

SERBEST LİMAN UYGULAMALARI, LİMAN MERKEZLİ LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ; ANTALYA LİMANI

Seyfettin CEYLAN
Ramazan ERTURGUT

2020

Paradigma Akademi



**SERBEST LİMAN UYGULAMALARI, LİMAN MERKEZLİ
LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ;
ANTALYA LİMANI**

Yazarlar: Seyfettin CEYLAN, Ramazan ERTURGUT

ISBN:978-605-7691-59-0

Sertifika No: 32427

Matbaa Sertifika No: 43370

Her bölümün sorumluluğu yazarına aittir.

Paradigma Akademi Basın Yayın Dağıtım

Fetvane Sokak No 29/A

Çanakkale

Tel: 0531 988 97 66

Tel: 0286 212 57 66

Kapak Dizgi: Selma ARSLAN

Yayın Sorumlusu: Fahri GÖKER

Matbaa Adresi:

Ofis2005 Fotokopi ve Büro Makineleri San. Tic. Ltd. Şti.

Davutpaşa Merkez Mah. YTÜ Kampüsü

Güngören/Esenler

İSTANBUL

Paradigma Akademi Yayınevi bir ÇNK kuruluşudur.

Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir şekilde çoğaltılamaz. Bu kitap T.C. Kültür Bakanlığından alınan bandrol ve ISBN ile satılmaktadır. Bandrolsüz kitap almayınız.

2020

Paradigma Akademi



SERBEST LİMAN UYGULAMALARI, LİMAN MERKEZLİ LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ; ANTALYA LİMANI

Seyfettin CEYLAN
Ramazan ERTURGUT

2020

Paradigma Akademi



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
ŞEKİLLER LİSTESİ	vi
TABLOLAR LİSTESİ	vii
GRAFİKLER LİSTESİ	ix
GÖRSELLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
ÖNSÖZ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SERBEST LİMAN, LİMAN MERKEZLİ LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ KAVRAMSAL TEMELLER

1.1. Serbest Liman Kavramı ve Tarihsel Gelişimi	3
1.2. Serbest Limanların İşlev ve Özellikleri	5
1.3. Liman Merkezli Lojistik (LML) Kavramı ve Gelişimi	11
1.4. Liman Merkezli Lojistik (LML)	14
1.5. Kruvaziyer Turizmi ve Lojistik İlişkisi	17
1.6. Kruvaziyer Turizmi Kavramı ve Tarihsel Gelişimi	18
1.7. Kruvaziyer Liman Kavramı ve Tarihsel Gelişimi	21
1.8. Kruvaziyer Limanı Kavramı	22
1.9. Kruvaziyer Turizmde Riskler ve Karar verme	23

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE’DE VE DÜNYADA SERBEST LİMAN VE
KRUVAZİYER TURİZMİ UYGULAMALARININ
BOYUTLARI

2.1. Türkiye’de ve Dünya’da Serbest Liman Uygulamaları.....	25
2.2. Hong Kong Serbest Limanı.....	25
2.2.1. Serbest Liman Politikalarının Etkileri	26
2.2.2 Gümrük Politikalarının Etkileri	28
2.2.3 Limanı Yönetimi.....	29
2.2.4 Gümrük Rejimi	34
2.2.5. Gümrük ve Özel Tüketim Dairesi.....	35
2.2.6 . Gümrük Belgeleri	36
2.2.7. Kargo Muayene	36
2.2.8. Hava Gümrük Bildirimi	36
2.2.9. Kara Gümrük Bildirimi	37
2.2.10. Deniz Gümrük Bildirimi	37
2.2.11. İthalat ve İhracat, Gümrükleme	38
2.2.12. Gümrüklü Mallar	39
2.2.13. ATA Karneleri, İhlaller Beyanname Gereklilikleri	39
2.2.14. Gümrüklerde Tek Pencere Sistemi	40
2.2.15. Tek pencere sistemi üç aşamada uygulanacaktır.	40
2.2.16. E-Deniz Gümrükleme	41
2.3. Singapur Serbest Limanı.....	43
2.3.1. Singapur Limanı Gümrük Rejimi	47
2.4. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Mevcut Durum	49

2.5. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Tarihsel Gelişimi	52
2.6. Türkiye’de, Kruvaziyer Turizminin Gelişimi İçin Alınan Tedbirler ve Yapılan Teşvikler	58
2.7. Türkiye Kruvaziyer Limanları.....	62
2.8. Liman İşletmeleri ve Yönetimi.....	63
2.9. Türkiye Kruvaziyer Limanlarının Bölgelere Göre Teorik Yolcu Kapasitesi	64
2.10. Türkiye Kruvaziyer Limanlarında, Fiyat Tarifeleri ve Liman Masrafları.....	65
2.11. Örnek Kruvaziyer Gemisi	67
2.12. Bir Kruvaziyer Örneği Olarak İstanbul (Haydarpaşa) Kruvaziyer Limanı Masrafları.....	68
2.13. Limanlarda, Genel Olarak Verilen Hizmetler	69
2.14. Liman Masrafları, Harç ve Vergiler	70
2.15. Türkiye Kruvaziyer Limanlarında, Seçimli İstatistikler	71
2.16. Türkiye Kruvaziyer Turist Trafığında Bölgesel Değişim ve Pay Etkisi	73
2.17. 2011-2014 Yılları Arasında, Türkiye Kruvaziyer Limanlarına Gelen Gemisi ve Yolcu Sayıları.....	75
2.18. Dünya’da Kruvaziyer Turizmi ve Mevcut Durumu	76
2.19. Dünya Kruvaziyer Hatları.....	78
2.20. Dünya Kruvaziyer Operatörleri.....	79
2.21. Dünya Çapında Kruvaziyer Yolcu Pazarı.....	81
2.22. Dünyada, Bölgelere Göre Kruvaziyer Yolcu Dağılımı.....	82
2.23. Dünya Kruvaziyer Hatlarına Göre Yolcu Dağılımı.....	83
2.24. Dünyanın En Yoğun Kruvaziyer Limanları.....	84
2.25. Akdeniz’de Kruvaziyer Limanlar	85

2.26. Barselona Kruvaziyer Limanı	86
2.27. Dubrovnik Kruvaziyer Limanı	89
2.28. Yunanistan Kruvaziyer Turizmi ve Limanları	92
2.29. Örnek Bir Kruvaziyer Uygulaması Olarak Pire Limanı	94
2.30. Yunanistan Kruvaziyer Limanlarında, Fiyat Tarifeleri ve Liman Masrafları.....	96
2.31. Örnek Bir Kruvaziyer Uygulaması Olarak Mykanos Limanı	98
2.32. Dünya Kruvaziyer Yolcu İstatistikleri	101
2.33. Kruvaziyer Turizmi, Finansal Boyutu ve Yarattığı Değer...	102
2.34. Mavi Ekonomi	103
2.35. Dünyada, Liman Hizmetleri ve Fiyat Politikaları	103
2.36. Dünya Kruvaziyer Turizmde Gelişmeler ve Gelecek Öngörülleri.....	104
2.37. Dünya Kruvaziyer Pazarındaki Gelişmeler.....	105
2.38. Dünya Kruvaziyer Pazarında Güncel Gelişme ve Eğilimler	107
2.39. Kruvaziyer Turizmde Sosyal ve Politik Gelişmeler	109
2.40. Teknolojik Gelişmeler	112

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ANTALYA LİMANI'NIN SERBEST LİMAN, LİMAN MERKEZLİ LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ BAKIMINDAN İNCELENMESİ

3.1. Yöntem.....	113
------------------	-----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ANTALYA LİMANI VE TARİHÇESİ

4.1. Antalya Limanı ve Tarihçesi	113
4.1.1. Antalya Limanı Vaziyet Planı	117

4.1.2. Antalya Limanı, Port Akdeniz Römorkörcülük Yetki Sahası.....	118
4.1.3. Antalya Limanı Gelirleri.....	119
4.1.4. 2011-2018 Yılları Arasında, Antalya Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları.....	120
4.1.5. Antalya Limanı Swot Analizi.....	122
4.1.6. Antalya Limanı'nın Kruvaziyer Limanı Açısından Değerlendirilmesi.....	123
4.1.7. Antalya Limanı'nın Serbest Liman Açısından Değerlendirilmesi.....	124
4.1.8. Antalya Limanı'nın, Liman Merkezli Lojistik (LML) Açısından Değerlendirilmesi.....	124
5. Sonuç ve Öneriler.....	125
KAYNAKÇA	129

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Serbest Liman Gelişiminin Etmenleri ve Aşamaları	7
Şekil 1.2. Lojistik Merkezlerin Özellikleri	12
Şekil 2.3. Hong Kong Limanı Kwai Chung Konteyner Terminali	31
Şekil 2.4. Hong Kong Limanı Yönetim Şeması	33
Şekil 2.5. 1980-2012 Yılları Arasında, Çin Limanları ile Hong ve Singapur Limanlarının Konteyner Büyüme Oranları	42
Şekil 2.6. Teknolojik Gelişmelere Uygun Şekilde Yatırımı Planlanan, Tam Otomasyon Singapur Limanı	47
Şekil 2.7. 2003-2017 Yılları Arasında, Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları	49
Şekil 2.8. 2010-2018 Yılları Arasında, Dünya Çapında Seyir Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları (Milyon Kişi)	77
Şekil 2.9. Dünyada, Kruvaziyer Turizmine Katılan Turistlerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (Milyon Kişi)	78
Şekil 2.10. 2018 yılı, Dünya Kruvaziyer Verileri	81
Şekil 2.11. Dünya Kruvaziyer Hatlarına Göre Yolcu Dağılımı	83
Şekil 2.12. Mykanos Limanı	99
Şekil 4.13. Antalya Limanı	117
Şekil 4.14. Antalya Limanı, Liman Dışı Tesis ve Şamandıraları	118

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1.1. Serbest Limanlarda, Liman Model Grupları	8
Tablo 1.2. Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler	13
Tablo 1.3. Liman Merkezli Lojistiğin Avantajları	15
Tablo 1.4. Liman Merkezli (LML) ve Geleneksel Lojistik Merkezlerde Sunulan Hizmetler	16
Tablo 2.5. Hong Kong Gümrük Rejimi ve Vergi Uygulamaları	38
Tablo 2.6. Hong Kong Tek Pencere Sistemi Periyodu (TSW)	40
Tablo 2.7. Singapur Limanı'na, 2014-2018 Yılları Arasında Gelen Gemilerin Tonajı ve Elleçlenen Konteyner/Kargo Miktarı	48
Tablo 2.8. Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluş Yıllarında Deniz Ticaret Filosunun Durumu	52
Tablo 2.9. Bölgeler Bazında Limanların Yolcu Kapasitesi	64
Tablo 2.10. Örnek Kruvaziyer Gemisi	67
Tablo 2.11. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı Kruvaziyer Gemi Masrafı	68
Tablo 2.12. 2003-2014 Yılları Arasında Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları	71
Tablo 2.13. Türkiye'de, 12 kruvaziyer limanın Pay-Değişim Etkisi	74
Tablo 2.14. 2011-2014 Yılları Arasında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları	75
Tablo 2.15. Dünyada, Kruvaziyer Tur Operatörlerinin Pazar Payı	80
Tablo 2.16. Dünyada, Bölgesel Kruvaziyer Yolcu Dağılımı	82
Tablo 2.17. Dünyanın, En Yoğun 20 Kruvaziyer Limanı	84
Tablo 2.18. 2014-2017 Yılları Arasında, Barselona Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları	87

Tablo 2.19. 2016-2017 Yılları Arasında Dubrovnik Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları	91
Tablo 2.20. Mykanos Limanı, Kruvaziyer Gemi Masrafı	100
Tablo 2.21. Antalya Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları	120
Tablo 2.22. Antalya Limanı Swot Analizi	122

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 2.1. 2003-2017 Yılları Arasında, Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayılarının Bir Önceki Yıla Göre Değişim Yüzdesi	50
Grafik 2.2. Türkiye’de, Bölgesel Kruvaziyer Yolcu Değişimi	73
Grafik 2.3. Dünyada, 1990-2018 yılları arasında seyahat eden kruvaziyer yolcu sayıları	101

GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 2.1. Barselona Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü	88
Görsel 2.2. Dubrovnik Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü	90
Görsel 2.3. Pire Kruvaziyer Yolcu Terminali ve Liman Genel Görünümü	95
Görsel 2.4. Pire Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü	96
Görsel 4.5. Antalya Limanı (Port akdeniz) Genel Görünümü	120

KISALTMALAR LİSTESİ

LML: Liman Merkezli Lojistik	EGCS: Eksoz Gazı Temizleme Sistemi
M.Ö : Milattan Önce	LNG: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
HKSAR: Hong Kong Özel İdari Bölgesi	CLIA: Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği
DTB: Dış Ticaret Bölgeleri	TDİ: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEU: Twenty-foot Equivalent (Konteyner Hacim Birimi)	ATAK: Akdeniz Turizm Altyapı ve Kıyı Yönetimi
ISPS: Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği	KDV : Katma Değer Vergisi
AB: Avrupa Birliği	TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
OBOR: Bir Kuşak Bir Yol	TTK: Türkiye Taşkömürü Kurumu
MSR: Deniz İpek Yolu	BOTAŞ: Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş
EMAN: Hava, Demiryolu, Okyanus ve Nehir Taşıyıcıları için Elektronik Servis	H: Hicri
HKD: Hong Kong Doları	BDDK: Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
E-SCC: Elektronik Deniz Gümrükleme Şeması	ASBAŞ: Antalya Serbest Bölge Kurucusu ve İşleticisi Anonim Şirketi
TWS: Tek Pencere Sistemi	UNTCAD: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
PSA: Singapur Liman Otoritesi	DTO : Deniz Ticaret Odası
MPA: Singapur Denizcilik İdaresi	GSYİH: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IBM: International Business Machines	WTTC: Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi
CMA: Compagnie Maritime D’Affretement	COSCO : Çin Deniz Taşımacılık Şirketi
CGM: Compagnie Générale Maritime	ELIME: Yunan Limanlar Birliği
MARPO: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme	EEKFN: Yunan Kruvaziyer Gemi Sahipleri Birliği
CO₂: Karbondioksit	OLP: Pire Liman Otoritesi
MEPC: Deniz Çevre Koruma Komitesi	MSC: Mediterranean Shipping Company
SO x : Sülfür Oksit	CSCL: China Shipping Container Lines
NO x : Azot Oksit	
ODS: Ozon Tabakasına Zarar Veren Maddeler	

ÖNSÖZ

Deniz ulaştırması, Liman yönetimi ve Liman ekonomisi ülkelerin ekonomik kalkınmalarının gerçekleştirilmesi ile halkın gelir ve refah düzeyinin artırılması açısından büyük önem arz etmektedir. Deniz taşımacılığının, Kruvaziyer Turizmi gibi yüksek katma değer yaratan bir boyutu da bulunmaktadır. Deniz taşımacılığı ve Serbest Liman uygulamalarının limanların turizm potansiyeli de göz önünde bulundurularak yapılandırılması gerekmektedir. Bu konudaki uygulamaların geliştirilebilirliği, Üniversite, özel sektör ve kamu işbirliği ile mümkündür.

Bu çalışmada, liman ekonomisi ve deniz lojistiğı ile kruvaziyer turizminin kuramsal bir çerçevesi sunulmuş, seçimli örnekler sunularak bu uygulamaların ülke ekonomileri açısından önemine değinilmiştir. Müteakiben, bu uygulamalar Türkiye özelinde ve Antalya Limanı örneğı ile değerlendirilmiş, mevcut bir takım sorun ve ihtiyaçlar için öneriler sunulmuştur. Araştırma ile Serbest Liman, Liman Merkezli Lojistik, Kruvaziyer Turizmi konularında konsantre bir içerik sunularak literatüre katkı sağlamak amaçlanmış, ayrıca Antalya Limanı ile ilgili olarak literatüre ve araştırmacılara kaynak sağlanması hedeflenmiştir

Seyfettin CEYLAN

GİRİŞ

Bu çalışmada, Serbest Liman (Free Port) uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik kavramı (LML), Turizm endüstrisine bağlı kruvaziyer turizmi ile Antalya Limanı örneği incelenmiştir. Dünyada ve Türkiye’de Serbest Liman uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik (LML) ve Kruvaziyer Turizminin geçmişten günümüze gelişimi ve mevcut durumu hakkında tespitlerde bulunularak, limanların lojistik ilişkisi ele alınmıştır. Tespit edilen problemlerle ilgili değerlendirmelerde bulunulmuş ve idarecilere çözüm önerileri sunulmak suretiyle literatüre katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Limanlar, ülkelerin dış ticarete dayalı ekonomik gelişimlerinde lokomotif görevler üstlenmektedir. Ticaretin serbest ve kolay bir şekilde yürütüldüğü ülkelerde, yabancı yatırımcılar daha çok yatırım yapmakta ve buna dayalı olarak ticaret hacimleri artan ülkelerin ekonomileri büyüyerek güçlenmektedir. Öte yandan, doğrudan döviz girişi ile ödemeler dengesini koruyan turizm endüstrisine bağlı kuvaziyer turizmi açısından Türkiye, ortam ve kaynakları bakımından uygun ve elverişli bir ülke olduğu halde, Dünyadaki gelişmelere bağlı olarak Bölge ülkelerinin aldığı payı alamamakta, turizm gelirleri artmasına rağmen kruvaziyer turizmde düşüş yaşanmaktadır. 2015 yılından sonra, düşme eğilimine giren kruvaziyer turizminin önündeki handikapları gidermek üzere, sivil toplum kuruluşlarının bölgesel çabaları dışında topyekün bir (Devlet-Özel sektör) mücadele için strateji oluşturulamamıştır. Bu nedenle, Kruvaziyer turizmi ve limanların yapısal sorunlarının Türkiye’nin çözümü bekleyen ve önde

gelen problemleri arasında görülerek, yeni bir strateji ile ulusal düzeyde ele alınmasının gerektiği hususu değerlendirilmiştir.

Limanların sorunları ile ilgili olarak; İdari bakımdan çok başlılık, fiyat politikaları, denetim mekanizmalarının işlevsel olmayışı gibi hususlar irdelenmiş, yine liman ekonomisi ile doğrudan ilişkili olan kruvaziyer turizminin destek ve teşvikine karşın, gelişmesine engel olan nedenler konusunda araştırma yapılmış ve sorunların çözümüne ilişkin önerilere yer verilmiştir.

Dünyada, Serbest Liman uygulamaları ve Liman Merkezli Lojistik (LML) konuları incelenmiştir. Türkiye ve Bölgesindeki komşu ülkelerin (Yunanistan) kruvaziyer turizmi limanlar ölçeğinde değerlendirilmiş olup çıkarım sonuçlarına göre de, Antalya Limanı Swot analizine tabi tutularak fırsat ve tehditleri ile güçlü ve zayıf yönleri tespit edilmiştir. Çalışmanın verileri ikincil kaynaklardan, kamu kurumlarının veri tabanından ve sektör otoritelerinin web sitelerinden temin edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SERBEST LİMAN, LİMAN MERKEZLİ LOJİSTİK VE KRUVAZİYER TURİZMİ KAVRAMSAL TEMELLER

1.1. Serbest Liman Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Dünya ticaretinde, genel olarak mallar bir ülkeye girdiğinde o ülkenin ithalat rejimine tabi tutulmak zorundadır. Bu bir tarifeye bağlı olarak, ithalat vergileri ve bürokratik işlemleri getirmektedir. Serbest limanlar ise, Serbest Bölge’lerde olduğu gibi o ülkenin coğrafi sınırları içinde olmakla birlikte, dış ticarete bağlı olarak ekonominin gelişmesi için gümrük bölgesi dışında tutulan özel alanlardır. Bu nedenle, Serbest limana gelen mal ve hizmetler, ithalat vergileriyle karşı karşıya kalınmamakta ve ticaret serbest bir şekilde yapılmaktadır (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbest limanlar resmen tanımlanmış, genellikle bütün bir şehri kapsayan, kendine münhasır düzenlemeleri bulunan ve yabancı yatırımcıya mülkiyet izni veren özel alanlardır. Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik bu tür politikaların mekansal biçimleri, genellikle büyük ağ geçitlerinde ve onların hinterlandına yakın bölgelerde şekillenmektedir. Ticaret akışının şekillendiği serbest limanlara, özellikle liman terminalleri de dahil olmak üzere destekleyici elemanlar ile intermodal sistemler ve lojistik bölgeleri kurularak entegre edilmiştir. Serbest limanlar, yüzyıllardır uluslararası ticaret sisteminin unsurları arasında yer almış, yirminci yüzyılın ikinci yarısında, uluslararası ticaretin giderek liberalize olması sonucunda bu kavram daha da gelişmiştir. Dünya’da, bu ve benzeri serbest ticaretin

yapıldığı bölgeler ; İhracat İşleme Bölgeleri, Ortak Serbest Bölge, Özel Ekonomik Bölge, Serbest Bölge, Serbest Ekonomi Bölgesi, Serbest Liman, Serbest Ticaret Bölgesi olarak sayılabilir (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbest ticaret bölgeleri, gümrüksüz alanlar olarak kabul edilmekte ve özellikle uluslararası ticareti destekleyen depolama ve dağıtım tesisi imkanları ile yeniden ihracat (r-export) bölgeleri olarak hizmet vermektedir. Bu bölgeler, genellikle bir liman, bir havaalanı gibi giriş noktalarına yakındırlar. Serbest limanlar, serbest bölgenin daha geniş anlamda bir tanımı olarak kabul edilmektedir. Faaliyetlerin teşvikini, geniş bir yelpazede kapsamakta ve doğrudan yabancı yatırımlar için araç olarak kullanılmaktadır. Dünyanın, ana konteyner limanlarının bir çoğunda serbest liman uygulamaları gözlemlenir. Özellikle, küresel ve bölgesel nakliye ağlarında bulunan serbest limanlar, çok yönlü akışların desteklenmesi sonucunda, yabancı yatırımcılar için cazibe merkezleri olmuş ve imalat, lojistik ve hizmet sektörlerinde uzmanlaşmıştır (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Hong Kong, Singapur ve Dubai gibi serbest limanlar, malzeme ve malların dönüştürülmesi için bir kaldıraç görevi yapan Dünyanın önde gelen ticari geçitlerindendir. Serbest limanlar, her biri belirli bir operasyonel çerçeveye uyan ve çok sayıda modele götüren artan bir karmaşıklıkta uzmanlaşmaya gitmektedir (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbest Limanlar, M.Ö. 9. yüzyılda Fenikelilerle başlamış ve muhtemelen aynı dönemde antik Çin'de, Pire ve Delos'ta daha sonra Orta Çağ Avrupasında serbest fuar şehirleri ile Morpland'a girmiş

olup, Hansa Birliği (Alman tüccarlarının oluşturduğu birlik-Alman Limanları) limanlarında gelişmiş, modern çağda ise mal, sermaye ve bilgi alışverişi ile Dünyadaki büyük insan gruplarının hareketi yoluyla küreselleşerek karakterize olmuştur. 1920'lerden önce, yalnızca gelişmiş ülkelerin serbest bölge düzenlemeleri vardı. O zamandan bu yana serbest bölgeler, birden fazla form ve isimlerle tüm Dünya'yı kapsayacak şekilde yaygınlaştı (Lavissiere ve Rodrigue, 2017).

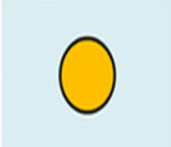
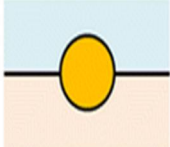
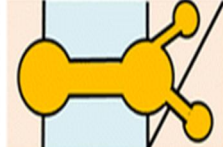
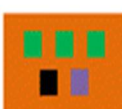
Amerika Birleşik Devletleri'nde, yirminci yüzyılın başlarında 1930 Smoot-Hawley Tarife Yasası'nı takiben, Dış Ticaret Bölgeleri'nin (DTB) oluşturulmasıyla başladı ve II. Dünya Savaşı'ndan sonra hızlandı. 1950'lerde Dış Ticaret Bölgeleri'nin üretim faaliyetine izin verildi. 1970'lerde ise ticaretin serbestleşmesi ile Amerikan pazarına yabancı şirketler tarafından daha fazla erişim sağlandı. Amerikalı üreticiler, uluslararası piyasaların sunduğu maliyet arbitrajından yararlanmanın yeni yollarını aramaya başladı. Dış ticaret bölgeleri bir araçtı ve deniz, hava ve kara giriş limanlarını kapsayacak şekilde hızla büyüdü. 1979'da, yaklaşık 50 dış ticaret bölgesi, 1984'te 100, 1993'te 200 ve 2015'te 230'u geçti. Dünyanın en önemli ağ geçitlerinin ortak bir bileşeni olan serbest limanlar, yakın zamanlarda konteynerleşme alanında lojistik değer yarattı (Lavissiere ve Rodrigue, 2017).

1.2. Serbest Limanların İşlev ve  zellikleri

Serbest limanlar, Dünya'da olduğu gibi Asya ekonomileri için de bir geliştirme aracı olmuştur. İhracata yönelik sanayileşme ile serbest limanların kullanımı arasında bir paralellik bulunmaktadır. Örneğin, Tayvan ve Güney Kore, ilk serbest

bölgelerini 1960'larda Kaohsiung ve Masan'da kurmuş ve ihracata yönelik sanayileşme başlamıştır. Malezya, Sri Lanka, Tayland ve Filipinler gibi diğer Asya ülkeleri de ihracata yönelik kalkınmayı düşünmeye başladığında, serbest bölgeleri de uygulamaya koydu. Son zamanlarda, Madagaskar, Fas ve Tunus'ta serbest limanların kurulması benzer bir stratejinin altını çizmektedir. Serbest liman uygulamaları, sadece küreselleşmeye açılmaktan ziyade ülkelerin konumlarına ve koşullarına göre bir karar verilmek suretiyle, serbest piyasaya kontrollü bir şekilde açılmalarını sağlamaktadır. Çin, ekonomisini serbest bölgeler yoluyla kısmi bir şekilde kapitalizme açtı ve gelişmekte olan bölgelerde küresel üretimi destekledi. (Shenzhen örneği) 1980'deki açılışından itibaren, Pearl River Delta ile Dünyanın en kapsamlı üretim komplekslerinden biri ve son zamanlarda yüksek teknoloji yeniliğinin kümesi haline geldi. Serbest limanların temel işlevinin, uluslararası tedarik zincirleri için sınır rejimi engellerini mali, lojistik ve kültürel avantajlarla azaltmaya yöneliktir. Serbest limanlar, geliştikçe daha geniş ve kompleks hizmet verilebilmektedir (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbest limanların temel işlevinin, uluslararası tedarik zincirleri için sınır rejimi engellerini mali, lojistik ve kültürel avantajlarla azaltmaya yöneliktir. Serbest limanlar, geliştikçe daha geniş ve kompleks hizmet verilebilmektedir (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Stages	First Stage	Second Stage	Third Stage
Factors 	City / Depot 	Custom entity 	Duty free zones network 
Function 	Storage 	Transformation and Logistics 	Supply Chain Services 
Flow orientation 	Sequential 	Multi-directional 	

Şekil 1.1. Serbest Liman Gelişiminin Etmenleri ve Aşamaları

Kaynak: (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbet liman gelişim aşamaları Şekil 1.1.'de gösterilmiştir. Serbest limanlar, uluslararası ticaret ağ geçitleri olarak dış ticaretin gelişmesinde kalıcı rol oynamaktadır. Çoğu ülkeler, serbest limanlara izin veren düzenleyici bir ortama sahipken, bazı ülkelerde ise aktif olarak teşvik edilmektedir.

Tablo 1.1. Serbest Limanlarda, Liman Model Grupları

Model Grup 1 - Depolama Tahkim		
1	Piraeus Modeli (Pire)	Vergisiz olarak depolanan ve daha sonra diğer şehirlere yeniden ihraç edilen veya serbest limanın bir parçası olduğu şehre girdiklerinde vergilendirilen mallar ithal edilmektedir. Bu kapsamdaki ilk ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.
Model Grubu 2 - Dönüşüm Arbitraji		
1	Delos/ Hamburg Modeli	Bazı lojistik veya hafif imalat hizmetlerini içerecek şekilde model 1'in genişletilmiş durumudur. Serbest limana giren mallar, bir tür dönüşümün gerçekleştirilmesinden dolayı çıkan mallardan farklı olabilir.
Model Grubu 3 - Katma Değer Arbitraji		
1	Villefranche Modeli	Ticari faaliyetleri desteklemek için bankacılık, konut ve fuarlar gibi daha geniş bir hizmet yelpazesi dahildir. Ortaçağ'da ortaya çıkan ücretsiz şehirlerin tipik bir örneğidir.
2	Trieste Modeli	Mallar yerli alanda dönüştürülmeden ve ithal edilmeden önce girdiği yada ihraç edilmeden önce dönüştürüldükleri serbest limandan yerel gümrük alanından çıkan geçitlere açılan kapı görevi yapmaktadır. Trieste, birkaç kıta Avrupa ülkesi için bir geçittir.
3	Cenevre Modeli	Mallar ithal edilerek depolanmakta ve daha sonra bu malların dönüşümü olmadan tekrar ihraç edilmektedir. Normal şartlar altında değer artışına yatkın olan ve yüksek vergilendirme rejimine tabi , yüksek değerli ürünler için uygundur. Cenevre serbest limanı, sanat eserleri, değerli metaller veya şarap gibi vergisiz malları depolamak için kullanılmaktadır.

Model Grup 4 - Tedarik Zinciri Arbitraji		
1	Hueneme Modeli	Giriş akışının veya ayrılmış çıkış akışının olduğu, ancak yeniden ihracat akışlarının olmadığı, Trieste Modelinin genişlemesi (ürünler aynı gümrük işletmesi içindeki başka bir serbest limana taşınabiliyor). Mallar serbest limanın içindeyken dönüşümler ve tedarik zinciri hizmetleri sağlandığından ticari tampon görevi görmektedir. Amerikan dış ticaret bölgelerinin tipik modelidir.
2	Barcelona Modeli	Mallar dış ticaretten veya yurtiçi gümrük bölgesinden veya dışında bulunan ortak serbest bölgelerden ithal edilmektedir. Gümrüksüz bölgeler ağını birbirine bağlayan gümrük koridorları işlevseldir. Aynı gümrük alanından gelen mallar ihraç edilir ve dış gümrük alanlarından gelen mallar ithal edilir. Dönüşüm bu bölgede gerçekleşebilir. Barcelona serbest limanı, Katalonya'da serbest bölgelere hizmet vermektedir. Tanger-Med serbest limanı gümrük koridoruna sahiptir.
3	Kaohsiung Modeli	Mallar, ya iç bölgeden yada dışarıdan girer, daha sonra depolanır ve dönüştürülür. Son olarak, ya ithal edilir, yada yeniden ihraç (r-eksport) edilir. Asya'daki gelişmekte olan ekonomilerin tipik bir örneğidir. Çoğunlukla serbest ticaret bölgesi olarak temsil edilir. Çünkü ağır dönüşümlere ve ihracat işleme bölgelerinde olduğu gibi diğer hizmetlere izin vermez.
4	Dakar Modeli	Dönüşüm olmadan, mallar ithal ve tekrar ihraç edilebilir. Başka bir gümrük birliğine bağlı mallar için bir depolama tamponu bulunur. Verilen hizmetler kara ülkelerinin diğer serbest bölgelerine yöneliktir. Dakar'ın serbest liman hizmetleri, Mali gibi kara ülkelerine yöneliktir.

Model Grup 5 - Bölgesel İhtisas Arbitraji		
1	Mauritius Modeli	Model 4.2'ye benzer tedarik zinciri hizmetleri hariç olmak üzere serbest limanda, dönüşüm ve yerel gümrük alanında ve serbest bölgeler ağına altyapı hizmetleri sunulmaktadır.
2	Dubai Modeli	Model 4.3'e benzer, ancak konferans merkezleri, pazarlama, hukuk ve tedarik zincirlerine yönetim hizmetleri sağlayan danışmanlık firmaları gibi, lojistik ve dönüşümün ötesinde daha geniş bir hizmet yelpazesi sunmaktadır. Serbest liman olarak Hong Kong, 19. yüzyılda kuruluşundan bu yana benzer bir işlevi yerine getirmektedir.
3	Tanger-Med Modeli	Serbest bölgeler ağına yer alan tüm tedarik zinciri hizmetleri ile malları ithal etme, dönüştürme ve yeniden ihraç etme prensibine dayanır. Tanger Bölgesi, bir otomotiv üretim bölgesine, bir endüstriyel işleme bölgesine ve Barselona'nın serbest limanı ile yapılan promosyon anlaşmaları dahil bir altyapı hizmet alanına sahiptir.
Model Group 6 (Prospective) - Serbest Limanlar Ağı Hem ticari hemde fiziksel hizmetler, tedarik zinciri yönetimi ve çok yönlü mal akışları üzerinde ortaklıklar bulunan serbest bölgeler ağı olan model, Model 6 da bulunmaktadır.		

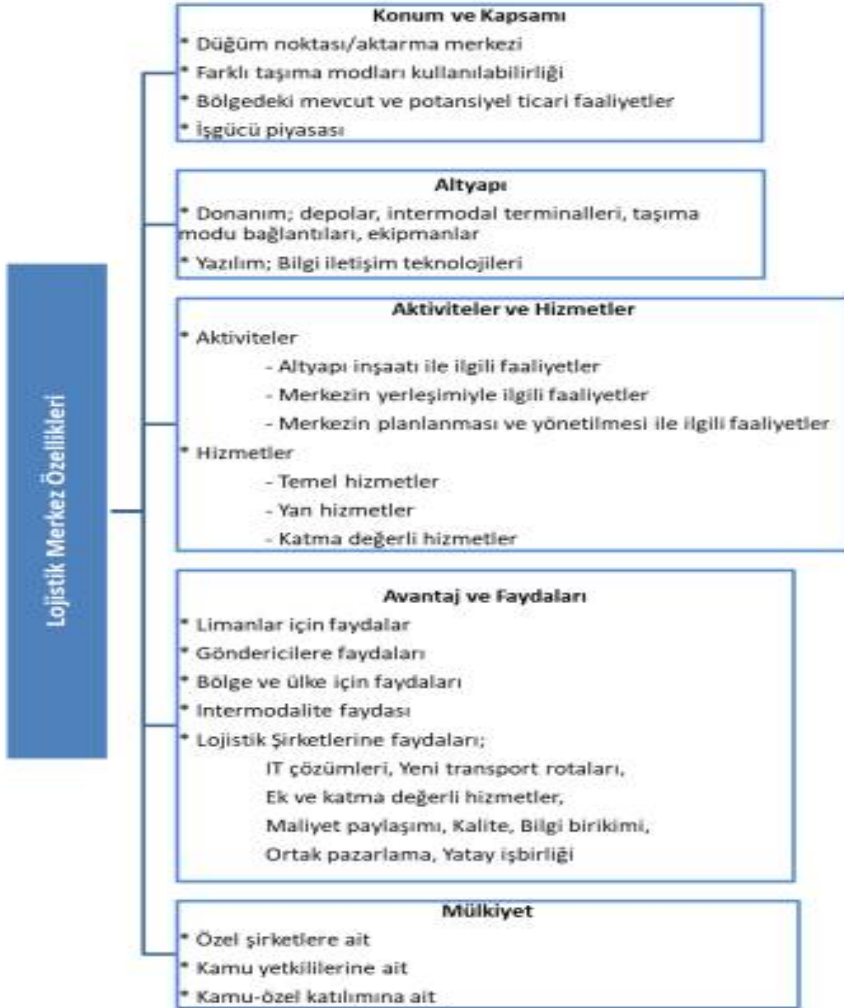
Kaynak: (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

Serbest liman model grupları Tablo 1.1.' de verilmiştir. Serbest limanlar, Antik Çağdan beri var olan bir istisnacılık biçimine dayanmaktadır. Roller ve işlevleri, özellikle uluslararası ticaret yollarına bağlı olarak politik, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle değişime uğramıştır (Lavissière ve Rodrigue, 2017).

1.3. Liman Merkezli Lojistik (LML) Kavramı ve Gelişimi

Lojistik merkez kavramı ile ilgili olarak ortak bir görüş olmamakla birlikte, tanım ülkeden ülkeye değişebilmektedir. Lojistik merkez tanımı konusunda net bir görüş yoktur. Lojistik merkezin tanımı ve kapsamı, lojistik merkezleri ile lojistik köyleri taşıma veya dağıtım merkezleri olarak ifade edilmektedir (Notteboom ve Rodrigue, 2009). Limanların hinterland ağında yer alan tesisleri, iç merkezler olarak adlandırmış ve bu merkezleri kara limanı, iç terminaller, iç limanlar, iç aktarma merkezi, iç lojistik merkezleri, iç yük köyleri vb. olarak sınıflandırmıştır. Ortak bir tanıma bağlı olmaksızın, fonksiyonelliği ön plana çıkaran tanımlar daha yaygın olarak kullanılmaktadır (Meidute, 2005).

Fonksiyonelliğini öne çıkaran ve literatürde temel özellikleri yer alan lojistik merkezi özellikleri şekil 1.2.'de gösterilmiştir. Türkiye'de bu tanım, lojistik merkez ve lojistik köy terimleri ile ifade edilmektedir. Bu tesislerin büyük çoğunluğu Dünyadaki tesislerle aynı özelliklere sahiptir. (Çavuşoğlu vd., 2019)



Şekil 1.2. Lojistik Merkezlerin Özellikleri

Kaynak : (Çavuşoğlu vd., 2019)

Türkiye’de mevcut dokuz lojistik merkezi bulunduğu, yeni onbir lojistik merkezi yapımı planlandığı hususu Süleyman Demirel Üniversitesi’nin düzenlediği "Batı Akdeniz Lojistik Merkezi ve Entegre Taşımacılık Çalıştayı" nda, TCDD. Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü

Lojistik Daire Başkanı tarafından açıklanmıştır (Süleyman Demirel Üniversitesi, 2019).

Mevcut lojistik merkezleri Samsun (Gelemen), İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy) , Uşak, Balıkesir (Gökköy), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum’da (Palandöken) bulunmaktadır. Yapım aşamasında olanlar ise, İstanbul (Yeşilbayır), Şırnak (Habur), Kayseri (Boğazköprü), Sivas, Bitlis (Tatvan), Mardin, Karaman illerindedir (Wolff ve Yıldız, 2018).

Tablo 1.2. Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler

Ulaştırma	Yük Elleçleme	Depolama	Katma değerli Hizmet (VAL)
Karayolu	İntermodal	Terminal	Paketleme
Denizyolu	Yük Elleçleme (stevedoring)	Soğuk hava deposu	Montaj
Demiryolu		Gümrükleme	Etiketleme
Havayolu			Test etme
Çoklu Taşıma (Multimodal)			Müşteriye özel lojistik hizmetleri
İntermodal			Nakliye müteahhitliği
Transit			Geri dönüşüm
Uzun Mesafe			
Şehir lojistiği			
Tır ve Kamyonlara verilen Hizmet	Danışmanlık	Diğer	Yetkililer
Tamir	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman otoriteleri
Tamir atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolu idaresi
Yıkama	Eğitim	Hukuksal hizmetler	Havayolu idaresi
Petrol istasyonları	Üniversiteler	İş gücü temin	Gümrükler
	Telekomünikasyon	Yemek tedarığı (catering)	Belediyeler
		Yerleşimler	Bölge yetkilileri
		Ofisler	Birlikler
		Gayrimenkul	
		Eğlence	

Kaynak: (Yıldıztekin ve Çelik, t.y).

Tablo 1.2.'de, lojistik merkezlerde verilen hizmetler görülmekte olup, intermodal ağa bağlı bu merkezlerde, gümrük ve liman hizmeti veren kamu otoritelerinin mevcudiyeti iş akış hızı açısından önem arz etmektedir

1.4. Liman Merkezli Lojistik (LML)

Liman işletici kuruluşları, bilinen temel liman hizmetlerinin dışında verdikleri lojistik hizmetinden (malların dağıtımı, depolama ve benzeri) katma değeri daha yüksek gelir elde etmekte, tedarikçiler ise malların dağıtım maliyetlerini düşürerek zaman tasarrufu sağlamaktadırlar.

Lojistik sistemin temel alt sistemleri olan limanlar, tedarik zincirinde zamanla aktarma, dağıtım, depolama ve benzeri hizmetleri de vermek suretiyle lojistik hizmetinde uzmanlaşmaya gitmiş ve liman merkezli lojistik (LML) uygulamasına geçilmiştir. Başta İngiltere/Teesport, Hollanda/Rotterdam ve Belçika Antwerp limanları, liman merkezli lojistik uygulamalarına örnek gösterilebilir.

Serbest liman uygulaması olan ülkelerin limanlarında, lojistik hizmeti daha çok gelişmiş, bu limanlarda veya limanlara yakın bölgelerde lojistik merkezleri/üsleri kümelenmiştir (Güneş ve Esmer, 2016).

Tablo 1.3. Liman Merkezli Lojistiğin Avantajları

Taraflar	Sunduğu Avantajlar
Liman İşletmeleri	- Atıl arazilerin değerlendirilmesi - Müşterileri ile uzun dönemli bağ kurulması - Rekabet avantajı
Gemi hatları	- Konteyner geri dönüş sürelerini Hızlandırması
Müşteriler	- Daha güçlü bir tedarik zinciri oluşturulabilmesi - Maliyet avantajı sağlaması - Düzenli ve hızlı bir dağıtım
Toplam	- CO₂ salınımının azalması - Kent içi trafik sıkışıklığının azalması

Kaynak: (Güneş ve Esmer, 2016).

Tablo 1.3.'e göre, limanların temel hizmetlerinin yanısıra lojistik hizmeti de vermeleri sonucunda taşıma maliyetleri düşmekte ve zamandan tasarruf edilmektedir. Ayrıca, kentiçi trafik sıkışıklığı ve karbon salınımı azaltılarak ekonomik ve sosyal fayda sağlanmaktadır (Güneş ve Esmer, 2016).

Tablo 1.4. Liman Merkezli (LML) ve Geleneksel Lojistik Merkezlerde Sunulan Hizmetler

Lojistik	Geleneksel Lojistik	Liman Merkezli
Depolama Antrepo	X	X
Dağıtım	X	X
Gümrük	X	X
Yük toplama	X	X
Stok Yönetimi	X	X
Montaj	X	X
Muayene	X	X
Paketleme	X	X
Etiketleme	X	X
Barkotlama	X	X
Tedarik	X	-
Sipariş yönetimi	X	-
Elleçleme	X	X

Kaynak: (Güneş ve Esmer, 2016)

Tablo 1.4'e göre, liman merkezli lojistik uygulamalarında sipariş ve tedarik hariç geleneksel lojistik hizmetinin tamamı verilmektedir.

Limanların, lojistik hizmeti verme imkan ve kabiliyeti geliştirilmelidir. Yeni nesil limanlarda ortaya çıkan bu gelişmenin, Türkiye'de, dış ticaret rejimi ile gümrük rejiminde gerekli düzenleme yapılmak suretiyle ticaretin kolaylaştırılması ve yabancı yatırımların teşviki için , lojistik potansiyele ve intermodal ulaşım ağına bağlı bir bölge veya bir şehire münhasır olmak üzere, Serbest Liman uygulamasının pilot olarak hayata geçirilmesinde yarar görülmektedir.

Öte yandan, Dünya’da, modern alt yapıları ve teknolojik gelişmişlikleri ile çok amaçlı hizmet veren Pire ve Barselona gibi benzeri birçok limanda, liman ekonomilerinde önemli bir paya sahip kruvaziyer turizme yönelik hizmetlerde verilmekte ve ülke ekonomilerine önemli ölçüde katkı sağlanmaktadır.

1.5. Kruvaziyer Turizmi ve Lojistik İlişkisi

Lojistik Kavramı ; ‘‘Lojistik mal ve hizmetlerin, tedarik, elleçleme, taşıma, depolama ve dağıtım ile stok kontrolü ve hurdaya ayırma faaliyetlerinin, birbiri arasındaki bilgi transferinide içerecek ve değer yaratacak şekilde, kaynak noktasından başlayarak son kullanıcıya kadar olan ileri ve geri yönlü sistematik akışını ifade etmektedir’’ şeklinde tanımlanmıştır. (Erturgut, 2016)

Kruvaziyer gemi siparişleri, gemilerin bakım ve onarımları, işletmesi, yakıt ve kumanya tedariki, servis sağlayıcılığı, yolcuların ihtiyaçlarının temini (alış veriş, konaklama) ve gemiye nakledilmeleri ile verilen liman hizmetleri bir bütün olarak lojistik ve tedarik zinciri içerisinde yer almaktadır. Kruvaziyer turizmi açısından limanlar, gemilerin yolcularını aldığı ilk, indirdiği son liman olması halinde lojistik hizmeti yönüyle şehir ekonomisine katma değeri daha yüksek fayda sağlamaktadır (Akpınar ve Bitiktaş, 2016).

Kruvaziyer tur operatörleri, yolcuların zevk ve tercih eğilimlerini dikkate alarak destinasyonlarına yeni ürünler ve rotalar eklemektedir. Örneğin, Olimpiyat oyunları ve Noel zamanı seyahatler gibi. Tüm bu seyahat operasyonları da lojistik ve tedarik zinciri kapsamı içerisinde yer almaktadır (Véronneau ve Roy, 2011).

1.6. Kruvaziyer Turizmi Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm endüstrisi içinde yer alan liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişler ile diğer aktiviteleri kapsayan bir turizm çeşididir. Uluslararası literatürde “Cruise” olarak adlandırılan kruvaziyer turizm kavramı; “Esas amacı gemiye binen yolcuların bir yere ulaşımının sağlanması yerine, konaklamasına dayanan ve belirlenmiş bir rota üzerinde gidip gelmek yerine, destinasyonların zaman geçirmek amacıyla ziyaret edilmesine yönelik deniz yolculuğu için bilet satın alınması” olarak tanımlanmaktadır (Wild ve Dearing, 2000).

Bir görüşe göre ; “Kruvaziyer turizminin gemilerle, ilk defa Albert Balin tarafından 1890 yılında başlatıldığı, o dönemde yük ve yolcu gemileri arasında verdiği hizmet bakımından (yolcu-yük) bir ayırım olmadığı, 1914 yılında Birinci Dünya savaşının başlaması ile gemilerin deniz yoluyla yolcu naklinin kesintiye uğradığı, savaş sonrası transatlantik seferlerine yeniden başladığı, 1930 yılında Alman Devletinin teşviki ile sektörün büyük bir gelişme gösterdiği, 1951 yılında Newyork’tan Bermudaya haftalık programlı seferler yapıldığı, 1969 yılında ise modern anlamda kruvaziyer turizminin Queen Elizabeth II yolcu gemisi ile başladığı” ifade edilmektedir (Özmen ve Bahadır, 2018).

Başka bir görüşe göre ise ; 1818’de New York’taki Black Ball Line , Amerika Birleşik Devletleri’nden İngiltere’ye düzenli olarak tarifeli sefer yapan ve yolcularının konforuyla ilgilenen ilk nakliye şirketi, 1830’larda buhar gemileri ile tanındı ve transatlantik yolcu/posta taşımacılığı pazarına hâkim oldu. Daha sonraki yıllarda bu

pazara İngiliz şirketleri, (İngiliz ve Kuzey Amerika Kraliyeti birlikte) hakim oldu ve pazarın adı Cunard Hattı olarak anıldı. 4 Temmuz 1840'da, *Britannia* Cunard adındaki ilk gemisi ile 14 günlük yolculuk sonucunda transatlantik geçişi ile yeni bir endüstri başlamış oldu. 1850 ve 1860'larda yolcular için, yolculuk kalitesinde çarpıcı bir gelişme yaşandı. Gemiler, kargo ve posta hizmetlerinin dışında, yolculara da hizmet vermeye başladı. Elektrik ışıkları, daha fazla güverte ve eğlence alanı gibi lüks hizmetler eklendi. 1867'de Mark Twain, Amerika'dan başlayan ilk seyahatte yolcu oldu ve kitabında altı aylık bu seyahatin maceralarını belgeliyordu. *Innocents Abroad*, İngiliz Tabipler Deniz Dergisi'nin 1880'lerde şifa amaçlı seyahatleri onaylaması ile halkı bu seyahatlere teşvik etti. Transatlantik seyahatinin yanı sıra, eğlenceli gemi yolculukları başlamış oldu. 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde, superliner kavramı geliştirildi ve Almanya bu büyük ve lüks yüzen otellerin geliştirilmesinde pazarın liderliğini yaptı. Bu yeni tasarımda, lüks gemiler yeni aktivitelerle maskelenerek, okyanus yolculuğunun rahatsızlığı en aza indirilmeye çalışıldı. Bu gemilerin tasarımında, hız belirleyici faktör oldu. Büyük umumi odalar için yer yoktu ve yolcuların yemek masalarını paylaşması gerekiyordu. Bu kapsamda; İngiltere ve ABD, Kanada, Güney Afrika, Yeni Zelanda ve Avustralya arasında yolcu ve yük hizmetleri sunan, Dünyanın önde gelen denizcilik hatlarından biri olan Amerikan finans kuruluşu JP Morgan'ın sahip olduğu "Beyaz Yıldız Hattı'nda", Olimpiyat ve Titanic isimli lüks yolcu gemilerini tanıttı. (yüzme havuzlu ve tenis kortlu) Yolcu konforu artık bu gemilerin tasarımında hıza üstün geldi. Bu, daha büyük yolcu gemilerinin yapımının yolunu açtı. Batan Titanic gemisinin 1912'de

yaptığı ilk seferle ‘‘Beyaz yıldız hattı’’ son buldu. Titanic, 10 Nisan 1912’de Southampton’dan yola çıktığında, Dünyanın en lüks gemisi olarak görülmüştü. I. Dünya Savaşı, yeni yolcu gemilerinin inşasını engelledi ve birçok eski gemi askeri nakliye gemisi olarak kullanıldı. 1920’den 1940’a kadar olan yıllar, transatlantik yolcu gemileri için en çekici yıllar olarak kabul edildi. Bu gemiler, halkın gördüğü haber bültenlerinde lüks ortamların tadını çıkaran zengin ünlüleri ağırlayan gemiler olarak algılandı. Avrupa’yı ziyaret etmekle ilgilenen Amerikalı turistler, göçmen yolcuların yerini aldı. Reklamalarda, okyanus yemeklerinin modası, zarif yiyecekler ve gemideki etkinliklerin tanıtımı yapıldı. Kruvaziyer gemileri, II. Dünya Savaşı’nda asker taşıyıcı gemilere dönüştürüldü ve tüm transatlantik yolculukları savaşın sonuna kadar durduruldu. Daha sonra bu gemilerden, mültecilerin Amerika’ya ve Kanada’ya gitmeleri, iş seyahatinde olan turistlerinde Avrupa’ya taşınmasında faydalanıldı. Bu günkü modern kruvaziyer endüstrisinin başlangıcı, 1960’lı yıllara rastlamaktadır. Yolcu gemisi şirketleri, Karayipler’deki tatil gezilerine yoğunlaştı. Gemilerde, lüks eğlence görüntüsü ile seyahatlerde yoğun bir eğlence ortamı yaratmaya odaklanıldı (Holland, 2019; Grace, 2008).

Daha sonraki yıllarda, gemi İnşa sektöründe meydana gelen teknolojik gelişmeler sonucunda; 2014 yılında, Royal Caribbean’a ait Dünyanın ilk ‘‘akıllı gemisi’’ olarak kabul edilen ‘‘The Quantum of the Seas’’ hizmete girdi. İlerleyen zaman içerisinde, boyları büyüyen ve yolcu kapasiteleri artırılmış yeni nesil gemiler kruvaziyer turizmde hizmet vermeye başladı. Kruvaziyer turizm endüstrisi , Dünya’da

hızla bir şekilde büyüme devam etmekte ve gezi-eğlence turizmi olarak popülaritesini giderek artırmaktadır. Kruvaziyer turizmi endüstrisi, son yirmi yılda büyük bir gelişme göstermiş ve yolcu harcamalarını yılda yaklaşık 38 milyar dolar seviyelerine çıkarmıştır (Cruise Market Watch, 2018).

1.7. Kruvaziyer Liman Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Liman; “Gemilerin dalga, akıntı, fırtına ve buz gibi çevresel etkenlere karşı korunduğu, rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği olanakları kapsayan, tekneden kıyıya, kıyıdan tekneye yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp ayrılması veya demirlemeleri, eşyanın karada ve/veya denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve olanakları bulunan, sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır” (Öncü, 2010).

Limanlar, deniz yolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı alt yapıyı oluşturan unsurlardan birisidir. Denizyolu taşımacılığının en önemli bileşeni gemi ve liman unsurlarıdır. Limanlar, verdikleri hizmet türlerine göre aşağıda belirtildiği şekilde sınıflandırılmaktadır.

- Konteyner Limanı,
- Kuru Dökme Yük Limanı,
- Sıvı Yük Limanı,
- Askeri Liman,
- Yat Limanı,
- Balıkçı Limanı,

- Çok Amaçlı (Karma) Liman,
- Kruvaziyer Liman (Özmen ve Bahadır, 2018).

1.8. Kruvaziyer Limanı Kavramı

Deniz yoluyla seyahat eden kişilerin taşındığı kruvaziyer yolcu gemilerinin bağlandığı, barındığı, gemi ve yolcuların ihtiyaç ve hizmetlerinin sağlandığı (yolcu salonu, elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatları) gümrüklü alanın bulunduğu, kruvaziyer gemilerinin yanaşması ve yolcularını indirip bindirmesine müsait deniz yapıları ve tesislerinin yer aldığı limanlardır. Modern bir kruvaziyer limanında; donanımlı bir terminal binası, gümrük hizmetleri ile ekipmanı ve güvenlik unsurlarının bulunması gerekmektedir.

Kruvaziyer limanlar, Deniz Turizmi Yönetmeliğinde A ve B limanlar olarak sınıflandırılmış ve bu limanlarda bulunması gerekli özellikler sayılmıştır. Genel olarak kruvaziyer limanlar Ana, Transit ve Hibrit limanlar olarak sınıflandırılmaktadır. Ana kruvaziyer limanlar, gemi ve yolcularının tüm ihtiyaçlarının karşılandığı, yolcuların ilk defa binip seyahatlerini tamamladıktan sonra gemiden indikleri limanlar olarak tanımlanmaktadır (Özmen ve Bahadır, 2018).

Türkiye’de, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca belgeleli yalnız İstanbul/Salıpazarı Limanı (B Tipi) bulunmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2019).

1.9. Kruvaziyer Turizminde Riskler ve Karar verme

Turizm, genellikle zevk ve eğlence etkinliklerine hitap etmesi nedeni ile turistler açısından risk önemli bir endişe kaynağıdır. Risk algıları, karar verme sürecini doğrudan etkilemektedir.

Büyük ölçüde risk, kriz veya negatif olarak kavramsallaştırılmış terörist saldırı veya doğal afet gibi fiziksel olaylar olarak değerlendirilmektedir. Algılanan risk, turizm destinasyonu seçerken önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Riski minimize etmek için, turistin kullandığı stratejiler arasında daha ayrıntılı bilgi aramaları ile aile ve arkadaş tavsiyeleri, geçmiş deneyime sahip olanlara danışma, seyahat acenteleri ve tur operatörleri aracılığıyla bilgi edinme, kitap, broşürler ve kısa geziler ile benzeri argümanları saymak mümkündür (Holland, 2019).

Ortadoğu ve bölge ülkelerinde meydana gelen siyasi istikrarsızlıklar ile ülkenin iç güvenlik ve siyasi sorunları, Türkiye'nin kruvaziyer turizmini olumsuz yönde etkilemektedir. Hassas bir yapıya sahip sektör, siyasi ve sosyal değişimler nedeni ile meydana gelen olumsuzluklara çok hızlı bir şekilde tepki vermektedir. Kruvaziyer turizmi, tanıtım ve pazarlama yetersizliği ile liman fiyat politikaları dışında, ağırlıklı olarak siyasi istikrarsızlıklar sonucunda ortaya çıkan güvenlik algısı ile terör riskinden etkilenmektedir. Bu durumda, kruvaziyer gemi operatörleri rota değişikliği yapmaktadır.

Kruvaziyer turizmi yolcularının, destinasyon seçimlerini belirleyen kriterlerin başında emniyet, güvenlik ve sağlık gelmektedir.

Bölgesel siyasi istikrarsızlık ve zayıf güvenlik faktörü algısı, Türkiye’de kruvaziyer turizminin gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir.

Stratejik kriz yönetimi uygulamalarında, stratejik bakış açısının kazanılması ile krizin bir süreç altında değerlendirilmesi için öğrenme, esnek bir kültür oluşturma, yönetsel becerilerin kazanılması ile mümkündür.

Turistler, yaşanan olumsuzluklardan etkilenmeleri sonucunda daha güvenli destinasyon seçmekte ve vazgeçilen ülkelerin ekonomileri ise zarar görmektedir.

Stratejik kriz yönetimi, olayların olası ihtimalleri bütüncül bir bakışla uzun vadede değerlendirilmesini sağlayacak ve sektörde yaşanan düşüşü önlemede etken rol oynayacaktır (Akpınar ve Seyhan, 2018).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA SERBEST LİMAN VE KRUVAZİYER TURİZMİ UYGULAMALARININ BOYUTLARI

2.1. Türkiye’de ve Dünya’da Serbest Liman Uygulamaları

Dünya’da önemi giderek artan serbest liman uygulamaları ile ilgili olarak, Türkiye’de serbest liman uygulamasının yapıldığı herhangi bir liman veya bölge/şehir bulunmamaktadır. Bilinen ve Türkiye’de uygulaması olan serbest bölge rejimi, serbest liman uygulamasının dışında ve farklı bir dış ticaret rejimidir.

Türkiye’de, limanların lojistik hizmeti verebilme imkan ve kabiliyetleri geliştirilmeli, dış ticaret rejiminde yapılacak düzenleme ile bir bölge veya bir şehire münhasır olmak üzere, serbest liman uygulamasının hayata geçirilmesinde ülkemiz ekonomisinin güçlenmesi açısından yarar görülmektedir.

Dünya’nın değişik bölgelerinde, tarihi çok eskilere dayanan serbest liman uygulamaları mevcuttur. Bunlara, Doğu Asya’nın önde gelen Honk Kong ve Singapur limanları örnek gösterilebilir.

2.2. Hong Kong Serbest Limanı

Hong Kong Limanı’nın kökeni 1840’lı yıllara uzanmaktadır. Hong Kong Limanı’nda 1960’larda konteynerleşme başlamış, Kwai Chung konteyner limanının açılması ile 1972 yılında konteyner trafiği hızlanmıştır. Hong Kong’un serbest liman politikalarının altında

kalkınmanın yanı sıra, Çin'in Dünya ticaretine girmeyi amaçlayan dışa açılma politikaları da bulunmaktadır (Yang vd., 2019).

Hong Kong, 1997 yılında ademi merkezileşme ile birlikte liman ve denizcilik endüstrisi için bir çalışma başlattı ve birçok araştırmacı bu endüstriye odaklandı. 20. yüzyılda, Hong Kong Limanı'nı etkileyen faktörlerden birinin liman yönetişimi olduğu hususu tespit edildi. Hong Kong'da liman ve denizcilik sektörünün gelişimi 1960'larda başladı ve 1969 yılına gelindiğinde ise Hong Kong limanının yıllık konteyner hacmi yaklaşık 12.000 TEU'ya ulaştı. Bu değer, 1972'de 200.000 TEU'ya çıktı ve daha sonra, liman ve denizcilik endüstrisi ile sanayi hızlı bir büyüme dönemine girdi (Yang vd., 2019).

2.2.1. Serbest Liman Politikalarının Etkileri

Serbest limanlar, ülkenin kendi siyasi sınırları içerisinde bir düzenleme ile oluşturulan özel ekonomik bölgeleridir. Bu bölgelerde, mal ve hizmetlerden alınan ithalat ve gümrük vergileri istisna edilmiştir . 1841 yılında, Hong Kong serbest liman bölgesi oldu. İhraç ve ithal tüm mallar (likör, tütün, karbon yağı ve metil alkol hariç) ithalat vergileri ve gümrük tarifelerinden muaf tutuldu (Yang vd., 2019).

Hong Kong'un önemli bir ana liman (hub port) haline gelmesinin nedenleri arasında, Çin reformunun başlangıcı ve aktarma işlem gören mal miktarının artması olarak değerlendirilmektedir. İkinci gelişme ise, 1950'lerde Amerika Birleşik Devletleri ve Birleşmiş Milletler tarafından anakara Çin'e uygulanan ekonomik

ablukalar ve ambargolar sonucunda, Hong Kong ve anakara Çin arasındaki ticaretin askıya alınması sonucunda Hong Kong, diğer ülkelerle ticaretini geliştirmek zorunda kaldı. Serbest liman avantajları ile bol ve ucuz hammadde elde etmeyi başardı. Konteyner taşımacılığındaki gelişmeler, Hong Kong'un üretim büyümesini teşvik etti. 1970'lerde, Hong Kong'da imalat endüstrisi gelişti ve ihracat arttı. Buna ek olarak, serbest liman politikası Hong Kong için iyi bir atmosfer sundu ve buna balı olarak finans sektörü de gelişti. Para akışındaki denetim serbestliği, Hong Kong'da uluslararası bir finans merkezi yapılanmasına izin verdi. Uluslararası ticaretin gelişimine uygun koşullar, Hong Kong üzerinden yük trafiğini artırarak liman ve denizcilik endüstrisinin büyümesini teşvik etti (Yang vd., 2019).

Çin anakarasının, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne girişi ile gelen bu etkiler gelişimi daha da hızlandırdı. Düşük tarifeler, Çinli üreticilerinin hammadde ithalat maliyetlerini düşürdü. Örneğin, otomobil parçalarında yüzde 10'luk bir tarife indirimi otomobil parçalarının ithalat ve ihracatında artış sağladı ve anakara Çin'de otomobil endüstrisi gelişti. Ayrıca, 130'dan fazla ülke, Çin ürünlerinin kapsamını genişleterek gümrük tarifelerini düşürdü. Böylece, Çin'den ihraç edilen ürünler Hong Kong'da liman konteyner trafiğini artırdı. Üretim ve hacimdeki büyüme oranı 0,6 milyon TEU'dan, 2,9 milyon TEU'ya yükseldi (Yang vd., 2019).

2.2.2 Gümrük Politikalarının Etkileri

Gümrüklü liman bölgesi, bir ülkenin siyasi sınırları içerisinde limanını çevreleyen mal ve hizmetlerin gümrük rejimine tabi tutulduğu, vergi ve tarifelerden bağışık olmayan alanlardır. Gümrüksüz liman bölgesi ise, bir gümrük denetim alanı olmasına karşın iç pazar için gümrüklü liman bölgesini terk etmedikçe, terminal işlevlerine sahip operasyonlar ile lojistik ve endüstriyel faaliyetlerde ithalat vergisi ve gümrük tarifesinin olmadığı özel alanlardır (Yang vd., 2019).

Vergiler, tüketim vergileri ile ithalat ve ihracat tarifelerindeki muafiyet politikaları doğrudan üretimi teşvik etmekte ve dolaylı olarak deniz taşımacılığını artırarak ürün ihracatı ve hammadde ithalatını kolaylaştırmaktadır. Böylece, serbest limanlar multimodal yapıları ile ağ geçidi bağlantı noktaları olarak denizaşırı yükler için besleyici limanlar ve ana (hub) terminaller olmaktadır (Yang vd., 2019).

Anakara Çin’de, ağ geçidi bağlantı noktalarının geliştirilmesi, küçük ve orta ölçekli ihraç mallarının nakliye maliyetlerinin tasarrufuna yönelik olarak, “kalkış limanı için vergi iadesi” politikası, Çin’in Yangshan gümrüklü limanında Haziran 2012 yılında uygulamaya geçirilmiştir. Çin’in, bu ve benzeri uygulamalarından Hong Kong liman ve denizcilik endüstrisinin olumsuz yönde etkilenmesi muhtemeldir (Yang vd., 2019).

Hong Kong’da, liman ve denizcilik endüstrisinin gelişme süreci üç aşamada oldu. Birinci aşama, hızlı büyüme dönemi olan

1970-1990 yıllarında serbest liman politikalarına bağlı olarak, aktarma ticaretine talep nedeni ile mal artışı sağlandı. İkinci dönem, katı büyüme dönemi olan bu dönem 2000-2005 yılları arasında gerçekleşti. Bu dönemde, imalat sanayi hızla büyüdü. Dünya standartlarında bir üretim üssü haline gelen Pearl River Delta bölgesi ihracatını, özellikle ağ geçidi bağlantı noktası olan Hong Kong'a yöneltti ve konteyner hacmi istikrarlı bir şekilde büyüdü. Üçüncü dönem ise, 2006-2015 yılları arası yavaş büyüme dönemine rastlamaktadır (Yang vd., 2019).

Anakara Çin'deki liman altyapısı geliştiğe, gümrük ve vergi iadesi politikaları ile birlikte Hong Kong serbest limanının üstünlüğünü kademeli olarak azalttı ve avantajları ile birlikte anakara Çin limanları yavaş yavaş ortaya çıktı. Sonuç olarak, yerel üretimdeki azalma nedeniyle Hong Kong limanı ve denizcilik endüstrisindeki gelişme durgunlaştı. Çin'in en büyük konteyner limanı olan Şangay, 2012 yılından itibaren Hong Kong limanı konteyner üretimini negatif olarak etkiledi. Bir kuşak bir yol projesi (OBOR- (One Belt One Road) ile Deniz İpek Yolu (MSR-Sea Silk Road) girişimi, Çin'in Güneydoğu Asya, Avrupa ve Afrika ile tam bir ortak işbirliği yapmasını sağladı ve Çin'in konum avantajlarını öne çıkardı (Yang vd., 2019).

2.2.3 Limanı Yönetimi

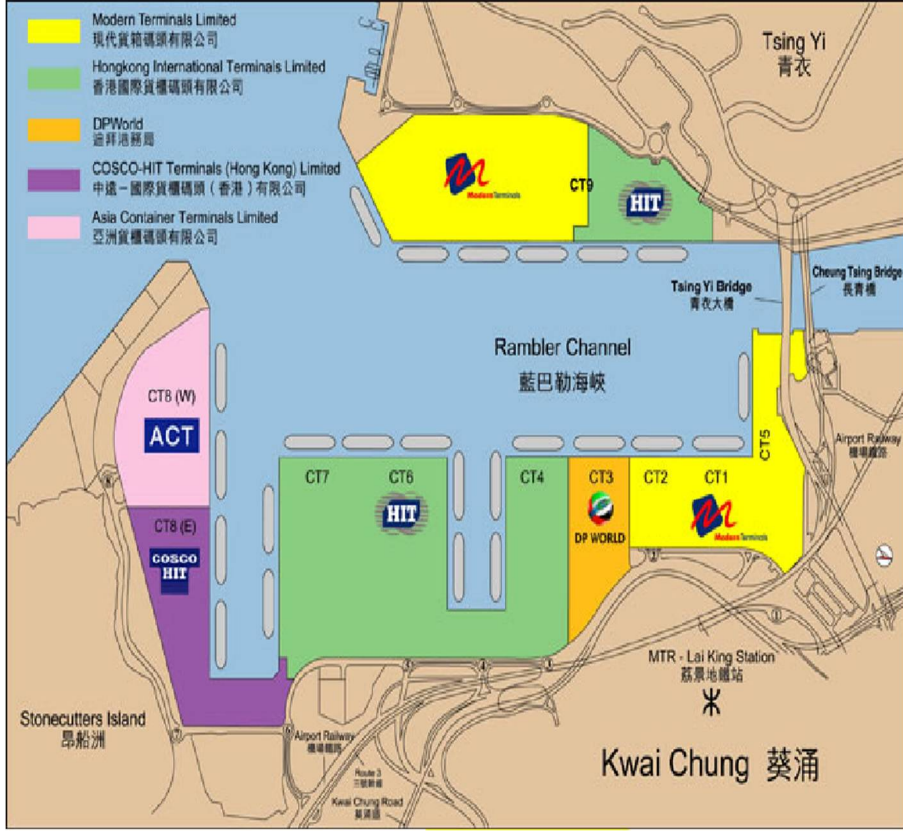
Küresel ekonominin sanayileşmiş ülkelere kayması ve Asya ile var olan ticaret bağlarının gelişmesi sonucunda, bu ülkeler hızlı bir ekonomik gelişme gösterdi. Asya bölgesindeki büyüme ve ekonomik gelişmede, uluslararası ticarete bağlı olarak büyük konteyner limanları önemli rol oynamıştır. Bu gelişmeler çerçevesinde, Hong Kong

serbest limanı 1990'larda bölgesel lojistik merkez üssü durumuna gelişmiştir. Hong Kong hükümet, ticaret modeline bağlı olarak strateji derecesine göre müdahaleci veya bırakınız yapsınlar (laissez-faire) politikasını izledi. Hükümet, bırakınız yapsınlar (laissez-faire) yaklaşımını, liman endüstrisi dahil olmak üzere birçok endüstride kesintisiz olarak izlemektedir. Hükümet, (HKSAR) ekonomiye katılım ve müdahaleyi en aza indirerek serbest ticarete uygun pozisyon benimsemektedir. Söz konusu politikalara bağlı olarak, Hong Kong ekonomisinde yeniden ihracat endüstrisi (r-eksport) gelişmiştir (Song ve Cullinane, 2006).

Hong Kong'un ticareti, Çin ile birlikte önümüzdeki yıllarda büyümeye devam edecektir. Coğrafi konumu, gelişen bankacılık ve finans alanı, know-how, sigorta, telekomünikasyon ve ulaşımda da büyümenin devam etmesi beklenmektedir. Hong Kong'un, Çin anakarası için ağ geçidi olarak hizmet etmesi ekonominin içe ve dışa doğru hareketini kolaylaştırmaktadır (Song ve Cullinane, 2006).

Hong Kong Limanı, Dünyanın en işlek konteyner limanları arasında yer almakta iken, 2018 yılında 19.60 Milyon TEU konteyner elleçleyerek 7.sıraya gerilemiştir. Hong Kong Limanı konteyner elleçleme kapasitesi, 2014 yılından itibaren düşümeye başlamıştır. 2018 yılında 42.01 Milyon Teu konteyner elleçleyen Çin'in Şangay Limanı birinci, 36.60 Milyon TEU konteyner elleçleyen Singapur Limanı ikinci, 27.4 Milyon TEU konteyner elleçleyen yine Çin'in Shenzhen Limanı ise üçüncü sırada yer almıştır. Güney Kore'nin Busan Limanı 21.66 Milyon Teu konteyner elleçleyerek, Hong Kong Limanı'nı geçmiş ve 6.sıraya yükselmiştir (Lauriat, 2019).

Hong Kong Limanı'nda, 400'den fazla konteyner hattı , 80 uluslararası bağlantı ile Dünya çapında 500'den fazla hedefe varan konteyner ulaşım hizmeti bulunmaktadır.



Şekil 2.3. Hong Kong Limanı Kwai Chung Konteyner Terminali

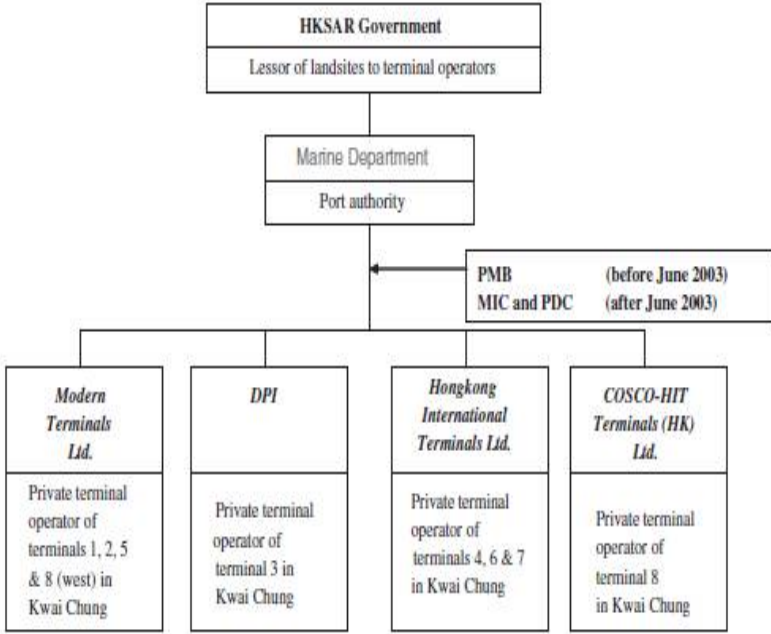
Kaynak: (Fu vd., 2010).

Şekil 2.3.'de görülen Hong Kong Kwai Chung konteyner limanında, dokuz operasyonel konteyner terminali vardır.Yılda, yaklaşık 18 milyon TEU birleşik kapasitesi ve 15.5 su derinliğine sahip liman, 24 rıhtım ile 285 hektarlık araziyi işgal etmektedir (Fu vd., 2010).

Hong Kong Limanı, kamu ve özel sektör modeli ile yönetilmektedir. Bu model, Dünyada az kullanılan bir modeldir. Hong Kong limanı yönetim modelinde limanlar, özel sektör tarafından işletmekte, hükümet ise gerekli altyapı ve stratejik planlama ile limanların geliştirilmesi için özel sektöre destek sağlamaya yoğunlaşmaktadır. Hükümetin rolü, Liman tesislerine en az müdahale ile uzun vadeli stratejik taahhülle sınırlıdır. Hong Kong Lojistik Konseyi (Logistics Development Council), Hong Kong 'un tanıtımı üzerinden denizcilik merkezli endüstrinin gelişimi için faaliyetlerde bulunmaktadır (Song, Cullinane, 2006).

Hong Kong denizcilik departmanı liman tesislerinin planlanmasını yapar ve tüm seyir konularının yanı sıra, güvenlik için tüm sınıfların standartlarını belirler. Gemilerin, yük ve yolcuların hareketini güvenli ve süratli bir şekilde kolaylaştırılmasını, uluslararası ve yerel güvenlik ve deniz çevresine uyumunu, kayıtlı ve lisanslı gemilere ilişkin koruma standartlarının sağlanmasını temin eder. Hong Kong denizcilik sicilini yönetir ve politikalar geliştirir. Uluslararası sözleşmeler doğrultusunda standartları belirler ve mevzuatın uluslararası kurallara uyumunu gözetir. Hong Kong'da, kayıtlı ve lisanslı gemiler için denizcilerin yeterliliğini düzenler. Deniz arama ve kurtarma operasyonlarını koordine eder ve Hong Kong sularında petrol kirliliği ile mücadelede gerekli tedbirleri alır. Gemi trafik merkezinin güvenli ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlar. Pilotaj hizmetlerini düzenler ve izler. Tehlikeli Maddeler Yönetim birimince, insanlar ve çevre için potansiyel tehlikeleri en aza indirmek üzere, güvenli taşıma sağlamak amacıyla gemilerde rastgele

denetimler yapar ve uluslararası gerekliliklere uygunluğu kontrol eder (Song, Cullinane, 2006).



Şekil 2.4. Hong Kong Limanı Yönetim Şeması

Kaynak: (Song, Cullinane, 2006).

Hong Kong limanı yönetim biçimi Şekil 2.4.’de görüldüğü gibidir. Hükümet, limanlarda mülkiyet sahipliğini korumakta ve konteyner terminallerinin inşa edildiği arazi üzerinde idari yapıdaki en yüksek yetkiyi taşımakta ise de işletmeye müdahil olmamaktadır (Song, Cullinane, 2006).

2.2.4 Gümrük Rejimi

Hong Kong’da , 11 Nisan 2003’ten itibaren kargo yük bildirimleri Gümrük ve Liman İdaresine elektronik ortamda (karayolu taşıma modu hariç) yapılmaktadır. İthalat / ihracat beyannameleri gibi diğer ticari benzer belgeleri elektronik ortamda sunan operatörler, kağıt-elektronik dönüşümünü kullanmayı tercih edebilir. Servis sağlayıcıları tarafından verilen hizmetle, zaman ve kaynaklardan tasarruf edilmektedir. Kargo bildirimleri, günün her saatinde ve resmi tatil günlerinde de yapılabilmektedir. Kargo bildirimleri için, hükümet her yıl kullanım kılavuzu yayımlanmaktadır. 2019 yılı kılavuzuna göre ; hükümet, Brio Elektronik Ticaret Limited Şirketi , Global E-Ticaret Hizmetleri Limited Şirketi ve Tradelink Elektronik Ticaret Limited Şirketi ile hizmet sağlayıcılığı sözleşmesi imzalayarak, EMAN servis sistemini oluşturmuştur. Söz konusu hizmetlerden yararlanabilmek için bu servise abone olunması gerekmektedir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

EMAN hizmet kapsamında ; Kargo bildiriminin elektronik olarak kabul edilmesi nihai amaçtır. (hava, demiryolu, okyanus ve nehir taşımacılığı için) EMAN servis sistemi aşağıdaki mesajların elektronik iletimini kapsar.

- a) Onaylı kargo belgesi
- b) Taşıyıcı bilgisi
- c) Açıklama
- d) Manifesto

- e) Hükümet sorgusu
- f) Sorgu cevabı
- g) Gözetim bildirimi ve onayı

Hong Kong Özel İdare Bölgesi limanı (HKSAR) ücretsiz bir limandır. İthalat ve ihracat için herhangi bir gümrük tarifi uygulanmaz. Ayrıca, tarife kotası veya ek ücret yada katma değeri veya genel hizmet vergileri de yoktur. Özel tüketim vergileri yalnızca likör, tütün, hidrokarbon ve metil alkol olmak üzere dört çeşit gümrüğe tabi ürünlere uygulanır.

Genel olarak, Hong Kong'a (HKSAR) hava, kara ve deniz yoluyla ithal ve ihraç edilen tüm kargolar, özellikle belgelerin incelenmesiyle yapılan gümrük kontrolüne tabidir. Gerekirse malların fiziki muayenesi, örnek seçimli de yapılabilmektedir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.5. Gümrük ve Özel Tüketim Dairesi

Gümrük ve Özel Tüketim Departmanı hava, kara ve deniz yoluyla ithal ve ihraç edilen kargoların incelenmesi uçak, gemi ve taşıtların aranması yoluyla yasaklı eşyalara yönelik lisans kontrollerinden ve Hong Kong Özel İdari Bölgesi'nin (HKSAR) kaçakçılığa karşı korunmasından sorumludur (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.6 . Gümrük Belgeleri

Gümrük işlemlerini kolaylaştırmak için gerekli belgeler ; İthalat / ihracat lisansı veya izni, gözetim bildirimi, konşimento, havayolu faturası, fatura, paketlenme listesi ve benzeri diğer destekleyici uluslararası belgelerdir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.7. Kargo Muayene

Gümrük ve Özel Tüketim Departmanı, Hong Kong Özel İdari Bölgesi'nin (HKSAR) ticaret bütünlüğünün korunmasına ek olarak, meşru ticaret ve sanayinin korunmasına ve kolaylaştırılmasına büyük önem vermektedir. Kontrol noktalarında, gümrük müdahalesinin asgari düzeyde tutulmasını sağlamak için, kargo denetiminde risk yöntemini uygulamaktadır. Yükün boşaltılmasını hızlandırmak için, ön kargo bilgilerinin nakliyatçılar tarafından sunulmasını kolaylaştırmak üzere, birkaç elektronik yük temizleme sistemi vardır (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.8. Hava Gümrük Bildirimi

Hava kargolarının gümrük işlemlerinde güvenliği artıran, bir hava kargo gümrükleme sistemi bulunmaktadır. Bu sistem, HKSAR güvenliğinden ödün vermeden, meşru ticarete hızlı bir gümrükleme hizmeti sunulmasını sağlar (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.9. Kara Gümrük Bildirimi

Karayolu sınır kontrol noktalarında, karayolu ile ithal edilen veya ihraç edilen kargolar için karayolu kargo sistemi kullanılmakta ve nakliyatçıların veya yetkili acentelerin elektronik araçlarla önceden kargo bilgilerini göndermeleri sağlanmaktadır. Bu arada, sınır ötesi kamyon şoförleri de kesintisiz gümrükleme hizmetinden yararlanmaktadır. Araçların, varışta tam otomatik gümrükleme tesislerinde incelenip incelenmeyecekleri hususu kendilerine elektronik ortamda bildirilmektedir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.10. Deniz Gümrük Bildirimi

Okyanus ve Nehir ticaret gemileri tarafından taşınan konteynerli kargolar için, kargo nakliye acentelerine, konteyner terminal operatörlerine, mal sahiplerine, kargo sahiplerine ve kargo taşıma sorumlularına bilinmesi gerekli duyurular elektronik olarak gönderilmektedir.

Konvansiyonel kağıt kullanımı yönteminin yanı sıra, gönderilerin varışından önce taşıyıcıların kargo manifestolarını elektronik sistem (EMAN) üzerinden bildirmeleri teşvik edilmektedir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.11. İthalat ve İhracat, Gümrükleme

Tablo 2.5. Hong Kong Gümrük Rejimi ve Vergi Uygulamaları

A.1	Hong Kong Özel İdari Bölgesi'nde (HKSAR) ithalatta hangi kalemler vergilendirilmekte ve hangi kalemler ihracat vergisine tabidir?
A.1	Genel olarak, HKSAR'a yapılan ithalat aşağıdakiler dışında vergisizdir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yönetilen bir ilk kayıt vergisine tabi olan, karayolu motorlu taşıtları; İthal edilip edilmediklerine veya yerel olarak üretilip üretilmediklerine bakılmaksızın vergiye tabidir. Tüketim vergisine tabi olan dört tür emtia ürünü vardır. Bu ürünler likörler, tütün, hidrokarbon ve metil alkoldür. Diğer mal ve hizmetlerde gümrük ve tüketim vergisi yoktur.
B.2	Evcil köpeğimi, kedimi veya canlı bir hayvanımı HKSAR'a nasıl getirebilirim?
B.2	HKSAR'da canlı hayvan ithalatı Tarım, Balıkçılık ve Koruma Dairesi tarafından kontrol altında tutulmaktadır .
C.3	Kişisel bagaj ile HKSAR'a getirilen (ithalat) veya çıkarılan (ihracat) mallar için gereklilikler nelerdir?
C.3	İthalat ve İhracat (Tescil) Yönetmeliğinin 3 (f) sayılı, Bölüm 60 E'ye göre Hong Kong kanunlarında öngörüldüğü üzere, kişisel bagajlar ithalatı veya ihracat beyannamesinden muaf tutulur.

Kaynak: (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

Tablo 2.5.'de belirtildiği üzere, Hong Kong'da mal ve hizmet ticareti serbest rejime tabi olup, ithalat ve tüketim vergisine tabi dört tür ürün vardır. Bu ürünler likörler, tütün, hidrokarbon yağı ve metil alkoldür.

2.2.12. Gümrüklü Mallar

Alkol ve benzeri mallar , alkol çeşidi ve yüzdesine göre üç farklı kategori temelinde değerlendirilir. Tütün, hidrokarbon ve metil alkol için, birim miktar başına belirli oranlarda vergi ve harç uygulanmaktadır (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.)

2.2.13. ATA Karneleri, İhlaller Beyanname Gereklilikleri

Para ve Kıymetli Evrak Yönetmeliği, Bölüm 629, Hong Kong Kanunları Çapraz Sınır Hareketi Yönetmeliği gereği, para bildirimleri elektronik beyanname yoluyla Gümrük ve Vergi Dairesine yapılmalıdır. Para ve hamiline kıymetli evrak sınır ötesi bir taşımacılıkta ithalat veya ihracat için bildirim sistemine girilmelidir. 120.000 Honk Kong Dolarından fazla toplam değere sahip, para ve para hükmünde olan kıymetli evrak, kargo olarak ifade edilmektedir. Tüm gümrük kanunu ihlalleri cezai kovuşturmaya tabidir. Azami ceza miktarı, 500.000 HKD para cezası ve iki yıl hapis cezasını gerektirmektedir. ATA Karnesi kapsamındaki mallar, ilgili mevzuatta belirtilmedikçe lisanstan muaf tutulamaz. ithalat ve ihracat lisansları veya kota vizeleri gibi ilgili belgeler, ithalat veya ihracattan önce alınması gerekmektedir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.)

2.2.14. Gümrüklerde Tek Pencere Sistemi

Hong Kong'un bir ticaret ve lojistik merkezi olarak rekabet gücünü korumak amacıyla, Hong Kong Özel İdari Bölgesi Hükümeti, (HKSAR) ticaret topluluğu için tek elden bir elektronik platform sağlamak üzere, Ticaret Tek Penceresi (TSW) sistemi geliştirme girişimini sürdürmektedir. Ticaret ve Ekonomik Kalkınma Bürosu tüm cephelerde, TSW'yi işleten Gümrük ve İhtisas Dairesi ve diğer ilgili Devlet Ajansları ile birlikte çalışmaktadır (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.)

2.2.15. Tek pencere sistemi üç aşamada uygulanacaktır.

Tablo 2.6. Hong Kong Tek Pencere Sistemi Periyodu (TSW)

Faz 1	Ticaret belgelerinin girilmesi için gönüllü bir e-seçenek sunulmaktadır.
Faz 2	En erken 2022'den itibaren uygulanması hedeflenmektedir. TSW aracılığıyla belirlenmiş ticari belgelerin (aşama 1 kapsamındakiler dahil) sunulmasını zorunlu kılar.
Faz 3.	En erken 2023'ten itibaren uygulanması hedeflenmektedir. Birleşik gelişmiş kargo bilgileri ve sevkiyat öncesi kargo raporunu sunar ve TSW aracılığıyla ithalat ve ihracat beyannamesi ile birlikte teslim edilmesini zorunlu kılar.

Kaynak: (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.)

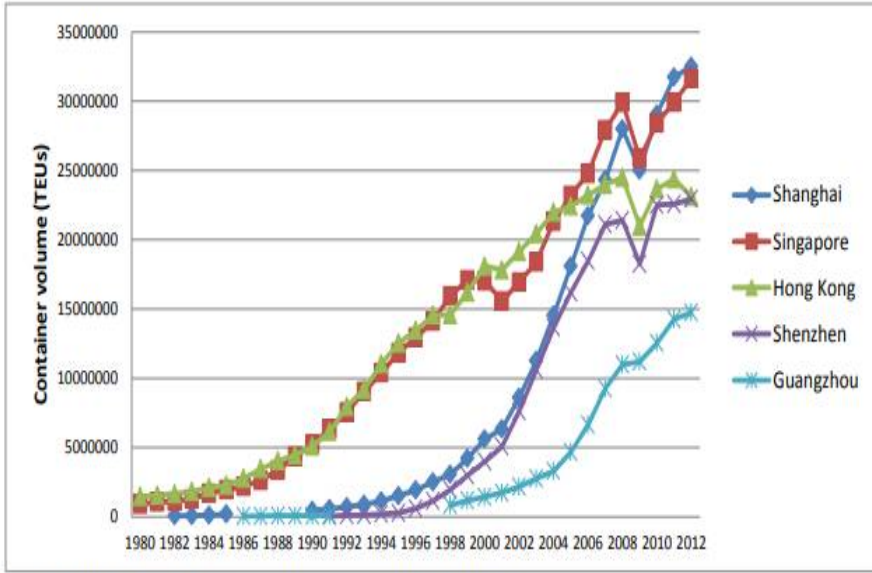
Tablo 2.6.'ya göre, TSW'nin kullanımı ; TSW aracılığıyla ticaret belgelerini girmek için öncelikle, bir TSW kullanıcısı olarak

kayıt olmak suretiyle çevrimiçi hizmetlere abone olunması gerekmektedir. Aboneliğin doğrulanması ve onaylanmasından sonra, ticari belgelerin çevrimiçi gönderimi yapılabilecektir. İşlemlerin durumu ve uygulamaların sonuçları kontrol edebilebilecek, elektronik lisanslar/izinler alınabilecek ve TSW aracılığıyla geçerlilikleri doğrulanabilecektir (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

2.2.16. E-Deniz Gümrükleme

E-Deniz Gümrükleme Şeması (bundan sonra E-SCC şeması olarak anılacak), yönlendirme ajansları ve lojistik şirketlerinin, önceden deniz kargo bildirimlerini elektronik olarak sunmaları için yapılan proje, sistemin altyapısından birini oluşturmaktadır (Hong Kong Customs and Excise Department, t.y.).

Hong Kong Limanı ve bölgesindeki rakip limanların 1980-2012 yılları arasındaki konteyner üretimi Grafik 2.1.'de gösterilmiştir.



Source: own data collection based on Containerisation International database

Şekil 2.5. 1980-2012 Yılları Arasında, Çin Limanları ile Hong ve Singapur Limanlarının Konteyner Büyüme Oranları

Kaynak: (Merk ve Li, 2013).

Geniş bir ihracat bölgesi olarak Pearl River Deltası, aynı zamanda ithalatta da egemen olmaya devam etmektedir. Hong Kong'un Pearl Nehri'ne açılan bir kapı olmasına rağmen, delta bölgesindeki diğer Çin limanları ihracat için daha fazla kullanılmaktadır. Bu nedenle, Hong Kong limanı konteyner üretimi kademeli olarak düşmekte ve Singapur Limanı ise kademeli olarak artmaktadır. Çin'in, bazı liman ve kıyı bölgelerinde uygulamaya başlanan serbet kıyı ticareti ve liman vergi iadesi uygulamalarının, bu düşüşte etken unsur olduğu değerlendirilmektedir.(Bkz.Şekil 2.5)

2.3. Singapur Serbest Limanı

Avrupalılar, Singapura'ya yerleşmeden önce bugünkü Singapur Limanı bir Malay balıkçı köyüydü. 1819'da Stamford Raffles, İngiliz Doğu Hindistan şirketi'ni uluslararası baharat yolunda Singapur Limanı'nı ticaret merkezi oluşturmaya yönlendirdi. Şirket kurulduğunda orada sadece birkaç Çinli, Malaylı ve bazı yerli insanlar yaşıyordu. Yerel yönetim şefi, şirketin araziyi satın almasına izin verdi. Singapur Limanı, Güneydoğu Asya'daki sömürge (İngiliz) ülkesi limanlarından biri iken, şimdi Dünya'nın dördüncü en işlek serbest limanlarından birisi durumundadır. Singapur'un büyümesi hiçbir doğal kaynağa bağlı olmaksızın tamamen dış ticarete dayalı olarak gelişmiştir (Ken, 1978).

Singapur Limanı'nı, 1990'a kadar Keppel Wharves, Jurong Limanı, Sembawang Wharves, Tanjong Pagar Konteyner Terminali ve Pasir Panjang Wharves dahil beş deniz yolu şirketi iletti. Singapur Limanı'nın endüstriyel gelişmelere ve pazar talebine cevap vermesini sağlamak üzere Singapur Liman Otoritesi (PSA), Ekim 1997'de şirketleşti ve PSA Corporation olarak tanındı (Chee, 2005).

Singapur'un büyük bir küresel denizcilik merkezi olarak başarısı, ulusal kararlılığı ile özenli bir planlamaya bağlı olarak ortaya çıkmıştır. 1969'da, Singapur'un Tanjong Pagar'daki ilk konteyner terminalini kurma kararı Singapur'u, küçük bir limandan Dünya ligine doğru itti. Singapur, Dünya çapında 120 ülkede 600'den fazla limana bağlantı sağlayan, Dünya'nın en işlek ve en çok bağlantısı olan konteyner limanına sahip bir ülke oldu. Singapur'a, yılda 130.000'den fazla gemi gelmektedir. Singapur'un coğrafi konumu önemli ticaret

hatlarının kavşagında olsa da, küresel bir merkez limanı olarak öne çıkması tesadüfi değildir. Stratejik vizyonu, liderlik ve cesur kararlar verilmesi, Singapur'un geleceğe hazır olmasını sağlamaktadır (Li, 2018).

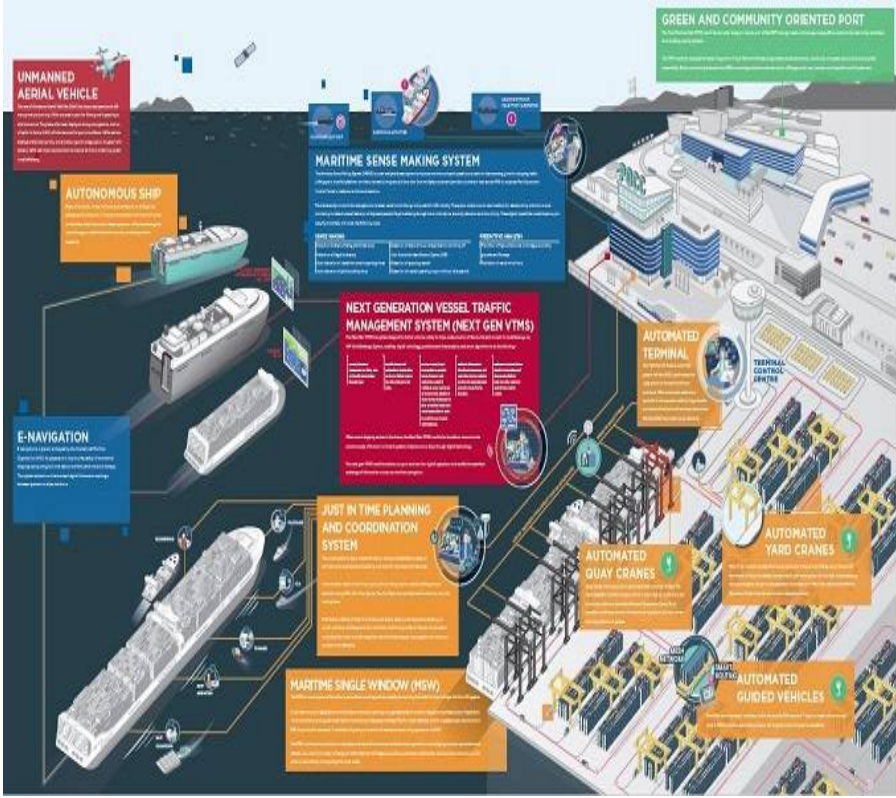
Singapur Limanı stratejik vizyonu, üç ana başlığı içermektedir. Bağlanabilirlik, Kapasite ve Rekabet Gücü sağlamaktır. Bağlantı, besleyici ve derin deniz bağlantılarının sıklığının ve aralığının bir ölçüsüdür. Bağlantı, göndericiler için anahtardır. Singapur, bölgedeki birincil aktarma merkezi olarak yüksek düzeyde bağlantı sunar. Singapur, Asya'dan Avrupa'ya ana nakliye rotasını düzenleyen kilit nakliye hatları ve ittifakları birleştirerek, bölgedeki daha küçük limanlara güçlü bir besleyici ağ kurmuştur. Uzun vadeli stratejik liman planlaması limanın, önemli nakliye hatlarının ve ittifak ortaklarının büyük hacimli bloklardaki taleplerini karşılamak için yeterli kapasite sağlamaktadır. Bu, gemileri limanda tutabilmek ve kargo işlemlerini verimli bir şekilde yürütebilmek anlamına gelmektedir. Denizyolu hatları, uzun vadeli büyüme planlarını uygulayabilmek için limanlarla ortak olmayı tercih etmektedir. Singapur Limanı'nın sunduğu değer, transit sürelerini kısaltan ve gemilerin yukarı akıştaki gecikmelerini telafi etmelerini sağlayan bir “alıcı liman” konumundadır. Etkili servisi optimum şekilde sunmak, nakliye hatlarının maliyetlerini düşürmesine yardımcı olmaktadır. Bu amaçla Singapur, verimlilik kazanımlarını elde etmek ve rekabet edebilirliğini arttırmak için sürekli olarak teknolojiye ve yeniliğe yatırım yapmaktadır (Li, 2018).

2004 yılında, Pasir Panjang terminalinin genişletilmesi kararı ile konteyner üretimindeki büyümeyi sağlamak için, gerekli kapasiteyi yarattı. Bununla Singapur, Dünya'nın önde gelen aktarma limanı konumunu korumayı başardı. Ayrıca, Singapur'un her ikisi de Pasir Panjang terminalinde rıhtım işletmek için PSA ile ortak girişim anlaşmaları bulunan, Çin'in Cosco ve Fransa'lı CMA CGM gibi küresel nakliye hatları ile mutabakat sağlandı.PSA. Pasir Panjang terminalinde, bireysel olarak yönetilen sıradan raylı vinç platformlarının yerine tek bir vinç operatörünün beş vincin çalışmasını uzaktan izlemesi ve kontrol etmesini sağlayan yeni bir sistem sundu (Li, 2018).

Dijital devrim : PSA, liman dahil tüm küresel denizcilik endüstrisini dönüştürmek için dijital gelişmelere hazırlanmaktadır. PSA, üretkenliği artırmak ve liman operasyonlarını iyileştirmek için teknolojiye bir çarpan olarak yatırım yapmaktadır. Teknolojinin desteğiyle, ekipman dağıtımının gelişmiş bir şekilde planlanması ve optimizasyonu, konteynerlerin gemiden iskeleye, sonrada kamyon ve terminale sorunsuz bir şekilde aktarılmasını kolaylaştıracaktır. Otomasyon, PSA'nın rekabet gücünü artıracak, örneğin ana taşıyıcı sürücüler yerine otomatik güdümlü araçlar, yeni Tuas terminalindeki limanda konteynerlerin doldurulmasını sağlayacaktır. Yine, Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi (MPA), kontrollü ortamlarda yeni teknolojilerle denemelerin gözlemlenebileceği yaklaşımı benimseyen, dijitalleşme girişimleriyle proaktif olarak deneyler yapmaktadır. PSA ve MPA ayrıca Tuas'ta, gelecekteki büyük çaplı konuşlandırmaya yönelik olarak, yeni

teknolojilerin test edilmesini kolaylaştırmak için canlı laboratuvarlar kurmuştur. Bu girişimler, liman geliştirmedeki yetkinliklerin artırılmasına yardımcı olacaktır (Li, 2018).

SAFER Projesi: Singapur'un gemi trafiği büyüdükçe seyir güvenliğini sağlama gereği göz önüne alındığında, deniz ve liman operasyonlarını iyileştirmek için yeni analitik tabanlı teknolojiler geliştirmek ve test etmek üzere SAFER projesi hazırlandı. Bu konuda, MPA ve IBM Research arasında işbirliği yapıldı. Denizcilik sektörünün ötesinde liman, diğer sektrleride desteklemektedir. Önde gelen bir aktarma merkezi ve iyi bir bağlantı noktası konumundaki Singapur; Lojistik, imalat ve toptan ticaret sektörlerinin büyümesini desteklemektedir. Ana liman olarak Singapur, stn deniz bağlantısı, hammadde ithalatı ve üretilen ürünleri ihraç etme kolaylığına ve satın alınabilirliğine katkıda bulunmak suretiyle imalat sektörünü de desteklemektedir. Limanın sağladığı bağlantı erişimi, toptan ticaret ve lojistik şirketlerinin Singapur için alacakları kararlarda kritik bir öneme sahiptir. Bunun, küresel denizcilik ve lojistik oyuncularının Singapur'a bölgesel operasyonlarında temel oluşturduğu düşünülmektedir. Denizcilik, Singapur'un GSYİH'ya yüzde 7'lik katkısı ile aslan payını oluşurmaktadır. 170.000'den fazla insan istihdam edilmekte olan liman, özellikle yerel halk için iyi bir iş kaynağı durumundadır (Li, 2018).



Şekil 2.6. Teknolojik Gelişmelere Uygun Şekilde Yatırımı Planlanan, Tam Otomasyon Singapur Limanı

Kaynak: (Li, 2018).

Şekil 2.6.'da, Yatırımı planlanmış tam otomasyon Singapur Limanı'nda, gemilerin yanaştırılması, yükleme ve boşaltma ve benzeri diğer tüm hizmetlerin otomatik bir sistem (E-Navigasyon ve benzeri) üzerinden verilmesi planlanmıştır.

2.3.1. Singapur Limanı Gümrük Rejimi

Malların Singapur üzerinden nakliyesi, Gümrük Kanunu ile İthalat ve İhracat Yönetmeliği, Stratejik Mallar (Kontrol) Kanunu ve yetkili makamlarca uygulanan diğer yasalar uyarınca düzenlenir.

Yasaklı mallar dışındaki tüm malların nakliyesi, mal ve hizmet vergisine tabi değildir. Malların nakliyesinden önce, “gümrük nakliye izni” almak için bir aktarma ajansı gerekmektedir. Aktarma ajansı, malların Singapur üzerinden aktarılması için düzenleme yapan bir nakliye şirketi veya gemi taşıyıcısı /ortağı veya nakliye acentesidir (Singapore Customs, t.y.).

Tablo 2.7. Singapur Limanı’na, 2014-2018 Yılları Arasında Gelen Gemilerin Tonajı ve Elleçlenen Konteyner/Kargo Miktarı

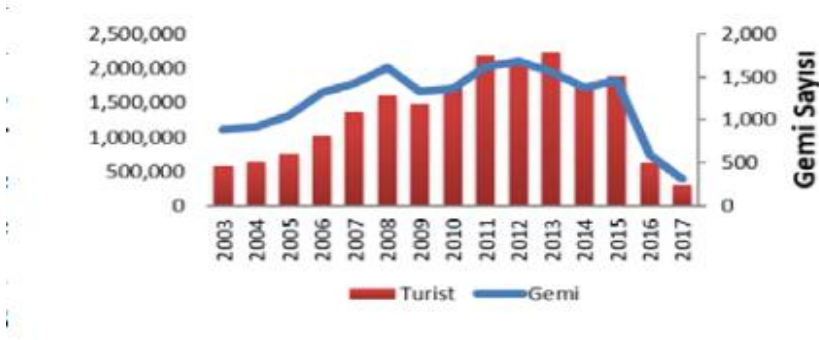
<u>Singapur'un Deniz Performansı 2014'ten 2018'e</u>					
Yıl	Gemi Varış Tonajı (milyar GT)	Konteyner Üretimi (milyon TEU)	Kargo Çıkış Hacmi (milyon ton)	Bunker Satış Hacmi (milyon ton)	Singapur Gemi Kayıt Belgesi (milyon GT) altında tonaj
2014	2.37	33.9	581,3	42.4	82.2
2015	2.50	30,9	575,8	45.2	86.3
2016	2.66	30,9	593,3	48,6	88.0
2017	2.80	33.7	627,7	50,6	88.8
2018	2.79	36.6	630,0	49,8	90.9

Kaynak: (Maritime and Port Authority of Singapore, 2019).

Tablo 2.7.'ye göre, Singapur Limanı'nda elleçlenen konteyner miktarı 33.7 Milyon TEU iken, 2018 yılında 36.6 Milyon TEU'ya çıkmıştır. Konteyner hacmi 2018 yılında, 2017 yılına göre 8.7 oranında büyümüştür (Maritime and Port Authority of Singapore, 2019)

2.4. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Mevcut Durum

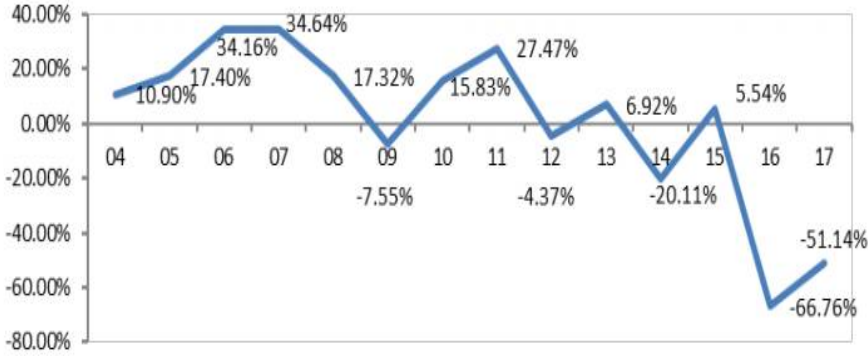
Türkiye Limanlarına, 2003-2017 yılları arasında gelen kruvaziyer gemisi ve yolcu sayıları şekil 2.7’ de gösterilmiştir.



Şekil 2.7. 2003-2017 Yılları Arasında, Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları

Kaynak : (Akgül, 2018)

Şekil 2.7.’ye göre, 2003 yılından itibaren Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı, 2015 yılına kadar sürekli artış göstermiştir. 2016 yılından itibaren de sert bir düşüş yaşamıştır. 2009 yılında yaşanan düşüş nedenleri arasında gelişmiş ülkelerde yaşanan küresel finansal krizin etkisi, diğer yıllardaki düşüş nedeni ise, Bölge ülkelerinde ve Türkiye sınırları içerisinde yaşanan terör olayları nedeni oluşan olumsuz güvenlik algısı olarak değerlendirilebilir. (Akgül, 2018)



Grafik 2.1. 2003-2017 Yılları Arasında, Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayılarının Bir Önceki Yıla Göre Değişim Yüzdesi

Kaynak: (Akgül, 2018).

Grafik 2.1.'e göre, Türkiye limanlarını ziyaret eden kruvaziyer gemisi ve turist sayısı 2009 yılında sert bir şekilde düşmüş, 2010 yılından itibaren yükselmiş ise de 2015 yılından sonra meydana gelen düşüş artarak devam etmiştir. Türkiye'de kruvaziyer turizmi, son yıllarda bölgesel olarak yaşanan siyasi ve ekonomik krizlerden etkilenmiştir (Akgül, 2018).

1.5 milyon kruvaziyer yolcusuna hizmet verecek olan, Türkiye'nin tek ana limanı Galataport İstanbul, Hamburg'ta yapılan Seatrade Cruise Europe 2019 Fuarı'nda gündeme damgasını vurdu. Dünyanın, önde gelen kruvaziyer limanları arasında örnek gösterilen Galataport İstanbul, fuarda kruvaziyer devleri ile 2020'nin Mart ayında açılacak projenin sektöre getirdiği yenilikleri paylaştı. Fuarla ilgili değerlendirmelerde bulunan, Galataport İstanbul Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş. temsilcisi, Galataport İstanbul'un devreye girmesi ile gerek Dünyadaki kruvaziyer sektöründe, gerekse

İstanbul'un kruvaziyer turizminde yeni bir dönemin başlayacağını söyledi.Sektörün, Dünyada ve Avrupa'da en önemli platformlarından biri olan Seatrade Cruise fuarlarında gemi firmaları ile sektör temsilcileri bir araya gelerek, gelecek yılların planlaması yapılmaktadır. Galataport İstanbul Limanı'na 2020 yılında 65, 2021 yılında ise 146 gemi seferi beklenmektedir. Aralarında Dünyanın en büyük 2 gemi firması olan Carnival Corporation ve Royal Caribbean Cruises'ın yanı sıra; Celebrity Cruises, Azamara, Viking Cruises'in de bulunduğu operatörlerin bir çoğu Galataport İstanbul'u ana liman olarak kullanacak (Turizm Ajansı, 2019).

Türkiye'de, kruvaziyer turizmi ile ilgili olarak yeni bir gelişme; Thomas Cook hisselerinin yüzde 8'ini alarak adından söz ettiren Anex Tour kruvaziyer gemisi satın aldı.Anex Tour, Saga PLC'ye ait "Saga Sapphire" isimli kruvaziyer gemisini satın almak için anlaşma imzaladı. Böylelikle, tur operatörlüğü, hava yolu şirketi ve konaklama sektörlerinde faaliyet gösteren Anex Turizm Grubu, kruvaziyer operatörlüğüne de adım atmış oldu. Saga Sapphire'in, 2020 ortalarında Anex Tour'a teslim edileceği ve ilk seferini ana liman olarak belirlenen Antalya'dan yapacağı ve bunun ayrıca, Doğu Akdeniz kruvaziyer rotasında Antalya'nın ilk ana limanı olacağı belirtildi. Saga Sapphire gemisinin 382 kabin, 12 güverte, restoran, havuz, spa, alışveriş merkezi ve birçok eğlence seçeneği ile yaklaşık 800 yolcuya hizmet verdiği, geminin 200 metre uzunluğunda ve 37 bin groston olduğu belirtildi (Turizm Güncel, 2019).

2.5. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Tarihsel Gelişimi

Kapitülasyonların ekonomide yarattığı olumsuz etkiler, kendisini deniz ulaşımı ve ticaretinde de göstermiştir. Birinci Dünya savaşıdan sonra Türk Denizciliğinde, zayıf bir donanma ve ticaret filosu kalmıştı. Bu nedenle, Kabotaj ve denizaşırı ticareti yabancılar tarafından yapılmaktaydı (Kopar, 2016).

Tablo 2.8. Türkiye Cumhuriyeti’nin Kuruluş Yıllarında Deniz Ticaret Filosunun Durumu

Kuruluş (Şirketler)	Gemi Sayısı	Toplam Grostonaj
Türkiye Seyri Sefain	32	23370
Şirket-i Hayriye	27	4215
Haliç Şirketi	16	1397
Diğer Kişiler ve Şirketler	24	15201
Limandaki Küçük	17	2150
İstimbot ve Römorkörler	60	600
Motorlu Deniz Araçları	95	1152
Toplam	271	48085

Kaynak: (Kopar, 2016).

Tablo 2.8.’e göre; Deniz Ticaret Filosundan, Cumhuriyet dönemine değişik cinslerde toplam grostonu 48085 olmak üzere, 271 gemi devretmiştir.

1923 yılında denizci yetiştiren okul, özel sermayeli bir eğitim kurumuydu. Devlet, kalifiye denizciler yetiştirmek üzere, Yüksek Deniz Ticareti Mektebini kurdu ve filo 15 yıl içerisinde sekiz kat arttı.

Türkiye’de, kruvaziyer turizminin tarihsel sürecinin 2.Dünya savaşıdan sonra Ege isimli ilk yolcu gemisi ile başladığı söylenebilir. Daha sonra, ABD’den satın alınan ve Adana, Tarsus, Ankara,

İstanbul, Ordu, Trabzon ve Giresun adı verilen gemilerle kruvaziyer yolcu taşımacılığı sürdürülmüştür. Bu süreç, Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) uhdesinde bulunan yolcu gemileri satıncaya kadar devam etmiştir (Sezer, 2014).

Günümüzde, gemi inşa sektöründeki teknolojik gelişmelerle birlikte özel sektöre ait 37 tersanede, ileri teknoloji ürünü askeri-sivil, çok amaçlı ticari ve özel gemiler inşa edilerek yurt içinde ve yurt dışında pazarlanmaktadır (Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, t.y.).

Türk Deniz Ticaret Filosu, Dünya deniz ticaret filusunda en fazla filoya sahip 30 ülke (Ocak 2019) arasında, ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri ile birlikte 15. sırada yer almaktadır. (1000 GT ve üzeri gemiler) Bu sıralamada Yunanistan birinci, Çin ikinci, Japonya ise üçüncüdür.

Halen, Kabotaj veya uluslararası seferde yolcu taşımacılığı yapan Türk kruvaziyer gemisi bulunmamaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2019).

Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre; Türkiye'ye, 2018 yılında 39146171 yabancı turist gelmiştir. Milliyetlerine göre, birinci sırada Rus vatandaşlarının bulunduğu turistlerin yüzde 34.02'si İstanbul'a, yüzde 31.50'si Antalya'ya, yüzde 9.71'i ise Edirne'ye gelmiştir. Gelen turistin yüzde 76'sı hava yolunu, yüzde 21'i kara yolunu, yüzde 2.96'sı Deniz yolunu, yüzde 0.004'ü ise tren yolunu kullanmıştır. 2017 yılına göre, 2018 yılında gelen turist sayısı yüzde 21.84 artmıştır. 2018 yılı turizm gelirleri 29.5 milyar dolar seviyesine

ulaşmıştır. Kişi başına ortalama harcama ise 647 dolar olarak gerekleşmıştir. (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

Türkiye'nin deniz turizmi geliri, turizm gelirlerinin yaklaşık yüzde 20'sini oluşturmaktadır. 2002 yılında 1.9 milyar dolar olan deniz turizmi geliri, 2014 yılında 6.8 milyar dolara ulaşmış, ancak 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global kriz sebebiyle 2017 yılında 3.2 milyar dolar gerilemiş, 2018 yılı itibariyle de bu rakam, 5.9 milyar dolara ulaşmış bulunmaktadır.(Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

2018 yılında, Türkiye'ye gelen toplam kruvaziyer gemi sayısı 247, yolcu sayısı ise 213771'dir. 2003-2018 yılları arasındaki gemi ve yolcu trafiğindeki büyük düşüş 2018 yılında meydana gelmiştir.

2019 yılında; Bazı kruvaziyer tur operatörleri programlarına özellikle İstanbul ve İzmir'i dahil etmiş bulunmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2019).

Deniz turizminin, gelişimi ve sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından kalkınma planlarında yer alması büyük önem arz etmektedir. “Kalkınma planı bir ülkede geçerli ekonomik, sosyal ve siyasal değer yargıları ışığında, belirli bir dönemde toplumun ulaşmak istediği sosyo-ekonomik amaçlara ve sayısal olarak belirlenmiş hedeflere en uygun bir biçimde varmak için, kaynakların belirli organlar tarafından yönetilmesidir” (Kan ve Kuleyin, 2016).

Deniz turizmi ismen zikredilmemiş olsada, ilk defa birinci beş yıllık kalkınma planına (1963-1967), turizm için küçük iskeleler

yapılmasına yönelik yatırım yapmak üzere bütçeden ödenek ayrılmasının planlanması ile girmiştir.

İkinci beş yıllık kalkınma planında (1968-1972); Deniz turizmi ile ilgili bir husus yer almamıştır.

Üçüncü beş yıllık kalkınma planında (1973-1977); Öncelikli bölgelerde alt yapı yatırımları (su, elektrik ve kanalizasyon tesisleri gibi) ile yat yanaşma yerlerinin yapımına önem verilmesi hedeflenmiştir.

Dördüncü beş yıllık kalkınma planında (1979-1983); Deniz, göl ve nehir gibi kıyıların toplum yararına kullanılmasına yönelik düzenlemeler ile plana dahil edilmiştir.

Beşinci beş yıllık kalkınma planında (1985 – 1989); Turizm merkezlerinin geliştirilmesine yönelik olarak yat turizmi, termal turizmi ve kış turizmi için altyapı ve üst yapıların geliştirilmesine önem verilmesi benimsenmiş, örneğin Güney Antalya Projesi gibi benzeri altyapı projeleri uygulanmıştır.

Altıncı beş yıllık kalkınma Planında (1990–1994); Kıyıların, sektörler açısından özellikleri ile potansiyelini belirleyecek çalışma planlanmıştır. Plan kapsamında, liman yapımına uygun kıyıların tespit edilmesine yönelik çalışmalar yapılması, su sporları, kongre ve golf turizmi gibi benzeri aktivitelerin teşvik edilmesi planlanmıştır. Altıncı beş yıllık kalkınma planının, deniz turizminin geliştirilmesine yönelik politikalar içerdiği söylenebilir.

Yedinci beş yıllık kalkınma planında (1996-2000); Deniz turizmi kavramı ilk defa kullanılmıştır. Deniz turizmi ile ilgili

faaliyetlerin düzenlenmesi için, “Deniz Turizmi Birliği Yasası’nın “ çıkarılması planlanmış ve planda yat ve kruvaziyer turizmi, turizm çeşitleri arasında sayılmıştır. Plan kapsamında, oluşturulan özel ihtisas komisyonları içerisinde deniz turizmi komisyonu rapor hazırlamıştır.

Sekizinci beş yıllık kalkınma planında (2001 – 2005); Deniz turizmi ile ilgili faaliyetlerin koordinasyonu için, kanun ve benzeri mevzuatın tamamlanması plan dahiline alınmıştır. Turizm alanlarında, çevre kirlenmesi ve altyapı eksikliklerinin giderilmesi için, Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) Proje uygulamalarına geçilmesi kararlaştırılmıştır. Hazırlanan Turizm Özel ihtisas Komisyonu Raporu’nda, Deniz Turizmi Alt Komisyon Raporu’na yer verilmiştir.

Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında (2007-2013); Deniz turizmi ile ilgili her hangi bir konuya yer verilmezken kıyı turizmi, yat ve kruvaziyer gibi kavramlarda yer almamıştır. Söz konusu kalkınma planında, Turizmin çeşitlendirilmesi yat ve deniz turizmi yatırımlarına öncelik verilmesi gerektiği hususları ifade edilmiştir.

Onuncu beş yıllık kalkınma Planında (2014 – 2018); Kurumlara rehberlik etmesi amacıyla hazırlanan Kıyı Yapıları Master Planı, kurum ve kuruluşların hizmetine sunulmuştur. Planda, kruvaziyer turizmi ve kültür turizminin çeşitlendirilmesi ve alternatif turizm türlerine önem verilmesinin gerekliliğine işaret edilmiştir. Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporunda; Suyu bağlı turizmin geliştirilmesi ile kıyı ve limanlara yönelik hedeflere yer verilmiştir. Ayrıca, kıyı master planları hazırlanması ve yat limanı yapımına uygun bölge ve sahaların kısa, orta ve uzun vadeli önceliklerinin

belirlenmesi, denizlerin kirletilmesinin önlenmesi için tedbir alınması gibi hususlara değinilmiştir. Onuncu beş yıllık kalkınma planı turizm ihtisas komisyonu raporunda; 2023 Turizm Stratejileri değerlendirilmiş, denizyolu ulaştırması ile ilgili on adet kruvaziyer limanı yapılması ve mevcut bazı limanların kruvaziyer gemilere hizmet verebilmesi için rehabilite edilmesi kararlaştırılmıştır (Kan ve Kuleyin, 2016).

Onbirinci beş yıllık kalkınma planında (2019-2023); Deniz turizmine katkı sağlamak üzere doğal özelliklere uygun projelendirilmiş yat limanlarının yapılabilir bulunması halinde, Kamu-Özel işbirliği (KÖİ) modeli ile hayata geçirilmesine, plan döneminde başlanacak yat limanı yatırımları ile yat bağlama kapasitesinde yaklaşık 4.500 yatlık bir artışın gerçekleştirilmesine ve İstanbul’u, kruvaziyer seyahatin başlangıç ve bitiş noktası yapmak amacıyla yeni bir kruvaziyer liman yapılmasına yönelik karar plana dahil edilmiştir (Cumhurbaşkanlık Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019).

Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanan, “Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı” çerçevesinde, Türkiye’de alternatif turizmin geliştirilerek sektöre yeni aktiviteler kazandırmak suretiyle, turizm gelirlerinin artırılması hedeflenmiştir. Bu kapsamda ; Deniz turizminin geliştirilmesi için Samandağı , Antalya , Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul-Galata, İstanbul Haydarpaşa, İstanbul Ataköy, İstanbul Zeytinburnu, Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanlarına özel önem verilerek, söz konusu limanlarda kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirilmesi karar altına alınmıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007).

Kültür ve Turizm Bakanlığı'na, kruvaziyer limanların iyileştirilmesine ilişkin kararın stratejik planda yer almış olması, limanların altyapı ve hizmet sunumlarının iyileştirilmesi açısından olumlu bir gelişmedir.

2.6. Türkiye’de, Kruvaziyer Turizminin Gelişimi İçin Alınan Tedbirler ve Yapılan Teşvikler

Türkiye’de, kruvaziyer turizminin gelişmesine yönelik olarak alınan tedbirleri ve yapılan teşvikleri aşağıda belirtildiği şekilde sıralamak mümkündür.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, kruvaziyer gemi tarifini, 24.07.2009 tarihli ve 27298 sayılı Deniz Turizm Yönetmeliği ile tanımlamıştır. Yönetmeliğe göre; “Kruvaziyer gemiler gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme ve spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz turizmi aracıdır”, şeklinde tanımlamış bulunmaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009).

17/7/2017 tarihli ve 2017/10696 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan, “Ülkemize Kruvaziyer Gemi ile Turist Getiren (A) Grubu Seyahat Acentalarına Destek Sağlanması Hakkında Karar’a” göre; Türkiye’de, kruvaziyer hizmeti veren limanlara, 26 Eylül 2017 tarihinde başlamak üzere 31 Aralık 2017 tarihine kadar, 750 ve daha fazla yolcu kapasitesine sahip kruvaziyer gemi ile turist getiren (A) grubu seyahat acentalarına, getirdiği turist başına 30 (otuz) ABD Doları destek sağlanır, denilmektedir. 13.03.2018 tarih ve 30359

sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2017/11597 sayılı kararla da, söz konusu uygulamanın 2018 yılı için de devam ettirilmesi karar altına alınmış olup turist sayısı daha aşağı çekilerek, turist başına ödenen meblağ artırılmıştır. Söz konusu kararın, 2019 yılı için de uygulaması devam ettirilmektedir.2019 yılında, indi-bindi limanlarına gelen yolcular için destek miktarının yüzde 50 oranında arttırılarak uygulanacağı, ayrıca tur başlangıç noktasının Türk limanları olması halinde tek yönlü olarak giden yolcular için de, aynı koşullarda destek sağlanacağı belirtilmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2018).

5174 sayılı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunun 25. Maddesinde, kruvaziyer yolcu gemilerinde gros tonajı üzerinden uluslararası uygulama göz önüne alınmak suretiyle, binde beşi geçmemek ve yıllık munzam aidat tavanını aşmamak kaydıyla, Navlun Oda Payının ve aynı kanunun 26. maddesinin (s) fıkrasına göre, “Liman Hizmet Ücret” bedelinin, 21 Haziran 2012 tarih ve 42 sayılı oda meclis toplantısında alınan karar gereğince; Yolcu ve kruvaziyer gemilerinin Türk Limanlarına uğramaları halinde, turizmi teşvik amacıyla “Liman Hizmet Ücreti ve Navlun Oda Payı” ücret tarifelerinde indirim yapılmış ve Temmuz 2012 tarihi itibariyle de uygulamaya konulmuştur (Deniz Ticaret Odası, 2012).

31.10.2012 Tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Limanlar Yönetmeliği’nin” 14. maddesinin 5. fıkrası ile, (Değişik:RG-3/8/2016-29790) yolcu gemilerinin alması gereken römorkör ile bu römorkörlerin çekme kuvveti ve sayıları belirlenmiştir. Gemi ilgililerince, baş ve kış itici pervanelerine veya sistemine ilişkin belgeler ile bu sistemlerin tam kapasite ile çalıştığına

dair beyanın, yazılı olarak Liman Başkanlığı'na ibraz edilmesi halinde römorkör alınması zorunluluğunun uygulanmayacağı, böyle bir beyanda bulunulmaması halinde ise yönetmelikte belirtilen sayı ve çekme kuvvetine sahip römorkör tahsis edileceği, gemi boyu itibarıyla römorköre tabi olup, ancak groston değeri itibarı ile kılavuz kaptan alma zorunluluğu bulunmayan gemilere de römorkör alma zorunluluğunun uygulanmayacağı, hükme bağlanmıştır (Limanlar Yönetmeliği, 2012). Ancak, römorkör indirimi/muafiyeti ile ilgili hususa bazı özel limanların tam olarak uymadığı ve zaman zaman şikayetlere neden olduğu bilinmektedir

Ayrıca, Türkiye'de kruvaziyer gemi işletmeciliği/yatırımı yapmak üzere kruvaziyer yolcu gemisi ithal edilmesi halinde de (gemi inşa sanayi teşvikleri dışında), 23.08.2015 Tarihli ve 29454 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik'e göre; Yolcu gemileri özel yapılı gemiler kapsamında bulunduğundan, Gümrük vergisi ile benzeri vergilerden bağışık bulunmaktadır (Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik, 2015) .

Yine, 4490 sayılı kanunla kurulan ve 23.06.2000 Tarihli ve 24088 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği ile İstanbul ve İzmir Gemi Sicilinde oluşturulan (açık sicil -open register) Türk Uluslararası Gemi Siciline, Türkiye'de mukim Türk ve Yabancı gerçek ve tüzel kişiler (yabancılar da kabotaj hariç) tarafından işletilecek /tescil edilecek, 300 groston üzeri yolcu gemileri dahil kayıtlı gemiler, (Finansal kiralama dahil-Bareboat

Charter hariç) yönetmeliğin mali hükümlerini düzenleyen 12 maddesine göre; (Değişik: 2/12/2004-5266/3 md.) ‘‘Bu Kanun uyarınca oluşturulan, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır. (Değişik ikinci fıkra, 18/1/2017-6770/14 md.) Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, gemi kiralama, zaman charteri ve tüm navlun sözleşmeleri damga vergisine ve harçlara, bu işlemler nedeniyle alınacak paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmaz (Ek fıkra, 18/1/2017-6770/14 md.). Birinci ve ikinci fıkra hükümleri, gemi ve yatların Türk Uluslararası Gemi Sicilinden terkin edilerek, bir başka sicile kaydedilmek üzere veya sair suretlerle devri aşamasında da uygulanır. Ancak, bu Kanunun 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilen gemilerin, bu sicilden terkin edilerek başka bir sicile kaydedilmek üzere veya sair suretlerle devri halinde, bunların en az altı ay süreyle Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olarak işletilmiş olması şartı aranır,’’ hükmü ile söz konusu gemilerin işletilmesinden doğan kazançlar kurumlar vergisinden, satış harçlarından, ipotek ve diğer benzeri harç ve fonlardan istisna edilmiştir (Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 1999; Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, 2000).

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 28’nci maddesinin verdiği yetkiye dayanılarak çıkarılan, 2007/13033 sayılı

Bakanlar Kurulu kararı ile mal ve hizmetler için uygulanacak katma değer vergisi oranları tespit edilmiş bulunmaktadır. İlgili kararname gereği, II sayılı listenin B/25’nci sırasında “Otel, motel, pansiyon, tatil köyü ve benzeri konaklama tesislerinde sunulan geceleme hizmeti yer almakta olup bu hizmetlerde, KDV. oranı yüzde 8 olarak tespit edilmiş bulunmaktadır. Kararnamede yer alan “Benzeri Konaklama Tesisi” kavramı kapsamında, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin bazı maddelerine atıf yapılması gerekmektedir. Çünkü, Gelir İdaresi Başkanlığının 19.07.2011 tarih B.07.1.GİB.4.07.16.02-KDV- 2010-106-227 sayılı özelgesi ile Maliye Bakanlığı deniz üzerindeki yat, kotra vb. araçlarda konaklama ve geceleme hizmetlerini, yukarıda belirtilen listede yer alan konaklama tesislerindeki geceleme hizmetlerinden saymamakta ve KDV. oranının yüzde 18 olarak uygulanması gerektiğini belirtmektedir. Deniz Turizmi Yönetmeliğinde belirtilen, deniz üzerinde faaliyet gösteren ve konaklama tesisi niteliğinde geceleme hizmeti veren sabit ve yüzer tesis ve deniz araçlarında, (Kruvaziyer gemileri dahil) KDV. oranlarını belirleyen II sayılı listenin B/25’nci sırasında yer alan, “Otel, motel, pansiyon, tatil köyü ve benzeri konaklama tesislerinde” sunulan geceleme hizmeti veren işletme kapsamında kabul edilmesi ve KDV. oranının yüzde 8 olarak belirlenmesi deniz turizminin teşviki açısından önem arz etmektedir (İstanbul Yeminli Mali Müşavirler Odası, 2017).

2.7. Türkiye Kruvaziyer Limanları

Türkiye’de, Limanlar 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun yürürlüğe girinceye kadar, Kamu iktisadi

teşekküllerince işletilmektedir. Söz konusu işleticiler Türkiye Denizcilik İşletmeleri, (TDİ) Devlet Demiryolları, (TCDD) Türkiye Taş Kömürü, (TTK) Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ), Toprak Mahsulleri Ofisi, (TMO) Belediyeler ve İl Özel idareleridir. Özelleştirme uygulamalarının hayata geçirildiği 1997 yılından itibaren, bir çok liman özel teşebbüs tarafından işletilmeye başlanmıştır. Halen, bazı limanların özelleştirme süreci devam etmektedir (Yıldırım, 2018).

2.8. Liman İşletmeleri ve Yönetimi

Limanlar, etkinlik ve verimliliklerinin artırılması amacıyla kamu iktisadi teşebbüslerince işletilmekte iken, 27.11.1994 Tarihli ve 22124 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun’a” göre **işletme hakkının devri** yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmış ve 1997 yılında ilk olarak Tekirdağ, Giresun, Rize, Hopa ve Antalya limanları 30 yıllığına özelleştirilmek suretiyle özel sektöre devredilmiştir (Çağlar vd., 2010).

Halen İzmir, Derince, Haydarpaşa, Güllük ve Taşucu gibi bazı limanların, kamu iktisadi kuruluşlarınca işletilmesi devam ettirilmektedir.

Limancılık sektörünün, Ulusal Denizcilik Politikası ile ilgili darboğazlar, limanların büyüme ve genişleme alanları, gümrük prosedürlerinin karmaşıklığı, Ulaşım altyapısı ve planlama eksikliğinden kaynaklı başlıklar altında olmak üzere, çözüm bekleyen

çeşitli sorunlarının olduğu bilinmektedir (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, 2019).

Türkiye’de, 2017 yılı itibariyle 945 kıyı yapısı bulunmakta olup, tüm kıyı yapıları içerisinde 210 liman tesisi mevcuttur. Bu limanların 24’ünde, kruvaziyer gemi ve yolcu hizmeti verilmektedir. Söz konusu limanlar İskenderun, Mersin, Taşucu, Alanya, Antalya, Kaş, Fethiye, Marmaris, Bodrum, Güllük, Kuşadası, Çeşme, İzmir, Dikili, Çanakkale, Mudanya, İstanbul, (Salıpazarı, Zeyport ve Kadıköy) Bartın, Sinop, Samsun ve Trabzon Limanlarıdır (Oral, 2010).

Ayrıca, zaman zaman Bozcaada, Anamur,Tuzla ve Yalova Limanlarına da kruvaziyer gemileri uğrak yapmaktadır.

2.9. Türkiye Kruvaziyer Limanlarının Bölgelere Göre Teorik Yolcu Kapasitesi

Tablo 2.9. Bölgeler Bazında Limanların Yolcu Kapasitesi

Bölgeler	Liman Sayısı	Teorik Kapasite	
		Gemi Adet	Adet Yolcu
Kuzeydoğu Marmara	2	990	158,4000
Güney Marmara	2	84	84,000
Kuzey Ege	4	2,412	3,280,800
Güney Ege	6	1,021	1,152,800
Doğu Akdeniz	4	594	699,600
Batı Akdeniz	2	660	924,000
Doğu Karadeniz	3	350	350,000
Batı Karadeniz	1	35	35,000
Toplam	24	6,146	8,110,200

Kaynak: (Oral, 2010).

Türk Limanları, teorik yolcu kapasitesi bakımından Kuzey Ege birinci, Güney Ege Limanları ikinci, Batı Akdeniz limanları ise üçüncü sırada yer almaktadır. Tablo 2.2'ye göre, Batı Karadeniz ve Güney Marmara Limanlarının yolcu kapasitelerinin artırılması, diğer bölge limanlarının ise alt yapılarının kuvaziyer gemi ve yolcu hizmetine (Rıhtım su derinlikleri, yolcu salonları, gümrüksüz satış mağazaları gibi) uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

2.10. Türkiye Kruvaziyer Limanlarında, Fiyat Tarifeleri ve Liman Masrafları

Türk Limanlarında, fiyat tarifeleri özel teşebbüs tarafından işletilen limanlar ile kamu kuruluşlarının işlettiği limanlar arasında değişkenlik göstermektedir. Limanlar için, tarife belirlenmesine/düzenlenmesine yönelik özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Limanlarda, halen üç farklı fiyat tarifi uygulanmaktadır. Bunlar, Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) işlettiği limanlardaki fiyat tarifi, Devlet Demir Yollarının (TCDD) işlettiği limanlardaki fiyat tarifi ile özel teşebbüsün işlettiği ve her bir liman işleticisi kuruluşun kendisine özgü olarak farklı biçimde düzenlediği liman fiyat tarifeleridir. (TCDD Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı, 2017; Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü, 2019).

Bazı özel limanlar, fiyat tarifelerini TDİ ve TCDD olduğu gibi açık bir şekilde ilgili odalara (DTO.gibi) deklare etmekte, bazı limanlar ise tarifelerini duyurmamaktadır. Burada, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun işlevselliği korunmalıdır.

Türk Denizcilik otoritesince, (Denizcilik Müsteşarlığınca-Mülga) genel mevzuat uygulamaları kapsamında 01.08.2003 tarihinde yürürlüğe konulan, liman hizmet tarifesı yayımlanmıştır (Yıldırım, 2018). Ancak, bu tarifenin yeterince başarılı olamamıştır.

Türk Limanlarında, fiyat tarifeleri özel teşebbüs tarafından işletilen limanlar ile kamu kuruluşlarının işlettiğı limanlar arasında değişkenlik göstermektedir. Limanlar için, tarife belirlenmesine/düzenlenmesine yönelik özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Limanlarda, halen üç farklı fiyat tarifesı uygulanmaktadır. Bunlar, Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) işlettiğı limanlardaki fiyat tarifesı, Devlet Demir Yollarının (TCDD) işlettiğı limanlardaki fiyat tarifesı ile özel teşebbüsün işlettiğı ve her bir liman işleticisi kuruluşun kendisine özgü olarak farklı biçimde düzenlediğı liman fiyat tarifeleridir. (TCDD Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı, 2017; Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü, 2019).

Bazı özel limanlar, fiyat tarifelerini TDİ ve TCDD. olduğu gibi açık bir şekilde ilgili odalara (DTO.gibi) deklare etmekte, bazıları ise tarifelerini duyurmamaktadır. Burada, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun işlevselliğı korunmalıdır.

Türk Denizcilik otoritesince, (Denizcilik Müsteşarlığınca-Mülga) genel mevzuat uygulamaları kapsamında 01.08.2003 tarihinde yürürlüğe konulan, liman hizmet tarifesı yayımlanmıştır (Yıldırım, 2018). Ancak, bu tarifenin yeterince başarılı olduğu söylenemez.

2.11. Örnek Kruvaziyer Gemisi

Tablo 2.10. Örnek Kruvaziyer Gemisi

Gemi Detayları	
Bayrağı	Yabancı
Cinsi	Kruvaziyer yolcu gemisi
Grostonu	99526
Net Tonu	63078
Tam Boyu	293 m
Eni	42 m
Draftı	8.25 m
Yolcu Sayısı	2500
Mürettebat Sayısı	1000

Tablo- 2.10'a göre oluşturulan örnek geminin liman masrafları, Devlet Demir Yolları (TCDD) liman hizmetleri tarifesine göre hesaplandığında aşağıdaki fiyat ortaya çıkmaktadır.(Bkz.Tablo 2.11) TCDD. Liman ve Feribot Dairesi Başkanlığının 30.10.2019 tarihli dilekçeye e-mail cevabına istinaden, Yine Tablo-2.10'a göre Yunanistan'ın Mykanos kruvaziyer limanı, liman masrafı oluşturulmuş ve Tablo 2.20'de gösterilmek suretiyle örnek Türk Limanı ile karşılaştırılmıştır.

2.12. Bir Kruvaziyer Örneği Olarak İstanbul (Haydarpaşa) Kruvaziyer Limanı Masrafları

Tablo 2.11. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı Kruvaziyer Gemi Masrafı

HİZMETLER	ÜCRET/TL
Kılavuzluk, Römorkaj, Palamar (Morinbot) Ücreti	85978
Barınma (Bir günlük)	4455
Port Tax Ücreti (Ayakbastı 2500 yolcu)	41250
ISPS (2500 Yolcu)	13750
Gemi Sağlık Resmi	27123
Fenerler ve Tahlisiye Ücreti	56397
Liman Çıkış Harcı (Turist gemileri Harçtan muaf – Yolcu inip binmesi halinde)	235
DTO.Liman Hizmet Harcı	815
Acentelik Ücreti	21306
Toplam	251309

Kaynak: (TCDD,30.10.2019,kişisel görüşme/e-mail)

Tablo 2.10.'de gösterilen örnek kruvaziyer gemi masrafı; Devlet Demir Yolları'nın işlettiği İstanbul/Haydarpaşa limanında 39638 Euro'dur.(08.11.2019 tarihli Merkez Bankası Döviz alış kuru 6.34 TL) (Bkz.Tablo 2.11)

Liman masrafları içerisinde en yüksek oranla Kılavuzluk ve Römorkaj ücreti birinci, Fener ve Tahsiliye ücreti ikinci, Port Tax ücreti (ayakbastı) üçüncü, Gemi Sağlık Resmi ise dördüncü sırada yer almaktadır.

Özel Limanlardan, gemi masrafları için örnek iki liman seçilmiş olup talep edilen liman masrafı ile ilgili e-maile cevap alınamamıştır.

Söz konusu liman masrafları, özel limanlar arasında farklılık gösterebilmekte ve kamu limanlarından daha da yüksek olduğu hususu öngörülmektedir.

Uygulanan Liman tarifelerinin, komşu ülke limanları ile rekabetçi bir seviyede olması deniz ticareti ve kruvaziyer turizminin gelişimi açısından önem arz etmektedir. (Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ, 2008; Deniz Ticaret Odası, 2018; 82 Seri Nolu Harçlar Kanunu Genel Tebliği, 2018; TCDD. Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı, kişisel görüşme, 30 Ekim 2019).

2.13. Limanlarda, Genel Olarak Verilen Hizmetler

- 1.Kılavuzluk ve Römorkaj,
- 2.Palamar,
- 4.Barınma,
- 5.Gemilere Tatlı Su Verilmesi,
- 6.Atık Alım,
- 7.Yük ve İlgililerine Verilen,
- 8.Yükleme –Boşaltma,
- 9.Şifting,
- 10.Limbo,
- 11.Güvenlik,

12.Konteyner İstif Sağlama/Çözme ve Emniyet Kiliti
Takma/Sökme,

13.Terminal,

14.Ardiye,

15.Yolcu hizmetleri olarak sayılabilir (Yıldırım, 2018; Türkiye
Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü, 2019)

2.14. Liman Masrafları, Harç ve Vergiler

Limanlarda, 3.1.'de belirtilen hizmetlerin karşılığında liman tarifelerine göre hizmet bedeli tahsil edilmektedir. Gemi donatısı veya hizmet alanın ödemiş olduğu bu masraflar, liman masrafları olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu liman masrafları içerisinde, işletici kuruluşların yolcu başına aldığı ayakbastı ücreti de (port tax), önemli bir paya sahiptir. Genel olarak, liman masrafları aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır.

1. Kılavuzluk, Römorkaj ve Morinbot,
2. Barınma ve Bağlama,
3. Atık hizmeti,
4. Port Tax (Ayakbastı),
5. Fener ve Tahlisiye,
6. Sağlık Resmi,
7. Liman Hizmeti
8. Liman Çıkış Harcı,
9. Gümrük Mesai, (Tatil günleri ve Saat 17.00'dan sonraki hizmetler için)
10. Acentelik,

11. Terminal ve Ardiye ücreti olarak belirtilmektedir.
(Kükrer, 2012)

2.15. Türkiye Kruvaziyer Limanlarında, Seçimli İstatistikler

Tablo 2.12. 2003-2014 Yılları Arasında Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

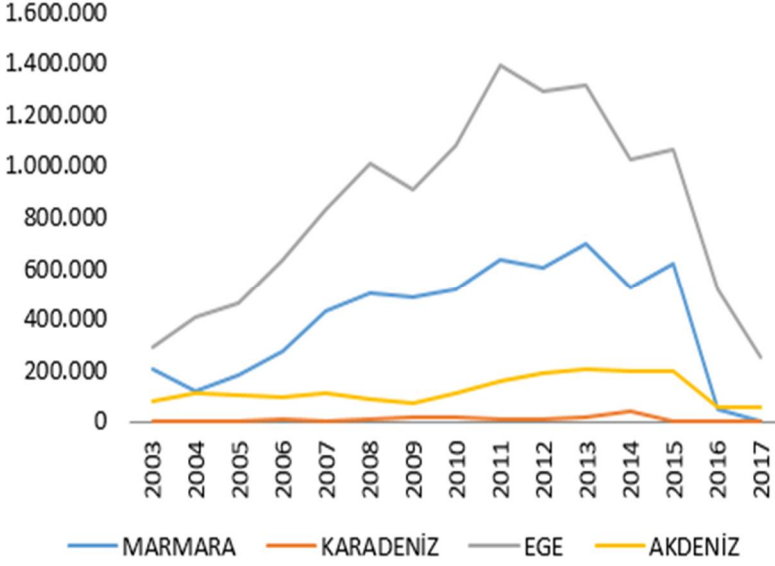
Yıllar	Gemi Sayısı	Yolcu sayısı
2003	887	581840
2004	927	645264
2005	1048	757563
2006	1317	1016314
2007	1421	1368400
2008	1612	1605372
2009	1328	1484194
2010	1368	1719098
2011	1623	2191420
2012	1587	2095673
2013	1572	2240776
2014	1385	1790125
2015	1456	1889370
2016	590	628033
2017	311	306887
2018	247	213771

Kaynak: (Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 2.12'ye göre, Türk kruvaziyer turizminde gemi ve yolcu sayısı 2003 yılından itibaren 2013 yılına kadar artmış, ancak 2015 yılından itibaren düşmeye başlamış, sonraki yıllarda da bu düşüş devam etmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2019).

Türkiye, Doğu Akdeniz’de artan sayahat talebi neticesinde önemli bir avantaja sahip olmasına rağmen, bu avantajdan yeterince yararlanamamıştır. Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayısı, 2002 yılından itibaren 2013 yılına kadar ortalama yüzde 20’nin üzerinde bir büyüme göstermiştir. Limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı ise aynı dönemde her yıl ortalama yüzde 4’e yakın artmıştır. 2013 yılında, kruvaziyer rakamlarının en yüksek seviyesi olan 2,2 milyon yolcu rakamına ulaşmıştır. 2011-2013 yılları arasında 2 milyonun üzerinde kruvaziyer yolcusuna hizmet veren limanlarımızda bir önceki yıla oranla, büyük bir düşüş yaşanmış ve 2016 yılında yüzde 66, 2017 yılında ise yüzde 51 düşüş ile 306 bin yolcuya gerilemiştir (Oral, 2018).

2.16. Türkiye Kruvaziyer Turist Trafikinde Bölgesel Değişim ve Pay Etkisi



Grafik 2.2. Türkiye’de, Bölgesel Kruvaziyer Yolcu Değişimi

Kaynak: (Akgül, 2018).

Grafik 2.2.’ye göre, 2003-2015 yılları arasında Ege bölgesi limanlarını ziyaret eden kruvaziyer turist sayısı artmıştır. 2016 ve 2017 yıllarında meydana gelen düşüş ise etkisini tüm bölgelerde hissettirmiştir.

Tablo 2.13. Türkiye’de, 12 kruvaziyer limanın Pay-Değişim Etkisi

	Limn	2008	2012	Pay Etkisi (Beklenen Büyüme)	Gerçekleşen Büyüme	Değişim Etkisi
1	İZMİR	318.451	552.764	97.259	234.313	137.054
2	ANTALYA	25.057	159.430	7.653	134.373	126.720
3	ÇEŞME	1.819	4.787	556	2.968	2.412
4	TRABZON	4.813	8.015	1.470	3.202	1.732
5	SİNOP	3.136	3.708	958	572	-386
6	ÇANAKKALE	8.776	4.184	2.680	-4.592	-7.272
7	DİKİLİ	10.424	4.865	3.184	-5.559	-8.743
8	BODRUM	52.862	52.832	16.145	-30	-16.175
9	MARMARİS	101.874	110.279	31.114	8.405	-22.709
10	İSTANBUL	489.544	596.027	149.514	106.483	-43.031
11	ALANYA	57.000	25.743	17.409	-31.257	-48.666
12	KUŞADASI	518.872	564.317	158.471	45.445	-113.026
	DİĞER	12.742	8.722			
	TOPLAM	1,605,370	2,095,673			

Kaynak: (Akgül, 2018)

Tablo 2.13’e göre, 26 kruvaziyer limanın değerlendirilmiş, pazar payı yüzde 1’in altında olan 14 limanın analiz kapsamı dışında tutulduğu ve diğer liman olarak isimlendirilmiştir. Bu tabloya göre, İzmir ve Alanya Limanı’nda beklenen büyüme gerçekleşmiş, sekiz liman ise küçülmüştür.

2.17. 2011-2014 Yılları Arasında, Türkiye Kruvaziyer Limanlarına Gelen Gemisi ve Yolcu Sayıları

Tablo 2.14. 2011-2014 Yılları Arasında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları

	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		TOPLAM	
Limanı	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	19	22.324	22	26.743	53	40.843	23	18556	34	22332	13	9271	22	12190	15	3023	201	154282
Anamur	4	351	1	63													5	414
Antalya	64	127.250	55	159.430	64	163.575	58	175778	52	168538	16	45979	11	40301	3	7656	323	888507
Bartın	2	208	9	882	15	2.071	20	2824	8	954	2	171	1	103			57	7213
Bodrum	82	46.031	131	52.832	114	28.546	78	32879	90	62050	46	61315	22	31817	20	24263	583	339733
Bozcaada									12	14970	3	1336						
Çanakkale	23	4.371	25	4.184	36	7467	42	9999	73	22494	28	6394	5	848	1	22	233	55779
Çeşme	1	89	25	4.787	54	62741	57	62115	41	40772	68	57987	62	66021	35	51054	343	345566
Dikili	34	17.485	24	4.865	21	7655	32	7914	41	8317	17	3998	1	99	2	103	172	50436
Fethiye	5	1.975	11	1.969	4	1067	8	1938	10	2824	2	338			2	273	42	10384
Göcek	7	1.216	6	1.038	2	252	3	380	6	883	2	162	4	538	1	162	31	4631
Güllük	3	1.692	7	1.079	7	476	3	329	3	347	3	323	7	640			33	4886
İskenderun	5	1.308															5	1308
İstanbul	420	627.897	382	596.027	381	689417	317	518935	345	595880	56	43543	5	1332			1906	3073031
İzmir	262	493.533	288	552.764	190	486493	124	257233	114	241716	24	27619	18	9172			1020	2068530
Kaş	3	507	7	1.018	3	1152	3	625	11	4122	4	1057					31	8481
Kuşadası	568	662.456	464	564.317	428	577685	448	556745	506	567315	271	349781	126	119884	146	121821	2957	3520004
Marmaris	84	170.021	88	110.279	112	152685	82	107724	83	129126	22	15628	24	23736	21	5311	516	714510
Mersin	3	416	2	774	3	1381			2	1597	3	2505			1	83	14	6756
Mudanya	5	922			2	414			2	655							9	1991
Samsun	3	208	7	1.190	12	1281	17	1558	5	550	1	54					45	4841
Sinop	9	4.088	10	3.708	16	7460	30	17518	5	1361	2	171	1	103			73	34409
Taşucu	4	805	4	709			3	937	1	286	2	174					14	2911
Trabzon	13	6.267	18	8.015	24	8115	37	16138	10	2281	3	226	1	103			106	41145
Tuzla					1								1				2	0
Yalova			1						2		2	1					5	1
TOPLAM	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.542	2.240.776	1.385	1.790.125	1.456	1.889.370	590	628.033	311	306.887	247	213.771	8.726	11.339.749

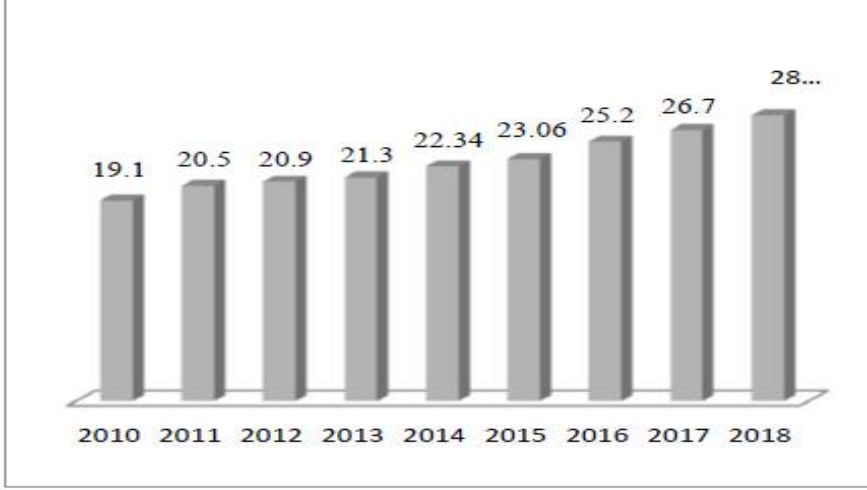
Kaynak : (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

Türkiye'ye, 2018 yılında, gelen kruvaziyer yolcu sayısı 213771 iken, Yunanistan'a gelen kruvaziyer yolcu sayısı 4788000'dir.(Bkz.Tablo.2.14)

Türkiyede, kruvaziyer gemilerinin uğrak yaptığı 26 liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların, kruvaziyer turizm hizmetine uygun olarak geliştirilmesi için, liman işleticilerinin bu kapsamda yapacakları yatırımların turizm teşviki kapsamına alınması gerekmektedir.

2.18. Dünya'da Kruvaziyer Turizmi ve Mevcut Durumu

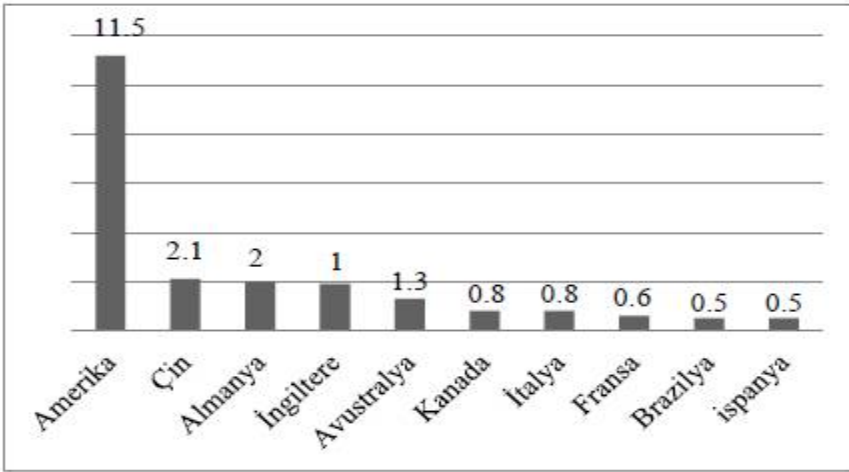
Alternatif bir turizm çeşidi olarak kruvaziyer turizminde sektör, artan talebe bağlı olarak yatırımlarını artırmaktadır. Deniz turizmi ile birlikte diğer turizm çeşitlerini de sunan kruvaziyer turizmi, turizm çeşitleri içerisinde avantajlı bir konumdadır. Dünyada yaşanan ve turizmi doğrudan etkileyen teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmelere paralel olarak kruvaziyer turizmi hızlı bir şekilde ilerlemektedir. Kruvaziyer turizminin, bugün Dünyada geldiği noktayı değerlendirecek olursak; 2018 yılı itibariyle seyahat eden yolcu sayısı 28 milyonu aşmış bulunmaktadır.



Şekil 2.8. 2010-2018 Yılları Arasında, Dünya Çapında Seyir Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları (Milyon Kişi)

Kaynak: (Akyurt ve Turpcu, 2019)

Şekil 2.8.'e göre, Dünyada kruvaziyer seyahatine katılan yolcu sayısı her yıl artmakta olup 2010 yılında seyahat eden kruvaziyer yolcu sayısı 19.1 milyon iken, bu rakam, 2018 yılında 28 Milyonu aşmış bulunmaktadır.



Şekil 2.9. Dünyada, Kruvaziyer Turizmine Katılan Turistlerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (Milyon Kişi)

Kaynak: (Akyurt ve Turpcu, 2019)

Şekil 2.9.'de, Milliyetlerine göre kruvaziyer seyahate katılan yolculardan ABD.birinci, Çin ikinci, Alman vatandaşları ise üçüncü sırada yer almaktadır.

2.19. Dünya Kruvaziyer Hatları

Dünya çapında, kruvaziyer gemileri ile seyahat edilen yaklaşık 62 kruvaziyer hat bulunmakta olup operatörler, yolcuların zevk ve tercihlerine göre yeni destinasyon ve hatlar eklemektedir (Aslanoğlu ve Balakan, 2016).

Dünya kruvaziyer destinasyonu içerisinde bulunan İstanbul, Kültür ve Tabiat varlığı bakımından vaz geçilemez bir bölgedir. Bu nedenle, burada planlanan ana kruvaziyer limanının tamamlanması (Galataport İstanbul) Türk kruvaziyer turizmi için büyük önem arz etmektedir.

2.20. Dünya Kruvaziyer Operatörleri

Kruvaziyer hatları, seyahat ve tatil endüstrisinin bir parçasıdır. Bu, aynı zamanda kara tabanlı otel ve resortlerle rekabet edebilen sektör anlamına gelmektedir. Dünyada, büyük küçük 51 civarında kruvaziyer operatör faaliyet göstermektedir. Bünyesinde, 235 bin 653 yolcu kapasite ile 106 kruvaziyer gemisi olan Carnival Corporation, Dünyanın en büyük kruvaziyer gemi operatörüdür. İkinci sırada Royal Caribbean, üçüncü sırada ise Norveç Cruise Line yer almaktadır (Kennedy, 2019).

Küresel pazarda, 2018 yılı toplam kruvaziyer seyahat harcamalarının 1,6 trilyon doların üzerine çıktığı tahmin edilmektedir (Kalogeropoulos, 2019).

Dünyada, önemli kruvaziyer operatörleri AIDA Cruises, Azamara Club Cruises, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Cunard Line, Disney Cruise Line, Holland America Line, MSC Cruises (USA) Inc., Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises, P&O Cruises, Princess Cruises, Pullmantur Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Royal Caribbean International, Seabourn, TUI Cruises olarak sayılabilir (The Florida-Caribbean Cruise Association, 2017).

Tablo 2.15. Dünyada, Kruvaziyer Tur Operatörlerinin Pazar Payı

Parent	Brand	Passenger Carried (million)	Revenue (million US\$)	Market Share % of Passenger	Market Share % of Revenue
CCL Family	Carnival	4.7	3163	21.3	8
RCL Family	Royal Caribbean	3.7	5601	16.7	14.2
NCL Family	Norwegian	2.1	3421	9.5	8.7
CCL Family	Princess	1.8	3464	7.9	8.8
CCL Family	Costa Cruises	1.7	2647	7.4	6.7
MSC Family	MSC Cruises	1.4	1653	5.2	4.2
RCL Family	Celebrity	0.9	2231	4.2	5.7

Kaynak: (Aslanoğlu ve Balakan, 2016).

Tablo 2.15.’de, kruvaziyer tur operatörlerinin 2016 yılı pazar payları gösterilmiş olup kruvaziyer tur operatörlerinden Carnival ailesi 4.7 milyon yolcu taşıyarak, 31 milyon dolar gelir elde etmiş ve birinci sırada yer almıştır. Carnival toplam yolcu pazarının yüzde 21.3’üne sahiptir.

2.21. Dünya Çapında Kruvaziyer Yolcu Pazarı

2018 yılı itibariyle, kruvaziyer operatörlerinin geliri 46 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. Kruvaziyer yolcu pazarında 14.240.000 Kuzey Amerikalı, 7.170.000 Avrupalı, 5.701.000 Asya Pasifik, 930.000 Güney Amerikalı ile 476.000'i diğer ülkelerin yolcuları seyahat etmiştir. (Havermans, 2019)



Şekil 2.10. 2018 yılı, Dünya Kruvaziyer Verileri

Kaynak: (Havermans, 2019).

Şekil 2.10.'a göre, 2018 yılında, 28,5 Milyon yolcunun seyahat ettiği, ortalama seyahat süresinin 7 gün, seyahat edenlerin yaş ortalamasının ise 47 olduğu, Kuzey Amerikalı yolcu değişim oranının ise % 9.4 olarak gerçekleştiği görülmektedir.

2.22. Dünyada, Bölgelere Göre Kruvaziyer Yolcu Dağılımı

Tablo 2.16. Dünyada, Bölgesel Kruvaziyer Yolcu Dağılımı

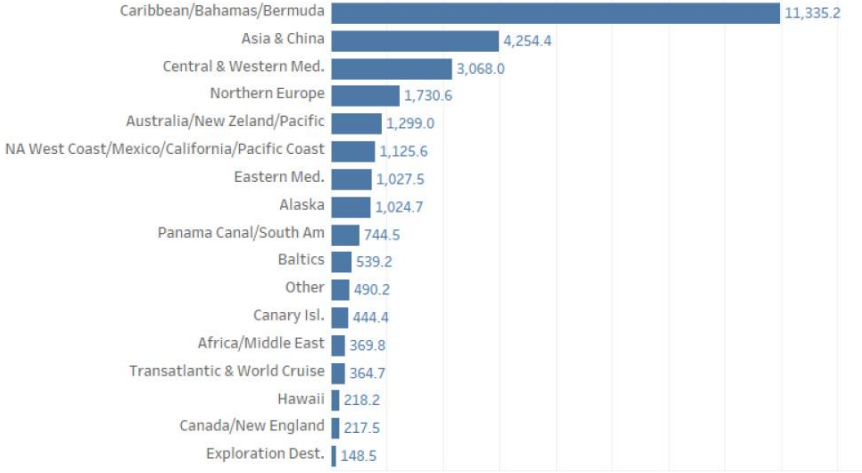
Passenger Volume (K) by Source Passenger Regions			
	2016	2017	2018
North America	12,403	13,019 (5.0% ▲)	14,240 (9.4% ▲)
Western Europe	6,344	6,516 (2.7% ▲)	6,731 (3.3% ▲)
Asia	3,370	4,052 (20.3% ▲)	4,240 (4.6% ▲)
Australia/NZ/Pacific	1,370	1,434 (4.7% ▲)	1,460 (1.8% ▲)
South America	791	799 (1.0% ▲)	883 (10.5% ▲)
Scandinavia/Iceland	241	229 (-4.8% ▼)	225 (-1.8% ▼)
Eastern Europe	205	192 (-6.0% ▼)	213 (10.9% ▲)
Africa	144	151 (4.8% ▲)	154 (1.9% ▲)
Middle East/Arabia	112	104 (-7.7% ▼)	111 (6.6% ▲)
Caribbean	50	54 (8.7% ▲)	56 (3.1% ▲)
Central America	39	51 (30.3% ▲)	47 (-8.3% ▼)

Kaynak: (Cruise Lines International Association Inc., 2019).

Tablo 2.16.'e göre, 2016-2017 ve 2018 yıllarında kruvaziyer turizm seyahatine en fazla talebin birinci sıra ile Kuzey Amerikalılardan, ikinci sırada Avrupalılardan, üçüncü sırada ise Asyalılardan geldiği görülmektedir.

2.23. Dünya Kruvaziyer Hatlarına Göre Yolcu Dağılımı

Volume of Passengers (in K) to Destinations, 2018
At least 4K Passengers per Destination



Şekil 2.11. Dünya Kruvaziyer Hatlarına Göre Yolcu Dağılımı

Kaynak: (Cruise Lines International Association Inc., 2019).

Şekil 2.11.'de, Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliğinin (Cruise Lines International Association-CLIA) 2018 yılı verilerine göre, kruvaziyer yolcu tercihinde birinci sırada Karayipler, Bahama ve Bermuda yer almakta olup bunu Asya-Çin ve Doğu Akdeniz destinasyonu takip etmektedir. Dünya'nın önde gelen (Royal Caribbean gibi) kruvaziyer tur operatörleri, Çin pazarındaki artış tahminleri nedeniyle yolcu kapasitelerini artırmayı planlamaktadır.

2.24. Dünyanın En Yoğun Kruvaziyer Limanları

Tablo 2.17. Dünyanın, En Yoğun 20 Kruvaziyer Limanı

1	Cozumel	Meksika	4,7 (Milyon)
2	Nassau	Bahamalar	3,7
3	Miami	ABD.	3,6
4	Barselona	İspanya	2,58
5	Civitavecchia	İtalya	2,36
6	Palma de Mallorca	İspanya	1,88
7	Marsilya	Fransa	1,87
8	Napoli	İtalya	1,33
9	Southampton	Birleşik Krallık	1,28
10	Santorini	Yunanistan	1,11
11	Cenova (Mileno)	İtalya	1,06
12	Venedik	İtalya	1,04
13	Pire	Yunanistan	1,01
14	Mikanos	Yunanistan	942 (Bin)
15	Livorno	İtalya	913
16	Valetta	Malta	874
17	Petersburg	Rusya	848
18	Kopenhak	Danimarka	818
19	Dubrovnik	Hırvatistan	802
20	Korfu	Yunansitan	776

Kaynak: (Avoid Crowds, 2019)

Dünyanın, en işlek 20 kruvaziyer limanı arasında Türk limanı bulunmamaktadır. Tablo 2.17.'ye göre, 2018 yılında Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayısı, 20. sırada bulunan Yunanistan'ın Korfu Limanı'na gelen yolcu sayısına ulaşamamıştır. Akdeniz'de İspanya, İtalya, Yunanistan ve Malta en yoğun kruvaziyer limanlara sahiptir.

2.25. Akdeniz’de Kruvaziyer Limanlar

Akdeniz, Akdeniz’i çevreleyen Güney Avrupa ve Kuzey Afrika’da (Kıbrıs ve Malta dahil) yaklaşık 20 ülkesi ile çekici bir bölgedir. Kültürel ve dini alanları ile büyük şehirleri ve sessiz adaları seyahat için ideal bir güzergahtır.

Doğu Akdeniz ve yakın çevresindeki kruvaziyer gemilerinin uğrak yaptığı başlıca limanlar ; Türkiye’de İstanbul, Kuşadası, İzmir ve Marmaris.Yunanistan’da Mykonos, Corfu , Pire, Patmos, Rodos, Katakolon, Selanik, Santorini ve Girit-Iraklion (Heraklion). İtalya’da Messina Sicilya, Milan, Naples, Capri, Cagliari Sardinia, Palermo (Sicilya), Portofino, Venedik, Bari, Ancona, Corigliano, Calabro ve Tirieste. Romanya’da Köstence. Ukrayna’da Odessa ve Yalta. Mısır’da Alexandria, Safaga ve Portsaide. Hırvatistan’da Dubrovnik ve Split. Malta’da Valletta. Kıbrıs’da Limassol’dur. Kruvaziyer limanlar, genellikle turizm yerleşim alanlarına yakın yerde konumlanmıştır. Sınırlı süre ile limanda kalan gemi yolcularının, zaman kaybetmeden ilgi alanlarına giren yerleri gezmeleri temel hedeftir (Çağlar vd., 2010).

Akdeniz, Dünya kruvaziyer endüstrisindeki payını genişleten ve en hızlı büyüyen bölge olarak kabul edilmekte olup, son on yılda küresel payını yüzde 12,6 'dan, yüzde 19,9'a çıkarmıştır. Bu kapsamda medcruise, 1996 yılında Akdeniz’de kruvaziyer turizmini teşvik eden ve koruyan dernek olarak kurulmuştur. Dernek, Karadeniz, Kızıldeniz ve Atlantik’i de içeren Akdeniz Bölgesi çevresinde 100’den fazla limana karşılık gelen 72 üyeye sahiptir. Akdeniz’deki başlıca kruvaziyer ana limanları Barselona, Civitavecchia, Venedik ve

Pire'dir. Önemli transit limanlar ise Marsilya, Napoli, Dubrovnik ve Santorini'dir. Doğu Akdeniz'de, 2018 yılında 2017 yılına göre seyahat eden kruvaziyer yolcu sayısı yüzde 8,5 artarak 746000'e ulaşmıştır (Aslanoğlu ve Balakan, 2016; Cruise Lines International Association Inc., 2019).

2.26. Barselona Kruvaziyer Limanı

Dünya'nın önde gelen kruvaziyer limanlarından biri olan Barselona Limanı, 2018 verilerine göre Dünyanın en işlek dördüncü, Avrupa'nın ise birinci kruvaziyer limanıdır. Limanı, 2018 yılında 2,58 Milyon kruvaziyer yolcusu ziyaret etmiştir (Avoid Crowds, 2019).

1999 yılında kurulan Creuers del Port de Barcelona SA (Creuers); Barselona Limanı'nı işletmekte iken, 2014 yılında Global Ports Holding, Creuers şirketinin büyük çoğunluğunu devraldı ve Dünyanın en büyük kruvaziyer liman operatörü oldu. Liman tesislerini, Dünyanın en büyük gemilerini (Oasis sınıfı vb.) barındıracak şekilde geliştirdi.

Barselona Limanı'nda, tüm gemi işletme prosedürlerinde maksimum güvenlik ön plandadır. Yetkililerin, güvenlik güçleriyle işbirliği limanın güvenliğini ve güvenilirliğini desteklemektedir. İşletme, liman güvenliği ve seyir trafiği ve lojistik alanında liderdir. Liman, güvenlik ve emniyet açısından tüm ihtiyaçların karşılandığından emin olmak için katı kuralları uygulamakta ve ISPS Kodunun yanı sıra, AB düzenlemelerine de uymaktadır.

Barselona Limanı, “En İyi Liman Operasyonları”, “En Verimli Operatör”, “En İyileştirilmiş Liman Tesisleri” ve “En Duyarlı Liman”olarak ödüllendirilmiştir.

Toplam rıhtım uzunluğu 2350 m olan Barselona Limanı’na, uzunluk limiti olmaksızın su derinliği 12 m’ye kadar olan kruvaziyer gemileri yanaşabilmektedir. Beş yolcu terminalinde 78 yolcu otobüsü kapasitesine sahip Liman, şehire 2.5 km, havaalanına ise 12 km mesafededir. Limanın, yolcular için servis hizmeti bulunmaktadır. 2014-2017 yılları arasında, limana gelen kruvaziyer gemisi ve yolcu sayıları Tablo 2.18’de verilmiştir.

Tablo 2.18. 2014-2017 Yılları Arasında, Barselona Limanı’na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

Yıllar	Gelen Gemi Sayısı	Gelen Yolcu sayısı
2014	527	1621954
2015	749	1778785
2016	548	1855670
2017	569	2253731

Kaynak: (Global Ports Holding PLC, 2017)

Tablo-2.18’e göre, Barselona Limanı’na gelen kruvaziyer gemi sayısı 2016 yılında, 2015 yılına göre düşmüş olmasına karşın yolcu sayısında artış olmuştur. Bu, limana yolcu kapasitesi yüksek ve büyük tonajlı gemilerin geldiği anlamını taşımaktadır (Global Ports Holding PLC, 2017).



Görsel 2.1. Barselona Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü

Kaynak: (Lojiport, 2014)

Görsel 2.1.'de, Barselona kruvaziyer limanına gemi boyut sınırlaması olmaksızın su derinliği 12 m'ye kadar olan kruvaziyer gemileri yanaşabilmekte ve limanda beş terminal ile hizmet verilmektedir.

National Geographic dergisine göre, "Barselona, Dünyada bir defa ziyaret edilmesi gereken on şehirden biridir. Onu, Dünyanın en çok ziyaret edilen şehirlerinden biri yapan, çok çeşitli kültürel, mimari ve eğlence mekanlarına sahip olmasıdır.

Barselona Limanı, çevreyi korumak amacıyla ‘‘Hava Kalitesini Geliştirme Planı’’ sunmuştur. Planın amacı, LNG'yi alternatif bir yakıt olarak tanıtmak ve liman faaliyetlerinin çevresel etkilerini kontrol etmektir (Medcruise, t.y.).

2.27. Dubrovnik Kruvaziyer Limanı

Dubrovnik, Hırvatistan'ın güneyinde Adriyatik kıyısında yer almaktadır. Şehir 7. yüzyılda kurulmuş olup, 15. yüzyılda Akdeniz'deki önemli liman şehirlerinden biri durumuna gelmiştir. Eski tarihi kentin güzelliği ile doğa harikası şehir, uzun yıllardır turist çekmektedir.

Başlangıçta, bir kargo limanı olan Dubrovnik Limanı'nda bir yolcu rıhtımı vardı. Ayrıca, değişik bölgelerden gelen malların demiryolu vagonlarına yüklenmesi ve boşaltılması için bir terminale sahipti. Liman, ahşap malzemelerin alımı ve nakliyesi konusunda uzmanlaşmıştı.

Dünyanın en işlek yirmi limanı arasında ondokuzuncu sırada bulunan Dubrovnik kruvaziyer limanı, Doğu Adriyatik denizcilik rotasında çok önemli bir konuma sahiptir. Deniz ticareti açısından yüzyıllar boyunca, Akdeniz'in iki bölgesi arasında köprü görevi görmüştür. Ticaretin gelişmesi ve demiryolunun Dubrovnik'e gelişiyile birlikte, yeni bir limana ihtiyaç duyuldu ve bu günkü kruvaziyer limanı inşa edildi.

Dubrovnik kruvaziyer limanı, eski şehir merkezine 2 km, havaalanına ise 12 km uzaklıktadır. 24 saat kesintisiz hizmet verilen limanda, toplam 1600 m uzunluğunda dokuz rıhtım mevcuttur. 300

araçlık otoparkı bulunan limana, boy sınırlaması olmaksızın mega gemilerin yanaşabildiği rıhtım su derinliği 11 m'dir. Yolcu servisi için şehre otobüs hizmeti de verilen liman, ISPS Koda uyumlu güvenlik önlemlerine haizdir (Dubrovnik Port Authority, t.y.).



Görsel 2.2. Dubrovnik Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü

Kaynak: (Dubrovnik Port Authority, t.y.).

Görsel 2.2’de verilen Dubrovnik Limanı, Medcruise tarafından 2019 yılında, Adriyatik Denizi bölgesinde en iyi liman seçilmiş, cruise critics choice hedef ödülleri'nde ise yine en iyi Doğu Akdeniz kruvaziyer hedefi olarak gösterilmiştir. Bu derecelendirmenin, yolcu tercihlerini yansıtması nedeni ile son derece önemli bir ödül olduğu belirtilmektedir (Medcruise, 2019).

Tablo 2.19. 2016-2017 Yılları Arasında Dubrovnik Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

Cruises of foreign vessels			
	2016	2017	Index 2017/2016
Number of cruises	825	691	83.8
Number of sojourns	1,813	1,506	83.1
Number of passengers	1,092,199	947,306	86.7

By flag of vessels ¹⁾			
	NUMBER OF CRUISES	NUMBER OF PASSENGERS	NUMBER OF SOJOURNS
TOTAL	691	947,306	1,506
Bahams	163	193,348	310
Belgium	30	5,011	192
Bermudas	54	99,363	69
France	23	4,897	62
Greece	17	619	65
Italy	105	255,654	143
Malta	165	137,394	504
Marshall Islands	16	15,849	16
Netherlands	15	25,341	20
Norway	20	17,756	30
Wallis i Fotuna	1	348	4
Panama	77	190,514	79
Portugal	3	1,043	3
St. Vincent i Grenadini	2	169	9

¹⁾ The analysis covers seaports of the first entry of a foreign vessel into the territorial waters of the Republic of Croatia

Kaynak: (Republic of Croatia Ministry of Tourism, 2018)

Tablo 2.19'a göre, Dubrovnik Limanı'na 2017 yılında 691 Kruvaziyer yolcu gemisi gelmiş olup, ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı ise 947306 olarak gerçekleşmiştir.

Dubrovnik Limanına, 165 kruvaziyer gemisi ile birinci sırada Malta Bayraklı gemiler gelmiştir. 2017 yılında, 2016 yılına göre gemi ve yolcu sayısında düşüş olmuştur. 2017 yılında, 2016 yılına göre gelen gemi sayısı yüzde 16.2, gelen yolcu sayısı ise yüzde 13.3 oranında düşmüştür (Republic of Croatia Ministry of Tourism, 2018).

2.28. Yunanistan Kruvaziyer Turizmi ve Limanları

Yunanistan'ın başta gelen kruvaziyer limanları Pire, Mykonos, Korfu, Santorini, Katakola, Rodos, Kandiya, Hanya, Patmos ve Kefalonia'dır.

2016 yılında, Dünyanın en büyüklerinden biri olan Çin'li liman operatörü Cosco Shipping lines Company (COSCO), Pire Liman Otoritesi'nin % 51 hissesini 280.5 milyon Euro karşılığında satın aldı ve şirket, beş yıl içerisinde gemi tamir varlıkları ile liman lojistiğinin modernizasyonuna 300 milyon Euro yatırım yapmayı planladı.

COSCO'nun bu adımının, Asya ve Güney Avrupa'yı birbirine bağlayan Çin'in, Dünya çapında 40'tan fazla ülkeyi içeren iddialı bir projesi olan, "Deniz İpek Yolu'nun "oluşturulması ile ilgili olduğu belirtilmektedir. Liman ekonomisinde, deniz taşımacılığı Yunanistan GSYİH'nın yüzde 6,5'ini oluşturmaktadır.

Bu nedenle, COSCO'nun liman satın alması bir bütün olarak Yunanistan için özel bir öneme sahiptir. Pire liman idaresi'nin 2017'nin ilk yarısına ilişkin mali tablolarında; Ciro, 2016'nın aynı dönemine göre, yüzde 12,6 daha artarak 52 milyon Euro'ya ulaşmıştır (Izyumova, 2017).

Öte yandan, Yunanistan deniz turizmi açısından diğer ülkelere göre önemli bir avantaja sahiptir. 15.000 km gibi uzun bir sahili ile kıyılarında çok sayıda ada bulunmaktadır. Doğal korunaklı deniz alanları, ılıman bir iklimi, tarihi ve kültürel zenginliği ile öne çıkmaktadır. Bütün bu özellikleri nedeni ile Yunanistan, kruvaziyer

turizminde Akdeniz’de popüler bir yere sahiptir. Avrupa Konseyi 2014 raporunda, Yunanistan ve özellikle Yunan adalarını, 4.1 milyon kruvaziyer yolcusunun ziyareti ile Avrupa’da üçüncü sırada yer aldığı belirtilmektedir (Parisi ve Kalafati, 2017).

Helen Limanlar Birliğinin (ELIME) 2018 yılı raporuna göre de, Yunanistan limanlarına yanaşan gemi sayısında düşüş olmasına karşın, yolcu sayısında artış olmuştur. Açıklanan verilere göre, 2018 yılında Yunanistan’daki limanlara yanaşan kruvaziyer gemi sayısı 3.410 olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam, 2017 yılında 3.415’ti. Yunanistan limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayısı, bir önceki yıla kıyasla küçük bir miktar düşse de, gelen yolcu sayısı arttı. Buna göre, 2017 yılında kruvaziyer gemileri ile Yunanistan’a gelen turist sayısı 4.625.000 iken, 2018 yılında bu sayı 4.788.000 olmuştur (Greek Cruise, t.y.).

Yunanistan Turizm Bakanlığı’ndan yapılan açıklamaya göre; 2019 yılı yıl sonunda, 2018 yılına göre kruvaziyer turizminde yüzde 10'luk bir artışla 5,2 milyondan fazla yolcu ağırlanmasının beklenildiği belirtildi. Açıklama, Turizm Bakanı Harry Theoharis ve Bakan Yardımcısı Manos Konsolas'ın , Kruvaziyer Gemi Sahipleri Birliği (EEKFN) Başkanı Theodore Kontes ile yaptığı toplantı sonrasında geldi. Toplantıda, Yunanistan’da kruvaziyer turizmine dair veriler ve gelecekle ilgili beklentiler tartışıldı. Kontes’e göre, önde gelen kruvaziyer operatörleri 2019 ve 2020 yılları için kruvaziyer programlarına Yunan destinasyonunu dahil etmiş bulunmaktadır (International Publications LTD, 2019).

2.29. Örnek Bir Kruvaziyer Uygulaması Olarak Pire Limanı

Pire, tarihi ve kültürel varlıkları ile kruvaziyer seyahatları için Akdeniz detinasyonunda önemli bir yere sahiptir. Yunanistan'ın en büyük kruvaziyer limanlarından biri olan Pire Limanı, toplam 2.8 km uzunluğunda rıhtıma sahiptir. Yolcu gemileri için eşzamanlı yanaşma pozisyonunda (gemi boyutuna bağlı olarak), en uzun rıhtım hattı 480 m ve su derinliği 11.5- 12 m olması nedeniyle, en büyük kruvaziyer gemilerine ev sahipliği yapabilmektedir.

Limanda kuru havuz, gemi tamir bölümü, konteyner terminali, araba terminali ve yolcu terminalleri mevcuttur.

Pire Limanı, Cenova'da düzenlenen bir etkinlikte Medcruise tarafından Doğu Akdeniz'de en iyi liman seçilerek ödüllendirilmiştir. Pire Limanı'nda, 2 ana ve 1 yeni terminal olmak üzere, toplam üç kruvaziyer yolcu terminali bulunmaktadır. Potansiyel 2 yeni terminal sahası bulunmaktadır. 2015 yılında, Pire Limanı'nda liman gelirlerinin yüzde 12'si kruvaziyer gemilerinden sağlanmıştır (International Transport Forum, 2016).

Terminal B Themistocles

- Built in 2013
- Two quays with 11 metres depth able to accept mega cruise ships (4,500+ passengers)
- Away from domestic ship traffic
- 6,000 m² of ground
- Secured area



Görsel 2.3. Pire Kruvaziyer Yolcu Terminali ve Liman Genel Görünümü

Kaynak : (Piraeus Port Authority S.A., 2017)

Görsel 2.3.'de verilen, Pire Kruvaziyer Limanı (B) yolcu terminali 2013 yılında yapılmış olup, 6000 m² alana sahip ve 4500 yolcu kapasitelidir.

Piraeus cruise port has three cruise Terminals



2

Facilities and Common services

- Total space 210 acres
- Total quay length of 2,800 m
- Draft up to 11 m. – Tide free
- 11 vessel berths
- Berths for new generation cruise ships
- 3 air conditioned Passenger Terminals of 15,000 m² with 20 X-Ray machines
- Free shuttle bus service within the cruise port
- Available slots for tourist buses
- Birth allocation system
- Environmental and supply services
- ISPS compliant security



Görsel 2.4. Pire Kruvaziyer Limanı Genel Görünümü

Kaynak: (Piraeus Port Authority S.A., 2017).

Görsel 2.4.'da verilen, Pire kruvaziyer limanı ISPS.Koda tabi olup, limana aynı zamanda 11 yolcu gemisi yanaşabilmektedir. Modern yolcu terminalinin teçhizat ve donanımı, uluslararası kriter gereklerine uygun olarak teçhiz edilmiştir.

2.30. Yunanistan Kruvaziyer Limanlarında, Fiyat Tarifeleri ve Liman Masrafları

Pire Limanı, Atina büyük metropol alanının bir parçasıdır. Liman, Akdeniz'in en önemli limanlarından biri ve üç kıtanın

kavşağında yer almaktadır. Akdeniz'de deniz ticaret yolu olarak Uzak Doğu'yu, Avrupa ile Süveyş kanalı ve Cebelitarık üzerinden birbirine bağlayan rotadır. Avrupa, Asya ve Afrika trafiğine ek olarak kuru yük , genel kargo, araç ve konteyner gibi alanlarda da önemli miktarda kargo trafiği vardır.

Limanla ilgili tüm iş ve işlemler, Pire Liman Otoritesi tarafından yürütülmektedir. Yunanca Organismos Limenos Pireos (OLP) olarak bilinir. Pire Limanı'nda, pilotaj hizmetleri Deniz Ticaret Bakanlığı'nın ayrı bir hizmet birimi tarafından verilmektedir. Pire Limanı çok çeşitli hizmetler sunduğundan, tarife yapısı çok kapsamlıdır. Yunanistan'da, Liman tarifelerinin yapısal revizyon süreci 1996 ve 2001 yılları arasında gerçekleşmiş olup, bu düzenlemelerden 10'u, tüm liman hizmetlerinin fiyatlarını toplu olarak gösteren bir tarifeye sahiptir. Limanın, tüm tarifeleri kamuya açık ve Yunan hükümetinin resmi dergisinde yayımlanmaktadır.

Liman fiyatlarını yeniden şekillendirme gerekliliği, yolcu limanından gelmiştir. Örnek olarak bir feribot, Pire yolcu limanında barınmak için günde 12.32 Euro ödüyordu. Bu standartlara göre çok düşük bir fiyattı. 1995 yılında yerli feribotların yanaşma ücretlerinden elde edilen gelir, limanın yıllık gelirinin sadece yüzde 0.7'sini oluşturmaktaydı. Liman'ın, yatırım fonları son yıllarda yolcu limanına ayrılmıştı.

1996 yılında başlatılan liman tarife düzenlemeleri, Pire'nin Doğu Akdeniz'de önemli bir aktarma merkezi olarak ortaya çıkmasına kesinlikle katkıda bulundu. 1997'den sonra, konteyner trafiğinde önemli bir artış olan Pire limanı, 1998'de Dünyanın en işlek 50

konteyner limanı arasına girdi. 2000 ve 2001 takvim yıllarında Mediterranean Shipping Company'ye (MSC) ek olarak, Çin nakliye konteyner hattı China Shipping Container Lines (CSCL) ile Organismos Limenos Pireos (OLP) arasında sözleşme imzalandı. Bu gelişmeler neticesinde, 2000 yılında konteyner elleçlemesi 1 milyon TEU sınırını geçti. Genel olarak, ihraç konteyner ücretleri ithalden daha düşük tutuldu ve tarifede yaklaşık yüzde 35'lik bir indirim sağlandı. Pire liman otoritesi, Ağustos 2004 Olimpiyatlarında, yolcu limanında yüzen oteller olarak park edilen yolcu gemileri için uyguladığı özel fiyat tarifesinden sonra, tarifelerinde önemli bir değişiklik yapmamıştır (Psaraftis, 2005).

2.31. Örnek Bir Kruvaziyer Uygulaması Olarak Mykanos Limanı

Mykanos Belediyesi Fon Yönetimi tarafından işletilen Mykanos Limanı, Pire ve Santorini Limanı'ndan sonra Yunanistan'ın en büyük kruvaziyer yolcu limanlarından birisidir Mykonos adalar merkezinde bulunan Kiklad adalar topluluğuna aittir.

Limanın en yüksek seyir sezonu, Mayıs ve Eylül aylarıdır. Mykonos havaalanı, limana yaklaşık 4 km mesafededir.

Limanda, yüksek hızlı gemilerle Yunanistan anakarası (Pire-Atina ,Rafina, Selanik , Kavala) ve Girit'ten (Kandiye , Resmo) -günlük yolcu taşıma hizmetleri de verilmektedir.

Tablo 2.20. Mykanos Limanı, Kruvaziyer Gemi Masrafı

HİZMETLER	ÜCRETLER/EUR
Kılavuzluk, Römorkaj, Palamar Ücreti	5707
Bağlama ve barınma	1791
Port Tax Ücreti (Ayakbastı), 2500 yolcu	5115
ISPS (2500 Yolcu)	2500
Liman Vergisi	875
Gemi Sağlık Resmi	-
Fenerler ve Tahlisiye Ücreti	-
Liman Harcı	30
Liman otoritesi transfer ücreti	30
Transfer Botu ücreti	85
Mürettebat çıkış ücreti (Crew Pass)	880
Gümrük Harcı (Custom Clearance)	120
Gümrük fazla mesai-24 saat (Custom's house overtime)	360
Acentelik Ücreti	3360
Diğer	20
Toplam	20873

Kaynak: (Mykanos Limanı, 30.10.2019, kişisel görüşme/e-mail)

Mykanos Limanı, liman masrafları hatfa sonu ve resmi tatil günleri dikkate alınarak maksimum fiyattan hesaplanmıştır.

Tablo 2.10'de verilen örnek geminin liman masrafı, Tablo 2.20.'de görüldüğü üzere, Yunanistan'ın Mykanos Limanı'nda 20873 Euro'dur.Yunanistan'ın örnek kruvaziyer limanındaki gemi masrafı, örnek Türk limanındaki gemi masraflarından (Bkz.Tablo 2.11) yaklaşık yüzde 48 daha düşüktür. Örnek Türk limanında, kılavuzluk ve römorkaj hizmeti ve porttax ücreti daha yüksektir. Yunanistan'ın Mykanos limanında, kruvaziyer gemilerden fener ve tahlisiye ücreti ile gemi sağlık rüsumu alınmamaktadır. Mykanos Limanı'nda Porttax ücreti (Ayakbastı) 2,046 Euro iken, İstanbul Haydarpaşa Limanı'nda ortalama 2.6 Euro'dur.(Bkz.Tablo 2.11) Söz konusu kruvaziyer gemisi

masraflarının, Türk özel limanlarında daha da yüksek olabileceği görüşü belirtilmiştir.

2.32. Dünya Kruvaziyer Yolcu İstatistikleri



Grafik 2.3. Dünyada, 1990-2018 yılları arasında seyahat eden kruvaziyer yolcu sayıları

Kaynak: (Cruise Market Watch, 2018).

Grafik 2.3.'e göre, Dünya kruvaziyer turizmi yolcu talebi, 1990 yılından 2018 yılına kadar tedricen artış göstermiştir. 2019 yılında, seyahat edecek kruvaziyer yolcu sayısının 30 milyon olacağı tahmin edilmektedir (Cruise Market Watch, 2018).

2.33. Kruvaziyer Turizmi, Finansal Boyutu ve Yarattığı Değer

Kruvaziyer sektörünün ekonomiye katkılarını yedi gelir grubu başlığı altında toplamak mümkündür. Bunlar;

1. Liman gelirleri
2. Turizm/yolcu gelirleri
3. Gemi inşa sanayi gelirleri
4. Gemi ikmal gelirleri
5. Gemi acenteleri gelirleri
6. Tur acenteleri gelirleri
7. Kamu gelirleri (vergi, rüsum ve benzeri harçlar) olarak sıralanabilir.

Kruvaziyer yolcularının, tur sırasında yapmış oldukları alış-veriş harcamaları turizm gelirleri içerisinde önemli bir paya sahiptir (Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü, 2014-Mülga).

Gemiye biniş/iniş olarak ifade edilen bu turların, kruvaziyer ana limanlarında gerçekleşmesi halinde daha yüksek harcamalar yapıldığı bilinmektedir. Bu nedenle, Türkiye’de kruvaziyer turizminin gelişimi için, kruvaziyer ana liman yapımı hedeflerinin 5 yıllık kalkınma planlarına dahil edilmesi gerekmektedir.

Kruvaziyer turizmde toplam turist harcamalarının yanısıra, gemi mürettebat ve gemi işletmecilerinin diğer harcamaları sonucunda elde edilen gelir, ülke ekonomilerine önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Deniz Turizmi içerisinde kruvaziyer turizminden

sağlanan gelir, katma değeri en yüksek turizm gelirleri arasındadır. Kruvaziyer turistin, yedi günlük seyahati neticesinde ortalama harcaması 1719 dolardır. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2019).

2.34. Mavi Ekonomi

Dünyanın, $\frac{3}{4}$ 'üne yakın bir bölümünü oluşturan okyanus ve denizler karbon salınımını bertaraf etmekte ve oksijen ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamak suretiyle ekosistemi düzenlemektedir. Mavi ekonomi kavramı, deniz ve okyanuslardaki potansiyel kaynakların tahrip edilmeden korunması ve deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesine dayalı olarak, deniz ticareti ve taşımacılığı ile deniz turizminin sürdürülebilirlik temeline dayanmaktadır. Mavi ekonomi, Dünyanın başlıca sorunları arasında olan ekonomik büyüme ve yoksulluğun azaltılması açısından da önem arz etmektedir. Örneğin, deniz turizmi ve ekosistem açısından büyük öneme sahip, mercan resiflerinin iklim değişikliği nedeni ile tehdit altında bulunması gibi. Deniz turizminin, sürdürülebilirliğin sağlanması için farkındalık yaratılması ve gerekli tedbirler alınmak suretiyle mavi ekonomik dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekmektedir. (Çoban ve Ölmez, 2016).

2.35. Dünyada, Liman Hizmetleri ve Fiyat Politikaları

Küreselleşmeye bağlı olarak, Dünya ticaretinde meydana gelen artış sonucunda değişen pazar ihtiyaçları, rekabet ve teknolojik gelişmeler liman işletmelerinin fiyat politikalarını doğrudan etkilemiş

bulunmaktadır. Liman hizmetlerinin fiyatlandırılmasına ilişkin politikalar, deniz ticareti üzerinde ekonomik açıdan etkin bir rol oynamaktadır. Rekabet koşullarının uygun olduğu bölgelerde faaliyet gösteren limanlar, giderlerini kontrol altına almak suretiyle masraflarını düşürmekte ve verimliliklerini arttırmaktadır.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 1995 yılında, liman tarifelerinin belirlenmesinde kaynak teşkil etmek ve rehberlik yapmak üzere bir kontrol listesi hazırlamıştır. Bu kontrol listesinde, tarife belirleme aşamasında işleticilerin uygulamasına yönelik 12 maddelik bir kıstas belirlenmiştir. Bu kıstaslar, liman tarifeleri için bir rehber olarak görülmektedir (Yıldırım, 2018).

Ülkeler arasında, liman tarife ve masraflarında farklılık olsada; Genel olarak gemilere verilen liman hizmetlerinin fiyatlandırılması, gemilerin tonajları ile boyutları esas alınarak yapılmaktadır.(Gross tonnage-Net tonnage- Length Over All) Gemilerin tonaj ve boyutları, Bayrak Devletince Tonaj 69 sözleşmesine (Tonnage 69) göre düzenlenmiş sertifika ile tevsik edilmektedir (International Maritime Organization, 1982).

2.36. Dünya Kruvaziyer Turizminde Gelişmeler ve Gelecek Öngörülleri

Kruvaziyer yolcu gemileri, küresel olarak ticari gemilerin yüzde 1'inden daha azını oluşturmalarına rağmen kruvaziyer endüstrisinde lokomotif görevi yapmaktadır.

Kruvaziyer turizmi, turizm kategorileri arasında en hızlı ve en çok büyüyen bir sektör olarak, 1990 yılından bu yana yıllık ortalama yüzde 7’lik büyüme kaydetmiştir. 2018 yılında, 314 kruvaziyer gemisi ile 28,5 milyon yolcu seyahat etmiştir. Operatörler 45.6 Milyar dolarlık gelir elde etmek suretiyle yüzde 6,7’ lik gelir artışı sağlanmıştır. Kuvaziyer turizm endüstrisinde 1.108.676 insan çalışmaktadır (Kennedy, 2019; Cruise Market Watch, 2018).

2.37. Dünya Kruvaziyer Pazarındaki Gelişmeler

2017 kruvaziyer seyahat raporuna göre; (CLIA) kruvaziyer seyahatlerine katılanların yüzde 92’sinin, bir sonraki seyahatlerini de kruvaziyer seyahati olarak tercih edeceklerini belirtmektedir. 2018 yılında, 33379 yolcu kapasitesine sahip 13 yeni kruvaziye gemisi hizmete girmiştir. 2018’den 2020’ye kadar, Dünya çapında, yolcu kapasitesine 99895 ekleyecek 37 yeni yolcu gemisinin daha hizmete girmesi planlanmaktadır. Planlanan bu gemiler, kruvaziyer endüstrisinin yıllık gelirlerine 11.7 milyar dolar katkı sağlayacaktır. (The Florida-Caribbean Cruise Association, 2017; Cruise Market Watch, 2018).

Kruvaziyer sektörü 2018 yılında, Dünyanın ilk LNG yakıtlı (sıvılaştırılmış doğalgaz) yolcu gemisinin AIDA Cruises’a teslim edilmesiyle endüstriye çevresel bir kilometre taşı konulduğunu görmüş oldu. Bu arada, Royal Caribbean, Disney, MSC Cruises, TUI ve birçok Carnival bağlı kuruluşu gibi önde gelen kruvaziyer firmaları, Dünya çapında faaliyet göstermek üzere 19 LNG yakıtlı yolcu gemisi için sipariş verdi. Yaklaşan katı çevresel düzenlemeler

sonucunda, bu talebin artarak devam edeceği öngörülmektedir (Safety4sea, 2019).

Bu gün, Dünya'nın en büyük kruvaziyer yolcu gemisi olarak bilinen Royal Caribbean'ın sahip olduğu ve 2016 yılında hizmete giren, Oasis Class sınıfı Harmony of the Seas isimli yolcu gemisi, Saint-Nazaire/ Fransa tersanesinde STX tarafından yapılmıştır. Söz konusu geminin bazı özellikleri aşağıdaki gibidir.

362,12 m, boyundaki geminin yolcu kapasitesi 5400, çalışan personel sayısı 2300'dür. Gemide gelişmiş sörf simülatörlü pistler, dalga simülatörleri, sörf eğitimleri, kaya tırmanış alanları, orijinal boyutta basketbol sahası, mini bir golf sahası, 235 buz pisti ve kayma eğitim alanı, spa ve solaryum bölümleri, dans pistleri, yüzme havuzları, jakuziler, su parkı, etkileşimli oyuncaklar, tırmanılabilen heykeller, çocuklar için eğlence alanları, havuzlar, şelaleler ve su topları, dalış eğitimi ve gemide özel dalış imkânı, atari ve konsol oyun merkezi, çarpışan arabalar, Dünya mutfağından yemekler, 20'ye yakın restoran, kafe ve bar, 4D sinema, şov ve eğlence alanları bulunmaktadır (Akyurt ve Turpcu, 2019).

“2020 Cruise Industry News Çin Pazar Raporu'na” göre; Çin'in 2022 yılında, kapasitesinin yüzde 18,1 oranında artacağı ve yolcu sayısının 4 milyona ulaşacağı, Dünyada 2019 yılı itibariyle 404 olan kruvaziyer gemi sayısının, 2027 yılında 504 olacağı ve yolcu kapasitesinin ise 40,54 milyona çıkacağı tahmin edilmektedir. Söz konusu pazar gelişmeleri dikkate alınarak; Royal Caribbean, halen yapımını devam ettirdiği ve 2021 yılında Çin'in Şanghay Limanı'nda, Dünyanın en büyük yeni kruvaziyer gemisi Wonder of the Seas'ı

suya indirmeyi planlamaktadır. 1,2 Milyar Euro'ya mal olacak gemi 362 m boyunda, 47 m genişliğinde ve 6360 yolcu kapasitelidir. Gemide, 2394 personel görev yapacaktır. Mega gemi, diğer oasis grubu gemilerde bulunan eğlence yerlerine ek olarak epik su parkları, robot barmenli barlar, büyük havuzlar, west end tarzı tiyatro gösterileri ve gurme yemeklerden günlük restoranlara kadar, bir çok eğlence ve hizmet merkezi bulunmaktadır (Cruise Industry News, 2019; Cruise Mapper, t.y.).

Kruvaziyer endüstrisi, denizcilik sektöründen kadınların katılımı ile iyi bir örnek teşkil etmektedir. Kadın denizciler, küresel olarak mürettebatın yaklaşık yüzde 2'sini oluştururken kruvaziyer sektörü yakın zamanda Nicole Langosch'un, AIDA Şirketinin AIDASOL gemisine atanan ilk kadın kaptanı olarak, bu iş sektöründe cinsiyet eşitliği bakımından artan bir farkındalık kazandırmıştır (Safety4sea, 2019).

2.38. Dünya Kruvaziyer Pazarında Güncel Gelişme ve Eğilimler

Kruvaziyer sektörü, turizmin en hızlı büyüyen segmentidir. ABD ve Çin pazarı güçlü bir büyümeyi teşvik etmektedir. Kruvaziyer turizmi, son beş yılda yüzde 20.5'lik bir büyüme kaydetmiştir. Kapasite kullanımı sürekli olarak yüzde 100'ün üzerindedir. 2018-2025 yılları arasındaki yolcu gemisi siparişi, 50 yeni gemiyi içermektedir (The Florida-Caribbean Cruise Association, 2017).

Son 50 yıl içinde ortaya çıkan kruvaziyer turizmi, nispeten genç bir olgu olmasına karşın, bu dönemde yıllık ortalama büyümesi yüzde 8 civarında gerçekleşmiştir. Güney-Doğu Asyanın, önümüzdeki

yıllarda kruvaziyer turizminin büyümesinde önemli rol oynaması beklenmekte ve Çin, potansiyel pazar kaynağı olarak gösterilmektedir. 2020 yılında 4 milyon Çinli turist, Asya pazarında toplam 8 milyonluk yolcunun yarısını teşkil edecektir. Kore Cumhuriyeti, Çin ve Japonya Tayvan eyaleti ile Şangay ve Tianjin seyir güzergahlarına talebin önemli ölçüde artması beklenmektedir.

1987 yılında yayımlanan, kendi ihtiyaçlarını karşılamak için gelecek nesilleri tehlikeye atmadan, bugünkü neslin ihtiyaçlarını karşılayan yaklaşım ile ‘‘Sürdürülebilir Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Stratejisi’’; UNWTO ve Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi’nce, seyahat ve çevresel açıdan sürdürülebilir kalkınmaya yönelik olarak, Seyahat ve Turizm Endüstrisi için sürdürülebilir kalkınma kavramı uyarlanmış, sürdürülebilir kalkınmanın çeşitli bileşenlerini sürdürülebilir turizme uygulamak üzere, mevcut ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerini tam olarak dikkate alan ve ziyaretçilerin, endüstrinin ihtiyaçlarına hitap eden turizm olarak tanımlanan bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu çerçeve, sürdürülebilir turizmin üç ayağı olan çevre dostu uygulamalar, kültürel ve doğal mirasın korunması için destek ve destinasyonlarda yerel halk için somut ekonomik ve sosyal faydalar olarak tanımlanmıştır.

Sürdürülebilir turizmin öncülü, bir hedef tarafından sunulan eşsiz doğal ve kültürel mirasın, marka itibarını, değerini ve turist talebini ve dolayısıyla onu korumanın nedenini oluşturmasıdır. Ev sahibi hedef topluluklar, sürdürülebilir turizmde önemli bir rol oynamaktadır. Çünkü, topluluklar ziyaretten etkilenmekte ve aynı

zamanda bir turistin ziyaretinin sebebinin bir parçası olmaktadır. Sürdürülebilir turizm, tüm hedefe ve değer zincirindeki her bir varlık türüne uygulanabilir.

Kruvaziyer turizmin segmentasyonu, büyük kruvaziyer terminalleri oluşturmaya bile, her türden destinasyonun kruvaziyer yolcularını almasına da izin vermektedir. Birden fazla yolculukla, birden fazla ülke ve limanları ziyaret, seyir hatlarının benzer bağlantı noktaları için daha fazla seçenek nedeniyle kaldıraç görevi yapmaktadır. Destinasyonlar ve ülkeler arasında bölgesel diyalog ve işbirliği, sürdürülebilir seyir turizminin gelişmesinin anahtarıdır (World Tourism Organization ve Asia-Pacific Tourism Exchange Center, 2016).

2.39. Kruvaziyer Turizmde Sosyal ve Politik Gelişmeler

Gemilerden Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesi :

Gemilerden kaynaklı hava kirliliği, örneğin bir petrol sızıntısı olayının yarattığı etkiye sahip olmasa da, birçok bölgede nüfusun karşılaştığı genel hava kalitesi sorunlarına neden olur ve aynı zamanda doğal çevreyi de etkiler.

İlk olarak, 1997 yılında kabul edilen MARPOL Ek VI gemi egzoz gazı içerisindeki ana kirlleticileri, kükürt oksitler (SO_x) ve azot oksitler (NO_x) dahil olmak üzere sınırlandırmaktadır.

MARPOL Ek VI'nın 19 Mayıs 2005'te yürürlüğe girmesini takiben, Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC), 53. oturumunda (Temmuz 2005), teknoloji ışığında emisyon sınırlarını önemli ölçüde güçlendirmek amacıyla, MARPOL Ek VI'yı revize etmeyi kabul

etmiştir. İyileştirmeler ve uygulama deneyimi, üç yıllık inceleme sonucunda MEPC 58 (Ekim 2008’de revize edilmiş, MARPOL Ek VI ve 1 Temmuz 2010’da yürürlüğe giren NO_x Teknik Kod 2008 kabul edilmiştir.

Gemilerden kaynaklanan, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik IMO'nun ilk stratejik plan uygulanmasına ilişkin kararın, 2020 yılından itibaren uygulamaya konulacağı duyurulmuştur.(MEPC 74) Stratejik Plana göre ;

Gemilerden kaynaklanan, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik tedbirlerin, üye devletler üzerindeki etkilerini değerlendirme prosedürünün onaylanması ile prosedür, aday önlemleri kabul edilmeden önce, olası etkilerinin en iyi şekilde tahmin edilmesini kolaylaştırmak için başlangıçta kapsamlı bir etki değerlendirmesi yapılması tavsiye edilmektedir.

Sera gazı için güven fonu, (Sera Gazı-Güven Fonu) başlangıçtaki stratejinin uygulanmasını desteklemek üzere, teknik işbirliği ve kapasite geliştirme faaliyetleri için özel bir mali destek kaynağı sağlamayı amaçlayan yeni bir gönüllü fondur.

Bu uygulamalar kapsamında, sera gazı / karbon yoğunluğunu azaltmak üzere gemilerde kullanılan yakıttaki sülfür oranı yüzde 0.5’e düşürülecek ve bu uygulama uluslararası sefer yapan gemilerde 01.01.2020 tarihinden itibaren hayata geçirilmiş olacaktır (International Maritime Organization, 2019). Bu dönüşüm, gemi operatörleri ve donatanlarına ek maliyetler getirmektedir.

MSC Cruises, bugüne kadar denize indirilen en çevre dostu kruvaziyer gemisi ‘‘MSC Grandiosa’nın’’ hizmete sunuluşu için, Almanya’nın Hamburg kentindeki kutlamaları sırasında, Dünya üzerindeki ilk tam karbon nötr majör seyahat hattı olma yönünde hazırladığı taahhütlerini duyurdu.

MSC; uzun süreli olarak hazırlanan planlamaya göre filo çapında 2008’e oranla 2024 yılına kadar karbon yoğunluğunu yüzde 29, 2030 yılına kadar ise yüzde 40 oranında azaltmayı hedeflemektedir. MSC Cruises, sera gazı emisyonlarına yönelik hareket eden uluslararası oluşumları yönlendirerek, yüksek standartlara göre geliştirilen karbon dengeleme projesinin harmanlanması ile filo, denizcilik faaliyetlerinde doğrudan karbon ve karbondioksit (CO₂) emisyonlarını denkleştirebilecektir. Bu denge maliyetlerinin, tamamının şirket tarafından karşılanacağı belirtildi.

MSC Cruises , özellikle hali hazırda mevcut olandan daha fazla CO₂ hapsederek, okyanus ve kıyı habitatlarını muhafaza eden projeler için bir karbon denge portföyü geliştirmeyi amaçlamaktadır. Çoğunlukla kıyı habitatlarına odaklanmış olan, mavi karbon projesi ender olduğundan, MSC Cruises deniz biyo çeşitliliğini korumaya yönelik bu önemli projenin geliştirilmesini hedeflemektedir.

MSC Cruises’in, yeni inşa tüm gemileri egzoz gazı temizleme sistemleri kurulu, yada LNG tarafından çalıştırılmaktadır. Filoda daha uzun süre hizmet veren gemiler için, eski gemilerini hibrid teknolojisiyle donatmaya odaklanmış bir güçlendirme programı bulunmaktadır.

2019'un sonunda; 17 MSC Cruises gemisinin 11'i egzoz gazı temizleme sistemleriyle donatılacak, toplam yatak kapasitesinin yüzde 74'ü egzoz gazı temizleme teknolojisi ile kaplanmış olacaktır (MSC Cruises SA, t.y.).

2.40. Teknolojik Gelişmeler

Siber Güvenlik; Siber saldırıların sayısındaki artış nedeni ile önemi giderek artan riskle ilgili olarak işletmeler önlemlerini artırmaktadır. Dünyanın en büyük kruvaziyer endüstrisi ticaret birliği olan, Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (Cruise Lines International Association CLIA) Aralık 2018'de siber güvenlikle ilgili en son güncel kılavuz üreten ve destekleyen endüstri gruplarından biri olmuştur.

Teknolojik gelişmeler, gemilerde ve gemi seyahatlerinde önemli değişikliklere neden olmuş, örneğin birçok kruvaziyer gemide yolcuların odalarının kilidini açmak ve gemideki hizmetleri satın almak için bilezik kullanılmaya başlanmıştır. Ek olarak, Carnival gibi bazı seyir devleri, yolcuların seyir öncesi gerekli tüm bilgilerini kayıt altına alarak, yolcu yükünün önlenmesini sağlayan seyir öncesi hizmetler sunmaktadır. MSC, Carnival Corporation, NCL ve Royal Caribbean'in gemide akşam yemeği rezervasyonları ile diğer benzeri hizmetler için akıllı telefon uygulamaları büyük ilgi görmüştür. Genel olarak, çocukları ve yetişkinleri eğlendirmek için 3B baskısı olarak adlandırılan bir başka uygulama ise, MSC gemilerinde hizmete sunulmuştur. Günlük hayatımızın her yönünü değiştiren teknoloji hızlı bir şekilde ilerlediği için, yolcu gemilerindeki akıllı teknolojik

uygulamalarına yenilerinin eklenmesi beklenmektedir (Safety4sea, 2019).

3.1.Yöntem

Bu çalışmada, “Nitel Araştırma Deseni” ve “Durum Çalışması Yöntemi” kullanılmıştır. Nitel araştırma anlamın nasıl yapılandırıldığı, insanların yaşamlarını ve Dünyalarını nasıl anlamlandırdıklarıyla ilgilidir (Merriam, 2013). Durum çalışması ise nitel araştırmalarda belirli bir duruma ilişkin sonuçları ortaya koymayı amaçlayan yöntemdir. Nitel Durum Çalışmasının en temel özelliği, bir ya da birkaç durumun derinliğine araştırılmasıdır (Atatürk Üniversitesi, t.y.). Bu çalışmada, aslında genel olarak ayrı ayrı farkında olunan ve özellikleri bilinen, fakat birbirine etkileri bilinmeyen Kruvaziyer Turizmi kavramları ile kruvaziyer limanlarına ilişkin süreçler ve boyutlar bütüncül bir yaklaşımla araştırılmıştır. Yine, bu durumlar komşu kruvaziyer limanları ile karşılaştırılmış ve Antalya Limanı özelinde değerlendirilerek yaygın bir sonuç elde edilmesi tasarlanmıştır.

4.1. Antalya Limanı ve Tarihçesi

Antalya Limanı’nın bilinen en eski tarihi, Türk hakimiyetinden önce deniz üssü arayan şehrin kurucusu Bergama Kralı II.Attalos ile başlamaktadır. (MÖ.159-133) Antalya’nın ticaret merkezi olarak gelişimi, Roma döneminde başlamış ve Bizans döneminde devam etmiştir. Anadolu’da, Doğu Akdeniz limanlarından İstanbul’a giden en kısa kara yolu Antalya’dan başlamaktaydı. Antalya’dan İstanbul’a kara yolu ile yolculuk sekiz günken, havaların müsait olması halinde

deniz yolu ile 15 gün sürmekteydi. Antalya Limanı, İskenderiye ve Trablusşam arasındaki ticarete, Venedik ve Cenevizliler için önemli bir rol oynamıştır.

Antalya Limanı, geçmişte Akdeniz ve Dünya ticaret ağına bağlanan stratejik bir kapı olarak görev üslenmiş, bu husus Antalya'nın önemli bir liman şehri olma özelliği kazanmasının temel unsurları arasında yer almıştır. Liman, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde Arap ve Hint mallarının girmesi ile birlikte, Akdeniz tüccarlarının uğrak yeri haline gelmiştir.

Liman, Selçuklular döneminde deniz ticaretinin gelişmesinin yanında donanmanın da merkezi durumuna gelmiştir. Bu dönemde, rıhtım ve mendireklerin tamiri yapılmıştır. (eski liman) Anadolu'nun karayolu ile Antalya'ya bağlanması (Denizli-Konya gibi) sonucu ticaretin gelişmesi ile birlikte, Avrupalı tüccarlar Alanya ve Antalya Limanı'na gelmeye başlamıştır.

Osmanlı döneminde ise, Arap ve Hint mallarının giriş kapısı olmuş ve Antalya-İskenderiye arasındaki deniz ticareti artmıştır. 1559 yılında, Antalya Limanı'na her birinde 20-30 tüccar bulunan 50 gemi uğrak yapmıştır. Bu dönemde, Suriye ve Mısır'a ihraç edilen mallar arasında kereste, demir, Ankara sofı, zift balmumu ve kürk bulunmaktaydı.

Antalya Limanı, deniz ticareti açısından kurulduğu tarihten bu yana, Doğu Akdeniz limanları arasındaki önemini sürekli olarak korumuş ve Anadolu'nun milletlerarası ticaret merkezi konumuna gelmesinde anahtar rol oynamıştır (Yağcı ve Akkaya, 2017).

“Eski ve orta çağ gemilerinden büyükçe bir filoyu içine alabilecek, rüzgara karşı güvenli ve kumla dolma tehlikesinden uzak doğal bir liman olan Antalya Limanı, daha sonraki yıllarda inşa edilen mendireklerle adeta kapalı bir liman haline gelmiştir.

17.yüzyılda işlek bir liman olan Antalya Limanı’nın, 200 parça gemi alabildiği ve girişinde iki büyük kulesi ile kapalı bir liman olduğu, dört tarafının topraklarla muhafaza edildiği ifade edilmektedir.

Gümrükhanenin de yer aldığı Antalya Limanı, liman reisinin idaresi altında bulunuyordu. H.13 Safer 975/M. 19 Ağustos 1567 tarihli kayda göre, Antalya liman reisi olan Hâce İvaz’ın, gayr-i müslimlere buğday sattığının bildirilmesi üzerine, görevinden alındığı belirtilmektedir. H.11 Rebiü’l âhir 978/m 12 Eylül 1570 tarihli diğer bir kayıttan ise, liman reisi olan Latif Reis’e, Lefkoşe Kalesi’nin fethinde hizmette bulunmasından dolayı ibtidâdan iki akçe timar verildiği anlaşılmaktadır. 17.yüzyıla ait H.12 Ramazan 1091/M. 6 Ekim 1680 tarihli başka bir kayda göre ise, Eş-şeyh Mustafa’nın babasının yerine liman reisi olduğu yazılıdır.” (Armağan, 2005)

Bu günkü modern Antalya Limanı, Antalya’nın batısında ve Kemer yolu üzerinde yer almakta olup 1968 yılında yapımına başlanan liman, 1973 yılında tamamlanarak, Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ. (TDİ) tarafından işletmeye açılmıştır. 1998 yılında, “işletme hakkının devri” yöntemiyle özelleştirilerek, 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ’.ye devredilmiştir. Daha sonra, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) tarafından işletilen liman, 2010 yılında aynı yöntemle, Global Yatırım

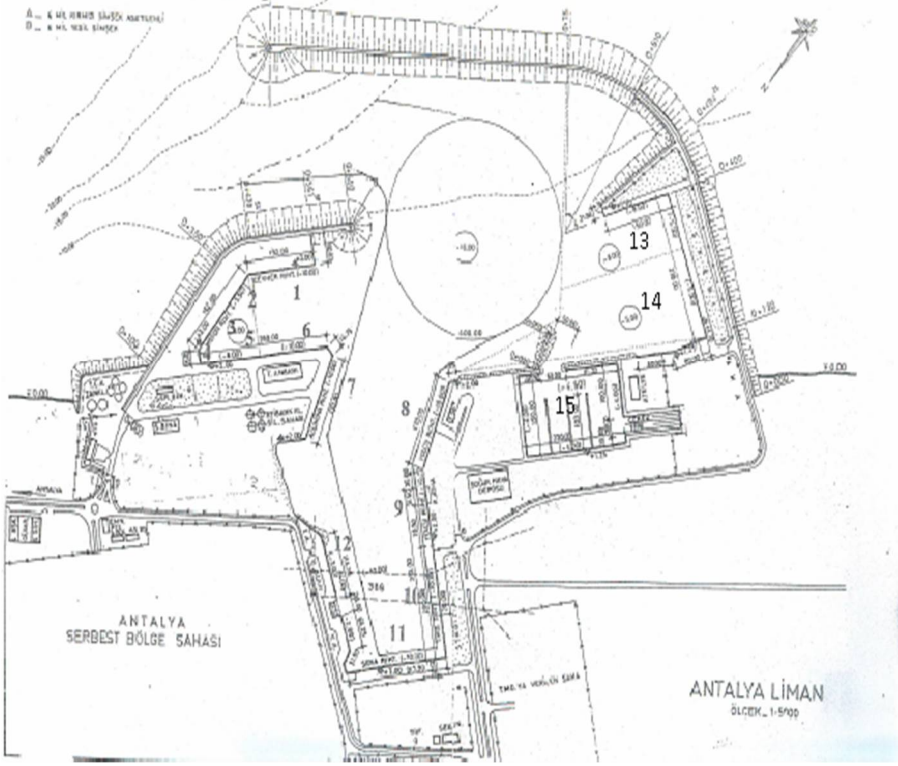
Holding'e devredilmiş ve halen bu firma tarafından (Port Akdeniz) işletilmektedir.

Antalya Limanı, Batı Akdenizde turizm ve sanayi şehirleri olan Alanya, Mersin, Konya, Akşehir, Afyon, Burdur ve Denizli'ye kara yolu ile bağlı, Uluslararası havalimanı bulunan ve deniz ulaştırması ağında önemli bir konuma sahiptir.

Liman , 650 m uzunluğunda tali 1440 m uzunluğunda ana mendirekle çevrili, iki mendirek arasındaki mesafe 250 m'dir. 400 m.lik manevra sahası ile 136000 m²'lik deniz alanına sahiptir. Limanın, kuru yük ve genel kargo kapasitesi 5 milyon ton, konteyner kapasitesi ise 500000 TEU'dur (Tür vd, 2013).

Antalya Limanı'nda, modern yolcu salonu ve gümrüksüz satış mağazaları bulunmakta olup liman ve gümrük hizmeti 24 saat kesintisiz olarak verilmektedir. Çok amaçlı olarak hizmet veren liman, (multi-purposed) aynı zamanda kruvaziyer bir limandır. Gemi kabul kapasitesi 2970 gemi/yıl olan limanda, 1260 m² gümrüklü kapalı depo, 5000 m² otomobil-kamyon park alanı, 6729 m² gümrüksüz kapalı depo, 50000 m² konteyner sahası ile 95152 m² liman dışı terminal sahası ve yolcu terminali bulunmaktadır (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, t.y.).

4.1.1. Antalya Limanı Vaziyet Planı



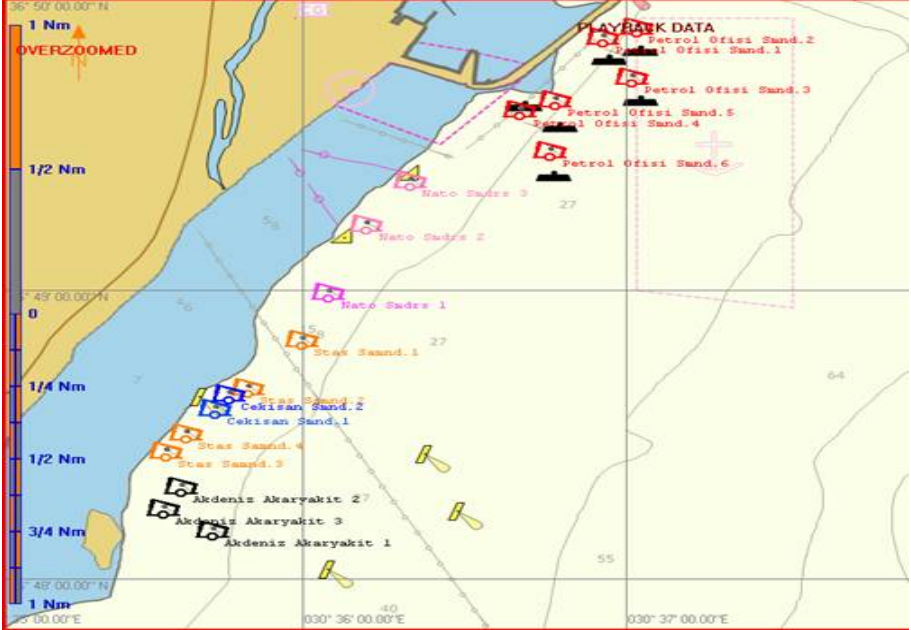
Şekil 4.13. Antalya Limanı

Kaynak: (Antalya Liman Başkanlığı, 30.10.2019, kişisel yazışma)

Şekil 4.13.'de gösterilen Antalya Limanı, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik kodu (ISPS) normlarına uygun olarak belgelendirilmiştir. Serbest Bölge ile bütünleşik ve sınır olan limanda, Serbest Bölge'nin işlettiği rıhtımlar ve Setur Marinanın işletmekte olduğu bir yat limanı ile iki askeri rıhtım bulunmaktadır (Antalya Serbest Bölgesinin Sınırlarının Değiştirilmesine Dair Karar, 2018).

İşletme hakkı süresi 2028 yılında sona erecek olan Antalya Limanı'nın, uhdesinde bulunan yat limanının, liman işletme hakkının devri sırasında, devir sözleşmesi dışında tutularak ayrı bir statüde kiraya verilmesinde kamu yararı bulunmaktadır. Şekil 4.13'de gösterilen 1-9 nolu rıhtımları (8 ve 9 nolu rıhtımlar kruvaziyer yolcu rıhtımı) Port Akdeniz (Global) Liman İşletmesi, 10-11-12 nolu rıhtımları Asbaş AŞ.'ti (Serbest Bölge) işletmekte olup, 13-14 numara ile gösterilen rıhtımlar ise Sahil Güvenlik ve Deniz Komutanlığı'ınca askeri amaçlı olarak kullanılmaktadır. 15 numara ile gösterilen saha ise, Global AŞ.tarafından marina işletmesine kiralanan sahadır.

4.1.2. Antalya Limanı, Port Akdeniz Römorkörcülük Yetki Sahası



Şekil 4.14. Antalya Limanı, Liman Dışı Tesis ve Şamandıraları

Kaynak: Akdeniz, Türkiye Deniz Haritaları (Antalya) TR 3221

Şekil 4.14.'da, Antalya Limanı Kılavuzluk ve Römorkaj yetki sahasında, liman ana mendireğinin hemen arkasındaki deniz alanının, sarısu ve sıçan adası mevkiinde Petrol Ofisi, Nato, Akdeniz Akaryakıt, Çekisan ve Staş firmalarına ait, petrol dolum tesislerine akaryakıt tankerlerinin yakıt basmak üzere yanaştığı/bağlandığı şamandıralar yer almaktadır.

Bu tesislere gelen gemiler ile Serbest Bölgeye yanaşp kalkan gemilere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2019/4 sayılı Bakanlık Genelgesi kapsamında, Port Akdeniz Römorkörcülük teşkilatı hizmet vermektedir. Port Akdeniz limanı dışındaki tesisler ile Serbest Bölge Limanına gelen gemilerin klavuzluk hizmeti ise Bakanlıkça yetkilendirilmiş başka bir kılavuzluk teşkilatınca yürütölmektedir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmeti yetkilendirmelerinde, 815 sayılı Kabotaj Kanununun 1. Maddesi ile 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun 940. maddesi özel bir öneme sahiptir (Kılavuzluk ve Römorkörcölük Hizmetleri Yönetmeliğı, 2018).

4.1.3. Antalya Limanı Gelirleri

Antalya ticari ve yolcu limanı'nın ticari liman faaliyet gelirlerini, genel olarak yük elleçleme, kılavuzluk, römorkaj, barınma, palamar, elektrik, tatlı su tedariki ve atık bertarafı, ayakbastı (Port tax) marina gelirleri ile ekipman kiralama gelirleri oluşturmaktadır. Liman, çoğunlukla çimento, kömür, alüminyum, gübre, mermer, barit ve buğday sektörlerinde faaliyet gösteren şirketler tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca, gümrüksüz mağaza (duty-free) satış gelirleri ve diğler gelirlerden kira geliride elde edilmektedir (Global Yatırım Holding A.Ş., 2015).



Görsel 4.5. Antalya Limanı (Port akdeniz) Genel Görünümü

Kaynak: (Virahaber, 2018).

4.1.4. 2011-2018 Yılları Arasında, Antalya Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

Tablo 2.21. Antalya Limanı'na Gelen Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

Yıllar	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2011	64	127250
2012	55	159430
2013	64	163575
2014	58	175778
2015	52	168538
2016	16	45979
2017	11	40301
2018	3	7656
Toplam	323	888507

Kaynak: (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

Tablo 2.21'e göre; Türk limanları genelinde olduğu gibi, Antalya Limanı'nda da kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında 2015 yılından itibaren düşüş başlamıştır. 2018 yılında, 2011 yılına göre kruvaziyer gemi sayısı yüzde 95.31 , yolcu sayısı ise yüzde 93.98 oranında düşmüştür.

Ayrıca, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın istatistiki verilerine istinden yapılan çıkarım sonucuna göre; Antalya Limanı'na, tüm gemi cinsleri dahil olmak üzere 2011 yılında 1363 , 2012 yılında 1270, 2013 yılında 1312, 2014 yılında 1110, 2015 yılında 1037, 2016 yılında 863, 2017 yılında 750 , 2018 yılında ise 739 gemi gelip gitmiştir. 2018 yılında, gelen kruvaziyer gemi sayısı yalnız 3'tür. Antalya Limanı toplam gemi trafiği 2018 yılında, 2011 yılına göre yüzde 45,78 düşmüştür.

Konteyner yükünde ise, 2011 yılında 165474, 2012 yılında 179351, 2013 yılında 188932, 2014 yılında 216221, 2015 yılında 178389, 2016 yılında 172064, 2017 yılında 199892, 2018 yılında ise 190841 TEU konteyner elleçlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

Konteyner yükünde 2018 yılında, 2011 yılına göre yüzde 15.32 lik bir artış söz konusu olmasına karşın, 500000 TEU'luk konteyner kapasitesinin yüzde 38.16'sı kullanılmaktadır.

4.1.5. Antalya Limanı Swot Analizi

Tablo 2.22. Antalya Limanı Swot Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Batı Akdenizde, Mersin–İzmir arasında çok amaçlı olarak hizmet veren uluslararası deniz trafiğine açık başka bir liman olmaması.	Limanın Serbest Bölge, şehirleşme ve benzeri nedenlerle genişleme sahasının sınırlanmış olması.
Limanın, şehir merkezine, şehrin tarihi ve kültürel alanlarına yakın mesafede olması.	Trafik, Serbest Bölge ve şehirleşme nedeni ile kapı kapasitesinin yetersiz hale gelmiş olması.
Dünyanın birçok şehrine uçuşu bulunan hava limanı olması.	Kamuya ait, Serbest Bölge Limanı’nın hizmet veriyor olması.
Liman işletmesinin uhdesinde bulunan yat limanını üçüncü şahıslara kiraya verebiliyor olması.	Hinterlandını, limana bağlayan demir yolu ağı bulunmaması.
İşletme ve idaresinin kruvaziyer liman işletmeciliğinde tecrübe ve birikime sahip olması.	Limanın, kruvaziyer ana liman kriterlerini tam olarak karşılamaması.
Uluslararası kurallara uygun kruvaziyer yolcu salonu ve gümrüksüz alış veriş mağazalarının bulunması.	Liman işletme süresinin 2028 yılında sona erecek olması nedeni ile uzun vadeli yatırımlar için zaman darlığı olması.
Gümrük, liman, gemi ve yolcu hizmetlerinin 24 saat kesintisiz bir şekilde verilebiliyor olması.	Deklare edilmiş bir fiyat tarifesinin olmaması.
Kılavuzluk ve Römorkaj teşkilatının yeterli olması.	Hava yolu ile gelen yolcu sayısının, deniz yolu ile gelen yolcu sayısından daha fazla olması.
2020 yılında, Türk kruvaziyer işletmesine ait kruvaziyer gemi seferlerinin başlayacak olması.	Rıhtım su derinliğinin maksimum -10 m olması nedeni ile büyük tonajlı gemilerin limana yanaşamaması

Fırsatlar Batı Akdenizde, deniz ulaştırma ağına bağlı başka bir liman olmaması.	Tehditler Türkiye'nin Güneydoğusunda terör ve çatışma riski.
Doğu Akdeniz kruvaziyer destinasyon hattı üzerinde bulunması.	Bölge ülkelerindeki siyasi karışıklık ve istikrarsızlıklar.
Son yıllarda, Doğu Akdenizde Kruvaziyer turizmine olan talep artışı.	Terör kaynaklı olumsuz güvenlik algısı.
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın demir yolu Projesi.	Liman fiyat politikasının açık ve şeffaf bir yapıya sahip olmaması.
Antalya'nın, lojistik merkezi olma potansiyeli.	Kruvaziyer rıhtım sayısının yeterli olmaması (2 rıhtım mevcuttur)
Serbest Bölgede faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası firmaların lojistik potansiyeli.	Limandan, turistik bölgelere ulaşım maliyeti.
Dünya kruvaziyer operatörlerinin, 2020 yılından itibaren Türkiye'yi yeniden programlarına almaları.	Limanda veya yakın bölgesinde lojistik Merkezi/üssü olmaması.
Antalya'nın, tarihi ve kültürel açıdan kruvaziyer turizmine elverişli bir yapısının olması.	Ekonomideki belirsizlikler

Tablo 2.22'de verilen Swot analizine göre, siyasi ve ekonomik durumun stabil olması halinde, limanın güçlü yönleri ile fırsatları bakımından, zayıf yönleri ile tehditleri karşısında daha üstün durumdadır.

4.1.6. Antalya Limanı'nın Kruvaziyer Limanı Açısından Değerlendirilmesi

Antalya, turizme elverişli iklimi ve tabiat varlıklarının yanı sıra, tarihi boyunca çeşitli milletlere ev sahipliği yapmış köklü uygarlıkların kültür varlıklarının izlerini taşımaktadır. Bu nedenle,

turizm eğilim ve tercihleri arasında İstanbul'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır.

Aynı zamanda kruvaziyer tur operatörleri için Antalya, Doğu Akdeniz destinasyonu üzerinde bulunmaktadır. Antalya'nın, kruvaziyer turizminin sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini sağlamak üzere, limanın uzun vadede ana kruvaziyer limanına dönüştürülmesi ve Sebest Bölge Limanı ile birlikte hizmet vermesi, genel kargo ve konteyner limanı için, lojistik hizmeti verebilme kabiliyetine sahip, yeni bir serbest (Free Port) ana liman planlamasına gidilmesi, Batı Akdenizin turizmi ve dış ticareti açısından önem arz etmektedir.

4.1.7. Antalya Limanı'nın Serbest Liman Açısından Değerlendirilmesi

Türkiye'de henüz uygulaması olmayan Serbest Liman Rejiminin, bir kıyı bölgesini kapsayacak şekilde veya bir şehirde/ limanda hayata geçirilmesi halinde, dış ticarete bağlı olarak deniz ticareti ile liman ekonomisi gelişecek ve lojistik hizmeti kümelenmesini tetikleyecektir. Ancak, mevcut Antalya Limanı'nın geri sahasının şehirleşme, Serbest Bölge, Askeri liman ve yat limanı gibi nedenlerle sınırlanmış olması, demir yolu bağlantısı ile bölgesinde lojistik merkezi bulunmaması gibi nedenler, serbest liman rejimi uygulamasını olumsuz açıdan etkileyecektir.

4.1.8. Antalya Limanı'nın, Liman Merkezli Lojistik (LML) Açısından Değerlendirilmesi

Antalya Limanı'na mesafe olarak en yakın lojistik merkezi, İzmir ve Antalya Limanı ortak hinterlandında olan Denizli'dedir.

(Kaklık) Batı Akdeniz’de, Antalya Limanı’nın deniz ticaretindeki önem ve rolü dikkate alınarak, Antalya’nın lojistik potansiyeli elverişliliği nedeniyle Bölgesinde lojistik merkezi planlamasına gidilmesinde yarar görülmektedir.

Swot analizinde de belirtildiği üzere; Serbest Bölge, limancılık faaliyeti açısından Antalya Limanı’nın zayıf yönleri arasında olmasına karşın, lojistik hizmeti açısından güçlü yönleri arasına girmesi mümkün olabilir. Halen Antalya Limanı’nda, temel liman hizmetlerinin dışında lojistik hizmet olarak depoculuk-antrepo, aktarma ve benzeri hizmetler dışında lojistik hizmeti verilmemektedir. Serbest Bölge’den, Antalya Limanı’na açılacak bir koridorla, Serbest Bölgede konuşlanacak lojistik firmalarından hizmet alınması mümkün olabilecektir.

5. Sonuç ve Öneriler

Türk Limancılık sektörünün, Ulusal Denizcilik Politikası ile ilgili darboğazlardan, limanların büyüme ve genişleme alanlarından, gümrük prosedürlerinin karmaşıklığından, ulaşım altyapısı ve planlama eksikliğinden kaynaklı sorunlarının yanısıra, yönetiminde çok başlılık ve alt yapı eksiklikleri ile fiyat tarifelerinin rekabetçi ve şeffaf olmaması gibi çözüm bekleyen benzeri bir çok yapısal sorunu bulunmaktadır.

. Öte yandan Antalya Limanı, Batı Akdenizde stratejik önemini sürekli korumuş olmasına karşın, kuruluşundan günümüze kadar, kürselleşme ve özelleştirmenin etkisine bağlı olarak liman

hacmindeki mevcut artışın dışında, önemli bir gelişme kaydedememiştir. Limanın, dış ticaret açısından gelişmesini etkileyen unsurların başında, intermodal bir ulaşım ağı bulunmaması, ana liman özelliğinin olmaması (su derinliği nedeni ile büyük tonajlı gemilerin yanaşamaması) limanda veya bölgesinde lojistik mekezi-üssü bulunmaması ve korumacı bir dış ticaret rejimi (gümrük rejimi) gelmektedir.

Türk kruvaziyer turizminde ise, 2000’li yıllardan itibaren artarak devam eden olumlu gelişmenin, 2015 yılından sonra düşmeye başlamasının nedenleri arasında esasen Bölgesel konjonktüre bağlı olarak, başta Bölge ülkelerinde meydana gelen siyasi karışıklıklar sonucunda oluşan güvenlik ve terör algısı, turizm politikalarında planlamaya yeterli ölçüde önem verilmemesi, tanıtım ve pazarlama eksiklikleri ile fiyat politikalarının etken unsur olduğu hususu değerlendirilmektedir.

Tespit edilen sorunlarla ilgili olarak; Türk limanlarında, liman yönetim modelinin gözden geçirilerek, bürokratik yapıdaki çok başlılığın giderilmesi, liman işletici kuruluşlarının da içinde yer alacağı bir yönetim modeli oluşturulması, liman tarifelerinin rakip limanlarla rekabet edebilecek seviyeye getirilmesi ve farklı tarife uygulamalarının ortadan kaldırılarak, rekabetçi ve makul bir fiyat tarifesi benimsenmesi, bu konuda 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun dışında denetleyici ve düzenleyici bir mekanizma oluşturulması, limanların kruvaziyer gemi ve yolcu hizmetlerine uygun şekilde altyapı sorunlarının bir takvim dahilinde, denizcilik idaresinin koordinasyon ve denetiminde çözümlenmesi gerekmektedir.

Liman tarifelerinin, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Devlet Demir Yolları limanlarında (TCDD) olduğu gibi, Deniz Ticaret Odaları aracılığı ile kamuoyuna duyurularak deklare edilmesinde yarar görülmektedir.

Serbest liman uygulamaları, deniz ekonomisinin gelişiminde temel unsur olmakla birlikte, dış ticareti artırarak lojistik kümelenmeyi de beraberinde getirecek ve limanlar lojistik merkezler/üsler haline gelecektir. Antalya Limanı'nın genişleme sahası ile kapı kapasitesinin şehirleşme, Serbest Bölge ve benzeri nedenlerle sınırlanmış olması nedeniyle yetersiz kalması dikkate alınarak; dış ticarete gelecek elli yıllık kapasite kullanımı dikkate alınarak, Antalya/Manavgat bölgesinde içinde lojistik merkezi bulunan, hinterlandına intermodal ulaşımı ağına bağlı, gemi tamir ve bakımı yapılabilen (dry dock), Hong-Kong veya Singapur modelinde tam otomasyon, (full automation) serbest yeni bir Antalya limanı (Free Port) planlamasının, ülke ekonomisinin geleceği açısından önemli ve gerekli olduğu düşünülmektedir.

Antalya'ya, hava yolu ile gelen turist sayısı deniz yolu ile gelen turist sayısından daha fazladır. Kruvaziyer turizmi açısından Antalya, Doğu Akdeniz destinasyonu üzerinde bulunmakta olduğundan kruvaziyer turizminin sürdürülebilir bir şekilde gelişmesine katkı sağlamak üzere, mevcut limanın uzun vadede Serbest Bölge sınırlarına dahil edilerek, ortaklaşa hizmet vermek üzere, Serbest Bölge Limanı ve Kruvaziyer Limana dönüştürülmesi, liman içerisinde bulunan yat limanı işletmesinin ise, ayrıca kiraya verilmesinin kamu yararına olduğu değerlendirilmektedir.

Kuvaziyer turizminde ise, kruvaziyer turizminin gelişimini etkileyen sorunların, Türkiye Turizm 2023 Strateji Raporu’da dikkate alınarak çözümlenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, turizmi etkileyen olası krizlerin yönetilmesi ve ortaya çıkan krizin bertarafı için, kamu/sivil toplum kuruluşlarının ortaklaşa yöneteceği kriz merkezi oluşturulması, olumsuz güvenlik kaygılarına ilişkin algıyı önleyecek tedbirler alınması, (Kamu-Sivil) tanıtma fonunda kruvaziyer turizmine münhasır düzenleme yapılarak, fonun güçlendirilmesi ve fonksiyonlarının işler halde bulundurulması, sivil toplum kuruluşlarının ticari diplomasi temelli faaliyetlere aktif olarak katılımlarının sağlanması gerekmektedir.

Kruvaziyer turizminin, ülkenin çözüm bekleyen ve önde gelen problemleri arasında görülerek, yeni bir strateji ile ulusal düzeyde ele alınması, sorunların hızlı bir şekilde çözümlenmesini kolaylaştıracağı değerlendirilmektir.

KAYNAKÇA

Akdeniz,Türkiye Deniz Haritaları (Antalya) TR 3221

Akgül, E. F. (2018). “Türkiye’de Kruvaziyer Limanlar: Pazar Yapısı ve Rekabetçilik Analizi”. *Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi*, 4(2): 167-179

Akpınar, H. Ve Bitiktaş, F. (2016). “Türkiye’deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler”. 3. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*. Şubat 2016, İzmir.

Akpınar, H. ve Seyhan K. (2018). “Türkiye Kruvaziyer Turizminin Stratejik Yönetimi: Kriz Yönetimi Yaklaşımı”. *Denizden Merhaba*, (20): 18-22

Akyurt, H. ve Turpcu, E. (2019). “Kruvaziyer Turizmi”, *Turizmin Geleceği*. Detay Yayıncılık, Ankara.

Akyurt, H. ve Turpcu, E. (2019). “Kruvaziyer Turizmi”, *Turizmin Geleceği*. Detay Yayıncılık, Ankara.

Antalya Serbest Bölgesinin Sınırlarının Değiştirilmesine Dair Karar (2018, 28 06). Resmi Gazete (Sayı: 30462)

Armağan, A. L. (2005). “XVI.Yüzyılda Antalya”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24(38):93-111

Aslanoğlu, E. ve Balakan, A. (2016). “An analysis of cruise tourism on Turkish economy: a case study for Istanbul and Barcelona

- ports". *2nd Annual International Conference on Social Sciences*. Haziran 2016, İstanbul, 1-28
- Atatürk Üniversitesi. (t.y.). "*Atatürk Üniversitesi Açık Eğitim Kaynakları*". <http://acikders.atauni.edu.tr> (erişim tarihi: 22.12.2019)
- Avoid Crowds. (2019). "Europe's Busiest Cruise Ports in 2019" <https://avoid-crowds.com/europe-busiest-cruise-ports-in-2019/> (erişim tarihi 12.10.2019)
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı. (2011). "Batı Akdeniz Bölgesi Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Çalıştayı". Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı, Isparta.
- Chee, V. (2005). "Port of Singapore Authority (PSA)". *National Library Board Singapore*
- Cruise Industry News (2019). "*2020 China Market Report*" <https://www.cruiseindustrynews.com/flip/2020china/mobile/index.html#p=3> (erişim tarihi:25.11.2019)
- Cruise Lines International Association Inc. (2019). "*2018 Europe Market Report*". Cruise Lines International Association Inc., Washington
- Cruise Lines International Association Inc. (2019). "*2018 Global Passenger Report*". Cruise Lines International Association Inc., Washington.

- Cruise Market Watch. (2018). “*2018 Cruise Market Source Origin*”.
<https://cruisemarketwatch.com/passenger-origins/> (erişim
tarihi:15.10.2019)
- Cruise Market Watch. (2018). “*2018 Worldwide Cruise Line
Passenger Capacity*” <https://cruisemarketwatch.com/capacity/>
(erişim tarihi: 30.10.2019)
- Cruise Market Watch. (2018). “*Growth of the Ocean Cruise Line
Industry*”. <https://cruisemarketwatch.com/growth/> (erişim
tarihi 12.10.2019)
- Cruise Mapper. (t.y.). “*Wonder Of The Seas*”.
[https://www.cruisemapper.com/ships/Wonder-Of-The-Seas-
2165](https://www.cruisemapper.com/ships/Wonder-Of-The-Seas-2165) (erişim tarihi: 01.11.2019)
- Cumhurbaşkanlık Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). “*On Birinci
Kalkınma Planı (2019-2023)*”
- Çağlar, V. Esmer, S. ve Oral, E. Z. (2010). “Özelleştirme ve
Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel
İncelenmesi”. *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal
Kongresi*, Nisan 2010, Trabzon
- Çavuşoğlu D., Zorba Y. ve Esmer S. (2019). “Lojistik merkezlerin
lojistikte yatay işbirliklerine etkisinin belirlenmesine yönelik
keşifsel bir araştırma”
- Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü.
(2019). “Antalya ili Aksu, Manavgat Serik, ilçesi Çed
Olumlu”. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara.

Çoban, M. N. ve Ölmez, Ü. (2016). “Mavi Ekonomi ve Mavi Büyüme”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 12(3): 155-166

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik. (2015, 23 8). Resmi Gazete (Sayı: 29454)

Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü. (2014). “*Kruvaziyer Sektör Raporu*”. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Deniz Ticaret Odası (2019) *Türkiye’de Deniz Turizmi*.

Deniz Ticaret Odası. (2012). “Yolcu Ve Kruvaziyer Gemileri Yeni Ucret Uygulamaları”.

Deniz Ticaret Odası. (2018). “*Tarifeler*”. Deniz Ticaret Odası. İstanbul.

Deniz Ticaret Odası. (2018). “Ülkemize Kruvaziyer Gemilerle Turist Getiren (A) Grubu Seyahat Acentalarına Destek hK.”.

Deniz Ticaret Odası. (2019). *Denizcilik Sektör Raporu*. İstanbul.

Deniz Turizmi Yönetmeliği. (2009, 24 7). Resmi Gazete (Sayı: 27298)

Dubrovnik Port Authority. (t.y.). <https://www.portdubrovnik.hr/> (erişim tarihi: 01.11.2019)

Erturgut, R. (2016). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi. Nobel Yayınları, Ankara.

- Fu, Q., Liu, L. ve Xu, Z. (2010). “Port resources rationalization for better container barge services in Hong Kong”. *Maritime Policy & Management*, 37(6): 543-561
- Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ. (2008, 10 3). Resmi Gazete (Sayı: 26812).
- Global Ports Holding PLC. (2017). “Barcelona Cruise Port”. <https://www.globalportsholding.com/ports/5/barcelona-cruise-port> (erişim tarihi: 09.12.2019)
- Global Yatırım Holding A.Ş. ve Bağlı Ortaklıkları (2015). *01 Ocak – 31 Aralık 2014 Dönemi Faaliyet Raporu*. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. İstanbul
- Grace M. L. (2008). “A Brief History of the Cruise Ship Industry...”. <https://www.cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry> (erişim tarihi: 15.10.2019)
- Greek Cruise. (t.y.). Piraeus. <http://www.greekcruise.gr/index.php/port/cruisestatistics/49> (erişim tarihi: 02.12.2019)
- Güneş, H. Ve Esmer, S. (2016) “Liman Merkezli Lojistik: Ege Bölgesi için Bir Değerlendirme”. *Journal of ETA Maritime Science*, 4(4): 303-316
- Havermans, J. (2019). “2018 Year In Review”. Cruise Lines International Association Inc., Washington.

- Holland, J. (2019). *Navigating Uncertainty: Tourists' Perceptions Of Risk In Ocean Cruising*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Brighton Üniversitesi, Brighton
- Hong Kong Customs and Excise Department. (t.y.). <https://www.customs.gov.hk/en/home/index.html> (erişim tarihi: 25.10.2019)
- International Maritime Organization. (1982). “*International Convention on Tonnage Measurement of Ships*”. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx> (erişim tarihi: 12.10.2019)
- International Maritime Organization. (2019). “*Greenhouse Gas Emissions*”. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx> (erişim tarihi: 18.10.2019)
- International Publications LTD. (2019). “*Greece Expects Over 5.2 Million Cruise Passengers by End of 2019*”. <https://news.gtp.gr/2019/09/12/greece-expects-over-5-2-million-cruise-passengers-by-end-2019/> (erişim tarihi: 03.11.2019)
- International Transport Forum. (2016). “*Cruise Shipping and Urban Development The Case of Piraeus*”. International Transport Forum, Paris.

- Izyumova, E. (2017). “*The feast on Mount Olympus: investors return to Greece*” https://tranio.com/articles/the-feast-on-mount-olympus-investors-return-to-greece_5441/ (erişim tarihi: 03.11.2019)
- İstanbul Yeminli Mali Müşavirler Odası. (2017). “Denizdeki Araçlarda Verilen Konaklama Hizmetinde KDV Oranı”. İstanbul.
- Kalogeropoulos, D. (2019). “*How to Invest in Cruise Line Stocks*”. The Motley Fool LLC.
- Kan, N. ve Kuleyin, B. (2016). “Kalkınma Planları Çerçevesinde Türkiye’nin Deniz Turizmi Stratejilerinin Tarihsel Gelişimi” 3. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*. Şubat 2016, İzmir.
- Ken, W. L. (1978). “Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941”. *Journal of Southeast Asian Studies*, 9(1): 50-84
- Kennedy, S. (2019). “*2019 Cruise Trends & Industry Outlook*”. Cruise Lines International Association Inc., Washington.
- Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği (2018, 31 12). Resmi Gazete (Sayı: 30642)
- Kopar, M. (2016). “ATATÜRK DÖNEMİ DENİZ TAşIMACILIğI (1923-1938)”. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (22): 465-492
- Kükre, C. (2012) “*Kruvaziyer Turizmin Vergilendirilmesi ve Türkiye’de Uygulanan Vergi Teşvikleri*”. Doktora Tezi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Eskişehir.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü. (2019). *Turizm İstatistikleri Genel Değerlendirme 2018*, Araştırma ve Değerlendirme Daire Başkanlığı, Ankara.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). “*Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013*”. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Lauriat, G. (2019). “AJOT’s Top 100 Containerports A to Z”. *American Journal of Transportation*, (690)
- Lavissière, A. ve Rodrigue, J. P. (2017). “Free ports: towards a network of trade gateways”. *Journal of Shipping and Trade*, 2(7)
- Li, C. (2018). “Connecting to the World: Singapore as a Hub Port”. *Civil Service College Singapore*, (19)
- Limanlar Yönetmeliği. (2012, 31 10). Resmi Gazete (Sayı: 28453)
- Lojiport. (2014). “*Kruvaziyer turizminin lideri Türkiye’den*”. <https://www.lojiport.com/kruvaziyer-turizminin-lideri-turkiyeden-81935h.htm> (erişim tarihi: 25.10.2019)
- Maritime and Port Authority of Singapore (2019) “Singapore’s 2018 Maritime Performance”
- Medcruise. (t.y.). <https://www.medcruise.com/port/66/barcelona> (erişim tarihi: 09.11.2019)
- Medcruise. (2019). “*Port of Dubrovnik named as the Top-Rated Eastern Mediterranean Cruise Destination*”. <https://www.medcruise.com/article/1449/port-dubrovnik->

named-top-rated-eastern-mediterranean-cruise-destination
(erişim tarihi: 01.11.2019)

Meidute, I. (2005). “Comparative analysis of the definitions of logistics centres”. *Transport*, 20(3): 106-110

Merk, O. ve Li, J. (2013). “The Competitiveness of Global Port-Cities: The case of Hong Kong – China”. *OECD Regional Development Working Papers*

Merriam, S. B. (2013). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation*. John Wiley & Sons Inc., New York

MSC Cruises SA. (t.y.). “Sustainability”.
<https://www.msccruisesusa.com/en-us/About-MSC/MSC-Sustainability.aspx> (erişim tarihi: 15.10.2019)

Mykonos Port. (t.y.). “Ships-Ports”.
<https://mykonosports.gr/facilities/ships-ports/> (erişim tarihi 14.11.2019)

Oral, E. Z. (2018). “Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu”. *Denizden Merhaba*, (20):8-12

Öncü, Z. İ. (2010). “Betonarme İskelelerin Bakım, Onarım ve Güçlendirilmesi” Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, İzmir.

Özmen, E. F. ve Bahadır, A. (2018). Kruvaziyer Limanlarında Kullanım Süreci Kalite Değerlendirmesi: Alsancak Limanı

Örnekleme. 4. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*. Şubat 2018, İzmir.

Parisi, E. D. Ve Kalafati, I. D. (2017). “The current situation and development prospects of cruise tourism on Kefalonia Island: The relation between satisfaction and intention to revisit using structural equation modelin”. *Issues in Business Management and Economics*, 6(2): 31-38

Piraeus Port Authority S.A. (2017). “*Piraeus Cruise Port*”. http://www.olp.gr/images/pdf/Presentation_Cruise_Terminal_-2017-en.pdf (erişim tarihi: 08.12.2019)

Psaraftis, H. N. (2005). “Tariff Reform in the Port of Piraeus: a Practical Approach”. *Maritime Economics & Logistics*, 7(4): 356-381.

Republic of Croatia Ministry of Tourism. (2018). “*Tourism in Figures 2017*”. Republic of Croatia Ministry of Tourism.

Rodrigue, J. P. Ve Notteboom, T. (2009). “The Terminalization of Supply Chains: Reassessing the Role of Terminals in Port/Hinterland Logistical Relationships”. *Maritime Policy & Management*, 36(2)

Safety4sea. (2019). “*9 cruise trends we will see in 2019*” <https://safety4sea.com/cm-9-cruise-trends-we-will-see-in-2019/> (erişim tarihi: 18.10.2019)

Sezer, İ. (2014). “Kruvaziyer Turizmi’nde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı”. *Doğu Coğrafya Dergisi*, (32): 49-78

Singapore Customs. (t.y.).

<https://www.customs.gov.sg/businesses/transshipping-goods/transshipment-pr> (erişim tarihi: 25.10.2019)

Song, D. W. ve Cullinane, K. (2006). “Chapter 14 Port Governance in Hong Kong”. *Research in Transportation Economics*, (17):311-329

Süleyman Demirel Üniversitesi. (2019). “*Batı Akdeniz Lojistik Merkezi ve Entegre Taşımacılık Çalıştayını Sona Erdi*”. <https://w3.sdu.edu.tr/haber/8190/bati-akdeniz-lojistik-merkezi-ve-entegre-tasimacilik-calistayi-sona-erdi> (erişim tarihi: 12.10.2019).

TCDD Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı. (2017). “*TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi 2017*”. TCDD Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı, Ankara.

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü. (t.y.). [http://www.tkygm.gov.tr/Content/UploadedFile/A5-Ülkemizdeki%20Tersaneler%20\(Harita%20Üzerinde%20Noktasal%20Gösterim\)&&ece00e3f-c144-4ca5-8820-d0d415f94c95.pdf](http://www.tkygm.gov.tr/Content/UploadedFile/A5-Ülkemizdeki%20Tersaneler%20(Harita%20Üzerinde%20Noktasal%20Gösterim)&&ece00e3f-c144-4ca5-8820-d0d415f94c95.pdf) (erişim tarihi: 03.11.2019)

The Florida-Caribbean Cruise Association (2017). “*2018 Cruise Industry Overview*”. The Florida-Caribbean Cruise Association, Florida.

Turizm Ajansı (2019) “*2020 için 65 rezervasyon, 2021 için...*” <https://www.turizmajansi.com/haber/2020-icin-65->

rezervasyon-2021-icin-h32508 (erişim tarihi: erişim tarihi: 30.10.2019)

Turizm Güncel (2019) “*Anex Tour kruvaziyer sektörüne giriyor, ilk gemiyi satın aldı*” <https://www.turizmguncel.com/haber/anex-tour-kruvaziyer-sektorune-giriyor-ilk-gemiyi-satin-aldi> (erişim tarihi: erişim tarihi: 01.12.2019)

Tür, R., Küçükosmanoğlu, A. ve Küçükosmanoğlu, Ö. (2013). “Antalya Limanı Konteyner Trafikinin Bulanık Sinir Ağı ile Tahmini”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(2): 109-120

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. (1999, 16 12). Resmi Gazete (Sayı: 23913).

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği. (2000, 23 06). Resmi Gazete (Sayı: 24088)

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü. (2019) “*Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi*”.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (t.y.). “*Port Akdeniz – Ortadoğu Antalya Limanı*” <http://www.turklim.org/uye-limanlar/port-akdeniz-ortadogu-antalya-limani/> (erişim tarihi: 01.12.2019)

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği. (2019). Türk Limancılık Sektörü Raporu 2018. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği. İstanbul

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). “*Demiryolu*”. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019) “*Gemi İstatistikleri*”. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019) “*Konteyner İstatistikleri*”. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019) “*Kruvaziyer İstatistikleri*”. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Uysal, F. ve Gülmez, M. (2014). “Türkiye’de Akdeniz Bölgesi’nde Lojistik Merkez Yeri Seçimi İçin Bulanık Serim Teori ve Matris Yaklaşımı Uygulaması”. *Verimlilik Dergisi*, (1): 89-104.
- Véronneau, S. ve Roy, J. (2011). “Cruise Lines' Purchasing and Logistics Management”. Vogel, M. *Business and Management of Ocean Cruises*, 90-100
- Virahaber. (2018). “Port Akdeniz yatırımlarına aralıksız devam ediyor” <https://www.virahaber.com/port-akdeniz-yatirimlari-araliksiz-devam-ediyor-50139h.htm> (erişim tarihi: 11.12.2019)
- Wild, P. Ve Dearing, J. (2010). “Development of and prospects for cruising in Europe” *Journal of Maritime Policy & Management*, 27(4): 315-333
- Wolff, R. A. ve Yıldız, D. (2018) “Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı”. *Social Sciences Research Journal*, 7(3): 187-198

- World Tourism Organization ve Asia-Pacific Tourism Exchange Center. (2016). “*Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia*”. World Tourism Organization, Madrid.
- Yağcı, Z. G. ve Akkaya M. (2017). “Güney-Kuzey Köle Ticaretinde Antalya Limanı”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 12(26): 115-130
- Yang, Z., Xiu, Q. ve Chen, D. (2019). “Historical changes in the port and shipping industry in Hong Kong and the underlying policies”. *Transport Policy* 82:138-147
- Yıldırım, M. U. (2018). “*Liman Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*”. Denizcilik Uzmanlığı Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Yıldıztekin, A. ve Çelik H. M. (t.y.). “*İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya Osmaniye Destek Merkezleri Master Planı*”. Hatay Valiliği, Hatay
- 82 Seri Nolu Harçlar Kanunu Genel Tebliği. (2018, 31 12). Resmi Gazete (Sayı: 30642)