



**T.C. İSTANBUL T CARET
ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL B LİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA B LİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KRUVAZİYER TURİZM DESTİNASYON
ÖZELLİKLERİNİN KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ
VE İSTANBUL GALATAPORT ÖRNEĞİ**

Kağan KÖKLEN

Danışman

Prof. Dr. Ali İhsan KARACAN

İSTANBUL 2020

AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

- İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında,
- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

.. /.. / 2020

Kağan KÖKLEN



T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

T.C
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

İşletme (Türkçe) Yüksek Lisans programı öğrencisi Kağan Köklen'in "*Kruvaziyer Turizm Destinasyon Özelliklerinin Kıyı Mekanlarına Etkileri ve İstanbul Galataport Örneği*" başlıklı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulu **23.06.2020** tarih ve **2020-510/02** sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

	ÜNVANI, ADI SOYADI	ÜNİVERSİTE
TEZ DANIŞMANI	Prof. Dr. Ali İhsan Karacan	İstanbul Ticaret Üniversitesi
JÜRİ ÜYESİ	Dr. Gencay Karakaya	İstanbul Ticaret Üniversitesi
JÜRİ ÜYESİ	Dr. Engin Dumanlı	Fenerbahçe Üniversitesi

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1
LİTERATÜR TARAMASI	2
1. KRUVAZİYER TURİZM.....	4
1.1 Kruvaziyer Turizminin Tanımı ve Özellikleri	4
1.2 Kruvaziyer Turizminin Tarihi	6
1.3 Kruvaziyer Turizminin Bileşenleri	9
1.3.1. Kruvaziyer Gemi.....	9
1.3.2. Kruvaziyer Liman	10
1.3.3. Kruvaziyer Gemi Şirketleri	11
1.3.4. En Büyük On Kruvaziyer Gemisi	13
1.4 Kruvaziyer Turizmin Etkileri.....	18
1.4.1. Kruvaziyer Turizmin Ekonomik Etkileri	18
1.4.2. Kruvaziyer Turizmin Çevresel Etkileri	20
1.4.3. Kruvaziyer Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri	21
1.5 Kruvaziyer Turist	22
1.5.1. Kruvaziyer Turistleri Motive Eden Faktörler	23
1.5.2. Kruvaziyer Turistlerin Destinasyonda Satın Alma Davranışları.....	24
1.6 Dünyada Kruvaziyer Turizmi	25

1.7	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi	28
2.	KRUVAZİYER TURİZMİNDE DESTİNASYON KAVRAMI.....	32
2.1.	Kruvaziyer Turizm İşletmeciliği	32
2.1.1.	Kruvaziyer Limanların Sınıflandırılması	35
2.1.2.	Kruvaziyer Limanların Fonksiyonları.....	38
2.1.3.	Kruvaziyer Liman Yönetimi	38
2.2.	Kruvaziyer Destinasyonunu Oluşturan Faktörler.....	41
2.3.	Kruvaziyer Turizm ve Destinasyon	43
2.4.	Kruvaziyer Turizmde Destinasyon Değerlendirme Kriterleri.....	44
2.5.	Dünyada Kruvaziyer Destinasyonları	47
2.6.	Türkiye Limanları ve Kruvaziyer Destinasyonları	52
2.7.	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmine Yönelik Politikalar	57
2.8.	Kruvaziyer Turizminin Yasal Dayanağı	60
3.	KENTSEL KIYI KAVRAMI VE GALATAPORT PROJESİ.....	61
3.1.	Kentin Unsuru Olarak Kıyı Kavramı	61
3.2.	Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi	62
3.3.	Kruvaziyer Liman Türleri ve Ana Liman Kriterleri	64
3.4.	Kruvaziyer Liman Yer Seçimi Kriterleri	65
3.5.	Dünden Bugüne Galata Limanı.....	67
3.5.1.	Galata Limanının Konumu.....	69
3.5.2.	Galata Projesinin Kent Mekânlarına ve Sosyal Hayata Etkisi	71
3.5.3.	Galataport Hinterlandı ve Limana Erişim	72
3.6.	İstanbul Galataport Projesi.....	75
	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	80
	KAYNAKÇA	84
	EKLER.....	94

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KRUVAZİYER TURİZM DESTİNASYON ÖZELLİKLERİNİN KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ VE İSTANBUL GALATAPORT ÖRNEĞİ

Kağan KÖKLEN

İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ali İhsan KARACAN

İstanbul 2020

Kruvaziyer turistler ve kruvaziyer gemi personelleri, destinasyonları üzerinde bulunan limanların hinterlandına normal turistlerden daha fazla harcama yaparak ekonomik katkı sağlamaktadırlar. Bu bağlamda her yıl daha fazla büyüyen kruvaziyer turizminden pay almak isteyen ülkelerin destinasyon özelliklerini geliştirerek liman kimliklerini turizm cazibe merkezlerine dönüştürmeleri gerekmektedir.

Bu tez çalışmasının temel amacı, İstanbul Galataport destinasyonuna gelecek kruvaziyer turistlerin, Türkiye'nin kruvaziyer turizm sektörüne ve ülke ekonomisine sağlayacağı katkıları vurgulamak İstanbul turizm paydaşlarına önerilerde bulunmaktır. Araştırmada İstanbul Galataport örneği üzerinden kruvaziyer gemileri ile gelecek turistlerin etkileşimde olacakları Karaköy-Salıpazarı bölgesindeki tarihi Galata limanı hinterlandına odaklanılmış ve veri toplama tekniği olarak açık uçlu sorulardan oluşan yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılmıştır. Galataport İşletme Genel Müdür yardımcısı sayın Figen Ayan ile yapılan mülakatta İstanbul Galataport üzerinden gelecek kruvaziyer turistlerin liman hinterlandına ve Türkiye ekonomisine katacağı değerler ile İstanbul'un destinasyon kimliği üzerine görüşülmüş ve sonuçlar kapsamlı bir alan yazın araştırması ile değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer Turizm, Liman, Destinasyon, İstanbul, Galataport.

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

THE EFFECTS OF DESTINATION CHARACTERISTICS OF CRUISER TOURISM ON COASTAL LOCATIONS AND THE CASE OF ISTANBUL GALATAPORT

Kağan KÖKLEN

**Istanbul Commerce University Graduate School of Social Sciences Institute
Department of Business Administration**

Supervisor: Prof. Dr. Ali İhsan KARACAN

Istanbul 2020

Cruise tourists and cruise ship staff make an economic contribution to the hinterland of ports located on their destinations by spending more than normal tourists. In this context, countries that want to get a share of cruise tourism that grows more every year should improve their destination characteristics and transform their port identities into tourism attraction centers.

The main purpose of this thesis is to highlight the contributions of cruise tourists to the Istanbul Galataport destination to Turkey's cruise tourism sector and the country's economy and to make suggestions to Istanbul tourism stakeholders. The research focused on the historical Galata port hinterland in Karaköy-Salıpazarı region where tourists will interact with cruise ships through the Istanbul Galataport sample and used a semi-structured interview method consisting of open-ended questions as a data collection technique. In an interview with Mrs. Figen Ayan, deputy general manager of Galataport, we discussed the values that cruise tourists coming from Galataport will add to the port hinterland and the Turkish economy and the identity of Istanbul's destination and the results were evaluated with a comprehensive field research.

Keywords: Cruise Tourism, Port, Destination, Istanbul, Galataport.

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Kruvaziyer Turizmi ile ilgili Araştırmalar.....	2
Tablo 2: 1900’lü Yıllarda Kruvaziyer Gelişmeleri	7
Tablo 3: 2000’li Yıllarda Kruvaziyer Gelişmeleri	8
Tablo 4: Kruvaziyer gemilerin çeşitleri ve özellikleri	9
Tablo 5: Carnival Şirketi Kruvaziyer Markaları ve Kapasiteleri	11
Tablo 6: Royal Caribbean Şirketi Kruvaziyer Markaları ve Kapasiteleri	11
Tablo 7: Diğer Kruvaziyer Şirketleri Gemi sayıları ve Yolcu Kapasiteleri	12
Tablo 8: Kruvaziyer Endüstrisi Bağlantılı Harcamalar	19
Tablo 9: En Çok Kazanan Kruvaziyer Limanları.....	19
Tablo 10: Kruvaziyer Gemilerde Oluşan Atık Türleri ve Etkileri	20
Tablo 11: Kruvaziyer Turistleri Motive Eden Faktörler	23
Tablo 12: Türkiye’ye Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı.....	29
Tablo 13: Türkiye yıllara göre Kruvaziyer trafiği.....	55
Tablo 14: Türkiye'den çekilen gemilerin yöneldiği destinasyonlar	55
Tablo 15: Türkiye 2019 Kruvaziyer Yolcu İstatistikleri	56
Tablo 16: 2019 Türkiye Limanları Kruvaziyer Yolcu Oranları	56

GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 1: Symphony Of the Seas	13
Görsel 2: Harmony of the Seas	13
Görsel 3: Allure of the Seas	14
Görsel 4: Oasis of the Seas.....	14
Görsel 5: AIDA Nova	15
Görsel 6: MSC Meraviglia	15
Görsel 7: Quantum of the Seas.....	16
Görsel 8: Anthem of the Seas.....	16
Görsel 9: Ovation of the Seas.....	17
Görsel 10: Norwegian Bliss	17
Görsel 11: Yıllık Kruvaziyer Yolcu Sayısı	26
Görsel 12: 2018 Kruvaziyer Şirketlerinin Pazar Payı	27
Görsel 13: 2018 ABD Kruvaziyer Müşteri Profili	27
Görsel 14: Karayipler Destinasyonu	37
Görsel 15: Akdeniz Destinasyonu.....	37
Görsel 16: Turizm Bölgesini Oluşturan Faktörler.....	41
Görsel 17: Dünya Kruvaziyer Turizm Destinasyonları.....	47
Görsel 18: Türkiye’de kruvaziyer gemilerine hizmet eden başlıca limanlar	54
Görsel 19: Türkiye’de kruvaziyer turizmin geliştirileceği noktalar ve statüleri	59
Görsel 20: Galata Bölgesi Osmanlı Dönemine Ait Planları.....	67
Görsel 21: Galataport Konumu	69
Görsel 22: Karaköy ve Salıpazarı limanının konumu	70
Görsel 23: Galataport Yerleşim Planı	74
Görsel 24: Galataport Bölgesi ve Hinterlandı Arazi Kullanımı Analizi	74
Görsel 25: Galataport Projesi Vaziyet Planı	75
Görsel 26: İstanbul Cruise Terminal İllüstrasyonu	77
Görsel 27: Galataport Tophane Meydanı İllüstrasyonu	78
Görsel 28: İstanbul Galataport Liman İllüstrasyonu	79

KISALTMALAR LİSTESİ

CLIA	Cruise Lines International Association (Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği)
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTGM	Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DTO	Deniz Ticaret Odası
FCCA	Florida-Karayipler Kruvaziyer Birliği
İMEAK DTO	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
KUTO	Kuşadası Ticaret Odası
ÖİK	Kuşadası Ticaret Odası Özel İhtisas Komisyonu
PATA	Asya-Pasifik Seyahat Birliği
RCCL	Royal Caribbean Cruises Ltd.
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
UNWTO	Dünya Turizm Örgütü
vd.	ve diğerleri

GİRİŞ

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle tüm dünyada ulusal sınırlar turistik seyahatler için engel olmaktan çıkmıştır. Turizmin temel unsuru olan seyahat etme motivasyonu birçok farklı biçimde gerçekleştirilebilir. Bu farklılıklar çeşitli turizm sektörlerini oluşturmaktadırlar. Bu çerçevede yükselen bir turizm türü olan kruvaziyer turizmi bu çalışmanın odak noktasını oluşturmuştur. Kruvaziyer turizmi yüzen oteller olarak tabir edilen kruvaziyer gemileri ile turizm sektöründe oldukça farklılaşan ve yükselen ekonomik değeri ile de dikkat çeken niş bir sektördür. Kruvaziyer turizminde farklılaşmayı sağlayan ana unsurlar destinasyon üzerinde bulunan farklı kültürlerle ait limanlarda seyahat etme imkânı ile eş zamanlı olarak konaklama hizmetinin verilmesidir. Yüzen oteller olarak da ifade edilen bu gemilerin içinde restoranlar ve gece kulüpleri de dahil olmak üzere her çeşit turistik eğlence aktivitesi, kişisel bakım salonları, spor salonları, iletişim hizmetleri, çocuk parkı, bebek bakım evi, alış-veriş mağazaları, kumarhane, çamaşırhane, revir gibi hizmetler müşteri memnuniyetini en üst düzeyde tutmak için verilir.

Kruvaziyer destinasyonları arasında Karayibler'den sonra en fazla tercih edilen destinasyon Akdeniz çanağı olarak ifade edilen Türkiye'nin de dahil olduğu bölgedir. Türkiye'de kruvaziyer turizmi için en önemli destinasyon bölgesi sahip olduğu tarihi ve ticari önemden dolayı İstanbul Galata Limanı ve bu çalışmanın yapıldığı an itibariyle yapımı bitmek üzere olan Galataport projesidir. İstanbul Galataport Limanı, kentin merkezinde olmasından dolayı İstanbul şehrinin tarihi ve alış-veriş mekânlarına çok yakın konumdadır. Bu konumun verdiği avantaj, üst seviye gelir grubuna dahil olan kruvaziyer turistler için bir cazibe unsurudur. Çalışmada detaylı olarak değinileceği üzere son dönemlerde ülkemiz kruvaziyer turizminde çeşitli sebeplerden dolayı dramatik düşüşler olmuştur. Bu durum, liman hinterlandını oluşturan kıyı mekanlarının ve ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu araştırmanın amacı, İstanbul Galataport destinasyonuna gelecek kruvaziyer turistlerin, Türk turizm sektörüne ve ülke ekonomisine sağlayacağı katkıları vurgulayarak İstanbul turizm paydaşlarına önerilerde bulunmaktır.

LİTERATÜR TARAMASI

Türkiye’de kruvaziyer turizmi ile ilgili yapılmış tez, makale ve bildirileri incelemek için YÖK ulusal tez merkezi, google akademik ve İstanbul Ticaret Üniversitesi kütüphanesi veri tabanlarında literatür taraması yapılmıştır. Çalışmada kullanılan veriler içinde İnternet aracılığı ile Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA), ‘cruisemarketwatch.com’, Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü kurumlarından yararlanılmıştır.

Ayrıca Literatür taraması desteklemek amacıyla Kruvaziyer Turizmi konusunda uzman kimliği olan Galataport Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Figen Ayan ile de kruvaziyer turizmi ve Galataport kruvaziyer limanı hakkında yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile görüşme yapılarak elde edilen bilgiler çalışmanın ileriki kısımlarında detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Literatürde kruvaziyer turizmi ile ilgili olarak yapılmış araştırmalardan incelenen ve değerlendirilen çalışmalar **Tablo 1’** de gösterilmiştir.

Tablo 1: Kruvaziyer Turizmi ile ilgili Araştırmalar

Yıl	Tür	Yazar Adı	Araştırmanın Adı
2001	Makale	Üçışık S. ve Kadioğlu M.	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları
2006	Yüksek Lisans Tezi	Erdoğan, Z.	Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğinde
2006	Yüksek Lisans Tezi	Güzel, K.	Kruvaziyer Turizmin Türkiye’deki Geleceği
2010	Uzmanlık Tezi	Gökgöz, B.	Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi Endüstrisi: Karadeniz’e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi
2011	Yüksek Lisans Tezi	Akyüz, B.	Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekanlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Örneği
2011	Yüksek Lisans Tezi	Görgün, E.	Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları
2011	Yüksek Lisans Tezi	Çimenoglu, G.	Kruvaziyer Turizminin Kent ile ilişkisi Bağlamında Karaköy-Salıpazarı Bölgesi

2012	Yüksek Lisans Tezi	Kılıçhan, R.	Kruvaziyer Gemilerin Yiyecek İçecek Departmanlarında Hizmet Kalitesi, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati ilişkileri: Ketchikan, Juneau ve Skagway Limanlarında Bir Araştırma
2014	Doktora Tezi	Bircan, K.	Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi
2014	Makale	Sezer, G.	Kruvaziyer Turizm’inde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı
2014	Bildiri	Kılıçhan, R. İlhan G.	Hızla Gelişen Dünya Turizminde Yeni Trend: Kruvaziyer Turizm
2014	Makale	Dikeç, G. Bayar, Y. ve Cerit A. G.	Kruvaziyer Yolcuların Liman Alanında Satın Alma Davranışlarına ilişkin Bir Araştırma
2015	Yüksek Lisans Tezi	Bayazıt, G.	Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma
2016	Yüksek Lisans Tezi	Çetinkaya, Ö.	Kruvaziyer Turizmi Katılımcılarının Deneyimleri, Memnuniyetleri ve Davranışsal Niyetleri
2016	Bildiri	Yapıcı, M., Koldemir, B.ve Hişan, B.	Kruvaziyer Gemileriyle Seyahat Eden Yolcuların Destinasyon Algısı: İstanbul Limanı Üzerine Bir Çalışma
2016	Bildiri	Akpınar, H. ve Bitiktaş, F.	Türkiye’deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler
2016	Bildiri	Ayazlar R. A. ve Ayazlar G.	Kruvaziyer Turizmde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı
2017	Yüksek Lisans Tezi	Demircioğlu, C. Y.	Küresel Kent Bağlamında Limanlar: Galataport Örneği
2017	Makale	Kaya, O.	Turistlerin Kruvaziyer Gemileri Yiyecek ve İçecek Hizmetlerinden Beklenti ve Performans Düzeylerine İlişkin Bir Araştırma
2018	Doktora Tezi	Bayazıt, Ş.	Liman Kimliğinin Kruvaziyer Turizmi Üzerindeki Etkileri ve Limanlara Kimlik Kazandırılması
2018	Doktora Tezi	Oğuzbalaban, G.	Kruvaziyer Turizmde Destinasyon Özelliklerinin Önem-Performans Analizi: Kuşadası Örneği
2018	Yüksek Lisans Tezi	Özgezmez, Ö.	Turizm İşletmelerinin Kriz Dönemlerinde Tutundurma Faaliyetleri: Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Örneği
2018	Yüksek Lisans Tezi	Öztürk, A. O.	Kruvaziyer Turizmde İstanbul için Talep Tahmini
2019	Bildiri	Aydın S. Z., Bitiktaş, F., Balık, İ.	Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Sorumlu Turizm Çerçevesinde Değerlendirilmesi

1. KRUVAZİYER TURİZM

1.1 Kruvaziyer Turizminin Tanımı ve Özellikleri

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde, “kruvaziyer” kelimesinin Fransızca “croisière” kelimesinden türetildiği ve büyük seyahat yolcu gemileri şeklinde ifade edilmiştir. Türkçede genel olarak kruvaziyer kelimesi kullanılmakta, bazen de kurvaziyer kelimesinin de kullanıldığı görülmektedir. 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda ve ilgili yönetmeliklerde ise kruvaziyer kelimesi kullanılmıştır.

Kruvaziyer kelimesi, uluslararası literatürde ‘Cruise’ olarak ifade edilir. ‘Cruise’ kelimesinin sözlükteki anlamına baktığımızda ise; “boş vakitleri değerlendirmek, dinlenmek ve eğlenmek amacı ile limanlar arası yapılan deniz seyahati” olarak tanımlanmaktadır (Collins English Dictionary, 2020).

Kruvaziyer gemisindeki yolcular genel olarak aynı gün ziyaretçileri ve gezginleri olarak tanımlanmışlardır. Artık günümüzde kruvaziyer gemileri yüzen oteller olarak turizm hizmeti vermektedir. Kruvaziyer turizmi, gemi ile yolcularını destinasyonları üzerindeki limandan limana seyahat ettiren bir turizm çeşidi olarak tanımlanabilir.

Kruvaziyer turizmi, limanların kruvaziyer yolcularına sundukları doğal ve tarihi cazibe merkezleri ile eğlenceli ve farklı gemi aktivitelerinin özel birleşiminden oluşan özel bir endüstridir. Kruvaziyer sisteminin en temel bileşeni, yolcularına sunduğu seyahat programıdır. Kruvaziyer işletmelerin müşterileri için özenle hazırladıkları bu seyahat programları, uğrak yapılacak limanlardan ve bu limanların yolcuların ilgisini çekecek kültürel, tarihi ve doğal cazibe merkezleri yanı sıra kentin alışveriş imkânları ve eğlence kültürü gibi çeşitli seçim kriterlerinden oluşmaktadır (Bagis ve Dooms, 2014).

Kruvaziyer turizm müşterilerine, seyahat edecekleri kruvaziyer gemisinin hangi limandan hareket edeceği, hangi limanlarda ne kadar zaman geçireceği, ziyaretleri sırasında gidilecek destinasyonlarda ne tür kara aktiviteler olacağı hakkında önceden bilgi verilmektedir. Paket program olarak hazırlanan bu geziler ile yolcular kruvaziyer gemisindeki hizmetlerden faydalandıkları gibi, ziyaret edilen limanlarda çeşitli tarihi yerleri görme ve alışveriş yapma imkânlarından da faydalanmaktadırlar.

Kruvaziyer turizmde destinasyon üzerindeki liman ziyaretleri, liman hinterlandı içindeki mekanların ziyaretler ile turistik alışveriş etkinliklerinden oluşur. Kruvaziyer gemilerin uğrak limanları ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sağlanan turizm hizmetleri, ev sahibi ülkeler tarafından yatırım yapılan ve günden güne geliştirilen turizm alanlarıdır.

Kruvaziyer gemi seyahati, gemide sağlanan tüm hizmet ve liman ziyaret aktivitelerinden oluşan bir turistik hizmet paket ürünüdür. Ayrıca geminin kalkacağı limana ulaşım ve konaklama hizmetlerinden de faydalanılmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati önceden belirlenmiş ana limandan (kalkış-varış) başlar. Belirlenen destinasyondaki limanlar arasında ve yine önceden belirlenmiş vakitte sürececek olan yolculuğun öncesinde ve sonrasında, yolcuların ulaşımı ve konaklaması, kruvaziyer turizm hizmetinin diğer unsurlarıdır.

Kruvaziyer gemiler ile gerçekleşen yolculukların en öne çıkan özellikleri aşağıdaki gibidir (Güzel, 2006);

- Yolculuk süresi önceden belirlenmiştir.
- Yolculuğun başladığı limanda yolculuk biter.
- Yolculuk esnasında uğranılan limanlarda genel olarak gezi etkinlikleri kentin turizm ve alış-veriş merkezlerine düzenlenir.
- Kruvaziyer turizm hizmeti, ulaştırmadan ziyade tur gezisi mahiyetindedir.

Zaman içinde gelişen ve değişen kruvaziyer turizmi, geleneksel olarak denizden yolcu taşımacılığı yerine, insanların denizden sadece ulaşım aracı olarak değil eğlence organizasyonları ile de istifade edebilecekleri, kruvaziyer işletmeciliğinin doğmasına neden olmuştur. Süreç içerisinde kruvaziyer turizm sektörü milyar dolarlar düzeyinde yatırımların gerektirdiği iş modeline dönüşmüştür.

Bu devasa büyüklükteki gemiler, orta ve üst gelir düzeyindeki insanlara hitap eden niteliklerde yapılmışlardır. Kruvaziyer turizminin amacı belirlenmiş bir program çerçevesinde destinasyonlar üzerindeki limanların ziyareti ve bu limanlarda turistik gezilerin yapılmasıdır. Kruvaziyer gemi ile seyahat sırasında eğlence etkinlikleri ile birlikte gemi personeli tarafından kruvaziyer yolcularına, müşteri memnuniyetini sağlamak için en üst kalitede hizmet verilir.

1.2 Kruvaziyer Turizminin Tarihi

Seyahat ve turizmin sektörünün gelişmesi, 19. yüzyılda buharlı gemiler ve demiryollarının taşımacılıkta yoğun ve verimli bir şekilde kullanılmaya başlamasıyla gerçekleşmiştir. Turizm sektörü, şehirleşme, sanayileşme, ekonomik refah ve eğitim oranındaki artış ile dünya üzerinde görülmemiş coğrafyaları görme arzusundan yararlanmıştır. Bu gelişmelerin neticesinde, taşımacılık sektörü doğmuş ve böylece gemicilik endüstrisi ortaya çıkmıştır (Dickonson ve Vlademir 1997).

Eskiden, uçaklar okyanuslar arası seferlere başlamadan önce bilhassa Atlantik'in iki yakası arasındaki ulaşımı gerçekleştiren “Ocean Liners” olarak ifade edilen, zamanın tüm teknolojik özelliklerine sahip olan “The Normandy (1932)” ve “The Queen Mary (1934)” isimdeki lüks gemiler yolcu ve yük taşımacılığını yapmaktaydı. Transatlantik seyahatlerinde hızlı olmak yalnızca ekonomik olarak değil, prestij için de önemliydi. İkinci Dünya Savaşından sonra uçakların popülaritesinin çoğalmasıyla, iki liman arasında yolcu ulaşımına öncelik veren bu okyanus gemilerine olan talep giderek azalmış ve en sonunda ulaşım aracı olarak fonksiyonunu kaybetmiştir. Bu gelişmelerden sonra, bahsi geçen gemilerin sahipleri yeni bir konsept oluşturarak gemilerini tatil, gezi ve eğlence amaçlı hizmet verme modeline dönüştürmüşlerdir. Kruvaziyer turizm endüstrisi de bu süreçte oluşmuştur. Artık günümüzde uçaklar kruvaziyer turizm yolcu gemileriyle rekabet etmekten ziyade, kruvaziyer turizmini tamamlayıcı bir unsur ve araç olmuşlardır (Dinkla, 2009).

Modern anlamda kruvaziyer turizminin oluşmaya başlaması, 1950’li yıllardan itibaren kruvaziyer turizmine ilgi ve talebin artması ile gerçekleşmiştir. Fakat 1950’li yıllarda havayolu taşımacılığı ve ulaşımı popüler olduğu için Atlantik üzerinden yolcu taşımacılığı yapan, gemilere talep düşmüştür. Dönemin konjonktürel koşulları altında gemi sahibi olan şirketler kendilerine yeni bir pazar oluşturmak mecburiyetinde kalmışlardır. Gemi şirketleri, artık gemilerini yalnızca yolcu taşımacılığı için kullanılmadığı, yolcularının gezi ve tatil amaçlı olarak da kullanılabilecekleri bir turizm konseptine dönüştürmeyi başarmışlardır. Böylece modern kruvaziyer turizmi 1950’li yıllarda başlayarak günümüze kadar gelişerek gelmiş ve bugün dünya genelinde kruvaziyer yolcuları arasında Akdeniz ve Karayipler bölgesi en çok tercih edilen destinasyonlar olmuşlardır.

Tablo 2: 1900’lü Yıllarda Kruvaziyer Gelişmeleri

Tarih	1900’lü Yıllar Kruvaziyer Gelişmeleri
1901	“Celtic”, White Star şirketi tarafından denize indirildi.
1906	Cunard şirketine ait “Lusitania” and “Maurefania” denize indirildi ve Atlantik’de tur yapan döneminin en büyük ve en hızlı gemileri oldular.
1910	White Star şirketi tarafından döneminin en geniş ve en lüks üç yolcu gemisinden biri olan “Olympic” tanıtıldı.
1912	Titanik kazası gerçekleşti.
1912	Cunard şirketi “Laconia” ve “Franconia” yolcu gemilerini tanıttı.
1914	I Dünya Savaşı başladı.
1920	Cunard ve diğer şirketler Amerika’da içki yasağı olduğu süreçte Küba, Bermuda ve Bahamalar gibi içki ve kumara izin veren limanlara üç günlük Booze Cruise düzenledi.
1934	Cunard- White Star Line şirketlerinin oluşturduğu yeni bir şirket "RMS Queen Mary" yolcu gemisini denize indirdi.
1939	II. Dünya Savaşı başladı ve kruvaziyer sektörünün gelişmesi yavaşladı.
1940	Cunard- White Star Line şirketlerinin ikinci büyük lüks gemisi “Queen Elizabeth” ilk seferini gerçekleştirdi. “Queen Elizabeth” 1938 yılında inşa edilmiş olmasına rağmen 1940 yılında “Queen Mary” ile birlikte II Dünya savaşı ile askeri amaçlı kullanılmıştır.
1951	American Export Line, “Independence” ve “Constitution” isimli iki gemi inşa etti.
1958	İlk transatlantik ticari jet uçağının deniz aşırı yolculuk yapması nedeniyle çok sayıda kruvaziyer şirketin işlerinde düşüş oldu.
1960	Kruvaziyer sektörü havayolu ulaşımının gelişimi ile bir çöküş yaşandı.
1960	Royal Mail Line şirketinin “Andes” gemisi İngiltere’nin ilk kruvaziyer gemisi oldu.
1965	Kruvaziyer endüstrisi iyileşme göstermeye başladı.
1970	Yeni kruvaziyer şirketleri kuruldu. Ayrıca bu dönemde havayolları ile anlaşmalar yapılarak yeni bir kruvaziyer modeli (fly-cruise) oluşturuldu.
1970	"The Love Boat" televizyon programı insanların kruvaziyerlere olan ilgisini arttırdı.
1990	Konsolidasyon ve küreselleşme ile beraber şirketler arası birleşmeler ve devralmalar yaşandı.

(Kılıçhan ve İlhan, 2014)

Kruvaziyer Turizminin 1965’ten sonra iyileşmeye başlamışında sektöre fly-cruise modelinin entegre edilmiş olması ve televizyon dizisi ‘love boat’ın etkisi çok olmuştur. 1980’lerden itibaren kruvaziyer turizmi çok popülerleşmiştir.

Son yıllarda kruvaziyer sektörüne olan talep yıldan yıla artarak yükselmektedir. Kruvaziyer turizm sektörünün, ülke ekonomilerine katkısının önemi artık tüm dünyada anlaşılmıştır. Artan talepten dolayı kruvaziyer gemiler son yıllarda devasa boyutlarda ve yüksek kalitede inşa edilerek, uzun süreli ve uzun mesafeli gezilere çıkabilecek duruma ve konfora ulaşmışlardır. Kruvaziyer yolcuların yüksek gelir grubuna dahil olmalarından dolayı lüks limanlar yapılmaya ve yeni destinasyonlar oluşturulmaya başlanmıştır.

Tablo 3: 2000’li Yıllarda Kruvaziyer Gelişmeleri

Tarih	2000’li Yıllar Kruvaziyer Gelişmeleri
2000	Kruvaziyer sektöründe pazar bölümlemeye gidilmeye, kruvaziyer ürünü farklı özelliklerine göre çeşitlilik göstermeye başladı.
2009	Royal Caribbean şirketi tarafından “Oasis of The Seas” kruvaziyer gemisi 2009 Aralık ayında denize indirildi
2010	Oasis of The Seas kruvaziyer gemisinin ikiz kardeşi “Allure of the Seas” gemisi Royal Caribbean şirketi tarafından denize indirildi.
2011	MSC şirketine ait “Meraviglia” gemisi, Carnival şirketine ait “Carnival Magic” gemisi, Disney şirketine ait “Disney Dream” gemisi, Oceania şirketine ait “Ocenia-Class” gemisi, Costa şirketine ait “Costa Favolosa” gemisi denize indirildi.
2012	MSC şirketine ait “Musica” ve “Favolosa” gemileri, Disney şirketine ait “Disney Fantasy” gemisi, Costa şirketine ait “Costa Fascinosa” gemisi, Carnival şirketine ait “Carnival Breeze” gemileri denize indirildi. Bu gemilerle birlikte dünyada toplam 13 yeni gemi denize indirilmiştir.
2012	Costa şirketine ait “Costa Concordia” isimli kruvaziyer gemisi, 4234 kişiyle Roma’nın batısındaki Civitavecchia kentinden, kuzeybatıdaki Savona kentine doğru yol almak için hareket halinde iken Giglio adası açıklarındaki kayalıklara çarpıp yan yattı. Kazada pek çok kişi hayatını kaybetti.
2013	8 farklı kruvaziyer şirkete ait yatak kapasiteleri toplam 12125 olan 11 yeni gemi denize indirilmiştir. 2.3 Milyar Amerikan doları yatırım yapılmıştır.

(Kılıçhan ve İlhan, 2014)

2016 yılında Royal Caribbean şirketine ait olan Harmony of the Seas ve Ovation of the Seas adındaki dünyanın en büyük iki gemisi denize indirilmiştir. 2018'den 2020'ye kadar dünya çapında yolcu kapasitesine 99.895 ekleyerek 37 yeni yolcu gemisi daha faaliyette olacak. Sadece 2018'den 2020'ye kadar olan bu gemiler, 2020 yılına kadar okyanus kruvaziyer endüstrisine kümülatif olarak yıllık 11,7 milyar dolar gelir sağlayacak (Cruise Market Watch, 2020).

1.3 Kruvaziyer Turizminin Bileşenleri

Kruvaziyer gemi, kruvaziyer liman ve kruvaziyer hat işletmeleri kruvaziyer turizminin ana bileşenleridir.

1.3.1. Kruvaziyer Gemi

Kruvaziyer gemiler; tur, eğlence ve spor aktiviteleri için önceden planlanmış program ve güzergahlarda seyahat eden, deniz turizminde kullanılmaya elverişli konaklama, yeme-içme, eğlence, dinlenme, spor aktivitelerine elverişli birimleri olan, deniz turizmi aracıdır. (Resmî Gazete, 2009)

Lüks kruvaziyer gemileri ile yapılan deniz yolculuklarında verilen hizmetin kalitesi en yüksek seviyededir. Lüks kruvaziyerlerin yolcularına sunduğu hizmetler arasında; restoranlar, gece kulüpleri, eğlence etkinlikleri, kütüphane, spor salonları, kuaför salonları, iletişim hizmetleri, demir atılan limanlarda turlar, bebek bakım yuvası, çocuk oyun parkı, alış-veriş mağazaları, kumarhane, toplantı salonları, sağlık hizmetleri, revir, çamaşırhane, kişisel eşya kasaları, oda hizmetleri bulunmaktadır (Diakomihalis, 2007).

Aşağıda bulunan **Tablo 4**'de kruvaziyer gemilerin çeşitleri ve özellikleri belirtilmiştir.

Tablo 4: Kruvaziyer gemilerin çeşitleri ve özellikleri

Kruvaziyer Gemi çeşidi	Tonaj (Gross ton)	Yolcu Taşıma Kapasitesi (kişi)	Gemi Personeli Sayısı (kişi)	Gezi Süresi (gün)
Küçük kruvaziyer gemiler	3-30	72-1.200	50-600	2-9
Orta boy kruvaziyer gemiler	30-60	490-2.019	120-800	2-9
Geniş kruvaziyer gemiler	60-90	1.380-2.852	450-1.000	3-21
Mega kruvaziyer gemiler	90-150	1.950-3.838	720-1.500	3-14

(Dragovic ve Radmilovic, 2005)

Kruvaziyer gemiler ile seyahat edilen yolculuklar sırasında sunulan ürün çeşitliliği, kalış süresi ve gezi amacına göre kruvaziyer gezileri beş tür kategori düzeyinde değerlendirilebilir (Diakomihalis, 2007).

- **Geleneksel kruvaziyer gezi:** Genellikle 14-21 gün süren, kalkış ve varış noktası aynı olan, seyahat süresince 4-6 arası uğrak noktası olan seyahatlerdir.
- **Uçuşla beraber kruvaziyer gezi:** Havayolu taşımacılığı ve kruvaziyer seyahatinin kombinasyonundan oluşur. Yolcular kendilerine en yakın olan havalimanlarından uçakla yolculuk yaparak gemilerin kalkacakları limanlara varır.
- **Mini kruvaziyer gezi:** 3-5 gün süren kısa süreli gezi türüdür. Ege Denizi'ndeki kruvaziyer geziler bu kategoriye örnek verilebilir.
- **Karada konaklamalı kruvaziyer gezi:** Bu tür gezilerde, kruvaziyer gemi yolcuları turist olarak, önceden planlanan karadaki destinasyonlarda kalmaktadır. Yerel turistik ziyaretler genellikle otobüs veya trenle gerçekleştirilir.
- **Eğitim amaçlı kruvaziyer gezi:** Öğrencilerin öğretmenleri ile birlikte yaptıkları, seyahat süresince eğitimin amacına uygun olarak gidilen bölgelere göre derslerin takip edildiği seyahat programlarıdır.

1.3.2. Kruvaziyer Liman

'Kruvaziyer Liman' Işık ve arkadaşlarının tanımına göre;

"Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı kruvaziyer gemilerin bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet vb. hizmetler) sağlandığı, yolcular ile ilgili gümrüklü olan hizmetlerin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binaları vb gibi) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcu indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerin yer aldığı limanlardır" olarak açıklanmıştır (Işık ve diğerleri, 2013).

1.3.3. Kruvaziyer Gemi Şirketleri

Dünyanın en büyük kruvaziyer şirketleri ve onların sahip oldukları hatlar, gemiler ve bu gemilerin kapasitelerini aşağıda belirtilmiştir.

❖ *Carnival Kruvaziyer Şirketi*

1972 yılında kurulan Carnival şirketi, 1994 yılına kadar varlığını gösterememiş, ancak zaman içinde kruvaziyer sektörünün içinde yer alan güçlü şirketleri de bünyesine katarak dünyanın en önemli kruvaziyer şirketi haline gelmiştir. Aşağıda bulunan **Tablo 5**'de Carnival şirketine ait kruvaziyer markaları, gemi sayıları ve yolcu kapasiteleri bulunmaktadır.

Tablo 5: Carnival Şirketi Kruvaziyer Markaları ve Kapasiteleri

Kruvaziyer Markaları	Kruvaziyer Gemi Sayıları	Yolcu Kapasiteleri
Carnival	26	71.300
Princess	17	42.000
AIDA	13	29.300
Costa Cruises	12	29.200
Holland America	15	25.900
P&O Cruises	8	18.600
P&O Cruises Australia	5	8.200
Cunard	3	6.700
Seabourn	4	2.000
TOPLAM	103	233.200

(Cruise Market Watch, 2020)

❖ *Royal Caribbean International Kruvaziyer Şirketi*

Dünyanın ikinci büyük kruvaziyer şirkettir. Ayrıca Harmony of the Seas ve Ovation of the Seas isimli dünyanın en yüksek yolcu taşıma kapasiteli iki gemisine sahiptir.

Tablo 6: Royal Caribbean Şirketi Kruvaziyer Markaları ve Kapasiteleri

Kruvaziyer Markaları	Kruvaziyer Gemi Sayıları	Yolcu Kapasiteleri
Royal Caribbean	26	84.700
Celebrity	13	25.500
Azamara	3	2.100
TOPLAM	42	112.300

(Cruise Market Watch, 2020)

❖ *Diğer Kruvaziyer Şirketleri*

Carnival ve Royal Caribbean grupları dışında kalan diğer kruvaziyer gemi şirketleri ve yolcu kapasiteleri aşağıda gösterilmektedir.

Tablo 7: Diğer Kruvaziyer Şirketleri Gemi sayıları ve Yolcu Kapasiteleri

Kruvaziyer Markaları	Gemi Sayıları	Yolcu Kapasiteleri
Norwegian	16	46.600
Oceania Cruises	6	5.200
Regent (Radison)	4	2.600
MSC Cruises	15	44.600
TUI Cruises	6	14.900
Disney	4	8.500
Star Cruises	5	8.500
Pullmantur	4	7.600
Dream Cruises	2	6.800
Hurtigruten	15	6.700
Viking Cruises	5	4.700
Celestal Cruises	4	4.700
Cruise & Maritime Voyages	4	4.000
Fred Olsen	4	4.000
Marella Cruises	3	4.000
Phoenix Reisen	4	3.000
Silversea	9	2.600
Crystal	3	2.100
Hapag Lloyd	3	1.900
Ponant	7	1.500
Saga Cruises	2	1.200
Windstar	6	1.200
Quark Expeditions	7	1.000
Lindbland Expeditions	11	900
American Cruise Lines	5	700
Star Clippers	3	600
Voyages to Antiquity	1	400
Paul Gauguin Cruises	1	300
Blount Small Ship Adventures	2	200
Orion Expedition Cruises	1	200
Sea Dream Yatch Club	2	200
Travel Dynamics	2	200
Grand Circle Cruise Line	2	100
Hebridean Island Cruises	1	100

(Cruise Market Watch, 2020)

1.3.4. En Büyük On Kruvaziyer Gemisi

2020 Yılı İtibariyle kruvaziyer gemileri sıralanmıştır (www.marineinsight.com, 2020).

1. **Symphony Of the Seas**; Royal Caribbean'ın filosundaki 25. gemi olan Symphony of the Seas, şu anda dünyanın en büyük yolcu gemisidir. Dev yolcu gemisinin 228.081 brüt kayıtlı tonu vardır, 72.5m yüksekliğinde ve 362m uzunluğundadır. Yolcu kapasitesi 6780'dir.



Görsel 1: Symphony Of the Seas

2. **Harmony of the Seas**; Royal Caribbean'ın Oasis Sınıfı gemisi Harmony of the Seas, şu anda dünyanın ikinci büyük yolcu gemisi. STX France tarafından Saint-Nazaire tersanesinde inşa edilen, dizinin üçüncü gemisi olan Harmony of the Seas, Mayıs 2016'da teslim edildi. Brüt tonajı 226.963 GT ile, Harmony of the Seas 362.12m uzunluğa ve maksimum 66m kirişe sahiptir.



Görsel 2: Harmony of the Seas

3. **Allure of the Seas**; 362m uzunluğunda Oasis sınıfı yolcu gemisi Allure of the Seas, listede üçüncü sırada yer alıyor. Finlandiya, Turku'daki STX Avrupa tersanelerinde inşa edilen Allure of the Seas, Oasis sınıfı serideki ikinci Royal Caribbean gemisi. Geminin brüt tonajı 225.282 GT, yüksekliği 72m ve maksimum kirişi 60.5m'dir.



Görsel 3: Allure of the Seas

4. **Oasis of the Seas**; Royal Caribbean'ın Oasis sınıfı yolcu gemilerindeki ilk gemi olan Oasis of the Seas, 2009 yılında hizmete girdiğinde en büyük yolcu gemisiydi. Denizlerin Vahası, toplam uzunluğu 361.6m, su hattının 72m yüksekliğinde ve 22,55 m derinliğinde, 225.282 brüt tonaja sahiptir.



Görsel 4: Oasis of the Seas

5. **AIDA Nova**; AIDA Cruises firmasına ait AIDA nova, denizde ve limanda sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ile güçlendirilebilen dünyanın ilk yolcu gemisidir. AIDA nova, yaklaşık 183.900 GT brüt tonaja, 337 metre uzunluğa ve 42 metre genişliğe sahip 2.600'ün üzerinde yolcu kabinine sahiptir.



Görsel 5: AIDA Nova

6. **MSC Meraviglia**; MSC Meraviglia 315 metre uzunluğunda, 43 metre genişliğinde ve 65 metre yüksekliğindedir ve 171.598 GRT ölçülerindedir. 22.7 knot'a kadar seyahat edebiliyor ve her mevsim çalışacak şekilde tasarlandı.



Görsel 6: MSC Meraviglia

7. **Quantum of the Seas**; Royal Caribbean’ın Kuantum of the Seas gemisi, Kuantum Sınıfındaki üç yolcu gemisinden ilkidir. 168.666 GT yolcu gemisi Meyer Werft tarafından inşa edildi ve 16 yolcu güvertesi ile, Quantum of the Seas çift kişilik odada toplam 4.180 yolcu barındırabilirken, geminin hizmet verebileceği maksimum konuk sayısı 4905'tir.



Görsel 7: Quantum of the Seas

8. **Anthem of the Seas**; 168,666 brüt tonajı sahiptir ve uzunluğu 348m ve 49,4 arasında bir maksimum genişlik bulunmaktadır. Meyer Tersanesi inşa etmiştir. 22 knot seyir hızı vardır. Şubat 2015 yılında Nisan ayında ilk seferini başladı. 1.570 balkonlu odası, 147 okyanus manzaralı odası ve 373 standart odası sunarak aynı anda en fazla 4.905 yolcuya hizmet verebilir.



Görsel 8: Anthem of the Seas

9. **Ovation of the Seas**; Royal Caribbean Cruises'ın üçüncü Kuantum sınıfı gemisi olan Ovation of the Seas, Şubat 2016'da hizmete girdi 168.666 GT gemi, 348m uzunluğunda maksimum 48,9 m kirişe sahiptir. 22 deniz mili ile en yüksek hızda seyahat edebilir ve 4.905 konuk ağırlanabilir.



Görsel 9: Ovation of the Seas

10. **Norwegian Bliss**; Norveç Kruvaziyer Hattı, Nisan 2018'de 168.028-brüt tonluk Norveç Bliss' i teslim aldı. Norwegian Bliss, Kuzey Amerika'daki herhangi bir yolcu gemisi için bir ilk olan denizdeki en büyük elektrikli otomobil yarış pisti ile farklı bir tasarım sunuyor.



Görsel 10: Norwegian Bliss

1.4 Kruvaziyer Turizmin Etkileri

Kruvaziyer sektöründeki hızlı gelişmeler bu sektöre olan ilgiyi arttırmış ve araştırmacıları bu yönde çalışmalar yapmaya sevk etmiştir. Bu çalışmalar sonucunda kruvaziyer turizm sektörüne etki eden üç etki ortaya çıkmıştır. Bu etkiler; ekonomik, çevresel ve sosyo-kültürel olarak aşağıda belirtilmiştir.

1.4.1. Kruvaziyer Turizmin Ekonomik Etkileri

Ekonomik etkiler üzerine yapılan incelemeler genel olarak şunlardır:

- I. **Doğrudan etkiler**; Yolcu hatları ve yolcular tarafından yapılan harcamalar.
- II. **Dolaylı etkiler**; Sektör dışındaki işletmelerin de dolaylı yoldan kruvaziyer turizminden faydalanmasının verdiği ekonomik etkilerdir.
- III. **Uyarılmış etkiler**; Dalgalanma etkisi ile kruvaziyer endüstrisi tarafından yapılan harcamalar, yerel ekonomi içindeki yerel firmalara gelir sağlar. (Torbianelli, 2012)

Kruvaziyer turist, kruvaziyer turizminin temel unsurlarından biridir. Ortalama bir kruvaziyer gezisi yedi gün sürmektedir. Bu seyahatte bir kruvaziyer turist ortalama 1.719\$ harcama yapabilmektedir. Türkiye'ye gelen normal turist günlük ortalama olarak 50-55 dolar harcamaktadır. Kruvaziyer turistin gemi dışında günlük ortalama harcamaları 120 ile 150 dolar arasındadır. Bu verilere göre kruvaziyer turist, normal turistin 3 katı harcama yapmaktadır. Kruvaziyer gemilerinde görevli çalışanlar ise limanlarda, günlük ortalama 70 dolar harcama gerçekleştirmektedir. Yıllık olarak ortalama 100-110 bin dolar gelir seviyesine sahip olan kruvaziyer turistlerinin bu turizm türünü tercih etme nedenleri eğlenceli, hesaplı ve lüks bir turizm türü olmasıdır. (İmeak DTO, 2015)

Hritz ve Cecil' de (2008) araştırmalarında kruvaziyer turistlerin gemi dışında hediyelik eşya, yerel ürünler, yiyecek-içecek gibi alanlarda harcamalar yaptıklarını açıklamışlardır. Kruvaziyer turizmde turistlerin harcamalarından başka gemi personelinin ve tur operatörlerinin de harcamaları ile yerel ekonomilere katkıları bulunmaktadır.

Tablo 8: Kruvaziyer Endüstrisi Bağlantılı Harcamalar

Yolcu Harcamaları	Operatör Harcamaları	Gemi Personeli Harcamaları
Uçuş harcamaları (Bulundukları ülkeye doğru veya ülkeden)	Liman harcamaları (Devlet tarifeleri, liman tarifeleri)	Gidilecek yer için alınan uçak bileti
İç seyahatler	Hizmet bedelleri (Atık bertaraf, su)	Yabancı personel tarafında yapılan liman harcamaları
Ek harcamalar (Konaklama, ilave yemekler, alışveriş, geziler)	Gemi onarımları	Vergiler (Gelir vergisi, gümrük vergisi, yurtdışı çıkış vergisi)
Liman harcamaları (Yemekler, gezi ve seyahat alışverişi)		

(Douglas ve Douglas, 2004)

Kruvaziyer turizminin küresel seviyedeki ekonomik tesirleri oldukça dikkat çekicidir. CLIA 2017 verilerine göre 2016 yılında tüm dünyada destinasyonları ziyaret eden 24,7 milyon kruvaziyer turist ve gemi personelinin oluşturduğu toplam gelir 126 milyar dolar olmuştur. 2016 yılında 1.021.681 çalışan kişi için 41,1 milyar dolar ödeme yapılmıştır (CLIA, 2017).

Dünyanın en çok kazanan limanları **Tablo 9**'da gösterilmiştir buna göre; Kruvaziyer turizminden en çok gelir elde eden limanların ABD'nin Florida eyaletinde olduğu görülmektedir.

Tablo 9: En Çok Kazanan Kruvaziyer Limanları

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (Milyon Dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

(Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, 2020)

1.4.2. Kruvaziyer Turizmin Çevresel Etkileri

Turizm sektöründe çevre temizliği, çok önemli bir konudur. kruvaziyer turizmde, çevresel temizliğin önemimin sebebi, destinasyon noktalarının temizliği ve kıyı sularının temizliğinin, kruvaziyer turistler için bir cazibe unsuru olmasından dolayıdır. Her sektörde olduğu gibi kruvaziyer turizm sektörünün de çevreye olumsuz birtakım etkileri vardır. Bu konuyla ilgili alan yazınlarında kruvaziyer turizminin çevresel etkilerine yönelik pek çok çalışma mevcuttur.

Kruvaziyer gemilerinin tüm dünyada, küresel ticaret filosunun %1'inden daha azını oluşturmalarına rağmen denizdeki tüm atıkların %25'inden sorumlu olduğu düşünülmektedir (Butt, 2007). Kruvaziyer gemileri, katı atık, balast suyu, yağlı sintine suyu, tehlikeli atıklar, gri su ve kanalizasyon gibi denizlere çevresel kirlilik oluşturan atıklar bırakmaktadırlar.

Tablo 10: Kruvaziyer Gemilerde Oluşan Atık Türleri ve Etkileri

Atık Türü	Tanım	Etki
Siyah su	Zararlı bakteriler, patojenler, hastalıklar, virüsler vb. taşıyan tuvalet ve medikal hizmetlerle oluşan atık su.	Her gün 68.000-136.000 lt.
Gri su	Lavabolar, duşlar, mutfaklar, çamaşırhane ve kruvaziyerin temizliğinden oluşan atık su.	Her gün 340.000-965.000 lt.
Katı atık	Cam, kâğıt, karton, plastik, alüminyum ve çelik kavanozlar.	Dünyadaki tüm gemilerin ağırlıklı olarak %24'ü kruvaziyer gemilerdir
Tehlikeli atıklar	Kullanım süresi dolmuş ve atılan kimyasallar, tıbbi atıklar, piller, floresan lambalar, boya ve tinerler.	Miktarları az olmasına karşılık okyanuslardaki organizmalar için oldukça tehlikelidir
Sintine suyu	Yüksek düzeyde oksijen gereksinimi malzeme barındıran kirleticiler ve katı atıklar, yağlar ve diğer kimyasallar.	24 saatlik bir faaliyette ortalama 8 ton yağlı sintine suyu
Balast suyu	Dengelerini ve stabilitelerini sağlamak için balast suyu olarak adlandırılan temiz deniz suyunu alırlar	Bu yolla milyonlarca farklı sucul organizma ve mikro Organizma bir ekosistemden bir başkasına taşınır.
Hava kirliliği	Dizel motorlardan çıkan sülfür dioksit, nitrojen oksit, karbon dioksit, karbon monoksit ve hidrokarbon gazları.	Kruvaziyerlerle ilgili spesifik bilgi yok

(Brida ve Zapata, 2009)

1.4.3. Kruvaziyer Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri

Sosyo-kültürel etkiler, limanların sosyo-demografik yapısının tahammül sınırları dikkate alınarak değerlendirilebilir. Toplumsal taşıma kapasitesi, yerel halkın turistlerin varlığına karşı gösterdiği hoşgörü derecesi olarak kabul edilebilir (Avcı, 2007). Toplumsal taşıma kapasitesi yöre halkının kendini rahat ve konforlu hissedebildikleri maksimum kabul edilebilir ziyaretçi sayısıdır.

Kruvaziyer gemilerinin destinasyonlara ulaştırdığı turist sayısı dikkate alındığında, limana gelen bir kruvaziyer gemisinden destinasyona ulaşan çok sayıdaki turistin limanda yaşayan yerel halk ile yaşam bölgelerini paylaşması durumu gerçekleşmektedir. Gemi sayısının daha fazla olduğu limanlarda ziyaretçi sayısı daha da artmaktadır. Ziyaretçi sayısındaki bu artış yerel toplumda oluşan ani kalabalığa karşı tolerans seviyesini zorlanmaktadır.

Kruvaziyer turizmin, sosyo kültürel etkileri hususunda değerlendirilebilecek başka bir konu ise, ziyaretçilerin yerel kültürü tecrübe etme arzuları olabilir. Turistlerin limanda yoğun biçimde bulunduğu zamanlarda, Kentin otantik dokusunun korunması epeyce zorlaşmaktadır. Talebin fazla olduğu bu durumlarda, limanda sergilenen ürünlerin otantik özelliklerini muhafaza edemedikleri ve turistlere sahte ürünlerle otantik bir atmosfer oluşturulmaya uğraşıldığı görülebilen bir durumdur (Ayazlar ve Ayazlar, 2016).

Turist sirkülasyonunun hacmi, yerel halkı etkilese her zaman bu etkileşim negatif biçimde gerçekleşmez. Turizmin kalkındığı bölgelerde, iş gücü ve muhtelif müteşebbis faaliyetleri çoğalarak, kadınların da iş gücüne dahil olması için fırsatlar meydana getirmektedir (Avcıkurt, 2009).

Deniz turizm işletmelerinin tesir edebileceği diğer yatırımlar ve gelişmelere ilaveten, yakın çevrenin fiziksel düzenlemelerine de yön verme etkisi vardır. Bu işletmelerin getireceği pozitif etkilerden biri de restorasyon süreçlerini hızlandırmasıdır. Deniz turizm işletmeleri yatırımlarının oluşturduğu bir diğer pozitif neticede, etraftaki tarihi eserlerin muhafaza edilmesi ve yenilenmesi ile liman hinterlandının (kıyı mekanlarının) değerlendirilmesine neden olmasıdır.

1.5 Kruvaziyer Turist

Turizm sektöründe turistler artık her yıl aynı formatta tek bütün bir tatil yerine daha kısa ancak muhtelif içeriklere sahip farklılaştırılmış tatil formatlarını tercih etmektedirler. Bu eğilim kruvaziyer turizminde de görülmektedir. Kruvaziyer turistler, belli bir destinasyonda yolculuk edecek, bir gemi seyahati satın alırlar. Bu gemi seyahati programında, güzergâh rotasında bulunan limanlar programlanan zaman içinde ziyaret edilir. Bu planlanan süreçlerin gerçekleşmesi için kruvaziyer turistler örneğin Avrupa veya Amerika kıtasından, İstanbul'a gelebilir ya da Karayipler bölgesinde birkaç liman ziyaretini içeren bir kruvaziyer gezisi için İstanbul'dan bir turist, uçakla geminin ilk kalkış yeri olan liman şehrine ulaşabilir.

Kruvaziyer gemilerinin büyüyen kapasitesinin önemli bir etkisi de kruvaziyer yolcu limanlarının da kapasitesinin doğru orantıda büyümesi gerektiğidir. Kruvaziyer turizmi için global pazardan daha büyük pay almak amacıyla özellikle ana liman (yolcuların seyahate başladıkları ve sonlandırdıkları) olmaya aday olan pek çok liman kenti kruvaziyer limanı olma kriterlerini karşılamaya çalışmaktadır. Bu kentler kruvaziyer limanı olarak sektördeki paylarını maksimize etmeyi hedeflemektedirler. Ayrıca kruvaziyer şirketleri de pazar paylarını arttırmak amacıyla düşük gelir grubuna da hitap eden seyahat programları oluşturarak potansiyel yolcu sayılarını arttırmayı hedeflemektedirler. Bu yaklaşım biçimi farklılaştırılmış seyahat programları geliştiren (örneğin düşük gelir grubuna odaklanan Easy Cruise gibi) kruvaziyer şirketlerinin gelişmesine neden olmuştur.

Kruvaziyer turizmi ile ilgili çalışmalar son yıllarda oldukça artmıştır. Bilhassa kruvaziyer turistler ile alakalı bir biçimde kruvaziyer yolculuklarını tercih etme motivasyonları, destinasyon üzerindeki limanlarda satın alma davranışları ve müşteri memnuniyeti ile ilgili konular değerlendirilmiştir. Kruvaziyer firmalarının, kruvaziyer müşterilerine gelecekte kendi firmalarının destinasyon programlarını tekrardan tercih ettirmek için kruvaziyer müşterilerinin profillerini iyi analiz etmeleri ve yolcuların beklentilerini bilmeleri gerekmektedir. Turizm sektöründe en önemli yatırım müşteri memnuniyetidir (Brida, v.d., 2014).

1.5.1. Kruvaziyer Turistleri Motive Eden Faktörler

Literatürde turistlerin kruvaziyer turizmini tercih etme motivasyonunun neler olduğunu açıklamaya çalışan muhtelif çalışmalar mevcuttur.

Tablo 11: Kruvaziyer Turistleri Motive Eden Faktörler

Yıl	Yazarlar	Motivasyon Unsurları
1999	Qu H. ve Ping E. W. Y.	1- Normal hayattan kaçış 2- Sosyal Toplanma 3- Güzel çevre ve manzara görme 4- Kültürel 5- Sosyal Statü 6- İş 7- Sağlık ve egzersiz 8- Kendini keşif
2003	Teye V. ve Leclerc D.	Beyaz Kafka Grubu 1- İnsanlarla birlikte olmak 2- Yeni arkadaşlar edinmek 3- Gece hayatının tadını çıkarmak 4- Romantizm Yaşama 5- Farklı deneyimler yaşama 6- Yeni Şeyler keşfetmek 7- Diğer ülkelerin yaşamlarını öğrenme Azınlık Grubu 1- Eğlenceli ve iyi zaman geçirmek 2- Kısa süre içerisinde aktivite etkinlikleriyle büyük bir deneyim elde etmek 3- Otel ve yemek parası ödeme endişesinin olmaması unsurları
2009	Josiam B. M., Huang T.Y., Kennon L. Spears D. L. , ve Bahulkar G.A.	1- Keşif 2- Zevk 3- Sosyal ve saygı ihtiyacı 4- Kaçış 5- Aile ile vakit geçirme
2010	Konstantinos A. ve Agiomirgianakis G.	1- Kültürel ve doğal kaynaklar 2- Zihinsel rahatlama 3- Sanat galerileri ve müzeleri seyahat etme 4- Düşük seyahat ücretleri
2010	Fu X., Huang J.ve Cai L. A.	1- Manevi arınma 2- Manevi aydınlanma 3- Rahatlama ve Canlanma 4- Kaçmak 5- Sosyal Toplanma 6- Aile Mutluluğu 7- Kültürel Keşif 8- Eğlence

2011	Hung K. ve Petrick J. F.	1- Öz saygı ve sosyal tanınma 2- Kaçış ve rahatlama 3- Öğrenme keşfetme ve heyecan 4- Bağ kurma
2014	Fan D. X. ve Hsu C. H.	1- Güzel ortam ve manzaraların tadını çıkarma 2- Çekici rota ve destinasyonları deneyimleme 3- Yeni kültürleri görme ve tecrübe etme 4- Farklı yerlere yolculuk etme
2014	Arlı E.	1- Dinlenmek 2- Farklı destinasyonları/ülkeleri görmek 3- Karadaki sorunlardan uzaklaşmak 4- Farklı kültürel ve tarihsel değerleri tanımak 5- Eğlenmek ve sosyal statü elde etmek
2015	Bayazıt G.	1- Özel hissetme 2- Özgür hissetme 3- Deniz macerası 4- Gemide sunulan hizmetler 5- Valiz açıp toplama derdinin olmaması

(Oğuzbalaban, 2018)

1.5.2. Kruvaziyer Turistlerin Destinasyonda Satın Alma Davranışları

Kruvaziyer turistlerin uğradıkları destinasyonlarda, alışveriş merkezlerinin ve tarihi cazibe merkezlerinin limana olan mesafeleri kısıtlı süresi olan bu ziyaretçilerin satın alma davranışlarını etkilemektedir.

Douglas ve Douglas (2004) yaptıkları araştırmada, turistlerin en fazla para harcadıkları kalemleri;

- Kozmetik, parfüm, alkol, elektrikli eşyalar,
- Hediyelik eşya,
- Kıyı turları
- Yiyecek-içecek,
- Kıyıda düzenlenen farklı aktiviteler,
- Ulaşım olarak belirlemiştir.

Kruvaziyer turistlerin uğranılan destinasyonlarda yaptıkları ürün ve hizmet harcamaları ile tutarları incelendiğinde, en fazla harcama yapılan kalemin bilhassa yiyecek ve içecek ürünlerine yönelik harcamalar olduğu görülürken, destinasyonların kendilerine özgü kültürel ve otantik özelliklerinden dolayı turistlerin diğer harcama kalemlerinde orantı bakımından farklılıklar olabilmektedir (Douglas ve Douglas, 2004).

1.6 Dünyada Kruvaziyer Turizmi

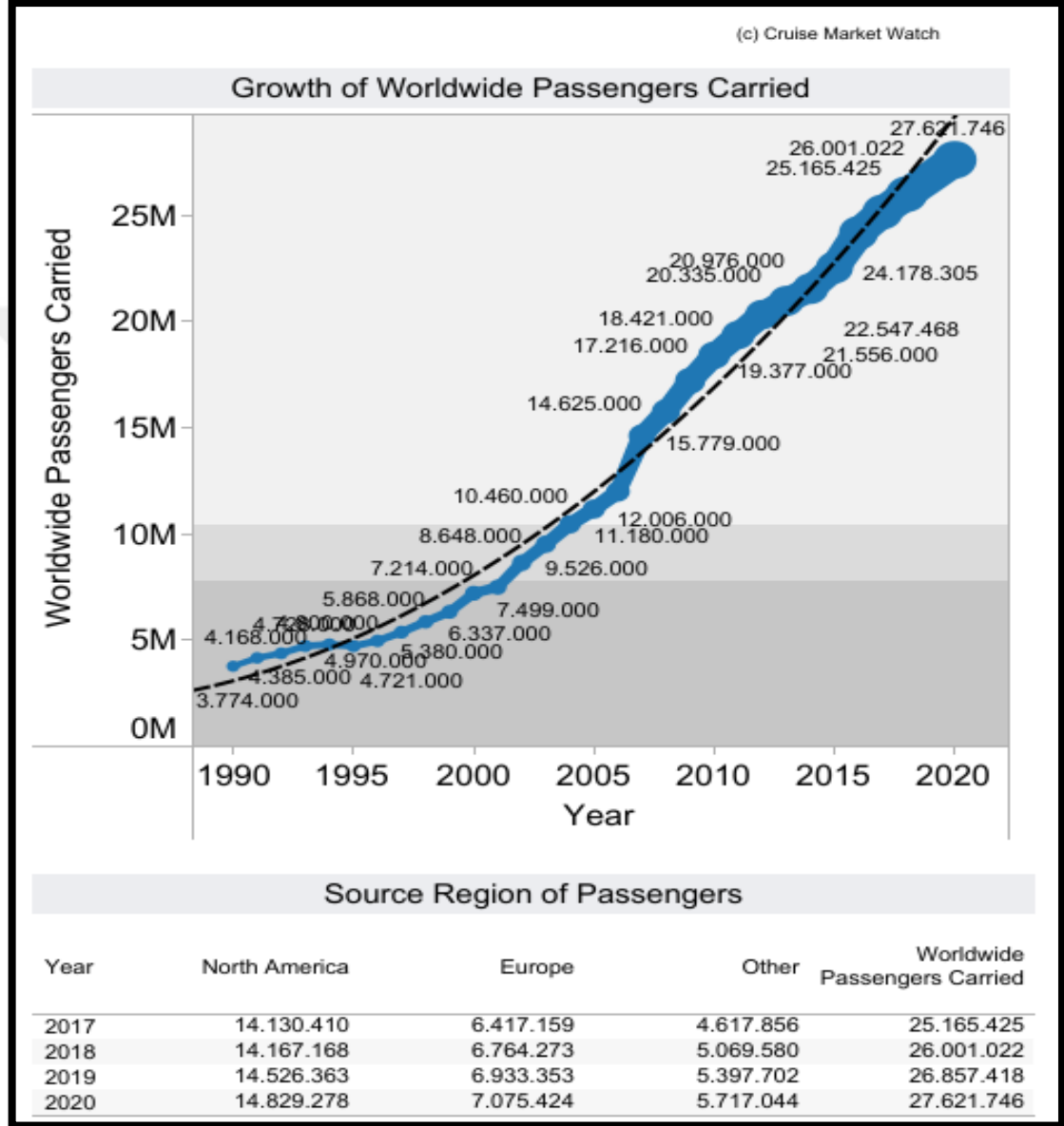
Gemilerden modern anlamda bir yolcu gemisi olarak yararlanılmaya başlanması buharlı gemilerin icat edildiği 1800'lü yılların ortalarına denk gelmektedir. Sanayi inkılabından sonra buharlı gemilerin seferlere başlaması ile seyahatler daha hızlı olmaya başlamış ve süreç içinde daha uzun mesafelerde yolculuk yapabilen ve daha çok yolcu taşıyabilen gemiler yapılmıştır. "Kruvaziyer gemileri ile ilk yolcu taşımacılığı ise 1890 yılında Albert Blain tarafından gerçekleştirilmiştir." (Kılıçhan ve İlhan, 2014).

1900'lü yılların başında, uçak sayısının ve kullanımının artması ile üst gelir grubu arasında kruvaziyer yolculuklarının popüleritesi kaybolmaya başlamıştır. 1950'lerde ise, Transatlantik uçuşlarının artması ile kruvaziyer yolcu sayısının hızla düşmesine neden olmuş ve bazı gemi nakliye firmaları, pazar yerlerini değiştirme kararı vererek tatil hizmeti sağlayıcıları şeklinde piyasaya girmişlerdir. Netice itibariyle ; "Carnaval Cruise Lines" (1972), "Royal Caribbean Cruise Line" (1969) ve "Norwegian Caribbean Line" (1966) Firmaları kruvaziyer turizm sektörünün ilk büyük şirketleri olmuşlardır (Pinnock, 2014).

Yolculara lüks servis sunan gemi sayılarındaki artış, gemilerde gerçekleştirilen eğlenceye etkinliklerinin farklılaştırılarak çoğalması, yeni destinasyon alternatiflerinin ortaya çıkması, kruvaziyer yolcu sayılarındaki artışların nedenleri olarak sayılabilir. Günümüzde en fazla tercih edilen destinasyonlar, Güney Amerika (Karayipler), Akdeniz, Avrupa, Alaska, Bahamalar, Batı Meksika, Transatlantik, Avustralya, Yeni Zelanda, Güney Pasifik, Trans Kanal, Güney Amerika ve Hawai'dir. kruvaziyer yolcuların Akdeniz çanağına olan ilgisi son yıllarda önemli bir artış göstermiş, Karayipler ve Bahamalar'dan sonra en fazla tercih edilen destinasyon olmuştur (Sezer, 2014).

Modern zamanlarda kruvaziyer turizmin programlanıp ana liman olarak Miami'de faaliyete başlamasından itibaren Karayip destinasyonu kruvaziyer sektörünün en önemli bölgesi olmuştur. Her yıl Miami bölgesinden Karayipler'e takriben 4 milyon civarında kruvaziyer turist yolculuk yapmaktadır. Karayip destinasyonu ana

krvaziyer limanlarının %46'sını kapsamaktadır ve bu sektördeki en yoğun gemi yolcu trafiğine sahiptir. Ülkemizin de dahil olduğu Akdeniz çanağı, dünya kruvaziyer turizminde en önemli ikinci destinasyondur. Bu destinasyonda ki yolcuların %80'ni Avrupalı turistlerden oluşmaktadır (Özgezmez, 2018).



Görsel 11: Yıllık Kruvaziyer Yolcu Sayısı

2019 yılında tüm dünyada 26,8 milyon yolcu kruvaziyer seyahate katılmıştır. Endüstri, 2020 yılında 27,6 milyon kişinin küresel kruvaziyer seyahati gerçekleştireceğini öngörmüştür. (Kovid-19 salgını nedeniyle tüm dünyada kruvaziyer turizmi durmuştur. 2020 yılına ait veriler kovid-19 salgını sebebiyle güncellenecek ve kesin sayı 2021 yılında belli olacaktır.)

Total Passengers			
Details			
Parent	Brand	% of Passengers	% of Revenue
Carnival	AIDA	4,6%	4,6%
	Carnival	22,0%	8,9%
	Costa Cruises	6,0%	4,8%
	Cunard	0,7%	1,8%
	Holland America	3,2%	5,6%
	P&O Cruises	2,4%	2,2%
	P&O Cruises Australia	1,9%	1,2%
	Princess	6,4%	9,1%
Royal Caribbean	Seabourn	0,2%	1,2%
	Azamara	0,3%	0,9%
Norwegian	Celebrity	3,5%	5,3%
	Royal Caribbean	19,2%	14,0%
Norwegian	Norwegian	8,7%	8,4%
	Oceania Cruises	0,5%	2,3%
	Regent Seven Seas	0,3%	1,9%
All Other	American Cruise Lines	0,1%	0,1%
	Blount Small Ship Adventures	0,0%	0,1%
	Celestyal Cruises	0,5%	0,8%
	Cruise & Maritime Voyages	0,5%	1,0%
	Crystal	0,2%	1,2%
	Disney	2,3%	2,2%
	Dream Cruises	1,0%	2,2%
	Fred Olsen	0,4%	0,3%
	Grand Circle Cruise Line	0,0%	0,0%
	Hapag Lloyd	0,3%	0,3%
	Hebridean Island Cruises	0,0%	0,0%
	Hurtigruten	0,9%	2,0%
	Lindblad Expeditions	0,1%	0,2%
	Marella Cruises	0,4%	0,7%
	MSC Cruises	7,2%	6,8%
	Oria Expedition Cruises	0,0%	0,0%
Find Out More At			

Görsel 12: 2018 Kruvaziyer Şirketlerinin Pazar Payı

2018 itibarıyla toplam okyanus seyahati endüstrisinin yıllık 26 milyon kruvaziyer yolcusunu Carnival, Royal Caribbean ve Norwegian şirketleri domine etmiştir.

Cruisers as a % of Demo Group			CRUISE MarketWatch
Demo	Demo Detail		
Age	25-29	7%	Demo ☒ Age ☒ Educational Attainment ☒ Employment Status ☒ Gender ☒ Income ☒ Marital Status ☒ Race
	30-39	18%	
	40-49	26%	
	50-59	22%	
	60+	26%	
Educational Attainment	Grad (inc Post-Grad)	75%	
Employment Status	Full-time	63%	
	Retired	20%	
Gender	Male	51%	
Income	\$39k to \$50k	9%	
	\$50k to \$60k	10%	
	\$60k to \$75k	16%	
	\$75k to \$100k	19%	
	\$100k to \$200k	39%	
	\$200k to \$300k	7%	
	\$300k+	1%	
Marital Status	Married	78%	
Race	Black	3%	
	Other	6%	
	White	91%	

Görsel 13: 2018 ABD Kruvaziyer Müşteri Profili

1.7 Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi

Türkiye’de kruvaziyer turizmin doğmasında en önemli etmenlerden biri kruvaziyer yolcu gemilerinin turistik gezi yapmak için uğradığı limanlardır. Türkiye’deki limanlar, 1997 yılı ve öncesine kadar büyük bir kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) limanları olmak üzere kamu kurumlarınca işletilmektedir. 1997 yılından beri artan taşımacılık hacmine rağmen ihtiyaçlara yönelik lazım olan hizmetlerin verilememesinden dolayı TDİ ve TCDD limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Özelleştirme kararı ile limanlar için gerekli alt ve üst yapı yatırımlarının yapılmasından dolayı bu karar Türkiye’de limanların gelişmesi bakımından önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2015).

‘Türkiye’nin sahip olduğu turizm potansiyelinin kruvaziyer turizm açısından da geliştirilmesi amacıyla Türkiye 2023 Turizm Stratejisinde tanımlanan politikalar kapsamında, kruvaziyer sektörüne de önem verilmiştir. Bilhassa marka şehir olarak ifade ettikleri destinasyonların kruvaziyer turizm güzergahlarına dahil edilmesi amacıyla kruvaziyer limanlarının sayısı arttırılması hedeflenmiştir. Deniz turizminin geliştirilmesi için ayrıca aşağıda verilen limanlarda fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirilmesi planlanmıştır’ (Deniz, 2017).

- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı,
- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanıdır.

Tablo 12'de 2003-2013 yılları arasında Türkiye limanlarını ziyaret eden kruvaziyer yolcu ve gemi sayıları incelendiğinde, büyük artışların gerçekleştiği görülmüştür.

Tablo 12: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı

Yıl	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2003	887	581.840
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016	590	628.033
2017	311	306.887
2018	247	213.771
2019	344	300.896

(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2020)

2003 yılından itibaren gemi sayısı 887'den 1623'e yolcu sayısında ise 581 binden 2 milyon 240 bine ulaşan Türkiye kruvaziyer turizmi, 2009 yılında dünya genelinde yaşanan ekonomik krizden etkilenmesi sebebiyle bir düşüş göstermiştir. 2016 ve 2017 yılında ise tekrardan kruvaziyer gemi ve turist sayısında sert düşüşler yaşanmasının sebebi ülkede yaşanan terör olayları ve darbe girişiminin uluslararası kruvaziyer firmalarında oluşturduğu tedirginliktir (Oğuzbalaban, 2018).

Kruvaziyer endüstrisinin önde gelen şirketlerinden olan Royal Caribbean 18.02.2017 tarihinde internet sitesinden yaptığı açıklamada '2017 sezonu için Türkiye'deki tüm duraklarını iptal etme kararı aldığını, neden olarak ise Türkiye'de ki yaşanan durumlar yüzünden, konukların ve mürettebatın güvenlik ve refahını dikkate alarak Efes (Kuşadası) durağını alternatif limanlarla değiştirmeye karar verdiklerini açıklamıştır. 18.10.2017 tarihinde 2018 Avrupa seyirlerinden Türkiye duraklarını iptal ettiğini Efes (Kuşadası) durağını yerine gemilerinin Rodos ya da Mykonos'a gideceğini açıklamıştır'(Royal Caribbean Blog, 2017).

Ülke genelinde deniz turizminin geliştirilmesi konusuna Türkiye Turizm Stratejisi-2023'te Resmî gazetede belirtilen hususlar şunlardır. Ülkemize gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek ve gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak adına turizm potansiyeli yüksek bölgelerde ki kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik alt ve üst yapı çalışmalarının tamamlanarak kruvaziyer limanların turizme açılmasının sağlanmasına değinilmiştir ayrıca ülkemizi tanıtmaya faaliyetleri geliştirilerek Akdeniz çanağındaki yat ve kruvaziyer turizminden daha yüksek pay alır hale getirileceğinden de bahsedilmiştir (Resmî Gazete, 2007).

Kruvaziyer turizmde talebin karşılanabilmesi ve turist memnuniyetinin sağlanabilmesi için, liman altyapı çalışmalarının ve gereksinimlerinin günümüz şartlarına uygun olması gerekir. Türkiye'deki büyük limanlarda sorunun altyapıdan değil kapasiteden kaynaklandığı bilinmektedir. Kruvaziyer turizmde limanlarımızın ana liman olabilmeleri için;

- Dünya kenti olmaları,
- Modern ve kruvaziyer limanına yakın bir havaalanına sahip olmaları,
- Limana yakın otellerin olması,
- Ulaşım yollarının yeterli olması,
- Kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun terminallerinin olması,
- 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtımları olması gibi bazı

koşulları sağlamaları gerekmektedir (Deniz Sektörü Raporu, 2016).

Türkiye'nin kruvaziyer turizm sektöründe yol alabilmesi için devlet kurumlarının ivedilikle ülke güvenliğine yönelik olarak uluslararası alanda oluşan olumsuz imajı silmek hususunda ciddi politikalar ortaya koyması gerekmektedir. Hizmet kalitesi bakımından ise, özelleştirilen liman işletmelerinin, işlettikleri limanlara daha fazla yatırım yaparak kruvaziyer turizm standartlarına uygun liman hinterlandının oluşturulması konusunda daha fazla çaba göstermeleri gerekmektedir. Çünkü Türkiye'de kruvaziyer turistleri arzu edilen seviyede misafir edebilecek kruvaziyer işletme belgesi olan limanı bulunmamaktadır. Bu konuda yalnızca Doğuş grubunun sahibi olduğu İstanbul Galataport liman projesi, Türkiye'nin ilk kruvaziyer işletme belgesi olan limanı olarak faaliyete geçecektir (Oğuzbalaban, 2018).

Türkiye’de kruvaziyer turizminin ilerlemesinde ki engeller, Deniz Ticareti dergisinin Kruvaziyer turizmi ek yayınında, kruvaziyer sektör temsilcileri ile yapılan röportajlardan derlenerek aşağıdaki biçimde açıklanmıştır (Deniz Ticareti Dergisi, 2015).

- Türkiye’de veya etrafındaki ülkelerde yaşanan siyasi gerginliklerin yurtdışında yarattığı olumsuz algı sonucunda, bu durumun güvenlik problemi olarak görülmesi, Türkiye’de kruvaziyer gemileri ağırlayacak modern liman sayısının diğer Avrupa ülkelerine kıyasla oldukça az sayıda bulunması,
- Kruvaziyer limanı yatırım ve işletmeciliğine yönelik bürokratik zorluklar, Yerel esnafın ülkemize gelen kruvaziyer ziyaretçilere yönelik satış yapma yaklaşımlarındaki olumsuz tutum ve davranışlar,
- Kruvaziyer turizm alanında deneyimli personel açığı,
- Kruvaziyer turizmi konusunda Turizm ya da Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde yatırım kararlarında ortak politika ve stratejiler geliştirebilecek, planlama da dahil olmak üzere birçok konuda düzenleme yapma yetkisine sahip bir birimin olmaması,
- Türklerde kruvaziyer turizmine karşı yüksek maliyet algısı,
- Limanların talebi karşılayacak rıhtım uzunluklarına sahip olmaması,
- Türkiye’ye ait kruvaziyer gemilerinin olmaması, gemilerin çok pahalı ve ciddi yatırımlar gerektirmesi,
- Türkiye’deki destinasyonların daha çok güneybirlik gezilmesi,
- Limanların gemilerden aldığı sahil sıhhiye, fren ve römork gibi ücretlerin diğer ülkelere göre daha yüksek olması.

Türkiye sahip olduğu jeopolitik konumu gereği, Karadeniz, Doğu Akdeniz ve Körfez ülkelerinin kruvaziyer turizme açılmalarında bir geçiş güzergahı, rotası olabilir. Kruvaziyer turizminin ilerlemesi, Türkiye’de bulunan limanların altyapılarının ve verilen hizmetlerin modernleşmesine katkıda bulunacak, toplumun kruvaziyer turizm kültürünü geliştirecek ve ülke ekonomisinin büyümesine de pozitif yönde etki edecektir (Kadioğlu, 2007).

2. KRUVAZİYER TURİZMİNDE DESTİNASYON KAVRAMI

2.1. Kruvaziyer Turizm İşletmeciliği

Kruvaziyer gemilerinin destinasyonları planlanırken, altyapı olanakları, liman ve bölgenin çekicilik özelliklerinin yanında dikkat edilen bir diğer önemli husus da bu bölgelerdeki güvenlik unsurları ve bölgedeki siyasi istikrardır.

Kruvaziyer turizmde kullanılan ve yeni jenerasyon olarak tabir edilen yolcu gemileri günümüzde artık 220.000 tonu aşan, boyları 350 metreden uzun, 6000 yolcudan ve 2000 çalışandan fazla kapasiteye sahip gemilerdir. Gemilerin bu ölçüde büyümelerindeki temel sebepler ise; işletme ve yatırım maliyetlerini düşürmek, kötü hava koşullarından etkilenmemek ve lüks bir otelde bulunan her türlü imkânı sunabilmektir.

Kruvaziyer operatörleri tarafından müşteriye sunulan, popüler tatil programları genelde on dört gündür ve bunun bir haftası kruvaziyer gemisi ile gezi, diğer bir haftası ise hareket limanının bulunduğu destinasyondaki “Pre & Past Cruise Holiday” olarak tabir edilen “Kruvaziyer öncesi ve sonrası” yerel tesislerde konaklama tatilidir. Buradaki amaç yüksek gelir grubuna mensup yolcuların, uzun uçak yolculuğu ve çok parkurlu gemi tatilinden önce ve sonra dinlenme amaçlı sakin tatil ihtiyaçlarının da göz önüne alınması ve bu kişilere ideal bir tatil ortamı sunulmasıdır.

Kruvaziyer turizmde sunulan hizmetin kalitesi çok önemlidir. Çünkü kruvaziyer sektörü rekabetçi bir sektör olup, aynı yolcunun tekrardan aynı gemiyi tercih etmesi iyi bir hizmeti ve güçlü bir organizasyonu gerektirmektedir. Hizmet kalitesi ile doğru orantılı olarak gemideki servis personeli, navigasyon, makine ve diğer tüm bölümlerde çalışan toplam personel gemideki yolcu sayısının yarısına ulaşabilir.

Bir kruvaziyer işletmesi operasyon ve pazarlama olmak üzere iki ana bölümden oluşur. Operasyon tarafından ziyaret edilecek limanlar belirlenirken geminin en ekonomik biçimde iki liman arasında ki mesafeyi ne kadar sürede alacağı hesaplanır ve seyir olabilecek en ekonomik hız ile gerçekleştirilir. Pazarlama bölümü ise tur paketlerin pazarlanması ve satılmasıyla ilgilenmektedir.

Kruvaziyer gemilerinde gerçekleşen seferler yolcu doluluk oranına bakılmaksızın yapılır. Sefer iptalleri hava şartlarının uygun olmadığı durumlarda yapılır. Kruvaziyer işletmeciliğinde fiyat geminin niteliği ile gemide sunulan hizmetlerin türüne ve kalitesine göre farklılık gösterir. Kamaraların genişliği ve gemi içinde bulunduğu konuma (dış kabin, iç kabin, alt veya üst güverte gibi) tur fiyatlarını etkilemektedir. Kruvaziyer gemilerinde gezi fiyatlarını belirleyen etmenler geminin niteliği, liman vergileri, ayakbastı parası, yakıt tüketimi, hız/maliyet ilişkisi, seyir zamanlaması, yiyecek kalitesi, dinlence hizmetleri, eğlence etkinlikleri, kıyı turları, seminer ve konferanslardır.

Kruvaziyer gemilerinde gemi kaptanına bağlı denizcilik bölümü ve konaklama bölümü olmak üzere iki bölüm bulunur. Denizcilik bölümü, güverte personeli, makine ve mühendislik personeli ile muhasebe ve büro personelinden oluşmakta iken, konaklama bölümü, yiyecek-içecek personeli, kabin hizmetleri personeli, kıyı gezileri personeli ile dinlence ve eğlence personelinden oluşur.

Kruvaziyer gemilerinin istihdam açısından da büyük önemi vardır. Kruvaziyer endüstrisi, her denize yeni indirilen büyük boyutlarda ki bir gemi ile kaptanından, kamarotuna, mühendisinden yağcısına, aşçıbaşından kasabına, manikürcüden, servis personeline, oda görevlilerinden marangozuna kadar dört binden fazla insana yeni iş olanağı sağlayan bir sektördür. Doğal olarak bu sektöre hizmet ve ürün tedariki sağlayan birçok turizm ya da turizm dışı sektörden bahsetmek mümkündür. Bu çerçevede, birçok hizmeti birlikte sunabilen kruvaziyer gemilerindeki işletmecilik anlayışı, bilhassa kruvaziyer müşteri memnuniyetinin sağlanması bakımından epeyce önemlidir. Oldukça yüksek tutarlarda ücret ödeyerek büyük bir gemiyle uzun bir süre yolculuğu göze alan kruvaziyer müşterileri, yolculukları sırasında en iyi kalitede hizmet alma beklentisinde olacaktır.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin (2009) kruvaziyer gemi işletmeciliği ile ilgili kısımda, kruvaziyer gemiler, gezi, eğlence ve spor etkinliklerinin bir arada sunulduğu önceden planlanmış program ve rotada ilerleyen, deniz turizm ticareti için kullanılmaya elverişli konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlence, spor aktiviteleri için elverişli birimleri olan, deniz turizmi aracı olarak tanımlanmaktadır. İşletmecilik esaslarına göre Kruvaziyer gemiler aşağıda sıralanan özelliklere sahip olmaları gerekmektedir. Bir kruvaziyer gemisinde bulunması gereken nitelikler aşağıda belirtilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009).

- Bagaj taşıma hizmeti,
- Çamaşır yıkama, ütöleme ve kuru temizleme üniteleri,
- Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler,
- Danışma ve kabul holü,
- Kamaralar,
- Kuaför ve güzellik salonudur.
- Müşteri ve servis asansörleri,
- Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu,
- Revir,
- Satış üniteleri,
- Sinema,
- Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri,
- Telefon, faks ve internet hizmetleri,
- Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon,
- Yönetim birimleri,
- Yüzme havuzu,

Yukarıda belirtilen özellikler dikkate alındığında bir kruvaziyer gemisinin devasa boyutlarda olduğu anlaşılabılır. Ayrıca bir kruvaziyer gemisinin herhangi bir turizm işletmesinin sahip olabileceği tüm nitelik ve özelliklere sahiptir. Beş yıldızlı otellerin sunduğu hizmet kalitesini yolcularına denizde seyahat edebilen yüzen otel konseptinde sunar. Bu çerçevede, devasa büyüklüğe erişmiş ve halen büyümesini devam ettiren kruvaziyer turizm sektörünün istihdama olan katkısı da oldukça büyük ve önemli boyutlardadır.

2.1.1. Kruvaziyer Limanların Sınıflandırılması

Dünya standartlarında işletilen bir liman; liman müşterisi olan tacirlerin ihtiyaçlarını gidermek için muhtelif tesisleri ve hizmetleri liman güvenliği ile beraber sunan bir yapıdır. Liman işletmesinin mülkiyet hakları dahilinde liman hizmetlerinden istifade eden kuruluşlar liman tesislerinin üstyapı ve altyapı hizmetlerini tedarik edebilir.

Kruvaziyer limanlar, gezi organizasyonları ile yolculuk eden insanların taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) demir attığı ve günümüz teknolojisi ile uyumlu yolcu gemilerine liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet vb. teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı tesislerdir. Ayrıca kruvaziyer limanların turistler ile ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin verildiği, ülkelerin turistik tanıtımının yapıldığı birçok turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binaları) işlevleri de vardır. Kruvaziyer limanlar kruvaziyer gemilerinin demir atabileceği ve yolcularını limana güvenli bir biçimde indirebileceği yapıda ve büyüklükte limanlardır.

Kruvaziyer Gemi Limanları Deniz Turizm Yönetmeliğinde, deniz turizm tesisleri için lazım olan asgari düzeyde altyapı ve üstyapı tesislerine sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin geliş ve gidişlerinde istifade edebilecekleri (dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alışveriş gibi) sosyal ve ticari birimleri olan deniz turizm işletmeleri şeklinde tanımlanmıştır. Kruvaziyer gemi limanları, A ve B tipi şeklinde iki biçimde sınıflandırılmıştır.

Mevzu bahis olan bu limanlar ve nitelikleri için ilgili mevzuatta belirtilenler şöyledir; ‘B tipi kruvaziyer gemi limanları, deniz turizm tesisleri için gerekli olan asgari alt ve üst yapı niteliklerine ek olarak aşağıda belirtilen nitelikleri de taşımak zorundadır’ (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009).

- En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli
- fonksiyonel yolcu indirme yeri,
- En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali,
- Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı,

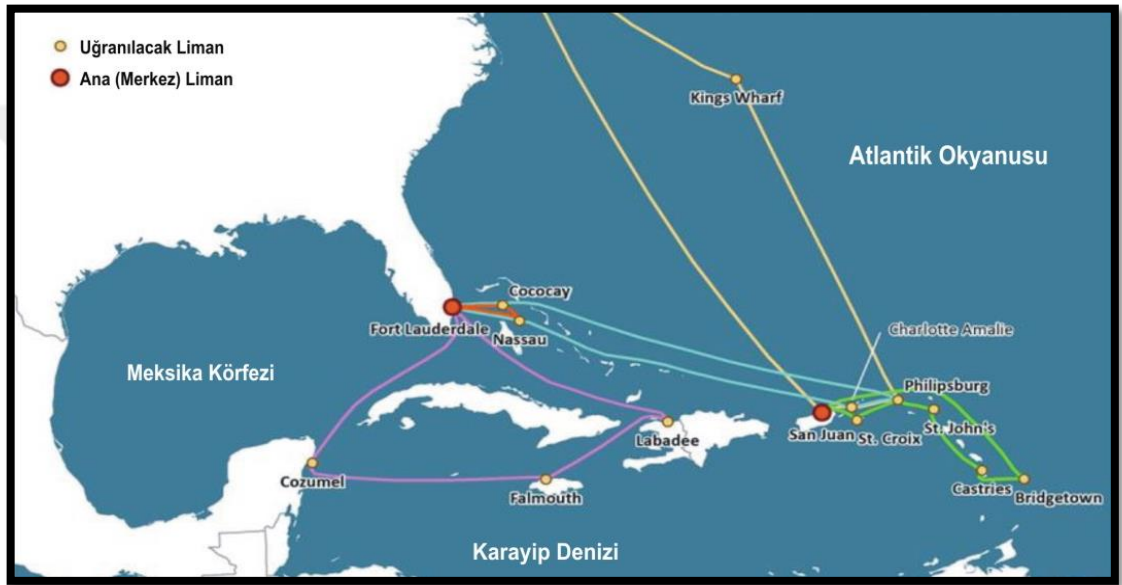
- Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi,
- Danışma ünitesi,
- Kamu hizmet binası,
- Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları,
- Kapalı devre güvenlik sistemleri,
- Anons yayın sistemleri,
- İlk yardım ünitesi,
- Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler,
- Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi,
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri,
- Sergi ve gösteriler için uygun mahaller,
- Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi,
- Personel toplantı salonu

‘A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartlara ek olarak aşağıda belirtilen nitelikleri de taşımak zorundadır’ (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009).

- Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri,
- Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı
- yapılacağı iki adet terminal binası,
- İşletme ve yönetim birimleri,
- Yolcu nakliyesi için körük sistemleri,
- Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi,
- Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri,
- Konferans ve toplantı salonu,
- Eğlence mekânları,
- VIP hizmeti salonu,
- Yeme, içme tesisleri,
- Helikopter pisti,
- Revir.

Kruvaziyer limanları sağladıkları hizmetlere göre aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir;

- **Ana Liman:** Kruvaziyer gemilerin seyahat programlarındaki kalkış limanlarıdır. Gemi yolcuları ilk olarak ana limandan gemiye binerler. Kruvaziyer gemilerine tüm tedarik hizmeti ana limandan sağlanır.
- **Uğrak Liman:** Kruvaziyer gemilerinin seyirleri sırasında planlanmış belli zaman aralığında uğradığı limanlardır. Bu limanların turistik, tarihi ve kültürel açıdan zengin bir hinterlandı bulunur (Bircan, 2014).



Görsel 14: Karayipler Destinasyonu



Görsel 15: Akdeniz Destinasyonu

2.1.2. Kruvaziyer Limanların Fonksiyonları

Limanlar, bir ülkenin taşımacılık altyapısının en önemli unsurlarındandır. Ülkeler arasındaki ticareti deniz taşımacılığı üzerinden gerçekleştiren ve farklı coğrafyalarda ki tacirler arasında ticari ilişkiler kurulmasını sağlayan majör bir taşımacılık enstrümanlarıdır. Bu çerçevede kruvaziyer limanlarda ülkeler için turizm ekonomilerinin can damarı konumundadırlar. Bir kruvaziyer limanın temel fonksiyonları şunlardır (Yüksel ve Çevik, 2010).

- **Trafik Fonksiyonu**: Limanlar trafik ağı içerisinde çeşitli kara taşıma tipleri ile denizi bağlayan düğüm noktalarıdır. Trafik fonksiyonunun yerine getirilebilmesi için üç şart gerekmektedir. İyi bir ön kapı, iyi bir arka kapı ve liman içerisinde yeterli kapasite ile hizmet verilmesidir. Denizden giriş emniyetli ulaşılabilir ve emniyetli olmalıdır. Yanaşma yerleri gemilerin rahatça yanaşabilmesi için yeterli alana sahip olmalıdır. Karayolu, demiryolu ve havayolu gibi hinterlant bağlantıları yeterli olmalıdır.
- **Taşıma Fonksiyonu**: Limana gelen yolcuların taşınması hizmetinin kesintisiz ve minimum maliyetle verilmesi istenmektedir.
- **Üretim Fonksiyonu**: Kruvaziyer limanlarda hizmet üretilmektedir. Hizmet üretimi limanda birtakım işlevlerle birlikte yürütülmektedir. Bunlar, iletişim, sığınma, seyir yardımı, ikmal, güvenlik, yükleme-boşaltma, aktarma, depolama, dağıtım ve toplama, ulusal denetimler, insan kaynakları, sosyal-kültürel etkinlikler ve çevre koruma hizmetleridir.

2.1.3. Kruvaziyer Liman Yönetimi

Liman işletmelerinin yetkileri, görevleri ve yükümlülükleri çoğunlukla yasalar ile sınırlandırılır. Bu sorumluluklar genellikle, liman ve tesislerini inşa etmek, işletmek ve gerekli olan alt-üst yapı yatırımlarını gerçekleştirmektir. Dünyadaki liman işletmelerinin idari yapısı ve hizmet amaçları ülkeden ülkeye, bazen de ülke sınırları içinde dahi farklılıklar gösterebilir. Bu sebeple dünyanın pek çok bölgesinde limanlar bir noktaya kadar merkezi hükümetin kontrolündedir. Kruvaziyer liman işletmeciliğinde ana amaç, kruvaziyer gemiler ve yolcular için gerekli olan ihtiyaçların karşılanarak kruvaziyer müşteri memnuniyetini sağlamaktır.

Dünya üzerinde pek çok limanda, liman işletmeleri iskele ve rıhtım gibi sabit tesislerinin altyapısını kurmak ve gerekli liman hizmetlerini yerine getirmek için profesyonel firmalar ile anlaşılmaktadır. Liman işletmelerinin yerine getirmesi gereken fonksiyonları aşağıda ki gibi sıralanabilir (Ece, 2005).

- **Kılavuzluk (Pilotaj) hizmetleri:** Kılavuzluk hizmetleri; liman idaresi, belediye kuruluşları, kılavuzluk kuruluşları ve diğer kuruluşlar birçok kuruluş tarafından yapılabilir. Ancak kılavuzluk konusunda tüm sorumluluğun devlette kalmasının uygun olacağı düşünülmektedir.
- **Romörkaj hizmetleri:** Dünyanın birçok limanında romörkaj hizmeti özel firmalarca üstlenilmektedir.
- **Liman ekipmanının sağlanması:** Liman ekipmanı liman otoritesince veya özel şirketlerce satın alınarak veya kiralanarak sağlanmaktadır.

Liman idaresinin faaliyetleri 4 kategori olarak belirtilebilir (Langen, 2008).

1. **Trafik yönetimi:** Emniyetli, güvenli, hızlı ve güvenilir gemi trafik yönetimi, karayolu veya demiryolu trafik yönetimi ile ortaklık,
2. **Müşteri yönetimi:** Yeni müşteriler çekme, müşteri tatminini sağlama, müşteriler için iş ortaklığı şeklinde katma değer sağlama,
3. **Alan yönetimi:** Liman faaliyetlerinin büyümesi için yeni şirketlere boş alan sağlama, ekonomik yer kullanımını sağlama,
4. **Paydaş yönetimi:** Çekici bir konum ortamı ve diğer paydaşlarla (kamu) ortaklığı sağlama, ilgili kurallarda söz sahibi olma, işletme için bir lisans temin edilmesini sağlama.

Liman idareciliğinde planlama ve koordinasyon çok önemlidir. Bilhassa kruvaziyer yolcu gemileri gibi büyük gemilerin limana en güvenli biçimde yanaşması ve yolcuların ve geminin ihtiyaçları planlı ve koordineli bir şekilde karşılanmalıdır. Kruvaziyer gemileri limanlarda kalacakları süreleri önceden belirledikleri için belli bir programa göre hareket ederler. Bu sebeple ve daha etkin koordinasyon ve verimli tedarik zincirini sağlayan limanlar kruvaziyer şirketleri tarafından daha çok tercih edilir (Langen, 2008).

Liman idareleri kendi aralarında, belediye limanları; otonom liman idareleri, hizmet limanları ve özel limanlar olarak sınıflandırılır oluşur (Ece, 2005).

- **Belediye Limanları:** Sorumlulukları temel altyapının sağlanması ile sınırlandırılmış limanlardır. Rotterdam, New York ve Antwerp, bu tür limanlara örnek olarak verilebilir. İlgili kuruluş ve şirketler, uygun bir kira karşılığı liman altyapısını kullanmakta ve limanı kendi ihtiyaçlarına göre uygun donanım ve teçhizatla ayrıca donatmaktadır. “Mülk Sahibi” olarak tanımlanan liman otoriteleri, kiracılarının işletme faaliyetlerinde herhangi bir şekilde rol almamaktadır.
- **Otonom Liman İdareleri:** Otonom (özerk) yapı da olan bu limanlarda, hükümetin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman altyapı ve üstyapısının sağlanmasından sorumlu olan liman kullanıcıları vardır. Yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığı ile ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır. Teorik olarak otonom limanlar genel politikalarında hükümetten bağımsız görünseler de pratikte denizcilikle ilgili bir bakanlığın direktif ve denetimi altında hükümetin ekonomik ve mali kontrolüne tabi bulunmaktadır.
- **Hizmet Limanları:** Liman idaresi, altyapı ve üstyapı ile ilgili tüm hizmetleri doğrudan kendisi sağlamaktadır. “Hizmet Limanları” olarak tanımlanan bu tür liman örnekleri İngiltere hariç olmak üzere batılı ülkelerde nadiren görülmektedir. Türkiye, Afrika, Güney Amerika ve Güneydoğu Asya ülkeleri limanları içinde Singapur limanı, hizmet limanları örneklerini oluşturmaktadır. Hizmet limanları çoğunlukla kamu kuruluşu olan tek bir idarenin kontrol ve sorumluluğundadır.
- **Özel Limanlar:** Özel sektör tarafından işletilen bu limanlarda liman altyapı ve üstyapı yatırımları özel sektör tarafından karşılanmaktadır.

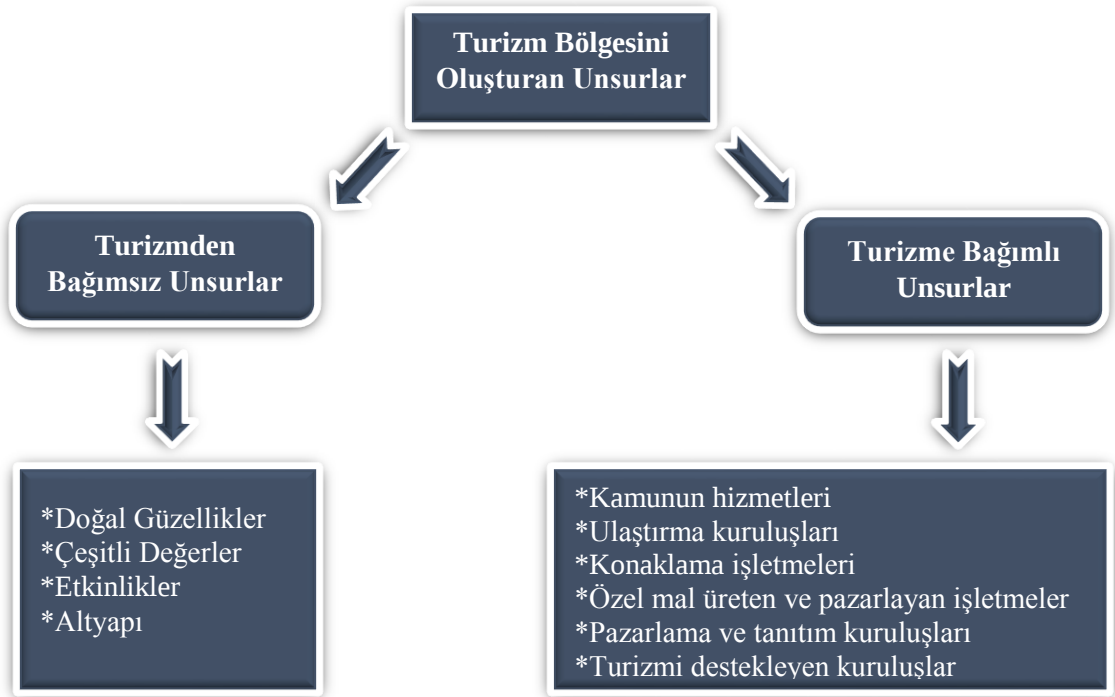
Türkiye’de limanlar işletmecilerine göre, kamu kuruluşları tarafından işletilen limanlar (TCDD, TDİ, TTK), yerel yönetimler tarafından işletilen limanlar/iskeleler (Belediye İskeleleri), özel şirketler tarafından işletilen limanlar (Ambarlı, Gempport, vb.) olarak sınıflandırılabilir (Ece, 2005).

2.2. Kruvaziyer Destinasyonunu Oluşturan Faktörler

Fransızca kaynaklı bir kelime olan Destinasyon kavramı, Türk Dil Kurumu tarafından “varılacak yer” olarak tanımlanmıştır. (Türk Dil Kurumu, 2020) Destinasyon ifadesini kruvaziyer yolcularının seyahatlerinde konaklama, yeme-içme, eğlence ve dinlence gibi turistik etkinlikleri gemi ve limanlarda deneyimledikleri rotası önceden belirlenmiş güzergahlar olarak tanımlamak mümkündür.

Destinasyon özellikleri iki farklı açıdan incelenebilir. İlki destinasyonun kendine özgü özellikleri, ikincisi de destinasyonu, diğer destinasyonlardan ayıran özellikler olarak düşünebiliriz (Yüksek, 2014).

Belirlenmiş bir destinasyon, bir dizi bileşenlerden meydana gelir. Bir bölgenin destinasyon olarak ifade edilebilmesi için birtakım unsurlar taşıması gerekir. Aşağıda gösterildiği üzere Turizm bölgesini (destinasyon) oluşturan unsurlar “turizmden bağımsız unsurlar” ve “turizme bağımlı unsurlar” şeklinde iki kısma ayrılmaktadır (Toskay, 1989).



Görsel 16: Turizm Bölgesini Oluşturan Faktörler

Turizm destinasyonlarının özellikleri ne kadar fazla ise, turistler tarafından ziyaret edilme olasılığı da o kadar artmaktadır. Kozak ve Rimmington (1998) bir destinasyonu oluşturan çekicilik unsurlarını beş faktör altında toplayarak incelemiştir. Bunlar;

- **Çekim Gücü:** Manzara/doğal kaynaklar, ulaşılabilirlik, iklim, kültür, etnik yapı, yemek, tarih.
- **İmkanlar ve Hizmetler:** Konaklama, alışveriş merkezleri, spor olanakları, havaalanı, otobüs/tren istasyonlar, eğlence, yiyecek ve içecek olanakları.
- **Alt Yapı:** Su sistemleri, sağlık hizmetleri, haberleşme ağı, caddeler ve otoyollar, güç kaynakları, güvenlik sistemleri, kanalizasyon.
- **Konukseverlik:** Arkadaşça davranış, Şikayetler için sorumlu davranış, yardımseverlik.
- **Maliyet:** Konaklama ücretleri, para değeri, ulaşım ücretleri, yiyecek-içecek ücretleri, alışveriş ücretleri.

Destinasyonların pek çoğunun ortak olduğu unsurları Buhalis (2000) altı kategoride toplamıştır. Bunlar Şu şekilde sıralanmaktadır;

- **Çekicilikler:** Ziyaretçilerin destinasyonda ilgisini çekebilecek insan yapımı veya doğal çekiciliklerin olmasıdır. Tarihi eserler, doğal manzara ve kültürel miras vb. bir destinasyonun çekiciliğine örnek olarak gösterilebilir.
- **Ulaşılabilirlik:** Turizm hareketinin gerçekleşebilmesi için hava, kara ve deniz yolu ulaşımına sahip olması gerekmektedir.
- **Tesisler:** Turistlerin yeme-içme, konaklama, alışveriş ve eğlence gibi ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri kaliteli tesislerin bulunması gerekmektedir.
- **Paket turlar:** Tur operatörleri veya seyahat acentaları tarafından hazırlanan paket turlar aracılığıyla destinasyon hedef kitleye pazarlanabilmektedir.
- **Etkinlikler:** Bir destinasyonda turistlerin boş vakitlerini geçirmelerini sağlayabilecekleri konser, tiyatro, tekne turu ve balon turu vb. etkinliklerin bulunması gerekmektedir.
- **Destekleyici hizmetler:** Hastaneler, bankalar, posta vb.

2.3. Kruvaziyer Turizm ve Destinasyon

Kruvaziyer turizmi, deniz turizm kategorisine dahil olan ve muhteviyatında liman ziyaretleri, limana hinterlandında ziyaretler ve alışverişlerden oluşan etkinlikleri içeren bir turizm türüdür. Kruvaziyer gemilerinin ziyaret ettiği limanlar ve bu limanlar da kruvaziyer turistlere sağlanan turistik hizmetler, ev sahibi ülkeler tarafından yatırım yapılan alanlardır (Bircan, 2014).

Kruvaziyer yolculuklarında turistler hem seyahat ettikleri gemide konaklama, yeme-içme ve eğlence vb. hizmetlerinden faydalanabilmekte hem de destinasyonları dahilinde ki limanları ziyaret ederek gezi turlarından istifade edebilmektedirler (Kılıçhan ve İlhan, 2014). Bu nedenle kruvaziyer destinasyonları belirlenirken uğranılacak uygun limanların ve gezilecek cazibe yerlerinin planlanması kruvaziyer firmalarının ilk önceliğidir (Lekakou,v.d., 2009).

Kruvaziyer şirketleri tarafından bir destinasyonun programlarında yer alabilmesi; bölgenin cazibesine, erişebilir olmasına, tesis kalitesine, tur etkinliklerine, alış-veriş merkezlerine, tarihi ve kültürel dokusuna, güvenlik bir bölge olmasına ve sunulan hizmetlerin kalitesine bağlıdır (Gibson, 2006). Ayrıca kruvaziyer gemilerinin demir attığı limanlarda liman başkanlığı, gümrük ve liman idaresi gibi idari kurumların bulunmasının yanında kruvaziyer turistlere hitap eden alış-veriş mağazaları, yerel ve otantik kültürün tanıtıldığı ve pazarlandığı ticari kuruluşlarda olmalıdır. Geminin limanda beklediği sürelerde tura katılmayan turistlerin gemi dışında liman hinterlandında gezebileceği ve para harcayabileceği etkinliklerin olması liman gelirlerinin artmasını sağlayacaktır (Çayır, 2008).

Destinasyonlarda ki limanların verdikleri hizmetler ile kruvaziyer gemi ve yolcularında memnuniyeti sağlaması ve iyi bir deneyim sunması çok önemlidir. Çünkü kruvaziyer yolcularının satın aldıkları destinasyon programlarından memnun kalması durumu aynı destinasyon bölgelerini karayolu müşterisi olarak da ziyaret etme tercihinin sebep olabilir (Gabe, v.d., 2006). Kruvaziyer turistlerinin memnuniyeti çevrelerine de olumlu referans olarak yansıyacak ve bu durum potansiyel olarak kruvaziyer pazarlamasının yapılabileceği müşteri grubunun oluşmasına da sebep olacaktır (Douglas ve Douglas, 2004).

2.4. Kruvaziyer Turizminde Destinasyon Değerlendirme Kriterleri

Kruvaziyer turistler aşağıdaki kriterlerin değerlendirilmesine göre destinasyon tercihlerini yapmaktadırlar (Oğuzbalaban, 2018).

- **Aktiviteler / Faaliyetler;** Spor ve aktivite olanakları, çocuklar için eğlence olanakları, sahillerdeki aktivitelerin yeterliliği, alışveriş yapma olanakları, gece hayatı olanakları, farklı kuş türlerini görme imkanı, farklı kuş türlerinin sesini işitme imkanı, doğal yaşamı görme imkanı, doğal hayatın fotoğrafını çekme imkanı, doğal çekicilikleri görme imkanı, festivallere, oyunlara müzelere ve sanat galerine katılma, golf ve tenis oynamak, destinasyonda farklı çeşitlilikte sporlar / oyunlar /rekreasyonel faaliyetler, günlük hayatta katılamayacağın aktiviteler, destinasyonda ilgi çekici aktiviteler, ilgilendiğin festivaller ve etkinlikler, çekim yerlerine ve diğer destinasyonlara günlük tur imkânları, spor ve aktivite imkânları.
- **Dil İletişimi;** Destinasyon bar ve restoranlarında yabancı dil seviyesi, destinasyon genelinde dil seviyesi, konaklama yerinde yabancı dilinin konuşulması, yabancı dilde yazılmış bilgilerin yeterliliği.
- **Doğal ve Tarihi Çekicilikler;** Çekiciliklerin çeşitliliği, görmeye değer ilginç yerler, kasabanın özellikleri, tarihi yerlerin varlığı, milli parkların varlığı, antikacıların varlığı, yerel eğlencelerin varlığı, yerel yiyecek ve içecek, hatıra eşyası olarak el sanatları olanakları, deniz, göl veya nehir yakınlığı, temiz hava, yol boyunca manzara kalitesi, kumarhaneler, egzotik yemek, kültürel miras ve gece hayatı eğlencesi, kültürel ve tarihi mekanlar, manzara ve doğal cazibe merkezleri, şehrin çekici tanıtımı.

- **Fiyat/Maliyet;** Hatıra ve hediyelik eşya fiyatlarının seviyesi, genel olarak paranın değeri, yiyecek ve içecek fiyatlarının genel seviyesi, konaklama fiyatları, otel ve pansiyonların fiyatları, yolculuk ücretleri, alışveriş ürünlerinin fiyatı, tur ve seyahat paketleri fiyatları, seyahat maliyeti, organizasyon maliyeti, ürünlerin genel fiyat seviyesi, ürünlerde etiket ve fiyat bulunması, ulaşım fiyatı
- **Güvenlik, kişisel emniyet;** Konaklama yerinde odaların güvenliği, genel olarak kendini güvende hissetme, turistler için güvenli yer.
- **Havaalanı Hizmetler;** Destinasyon ve destinasyon havalimanı arasında geçirilen seyahat süresi, destinasyon havalimanında hizmet ve tesis imkanları, destinasyon havalimanında giriş-çıkış işlemlerinin hızı.
- **İklim / Hava;** Temiz hava, destinasyon havası, destinasyon iklimi.
- **Kolaylıklar;** Yiyecek-içecek satışlarının olması, konaklama tesislerinin varlığı, kuş gözlemciliği için alışveriş olanakları, hatıra satıcılarının olması, rent a car şirketlerinin olması.
- **Konaklama;** Konaklama temizliği, konaklama hizmetlerinin seviyesi, konaklama yerinde yiyecek kalitesi, konaklama yerinde giriş-çıkış hizmetlerinin hızı, konaklama tesisindeki odaların güvenliği, konaklama yerinde odaların güvenliği, konaklama tesisinin temizliği konaklama tesisindeki genel hizmet kalitesi, otelin genel temizliği, oteldeki personelin tutum ve davranışı. konaklama fiyatı, ücretleri, konaklama tesislerinin kalitesi.
- **Rehberlik Hizmetleri ve Bilgilendirme;** Turizm danışma büro hizmetleri. Yöre hakkında broşür, harita, kitap bulabilme, bilgilendirici levha ve simgeler, yaya yolları ve gece ışıklandırma yeterliliği, şikâyet ve danışma mercii bulabilme. Liman destinasyondaki rehberlerin performansları, rehberli turlar, tur rehberlerinin hizmetleri.

- **Temizlik /Hijyen;** Destinasyon genelinde temizlik, destinasyon genelinde hijyen ve sanitasyonun genel düzeyi, plaj ve denizlerin temizliği, kumsalın temizliği, genel olarak tarihi mekânların temizliği/bakımı, yiyecek-içecek tesis temizliği, halka açık tuvalet temizliği.
- **Ulaşım ve Alt Yapı Hizmetleri;** Yerel ulaşım hizmetlerinin sıklığı, yerel ulaşım fiyatlarının seviyesi, çekiciliklerin çeşitliliği, yerel ulaşım hizmetlerinin erişilebilirliği (kolay bulunabilirliği), yöredeki tarihi ve turistik alanları turla gezme imkanı yerel ulaşım hizmetlerinin konforluğu, yöredeki tarihi alanlara ulaşılabilirlik, yerel ulaşım hizmetlerinin sıklığı, , kolay ulaşım, yolların kalitesi, park etme yerleri, sürüş süresi, ulaşım ağı yaygınlığı, ulaşım alt yapısının kalitesi, eve kolay ulaşabilme rahatlığı, dolaşma kolaylığı, başlangıç noktasına yakınlığı.
- **Yerel Halkın Tutumu;** Yerel halkın misafirperverliği, Yerel satıcıların tutumu, yerel halkın samimiyeti, turizmin genelinde personelin tutumu, bar ve restoranlarda personelin tutumu, yerel halkın ve personelin kadın turistlere karşı tutumu. konaklama tesisinde çalışan personelin tutum/davranışları, yerel halkın dostça davranışları, yerel halkın destinasyon hakkında bilgi paylaşma gönüllüğü, yerel halkın yardım etmeye istekliliği, Şoförlerin tutum ve davranışı, servis personeli nazik ve dostça davranması, müşteriye özelleştirilmiş servis, servis personelinin etkileyici hizmet sağlaması.
- **Yiyecek-İçecek Hizmetleri;** Restoran ve barlardaki yiyecek/içeceklerin kalitesi, , yiyecek ve içecek maliyeti, yemek fiyatları, yemeklerin çeşitliliği, konaklama yerinde yiyecek kalitesi, restoran ve barlarda yiyecek/içeceklerin çeşitliliği. Gastronomik çeşitlilik, restoranları ve barların kalitesi.

Sonuç itibariyle, literatürde kruvaziyer yolcularının destinasyon tercihlerini ve değerlendirmelerini belirlemek için yapılan araştırmalarda bilhassa konaklama, yeme-içme, ulaşılabilirlik, temizlik, yerel halkın davranışları, fiyat, destinasyon etkinlikleri, güvenlik, alış-veriş olanakları ve diğer cazibe unsurları ön plana çıkmış ve bu kriterleri sağlayabilen destinasyonlar kruvaziyer yolcuları tarafından en çok tercih edilen destinasyonlar olmuştur.

2.5. Dünyada Kruvaziyer Destinasyonları

Kruvaziyer turizminde, kruvaziyer gemiler ile gerçekleştirilen yolculuklar bizatihi ürünün kendisini oluşturur, bu yolculukların diğer bir önemli unsuru da destinasyon programı dahilinde ki gezip görülecek limanlardır. Aşağıdaki görselde dünya genelinde kruvaziyer gemilerinin destinasyon bölgeleri gösterilmiştir.



Görsel 17: Dünya Kruvaziyer Turizm Destinasyonları

❖ Akdeniz ve Avrupa Bölgesinde Kruvaziyer Destinasyonları

Akdeniz ve Avrupa limanları, kruvaziyer turizm destinasyonları içerisinde en fazla ziyaret edilen ikinci destinasyon konumundadır. Avrupa ve Akdeniz ülkelerindeki birçok liman, büyük kruvaziyer gemilerini misafir edebilecek kapasitededir. Buna karşın halen yeni limanlar inşa edilerek ihtiyaçlar karşılanmaya çalışılmaktadır. Akdeniz ve Avrupa ülkelerindeki destinasyonlara karşı artan talepler yüzünden bu bölgelere gerçekleştirilen sefer sayısı da artmaktadır (Kılıçhan, 2012).

Akdeniz çanağında, en fazla ziyaret edilen destinasyon ise Batı Akdeniz bölgesidir. Kruvaziyer yolcuları için bu destinasyon, zengin kültürü ve yaşam biçimi ile tarihi turistik mekanları, zengin sanat galerileri, cazibeli alışveriş merkezleri, lezzetli mutfakları ve kaliteli şarapları ile çekici bir destinasyon bölgesidir (Görgün, 2011).

Akdeniz ve Avrupa destinasyonu üzerinde bulunan en önemli limanlar;

- Almanya (Kiel ve Bremerhave limanları),
- Birleşik Krallık (Southampton ve Dover limanları),
- Danimarka (Kopenhag limanı),
- Estonya (Talin),
- Finlandiya (Helsinki limanı),
- Fransa (St Tropez, Cannes, Nice ve Marsilya limanları),
- Hırvatistan (Dubrovnik ve Split limanları),
- Hollanda (Amsterdam limanı),
- İspanya (Barselona, Malaga ve Valencia limanları),
- İsveç (Stockholm limanı),
- İtalya (Venedik, Cenova, Napoli, Civitavecchia, Savona ve Livorno limanları),
- Kıbrıs (Limasol limanı)
- Malta (Vallette limanı),
- Mayorka (Palma limanı),
- Norveç (Oslo ve Bergen Limanı),
- Polonya (Gdynia limanı),
- Portekiz (Lizbon limanı),
- Rusya (St.Petersburg limanı),
- Tunus (Bizerte, Sousse ve La Goulette limanları)
- Türkiye (İstanbul ,Kuşadası ,İzmir ve Alanya limanları),
- Yunanistan (Pire, Santorini, Rodos ve Mykonos limanları),

olarak belirtilmiştir (Gedik, 2011).

Akdeniz çanağı olarak ifade edilen bölge, son dönemlerde kruvaziyer turizm sektöründe en çok tercih edilen destinasyonlardan biri olmuştur. Bunun nedenleri aşağıda belirtilmiştir (Gökgöz, 2010).

- Zengin tarihi ve kültürü,
- Uygun iklim koşulları,
- Doğal manzaraları,
- Stratejik konumu,
- Arkeolojik alanlar ve dini yerlerin mevcut olmasıdır.

❖ *Amerika Bölgesinde Kruvaziyer Destinasyonları*

Amerika kıtasında Karayipler bölgesi, elverişli iklim şartları ve tabiat güzellikleri sebebiyle dünya çapında en fazla tercih edilen kruvaziyer destinasyonudur. Takım adalardan meydana gelen Karayipler Bölgesi bilhassa ABD'nin en popüler tatil merkezlerinden biri olan Florida Eyaletine olan yakınlığı nedeniyle de tercih edilmektedir (Görgün, 2011).

Karayipler takımadalarında bulunan çeşitli dinler, diller yerel lezzetler ve müzikler ile bu bölge çok zengin ve renkli bir kültürel dokuya sahiptir (Lew , v.d., 2008).

Karayipler takımadalarında bulunan başlıca limanlar;

- Antigua,
- Barbados,
- Calica,
- Carmen,
- Cozumel,
- Dominica,
- Grand Cayman,
- Grand Turk,
- Grenada,
- La Guaira,
- Martinik,
- Ocho Rios,

- Playa Del,
- Porto Riko,
- Roatan Adaları,
- Saint Croix,
- Saint Kitts,
- Saint Lucia,
- Saint Martin,
- Saint Thomas,
- San Juan,
- Tortola

Karayibler bölgesi dışında kalan Amerika Bölgesindeki diğer önemli kruvaziyer limanları şunlardır (Gedik, 2011 ve Görgün, 2011).

- Alabama Mobile
- Alaska (Juneau, Ketchikan, Skagway , Haines, Seward, Sitka ve Valdez)
- Arjantin (Buenos Aires limanı),
- Baltimore Cruise Port,
- Boston Cruise Port,
- Brezilya (Rio de Janeiro limanı),
- Florida (Miami, Port Everglades, Port Canaveral, Tampa, Freebort, Nassau ve Jacksonville limanları),
- Hawai (Nawiliwili, Honolulu, Kahului, Kona ve Hilo limanları)
- Houston Cruise Port,
- Kaliforniya (Los Angeles ,Long Beach, San Diego ve San Francisco),
- Kanada (Vacomer limanı),
- Kolombiya (Cartegena Limanı)
- New Jersey Cape Liberty,
- New Orleans Cruise Port
- Philadelphia Cruise Port,
- Seattle Cruise Port,
- Texas Galveston,
- Newyork limanı,
- Venezuela (La Guaira limanı),

❖ *Asya , Avustralya ve Afrika Bölgelerinde Kruvaziyer Destinasyonları*

Asya, Avustralya ve Afrika kıtalarında ki destinasyonlarda kruvaziyer turizmi açısından her geçen yıl daha fazla tercih edilmektedir. Bu bölgeler tabiat ve iklim koşullarının değişken olması ve kruvaziyer turizmi için gerekli olan yatırımların gerektiği kadar yapılmaması sebebiyle Amerika ve Akdeniz bölgeleri kadar gelişmemiş ve bu bölgelerin gerisinde kalmıştır.

Asya Bölgesindeki başlıca limanlar;

- Birleşik Arap Emirlikleri (Dubai limanı),
- Çin (Hong Kong limanı)
- Singapur limanı'dır.

Avustralya'daki başlıca limanlar;

- Brisbane limanı
- Cairns limanı
- Hobart limanı
- Melbourne limanı
- Sydney limanı
- Tazmanya Adası.
- Townsville limanı

Afrika'daki başlıca limanlar (Görgün, 2011).

- Angola (Luanda),
- Fildişi Kıyısı (Abidjan),
- Güney Afrika (Cape Town, Durban, East London, Port Elizabeth)
- Kenya (Mombasa),
- Liberya (Monrovia),
- Madagaskar Adası,
- Madeira Adaları
- Nijerya (Lagos),
- Senegal (Dakar),
- Tanzanya (Darüsselam, Zanzibar)

2.6. Türkiye Limanları ve Kruvaziyer Destinasyonları

Türkiye’de kruvaziyer turizmi 2. Dünya Savaşı’nın sona ermesinden sonraki dönemde ilk olarak ‘Ege’ isminde tarifeli bir yolcu gemisi ile başlamıştır. Devam eden süreçte, ABD’den, ikinci el olarak satın alınan ‘Ankara’, ‘Tarsus’, ‘Adana’, ‘İstanbul’, ‘Ordu’, ‘Trabzon’ ve ‘Giresun’ isimli gemiler ile tarifeli taşımacılık devam etmiştir. 1950’de İtalyan tersanelerinde yapılan ‘Samsun’ ve ‘İskenderun’ isimli kruvaziyer gemileri Akdeniz bölgesinin muhtelif limanlarında birçok sefer gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışmanın yapıldığı yıla kadar Türkiye’de dünya standartlarında bir kruvaziyer gemi işletmeciliğinden bahsedilemez. Çünkü, Türkiye’de kruvaziyer seferi düzenleyen yolcu gemilerinin kapasiteleri ve standartları dünyadaki diğer örnekleriyle kıyaslandığı zaman oldukça düşüktür. Devasa boyutlarda ve lüks konfora sahip dünya standartlarında inşa edilen kruvaziyer yolcu gemilerinin karşısında Türkiye’deki kruvaziyer gemilerinin rekabet etme şansları yoktur (Üçışık ve Kadioğlu, 2001).

M/V Akdeniz isimli kruvaziyer gemimizin emekli olması ve M/V Karadeniz isimli gemimizin de özelleştirilerek satılmasından sonra Türkiye’ye ait kruvaziyer gemisi kalmamıştır. Türkiye’nin sahip olduğu bir kruvaziyer gemisi olmamasından dolayı, Türkiye’nin dünya kruvaziyer turizm pastasından pay alma şansı yok denecek kadar azdır. Üç tarafı denizler ile sarılı Türkiye’nin, sahip olduğu Kuşadası, Antalya, İstanbul gibi limanların kruvaziyer gemileri için uğrak ve ana liman olma potansiyelleri çok yüksektir. Akdeniz çanağı olarak ifade edilen destinasyon bölgelerinde Türkiye, limanları ve doğal güzellikleri sebebiyle kruvaziyer turizmi için önemli bir potansiyele sahiptir (KUTO, 2014).

Türkiye’de 1990’dan sonra yurtdışı kruvaziyer destinasyonlarında kruvaziyer seyahatleri İstanbul-Barcelona, İstanbul-Mısır, İstanbul-Hayfa, İstanbul-Soçi hatlarında yapılmıştır. İstanbul-Soçi hattı 1990’da faaliyete başlamıştır. Ayrıca Batı Akdeniz ve Ege Adaları seferleri de bu dönemde açılmıştır (TDİ, 2000).

Teknik olanaksızlıklar ile birlikte, kruvaziyer gemi liman sayısının az olması ve bu limanların standartlarının düşük olmasından dolayı kruvaziyer gemi şirketleri Türkiye’yi arzu edilen düzeyde tercih etmemesine sebep olmaktadır.

Kruvaziyer gemi şirketlerinin Türkiye'yi istenilen seviyede tercih etmemelerinin bir diğer sebebi de mevcutta bulunan limanların sunulan hizmetler için çok yüksek ücretler istenmesidir. Kruvaziyer turistlere daha profesyonel hizmet veren yüksek teknolojili kruvaziyer terminalleri projelendirilmeye başlanmıştır (Kadıoğlu 2007).

Kruvaziyer gemi yolculukları genellikle 3-14 gün arası düzenlenen turlardır Uğrak limanlar arasındaki mesafe iyi planlanmalı ne çok uzak ne de çok yakın olmalıdır. Türkiye sahip olduğu konum itibarıyla bilhassa Karadeniz ve Akdeniz destinasyonları için büyük potansiyele sahiptir.

Türkiye limanlarına uğrayan kruvaziyer yolcu gemilerinin güzergâh rotaları incelendiğinde, en çok ziyaret edilen limanların sırasıyla Kuşadası, İstanbul ve İzmir olduğu görülmüştür. Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer gemilerinin kalkış noktaları incelendiğinde ise kruvaziyer gemilerinin büyük bir kısmının Atina ve Roma'dan hareket ettiği görülmektedir. İstanbul kruvaziyer turizmi açısından Türkiye'de potansiyeli en fazla olan kenttir. İstanbul'un bu potansiyelinin gerektiği biçimde değerlendirilmesi ve dünya standartlarında rekabet edebilecek bir limana sahip olabilmesi için ana liman yatırımlarının yapılması gerekmektedir (Ulaştırma Bakanlığı Raporu, 2009).

'Türkiye'de kruvaziyer gemilerine hizmet veren Doğu Akdeniz kruvaziyer güzergahı içinde yer alan limanlar Kuşadası, İstanbul, Marmaris, Fethiye, İzmir, Alanya, Antalya, Dikili, Bodrum ve Çanakkale Limanlarıdır'. Bu limanlar arasında yalnızca Kuşadası Limanı kruvaziyer yolcu gemileri için hizmet verebilecek nitelikte ve halihazırda işletilen bir limandır. Ayrıca Bodrum'da da bir kruvaziyer gemisi yanaşma yeri inşa edilerek hizmete açılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı Raporu, 2009).

Her geçen yıl dünyada kruvaziyer turizmi artan bir ivme ile gelişmekte ve yeni inşa edilen kruvaziyer yolcu gemilerinin boyutları ve kapasiteleri de büyümektedir. Böyle bir dönemden geçen kruvaziyer endüstrisi için Türkiye'nin sahip olduğu limanlar Akdeniz ve Karadeniz destinasyonları için çok büyük bir potansiyele sahiptir. Bu sebeple, Türkiye'de kruvaziyer liman hizmetlerine olan talepler giderek artacağından Türkiye'nin bu taleplere uygun, modern, kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına cevap verebilen limanlar inşa etmesi gerekecektir.

Türk deniz ticaret filosunun günümüzde modern anlamda bir kruvaziyer gemisinin olmaması Türkiye için önemli bir eksikliklerdir. Akdeniz destinasyonunda kruvaziyer seyahat güzergahında Fransa, İspanya, İtalya, Yunanistan, Türkiye, İsrail ve Mısır'ın kruvaziyer limanları bulunmaktadır. Türkiye'de kruvaziyer turizmi İspanya, İtalya ve Yunanistan'dan hareket eden, paket turların devamı olarak ve genellikle bir günlük ziyaret olarak yapılmaktadır. Türkiye'nin bilhassa sahil şeridi olarak sahip olduğu benzersiz tabiatı, tarihi ve kültürel dokusu ve elverişli deniz turizmi sebebiyle kruvaziyer turizmi için önemli bir cazibe merkezi olacağı ön görülmektedir.

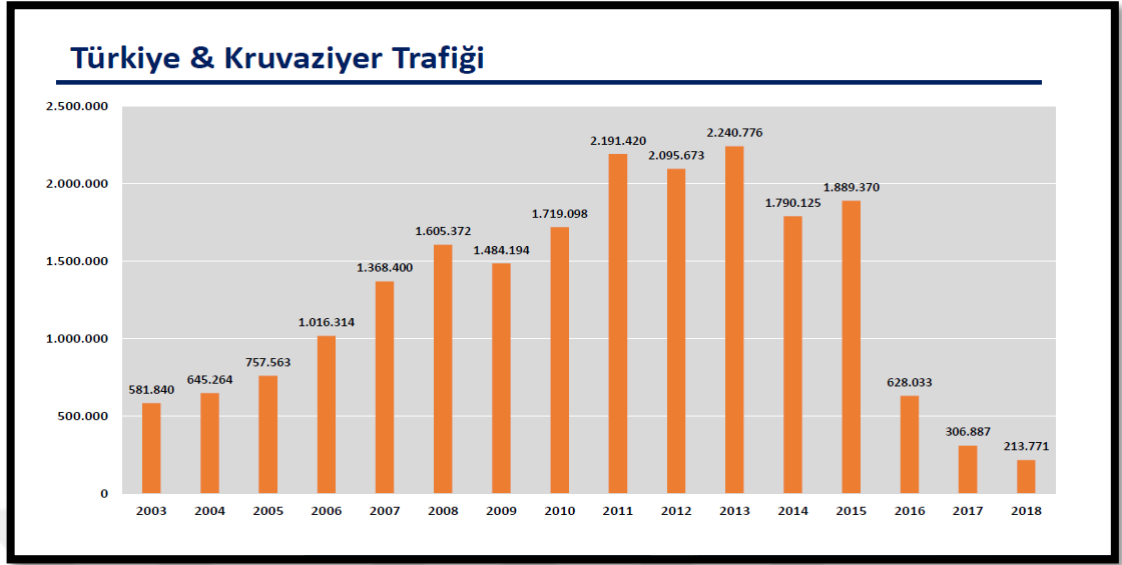
Günümüzde Türkiye'sinde kruvaziyer yolcu gemileri için 12 adet liman hizmet sağlamaktadır. Bu limanlar; 'Kuşadası, İstanbul, İzmir, Marmaris, Alanya, Bodrum, Antalya, Dikili, Trabzon, Çanakkale, Fethiye ve Sinop Limanlarıdır.' Bu limanlardan bazıları aynı zamanda yük limanı olarak da hizmet sağlamaktadır. Yalnızca turizm amaçlı olarak kruvaziyer gemilere hizmet sunan limanlar ise; 'İstanbul, Kuşadası, Marmaris, Alanya ve Bodrum Limanlarıdır.'



Görsel 18: Türkiye'de kruvaziyer gemilerine hizmet eden başlıca limanlar

Türkiye'de bulunan kruvaziyer gemilere hizmet veren limanların hepsi uğrak limanlardır. Bu limanlar herhangi bir kruvaziyer seferinin kalkış veya varış noktasında bulunmamaktadırlar.

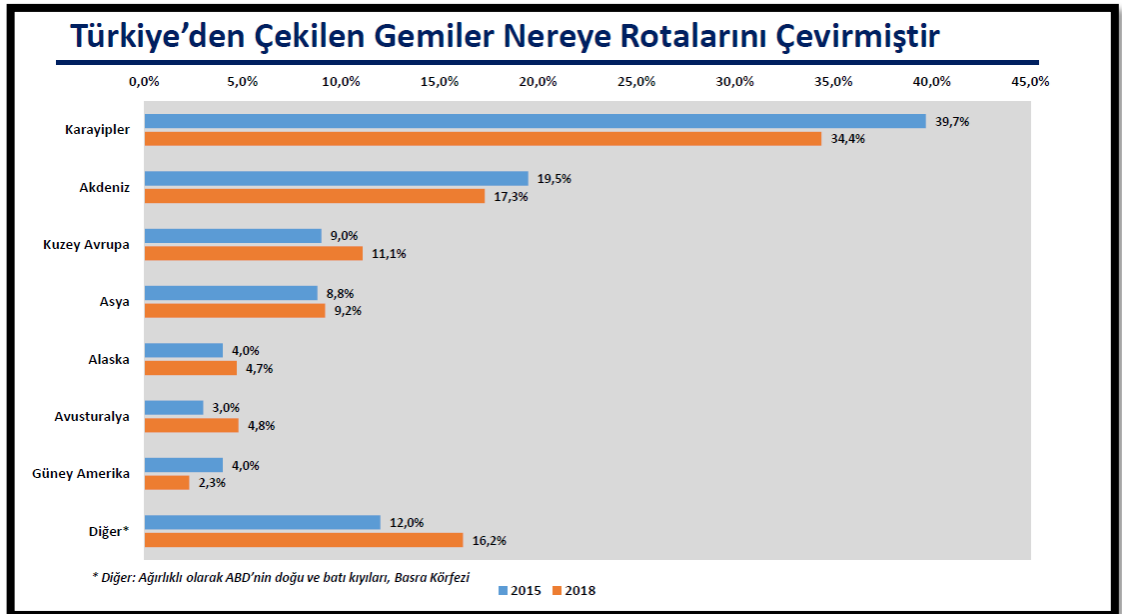
Tablo 13: Türkiye yıllara göre Kruvaziyer trafiği



(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2019)

2016 turizm krizi öncesi, 23 farklı Türk limanına uğrak yapan kruvaziyer gemi şirketleri öncelikle İstanbul, Kuşadası, Marmaris, Antalya ve Bodrum gibi limanları tercih etmiştir. İstanbul ve Antalya limanları, önde gelen indi-bindi limanlarıdır.

Tablo 14: Türkiye'den çekilen gemilerin yöneldiği destinasyonlar



(CLIA, 2019)

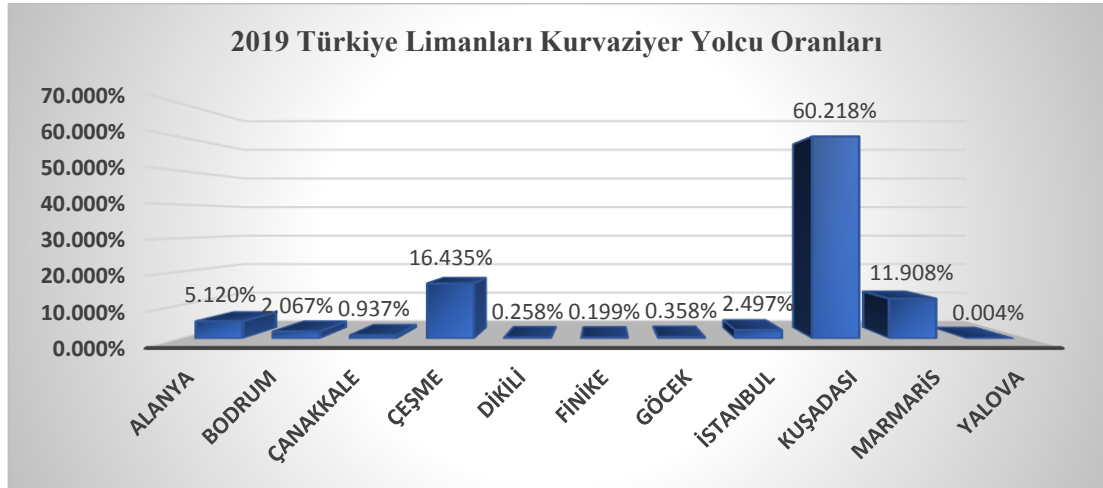
Akdeniz destinasyonuna dahil olan Türkiye, pazar payını Asya, Kuzey Avrupa gibi bölgelere karşı kaybetmiştir.

Tablo 15: Türkiye 2019 Kruvaziyer Yolcu İstatistikleri

LİMAN BAŞKANLIKLARI BAZINDA KRUVAZİYER GEMİ VE YOLCU İSTATİSTİKLERİ (2019 YIL SONU)			
LİMAN BAŞKANLIĞI	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	KRUVAZİYER YOLCU SAYISI	
		TOPLAM YOLCU	% Payı
ALANYA	26	15.406	5,120%
BODRUM	15	6.219	2,067%
ÇANAKKALE	6	2.819	0,937%
ÇEŞME	31	49.453	16,435%
DİKİLİ	4	776	0,258%
FİNİKE	2	598	0,199%
GÖCEK	5	1.078	0,358%
İSTANBUL	13	7.513	2,497%
KUŞADASI	197	181.193	60,218%
MARMARİS	44	35.830	11,908%
YALOVA	1	11	0,004%
TOPLAM	344	300.896	100,000%

(Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2020)

Tablo 16: 2019 Türkiye Limanları Kruvaziyer Yolcu Oranları



Tablo 16'da Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcuların limanlara dağılımı görülmektedir. **Tablo 15**'de görüldüğü gibi 2019 yılında Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayısında en büyük payı Kuşadası Limanı almakta daha sonra Çeşme ve Marmaris Limanları gelmektedir. Bu üç liman %88'in üzerinde bir paya sahiptir.

2.7. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmine Yönelik Politikalar

‘Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın (2007-2013) 426. maddesinde başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin arttırılacağı ifade edilmiş, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm Özel İhtisas Komisyonunun, 24.01.2006 tarihli raporunda kruvaziyer turizm sektöründe Türkiye’de yeterli gelişmenin sağlanamadığı ve kruvaziyer turizm alanında Akdeniz çanağının en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye’de, İstanbul Galata’da, Kuşadası’nda, Marmaris ve Antalya’da genel liman içerisinde yolcu gemisi yanaşma iskeleleri dışında, korunmuş su alanına sahip, kruvaziyer limanı bulunmadığı belirtilmiştir’ (Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, Turizm Raporu 2007).

‘Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Turizm İhtisas Komisyonu Raporu’nda 2023 Turizm Stratejileri değerlendirilmiş; Denizyolu ulaştırması ile ilgili, “on adet kruvaziyer limanı yapılması” konusunda yeniden liman inşası mı yapılacak, mevcut limanlar mı kullanılacak konusuna açıklık getirilmediğinin üzerinde durulmuştur Ege ve Akdeniz’in yanında Karadeniz’in de kruvaziyer turizmine katılması Türkiye’nin turizm fırsatı olarak nitelendirilirken, yat turizmini geliştirmeye uygun kıyılar, kıyı yapıları ve rüzgârın varlığı Türkiye’nin güçlü yönlerinden biri olarak değerlendirilmiştir’ (Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, Turizm Raporu, 2014).

On Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (2019-2023) belirtilen politikalara göre; “Turizm değerlerimiz destinasyon bazında gruplandırılarak tanıtılacaktır. Deniz turizmine katkı sağlamak üzere, talebe ve doğal özelliklere uygun projelendirilmiş yat limanlarının yapılabilir bulunması halinde Kamu Özel İş birliği modeli ile hayata geçirilmesi sağlanacak, Plan döneminde başlanacak yat limanı yatırımları ile yat bağlama kapasitesinde yaklaşık 4.500 yatlık kapasite artışı gerçekleştirilecektir. İstanbul’u kruvaziyer seyahatin başlangıç - bitiş noktası yapmak amacıyla yeni bir kruvaziyer liman yapılacaktır. Harcama eğilimi yüksek ziyaretçi trafiğini artırmak üzere ana turistik destinasyonlara business class ve comfort class uygulaması yaygınlaştırılacak ve sefer sayıları artırılabilecektir” (On Birinci Kalkınma Planı, 2019).

Türkiye’de belirlenen makro ölçekli sosyo-ekonomik ve politik yaklaşımlar ise; 28.02.2007 tarih ve 07/4 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile kabul edilen Türkiye Turizm Stratejisi (2023) raporuna göre “...Ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde, kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanarak kruvaziyer limanların turizme açılması sağlanacağı, halihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin’de bulunan ve kruvaziyer gemi kabul eden limanların yenilenerek genişletileceği, İstanbul’daki liman kapasitesinin hızla geliştirileceği” belirtilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi, 2007).

Tüm bu gelişmelere ilave olarak Türk turizmi için yol haritası niteliğindeki Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın 2007 yılında hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve buna bağlı 2007-2013 Eylem Planı’nda yer alan fizibilite raporları ve uygulama projeleri hazırlanacak 11 adet kruvaziyer limanı şunlardır; Samandağı, Antalya, Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul Galata, İstanbul Haydarpaşa, İstanbul Ataköy, İstanbul Zeytinburnu, Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanlarıdır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı, 2007).

İlaveten eylem planında; kruvaziyer limanlarının inşasında ya da var olan vasıflarının geliştirilmesi için belirle kruvaziyer limanlarının inşasında ya da var olan vasıflarının geliştirilmesi için belirlenen makro hedefler olarak; Türkiye’nin tabiat, tarihi, kültürel ve turistik güzelliklerini daha etkin tanıtabilmek için denizyollarının kamu ve özel sektör iş birliği ile yenilenerek geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Türkiye’de ulaşım ağının çeşitlendirilmesi için devletin yatırımlarının küçültülmesinin gerektiği de belirtilmiştir. Böylelikle endüstriye daha fazla özel sektör yatırımı teşvik edilerek sektöre dinamizm kazandırılacaktır. Yatırımlarda kamunun maliyetini en az seviyede tutacak finansman modelleri (Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet, Tasarla-Yap-Finansla-İşlet, Yap-Sahiplen-İşlet-Devret, Yap-Sahiplen-İşlet, Yap-Kirala-İşlet-Devret, Kamu Özel Sektör Ortaklığı, Menkulleştirme) uygulanacaktır (Türkiye Turizm Stratejisi, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007).



Görsel 19: Türkiye’de kruvaziyer turizmin geliştirileceği noktalar ve statüleri

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 eylem planında ana kruvaziyer limanlar olarak İstanbul, İzmir ve Antalya; uğrak limanlar olarak da Kuşadası, Alanya, Marmaris, Fethiye, Samandağ, Sinop ve Trabzon limanları önerilmiştir. Bahsi geçen çalışmada; Marmara Bölgesi için yolcu sayısı ortalama olarak 2020’de 1 milyon kişiye, 2030 yılı için ise 2,3 milyon yolcuya ulaşılacağı, Marmara Bölgesinin yolcu kapasitesi incelendiğinde senelik 900 bin adet yolcu olduğu ifade edilmiştir. Ege Bölgesinin yolcu sayısı ortalama olarak 2020’de 2,8 milyona, 2030’da ise 5,7 milyona ulaşacağı, ön görülmektedir. Ege Bölgesinin kapasitesi incelendiğinde senelik 1,3 milyon yolcu kapasitenin ivedi olarak artırılması gerektiği belirtilmiş, Akdeniz Bölgesi içinse yolcu sayısının ortalama olarak 2020’de 235 bin, 2030’da ise 415 bin kişiye ulaşacağı, Akdeniz Bölgesinin kapasitesi incelendiğinde senelik takribi 200 bin yolcu kapasitenin olduğu ifade edilmiştir. Karadeniz Bölgesi yolcu sayısı ortalama olarak 2020’de 28 bin, 2030’da ise 55 bin kişi olacağı, Karadeniz Bölgesi kapasitesi incelendiğinde senelik takriben 30 bin kişilik yolcu kapasitenin 2021’e kadar yeterli olacağı ifade edilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

2.8. Kruvaziyer Turizminin Yasal Dayanağı

‘5571 sayılı, Turizmi Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 13.01.2007 tarih ve 26402 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiş’ ve turizm sektörünün içinde “Deniz Turizmi” ismiyle bir turizm türü kanunlar çerçevesinde tanımlanmıştır. Gerçekleştirilen bu değişiklikler ile kanunlarda “deniz turizmi tesisleri” tanımlaması ve “deniz turizmi araçları” tanımlaması yapılmıştır. Bu tanımlanan ifadeler incelendiğinde daha önce kanunlarda ifade edilen ‘yat’ tanımlaması iptal edilerek ‘deniz turizm araçları’ ifadesi ismi ile kapsamın ‘yat’ tanımı haricinde ‘kruvaziyer gemi, dalabilir deniz araçları ve günübirlik gezi teknesi’ ifadeleriyle kapsamın genişletilebilerek deniz turizm aracı olarak hizmet eden tesislerin deniz turizm tesisi olduğu onaylanmıştır. Bu yasal düzenleme ile deniz turizmi araçları, kruvaziyer gemi, deniz turizmi tesisleri şeklinde tanımlamalar yapılmıştır (T.C. Resmî Gazete, 2009).

Kıyı Kanunu mevzuatında kıyıların korunması için kıyılarda inşa edilecek ve edilemeyecek yapılar ile ilgili 6. madde, kıyıların kullanımının herkese açık olduğu ve bu duruma engel olabilecek hiçbir yapının, (tel örgü, hendek, kazık ve benzeri) inşa edilemeyeceği belirtilmiştir. Ancak kıyı alanlarında uygulama imar planı kararlarına istinaden iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, vb. tesislerin inşa edilebileceği belirtilmiştir. “30.03.2004 tarih ve 25418 sayılı Resmî Gazete ’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmeliğe kruvaziyer liman tanımı eklenmiştir”. Bu tanımlamada kruvaziyer limanlar, kruvaziyer yolcu gemilerinin yanaştığı, modern teknoloji ile liman hizmetlerinin (elektrik, su, jeneratör, telefon, internet vb teknik bağlantı ve hatlarının) verildiği, yolculara gümrüklü saha hizmetinin verildiği, ülke tanıtımının yapıldığı, turistik tesis ve hizmetlerin sunulduğu (yeme içme tesisleri, alışveriş tesisleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalarına sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye uygun deniz tesisleri ve yan tesislerinin bulunduğu limanlar olarak tanımlanmıştır (T.C. Resmî Gazete, 2004).

3. KENTSEL KIYI KAVRAMI VE GALATAPORT PROJESİ

3.1. Kentin Unsuru Olarak Kıyı Kavramı

Kentsel kıyı kavramı, Oxford Amerikan Sözlüğünde ki tanımına göre, ırmağın, gölün ya da denizin kenarında bulunan kentsel alan şeklinde ifade edilmektedir. Ayrıca, kentsel kıyı, kalabalık nüfusa sahip kentlerde konut, eğlence, ticaret, tersane ve endüstri bölgeleri olarak da kullanılan su kenarlarındaki tesisler biçiminde de tanımlanır (Al Ansari, 2009). Bir başka tanımda ise, kentsel kıyı alanları şehir hayatının su alanları ile olan sosyal ve ekonomik bağlantısı olarak tanımlanmıştır (Bruttomesso, 2001).

Kıyı ile kent kıyısı kavramlarında arasında fark vardır. Kıyı kavramı genel olarak insanlar tarafından yapılmamış doğal yapılar şeklinde algılanırken, kentsel kıyı kavramı, kent hayatının ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak insanlar tarafından yapılmış ve fonksiyonlar kazandırılmış sosyal ve ticari alanlar olarak ifade edilir (Kılıç ve Gül 2009).

Kıyı alanları, eskiden beri insanlar tarafından yerleşim bölgeleri olarak her zaman cazibe merkezleri olarak görülmüştür. Son yıllardan itibaren dünya nüfusunun takriben yarısı kıyı bölgelerinde yaşamakta ve metropol kentlerinin büyük kısmını kıyı kentleri oluşturmaktadır. Kıyı bölgelerinde kalabalıklaşan nüfus sebebiyle oluşan çevre sorunları yüzünden kıyı kentlerinde planlama ve yönetim her geçen yıl daha fazla önem arz etmektedir. Türkiye’de kıyı kentleri yüz ölçümü olarak %31 civarındayken nüfus bakımından %52 civarında bir orandadır. Benzer bir durum, Akdeniz ülkelerinin birçoğu içinde geçerlidir (Gezici, 2009).

Endüstri devriminden sonra kentsel kıyı bölgelerinde inşa edilen limanların ve limanlara hizmet veren dolaylı endüstri kollarının kıyı kentlerinin ekonomik olarak gelişmesinde önemli katkıları olmuştur. Günümüzün modern kıyı kentlerinde hizmet sektörünün ön plana çıkması sebebiyle kentsel kıyı alanlarında ki sanayi ve liman bölgeleri terk edilmiştir. Ancak bu duruma karşın bu alanlar yeniden kent ekonomisine katkı verecek biçimde projelendirilmektedir.

3.2. Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi

Kentlerde cazibe merkezleri olan kıyı alanları, sadece doğal güzelliklerinden ötürü değil, sahip oldukları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyeller sebebiyle de çekim merkezleri olarak görülmüşlerdir. Kentsel kıyı bölgeleri zaman içinde eski cazibelerini kaybetmelerinden sonra bilhassa deniz turizm sektöründe ki gelişmeler sebebiyle yeniden önem kazanmaya başlamışlardır. Kentsel kıyı alanlarının tekrar gözde olmalarına sebep olan gelişmeleri Hoyle ve Pinder üç etki ile açıklamıştır (Hoyle ve Pinder, 1992). Buna göre bu etkiler;

1. Coğrafi keşifler
2. Sosyo-ekonomik değişiklikler
3. Teknolojik gereksinimler

İlk etki; coğrafi keşifler sebebiyle kıtalar arası yolculuk yapabilecek büyüklüklerdeki gemilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek boyutlarda limanların yapılmasıdır. İkinci etki olarak ise liman kentlerinde ticari hayatın gelişmesi sosyo-ekonomik değişiklikleri meydana getirerek, tüccar sınıfının doğmasına ve gelişmesine sebep olmuştur. Üçüncü etki olarak; teknolojik gereksinimler, son yıllarda büyük limanlardaki denizyolu konteyner taşımacılığının artması, ile Ro-Ro yükleme-boşaltma yöntemleri ve büyük hacimli kargo faaliyetlerinin teknolojik ihtiyaçları olarak tanımlanabilir.

Bu üç etki ile birlikte, eski liman kentlerinin geleneksel kıyı cephelerinden geriye doğru çekilmeler meydana gelmiştir. Terk edilmiş eski limanların yeniden değerlendirilmesi sorunu yeni limanlar için endüstriyel alanların doğmasına sebep olmuştur. Terk edilmiş geleneksel limanlar ile su kenarlarının sağladığı imkanların değerlendirilmesi durumunda ortaya çıkabilecek potansiyeller aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması ve İnsanların suya olan ilgisi
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri, yoğun

yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996).

- Ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996).
- Kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması
- Kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması.
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması.
- Günümüzün geçmişle bağlantısını sağlayan önemli mekân izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır.

Kıyı kentlerinin can damarı olan limanlarda gerçekleşen değişim süreci, tüm kenti etkileyebilecek değişiklikleri de tetikleyecek güce sahiptir. Terk edilmiş, kullanılmayan endüstriyel tesisler ile tarihi kent merkezine yakın konumda ki liman bölgelerinin projeler ile tekrardan değerlendirilmeye başlanması kentsel kıyı alanlarının yeniden hareketlenmesine sebep olmuştur (Akyüz, 2011).

Yeniden geliştirilmeye başlanan kıyı bölgelerindeki terkedilmiş liman alanlarının günümüzün modern koşullarına uygun biçimde tarihsel dokusu ile beraber turistik, kültürel ve rekreasyonel fonksiyonlara sahip olarak yapılandırılması mümkündür.

Ashworth ve Tunbridge tarafından yapılan değerlendirmeler neticesinde oluşturulan bazı metotlar ve tavsiyeler sonucunda, kıyı kentlerinin modern bir işlevi olarak tanımlanabilen “turistik-tarihi şehir” konsepti ortaya çıkmıştır (Ashworth ve Tunbridge, 2000). Türkiye’de liman dönüşüm örneklerinden biri olan İstanbul Galataport Limanı etrafında oluşturulan yeni kent yüzleri ve tarihi imajları ile birlikte uluslararası kruvaziyer firmalarının dikkatini çekmeyi başarmıştır.

3.3. Kruvaziyer Liman Türleri ve Ana Liman Kriterleri

Kruvaziyer turizminde limanlar sahip oldukları niteliklerine göre üç kategoriye ayrılırlar. Bunlar ana liman, uğrak liman ve hibrid limanlardır (Bayazıt, 2015).

- **Ana Liman (Homeport-Turnaround-base port):** Kruvaziyer gemilerinin, kruvaziyer seyahatleri sırasında kalkış ve varış noktası olarak kullandıkları limanlardır.
- **Uğrak Liman (Ports of Call-Way Port-Transit Port):** Bu tür limanlar, ara liman olarak da isimlendirilir. Ana liman haricinde kruvaziyer gemilerinin seyahatleri boyunca yalnızca gezmek ve mola vermek için uğradıkları limanlardır.
- **Hibrit Liman (Hybrit Port):** Bu tür limanlar hem ana limanlar tarafından gemilere verilen hizmetlerin bir kısmını sağlayacak kapasite ve yapılara sahip olmakla beraber aynı zamanda gezilecek uğrak liman olarak kullanılmaktadırlar. Bu tür limanlara San Juan (Karayipler), Civitavechia (Roma) ve Barselona limanlarını örnek olarak gösterilebilir.

Kruvaziyer sektöründe Bir limanın ana liman (home port) olarak değerlendirilebilmesi için aşağıda belirtilen niteliklere sahip olması gerekmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, Revize İkinci Ara Rapor, 2009).

- Dünya kenti olması,
- Uluslararası hava limanına sahip olması,
- Modern konaklama tesislerinin olması,
- Ulaşım ağının geniş ve yeterli olması,
- Tarihi ve turistik zenginliğinin olması,
- 2500-6500 yolcu kapasiteli kruvaziyer gemilerine uygun yavaşma yapılarının ve modern yolcu terminalinin bulunması.

Bu niteliklere sahip olmak için dünya genelinde kruvaziyer limanlar arasında yoğun rekabetlerin yaşandığı ve ana liman (home port) konumu kazanabilmek için önemli genişlemeler ve büyük yatırımlar yapıldığı görülmektedir.

3.4. Kruvaziyer Liman Yer Seçimi Kriterleri

Kruvaziyer limanları cazibe merkezleri ile olan etkileşimleri nedeniyle diğer liman türleri arasından ayrışır. Kruvaziyer turizminin son tüketiciye hizmet sunması özelliğinden dolayı denizcilik sektöründe çok farklı bir konumu vardır. Kruvaziyer seyahati yapan yolcular veya kruvaziyer turistler kruvaziyer şirketlerinin önceden planladıkları güzergahlarda seyahatlerini gerçekleştirirler. Bu şekilde değerlendirildiğinde ise kruvaziyer limanlarının gerçek müşterilerinin kruvaziyer gemi işletmelerinin olduğu ifade edilebilir (Aydın vd., 2019).

Kruvaziyer yolcu gemilerinin kruvaziyer limanlarından maksimum derecede yararlanabilmesi için aşağıda belirtilen kriterlere göre liman kuruluş yeri seçimi yapılmalıdır. Kruvaziyer limanı kuruluş yeri seçimine etki eden kriterler 6 konu başlığı olarak aşağıda sıralanmıştır (Oral vd., 2014).

- Turizm: Cazibe merkezlerine yakınlık (Doğal, tarihi ve kültürel alanlar)
- Liman kullanıcıları: kruvaziyer hatların istek ve beklentileri
- Çevre: Bölgenin fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliği
- Sosyo-Ekonomik: Bölgenin popülasyon, ticari ve eğitim düzeyi
- Alt yapı: Ulaşım, enerji, su ve konaklama durumu
- Mühendislik Özellikler: Jeolojik, topografik, oşinografik ve meteorolojik özellikler.

Kruvaziyer liman yeri seçimi için karar vericilerin ekonomi, çevre, insan hayatı ve toplum üzerinde önemli etkileri olan tüm kriterleri birlikte ve dikkatli bir biçimde değerlendirmeleri gereklidir (Demirel ve Yücenur, 2011). Bu kriterler stratejik, teknik, ekonomik ve sosyal kategoriler altında 13 adet olarak belirlenmiştir.

- **Stratejik koşullar;** turistik yerlerin yakınlığı, turizm pazarının yakınlığı ve genişleme olasılığı
- **Teknik koşulları;** meteorolojik özellikler, su derinliği, rıhtım uygunluğu, dalga etkileri ve kıyı şeridi durumu
- **Ekonomik koşullar;** yatırım maliyeti, işletme maliyeti ve reklam maliyeti
- **Sosyal koşullar;** ulaşım araçları ve eğitim durumu

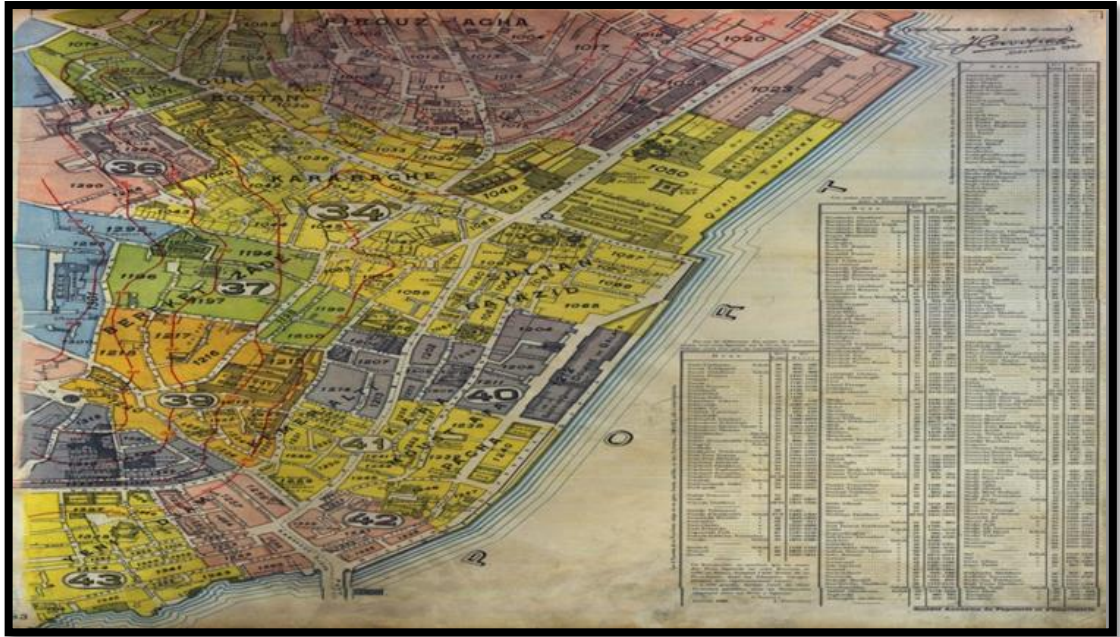
Kruvaziyer limanı yer seçiminde dikkat edilmesi gereken kriterler daha güncel ve ayrıntılı bir biçimde Oral ve arkadaşları tarafından değerlendirilmiştir. Bu kriterler aşağıda gösterilmiştir (Oral vd., 2014).

- Limanın yatırım ve işletilme sürecinde fiziksel, kimyasal ve biyolojik çevreye olumsuz etkiler bırakmaması gerekir. Seçilen bölgenin olası geçici ve kısa süreli olumsuz etkileri tolere edebilecek bir konumda olması gerekir.
- Seçilen bölge koruma statüsündeki bölgeler (Milli parklar, Tabiat Alanları, Sit, Kültür Varlıkları, Kültürel Miras, Doğal Miras vb.) içinde yer almamalıdır. Yaban hayat, orman ve tarım alanlarını tehdit edecek konumda olmamalıdır.
- Kentin cazibe merkezlerine yakın olmalı ve bu bölgelere ulaşım mesafe ve konfor açısından uygun olmalı
- Seçilen bölge sosyo-ekonomik özellikleriyle (gelişmişlik düzeyi, eğitim, alışveriş olanakları) turizme yatkın olmalı.
- Bölge temel altyapı imkanlarına (elektrik, su, yol vb.) sahip olmalı
- Liman için seçilen alanın geri sahasında yoğun kentsel yapılaşma bulunmamalıdır (bölgenin yaşam alanlarının önünü kapatmaması ve rahatsızlık vermemesi için).
- Seçilen alanın deniz ulaşım özellikleri (deniz trafiği, manevra alanı, navigasyon, yük ve yolcu yoğunluğu gibi) elverişli olmalı. Her türlü meteorolojik koşul ve deniz şartında bölge emniyetli olmalıdır.
- Seçilen alanın coğrafyası kruvaziyer liman için elverişli bir konumda olmalı. Geri saha topografik açıdan alan kazanmak için büyük ölçüde hafriyat gerektirmemeli. Aynı şekilde deniz tarafında gemilerin su derinliği için yüksek hacimli tarama ihtiyacı gerektirmemeli.
- Bölgenin meteorolojik ve iklim koşulları uygun olmalı ve olası her türlü meteorolojik koşul ve deniz şartında bölge emniyetli olmalıdır.
- Seçilen bölgenin jeolojik açıdan (fay hatları, yapısal ve tektonik oluşumlar, zemin özellikleri ve doğal oluşumlar) yatırıma uygun olmalı
- Seçilen bölgenin oşinografik karakteristiğiyle (dalga durumu, akıntılar, gel-git miktarı, kimyasal ve biyolojik özellikler) liman yapımına elverişli olmalı.

3.5. Dünden Bugüne Galata Limanı

İstanbul'un dünyaya açılan kapısı olma niteliğinde ki Galata limanı 19. yy'a kadar modern bir rıhtıma sahip olamamıştır. Bu nedenle İstanbul'a uğrayan gemiler, 19. yy. süresince Galata açıklarındaki duba ve şamandıralara bağlı şekilde demir atmışlardır. Bu gemilerden alınan yükler ve yolcular, limana sandal ve benzeri deniz vasıtalarıyla taşınırdı. Çok güvenli olmayan iskelelere yanaşan sandal ve mavnalar çoğunlukla Rumlar ve Yunanlılar tarafından işletilirlerdi. Daha küçük ölçülerdeki şark tipi kayıklar ise Türkler tarafından kullanılırdı (Erdoğan, 2006).

19. yüzyılda Osmanlı imparatorluğunda başlayan modernleşme hareketleri İstanbul'un kent yaşamını da etkilemiştir. Nitekim 19. yüzyılın son yıllarında İstanbul Limanı'nın modernleştirilmesi kararı alınmıştır. Bu kararının ana sebebi, Galata limanının mevcut kapasitesinin büyüyen ticaret hacmi karşısında ve yelkenliden buharla çalışan gemilere geçiş ile yaşanan teknolojik gelişmeler karşısında yetersiz kalmış olmasıdır. Bu çerçevede dönemin Osmanlı hükümeti büyük bir kısmının Fransız olduğu bir grup yatırımcıya İstanbul'da liman tesisi kurma, işletme ve yenileme imtiyazı vermiştir (Quataert, 2017).



Görsel 20: Galata Bölgesi Osmanlı Dönemine Ait Planları

Galata limanında ilk modern rıhtım inşaatı 1892 yılında başlamıştır. Fakat akıntı debisinin yükselmesi, hastalık salgınlar, inşaat sırasında birtakım çökmelerin oluşması gibi nedenler yüzünden yapım süreci çok zorlu olmuştur. Yapım sürecinin bu kadar zorlu olmasındaki en büyük sebep 1894 yılındaki deprem olmuştur. Tüm zorluklara rağmen Galata rıhtımı 1895 yılında tamamlanmıştır. Ancak yeteri kadar sağlam olmadığı anlaşıncı ve muhtelif çökmeler sonucunda rıhtım 1898 yılında tekrardan tamir edilerek, yenileme çalışmaları 1900 yılından bitirilmiştir. 1905 senesinde Fransız Memphis isimli gemi 758 metre uzunluğundaki Galata rıhtımına demir atan ilk yolcu gemisi olmuştur (Erdoğan, 2006).

20. yüzyılda İstanbul bir milyondan fazla nüfusa sahip olan büyük bir kent idi. Bilhassa 20. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul yaşadığı hızlı endüstrileşme ve köyden kente göç ile büyük bir demografik değişim yaşamıştır. Ancak demografide ki bu önemli değişime rağmen İstanbul şehrinde Galata rıhtımı modernleştirilme çalışmaları (19. yüzyılın sonu) haricinde önemli bir gelişme olmamıştır. Yatırım yapılmaması sonucunda 20. Yy. 'da İstanbul limanı giderek önemini kaybetmeye başlamıştır. Osmanlı devletinin çöküşü ile beraber İstanbul limanı üzerinden Balkanlara ve Ortadoğu coğrafyalarına gerçekleştirilen mal ticareti bitme derecesine gelmiştir. Bununla birlikte Sovyet Devriminin yaşanması ile İstanbul limanı Karadeniz'de ki en önemli gelir kaynağını kaybetmiştir. Yunanistan, Bulgaristan, Romanya gibi ülkelerde yeni limanların faaliyete başlaması ile Galata limanının rakiplerini çoğalmıştır. 1925'den itibaren İstanbul önemini kaybetmiş bir liman kenti durumuna gelmiştir (Demircioğlu, 2017).

Galata Rıhtımları şirketi 1933- 1934 arası dönemde millileştirilerek Deniz Yolları ve Liman İşletmesi Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır (Erdoğan, 2006). 1980'lerden itibaren artan gemi trafiği ve ağır tonajlı kamyonlar nedeniyle artan trafik yoğunluğu dolayısıyla kent merkezinde olan liman kullanışsız duruma gelmiştir. Bu durumlardan dolayı Karaköy'de ki, Galata limanı turizm amaçlı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1986'da yük gemilerine ve kamyonlara kapatılan liman, o tarihten sonra günümüze kadar ve halen yalnızca yolcu limanı olarak faaliyetine devam etmektedir (Akyüz, 2011).

3.5.1. Galata Limanının Konumu

İstanbul kentinin kurulduğu günden bugüne kadar ki süreçte, kentin dış dünya ile bağlantısını sağlayan Galata Bölgesi, sahip olduğu bu fonksiyondan dolayı sosyo-kültürel açıdan ve mekânsal anlamda oldukça zenginleşmiş bir bölgedir.

İstanbul'un tarihi ve kültürel açıdan zengin bir geçmişe sahip kıyı alanları arasında uygun konumu ile yükselen bir sosyo-ekonomik değer olan Galata Limanı büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Galata limanının hinterlandında bulunan ofislerin, konut ve eğlence mekanlarının değeri ile Boğaz'da kara ve deniz ulaşımının birleştiği bir noktada bulunan konumunun önemi her geçen gün daha da artmaktadır. İstanbul tarihi ve kültürel zenginliği sebebiyle dünyanın en kadim ve en güzel şehirlerinden biridir. İstanbul Galata limanına yanaşan yolcu gemileri ve turistler İstanbul'un bu mistik ve büyüleyici atmosferini deneyimleme şansını yakalamaktadırlar.

(www.earth.google.com)



Görsel 21: Galataport Konumu

İstanbul kentinin kuruluşundan itibaren tarih boyunca Galata limanı, gerek yerleşim alanı olarak gerek ticari faaliyetler bakımından daima sosyo-ekonomik açıdan şehrin merkezi konumunda olmuştur. Modern anlamda 1892 yılında Galata rıhtımının inşaatına başlanmıştır ve o tarihten itibaren muhtelif tadilatlar geçiren rıhtım 1957 yılına gelindiğinde Salıpazarı rıhtımı ismiyle ve günümüzde âtıl durumda olan antrepolarının inşaatı tamamlanmıştır (Akyüz, 2011).

Yük taşımacılığının Haydarpaşa Limanı'na yönlendirilmesinden sonra deniz aşırı yolcu taşımacılığı yapan yolcu gemilerine hizmet veren Galata limanının bulunduğu alan, 1993'de Beyoğlu Kentsel Sit Alanına dahil olmuştur. 1994 yılında ise Bakanlar Kurulu kararı gereğince turizm merkezi olarak tanımlanmıştır. 2004 yılına gelindiğinde ise Özelleştirme İdaresi tarafından özelleştirme kapsamına dahil edilmiştir (Özden ve Ağar, 2006).

Galata Limanı için gelişmiş ülkelerde gerçekleştirilen projelere benzer nitelikte turizm merkezli fonksiyonlara sahip bir proje düşünülmüştür. Galataport ismiyle bilinen projenin amacı, Galata limanı üzerinden İstanbul ve dolayısıyla Türkiye'nin kruvaziyer turizmini canlandırarak, İstanbul Galata limanını kruvaziyer turizmde gözde bir destinasyonun kalkış-varış noktası olacak bir ana limana dönüştürmektir.

(www.earth.google.com)



Görsel 22: Karaköy ve Salıpazarı limanının konumu

3.5.2. Galata Projesinin Kent Mekânlarına ve Sosyal Hayata Etkisi

İstanbul Galata Limanı, tarihi ve doğal güzellikleriyle bilinen İstanbul Boğazı'nın giriş kapısı olarak nitelendirilebilecek bir konumda yer almaktadır. Galata limanını kruvaziyer liman kimliğine büründürecek bu projeyle İstanbul kruvaziyer turizmi için önemli bir destinasyon güzergahı olacak ve büyük kruvaziyer yolcu gemilerinin ihtiyaçlarına uygun bir limana sahip olacaktır (Bütüner, 2006). Projenin gerçekleşmesiyle birlikte bir yıl içinde 25 milyon turistin Galata Limanı'nı ziyaret edebileceğini belirtilmiştir (www.galataport.com, 2020).

İstanbul, Türkiye'deki kentsel kıyı alanlarının dönüştürülmesinde rol model olarak diğer kıyı kentleri için örnek teşkil etmektedir. Bir kıyı kenti olan İstanbul'un sosyo-ekonomik hayatının her zaman kıyıları ile tarihten beri süre gelen güçlü bir ilişkisi vardır. Bu çerçevede, İstanbul'da kıyıların dönüşümü ve dolayısıyla Galata projesinin faaliyete başlatılmasının İstanbul'un gelişimi açısından önemi çok fazladır (Demircioğlu, 2017).

İstanbul Beyoğlu Bölgesi, sahip olduğu tarihsel geçmişi ve merkezi konumu sayesinde günümüzde halen önemini devam ettirmektedir. Karaköy- Salıpazarı bölgesinde bulunan Galata limanı faaliyetlerini deniz turizmine yönlendirmesi neticesinde bu bölgede ve çevresinde başta hizmet sektöründe olmak üzere gelişmeler ve canlanmalar olmaya başlamıştır.

İstiklal Caddesi öncülüğünde Beyoğlu ilçesinde de son dönemlerde değişim ve gelişmeler hızla artmıştır. Eğlence ve kültürel etkinlikler bölgesine dönüşen İstiklal Caddesi ile bilhassa sanatçı, aydın kesim olarak nitelendirebilecek insanların dinlenme yeri olarak tercih ettiği Karaköy kafeteryaları ve restoranları ile ilçenin cazibesini ve çekiciliğini yükseltmektedir. Yerel yönetimler ile sivil toplum kuruluşlarının verdiği destek ve yatırımcıların ilgisi sonucunda tarihi Galata limanı eski itibarını ve ticari hareketliliğini elde etmeye başlamıştır. Karaköy- Salıpazarı bölgesinde ki Galataport projesinin faaliyete başlamasının ardından bu değişim ve gelişmelerin ivme kazanarak artacağı ön görülmektedir.

3.5.3. Galataport Hinterlandı ve Limana Erişim

İstanbul Galata Limanının kentin merkezi konumunda olmasından ve şhrin turistik cazibe merkezlerine yakınlığından dolayı kruvaziyer yolcuları için önemli ve çekici bir kruvaziyer limanı olacaktır. Bu durum İstanbul Galata Limanının kruvaziyer gemi ve yolcuları için önemli bir avantaja ve çekim gücüne sahip olduğunun göstergesidir (Erbil ve Erbil 2001).

Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından Galata Port isimli bir proje geliştirilmesi kararı verildikten Galataport proje alanı olarak, Karaköy'den Tophane'ye kadar Karaköy Limanı ve Salıpazarı'nın da dahil olduğu 100.000 m²'lik bir alan belirlenmiştir. Bu alanın içinde, ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği toptan-perakende, finans işlerinin yapıldığı, küçük iş alanları, ofisler ve konut olarak kullanılan alanlar bulunmaktadır. Galata Limanının çok yakınında da köklü bir eğitim kurumu olan Mimar Sinan Üniversitesi yer almaktadır. Galata Limanı Boğaz'ın güneybatı yönünde bulunur. Galata limanı dünyada ki diğer limanlar ile mukayese edildiğinde orta büyüklükte bir limandır ve takriben 8,5 hektarlık bir alanı kapsamaktadır (Erbil ve Erbil 2001).

Galataport Projesi ile Galata Limanı dünyanın saygın kruvaziyer limanlarından birine dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Galataport Projesinde Galata limanı ile ilgili olarak ulaşılmak istenen başlıca hedefler aşağıda belirtilmiştir (Erbaş, 2007).

1. Olumlu bir kentsel dönüşüm gerçekleştirilmesine yönelik hedefler;

- Gümrüklü saha uygulamasının kaldırılarak, tarihi doku ve yerleşim alanlarıyla bütünleşmiş bir proje oluşturulmalıdır.
- Fonksiyonunu kaybetmiş ve tadilat ihtiyacı olan yapıların yenilenerek işlev kazandırılması, diğer yapıların (anıtsal yapıların ve sivil mimarlık örneklerinin) yıpranmasını önlenmek ve bu yapıların proje alanında sergilenmesini sağlayacak biçimde projenin tasarlanması ayrıca Proje kapsamında yapılacak çalışmalarında İstanbul silüetini olumsuz biçimde etkilemeyecek şekilde tasarlanması gerekmektedir.

2. Sosyo-kültürel entegrasyonun sağlanmasına yönelik hedefler;

- İstanbul kent merkezinde bulunan Galata limanının İstanbul halkına aralıksız olarak hizmet sunabilecek bir kapasiteye ulaşması ve kıyı kenti imajının tekrardan kazandırılması hedefler arasındadır. Ayrıca bölgenin tekrar işlev kazanması sonucunda bölgede yeni istihdam olanaklarının sağlanması ve liman çevresinin kalkınması hedeflenmektedir.
- Proje ile yeni turistik işlevlere kavuşacak İstanbul'un kruvaziyer turizmi için cazibe merkezine dönüştürülmesi, Beyoğlu'ndaki yoğun yaya trafiğinin Boğazkesen yolu ile Tophane Meydanı'na ulaştırılması,
- Turistik faaliyetler için olumsuz etkileri olabilecek yapıların (nargileciler gibi) bölgeden uzaklaştırılarak yeni turistik işlevler için mekânsal düzenlemelerin yapılması ve halkın açık alan ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde projenin tasarlanması gerekmektedir.
- Projenin tasarım aşamalarında halkın katılımının mümkün olduğunca sağlanması, öneri, istek ve şikayetlerin, değerlendirilmesi.

3. Ekonomik hedefler;

- Projenin uygulanabilir olması için, tasarımın somut ve gerçekçi bir biçimde oluşturulması gerekir.
- Proje tasarımın, ileride ortaya çıkabilecek şartlara uygun olacak şekilde esnek bir yapıda oluşturulması gerekmektedir.

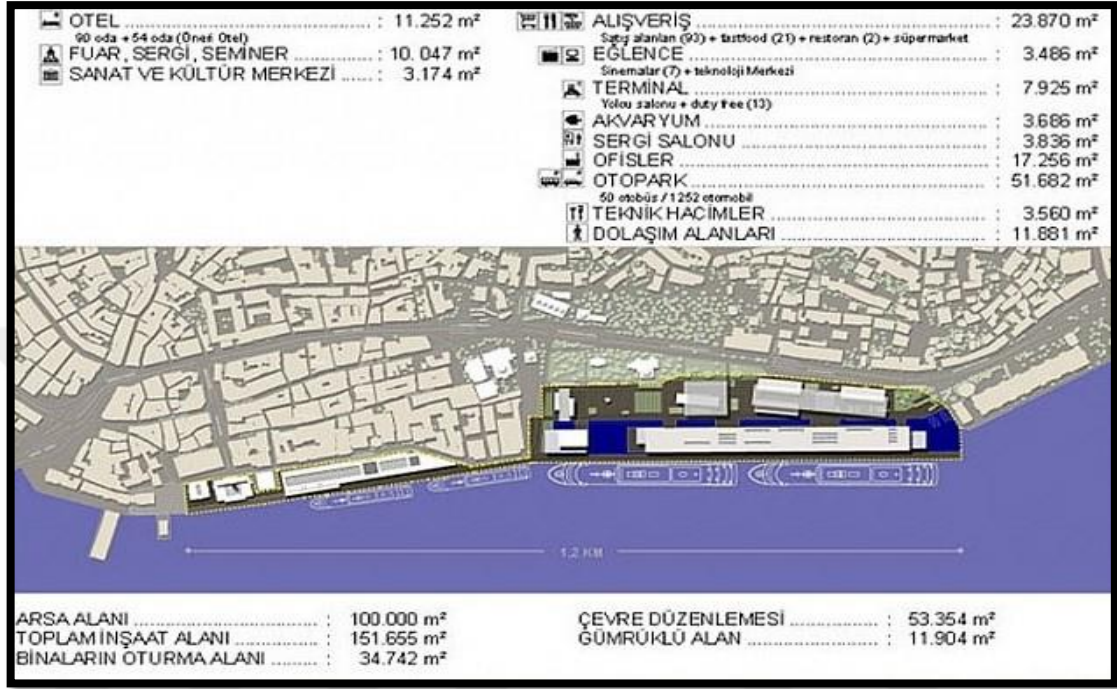
4. Turistlerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek kalitede modern bir yolcu limanı ve turizm tesisinin tasarlanması nezih bir yolcu terminalinin faaliyete geçirilmesi hedeflenmiştir.

5. Limanı ziyaret edecek turistlerin yoğunluğunu karşılayabilecek kapasitede bir otel tesisinin planlanması ve bu tesise denizden ulaşım verilmesi,

6. Deniz trafik yoğunluğunun hesaplanarak yeni bir marina planının yapılması ve bu marinaya özel tekneler ile de ulaşımın sağlanması gerektiği,

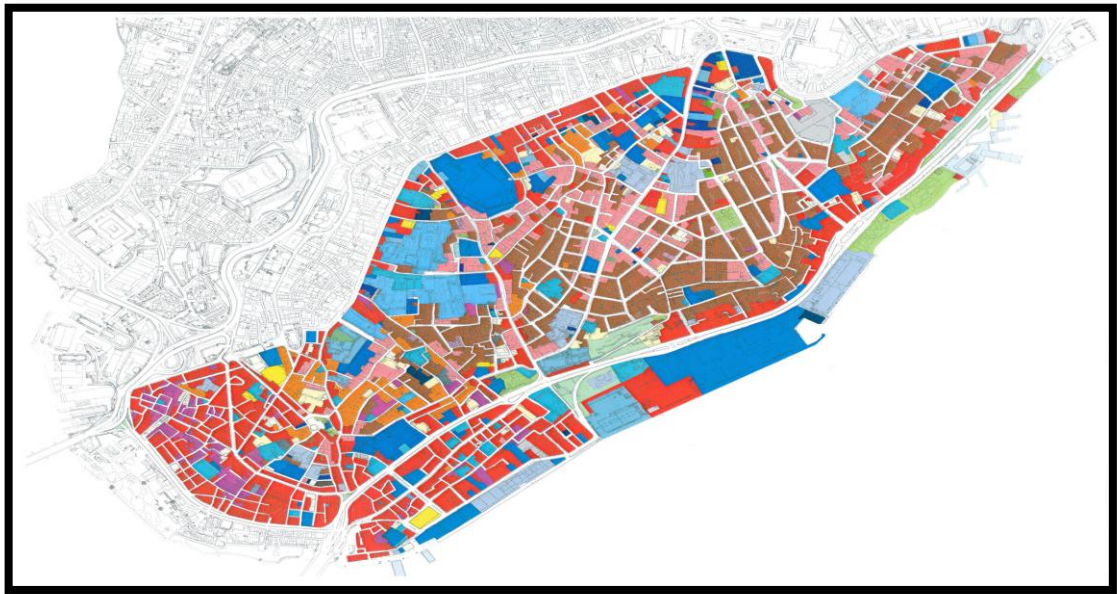
7. Yoğun bir karayolu trafiğine de sahip olan bölgenin otopark sorununa projede bir çözüm bulunması da projenin hedeflerindendir.

Proje kapsamında, iki büyük, iki de küçük kruvaziyer gemisinin yanaşabileceği rıhtım, beş yıldızlı bir otel, kongre merkezi, alışveriş merkezi, yeme-içme birimleri, sanat ve kültür merkezi gibi yapıların yapılması önerilmiştir (Balcıoğlu, 2014).



Görsel 23: Galataport Yerleşim Planı

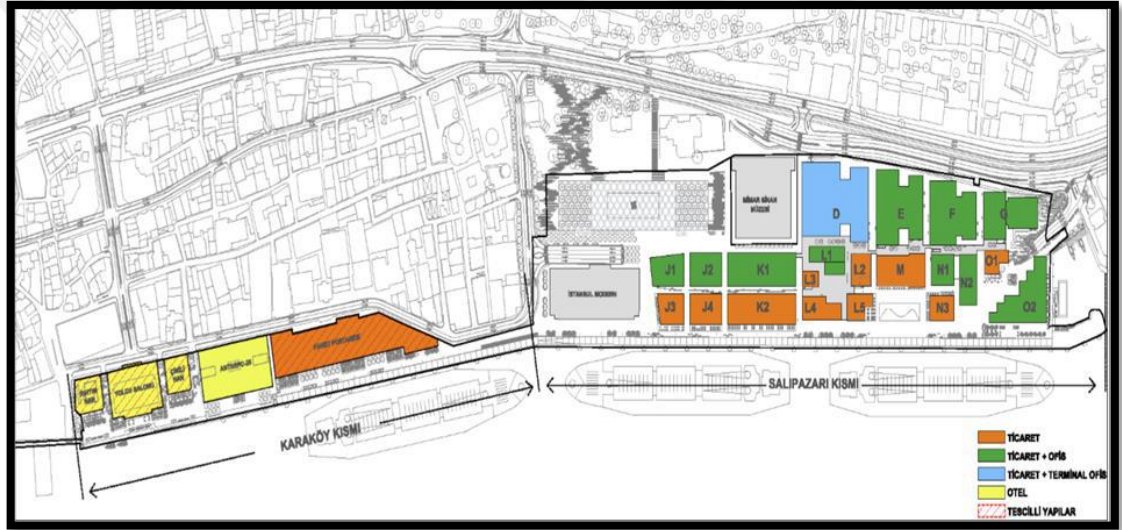
Kentin merkezinde yer alması tasarlanan proje hinterlandınının gelişme ve büyümeden pay almaması gibi bir durum mevzu bahis değildir (Erdoğan, 2006).



Görsel 24: Galataport Bölgesi ve Hinterlandı Arazi Kullanımı Analizi

3.6. İstanbul Galataport Projesi

‘Galataport projesi, Karaköy Rıhtımından Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı Kampüsü’ne kadar uzanan 1.2 kilometrelik sahil şeridini kapsayan bir projedir.’ Proje kapsamında bu bölgede yer alan yapıların limanın turistik konseptine uygun olarak onarılması ya da yıkılarak yeni tesisler için alan açılması planlanmıştır. Limanın kıyı alanlarında inşa edilecek otel, restoran ve diğer tüm ticari işletmelerde liman bölgesinin tarihsel dokusu korunarak, bölgenin tamamıyla turistik bir cazibe merkezi haline dönüştürülmesi amaçlanmaktadır (Demircioğlu, 2017).



Görsel 25: Galataport Projesi Vaziyet Planı

(Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Salıpaazarı Kurvaziyer Limanı Projesi Nihai ÇED Raporu, 2015)

Galataport Projesi hakkındaki ihale Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 24 Ağustos 2005 yılında yapılmıştır. “İstanbul Salıpaazarı-Karaköy Kurvaziyer Yat Limanı Turizm Ticaret Kompleksi” ismi ile yapılan ihalede, yap-işlet-devret modeli benimsenmiştir. Sami Ofer’in ortaklarından olduğu Royal Caribbean Cruises şirketinin öncülüğündeki konsorsiyum 3 milyar 538 milyon avro tutarındaki teklif ile ihaleyi kazanmıştır. İlk ihale sonucuna göre, yüklenici firma proje bitiminden sonra 49 yıl boyunca limanı işletecek, sonrasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne devredecektir (www.hurriyet.com.tr, 2005).

“İlk ihale öncesinde, 2 Haziran 2005 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyük kent Şubesi, liman bölgesinin yenilenmesine yönelik çıkan planların yasalara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırılığı dolayısı ile iptal ve yürütmenin durdurulması istemiyle dava açmıştır. 7 Aralık 2005 tarihinde ise dava edilen planlar hakkında Danıştay 6. Dairesi, planlama yetkisinin Özelleştirme Yüksek Kurulunda olması nedeni ile yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir ve verilen yürütmeyi durdurma kararı ile ilk ihale iptal edilmiştir” (T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, 2015).

Aralık 2012’de Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından Salıpazarı Kurvaziyer Liman bölgesine yönelik koruma amaçlı uygulama imar planı onaylanarak ikinci ihalenin yolu açılmıştır. 10 Ekim 2013 tarihinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’nca yapılan ve Salıpazarı Kurvaziyer Limanı Projesi ismi ile yapılan ikinci ihaleyi 702 milyon dolar teklif veren Doğuş grubu kazanmıştır (Demircioğlu, 2017).

Ocak 2014’de Doğuş grubu Bilgili Holding bünyesindeki BLG Capital ile Galataport projesi için ortaklık kurarak projenin geliştirilmesi ve yönetilmesi amacıyla “Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş” isminde şirketi kurmuştur. Şubat 2014’te TDİ ile yapılan devir sözleşmesinin ardından liman sahası bu şirket tarafından devralınarak proje için çalışmalar başlatılmıştır. Doğuş grubu ve Bilgili Holding’in ortaklığında faaliyete geçirilmeye çalışılan Galataport Projesi için toplamda 4,5 milyar lira yatırım yapılacağı belirtilmiştir (Demircioğlu, 2017).

“Galataport İstanbul’un yeni kruvaziyer terminali ve gümrük alanı ise dünyada ilk kez uygulanacak bir proje olacak. En yeni teknolojilerle donatılmış ve mevcut halinin 4 katı büyüklüğündeki terminalin 29.000 metrekaresi zemin altında yer alacak. Günde yaklaşık 15.000 yolcu ağırlama kapasitesine sahip olacak terminalin tüm yolcu ve bagaj operasyonları yeraltında bulunan bir sistemle organize edilerek, pasaport kontrol ve gümrük prosedürleri, taksi, minibüs, tur otobüsü gibi araç trafiği yeraltına yönlendirilerek, yer üstü seviyesindeki deniz manzarası bozulmadan hizmet verilecek ” (www.galataport.com, 2020).

Çalışmada yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak İstanbul Galataport Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Figen Ayan ile 23 Ocak 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

1. **Soru;** *İstanbul Galataport Projesinin yatırım tutarı nedir ve bu projeyi diğer destinasyon projelerinden ayıran özellikler nelerdir?*

Cevap; *‘Galataport İstanbul projesi, 1,7 milyar dolarlık yatırım tutarı ile, Boğaz kenarında 1.2 km’ye sahip sahil şeridini kapsayan, dünyanın en önemli destinasyon projeleri arasında yer alıyor. Dünyadaki herhangi bir liman şehrinde tarihi bir liman sahasında benzer bir konsept ile geliştirilmiş başka bir karma proje daha bulunmuyor’*

2. **Soru;** *İstanbul Galataport Projesi ile tarihi limanı nasıl bir dönüşüm bekliyor, projenin getirdiği yenilikler nelerdir?*

Cevap; *‘Galataport İstanbul ile şehrin tarihi limanını bir yandan dünya standartlarında bir kruvaziyer limanına ve yeni bir destinasyona dönüştürürken bir yandan da yaklaşık 200 yıldır halkın erişimine kapalı olan bu çok değerli sahil şeridini erişime açılacak. Dünyada ilk kez hayata geçirilen özel bir kapak sistemi ile yerin altında 29.000 m2’de kurgulanan terminale ev sahipliği yapacak tarihi liman ise, İstanbul’un dünyaya denizden açılan kapısı olacak. Projenin içerisinde ayrıca tarihi binaların restore edilmesi ile geliştirilen 177 odalı Peninsula İstanbul oteli bulunuyor.’*



Görsel 26: İstanbul Cruise Terminal İllüstrasyonu

3. **Soru;** *İstanbul Galataport ne zaman açılacak, bir cruise terminali olarak nasıl bir kompleks olacak, içinde neler barındıracak ?*

Cevap; *‘2020 yılı içinde açılacak Galataport İstanbul ile şehir, bölgenin doğal dokusuna uyumlu, kültür-sanat kurumlarının, dünya standartlarında bir kruvaziyer terminalinin, seçkin bir otel markasının, farklı segmentlere hitap eden mağazaların, kafelerin, restoranların ve ofis alanlarının yer alacağı, yerli ve yabancı turistlerle İstanbulluların bir arada olacağı önemli bir yaşam alanına kavuşacak.’*

4. **Soru ;** *İstanbul Galataport Projesi ile tarihi Tophane Meydanının durumu ne olacak, projenin tarihi ve kültürel eserler ile uyumu nedir?*

Cevap; *‘Proje kapsamındaki peyzaj düzenlemesiyle hayata geçirilen tarihi Tophane Meydanı da yeniden İstanbul’un en önemli meydanlarından birine dönüştürülüyor. Galataport sahasında yer alan, Türkiye’nin en önemli kültür-sanat kurumlarından İstanbul Modern ve Mimar Sinan Üniversitesi İstanbul Resim ve Heykel Müzesi’nin ortasında kalan bu alan, İstanbul’un ilk müze meydanı olacak. Çok özel bir teknikle mevcut yerinde Galataport tarafından restore edilen tarihi Tophane Saat Kulesi’ni tam ortasında barındıran bu meydan; yıl boyunca kültür-sanat, tasarım ve moda gibi pek çok alanı içeren bir etkinlik programı ile canlı tutulacak ve gerek İstanbullular gerekse turistler için bir çekim noktası haline gelecek.’*



Görsel 27: Galataport Tophane Meydanı İllüstrasyonu

5. **Soru;** *İstanbul Galataport'a ilk gemi ne zaman yanaşacak, ilk etapta yolcu ve sefer sayısı olarak beklentiniz nedir?*

Cevap; *'Galataport İstanbul'a ilk gemi 5 Nisan'da (2020) yanaşacak. 3 gemi ile günde 15.000 yolcuya kadar hizmet verecek limana, 2020'de yaklaşık 60 sefer ile 75.000 yolcu gelmesi bekleniyor. 2021 yılı için ise yaklaşık 350.000 yolcu ile 180 sefer için rezervasyon alınmış bulunuyor. Galataport, ana liman ve güneybirlik sefer yapacak gemilere hizmet verecek.'*

6. **Soru;** *İstanbul Galataport Projesi bittiği zaman, yıllık ne kadar ziyaretçi ağırlayacak ve ekonomik katkısı ne kadar olacak?*

Cevap; *'Proje tamamlandıktan sonra Galataport İstanbul, 1,5 milyonu kruvaziyer yolcusu olmak üzere 7 milyonu yabancı yılda toplam 25 milyon ziyaretçiyi ağırlayacak. Bir gemi personeli ortalama 70 Euro, cruise yolcusu 400 Euro harcıyor. Türkiye'de normal bir turist ortalama 68 dolar harcıyor.'*



Görsel 28: İstanbul Galataport Liman İllüstrasyonu

Ocak 2020 tarihinde yapılan bu yarı yapılandırılmış mülakata göre Galataport projesinin 2020 ve 2021 yılları için öngörülen açılış zamanı, beklenen yolcu ve sefer sayıları Kovid-19 salgını nedeniyle tüm dünyada ve Türkiye'de pandemi ilan edilmesinden dolayı askıya alınarak pandemi sonrası dönem için değerlendirilmeye alınmıştır. Bu çalışmanın yapıldığı an itibariyle pandemi koşulları tüm dünyada ve Türkiye'de devam etmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kruvaziyer gemileri ile yolculuk, ilk olarak buharlı gemilerin icat edilmesiyle başlamış ve 1890'da ilk kruvaziyer yolcu taşımacılığı yapılarak tarihte ki ilk kaydını gerçekleştirmiştir. Kruvaziyer Yolcu taşımacılığının Turizm sektörüne dönüşmesi ise yaşanan birinci ve ikinci dünya savaşları nedeniyle ve zengin insanların transatlantiği geçerken uçak kullanmayı tercih etmelerinden dolayı, 1950'lerden sonra olmuştur. Teknolojinin gelişmesi ile artık kruvaziyer gemileri de lüks, konforlu ve içinde her türlü yiyecek-içecek, restoran, alış-veriş, eğlence etkinlikleri ve mekanlarının olduğu bir turizm aracına dönüşmüştür. Günümüzde artık kruvaziyer gemileri gelişen teknoloji sayesinde ağırlıkları 225.000 Grostonu, uzunlukları 360 metreyi aşmış ve 6500 yolcu kapasitesine ulaşmış devasa yüzen otellere dönüşmüş durumdadır.

Kruvaziyer Turizminin, kruvaziyer gemilerinden sonraki unsuru da kruvaziyer destinasyonlarıdır. Bu destinasyonlar, kruvaziyer gemilerinin önceden planladıkları dünyanın çeşitli bölgelerinde ki, uğrak ya da ana liman olarak kullandıkları, kruvaziyer turistlere tarihi, turistik gezi ve tur imkanları sunan güzergâh rotalarıdır. Dünyada kruvaziyer turizm sektörü özellikle 1980'lerden sonra çok hızlı büyüyen ve gelişen sektörlerden biri olmuş ve günümüzde yıllık 30 milyon kruvaziyer yolcu taşıma hedeflerine çok yaklaşmışlardır. Cruise Market Watch internet sitesinin verilerine göre 2019 yılında dünya genelinde 26,8 milyon kruvaziyer yolcu taşımacılığı yapılmış ve 2020 yılı için 27,6 milyon kruvaziyer yolcu sayısına ulaşılacağı ön görüşünde bulunmuşlardır (cruisemarketwatch.com). (Bu çalışmanın yapıldığı zaman itibariyle dünya genelinde Kovid-19 salgınının Pandemi durumuna dönüşmesi nedeniyle 2020 yılı için yapılan tahminlerin pandemi sonrası dönem için geçerli olacağını değerlendirebiliriz.)

Türkiye'nin de dahil olduğu Akdeniz çanağı olarak ifade edile bölge 2019 yılında tüm dünya genelinde yolculuk yapan kruvaziyer yolcuları arasında yüzde 17,3'ü tarafından tercih edilmiştir. Akdeniz destinasyonu dünya kruvaziyer destinasyon bölgeleri arasında, Karayipler' den sonra en fazla kruvaziyer turistin tercih ettiği destinasyondur (CLIA, 2019).

Türkiye sahip olduğu ve tarihi ve turistik limanları ile Akdeniz'in en büyük ülkelerinden biri olmasına rağmen kruvaziyer turizmde ki potansiyelini yeterince değerlendirememektedir. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 2020 yılı verilerine göre Türkiye limanlarını 2015 yılında 1456 kruvaziyer gemisi ve 1,889.370 kruvaziyer yolcusu ziyaret etmişken, bu sayılar 2019 yılında 344 gemi ve 300.896 kruvaziyer yolcu ziyaretine düşmüştür (DTGM, 2020). Bu dramatik düşüşün temel nedenleri Türkiye'nin yaşadığı terör olayları (Sultanahmet ve Taksim'de yaşanan bombalı saldırılar) ile 2016 yılında yaşanan darbe girişimi yüzünden yaşanan olaylardır. Bir başka ilginç bilgide Türkiye'de Kruvaziyer ana liman olma potansiyeli en yüksek olan kenti İstanbul'un Tablo 15'de ki 2019 yılı verilerine göre İstanbul'u ziyaret eden kruvaziyer yolcularının, tüm Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer yolcuları arasında yüzde 2,5 (13 gemi ve 7513 kruvaziyer yolcusu) oranının olması dikkat çekicidir. Zaten Ülke bazında düşük olan kruvaziyer yolcu sayısı, İstanbul özelinde iyice düşmüştür. Bu durumun sebepleri terör ve darbe girişimi olaylarının yanı sıra İstanbul için faaliyette olan kentin tarihi ve kültürel mirasına uygun uluslararası standartlarda bir kruvaziyer limanının olmaması yüzündendir.

Bu çerçevede İstanbul Galataport Projesi bu çalışmanın odaklandığı konulardan biridir. İstanbul'un (ve Türkiye'nin) ivedilikle, İstanbul'un zengin tarihi ve kültürel mirasına uygun mevcut olan son teknoloji kullanılarak uluslararası standartlarda ve çalışmada belirtilen kruvaziyer destinasyonları için ana liman olma kriterlerini karşılayabilen bir kruvaziyer limanı işletmeye başlatması gerekmektedir. Bu amaçla ilgili ulusal mevzuatta yapılan değişiklikler sonucunda yapılan ihale ile Karaköy-Salıpazarı bölgesinde eski adıyla Galata Rıhtımı olarak bilinen Liman Galataport projesi kapsamında Uluslararası Standartlarda bir kruvaziyer limanına dönüştürölmek için yapılandırılmaktadır. Bu araştırmada, Galataport işletme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Figen Ayan ile Ocak 2020'de yarı yapılandırılmış mülakat tekniğı yapılan görüşmeden elde edilen bilgilere göre Galataport Limanının 5 Nisan 2020 tarihinde faaliyete başlayacağı ve yıllık 25 milyon (1,5 milyonu kruvaziyer yolcusu olmak üzere) yolcunun Galataport'u ziyaret etmesinin beklendiğı ve hedeflendiğı öğrenilmiştir. Yine Sayın Figen Ayan'ın verdiğı bilgilere göre; Türkiye'de ortalama bir sıradan turist günde 68 dolar civarında harcama yaparken Galataport'u ziyaret edecek lüks kruvaziyer gemilerinin yolcularında bu tutar 400

avroya kadar çıkabilmektedir. Ayrıca kruvaziyer gemilerinin personeli de günlük 70 avro kadar harcama yaptığı hesaba dahil edilirse kruvaziyer turistlerin ekonomiye katkısının büyüklüğü anlaşılabılır. Sayın Figen Ayan'ın 2020 yılı için tahminleri, tüm dünyada ki Kovid-19 salgını nedeniyle ilan edilen pandemi durumundan dolayı pandemi sonrası dönem için değerlendirilecektir. Galataport Limanının faaliyete geçmesiyle birlikte İstanbul, Uluslararası Cruise firmalarının dikkatini çekerek destinasyonları için kalkış-varış (Turn-Around) niteliğinde bir ana liman olarak belirlenecektir.

Turizm sektörünün niş bir pazarı olan kruvaziyer turizmi üst gelir grubu müşterilere hitap ettiği için destinasyon bölgelerinde olabilecek terör ve siyasi krizlerden çok etkilenmektedir. Bu yüzden 'Cruise' şirketleri destinasyon programlarını oluştururlarken 2 yıl önceden planlama yaparlar. Türkiye'nin bu nedenlerden dolayı 2016'dan itibaren kruvaziyer turizmde yaşadığı keskin düşüşün üzerine tüm dünyada Kovid-19 salgını yüzünden Mart 2020'den itibaren ilan edilen pandemi durumu da eklenince Türkiye için kruvaziyer turizmi 2016 ile 2020 arası dip noktası olmuştur. Kovid-19 salgını nedeniyle Uluslararası Cruise Hatları Birliği'nin (CLIA) 21 Nisan 2020'de Cruise endüstrisi hakkında yaptığı açıklama aşağıdadır.

“ Kruvaziyer hatları, seyahat acenteleri, limanlar, destinasyonlar, tedarikçiler ve daha fazlası dahil olmak üzere tüm topluluğumuz için en önemli öncelik, ziyaret ettiğimiz yerlerdeki yolcuların, mürettebatın ve toplumun sağlığını ve güvenliğini korumaktır. DSÖ'nün Mart ortasında bir pandemi ilan etmesi üzerine- CLIA üyesi Cruise firmaları kruvaziyer hatlarını, dünya çapındaki operasyonlarını gönüllü olarak askıya almışlardır. Kruvaziyer operasyonlarının askıya alınması küresel ekonomi üzerinde belirgin bir zararlı etkiye neden olacaktır. Kruvaziyer endüstrisi, küresel ekonomik faaliyette yılda 150 milyar dolardan fazla aktivite üretmekte ve dünya çapında 1,17 milyondan fazla iş kolunu desteklemektedir. Bu zamanı, küresel operasyonların askıya alınması sırasında, yolcuların, mürettebatın ve halkın sağlığını, güvenliğini korumak ve turizm dünyası için daha da ileriye gitmek için ortak hedefimize ulaşmak adına çalışmaya devam etmek için kullanacağız” (Cruise Lines International Association CLIA, 2020).

Kovid-19 salgını yüzünden iptal edilen kruvaziyer hatları (cruisemarketwatch.com);

- **Azamara** ; 12 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Carnival Cruises** ; 26 Haziran 2020 kadar iptaller
- **Celebrity Cruises**; 11 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Costa Cruises** ; 31 Mayıs 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Crystal Cruises**; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Cunard** ; 31 Temmuz 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Disney Cruises** ; 18 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Holland America Line** ; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **MSC Cruises**; 10 Temmuz 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Norwegian Cruise Lines**; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Oceania Cruises**; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **P&O Avustralya** ; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **P&O İngiltere** ; 31 Temmuz 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Princess** ; 30 Haziran 2020'ye kadar tüm iptaller
- **Regent Seven Seas** ; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Royal Caribbean Cruise Lines** ; 11 Haziran 2020'ye kadar küresel iptaller
- **Silversea** ; 13 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller
- **Seabourn** ; 30 Haziran 2020'ye kadar küresel olarak iptaller

Pandemi sonrası dönemde tüm dünyada ‘Cruise’ sektörü, salgın stresinin verdiği itici bir motivasyonla patlama yapacağı tahmin edilmektedir. Türkiye, tüm dünyada kovid-19 salgını nedeniyle biriken bu stresi, Galataport Limanının faaliyete başlamasıyla avantaja çevirebilir. Tarihsel zenginliği ile kültürel mirasını entegre edeceği bir kruvaziyer liman hinterlandı oluşturabilirse, uluslararası Cruise firmalarının ‘Turn-Around’ (kalkış-varış) niteliğinde bir destinasyon ana limanı olabilir. Özellikle 2016’dan beri yaşanan düşüşü durdurarak tüm kruvaziyer gemi ve yolcu ziyaret sayılarında rekorlar gerçekleştirebilir. Türkiye’de kruvaziyer turizmi, tüm dünyada salgının sona ermesi ile pandemi sonrası dönemde güven ve istikrar ortamında Galataport standartlarında limanların açılmasıyla günden güne gelişerek, Türkiye’nin tarihsel ve kültürel zenginliğine yakışır bir şekilde sürdürülebilir bir turizm ekonomisine dönüşecektir.

KAYNAKÇA

- Akyüz, B. (2011). *Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekanlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Örneği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Al Ansari, F. (2009). *Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain –The Case of Manama City*. Newcastle: Newcastle University School of Architecture, Planning and Landscape, , Ph.D. Thesis,.
- Ashworth, G., & Tunbridge, J. (2000). *The Tourist–Historic City: Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*. Oxford: Pergamon Press.
- Avcı, N. (2007). Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi. *Ege Akademik Bakış*, 7(2), s. 493-509.
- Avcıkurt, C. (2009). *Turizm Sosyolojisi Genel ve Yapısal Yaklaşım*,. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Ayazlar, R. A., & Ayazlar, G. (2016). Kruvaziyer Turizminde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı. 3. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, (s. 1-22). İzmir. <http://denizturizmi2016.deu.edu.tr/0014.pdf> adresinden alındı
- Aydın, S. Z., Bitiktaş, F., & Balık, İ. (2019). Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Sorumlu Turizm Çerçevesinde Değerlendirilmesi. *Küresel Eğilimler-Yerel Stratejiler*. İzmir: IV. Ulusal Liman Kongresi doi: 10.18872/0.2019.16.
- Bagis, O., & Dooms, M. (2014). Turkey's Potential on Becoming A Cruise Hub for The East Mediterranean Region: The Case of Istanbul. *Research in Transportation Business and Management*, Cilt 13, s. 6-15.
- Balcıoğlu, A. (2014, 11 22). *10 Maddede Galataport'un Hikâyesi*. <http://bianet.org>: <http://bianet.org/biamag/siyaset/160111-10-maddede-galataport-un-hikayesi> erişim:12.05.2020 adresinden alındı

- Bayazıt, Ş. (2015). *Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Bircan, K. (2014). *Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliği Değerlendirilmesi Alternatif Liman Önerisi*. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi.
- Brida, J. G., & ZAPATA, S. (2009). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing Cilt 1*, s. 205-226.
- Brida, J. G., Scuderi, R., & Seijas, M. N. (2014). Segmenting Cruise Passengers Visiting Uruguay: A Factor–Cluster Analysis. *International Journal of Tourism Research 16* (3), s. 209-222.
- Bruttomesso, R. (2001). “Complexity on the Urban Waterfront”, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, 3-14;. London and New York: Spon Press.
- Buhalis, D. (2000). Marketing The Competitive Destination Of The Future. *Tourism Management 21*(1), s. 97-116.
- Butt, N. (2007). The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton. *Marine Policy, Cilt 31*., s: 591-598.
- Bütünler, B. (2006). Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in İstanbul. 42. *Isocarp Congres*. İstanbul.
- Collins English Dictionary. (2020). *Collins English Dictionary*. İstanbul: Collins Yayınları 1. Baskı.
- Cruise Line International Association CLIA. (2019). *Türkiye’den Çekilen Gemiler Nereye Rotalarını Çevirmiştir*. İstanbul: Kruvaziyer Sektörüne Genel Bakış Galataport.
- Cruise Lines Internatioanal Association CLIA. (2019). *2019 Cruise Sektörünün Durumu*. [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).pdf](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).pdf) adresinden alındı

- Cruise Lines International Association CLIA. (2017). *2018 Cruise Industry Outlook*. <http://cruising.org/docs/default-source/research/clia2018stateoftheindustry.pdf?sfvrsn=2> adresinden alındı
- Cruise Lines International Association CLIA. (2020). *Cruise Endüstrisinde COVID-19*. <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2020/april/clia-covid-19-toolkit> adresinden alındı
- Cruise Market Watch. (2019, 12 09). *Worldwide Cruise Line Passenger Capacity*. <http://www.cruisemarketwatch.com/capacity/> adresinden alındı
- Cruise Market Watch. (2020, 03 05). *Dünya genelinde İptal edilen kruvaziyer hatları*. <https://cruisemarketwatch.com/current-covid-19-cruise-line-and-cruise-ship-sailing-cancellations/> adresinden alındı
- Cruise Market Watch. (2020, 05 06). *Okyanus Kruvaziyer Hattı Endüstrisinin Büyümesi*. <https://cruisemarketwatch.com/growth/> adresinden alındı
- Çayır, A. (2008). *Kruvaziyer Turizmi: İstanbul Galataport Örneği*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2015). *Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi Nihai ÇED Raporu*. Ankara.
- Demircioğlu, C. Y. (2017). *Küresel Kent Bağlamında Limanlar: Galataport Örneği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Demirel, N. Ç., & Yücenur, G. N. (2011). The cruise port place selection problem with extended VIKOR and ANP methodologies under fuzzy environment. *In Proceedings of the World Congress on Engineering (Vol. 2,)* (s. pp. 1128-1133). Londra: ISBN: 978-988-19251-4-5.
- Deniz Ticaret Odası. (2015). *Deniz Sektörü raporu*. www.denizticaretodasi.org.tr: http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2015_sektor_tr.pdf adresinden alındı

- Deniz Ticaret Odası DTO. (2020, 04 12). *Deniz Ticareti Dergisi*. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/dergi/2020> adresinden alındı
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2019). *Türkiye & KruvaziyerTrafığı*. İstanbul: Kruvaziyer Sektörüne Genel Bakış Galataport.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2020, 04 18). *Kruvaziyer İstatistikleri*. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx, adresinden alındı
- Deniz Ticareti Odası. (2016). *2016 Deniz Sektörü Raporu*. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2016_sektor_tr.pdf, adresinden alındı
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 1-23.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: DPT. http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/09_Turizm.pdf adresinden alındı
- Diakomihalis, M. N. (2007). Greek Maritime Tourism:Evolution, Structures and Prospects. *Maritime Transport: The Greek Paradigm Research in Transportation Economics*, 21, s:419–455.
- Dickonson, B., & Vlademir, A. (1997). *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*. New York: John Wiley & Sons.
- Dinkla, J. (2009). *A Competitive Cruise Port City: the Case of Three Cruise Port Cities in the Netherlands*. IJmuiden: Erasmus University.
- Douglas, N., & Douglas, N. (2004). Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports. *International Journal of Tourism Research*. 6(4), s: 251-261.
- Dragovic, B., & Radmilovic, Z. (2005). Cruise Vessels development: New Trends In Cruise Industry. *International Congress on Costal and Marine Tourism :*

Development, Impacts and Management Proceedings (s. ss. 49-57). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Ece, J. N. (2005, 04 27). *Limanların Özelleştirilmesi*. www.denizhaber.com: <https://www.denizhaber.com/limanlarin-ozellestirilmesi-makale,100008.html> adresinden alındı

Erbaş, A. E. (2007). Port Regeneration and Sustainable Urban Development, the Case of Galata Port and Haydarpaşa Port Projects in Istanbul After 2000. *43rd ISoCaRP Congress*. İstanbul.

Erbil, A. Ö., & Erbil, T. (2001). Redevelopment of Karaköy Harbor, Istanbul: Need for a new planning approach in the midst of change. *Cities*, 18(3), s.185–192.

Erdoğan, Z. (2006). *Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Gabe, T., Lynch, C. P., & McConnon, J. (2006). Likelihood of Cruise Ship Passenger Return to a Visited Port: The Case of Bar Harbor. *Maine Journal of Travel Research*, Vol. 44, s. 281-287.

Gedik, S. (2011). *Kruvaziyer Turların Pazarlama Faaliyetleri ve Türkiye Üzerine Bir Alan Araştırması*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Gezici, F. (2009). Kentsel Kıyı Alanları ve Turizm Kullanımı. *Kıyı Sempozyumu*. İstanbul: Mimarlar Odası.

Gibson, P. (2006). *Cruise Operations Management*. MA:Butterworth-Heinemann is an imprint of Elsevier ISBN 13: 978-0-7506-7835-3.

Gökgöz, B. (2010). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz’e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış ilişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi.

- Görgün, E. (2011). *Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları*,. Edirne: Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Dönem Projesi,.
- Güzel, K. (2006). *Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisan Tezi.
- Hoyle, B., & Pinder, D. (1992). *Cities and the Sea: Change and Development Europe*. London.: Behalven Press.
- Hritz, N., & Cecil, A. K. (2008). Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West. *Journal of Sustainable Tourism*. 16(2), s:168-181.
- Hudson, B. (1996). *Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier*. London: Pinter, s.14-39.
- İMEAK DTO . (2015). *Türkiye'de Kruvaziyer Turizmin Potansiyeli ve Geleceği*. www.denizticaretodasi.org.tr:
http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/temmuz_ek_2015.pdf adresinden alındı
- Işık, A. D., Parker, S., & Şengönül, G. (2013). *Deniz Turizmi: Denizcilik İşletmeleri*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım.
- Kadioğlu, M. (2007). The Projects Of Türkiye In The 2023 For Cruise Tourism. *Journal of Maritime Research Vol. 4. No. 1*, s. 77-88.
- Kılıç, A., & Gül, A. (2009). Kentsel Kıyı Kavramı ve Suyun Hafızası. *Kıyı Sempozyumu*,. İstanbul: Mimarlar Odası.
- Kılıçhan, R. (2012). *Kruvaziyer Gemilerin Yiyecek İçecek Departmanlarında Hizmet Kalitesi, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati İlişkileri: Ketchikan, Juneau ve Skagway Limanlarında Bir Araştırma*,. Nevşehir: Nevşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Kılıçhan, R., & İlhan, İ. (2014). Hızla Gelişen Dünya Turizminde Yeni Trend: kruvaziyer. 2. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün*

Bildiriler Kitabı (s. ss.227-245). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve İşletme Fakültesi Turizm İşletmeciliği Bölümü.

Kozak, M., & Rimmington, M. (2000). Tourist Satisfaction With Mallorca, Spain, As An Off-Season Holiday Destination. *Journal Of Travel Research*, 38(3), s.260-269.

Kuşadası Ticaret Odası KUTO. (2014). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı*. <http://www.kuto.org.tr/img/kuto/raporlar/10.pdf>, (03.05.2020) adresinden alındı

Kültür ve Turizm Bakanlığı . (2007). *Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı(2007-2013)*. Ankara.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2009). *Deniz Turizmi Yönetmeliği*. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.200915212.pdf> adresinden alındı

Kültür ve Turizm Bakanlığı,. (2007). *Türkiye Turizm Stratejisi (2023)* . Ankara.

Langen, P. W. (2008). Analysing Training and Education in Ports. *World Maritime University Journal of Maritime Affairs*, 7 (1), s. 5-16.

Lekakou, M. B., Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2009). Which Homeport in Europe: The Cruise Industry’s Selection Criteria. *An International Multidisciplinary Journal of Tourism, Cilt 4, Sayı 4.*, s:215–240.

Oğuzbalaban, G. (2018). *Kruvaziyer Turizmde Destinasyon Özelliklerinin Önem-Performans Analizi: Kuşadası Örneği*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.

Oral, E. Z., Coşar, Y., Danacı, A., & Esmer, S. (2014). Kruvaziyer Limanlarında Yer Seçimi. 8. *Kıyı Mühendisliği Sempozyumu* (s. s.297-308). İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.

Özden, P. P., & Açar, D. (2006). *Eğrisiyle Doğrusuyla GALATAPORT*. <http://www.spoist.org/Pdfler/diger-raporlar/GALATAPORT.pdf> adresinden alındı

- Özel İhtisas Kurulları ÖİK. (2014). *Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Özel İhtisas Kurulu Turizm Raporu*. Ankara: Strateji ve Bütçe Başkanlığı. <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/OzelIhtisasKomisyonuRaporlari.aspx>, Erişim tarihi: 06.05.2020. adresinden alındı
- Özgezmez, Ö. (2018). *Turizm İşletmelerinin Kriz Dönemlerinde Tutundurma Faaliyetleri: Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Örneği*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Pinnock, F. (2014). The Future Of Tourism in An Emerging Economy: The Reality Of The Cruise industry in Caribbean. *World wide Hospitality and Tourism Themes*, 6 (2), s. 127-137.
- Quataert, D. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*. İstanbul: İletişim Yayınları, s.157-188.
- Resmi Gazete. (2007). www.resmigazete.gov.tr. Türkiye Turizm Stratejisi 2023: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070302-17-1.doc> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (2009). *Deniz Turizmi Yönetmeliği*. /www.resmigazete.gov.tr: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/07/20090724-6.htm>. adresinden alındı
- Royal Caribbean Blog. (2017). *Royal Caribbean, 2017 ve 2018 yıllarında Türkiye'deki tüm seyir duraklarını iptal etti*. www.royalcaribbeanblog.com: <https://www.royalcaribbeanblog.com/2017/02/18/royal-caribbean-cancels-all-cruise-stops-turkey-2017> adresinden alındı
- Sezer, İ. (2014). Kruvaziyer Turizmi'nde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 19 Sayı 32, s. 49-77.
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)* . http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/11/ON_BIRINCI_KALKINMA-PLANI_2019-2023.pdf adresinden alındı
- T.C. Danıştay Altıncı Daire Başkanlığı. (2015). *Bilirkişi Raporu*,. İstanbul.

- T.C. Resmi Gazete (25418). (2004). *Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik*. Ankara.
- T.C. Resmi Gazete. (2009). *Deniz Turizmi Yönetmeliği*. (27298). Ankara.
- Torbianelli, V. (2012). The Local Economic Impact Of Cruises: From Figures To The Active Policies Of The European Harbour Cities. *Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research*, 26(1), s.139-150.
- Toskay, T. (1989). *Turizm: Turizm Olayına Genel Yaklaşım*. İstanbul: Der Yayınları.
- Türk Dil Kurumu. (2020, 05 12). *Türk Dil Kurumu Sözlükleri*. http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58b5ad2f887180.81607716, adresinden alındı
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri TĐİ. (2000). *İstatistik Yıllığı Kitabı (1989-2000)*. İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2009). *Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Revize İkinci Ara Rapor*. İstanbul: Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2009). *Turizm Master Plan Çalışması Taslak Sonuç Raporu*. İstanbul: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.
- Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2020, 05 12). <https://denizcilik.uab.gov.tr>:
<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri> adresinden alındı
- Üçışık, S., & Kadioğlu, M. (2001). Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 1(3), s:83-92.
- www.galataport.com. (2020, 05 12). *İstanbul Galataport Limanı*. <https://www.galataport.com/tr/liman> adresinden alındı
- www.hurriyet.com.tr. (2005, 09 16). *Galataport'a 3.5 milyar euroluk teklif*. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/galataporta-3-5-milyar-euroluk-teklif-38767148> adresinden alındı

www.marineinsight.com. (2020). *En Büyük 10 Kruvaziyer Gemisi (2020 itibariyle)*.
<https://www.marineinsight.com/know-more/top-10-largest-cruise-ships-2017/>
erişim: 06.05.2020 adresinden alındı

Yüksek, G. (2014). *Turizm Destinasyonları*. Ankara: Detay Yayıncılık 1.Baskı.

Yüksel,, Y., & Çevik, E. Ö. (2010). *Liman Mühendisliği (2. Baskı)*. İstanbul: Beta Yayıncılık.



EKLER

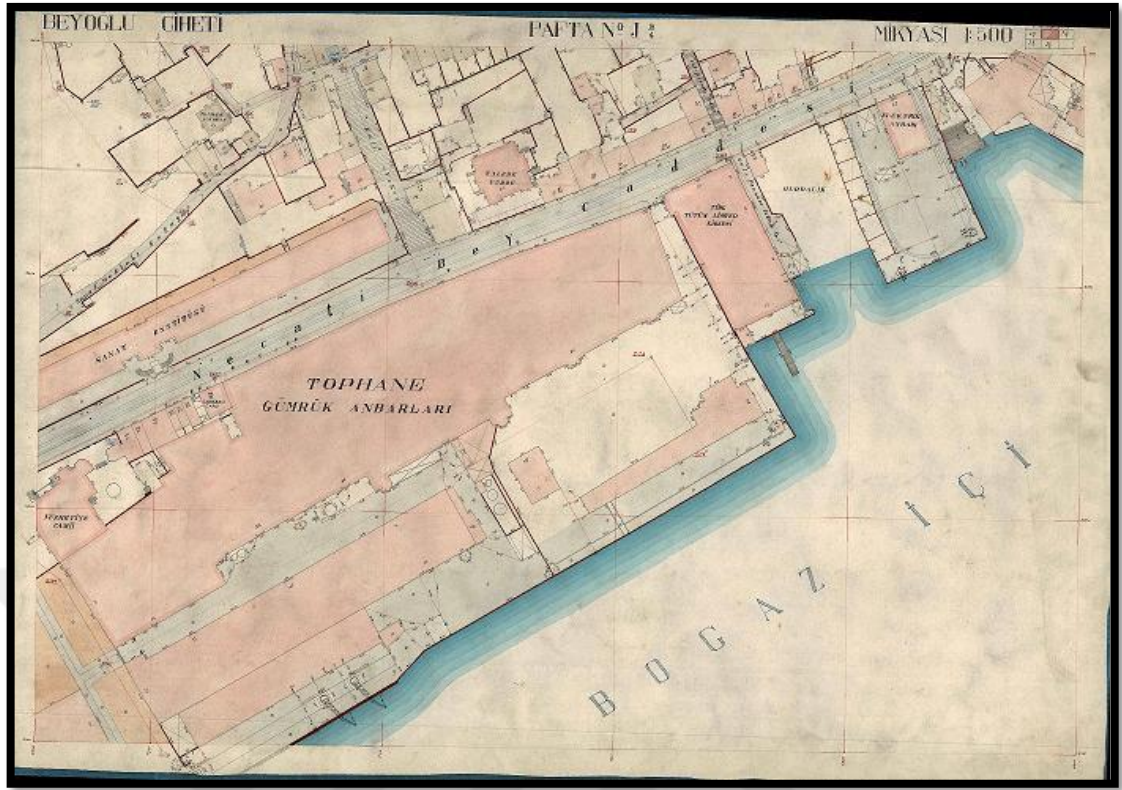
EK-1 KARAKÖY- SALIPAZARI (GALATA) TARİHİ HARİTALAR



(Beyoğlu Genel)



Huber (Karaköy-Salıpazarı Bölgesi)



(Karaköy-Salıpazarı Bölgesi)



GALATAPORT BÖLGESİ VE HİTERLANDI ARAZİ KULLANIMI ANALİZİ (İ.B.B., 2006)

EK-2 TÜRKİYE 2023 TURİZM STRATEJİSİ



(Türkiye'nin 2023 hedefi-75 milyon turist 65 milyar \$ gelir)