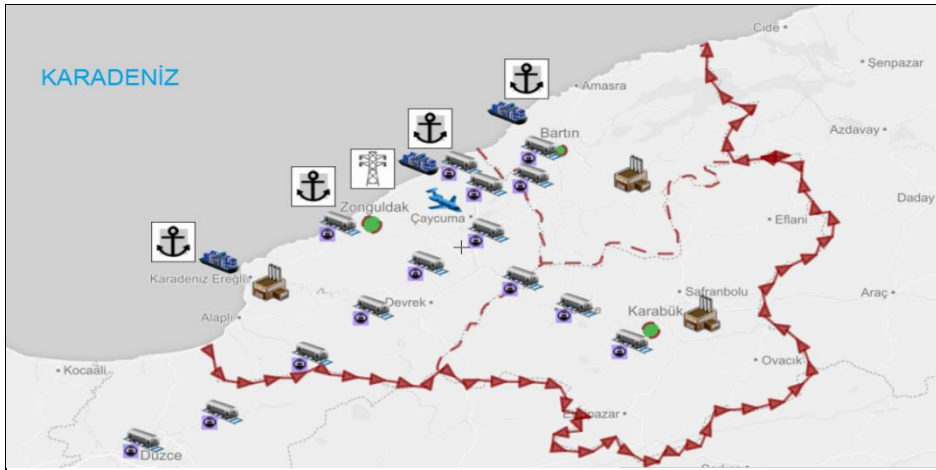


Kaynak: TINA

### c. Kombine Taşımacılık Altyapısının Nispeten Mevcut Olması,

Batı Karadeniz Bölgesi erişilebilirlik durumunun kara, hava, demiryolu ve denizyolu açısından kombine taşımacılık potansiyeline sahip olup ancak iyileştirilmesi gerekmektedir. Liman, demiryolu ve karayolu ağı ile Karadeniz, İçanadolu, Ege, Marmara ve Akdeniz’e bağlanmış durumdadır.

Şekil 4: TR81 İlleri Erişilebilirlik Durumu



Kaynak: Alkan, 2015

Ayrıca, Tuna ve Ren nehirlerinin birbirine bağlanmasından sonra, ülkemizin Baltık Denizi’ne ve günden güne ticaret hacmi genişleyen Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi kapsamında yer alan ülkelere bağlanması mümkün olacaktır(URL-2).

### d. Türkiye’nin Avrupa Ve Asya Ticari Alışverişinde Rotterdam Benzeri Bir Lojistik Üs Olma Potansiyeline Sahip En Önemli Liman Olması,

Filyos, Batı Karadeniz ve özellikle İç Anadolu’yu Karadeniz’e kıyıdaş ülkelere, Orta Asya’ya ve hatta okyanuslara bağlayacak büyük bir liman potansiyeline sahiptir. Proje tamamlandığında yaklaşık 20.000-30.000 kişiye doğrudan ve dolaylı istihdam sağlanarak tersine göçe neden olması ve Filyos Limanı’nın yapımıyla adeta tıkanma yaşayan İstanbul limanlarındaki yoğunlukta azalma öngörülmektedir.

Şekil 5: Filyos Vadisi Projesi Lokasyonu



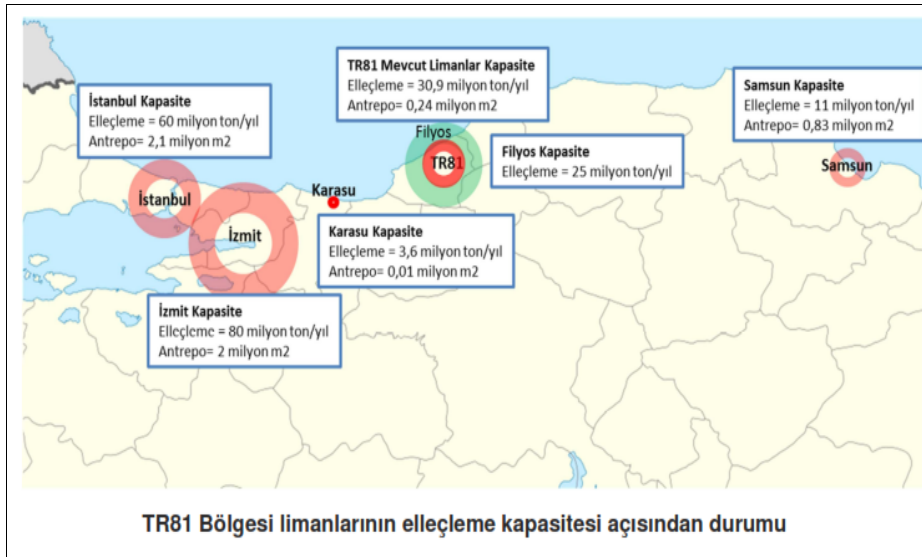
Kaynak: Donders, 2010

#### e.Zonguldak, Bartın Ve Karabük Civarındaki Mevcut Sanayilerin Limanın Doğal Müşterileri Olması,

Çok sayıda organize sanayi bölgesi ile küçük sanayi siteleri ve Türkiye'nin demir çelik endüstrisine ev sahipliği yapan Batı Karadeniz Bölgesi ve çevresindeki sanayi tesislerinin dış ticaretlerinin gelişmesinde Filyos Limanı bir çok avantajı sunmaktadır. İthal hammaddenin büyük bir kısmının deniz yoluyla Karadeniz ülkelerinden temin edilebilecek olması ve üretilen ürünlerin yurt dışına ihraç edilmesi imkanın artması bölge ve ülke sanayisinin rekabet gücünün artmasında önemli bir rol oynayacaktır.

Özetle, Filyos Vadisi Projesi'nin tamamlanmasıyla Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasını sağlayacak olması öngörülmektedir (Çetinkaya, 2012). Özellikle yüksek katma değer getirisi olan kruvaziyer gemi ve yat turizminin gelişme potansiyeli ile Karadeniz Bölgesinin gözdesi olma özelliğini taşıyan Filyos Projesinin ekonomik avantajlarının, bu sektör açısından da ayrıca ele alınması gerekir.

Şekil 6: Batı Karadeniz'deki Mevcut Limanların Yük Elleçleme Kapasiteleri



Kaynak: BAKKA

Filyos Limanı yük elleçleme kapasitesi 25 milyon ton/yıldır. Batı Karadeniz'deki mevcut limanların yük elleçleme kapasiteleri toplamı 31 milyon ton/yıldır (Çetinkaya,2012).

### 3. Kruvaziyer Gemi Turizmi

Türkçe'ye Kruvaziyer olarak giren 'cruise', kelime olarak; gezmek, dolanmak, seyretmek (gemicilik), deniz gezisi demektir. Kruvaziyer kelimesi, (konaklamalı) tatil amaçlı kullanılan, boyutlarıyla ve konfor koşullarıyla belirli standartlara sahip olan gemiyi tanımlamaktadır. Kruvaziyer turizmi; liman ziyaretleri, kent gezileri ve alışverişten oluşan aktiviteler içeren en güvenli turizm türüdür(Bircan, 2014)



Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kruvaziyer>

Kruvaziyer turizm, temelinde deniz ve gemi seyahati olan lüks yolcu gemileriyle farklı yerlerdeki liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler topluluğu olarak tanımlanabilir. (Bircan,2014)

Günümüzde değişen toplum yapısı, artan tüketici talebi, kombine taşımacılığın gelişmesi, toplumun satın alma gücü ve refah seviyesinin artışının etkisi ile Kruvaziyer gemi seyahati, kara yaşamının stresinden ve karmaşasından kaçmanın en iyi yolu olmuştur. (Bayazıt, 2015)

Bir kruvaziyer gemi, insanların bir tatilde isteyebileceği hemen hemen her şeyi sunabilir. Yapılan güncel bir anket kruvaziyer gemi ile tatile çıkanların tatillerini "tahminlerinin ötesinde iyi" ve "çok iyi" bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin başında şunları incekarasıralamaktadırlar: "geminin konforu" "kendilerine iyi davranılması" ve "pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması" dır. Kruvaziyer turizmi fiyat/satınalınan değer oranı açısından diğer tatil türlerine oranla daha uygundur. (Görgün, 2011)

1970'li yıllardan günümüze kadar geçen sürede kruvaziyer gemilerinde evrim niteliğinde değişimler meydana gelmiştir. Özellikle yolcu değişimlerinin yapıldığı limanların bölge ekonomisine katkısı, uğrak limanların bölge ekonomisine katkısına oranla 6 veya 7 kat daha fazla olabilmektedir(Beyazıt, 2015)

Kruvaziyer adı verilen lüks gemilerle yapılan, orta ve üst gelir grubuna mensup kişilere hitap eden kruvaziyer turizmi yaklaşık her yıl %10 civarında büyüme kaydetmektedir.Kruvaziyer Turizmi hızla gelişen ve uğradığı ülkeye ve bölgeye döviz geliri bırakan, uğradığı bölgelerin ekonomisine katkı sağlayan bir turizm türüdür. 1970'li yıllarda 500.000 turist sayısına sahip olan kruvaziyer turizmi 2013 yılı itibariyle dünyada 22,04 milyon turist sayısına ulaşmıştır(Ayazlar ve diğerleri, 2014)

Türkiye'nin mevcut konjonktürde yalnızca limancılık bölümünden dahil olabileceği kruvaziyer endüstrisinden, hak ettiği payı alabilmesi için liman bölgelerindeki otoritelerin (ticaret odaları, resmi turizm ofisleri, liman otoriteleri, belediyeler vs), ilgili kamu kuruluşlarının (denizcilik bakanlıkları, çevre ve turizm bakanlıkları vs), akademik kurumların (üniversiteler ve yüksek okullar) ve özel sektör paydaşlarının iş birliği içinde çalışmaları gerekmektedir(Bayazıt, 2015).

#### 3.1. Kruvaziyer Turizminin Ekonomik Özellikleri

Kruvaziyer turizminin karakteristik özellikleri:

a. Kruvaziyer pazarı oligopol yapıdadır. Kruvaziyer gemi işletmeciliği çok büyük sermayeler gerektiren bir işletme alanıdır. Gemiler özel yapılar ile donatıldığı için maliyetleri çok yüksektir. Bu nedenle pazara gemi işletmecisi veya sahibi olarak girebilen işletme sayısı azdır.

b. Bir turizm rotasının aynı zamanda bir kruvaziyer noktası olabilmesi için, gemi ile yanaşılabilir bir limanın olması, bölgede seyahat planına dahil edilebilecek denizsel turizm destinasyonları bulunması ve bunların birbirlerine makul mesafede bulunması gerekmektedir.

c. Kruvaziyer gemi kapasiteleri büyüme eğilimindedir. Dolayısıyla endüstrinin beslendiği ve beslediği diğer sektörlerin hizmet sahaları genişlemektedir. Kruvaziyer endüstrisinin ana bileşenleri olan gemi ve limanların birlikte büyümesi gerekmektedir. Toplam katma değer büyük ölçüde ülkede kalması için bu birliktelik büyük önem arz etmektedir.

d. Kruvaziyer endüstrisinin kaynak pazarı yolculardır. Kruvaziyer yolcularının demografik yapıları dinamiktir. Kruvaziyer tarihinin başından günümüze gerek yaş gerekse gelir seviyeleri açısından değişiklikler meydana gelmiştir. Yolcular nereye gitmek isterse şirketler gemilerini oraya yönlendirmek durumunda olduğu gibi, yolcuların kaynağının bulunduğu bölgeler kruvaziyer şirketlerinin dikkatlerini o bölgeye yönelmeleri açısından etkin bir faktördür. Bu nedenle, destinasyon seçiminde ve seyahat planlamaları aşamasında yolcu talepleri göz önüne alınırken, öte yandan yerel pazarı mevcut olan denizsel bölgelerin kruvaziyer destinasyonu olma eğilimi oldukça yüksektir.

e. Ortalama bir gemi seyahati süresi 7,2 gündür. Seyahat süresi 15 güne kadar da çıkabilmektedir.

f. Gemi doluluk oranları genellikle %100'ün üzerinde olmaktadır (Bayazıt, 2015).

Bu bağlamda Kruvaziyer gemi turizminde eksik kapasite sözkonusu olmayıp oldukça karlı bir işletme yapısına sahip olduğu gibi giderek yükselme ve genişleme trendi gösteren dünya refahının etkisi ile bu sektör büyük bir potansiyel içermektedir.

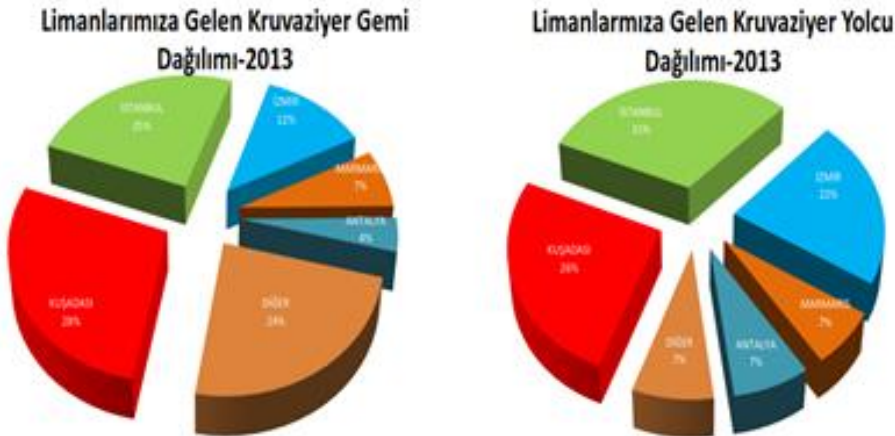
### 3.2. Türkiye'de Kruvaziyer Gemi Turizmi

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Akdeniz Çanağında yer alması kruvaziyer turizmi açısından ülke için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Bu bölge dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya kıtalarının gezilip görülebileceği bir konumdur. Bu durum ülkemiz kruvaziyer turizmi açısından oldukça büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Özellikle 1980 sonrası bu alanda faaliyet gösteren şirketler Türkiye'yi de sıkça rotalarına almaya başlamışlardır (Bircan, 2014)

Akdeniz'in kruvaziyer turizm bakımından ilgi çekmesi, Türkiye için de oldukça önemlidir. Kruvaziyer turizme hizmet eden gemiler sahip oldukları lüks donanımlarıyla tatil amacıyla yurt dışını tercih eden, yüksek gelir grubuna sahip Türk vatandaşları için de özellikle son yıllarda cazip bir hale gelmiştir. Yerli ve yabancı turistlere alternatif ve farklı bir tatil deneyimi yaşama şansını sunan bu turizm alanında ülkemiz gelişmeye ve büyümeye oldukça müsait bir durumdur.

Türkiye Cumhuriyeti dünyanın 17. Büyük ekonomisi olmayı başarmış güçlü bir ülkedir. 2023 yılında dünyanın 10. Büyük ekonomisi haline gelmesi hedeflenmektedir (Bircan, K:2014). Bu bağlamda bu sektör ülkemiz açısından büyük öneme sahiptir. Son yıllarda Türkiye'de de gemi ve turist sayısı bakımından görülen artışlar ülkemizin bu pazardaki yerini göstermektedir. Türkiye'de 2013 yılı itibarıyla 22.04 milyon turistin 2.2 milyonunun ülkemizin sınırlarındaki limanlarda ağırlanmıştır (Ayazlar ve diğerleri, 2014).

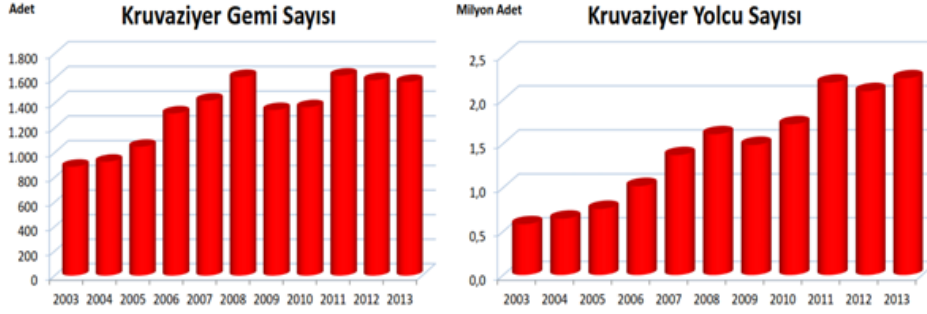
### Şekil 7. Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcuların Limanlarımıza Göre Oranı



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014

Türkiye'ye 2013 yılında gelen kruvaziyer gemi ve yolcuların limanlarımıza göre dağılımına baktığımızda yolcu gemilerinin yüzde ellisinden fazlasının üç limana yığıldığı görülmektedir. Bu limanlar İstanbul, Kuşadası, ve İzmir limanlarıdır.

### Şekil 8. Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcuların Yıllar itibariyle Sayıları



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014

Türkiye'ye yıllar itibariyle gelen kruvaziyer gemi ve yolcuların sayısına bakıldığında yolcu gemileri ve Yolcu sayısının 2003 yılından itibaren sürekli olarak arttığı ve özellikle 2013 yılında yolcu sayısının 2 milyonu aştığı ve gemi sayısının da 11600'ler civarında seyrettiği görülmektedir. Bu istatistikler Türkiye'nin yüksek bir kruvaziyer gemi turizmi potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Akdeniz Çanağında yer alması kruvaziyer turizmi açısından ülke için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Ancak Türkiye, 1924 Lozan Anlaşması ile elde edilen Kabotaj Hakkını, filosunda yetersiz gemisi olması nedeniyle 2 yıl sonra 1 Temmuz 1926 tarihinde kullanmaya başlamıştır. Fakat günümüzde hala kruvaziyer gemi niteliğinde bir adet bile gemisi bulunmadığı için, bu hakkı yolcu ve turist taşımacılığı (kruvaziyer) alanında kullanmamaya devam etmektedir (Bayazıt, 2015)

### 3.3. Türkiye'nin Karadeniz Bölgesinde Kruvaziyer Gemi Turizmi

Türkiye'nin Kruvaziyer Gemi Turizmindeki görülen gelişme, Karadeniz Bölgesinde de bu sektörün gelişeceğini göstermektedir. Bununla birlikte, Türkiye'nin Karadeniz kıyılarında Ege ve Akdeniz'e nispeten kruvaziyer anlayışı henüz gelişmemiştir. Bölgedeki olumlu gelişmeler, Türkiye'nin Karadeniz kıyılarının da canlanmasına imkan sağlamaktadır. Bartın (Zonguldak), Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarına ara ara uğrak yapan yolcu ve kruvaziyer gemileri liman yöneticilerinin farkındalığının artmasını sağlamıştır. Bu bağlamda, Karadeniz destinasyonu rotaları için bir ana liman ihtiyacı doğmuştur. Fakat bölgede bu ihtiyacı karşılayacak hala bir Türk limanı bulunmamaktadır. Belirtilen limanların hemen hemen hepsinin ortak sorunu, yetersiz draft, kruvaziyer gemilerine özel yolcu terminali ve kombine taşımacılık imkânları ve diğer hizmetler olarak görülmektedir. Bununla birlikte, liman-şehir entegrasyonunda da çeşitli problemler bulunmaktadır. Örneğin Trabzon Limanı sahasında araç park alanı problemi, ard bölgesinde kruvaziyer yolcu profiline uygun konaklama-sosyal tesis eksikliği problemlerden sadece bir kaçıdır. Sinop Limanı, Karadeniz'in tek doğal limanı olarak önemlidir. Korunaklı bir yapıdadır. Ancak maalesef liman gelişmemiştir. Trabzon gibi Sinop'un da demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır (Bayazıt, 2015). Bu bağlamda, Karadeniz rotaları için bir ana liman ihtiyacı doğmuştur.

Tablo 1. Bazı Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayılarının Yıllık Değişimi

Liman Adı	2014		2015		2016	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu



<b>Bartın</b>	<b>17</b>	<b>2.824</b>	<b>8</b>	<b>954</b>	<b>2</b>	<b>171</b>
Sinop	26	17.518	5	1.361	2	171
İstanbul	239	518.935	345	595.880	56	43.543
Kuşadası	388	556.745	83	129.126	428	349.781
Genel Toplam*	1.096	1.790.125	145	1.889.370	590	628.033

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2017

\*Genel Toplam değerine diğer liman sayıları da dahil edilmiştir.

Tablo-1 de görüldüğü üzere Türkiye’de özellikle son on yıl içinde gelişme gösteren kruvaziyer gemi turizmi 2016 yılına kadar genellikle 2 milyon civarında dolaşırken 2016 yılında 15 Temmuz Darbe girişiminin de etkisi ile önemli ölçüde düşüş kaydetmiştir. Tablodan çıkarılabilecek bir diğer konu ise İstanbul ile birlikte Ege ve Akdeniz bölgesindeki limanlarımız, Karadeniz Bölgesine nazaran Kruvaziyer Turistin daha yoğun bir şekilde gelmiş olmasıdır. Bu farkın temel nedenlerinin Karadeniz Bölgesinde yeterli draft ve uzunlukta Limanın henüz tesis edilmemiş olması, mevcut limanların hinterlandında yeterli nitelik ve niceliklere sahip kombine taşımacılığın bulunmaması ve bölgedeki tarihi, kültürel ve doğal zenginliklerin henüz tam olarak keşfedilmemesi ile turizme açılmaması olduğu söylenebilir.

#### 4. Türkiye’ye Kruvaziyer Turistleri Üzerinde Bir Uygulama

##### 4.1.Yöntem Ve Analiz

Bu çalışmada Türkiye’deki kruvaziyer gemi turizminin bölge ekonomisi üzerindeki ekonomik etkisi ekonometrik yöntemler ile ölçülmeye çalışılmıştır. 2011-2014 yılları baz alınarak Türkiye’de yer alan en yüksek kruvaziyer gemi yolcu hacmine sahip bulunan 10 ilin limanları(Antalya, Aydın, Bartın, Çanakkale, İstanbul, İzmir, Muğla, Samsun, Sinop, Trabzon) araştırmaya tabi tutulmuştur. Araştırmada bu limanlara kruvaziyer gemilerle yanan turistlerin, şehrin kişi başına düşen milli gelire etkileri tahmin edilmiştir. Çalışmada daha net sonuçlara ulaşabilmek için serilerin logaritmaları alınmıştır.

##### 4.2. Panel Veri Analizi

Türkiye’de Kruvaziyer gemi yolcu taşımacılığı verileri 2011 yılından itibaren yayınlanması çalışmanın gözlem aralığının oldukça dar olmasına sebep olmuştur. Bu sınırlılıktan dolayı ekonometrik anlamda sağlıklı sonuçlara ulaşabilmek için tercih edilmesi gereken en uygun teknik panel veri analizi tekniği seçilmiştir.

Panel veri modeli aşağıdaki gibi ifade edilebilir(Yılmaz ve Kaya, 2008)

$$Y_{it} = \alpha_{it} + \beta X_{it} + \epsilon_{it} \quad (1)$$

Burada “i” yatay kesit dâhilindeki birimleri ( $i = 1, \dots, N$ ) ve t zamanı ( $t = 1, \dots, T$ ) ifade etmektedir. Bu genel ekonometrik model, sabit ve diğer regresyon parametrelerinin her zaman döneminde bütün birimler için ayrılmasına izin vermektedir.

Çalışmada kullanılacak model, serilerin logaritmaları alınmış şekilde aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

$$\text{LOGKBMG}_{it} = \alpha_{it} + \text{LOGKYS}_{it} + \epsilon_{it} \quad (2)$$

2’ nolu denklemde;

LOGKBMG: İllerin Kişi Başına Düşen Milli Gelirleri’ni

LOGKYS: İllere Kruvaziyer Gemi İle Gelen Yolcu Sayısı

$\epsilon_{it}$ : Hata terimini ifade etmektedir.

Panel Veri Analizine başlamadan önce yapılan uygulamanın Panel Veri Analiziyle mi yoksa En Küçük Kareler tekniğiyle mi tahmin edilmesi gerektiğine Breusch - Pagan LM testi ile karar verilmesi gerekmektedir.

#### 4.2.1. Breusch Pagan Lagrange Multiplier (Çarpan) Lm Testleri

Havuzlanmış OLS modelinin artıklarına bağlı Breusch-Pagan Lagrange Multiplier (Lm) testi, havuzlanmış OLS modelinin mi yoksa rassal etkiler modelinin mi analizde daha uygun olduğunun tespit edilmesini sağlamaktadır. Bu test istatistiği 1 serbestlik dereceli  $\chi^2$  dağılımına uymaktadır. Bu testte, tesadüfi birim etkilerin varyansının sıfır olduğu hipotezi,

$$H_0: \chi^2_m = 0$$

$$H_1: \chi^2_m > 0$$

$H_0$  hipotezinin kabul edildiği yani birim etkilerin varyansının sıfır olması durumunda analizde havuzlanmış OLS modelinin tercih edilebileceği sonucuna varılabilmektedir (Uluyol ve Türk, 2013).

Analiz sonucunda ulaşılan test sonuçları aşağıdaki gibidir:

**Tablo 2. Breusch-Pagan Lm Test istatistikleri Sonuçları**

$\chi^2$ istatistiği	69.12575
Prob. Değeri	0.0119**

\*\* katsayı 0.05 önem düzeyinde anlamlıdır.

Tablo. 3'te Olasılık değerinin % 5 anlam düzeyinde anlamlı çıkması (0.0119), modelin En Küçük Kareler yerine Panel Veri Analizi tekniğiyle tahmin edilmesinin daha doğru olduğunu göstermektedir.

#### 4.2.2. Hausman Testi

Rastsal etkili modelin hata terimi bileşenlerinin modeldeki bağımsız değişkenler ile ilişkili olup olmadığı Hausman tarafından önerilen test istatistiği ile incelenebilmektedir. Böyle bir durumda ise sabit etki model parametre tahmincileri ile rastsal etkili modelin parametre tahmincileri arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Analiz için Rastsal etkiler modeli mi daha uygun sabit etkiler modeli mi daha uygun İki model arasında tercih yapabilmek için Hausman test istatistiği kullanılmaktadır (Pazarlıoğlu ve Gürler, 20017).

Hausman test hipotezi aşağıdaki şekilde kurulmuştur:

$H_0$ : Rastsal etkiler mevcuttur.

$H_0$ : Rastsal etkiler yoktur.

**Tablo 3. Hausman Test istatistikleri Sonuçları**

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	5.979254	1	0.01145

Hausman test istatistiği "rastsal etkiler tahmincisi doğrudur" sıfır hipotezi altında k serbestlik dereceli ki-kare dağılımını ifade etmektedir. Test sonuçlarına göre olasılık değerinin 0.05'ten küçük olması Sabit Etkilerin varlığını göstermektedir. Yani  $H_0$  Rastsal etkiler mevcuttur) hipotezi reddedilir. Bu sonuçta Panel regresyon modelinde Sabit etkilerin bulunduğunu gösterir. Dolayısıyla analiz için uygun olan modelin Sabit etkiler modelinin olduğu sonucuna varılmaktadır.

**Tablo 4. Rastsal etkiler modeline göre tahmin edilmiş regresyon sonuçları**

Dependent Variable: LOGKBMG

Method: Panel Least Squares

Date: 09/18/17 Time: 15:22

Sample: 2011 2014

Periods included: 4

Cross-sections included: 10

Total panel (balanced) observations: 40

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGKYS	0.035498	0.013011	2.728345	0.0107
C	8.941464	0.131844	67.81838	0.0000

Effects Specification

Cross-section fixed (dummy variables)

R-squared	0.985548	Mean dependent var	9.300742
Adjusted R-squared	0.980564	S.D. dependent var	0.295559
S.E. of regression	0.041205	Akaike info criterion	-3.312108
Sum squared resid	0.049237	Schwarz criterion	-2.847666
Log likelihood	77.24215	Hannan-Quinn criter.	-3.144180
F-statistic	197.7585	Durbin-Watson stat	1.788648
Prob(F-statistic)	0.000000		

Modelin anlamlılığını gösteren Olasılık F-statistic) ve limana yanaşan Kruvaziyer gemi sayısının (LOGKYS) anlamlılığını gösteren Prob değerinin sırasıyla % 1 ve % 5 anlam seviyesinde anlamlı çıkması regresyon sonuçlarını anlamlı kılmaktadır. R<sup>2</sup> değerinin 0,985548 çıkması limana kruvaziyer gemi ile yanaşan yolcu sayısının, illerde kişi başına düşen milli gelirdeki değişimin % 99'unu açıkladığını göstermektedir.

## 5. Sonuç ve Öneriler

Sabit Etkiler Yöntemine göre regresyon sonuçlarına baktığımızda limanlara kruvaziyer gemilerle yanaşan yolcu sayısındaki (LOGKYS) % 1'lik artış illerin kişi başına düşen milli gelirlerini % 3 oranında artırdığı görülmektedir.

Bu sonuçtan yola çıkarak kruvaziyer gemi ile yolcu taşımacılığının yapıldığı limanlar bulunduğu illerin kişi başına düşen milli gelirlerine önemli düzeyde katkı sağlamaktadır. Bu sonuçlar, yerel yönetimlerin kruvaziyer gemi ile yolcu taşımacılığını geliştirici yatırımlar yapması ve bu doğrultuda yenilikçi adımlar atmasını gerektirmektedir.

Batı Karadeniz Bölgesinde turizm açısından da önemli bir potansiyel taşıyan Filyos Limanı Projesi, çalışmada elde edilen sonuçlar açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu fırsatın değerlendirilmesi gerek bölgenin kalkınmasına gerekse de ülke refahına önemli katkılar sağlayacaktır.

- Deniz turizminin önemli kaynaklarından biri olarak değerlendirilebilecek olan kruvaziyer turizmi gerek yöresel ve bölgesel, gerek ulusal ve gerekse uluslararası alanda hızla gelişmeye devam eden bir sektör olarak karşımıza çıkmış bulunmaktadır. Bu sektörün öneminin ve geleceğinin çok iyi anlaşılması ve anlatılmasına,

ayrıca tüm paydaşlarca çok iyi algılanması gerekir. Bu amaçla özellikle üniversite ve akademisyenler tarafından konunun tüm yönlerinin araştırılması ve sonuçlarının paydaşlara ve kamuoyuna her vesileyle aktarılması ve toplumun bilinçlendirilmesine gerek vardır.

- Batı Karadeniz Bölgesi Filyos Vadisi Projesi'nin henüz tespit edilmeyen Kruvaziyer gibi benzer potansiyeli araştırılmalı ve bulunan alternatif imkân ve kaynaklara odaklanılmalı ve bu fırsatlar değerlendirilmelidir.
- Filyos Projesi'nin sosyal gelişim etkileri incelendiğinde Proje tamamlandığında öngörülen TR81 illeri nüfusu 2,5 milyon kişi civarında olacağı görülmektedir. Bu tahmin Bartın için 400 000 kişi civarındadır (Çetinkaya, 2012). 2017 yılı itibariyle Bartın ili nüfusunun toplamda yaklaşık 190.000 kişi olduğu düşünüldüğünde nüfus artışında ne denli etkili olacağı anlaşılmaktadır. Bu durumun sosyolojik açıdan birçok olumlu etkisinin yanında olumsuz etkilerinin de olabileceğini göstermektedir. Sosyal imkânların paylaşımı, sağlık, güvenlik, trafik, konut sayısı, kentleşme ve belediyeçilik hizmetleri açısından orta ve uzun vadeli projeksiyonla ve Filyos Projesinin her düzeydeki ve özellikle Bölgedeki Üniversitelerin stratejik planlarında bütün yönleri ile ele alınması ve gerekli çalışmaların yapılması büyük önem arz etmektedir.
- Özellikle lojistik sektörü ile turizm gelirlerini artırmak için altyapı yatırımları artırılmalıdır.
- Bölge Üniversiteleri Bölgenin gelecekteki gelişimini önceden inceleyip doğru stratejileri geliştirmek üzere işbirliği yapmalıdır.
- Bölgenin ve Filyos'un geleceğini öngörerek, başat stratejik sektör olarak lojistik ve turizm başta ve diğer sektörler öncelik sırasında olmak üzere rasyonel bir bölge planının yapılması gerekir.
- Özellikle kruvaziyer ve yat turizmi gibi nitelikli, katma değeri yüksek ve kaynak aktaran turistlerin bölgeyi tercih etmeleri amacıyla Ekonomik katma değeri yüksek olan kruvaziyer ve yat turizminin bölgede cazibesini artırmak için Safranbolu gibi, Amasra, Küre Dağları vb kültürel, tarihi ve doğal turizm yörelerinin ön plana çıkartılarak mümkün olduğu kadar UNESCO Dünya Mirası Daimi Listesi'ne girmesi sağlanmalı ve bu yönde her türlü tedbir alınmalıdır.

Özetle, Bölgede sanayi ve liman yatırımlarının gerçekleşebilmesi için daha iyi bir ulaşım altyapısı bölge halkına sunulmuş olacaktır. Böylece yerel pazar ve piyasalar ulusal ve uluslararası pazarlar ile entegre olacak ve Filyos Limanı ile birlikte sanayi kurulup geliştikçe, iş fırsatları, endüstri ve ortalama gelirler artacaktır. Bu gelişmeler, sırasıyla diğer sektörler üzerinde çarpan etkisi doğurarak tetikleme yapacak ve böylece bölgesel ekonomi ile birlikte milli ekonomiyi de artıracaktır. Filyos limanının yatırımı ve gelişimi paralelinde lojistik, turizm, sanayi vb. tüm sektörlerde istihdam artışına yol açması beklenmektedir. Bölgede liman yatırımından dolayı antrepo, gümrüklü saha, lojistik köy, boş konteyner depolama alanları gibi yeni alanlar ortaya çıkacaktır. Bu bağlamda bölgede şimdiden başlamak üzere emlak fiyatlarında artışların yaşanması söz konusudur. Bu gelişmeler kruvaziyer gemi işletmeleri ile turistlerinin dikkatini çekecek böylece bölgeye olan talep ve tur sayısının artışına neden olacaktır. Bu sektörün gelişimi bölgenin kalkınmasında ekstra bir gelişme ivmesi kazandıracaktır.

#### **Kaynakça**

- Alkan, S., & Erdoğan, O. (2015). "Filyos Vadisi Projesi'nin Bartın'a Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme" "1. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiri Kitabı. Bartın Üniversitesi Yay. S.127-134
- Ayazlar, R. A., & Ayazalar, G. (2014). "Kruvaziyer Turizmde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı" III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Doi: 10.18872/DEU.b.U.DTS.2016.0014 <http://docplayer.biz.tr/23286439-Kruvaziyer-turizmde-surdurulebilirlik-yaklasimi.html> Erişim Tarihi:17.08.2017
- Bayazıt, Ş. (2015). Kruvaziyer Pazarı Ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları Ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma , <https://polen.itu.edu.tr/xmlui/handle/11527/13153> Erişim Tarihi 20.09.2017
- Bircan, K. (2014). Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi( Doktora Tezi)Adnan Menderes Üniversitesi İşletme ABD. Erişim Tarihi:22.09.2017
- Ceyhan, M. S., & Ulama. (2015). "Filyos Projesinin Lojistik Üs Olarak Revize Edilmesi Ve Bölgesel Kalkınma Açısından Değerlendirilmesi "1. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiri Kitabı. Bartın Üniversitesi Yay. S.149-160

- Çetinkaya, M. (2012). Filyos Vadisi Projesi. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, <http://www.karorsan.org.tr/images/Filyos-Vadisi.pdf> Erişim Tarihi:25.09.2017
- Gündoğan vd. (2013). “Batı Karadeniz Bölgesi Gemi İnşa ve Entegre Sanayi Sektör Analizi” Bartın Üniversitesi Yayını,
- Görgün, E. (2014). Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları”Trakya Üniversitesi İşletme ABD, Yüksek lisans Dönem Projesi, <http://dspace.trakya.edu.tr/jspui/bitstream/1/1021/1/ENDER%20G%C3%96RG%C3%9CN.pdf> Erişim Tarihi 19.08.2017
- Donders, L. B. (2010). Layout Design for Greenfield Port Filyos, Delft University of Technology, June,
- Pazarlıoğlu, M. V., & Gürler, Ö. K. (2007). “Telekomünikasyon Yatırımları ve Ekonomik Büyüme: Panel Veri Analizi Yaklaşımı”, *Finans Politik& Ekonomik Yorumlar* Cilt: 44 Sayı:508, [http://www.ekonomikyorumlar.com.tr/dergiler/makaleler/508/Sayi\\_508\\_Makale\\_04.pdf](http://www.ekonomikyorumlar.com.tr/dergiler/makaleler/508/Sayi_508_Makale_04.pdf) Erişim Tarihi:10.10.2017
- Uluçol, O., & Türk, V. E. (2013). “Finansal RASYOLARIN Firma Değerine Etkisi: BORSA İSTANBUL (BİST)’DA BİR UYGULAMA [http://www.iibfdergi.aku.edu.tr/pdf/15\\_2/18.pdf](http://www.iibfdergi.aku.edu.tr/pdf/15_2/18.pdf) Erişim Tarihi:17.09.2017
- [https://www.tarim.gov.tr/SGB/TARYAT/Belgeler/kalkinma\\_ajansi\\_bolg\\_plan/TR81.pdf](https://www.tarim.gov.tr/SGB/TARYAT/Belgeler/kalkinma_ajansi_bolg_plan/TR81.pdf) Son Erişim Tarihi:03.05.2015
- UTİKAD. <http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/Filyos-Vadisi.pdf>. Erişim Tarihi: 02.05.2015
- UTİKAD. <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10067> Erişim Tarihi: 02.08.2015
- UTİKAD. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kruvaziyer>. Erişim Tarihi: 08.11.2015
- Yılmaz, Ö., & Kaya, V. (2008). “Bölgesel Kamu Harcamaları ve Bölgesel Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye İçin Panel Veri Analizi”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(2).