

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER
TURİZMİ-YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK:
GALATAPORT/ İSTANBUL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ersin YUMAK
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışmanlar
Prof. Dr. Fatih M. ADATEPE
Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora USLUER

EKİM, 2021

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ERSİN YUMAK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “DÜNYA’DA VE TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZMİ- YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK: GALATAPORT/ İSTANBUL” başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Fatih M. ADATEPE

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Erdal ARLI

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Birsen KOLDEMİR

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Sıtkı SAYGILI

Tez Savunma Tarihi: 07/10/2021

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım “Dünya’da ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi- Yeni Akımlara Güncel Bir Örnek: Galataport/ İstanbul” başlıklı YÜKSEK LİSANS tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlış davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

01/10/2021

Ersin YUMAK

İmza

ÖNSÖZ

Turizm sektörünün hızla büyüyerek gelişen kolu kruvaziyer sektörü günümüzde önemli bir ekonomi ve prestij kaynağı haline gelmiştir. Bu çalışmada Dünyada ve Türkiye'de kruvaziyer turizmi ve yeni akımlara güncel bir örnek olarak Galataport İstanbul projesi incelenmiştir.

Bu çalışmamın yürütülmesi sırasında bana yol gösteren, tüm sorularımı içtenlikle cevaplayan değerli hocam ve danışmanım Prof. Dr. Fatih M. ADATEPE hocama teşekkürlerimi sunarım.

Bu araştırmada beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları, özellikle röportajlar kısmını çözmemde önemli katkıları bulunan 2. danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora USLUER hocama teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmam boyunca bilgi ve tecrübesi ile her zaman yardımcı olan, değerli fikirlerini benimle paylaşan Prof. Dr. Erdal ARLI hocam ile değerli meslek büyüğüm ve meslektaşım Bilal EMİROĞLU'na teşekkürlerimi sunarım.

Eğitim hayatımın her aşamasında beni destekleyen motive eden aileme sonsuz sevgi ve saygılarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
KISALTMA LİSTESİ	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsam	3
1.2. Kruvaziyer Turizmi	4
1.2.1. Kruvaziyer turizminin kısa tarihçesi	5
1.3. Dünyada Kruvaziyer Turizmi	8
1.3.1. Dünyanın sürdürülebilirlik açısından kruvaziyer turizme bakışı	12
1.4. Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi.....	13
1.5. Karadeniz’de Kruvaziyer Turizmi.....	17
1.6. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi.....	21
2. MATERYAL ve METOT	26
2.1. Kruvaziyer Turizminin Dünya Ekonomisindeki Yeri	26
2.1.1. Kruvaziyer turizminin ekonomiye doğrudan katkıları.....	29
2.1.2. Kruvaziyer turizminin ekonomiye dolaylı katkıları.....	30
2.2. Covid-19 Küresel Salgınının Kruvaziyer Turizmine Genel Ekonomik Etkisi	32
2.3. Kruvaziyer Turizminin Türkiye Ekonomisine Katkısı.....	34
2.4. Kruvaziyer Limanı.....	35
2.5. Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Limanları	37
2.5.1. Port Miami (ABD)	38
2.5.2. Port Canaveral (ABD).....	38
2.5.3. Cozumel Limanı (Meksika)	38
2.5.4. Port Everglades (ABD)	39
2.5.5. Prens George Rıhtımı (Bahamalar).....	39
2.5.6. Şangay Limanı (Çin).....	40
2.5.7. Barselona Limanı (İspanya)	40
2.5.8. Out Adaları (Bahamalar).....	40
2.5.9. Civitavecchia Limanı (İtalya)	41
2.5.10. Balear Adaları (İspanya)	41
2.5.11. Türkiye’de Kruvaziyer Limanları	42
3. BULGULAR	44
3.1. Galataport	44
3.1.1. Projenin tarihçesi.....	45
3.1.2. Projenin inşaat süreci	47
3.1.3. Projenin Özellikleri	48
3.2. Yarı Yapılandırılmış Görüşmelerde Galataport Projesinin Gelecekteki Etkileri	49
3.2.1. Mülakat, Figen AYAN, İstanbul Galataport Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı	49
3.2.2. Mülakat, Aziz GÜNGÖR, Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölgesi Direktörü	58

3.2.3. Mülakat, Özgür SERT, Port Akdeniz Antalya Limanı Genel Müdürü.....	63
3.2.4. Mülakat, Soner ESMER, İskenderun- Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı.....	69
3.2.5. Mülakat, Hakan SİNAY, 2. Mühendis, Virgin Voyages	72
3.2.6. Mülakat, Mehmet Ecmel ÇAKMAK, D-Marin Turgutreis'in Marine Müdürü..	73
3.2.7. Mülakat, Selma TAŞKIRAN, Ege Liman İşletmeleri A.Ş. ve Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş. Muhasebe Müdürü.....	74
3.2.8. Mülakat, Alim SÜR, Denizci, Yazar	74
3.2.9. Mülakat, Hüseyin YILDIRIM, Emekli Deniz Albay, Özel Eryetiş Reis Denizcilik Meslek Lisesi Meslek Dersleri Koordinatörü.....	75
3.2.10. Mülakat, Mine Güneş KAYA, Turizmci.....	76
3.2.11. Mülakat, Serdar DURAT, Emekli Deniz Kurmay Albay, Statejist ve Uzakyol Kaptanı	77
3.2.12. Mülakat, Faik KALKAN, Ataköy Marina Denizcilik Akademisi Gen. Müdürü	78
4. SONUÇ	79
KAYNAKLAR	85
ÖZGEÇMİŞ	89
FORMLAR	
Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygunluk Yazısı ve Eki	

ÖZET

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZMİ-YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK: GALATAPORT/ İSTANBUL

Ersin YUMAK

Kruvaziyer turizmi yıllar içerisindeki büyüme ve gelişmesiyle popüler tatil seçenekleri arasına girmesinin yanında ülke ekonomilerinin önemli gelir kalemlerinden olmuştur. Kruvaziyer endüstrisine olan talep artıkça, endüstrideki firmalar kruvaziyer gemilerine yeni özellikler katmaya başlamıştır. Kruvaziyer endüstrisinde tercihi etkileyen bir diğer önemli faktörde destinasyonlar ve kruvaziyer limanlarıdır. Gerek döviz girişi gerekse istihdam olanaklarıyla ekonomiye olan katkısı ortada olan bu endüstrinin gelişmesi için ülkeler yeni liman projeleri yapmaya başlamıştır. Kuşkusuz bu yeni liman projelerinden en dikkat çekenlerden birisi de Galataport Kruvaziyer Liman Projesidir. İstanbul geçmişi, tarihi dokusu, kültürel yapısı ve doğal güzellikleriyle turistleri kendine çeken bir şehir olma özelliğine sahip bir şehirdir. Yeni kruvaziyer limanı olacak olan Galataport ile bu güzel şehrin daha çekici hale gelmesi kuvvetle muhtemeldir.

Bu tez çalışmasının temel amacı, Galataport Liman Projesi’nin Türkiye Kruvaziyer Turizmine gelecekteki olası etkilerinin değerlendirilmesidir. Bu bağlamda öncelikle dünya kruvaziyer turizmine akabinde Akdeniz ve Karadeniz kruvaziyer turizmine, ekonomilerine olan etkileriyle birlikte değinilmiştir. Daha sonra Galataport projesi detaylı bir şekilde incelenmiş, alanında uzman kişilerle yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak görüşmeler yapılmış ve elde edilen bilgiler sonuç kısmında değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer Turizmi, Ekonomi, Liman, İstanbul, Galataport Projesi

ABSTRACT

CRUISE TOURISM IN THE WORLD AND TURKEY-A CURRENT EXAMPLE OF NEW TRENDS: GALATAPORT/İSTANBUL

Ersin YUMAK

Cruise tourism has become one of the popular holiday options with its growth and development over the years, and has become one of the important income items of the country's economies. As the demand for the cruise industry increased, companies in the industry began to add new features to cruise ships. Destinations and cruise ports are another important factor affecting the choice in the cruise industry. Countries have started to make new port projects for the development of this industry, whose contribution to the economy is obvious with both foreign exchange inflow and employment opportunities. Undoubtedly, one of the most striking of these new port projects is the Galataport Cruise Port Project. Istanbul was a city that attracted tourists with its history, historical texture, cultural structure and natural beauties. With Galataport, which will be the new cruise port, it is highly likely that this beautiful city will become more attractive.

The main objective of this thesis, for Galataport project of tourism to Turkey Cruise is to assess the likely future impacts. In this context, firstly the world cruise tourism and then the Mediterranean and Black Sea cruise tourism together with its effects on their economies were mentioned. Later, the Galataport project was examined in detail, interviews were made with experts in their fields using the semi-structured interview method, and the obtained information was evaluated in the conclusion part.

Key Words: Cruise Tourism, Economy, Port, Istanbul, Galataport Project

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Hedef bölge başına kruvaziyer yolcu sayısı (CLIA Avrupa Pazar Raporu, 2019). ...	10
Tablo 2. Karadeniz Limanlarında Toplam Kruvaziyer Yolcu Trafiği - 2013-2019 (Med Cruise, 2019).	19
Tablo 3. 2019 Yılı aylara göre kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (DGM, 2019)	22
Tablo 4. 2019 Yılı limanlara gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (DGM, 2019).....	24
Tablo 5. 2009- 2019 Yılları arası uluslararası seyahat talebi (CLIA, 2020).	27
Tablo 6. 2019 Yılı Küresel Ve Bölgesel Pazarlar Bağlamında Kruvaziyer Sektörünün Doğrudan Ekonomik Katkısı (CLIA, 2020)	29
Tablo 7. 2019 Yılı Küresel Ve Bölgesel Pazarlar Bağlamında Kruvaziyer Sektörünün Dolaylı Ekonomik Katkıları (CLIA,2020).....	31



ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1. Lüks seyir için tasarlanan ilk gemi Prinzessin Victoria Luise (Wikipedia, 2021).	6
Şekil 2. SS Norveç kruvaziyer gemisi (www.ssmaritime.com, 2021)	7
Şekil 3. Sovereign-class kruvaziyer gemisi (Wikipedia, 2020).	8
Şekil 4. Akdeniz limanlarının diğer limanlara göre yıllık performansı 2019 (MedCruise, 2020).	13
Şekil 5. Akdeniz limanlarının diğer limanlara göre yıllık performansı (MedCruise, 2020)....	14
Şekil 6. Kuşadası Limanı, Aydın (www.goturkeytourism.com, 2021)	25
Şekil 7. Beyoğlu ilçesi, 1/1000 ölçekli Salıpazarı Kruvaziyer limanı alanı, 22.10.2012 tasdik tarihli- Koruma amaçlı uygulama imar planı, (www.galataport.com, 2020)	45
Şekil 8. İstanbul Modern (www.istanbulmodern.org, 2021).	46
Şekil 9. Galataport projesi inşası (www.hürriyet.com, 2020)	48
Şekil 10. Galataport projesi simülasyonu (www.galataport.com, 2020)	49

KISALTMA LİSTESİ

CLIA	: Cruise Lines International Association
DGM	: Denizcilik Genel Müdürlüğü
DTO	: Deniz Ticaret Odası
GSMH	: Gayri Safi Millî Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
KUTO	: Kuşadası Ticaret Odası
RCCL	: Royal Caribbean Cruises Ltd.
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNWTO	: United Nations World Tourism Organisation
WB	: World Bank
WTO	: World Trade Organisation
WTTC	: World Travel and Tourism Council
WTTC EIR	: World Travel and Tourism Council Economic Impact Report

1. GİRİŞ

Turizm, küresel bir endüstri olarak kabul edilmesiyle beraber, ülkelerin kalkınmasına önemli katkılar sağlamaktadır. Turizmin gelişimi potansiyel olarak birçok faydayı da beraberinde getirmekte, bu faydaların başında ise ekonomiye olan katkısı gelmektedir. Turizm endüstrisinin önemli kollarından biri de kruvaziyer turizmidir. Yirminci yüzyılın sonunda, kruvaziyer seyahati, lüks bir yaşam tarzının sembolü olarak düşünüldüğü için çoğunlukla varlıklı ve kıdemli tatilciler arasında tercih edilmekteydi. Bu yüzyılın başlarında ise kruvaziyer pazarı, kendilerini rakiplerinden farklı kılmak için farklı marka konumları geliştiren, kruvaziyer hatları arasındaki cazip rekabet ile hem yolcu sayısında hem de destinasyonlarda muazzam bir büyüme meydana getiren bir pazar halini almıştır. Kruvaziyer turizminin başarısına paralel olarak; çevresel, sosyal ve ekonomik etkisi de ölçek olarak büyümüştür.

Cruise Lines International Association (CLIA)'dan alınan bazı verilere göre, kruvaziyer endüstrisi günümüzde etkileyici seviyelerde büyüme yaşamıştır. 2019 yılında dünya çapında seyahat ettiği kaydedilen kruvaziyer yolcuları 26 milyondan fazla olup, bir önceki yıla göre %19'luk bir büyüme kaydetmiştir (CLIA, 2019). Daha özele, Türkiye'nin de sınır olduğu Akdeniz ve Karadeniz'deki kruvaziyer turizmine bakıldığında bu durum, dünya kruvaziyer gelişim ve büyümesine paralellik göstermiş, yıllar içinde pazar payları büyümüştür. Özetle Türkiye de bu pazar payından kendine düşeni almıştır.

Kruvaziyer turizmi ile geleneksel turizm arasındaki temel farklardan biri, kruvaziyer endüstrisinin üretim faktörlerinin çeşitli ülkelerden edinilebilmesidir. Genel olarak, bir turistik destinasyon başkenti uluslararası kaynaklardan temin edilebilir, ancak diğer faktör girdileri turist destinasyon ülkesinden elde edilir. Seyir için bu tür sınırlamalar uygulanmaz. Kruvaziyer şirketleri, kaynakların belirli bir ülkeden elde edilmesinin gerekmediği çok uluslu kuruluşlar olarak faaliyet gösterebilmektedir.

Kruvaziyer turizmi hem küresel hem de bölgesel veya yerel düzeyde önemli bir ekonomik etkiye sahiptir. Son zamanlarda, kruvaziyer endüstrisi, dünya çapında genel turizm içinde en hızlı büyüyen segment olmuştur. Kruvaziyer endüstrisi yerel, bölgesel ve ulusal ekonomilere önemli katkılar sağlar. Kruvaziyer hatları aynı zamanda binlerce işi destekleyerek

ve dünya çapında milyarlarca döviz bazında ücret ödeyerek küresel ekonomiyi de güçlendirmektedir.

Bu bağlamda Kruvaziyer endüstrisi 2019 yılında küresel ekonomiye yaklaşık 154 milyar dolarlık katkı sağlamıştır. Kruvaziyer hatları, yemek hizmetleri, mağazacılık, havayolları, oteller vb. dâhil olmak üzere çok sayıda işletmeden malzeme ve hizmet satın almak için her yıl önemli miktarlarda para harcanmaktadır. Bu durum ülkelerin yerel ekonomilerine döviz girişi sağlayarak pozitif etki yaratmaktadır.

Kruvaziyer endüstrisinde bir diğer önemli husus da kruvaziyer limanlarıdır. Kruvaziyer sektöründeki büyüme ile kruvaziyer limanları önem kazanmaktadır. Kruvaziyer hatlarında ziyaret edilecek destinasyon seçimleri, kruvaziyer liman koşullarının durumuyla doğrudan ilişkilidir. Limanlar, program güvenilirliği ile sürekli yolcu sirkülasyonuna olanak sağlamak ve ileriye dönük yolculuklara veya günlük gezi transferine izin vermek için hayati önem taşımaktadır. Böylece limanlar yerel ekonomilere ve sektöre hizmet sağlama fırsatı sunmaktadır. Kuşkusuz, yolcu ve mürettebat harcamaları, kruvaziyer limanı barındıran ekonomilere önemli ölçüde katkıda bulunur.

Bir limanda önemli yapılardan biri de terminallerdir. Kruvaziyer terminalinin nerede bulunacağına dair karar, gemilerin terminale gidebilme yeteneği, terminalin hava-kara ulaşımına yakınlığı ve söz konusu bağlantı noktasının türü önem arz etmektedir. Genel kanıya göre, dönüş limanlarındaki terminaller sıkışık bir şehir merkezine yerleştirilmemeli, bunun yerine hava-kara ulaşımı ve şehir otelleri için uygun ulaşım yollarına sahip şehir merkezinin dışında inşa edilmelidir. Öte yandan, yolcuların servis otobüsleri veya taksiler yerine, karada geçirdikleri zamanı en üst düzeye çıkarmak için çağrı limanları şehir merkezinde veya yakınında konumlandırılmalı ve yerleştirilmelidir.

Dünya genelinde binlerce kruvaziyer limanı vardır. Yolcu trafiğine göre dünyanın en işlek 10 kruvaziyer limanı; Miami Limanı (ABD), Port Canaveral (ABD), Port Everglades (ABD), Cozumel Limanı (Meksika), Nassau Limanı (Bahamalar), Şangay Limanı (Çin), Barselona Limanı (İspanya), Out Adaları Limanı (Bahamalar), Civitavecchia Limanı (İtalya), Balear Adaları Limanı (İspanya) şeklinde sıralanmaktadır. Türkiye özelinde ise toplamda 24 kruvaziyer gemi limanı vardır. Bu limanların en popülerleri; Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Marmaris Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, İstanbul Yolcu Limanı, İzmir Kruvaziyer

Limanı, Antalya Yolcu Limanı şeklindedir. İnşası süren önümüzdeki yıllarda açılması planlanan Galataport'ta ilerleyen senelerde bu listede yer alması kuvvetle muhtemeldir.

Galataport, İstanbul'un Karaköy ilçesine bağlı, 1.200 metrelik sahil şeridinde, Doğuş Grubu ve Bilgili Holding tarafından ortaklaşa inşa edilen yeni kruvaziyer liman projesidir. Gerek konumu gerek mimarisi gerek sunacağı imkânlarla dikkatleri üstüne çekmektedir. Ülke ekonomisine, turizmle birlikte yaratacağı istihdamla büyük katkı sağlaması beklenmektedir.

“DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZMİ-YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK: GALATAPORT/İSTANBUL” başlıklı bu tez üç kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda, “Dünya ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizminin Yeri” ana başlığı altında; kruvaziyer kavramına, kruvaziyer turizminin kısa tarihçesine değinilmiş daha sonra dünyada, Akdeniz’de, Karadeniz’de ve son olarak Türkiye’de kruvaziyer turizmi (yıllara göre) sayısal verilerle incelenmiştir.

İkinci kısımda “Kruvaziyer Turizminin Ekonomiye Etkisi” ana başlığı altında, kruvaziyer turizminin dünya ekonomisine doğrudan ve dolaylı etkileri, 2019 yılıyla beraber hayatımıza giren Covid-19’un kruvaziyer turizmine ekonomik etkisi ve son olarak Kruvaziyer turizminin Türkiye ekonomisine etkisi yine sayısal verilerle incelenmiştir.

Son kısım olan üçüncü kısımda ise ‘‘Kruvaziyer Limanları ve Galataport’’ ana başlığı altında, Dünyadaki en işlek on kruvaziyer limanına değinilmiştir. Bölümün devamında önümüzdeki yıllarda açılması planlanan stratejik öneme sahip Galataport projesi ayrıntılı incelenmiştir. Son olarak alanında uzman kişilerle ‘Galataport’ hakkında görüşmelere yer verilmiştir. Tüm elde edilen bulgular, araştırma sonuçları ve görüşmeler sonuç kısmında değerlendirilmiştir.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsam

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz, gerek tarihi dokusu, gerekse doğal güzellikleri bir arada bulundurması bakımından yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Bu tez çalışmasıyla, ‘‘bacasız fabrika’’ olarak nitelendirilen turizm sektörünün çok önemli bir ayağı olan ve ülke ekonomisine katkısı göz ardı edilemeyecek boyutlara ulaşan kruvaziyer turizmde, Galataport Liman Projesi’nin gelecekteki olası etkilerinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda öncelikle dünya kruvaziyer turizmine, akabinde Akdeniz ve Karadeniz kruvaziyer turizmine ve kruvaziyer turizminin ekonomiye olan etkilerine değinilmiştir. Daha sonra Galataport projesi detaylı bir şekilde incelenmiş, bu projenin olası

etkileri alanında yetkin kişilerle yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak değerlendirilmiş ve sunulmuştur.

1.2. Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer turizmi, belirli bir seyahat programına göre bir kruvaziyer gemisinde en az 48 saatlik her şey dâhil tatil içeren lüks bir seyahat şekli olarak tanımlanmaktadır (Asero ve Skonieczny, 2018). Kruvaziyer sektöründe, son zamanlarda önemli değişiklikler meydana gelmiştir. 1990'dan bu yana, ortalama yıllık yolcu artışı yaklaşık %6,63'e ulaşmış ve kruvaziyer turistleri 2000'de 7,21 milyon iken 2019'da 26,86 milyona yükselmiştir. Şu anda turizmin en önemli sektörlerinden biri konumundadır (CLIA, 2019). Uluslararası düzeyde oldukça karlı bir endüstridir ve boş zaman aktivitelerinin en popüler şekli olarak kabul edilmektedir. Yaklaşık otuz yıl önce, kruvaziyer seyahatleri yalnızca toplumun yüksek kesimlerine hitap etmekte iken, şimdi herkesin yararlanabileceği bir hizmet haline gelmiştir (KUTO, 2013). Kruvaziyer endüstrisi, seyahat endüstrisinin en hızlı büyüyen sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Kruvaziyer turizmi, yolcu harcamasında bir yılda tahmini 18 milyar dolar üretmektedir (Brida ve Zapata, 2010).

Kruvaziyer turizmi, kruvaziyer gemisinin çeşitli limanlara ve bunların bağlı şehirlerine veya hinterlandına uğradığı lüks, her şey dâhil bir seyahat şeklidir. Cazibe merkezleri, aktiviteler, konaklama gibi birçok olanak sunan ve birleştiren bir turizm ürünüdür. Yolcu gemilerinin doğası, kendilerine has özellikleri ve olanakları, karadaki tatil köyleri ile karşılaştırılabilir hatta daha üstün olduğu yerler haline getirilebilir (Kester, 2003).

Kruvaziyer turizmi, süre ve varış noktalarına göre değişen çeşitli farklı gemi turları içermektedir (Toerisme, 2007).

- **Keşif yolculukları:** Özel, normalde erişilemeyen yerlere yolculuk yapılmaktadır. Keşif gezilerinin hedef kitlesi daha çok meraklı, eğitilmiş, doğa odaklı ve maceraperest kişilerdir. Gemiler genellikle daha uzak yerlere erişim için sınırlı derinliğe sahip küçük veya orta büyüklüktedir ve yerleşik tesisler oldukça rahattır.
- **Nehir gezileri:** Nehir gezisi turistleri gemide birkaç gece geçirmektedir. Gemiler nehir kıyılarına yakın seyretmek için oldukça küçüktür. Nehir gezisi şirketleri çoğunlukla çiftlere odaklanmaktadır.

- **Deniz yolculukları:** Deniz yolculukları, dünya denizleri ve okyanuslarında yelken açarak büyük mesafeleri kat etmektedir. Gemiler büyük veya çok büyük olup, farklı hedef gruplara hitap eden çeşitli tesisler ve hizmetler içermektedir. Gemilerin büyüklüğünün bir sonucu olarak, bu gemileri barındıran limanların yeterli tesislere sahip olması gerekmektedir.
- **Temalı yolculuklar:** Bu yolculuk türü, golf gezileri, yemek gezileri, aktif bisiklet gezileri, müzik ve ünlü içeren geziler gibi yolculuk boyunca belirli bir temayı takip eden yolculuklardır.
- **Mini yolculuklar:** Bunlar oldukça kısa süren normal yolculuklardır. Mini yolculuklar, yolcuların yaşadıkları yere yakın başlar, daha ucuzdur ve gemiler daha küçüktür.
- **Dünya yolculukları:** Dünya yolculukları, dünyayı rahat bir şekilde dolaşmak için yapılan yolculuklardır. Yolcuların kıtalara ve ülkelere dağılmış destinasyonları ziyaret etmelerini sağlanmaktadır. Dünya yolculukları, yolcuların ihtiyaç duyduğu veya ihtiyaç duymadığı tüm olanaklara sahiptir ancak fiyatlar oldukça yüksektir. Yolculuklar normalde 60 ila 100 gün sürerken, gemi 30 ila 60 arasında limanda durmaktadır.
- **Transit yolculukları:** Bu yolculuk türünde, varış noktası bir mola yeri olarak hizmet vermektedir. Hedef, yolcuları keşfe çıkabilmeleri için sabah erken saatlerde veya öğleden sonra karşılar. Süreleri bir ila birkaç gün arasındadır. Bir varış noktası ziyaret edildikten sonra gemi diğerine geçmektedir.
- **Dönüş yolculukları:** Bunlar aynı hedefe başlayan ve geri dönen yolculuklardır. Yolcu gemileri, yolcuları indirmek ve bindirmek amacıyla limanlarda demirlemektedir. Yolcular için bu limanlar arzu ettikleri destinasyon olmayabilir ancak bazen turizm gezisi yapma fırsatını kullanabilmektedirler.

1.2.1. Kruvaziyer turizminin kısa tarihçesi

Kruvaziyer gemi seyahatlerinin doğuşu, 1822 yılında Londra’da Peninsular & Oriental Steam Navigation Company'nin kurulmasıyla başlamıştır (Ward, 1999). Şirket, “Peninsular Steam Navigation Company” adını alarak İngiltere ile İber Yarımadası arasında rotaları olan, bir nakliye hattı olarak faaliyet göstermeye başlamıştır.

1837’de posta dağıtımı için ilk sözleşmesini imzalamış, 1840’ta, Cebelitarık ve Malta üzerinden İskenderiye, Mısır’a posta dağıtımına başlamıştır. 1844’te ilk olarak Southampton’dan Cebelitarık, Malta ve Atina gibi yerlere deniz turları için yolcu gezi

hizmetlerini tanıtmiştir. Şirket daha sonra İskenderiye ve İstanbul gibi yerlere gidiş-dönüş seferleri başlatmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında, hızlı bir genişleme dönemi geçirmiş ve giderek büyüyen pazara hizmet etmek için daha büyük ve lüks gemiler görevlendirmiştir. Dönemin önemli gemileri arasında, 1880'de çelik üst yapı ile inşa edilen ilk gemi olan SS Ravenna ve 1889'da inşa edilen ayrıca elektrik ışıklarını kullanan ilk gemi olan SS Valetta yer almaktadır (Ward, 1999).

Bazı kaynaklar ilk yolcu gemisi olarak iki Sicilya Krallığı'nın (İtalya) bayrağını dalgalandıran "Francesco I" den bahsetmektedir. 1831 yılında inşa edilen gemi, 1833 yılının haziran ayı başlarında Napoli'den yola çıkmıştır. Yolcu gemisine Avrupa'nın her yerinden soylular, yetkililer ve kraliyet prensleri binmiştir. Gemi sadece üç ay içinde Taormina, Catania, Siraküza, Malta, Korfu, Patras, Delphi, Zante, Atina, Smyrna ve İstanbul'a gitmiştir (Chala ve Karuk, 2015).

Lüks seyir için özel olarak inşa edilen ilk gemi ise Almanya'da, Hamburg-Amerika yolcu hattı genel müdürü Albert Ballin tarafından tasarlanan ve Şekil 1'de görülen "Prinzessin Victoria Luise" isimli gemidir. Gemi 1900'de tamamlanmıştır. Yolcuları cezbetmek için yapılan rekabet yarışında seyir gemilerine, kaliteli yemekler, lüks hizmetler ve konforlu kamaralar gibi olanaklar eklenmiştir. Bu bağlamda Titanic, en ünlü örnektir (Mendoza, 2017).



Şekil 1. Lüks seyir için tasarlanan ilk gemi Prinzessin Victoria Luise (Wikipedia, 2021).

19. yüzyılın sonlarında, Hamburg-Amerika Hattının yöneticisi Albert Ballin, Kuzey Atlantik'in en kötü kış mevsiminde uzun güney yolculuklarına transatlantik gemilerini gönderen ilk isim olmuştur. Diğer şirketler onu takip etmişlerdir. Bazıları, yaz geçişleri ve kış gezileri arasında kolay dönüşüm için tasarlanmış özel gemiler inşa etmiştir.

1896'da Avrupa'dan Amerika'ya seyahat için üç lüks yolcu gemisi Avrupa'da üretilmiştir. 1906'da sayı yediye çıkmıştır (Mendoza, 2017).

1960'larda büyük yolcu jet uçaklarının ortaya çıkmasıyla, kıtalararası yolcular gemilerden uçaklara geçmiştir. Bu durum okyanus gemilerinin kazançlarını olumsuz yönde etkilemiştir. Okyanus gemilerinin yüksek yakıt tüketimi, sık limanlara girmelerini engelleyen koşulları ve konfordan ziyade yolcu sayısını en üst düzeye çıkarmak için tasarlanmış kabinleri seyir görevleri için uygunsuz kılıyordu. Yolculara yönelik okyanus gemisi hizmetleri, İngiliz denizcilik şirketi Cunard Line tarafından işletilen transatlantik geçişler dışında, denizde geçen birkaç günü takdir edenlerin niş bir pazara hitap eden önemli istisnası dışında, 1986 yılında sona ermiştir. Cunard Line, pazarın odağını yolcu seyahatinden eğlence değerine sahip deniz yolculuğuna kaydırmak amacıyla "Queen Elizabeth 2 (QE2)" okyanus gemisiyle lüks kruvaziyer transatlantik hizmetine öncülük etmiştir. Gemide gösteriler yapmak için uluslararası ünlüler işe alınmış ve geçiş kendi başına bir tatil olarak ilan edilmiştir. QE2 ayrıca, tüm yolcuların aynı kalite ve imkânlarla sahip olduğu "tek sınıflı gezi" nin açılışını yapmıştır. Bu geçişi gerçekleştiren bir diğer gemi, başlangıçta okyanus gemisi SS France olan ve daha sonra Karayipler'in ilk "süper gemisi" olarak seyir görevlerine dönüştürülen SS Norveç'tir (Şekil 2) (Gladden, 2014).



Şekil 2. SS Norveç kruvaziyer gemisi (www.ssmaritime.com, 2021)

1980'lerin sonunda ve sonrasında, SS Norveç'in yıllardır tuttuğu boyut rekorunu kıran Sovereign-class (Egemen sınıf) (Şekil 3), gibi çağdaş yolcu gemileri inşa edilmiştir. Sovereign'ler, inşa edilmiş ilk "megashipler" dir. Cam asansörlü çok katlı bir avlu içeren ilk yolcu gemisidirler. Ayrıca, okyanus manzaralı kabinler yerine tamamen özel balkonlu kabinlere ayrılmış, tek bir güverteleri mevcuttur. Diğer kruvaziyer hatları kısa süre sonra Fantasy-class ve Crown Princess gibi benzer özelliklere sahip gemileri kullanmaya başlamıştır (Klein, 2006).

Özetle, 1980'lerden bu yana büyük gemiler lüks gemilere dönüştürülmüş, parası ve zamanı olan yolculara daha çok tatil yapma imkânı sunulmuştur. Birçok kruvaziyer hattı, tarifeli yolcu taşımacılığı hizmetlerinin yerini almıştır. Kruvaziyer endüstrisi şu anda dünya turizm pazarında en hızlı büyüyen segmenttir ve tüm tur operatörleri artık tur paketlerine gemi yolculukları dâhil etmektedir.



Şekil 3. Sovereign-class kruvaziyer gemisi (Wikipedia, 2020).

1.3. Dünyada Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer endüstrisi, turizm endüstrisinde en çok ve çabuk büyüyen sektörlerden biridir. CLIA 2019 Raporuna göre kruvaziyer endüstrisi, 2000'lerdeki ekonomik durgunluk sırasında bile istikrarlı bir şekilde büyüme göstermiştir. 2009 ve 2019 yılları arasında dünya

çapında kruvaziyer turist sayısı 2009'da 17,8 milyondan, 2019'da beklenen 30 milyona yükselmiştir. Sektör büyümeye ve yeni destinasyonlara doğru genişlemeye devam etmektedir. Bu büyüme, CLIA 2019 Trends & Industry Outlook'ta açıklandığı gibi çeşitli trendler tarafından desteklenmektedir. 26,6 milyondan fazla turist, 2019 yılında gemi seyahati tatilinin keyfini çıkararak küresel ekonomiye 114 milyar Euro katkıda bulunmuştur.

Kuzey Amerika'dan sonra Avrupa, en hızlı büyüyen turizm alt pazarı olduğu dünyanın, en büyük kruvaziyer pazarıdır. 2016'dan 2018'e kadar, Avrupa'daki yolcu hacmi 6,79 milyondan 7,17 milyona yükselmiştir ve bunların 6,96 milyonu Avrupa vatandaşıdır (Fernández-Morales ve Cisneros-Martínez, 2019).

Küresel kruvaziyer turizm pazarının, 2018 Kruvaziyer Sektörü Haberleri Yıllık Raporuna göre, 2018 ile 2022 arasında kademeli olarak %6 oranında büyümesi beklenmektedir. Yine Rapora göre yolcu sayısında en büyük artış Avrupa'da gerçekleşecektir. 2027'ye kadar, kruvaziyer yolcularının %51'i muhtemelen Kuzey Amerika'dan (2019'da %14), Avrupa'dan %31,5 (2019'da %7,17) ve Asya-Pasifik'ten %17,5 (2019'da %5,7) gelmesi ön görülmektedir. Bu, Avrupa'da kruvaziyer turizminin büyüme oranının ABD ve Kanada'dakinden daha büyük olacağı ancak Avrupa'daki mutlak kruvaziyer yolcu sayısının Kuzey Amerika'daki sayıyı geçmeyeceği anlamına gelmektedir.

Kruvaziyer turizmde küresel büyümeyi yönlendiren üç ana faktör vardır:

- a. Güçlü bir ekonomik iyileşme; tüketici harcamalarında bir artışa, lüks yaşam tarzı ve eğlence amaçlı seyahat harcamalarında kademeli bir artışa neden olmaktadır.
- b. Geminin bir varış yerinden diğerine taşınması anlamına gelen yeniden konumlandırma yolculuklarında önemli bir artışın gerçekleşmesi; yolculukları yeniden konumlandırmaya yönelik tüketici ilgisi, farklı varış noktalarını keşfetmeyi ve normal yolculukla karşılaştırıldığında fiyat avantajlarını içermektedir. Yolcuların evlerine dönmeleri veya ilk etapta gemilere ulaşmaları için ucuz tek yön uçuşlar da çekici bir faktör halini almıştır (Toerisme, 2007).
- c. Yolcu gemisi kapasitesinin büyümesi; 2018 Kruvaziyer Sektörü Haberleri Yıllık Raporuna göre okyanus yolcu gemisi kapasitesi, 2018'den 2027'ye %48 artarak 26,7 milyondan 39,6 milyon yolcuya çıkması beklenmektedir.

Gelişmekte olan ülkeleri kapsayan en az 4.000 yolcunun bulunduğu en çok ziyaret edilen bölgeler Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1. Hedef bölge başına kruvaziyer yolcu sayısı (CLIA Avrupa Pazar Raporu, 2019).

İlgili hedef bölgeler	Kruvaziyer yolcu sayısı 2019 (1.000 kişi)	2017 yıldan yıla büyüme	2018 yıldan yıla büyüme	2019 yıldan yıla büyüme	Kaynak ülkeler (azalan sırayla)
Doğu Akdeniz	1.126	-%12	+%15	+ %19	İtalya, İngiltere ve Kuzey İrlanda, Almanya, İspanya, Fransa
Afrika, Orta Doğu	515	-%2	-%3	+%39	Almanya
Asya ve Çin	3.977	+%18	+%6	-%7	İngiltere ve Kuzey İrlanda, Almanya
Keşif yerleri*	187	+%39	+%30	+%26	İngiltere ve Kuzey İrlanda
Panama Kanalı, Güney Amerika	807	+%3	+%10	+%8	İngiltere ve Kuzey İrlanda, Almanya
Avustralya, Yeni Zelanda, Pasifik	1.178	+%7	+%3	-%9	İngiltere ve Kuzey İrlanda
K.Amerika'nın Batı Kıyısı, Meksika, Kaliforniya, Pasifik Kıyısı	1.165	-%10	+%3	+%3	İngiltere ve Kuzey İrlanda
Transatlantik, Dünya Yolculuğu	393	+%10	+%26	+%8	İngiltere ve İrlanda, Almanya

* Keşif hedefleri arasında örneğin Arktik, Galápagos Adaları ve Antarktika bulunmaktadır.

Tablo 1 değerlendirildiğinde ve hedef bölgeler göz önüne alındığında 2019 yılında en fazla kruvaziyer yolcu sayısına sahip bölge 3 milyon 977 bin kişiyle Asya ve Çin bölgesidir.

Asya ve Çin bu rakama 2019 yılında verdiği negatif %7'lik büyümeye rağmen 2018 yılında verdiği pozitif %8 rakamıyla beraber ulaşmıştır. Kruvaziyer yolcu taşımacılığında 2019 da verdiği negatif %9 büyümeye rağmen 2018 de verdiği pozitif %3 ve 2017' de gerçekleşen pozitif %7 büyüme oranları sebebiyle hala ikinci sırada ki yerini korumayı başaran Avustralya, Yeni Zelanda, Pasifik bölgesi yer almaktadır. Avustralya, Yeni Zelanda, Pasifik kruvaziyer yolcu taşımacılığındaki net rakamı ise 2019 yılında 1 milyon 178 bin kişi olmuştur. Avustralya, Yeni Zelanda, Pasifik bölgesini çok yakın bir yolcu sayısı ile izleyen bölge ise 2019 yılında elde ettiği 1 milyon 165 bin kişilik yolcu kapasitesiyle Kuzey Amerika'nın Batı Kıyısı, Meksika, Kaliforniya, Pasifik bölgesidir. Kuzey Amerika'nın Batı Kıyısı, Meksika, Kaliforniya, Pasifik bölgesi 2017'de yaşadığı %10' luk ciddi yolcu kaybına rağmen 2018 yılında %3 ve 2019 yılında da %3 büyüme oranıyla beraber 2016 yılında ki kruvaziyer yolcu sayısına yaklaşmıştır. Kuzey Amerika'nın Batı Kıyısı, Meksika, Kaliforniya, Pasifik bölgesini yine çok yakından Doğu Akdeniz takip etmektedir. Doğu Akdeniz 2017 senesinde Kruvaziyer yolcu sayısında çok ciddi bir düşüş yaşamış ve %12 yolcu kaybetmiştir. Fakat takip eden senelerde performansını ciddi şekilde arttıran Doğu Akdeniz bölgesi öncelikle 2018' de %15 ve 2019' da %19 gibi devasa büyüme rakamları yakalayarak ilerleyen senelerde hedef bölgeler arasında ciddi bir performans sergileyeceğini kanıtlamıştır. Doğu Akdeniz'in ardından ise Panama kanalı, Güney Amerika bölgesi gelmektedir. Bu bölge 2019' da yakaladığı 807 bin kişilik kruvaziyer yolcu kapasitesiyle listemizin ortalarında yer almayı başarmıştır. Panama Kanalı, Güney Amerika bölgesi 2017'den itibaren düzenli bir pozitif ivme göstermektedir. Bu ivmenin başlangıcı olan 2017 yılında %3 büyüme oranı yakalayan bölge sonrasında sırasıyla 2018 senesinde %10 ve 2019 yılında %8'lik büyüme oranlarına sahip olmuştur. Listenin aşağı bölgelerine geldiğimizde ise 515 bin kişilik yolcu kapasitesiyle Afrika, Orta Doğu bölgesi yer almaktadır. Bu bölge 2017 senesinde negatif %2 ve 2018 senesinde negatif %3 büyüme oranına rağmen 2019 yılında yakaladığı pozitif %39 yolcu artışıyla birlikte 2016 yılında olduğundan çok daha iyi bir konuma gelmiştir. Afrika, Orta Doğu bölgesini ise 393 bin yolcu kapasitesiyle Transatlantik, Dünya Turu takip etmektedir. Transatlantik, Dünya Turu 2017 yılında %10 ve 2017 yılında %26 gibi çok ciddi artış oranları yakalamasına rağmen 2019 yılında bu büyüme oranı %8 olarak büyümeye devam etmiştir.

Transatlantik, Dünya Turu bölgesinin ardından listenin son sırasında ise 187 bin kişi ile keşif bölgeleri yer almaktadır. Keşif bölgeleri listenin son sırasında olmasına rağmen son yıllarda ciddi yükselişte olan bir bölgedir. Keşif bölgeleri 2017 yılında %39 büyüme, 2018 yılında %30 ve 2019 yılında %26 büyüme oranlarıyla listeye sonradan giriş yapmış olsa da ilerleyen yıllarda listede güçlü bir bölge olacağını göstermiştir.

1.3.1. Dünyanın sürdürülebilirlik açısından kruvaziyer turizme bakışı

Sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir turizm, dünyanın siyasi gündemdeki büyük konularındandır. Gezinler, özellikle genç nesiller ve işletmeler, sürdürülebilirlik konusunda giderek daha bilinçlidir ve endişe duymaktadır. Tatil seçimleri ayrıca etik, ahlaki değerler, çevre ile ilgili endişeler, hayvan refahı, üretim ve işgücü uygulamaları ve yerel topluluklar ve insanlar üzerindeki sosyal etkilerden giderek daha fazla etkilenmektedir. Bu gezinler, çevre dostu, sürdürülebilir ve sosyal açıdan sorumlu turizm hizmet ve ürünlerinin karşılanabilirliği ve bulunabilirliğini talep etmektedir. Tatil için karbon ayak izlerini azaltmak, ancak genellikle varış noktasını da iyileştirmek istemektedir. Bu yüzden “iyi yap, iyi hisset” tatiller ve ekolojik turlar giderek daha popüler hale gelmektedir (Cervený ve diğeri, 2020).

Kruvaziyer turizmi genel olarak sürdürülemez olarak görülmektedir. Büyük gemiler küçük toplulukları ziyaret ettiğinde, bu normalde yerel halkın yaşamları üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Kısa süreli kalan çok sayıda ziyaretçi getirmeleri nedeniyle bazen turizme aşırı neden olabilmekte fakat ekonomik olarak çokta fayda sağlamamaktadır. Toplam tatil harcamalarının sadece %8'ini konuma harcadığından, kruvaziyer turizmi de yerel topluluklara pek katkı sağlamamaktadır. Kruvaziyer turizmi ile ilgili en büyük sorun, özellikle büyük yolcu gemileri olmak üzere çok fazla kirlilik üretmesidir. Bu, hava kirliliğini ve su kirliliğini içerir, çünkü gemiler kısmen su yollarına, denizlere ve okyanuslara boşaltılan çok sayıda atık oluşturmaktadır (Wondirad, 2019).

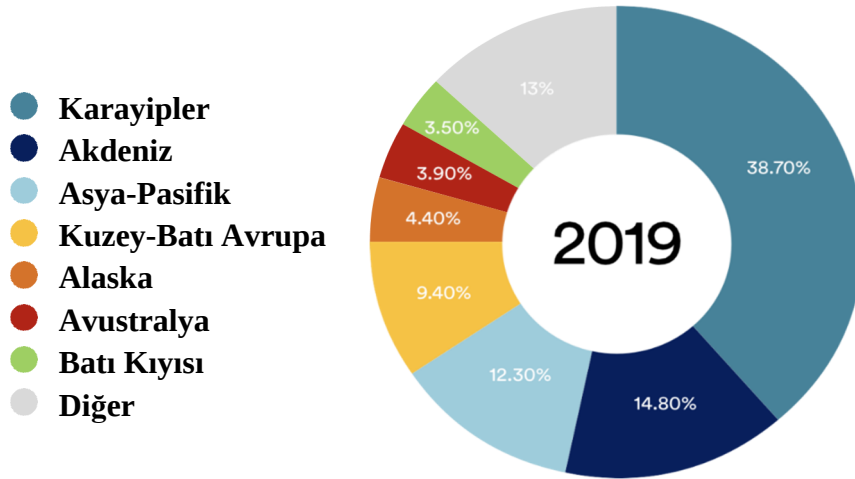
Kruvaziyer endüstrisi, çevresel ayak izlerini sınırlandırmak için destinasyonlar, yerel kültürler ve önemli noktalar ile birlikte çalışarak artan sürdürülebilirlik talebine yavaşça yanıt vermektedir. Gemide atık yönetimi ve destinasyonlarda olumlu bir çevresel-sosyal etki yaratmaya odaklanan gönüllülük girişimleri ve kıyıda sürdürülebilir turizm faaliyetleri gibi sürdürülebilir uygulamalarda artış olmuştur (Paiano ve diğeri, 2020).

1.4. Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi

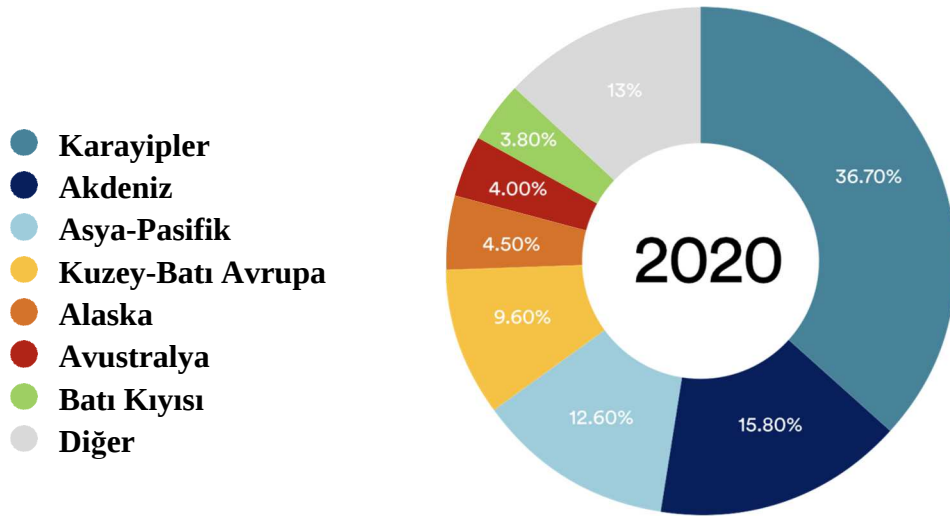
Küresel bir bakış açısıyla bakıldığında, kruvaziyer pazarı sürekli bir büyüme içindedir. Rekabetin çok yoğun olduğu bu pazarda, yatırımcılar her yıl yeni araçlara yatırım yapmaktadır. MedCruise verilerine göre, Akdeniz kruvaziyer sektörü, 2018 yılına göre %12 artış anlamına gelen 31 milyondan fazla yolcu hareketini ve 2019 yılında 13.692 seyir çağrısını memnuniyetle karşılamıştır. İstatistikler, Akdeniz'in çeşitli bölgelerinde ve komşu denizlerdeki olumlu özellikleri ortaya koymaktadır. MedCruise, ekonomik, sosyal ve/veya politik istikrarsızlık nedeniyle bazı limanların düşüş yaşadığı bölgelerde kruvaziyer endüstrisini teşvik etmeye odaklanmıştır (MedCruise Statistics, 2019).

Akdeniz, bir gemi seyahati varış noktası olarak düşünüldüğünde, yakın gelecek aynı büyüme trendini takip etmese bile, Karayipler'den sonra ikinci sırada yer almaktadır. Akdeniz, gemi seferlerini karşılayan 100'den fazla limana sahiptir. Bu limanlar, erişilebilirlik, boyutlar, sunulan olanaklar, turistik destinasyonlara yakınlık, altyapılar, yatırımlar ve yerel politikalar açısından önemli ölçüde farklılık göstermektedir (Niavis ve Tsiotas, 2018).

Akdeniz Limanlarının, diğer limanlara göre 2019 ve 2020 yıllarındaki performansı Şekil 4 ve Şekil 5’te gösterilmiştir.



Şekil 4. Akdeniz limanlarının diğer limanlara göre yıllık performansı 2019 (MedCruise, 2020).



Şekil 5. Akdeniz limanlarının diğer limanlara göre yıllık performansı (MedCruise, 2020).

Şekil 4 ve Şekil 5'teki verilere göre; 2019 ve 2020 yıllarında Dünya üzerinde en fazla kruvaziyer endüstrisine sahip bölge Karayipler bölgesidir. 2019 yılında Dünya üzerinde ki tüm limanlara bakıldığında %38,70 kruvaziyer aktivitesine sahip olan Karayipler'in bu performansı 2020 yılında %36,70' e düşmüştür. Buna karşılık Akdeniz ise performansını arttırmakta ve tüm limanlar üzerinde ki limanlar arasında pastada ki payını büyütmemektedir. 2019 yılında %14,80 olan Akdeniz limanlarının payı 2020 senesinde %15,80' e çıkmıştır. Kalan bölgelere baktığımızda ise pastadan paylarında ciddi değişiklikler olmamıştır. Buna karşın gelecek senelerde Akdeniz'in bu performansını perçinleyeceği ve gelecekte Karayip'lerin yerini alacağı tahmin edilmektedir.

MedCruise'ın daha önce ki verilerine göre 2016 yılında, Akdeniz'de trafik bir önceki yıla göre esasen sabit kalmıştır. Mevcut rakamlar, aynı dönemde Adriyatik bölgesinin hem yolcu hareketleri hem de gemi seferleri açısından en yüksek pozitif varyasyonla tüm Akdeniz'in en hızlı büyüyen kruvaziyer pazarını temsil ettiğini göstermektedir. Akdeniz'in dört makro bölgesinin ele alındığında Batı Akdeniz'in Kruvaziyer yolcu trafiğini ele aldığımızda 2012-2013 yılları arasında küçük bir artış gözükmesine rağmen, 2014 yılına geldiğimizde yaklaşık 1 milyon yolcu kaybı yaşandığı görülmektedir. Bu düşüşün ardından 2015 yılında ise göz önüne alınan yıllar arasında ki en büyük sıçrama yaşanmış ve 1,7 milyona yakın kruvaziyer yolcu sayısında artış yaşanmıştır.

Batı Akdeniz’de ki kruvaziyer yolcu taşımacılığı oranlarına baktığımızda ise 2012-2016 yılları arasında yaşanan fark, %8,3 pozitif yönlü olmuştur, 2015-2016 yıllarında ki farka baktığımızda ise bu oran %2,2 olmuştur.

Adriyatik bölgesine baktığımızda ise 2016 yılında Akdeniz bölgesinde 27 milyon olan kruvaziyer yolcu sayısının 4.7 milyonuna sahip olan Adriyatik bölgesi 2012 yılında 4,8 milyon yolcu trafiğine sahipken bu trafik 2013 yılında yükseliş göstermiş ve 5,1 milyon yolcu sayısı görülmüştür. 2014 yılında yaşanan düşüşle beraber 4,6 milyon yolcu sayısına düşen Adriyatik sonrasında ortalama bir performans göstermiş ve 2015 senesinde 4,5 milyon yolcu trafiğine 2016 yılında 4.7 milyon yolcu trafiğine sahip olmuştur.

Adriyatik’in gösterdiği performansa yüzdesel olarak baktığımızda ise 2012-2016 yılı arasında ki fark negatif %2,3 2015-16 yılları arasında ise %4,7 olmuştur. Kruvaziyer yolcu trafiğine baktığımızda Doğu Akdeniz 2012 yılında 3,2 milyon yolcu trafiğine sahipken 2013 yılında bu sayı 3,5 milyona çıkmıştır fakat 2014 yılında ciddi bir düşüşle 3 milyon olmuştur. 2015 yılında tekrardan 2013 performansını yakalayan ve 3,5 milyon yolcu trafiğine sahip olan Doğu Akdeniz bölgesi, 2016 yılında ise yaşadığı en büyük düşüşü yaşayarak 2,6 milyon kruvaziyer yolcu trafiği yaşamıştır. Doğu Akdeniz’in dramatik performansını oranlayacak olursak 2012-2016 yılları arasında ki fark negatif yönlü tam %20 olarak yaşanmıştır. En büyük düşüşün yaşandığı 2015-2016 yılları arasında ki fark ise negatif %25,9 olmuştur.

Akdeniz’in 4 makro bölgesine kruvaziyer sayısı olarak baktığımızda ise Batı Akdeniz bölgesi kruvaziyer sayısında da liderliği elinden bırakmamıştır. Batı Akdeniz bölgesi 2012 senesinde 8641 kruvaziyer sayısına sahipken, takip eden yıllarda bu sayı 8881, 8327, 8284 ve son olarak 2016 senesinde 8617 olmuştur. Akdeniz’de ki toplam kruvaziyer sayısı olan 13467’nin 8617’sine sahip olan Batı Akdeniz bölgesinde ki değişim oranları 2012-2016 yılları arasında negatif %0,3, 2015-2016 yılları arasında %4 olarak gerçekleşmiştir.

Akdeniz bölgesinde Batı Akdeniz’in ardından en fazla kruvaziyer sayısına sahip olan Adriyatik bölgesinde ise 2016 yılında toplam 2961 kruvaziyer sayısına ulaşılmıştır. Adriyatik Akdeniz bölgesinde ikinci sırada olmasına rağmen 2012’den itibaren ciddi bir kruvaziyer kaybı yaşamıştır. 2012 senesinde 3259 olan kruvaziyer sayısı 2013 senesinde 3221, 2014 senesinde ise 2917 olarak düşüşe geçmiştir. Sonrasında 2015 senesinde ciddi bir düşüşle 2578 kruvaziyer sayısına ulaşan Adriyatik bölgesi, 2016’da ise artış göstererek performansını geri yakalamıştır.

Bu performansa oranlar açısından baktığımızda ise 2012-2016 yılları arasında Adriyatik bölgesi %9,1 oranında kruvaziyer gemisi kaybı yaşamıştır. 2015-2016 yılları arasında ise %15'lik bir artış görülmüştür. Adriyatik'e yakın performansına rağmen son yıllarda sürekli bir düşüş içerisinde olan Doğu Akdeniz bölgesinde ise 2012 yılında 2525 olan kruvaziyer sayısı, 2013 yılında 2430, 2014 yılında ise 2140 olmuştur. 2015'te 2590 kruvaziyer sayısı ile ciddi bir yükseliş yaşayan bölge, 2016 yılında bu yükselişten de büyük bir düşüş yaşamış ve 1861 kruvaziyer sayısı ile seneyi kapatmıştır.

Doğu Akdeniz'in performansına oranlar eşliğinde baktığımızda ise 2012-2016 yılları arasında negatif %26,3 ve 2015-2016 yılları arasında ise negatif %28,1 kruvaziyer kaybı yaşanmıştır. Bu bölgeler içerisinde en az kruvaziyer sayısına sahip olan bölge ise Karadeniz'dir. 2012 senesinde 237 olan kruvaziyer sayısı, 332 ile 2013 ve 2014'te aynı kalmıştır. 2015 senesinde dramatik bir düşüşle 81 olan kruvaziyer sayısı 2016'da iyice düşerek 28'e inmiştir. Karadeniz bölgesinin performansını senelere göre oranladığımızda ise 2012-2015 yılları arasında %88,2 gibi devasa bir kayıp yaşanmıştır. 2015-2016 yılları arasında ise bu oran negatif %65 olmuştur. Adriyatik bölgesi veri varyasyonunun 2015 ve 2016 yılları arasındaki en yüksek oranlara sahip olduğu görülmektedir.

Bu, diğer tüm Akdeniz bölgesi ve Karadeniz ile karşılaştırıldığında çok açıktır. Yukarıda gösterilen verilerden analiz etmek mümkün olduğundan ve son 5 yıla bakıldığında, tüm Akdeniz bölgesindeki yolcu hacmi %2,4'e yükselirken, toplam kruvazör sayısı %8'in altına önemli ölçüde düşmüştür. Bu veriler, gemilerin büyüyen boyutları ile kolayca açıklanabilir. Aynı zaman aralığında, kruvazör başına yolcu hareketi %13'e yükselmiştir. Özetle, Adriyatik Denizi'ndeki trafik hem yolcu hareketleri hem de kruvazörler açısından 2015'te kaydedilen düşüş dışında, esasen sabit kalmıştır.

Türkiye'nin Akdeniz'e kıyı olan bir ülke olması açısından, Akdeniz kruvaziyer turizminden payını almaktadır. Bu durum ülke ekonomisi için çok büyük bir katkı sağlamaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olmasının yanında, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının tam merkezinde bulunması kruvaziyer turizmi açısından cazip bir mekân olma özelliği taşımaktadır.

1.5. Karadeniz’de Kruvaziyer Turizmi

Avrupa'nın uzak doğu köşesinde yer alan Karadeniz, altı ülke Türkiye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya ve Ukrayna ile çevrilidir. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı üzerinden Akdeniz'e bağlanır.

Karadeniz, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney'in siyasi, ekonomik, sosyal, dini, bilimsel ve diğerleri dâhil olmak üzere çeşitli nitelikteki karşılıklı ilişkilerin kesiştiği yerdir. Kıyıdaş ülkeler için çeşitli sektörlerde birçok geleneksel ve yeni iş birliği fırsatı sunmaktadır. Deniz, jeopolitik, ekonomik ve ticaret merkezi rolünü oynamaktadır ve şimdi kıyı ülkelerine bir erişim noktası ve aynı zamanda Avrupa Birliği, Balkanlar, Kafkaslar, Orta Asya ve diğer bölgelere bir giriş noktası olarak düşmektedir. Bu nedenle, deniz kaynaklarının ve denizin bir geçiş yolu olarak kullanılması ve ulusları ve devletleri birbirine bağlayan yolla ilgili ekonomik faaliyetler gelenekseldir ve uzun bir tarihe sahiptir (Uygun ve Yoldaş, 2010).

Geleneksel denizcilik sektörleri en önemli istihdam sağlayıcılarıdır. Bulgaristan'da deniz taşımacılığı esas olarak petrol taşımacılığıdır ve bunun büyümesi, filo yenilenmesine ve iç su yolu taşımacılığı dâhil olmak üzere altyapıların geliştirilmesine bağlıdır. Gürcistan'ın Karadeniz kıyısında birkaç limanı mevcuttur. En büyüğü Batum Limanı'dır. Charter yolcu feribotu, Gürcistan ile Ukrayna ve Türkiye arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Gürcistan'ın denizcilik sektörü, istihdam fırsatlarında önemli bir rol oynamaktadır. Romanya'da gemi inşa endüstrisi uzun bir geleneğe sahiptir ve 2008 ekonomik krizinden etkilenmesine rağmen son zamanlarda rekabet gücü yeşil teknolojilere ve yenilik kapasitesine yatırım yapılarak artırılmıştır. Gemi yapımı esas olarak ticari nakliye gemilerine ayrılmıştır. Kısa deniz taşımacılığı, Romanya'da en hızlı büyüyen denizcilik faaliyetidir ve Köstence Limanı'nda yoğunlaşmıştır. Karadeniz ve Tuna Nehri'ndeki iç su yolu taşımacılığı sektörü, büyüklüğü ve ülke ekonomisine olumlu katkısı nedeniyle ülke ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır (Anton, 2019).

Rusya Federasyonu'nda Novorossisk Ticari Deniz Limanı'nın Modernizasyon Programı, limanların deniz altyapısının geliştirilmesine odaklanmıştır. Tarama ve yeni kargo terminallerinin inşasını içerir. Ülkenin Avrupa kısmındaki iç su yolları, büyük nehirlerin havzalarını birbirine bağlayan bir kanal ağı oluşturur. Rusya Federasyonu'nun Karadeniz kıyısında gemi inşa ve gemi onarım tesisleri inşa etme planları vardır.

Türkiye, Karadeniz'deki en uzun kıyı şeridine sahiptir. Bu durum, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney uluslararası ulaşım koridorlarının kesişme noktasında güçlü bir stratejik konumla birlikte açık deniz altyapısının geliştirilmesi için potansiyel sağlamaktadır. İç ve dış kısa deniz taşımacılığı, benzersiz coğrafi konumu nedeniyle ülkede önemlidir ve iyi gelişmiştir (Veronica ve diğerleri, 2014).

Ukrayna'da denizcilik sektörü ülke ekonomisine önemli katkı sağlamaktadır. Ülkede 18 derin deniz ticaret limanı ve denize bağlı 11 ticari nehir limanı bulunmaktadır. En büyük deniz limanları, Odesa, Illichivsk ve Yuzhny. Ukrayna limanları yoluyla toplam kargo cirosunun %60'ını işgal etmektedir (Dünya Bankası, 2009). Odesa, İstanbul, Varna ve Hayfa'ya düzenli yolcu feribotları sunmaktadır. Intermodal deniz-demiryolu taşımacılığı, Illichivsk'i Varna ve Batum'a bağlayarak iyi gelişmiştir. 1990'lı yılların ekonomik durgunluk döneminde Ukrayna ticaret filosunun kapasitesi önemli ölçüde azalmıştır ancak ülke hala ticaret filoları ve yurt dışındaki diğer denizcilik sektörleri için nitelikli uzmanlar yetiştirerek, iş gücü sağlamaktadır (Logunova, 2013).

Karadeniz'de kruvaziyer turizmini kıyı turizminin altında incelenmektedir. Kıyı turizmi, ziyaretçi sayısı ve elde edilen gelir açısından önemli bir ekonomik sektör oluşturmuştur. Bulgaristan, Türkiye ve Romanya'da sektör, diğer denizcilik faaliyetlerine kıyasla bölgesel Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'ya önemli katkı sağlamaktadır. Gürcistan, Ukrayna ve Rusya Federasyonu'nda daha az gelişmiştir. Bununla birlikte, gelecekteki gelişme için önemli potansiyel sunan hızlı büyüyen sektör olmaya devam etmektedir. Bulgaristan'da kıyı turizmi, toplam turizm sektörünün %80'ini kapsamaktadır. Gürcistan'da turizm en hızlı büyüyen hizmet sektörlerinden biridir. Gürcistan'da yabancı ziyaretçi sayısı 2012'de 4.430.000'e veya başka bir deyiş ile 2008'e göre 3,5 kat arttı. Kıyı turizmi, Türkiye'nin mavi ekonomisinin en umut verici ekonomik sektörlerinden biridir. Karadeniz'de kruvaziyer turizmi, kıyı turizmi gibi potansiyeliyle dikkat çekmektedir. Ukrayna'da kıyı turizmi, ulusal ekonomide önemli bir rol oynamıştır ve bölgesel GSYİH'ye yeterli katkı sağlamaktadır. Odesa, Yalta, Sivastopol ve Kerç, 2014 yılına kadar Karadeniz'in başlıca turizm merkezleri arasındaydı. Odesa bölgesi, komşu ülkelerden Ukrayna'yı ziyaret edenler için ana kıyı destinasyonu haline gelmiştir (Kryzhanovska, 2020).

Odesa, Soçi ve Batum çevresindeki bölgeler de köklü turistik yerlerdir. Ancak, Karadeniz turizmi potansiyeli, öncelikle sınırlı yatırımlar, yetersiz ulaşım altyapısı, yetersiz

turistik tesisler ve görece düşük hizmet kalitesi nedeniyle henüz tam olarak gelişmemiştir. 2014 yılında Ukrayna ile Rusya Federasyonu arasındaki çatışma her iki ülkede de turizm sektörünü etkilemiştir. Kırım'da kıyı turizmi faaliyetleri önemli ölçüde başarısız olmuştur, ancak diğer Karadeniz destinasyonlarının (Odesa ve Soçi bölgeleri, Gürcistan kıyıları vb.) çekiciliği artmış görünmektedir. Karadeniz'in Kafkas kıyısındaki Anapa, Gelendik ve Soçi, kıyı turizmi için ünlü destinasyonlardır (Logunova, 2013).

Karadeniz limanlarına gelen toplam kruvaziyer yolcu sayıları yıllara göre Tablo 2' de gösterilmiştir.

Tablo 2. Karadeniz Limanlarında Toplam Kruvaziyer Yolcu Trafiki - 2013-2019
(Med Cruise, 2019).

Port	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Köstence	54614	69910	31856	6912	1891	0	450
Burgaz	5673	41763	7575	5833	1925	0	0
Varna	2997	20939	3159	1109	791	0	0
Odesa	91949	8506	6563	1242	1636	2565	750
Trabzon	9032	17118	2280	452	206	0	0

Karadeniz limanları ile ilgili olarak yapılan toplam kruvaziyer yolcu taşımacılığını gösteren Tablo 2'ye göre, karadeniz limanları arasında en yüksek trafiğe sahip olan liman Köstence Limanı'dır. 2013 yılında 54.614 yolcuya sahip bu liman, 2014 senesinde ciddi bir artış yaşayarak 69.910 yolcuya ulaşmıştır. 2015 senesinde ise ciddi bir düşüş yaşanmış ve yolcu sayısı 31.856' ya düşmüştür. 2016' da ise bu düşüş daha da dramatik bir hal almış ve 6.912 yolcu sonrasında 2017' de ise 1.891 yolcuya düşmüştür.

Köstence Limanı istatistiklerine oransal olarak baktığımızda ise 2013/2017 senesi arasında ki değişim negatif yönlü %6,54 olmuştur. 2016/2017 arasında ki fark ise %72,64' tür.

Burgaz limanına baktığımızda ise 2013 yılında 5.673 olan yolcu trafiği, 2014 yılında çıkış yakalayarak 41.763' e ulaşmıştır. Fakat sonrasında 2015 yılında Burgaz limanı normallerine dönerek 7.575 kruvaziyer yolcu sayısına ulaşmıştır. 2016 yılında 5.833 olan yolcu sayısı 2017' de ciddi bir kayıp yaşamış ve 1.891 olmuştur.

Burgaz Limanının yaşadığı bu değişimlere oransal olarak baktığımızda ise 2013/2017 arasında oluşan fark negatif yönlü %66,07, 2016/2017 arasında oluşan fark ise negatif %67 olarak gerçekleşmiştir.

Varna Limanının 2013/2017 yılları arasında ki kruvaziyer yolcu trafiğine baktığımızda ise 2013 yılında 2.997 kişilik trafiğe sahip olan Varna, 2014 yılında ciddi bir yükselişle 20.939 kişilik bir trafiğe sahip olmuştur. Takip eden senelerde bu performansını koruyamayan Varna limanı, 2015 senesinde 3.159, 2016 senesinde 1.109 ve 2017 senesinde 1.109 kişilik kruvaziyer yolcu trafiğine sahip olmuştur. Bu dramatik düşüşü oranladığımızda ise 2019/2017 yılları arasında ki fark negatif %21,37 ve 2016/2017 yılları arasında ise negatif %28,67 olarak gerçekleşmiştir.

Odessa Limanı diğer limanların aksine 2014 yılında yaşanan patlamayı 2013 yılında yaşamış ve 2013 yılında Karadeniz limanları arasında ki en yüksek trafiğe sahip olarak 91.949 yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Daha sonrasında liman kendi ortalamalarına geri dönmüş ve 2014 yılında 8.506 kişi, 2015 yılında 6.563 kişiye düşmüştür. 2016 yılında ise bu düşüş devam ederek 1.242 kişi ve 2017 yılında 1.636 kişi olarak gerçekleşmiştir. 2013/2017 arasında ki en büyük oransal düşüşü %98,22 oranıyla Odesa limanı yakalamış olmasına rağmen 2016/2017 yılları arasında ki tek pozitif oranı da bu liman %31,72' lik oranla yakalamıştır.

Trabzon Limanı 2013 yılında 9.032 kişilik yolcu kapasitesini 2014 yılında 17.118 yolcuya çıkartmıştır. 2015 yılında 2280' e düşen yolcu sayısı sonrasında tamamen dibe vurmuş ve 2016 yılında 452 kişi 2017 senesinde ise 206 kişiye kadar düşmüştür. Son yıllarda ki bu dramatik düşüşe rağmen Trabzon Limanı 2013/2017 arasında ki oranlara baktığımızda tek pozitif ivme yakalayan limandır. Bu yıllar arasında %97,72' lik oran yakalanmıştır. Trabzon Limanı 2016/2017 yılları arasında ise negatif %54,42' lik performans göstermiştir.

2018 yılında sadece Odesa'ya yolcu gelmiştir. Gelen yolcu sayısı ise 2565 kişidir. Geriye kalan dört limana yani Burgaz, Köstence Trabzon ve Varna'ya hiç yolcu gelmemiştir. 2019 yılı verilerine baktığımızda beş limandan sadece ikisine yolcu gelmiştir.

Gelen yolcu sayıları ise Köstence 450, Odesa 750 kişi şeklindedir. Trabzon, Varna ve Burgaz Limanlarına 2019 yılında hiç yolcu gelmemiştir. Bu ani düşüşün en önemli sebeplerinden birisi uluslararası siyasette yaşanan olumsuz gelişmelerdir.

Karadeniz ülkelerinde son yıllarda turizmin sürekli genişlemesi ve çeşitlenmesi, onu en büyük ve en hızlı büyüyen ekonomik sektörlerden biri haline getirmektedir.

Ne yazık ki, istihdam ve gelir üzerindeki çok olumlu etkilerine rağmen, turizm endüstrisinin büyümesi özellikle kıyı bölgelerinde çevresel zorluklar yaratmakta ve sürdürülebilir yönetim yaklaşımı gerektirmektedir (Bakan ve Büyükgüngör, 2000).

1.6. Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi

Dünya ekonomisinde büyük bir paya sahip ve küreselleşmeyle birlikte gelişen sektörlerinden birisi Turizm sektörüdür. Geleneksel turizm olarak algılanan plaj tatillerine alternatif olarak kruvaziyer turizmi zamanla gelişmiştir. Turist sayısı bakımından, 1960’lardan bu yana büyük bir artış göstermiştir. Bu duruma, gemilerin yüksek kapasitelerde yolcu alacak şekilde tasarlanmaya başlanması, yeni destinasyonların ortaya çıkması, bu alanda yeni şirketler kurulması ve bu şirketlerin promosyon yapması gibi yenilikler büyük ölçüde katkıda bulunmuştur. Son 30 yıla bakıldığında, başta Amerika olmak üzere sırasıyla Avrupa, Avustralya ve Yeni Zelanda’da meydana gelen talep ve arzla kruvaziyer turizmi turizm endüstrisinin en hızlı büyüyen kolu olmuştur (KUTO, 2013).

Genel olarak ülkeler için hem istihdam hem katma değer sağlama bakımından kruvazör turizmi önemli bir yere sahiptir. Akdeniz bölgesi kruvaziyer destinasyonları açısından en çok tercih edilmektedir. Türkiye de Akdeniz’e kıyı bir ülke olarak bu durumdan 2000’li yıllardan itibaren istifade etmektedir. Türkiye kruvaziyer turizmi açısından sıkça tercih edilen bir destinasyon halini almıştır (Deniz, 2017).

Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) verilerine göre; 2003 ila 2016 yılları arasında Türkiye’ye uğrayan kruvaziyer yolcu gemisi sayıları, çıkış trendi yakalamıştır. Fakat 2016 yılından bu yana Türkiye’ye uğrayan kruvaziyer yolcu gemisi sayısında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Yolcu sayıları verilerine baktığımızda, 2003 ila 2016 yılları arasında bir çıkış trendi yakalanmıştır. Fakat 2016 yılından bu yana Türkiye’ye uğrayan kruvaziyer yolcu sayısında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Konu ile ilgili DGM verileri, Tablo 3’te verilmiştir.

Tablo 3. 2019 Yılı aylara göre kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (DGM, 2019)

AY	Yolcu Gemisi Tipi	Limanlarımızı Ziyaret Eden Kruvaziyer Yolcu Sayısı			
	Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
Ocak	0	0	0	0	0
Şubat	1	0	4	560	564
Mart	5	55	367	3.644	4.066
Nisan	15	302	1.115	12.997	14.414
Mayıs	27	663	1.795	20.617	23.075
Haziran	54	8.287	8.996	24.673	41.956
Temmuz	59	8.351	10.165	29.240	47.756
Ağustos	67	11.099	12.490	34.037	57.626
Eylül	43	4.913	5.588	27.917	38.418
Ekim	31	953	2.914	23.113	26.980
Kasım	26	653	781	24.420	25.854
Aralık	16	13	20	20.154	20.187
TOPLAM	344	35.289	44.235	221.372	300.896

Tablo 3'teki verilere göre, 2019 yılı ocak ayında Türkiye limanlarına kruvaziyer gemisi uğramamıştır. Bunun sebepleri bölgede artan güvenlik kaygısı ve tüm dünya genelini etkisi altına alan pandemi sürecidir. Şubat ayında yine bu etkiler sebebiyle sadece bir gemi ülkeye gelmiştir. Bu gemide gelen yolcu bulunmamaktadır. Giden yolcu sayısı 4 iken, transit yolcu sayısı 560'tır. Toplam şubat ayında 564 yolcu kaydedilmiştir. Mart ayında pandeminin etkisiyle ülkeye gelen gemi sayısı 5'tir. Gelen yolcu sayısı 55, giden yolcu sayısı 367 ve transit yolcu sayısı 3.644'tür. Toplamda mart ayında 4.066 yolcu kaydedilmiştir. Nisan ayından itibaren, önceki aylara nazaran gelen gemi sayısı artış göstermeye başlamıştır. Nisan ayında ülkeye toplam 15 gemi gelmiştir. Gelen yolcu sayısı 302, giden yolcu sayısı 1.115 ve transit yolcu

sayısı 12.997'dir. Toplam Nisan ayında 14.414 yolcu kaydedilmiştir. Mayıs ayında ülkeye gelen gemi sayısı 27' e yükselmiştir. Gelen yolcu sayısı 663, giden yolcu sayısı 1.795 ve transit yolcu sayısı 20.617'dir. Toplam mayıs ayında 23.075 yolcu kaydedilmiştir.

Haziran ayında ülkeye gelen gemi sayısı 54'e yükselmiştir. Gelen yolcu sayısı 8.287, giden yolcu sayısı 8.996 ve transit yolcu sayısı 24.673'tir. Toplam haziran ayında 41.956 yolcu kaydedilmiştir. Temmuz ayına geldiğimizde ülkeye toplam 8.351 gemi giriş yapmıştır. Yolcu sayılarına baktığımızda, gelen yolcu sayısı 8.351, giden yolcu sayısı 10.165 ve transit yolcu sayısı 29.240'tır. Toplam temmuz ayında 47.756 yolcu kaydedilmiştir. Ağustos ayında ülkeye toplam 67 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle gelen yolcu sayısı 11.009, giden yolcu sayısı 12.490 ve transit yolcu sayısı 34.037'dir. Toplam ağustos ayında 57.626 yolcu kaydedilmiştir. Eylül ayında ülkeye toplam 43 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle gelen yolcu sayısı 4.913, giden yolcu sayısı 5.588 ve transit yolcu sayısı 27.917'dir. Toplam eylül ayında 38.418 yolcu kaydedilmiştir. Ekim ayında ülkeye toplam 31 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle gelen yolcu sayısı 953, giden yolcu sayısı 2.914 ve transit yolcu sayısı 23.113'tür. Toplam ekim ayında 26.980 yolcu kaydedilmiştir. Kasım ayında ülkeye toplam 26 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle gelen yolcu sayısı 653, giden yolcu sayısı 781 ve transit yolcu sayısı 24.420'dir. Toplam kasım ayında 25.854 yolcu kaydedilmiştir. Aralık ayında ülkeye toplam 16 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle gelen yolcu sayısı 13, giden yolcu sayısı 20 ve transit yolcu sayısı 20.154'tür. Toplam aralık ayında yolcu 20.187 yolcu kaydedilmiştir. 2019 yılı toplamında Türkiye'ye 344 kruvaziyer gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerle ülkeye toplam gelen yolcu sayısı 35.289, giden yolcu sayısı 44.235 ve transit yolcu sayısı ise 221.372'dir. Toplamda 2019 yılı boyunca 300.896 yolcu kaydedilmiştir.

2019 yılında yapılan Türkiye limanları arasında ki kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları ortaya koyan DGM verileri, Tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 4. 2019 Yılı limanlara gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (DGM, 2019)

LİMAN BAŞKANLIĞI	Yolcu Gemişi Tipi	Kruvaziyer Yolcu Sayısı			
	Kruvaziye Tipi Yolcu Gemişi	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
Alanya	26	4	0	15.402	15.406
Bodrum	15	760	796	4.663	6.219
Çanakkale	6	1	0	2.818	2.819
Çeşme	31	24.761	23.940	752	49.453
Dikili	4		0	776	776
Finike	2	0	0	598	598
Göcek	5	0	0	1.078	1.078
İstanbul	13	588	831	6.094	7.513
Kuşadası	197	9.164	18.650	153.379	181.193
Marmaris	44	11	7	35.812	35.830
Yalova	1	0	11	0	11
TOPLAM	344	35.289	44.235	221.372	300.896

Tablo 4’te verilen verilere göre, Türkiye’de en çok kruvaziyer yolcu gemisinin geldiği liman 197 kruvaziyer ile Kuşadası limanıdır (Şekil 6). Bu 197 kruvaziyerin taşıdığı toplam yolcu sayısı 181.193 ile Türkiye’nin en yüksek yolcu sayısı olmasına rağmen 181 bin yolcunun 153.379’u transit yolculardır. Transit yolcuları göz önüne almadığımızda ise Kuşadası limanına gelen 9.164 yolcu ve giden 18.650 yolcu vardır.

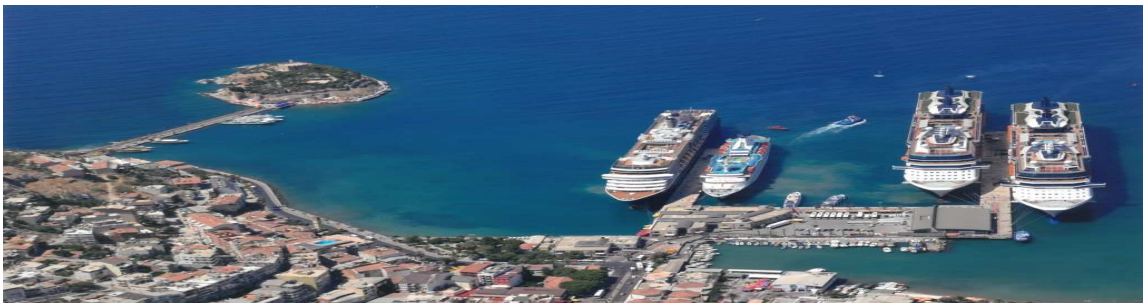
Kuşadası limanı sonrasında Türkiye’nin en çok kruvaziyer tipi yolcu gemisine sahip limanı 44 adet ile Marmaris limanıdır. Kuşadası limanına göre ciddi anlamda daha düşük bir kapasiteye sahip olsa da Marmaris limanına gelen toplam yolcu sayısı 35.830’ dur. Bu yolcu kapasitesinin büyük çoğunluğunu ise transit yolcular oluşturmaktadır. Marmaris limanında transit yolcu sayısı 35.812 gelen yolcu sayısı 11 ve giden yolcu sayısı sadece 7’dir.

Marmaris limanı sonrasında ise Türkiye'nin en çok kruvaziyer yolcu gemisine sahip limanı 31 adet ile Çeşme limanıdır. Çeşme limanına gelen toplam yolcu sayısı ise Marmaris limanından daha az kruvaziyere sahip olunmasına rağmen Marmaris limanına göre çok daha fazladır ve 49.453 yolcudur. İlk iki limanımızın aksine Çeşme limanına gelen transit yolcu sayısı sadece 752'dir. Gelen yolcu sayısı Türkiye limanları içinde en yüksek sayı olan 24.761 ve yine Türkiye'nin en yüksek giden yolcu sayısı olan 23.940'dır.

Çeşme limanının ardından ise 26 kruvaziyer ile Alanya limanı gelmektedir. Alanya limanını diğer 3 limandan ayıran en büyük fark ise toplam 15.406 yolcu kapasitesine sahip olmasına rağmen giden yolcuya sahip olmaması ve sadece 4 gelen yolcunun olmasıdır. Alanya limanının transit yolcu sayısı ise 15.402'dir.

Alanya limanının ardından kruvaziyer tipi yolcu gemisi ziyaretleri karşılaştırıldığında birbirlerine oldukça benzer olan iki adet limanımız vardır. Bunlar 15 adet ile Bodrum limanı ve 13 adet ile İstanbul limanıdır. Gelen kruvaziyer sayısı daha az olsa da İstanbul limanı Bodrum limanına göre daha fazla toplam yolcuya sahiptir ve bu yolcu sayısı 7.513' dür. İstanbul limanına oldukça yakın yolcu sayısına sahip Bodrum limanında ise bu sayı 6.219' dur. Bu iki limana gelen transit yolcu sayıları ise İstanbul'da 6.094 iken Bodrum'da 4.663' dür. Yani İstanbul limanına daha çok yolcu gelmesine rağmen bu limana gelen yolcular transit yolcularken Bodrum limanında gelen-giden yolcu transit yolcu oranı daha standarttır.

Kalan limanlarımız ise çift haneli kruvaziyer tipi yolcu gemisi sayısına ulaşamamıştır. Bu limanlarımız sırasıyla 6 gemiyle Çanakkale, 5 gemi ile Göcek, 4 gemi ile Dikili, 2 gemi ile Finike ve 1 gemi ile Yalova limanlarıdır. Türkiye limanları 2019 senesinde toplam 300.896 kruvaziyer yolcu sayısına sahip iken geride kalan bu limanların toplam yolcu sayısı ise 5.282 olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 6. Kuşadası Limanı, Aydın (www.goturkeytourism.com, 2021)

2. MATERYAL ve METOT

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden yarı yapılandırılmış görüşme formatı kullanılmıştır. Görüşmeler kruvaziyer sektöründe söz sahibi 12 katılımcı ile yapılmıştır. Hazırlanan sorular katılımcıları yönlendirmeyecek ve etkilemeyecek şekilde hazırlanmıştır. Bu bölümde yarı yapılandırılmış görüşme formunda kullanılan sorulara kaynak oluşturan kruvaziyer turizminin ekonomiye katkıları, dünyada ve Türkiye’de ekonomideki payı, yaşanan küresel salgının kruvaziyer turizmine etkileri, dünyada ve Türkiye’de bulunan önemli kruvaziyer limanlarına yer verilmiştir.

2.1. Kruvaziyer Turizminin Dünya Ekonomisindeki Yeri

Dünya çapında kruvaziyer pazarı; kruvaziyer turizminin hızlı büyümesi, iş konsolidasyonu, gemilerin büyüklüğü, kruvaziyer filosunun genişletilmesi, kruvaziyer pazarı segmentlerinin çeşitlendirilmesi, yeni bölgeler ve yeni kaynak pazarları, hızlı büyüyen Asya pazarı, en çok düşük pazar penetrasyonu gelişmiş kruvaziyer kaynak pazarları vb. alt başlıklar halinde ve ana hatlarıyla ele alındığında, kruvaziyer turizmi gelişimine tarihsel bir bakış sağlamaktadır (Peručić, 2020).

Kruvaziyer endüstrisi, başlangıçta yaklaşık 40 yıl boyunca dinamik bir büyüme göstermiştir. Kuzey Amerika’dan gelen talep, ancak daha yakın zamanda Avrupa’dan ve geri kalanından gelen talebin artmasıyla özellikle, Çin ve Avustralya, 1980’den bu yana her yıl yaklaşık %7,5 artmaktadır. Asya bölgesi, kruvaziyer sektöründe en büyük büyümeye sahip bölge olmakta ve geleceğe yönelik büyük olanaklar vaat etmektedir. Kruvaziyer pazarına üç büyük şirket hâkim. Bu şirketler brüt tonaj ve toplam rıhtım sayısı toplamın %81,5’ini oluşturmaktadırlar. Sektördeki büyüme trendi, daha büyük gemilere yatırımları teşvik etmiş, gemilerin boyutu ve gemi sayısı yıllık bazda artış göstermiştir. Sipariş kayıtlarına göre, 2019-2027 döneminde 125 okyanus gemisi sipariş edilmiştir.

Kapasitenin artırılması, seyir hatlarının yeni bölgelere ve kaynak pazarlara yayılmasına olanak sağlamaktadır. Günümüzde neredeyse tüm bölgeler gemi turu güzergâhlarına dâhil edilmiştir (Peručić, 2020).

CLIA’nın ‘‘2019 Yılında Uluslararası Kruvaziyer Sektörünün Küresel Ekonomiye Katkısı’’ adlı raporuna göre, yolcular ve mürettebat tarafından tahmini 148,4 milyon kara

ziyareti, dünyanın dört bir yanındaki varış noktalarında ve kaynak pazarlarda 72,0 milyar dolarlık doğrudan gemi seyahati sektörü harcamalarının oluşturulmasını sağlamıştır. Bu harcamalar, 154,5 milyar \$'lık toplam (doğrudan, dolaylı ve uyarılmış) küresel çıktı üretmiştir.

Art arda üçüncü yıl için, kruvaziyer endüstrisi 2019'da yaklaşık 1,2 milyon tam zamanlı çalışan gerektiren, 1 milyondan fazla çalışanın istihdamını desteklemiştir. Bu çalışanlar 50,5 milyar dolar gelir kazanmıştır (CLIA, 2020).

Kruvaziyer endüstrisi dinamik büyümeye devam etmektedir. Kuzey Amerika, kaynaklı yolcu sayısında (%8,2) bir yıl daha istikrarlı bir büyüme yaşarken, Avrupa (%7,5) biraz daha düşük bir oranda büyümüştür. Dünyanın Geri Kalanı bölgeden gelen yolcu sayısında düşüş yaşamıştır. (-%7,9). Aşağıdaki tabloda, 2009 ile 2019 yılları arasında uluslararası kruvaziyer sektöründeki büyümeyi göstermektedir. Bu on yıllık dönemde, dünya çapında deniz yolculuğuna olan talep 17,6 milyondan 29,7 milyona yükselmiştir. Bu, 10 yıllık dönemde genel olarak %69'luk bir artışı ve %5,4 bileşik yıllık büyüme oranını temsil etmektedir. Kruvaziyer yolcu sayısındaki artış 2018'den 2019'a %4,1 artarak 2017 ile 2018 arasında gözlemlenen yüzde 6,7'lik artışın biraz altında kalmıştır.

CLIA 2020 verilerine göre 2009- 2019 yılları arası uluslararası seyahat talep rakamları Tablo 5'te verilmiştir.

Tablo 5. 2009- 2019 Yılları arası uluslararası seyahat talebi (CLIA, 2020).

	2009	2014	2015	2016	2017	2018	2019	1Yıllık Büyüme	10 Yıllık Büyüme
K. Amerika	10.40	12.21	12.20	12.49	13.12	14.34	15.51	%8,17	%49,2
Avrupa	5.04	6.39	6.58	6.79	6.94	7.17	7.71	%7,50	%52,9
Ara Toplam	15.44	18.60	18.78	19.28	20.06	21.51	23.22	%7,94	%50,4
Diğerleri	2.15	3.74	4.40	5.87	6.66	7.00	6.45	%-7.86	%200,1
Toplam	17.59	22.34	23.18	25.15	26.72	28.52	29.67	%4.06	%68,7

Tablo 5'te verilen rakamlara göre; 2009'dan bu yana, Kuzey Amerika kaynaklı yolcular %49 artmıştır. Kuzey Amerika bölgesi, küresel kruvaziyer yolcularının %52'sini oluşturan, 2018'deki %50'den biraz daha yüksek olan en büyük kaynak pazarı olmaya devam etmiştir. Aslında, küresel talepteki değişimler, Kuzey Amerika'nın küresel kaynak pazarındaki payını yaklaşık %66'dan almıştır.

Kuzey Amerika, o zamandan bu yana tüm kaynaklı yolcuların yaklaşık yarısını temsil etmiştir. Yine Tablo 5'e göre Avrupa da son 10 yılda güçlü bir büyüme yaşandığı görülmektedir. Avrupa kaynaklı yolcular bu zaman dilimi içinde %53 artmıştır.

2009 yılında Avrupa 5,0 milyon yolcu ile küresel kruvaziyer pazarının %29'unu oluşturmaktaydı. 2019'da bu 7,7 milyon yolcuya yükselmiştir. Bu büyümeye rağmen, Avrupa'nın genel pazar payı 2009'daki %29'dan 2019'da %26'ya düşmüştür.

Dünyanın Geri Kalanı ise, son 10 yılda hem kaynaklı yolcu sayısında hem de pazar payında en önemli büyümeyi yaşamıştır. 2009 yılında, 2,2 milyon yolcu ile küresel kruvaziyer pazarının %12'sini oluşturmaktaydı. 2019 yılında bu yolcuların sayısı 6,5 milyon ile toplam küresel pazarın %22'sine yükselmiştir. Bu on yıllık yolcu büyümesi %200'lük bir artışı temsil etmektedir. Bununla birlikte, Amerika ve Avrupa dışından gelen yolcuların 2019'da %7,9 oranında düştüğü unutulmamalıdır. Bu, herhangi bir bölgeden gelen yolcuların önceki yıla göre düşüş kaydettiği 2015 yılından bu yana ilk kez meydana gelmiştir.

Küresel kruvaziyer endüstrisinde 2014'ten 2019'a 5 yıllık dönemde devam eden dinamik ve değişen büyüme modelini daha iyi göstermek için, Dünyanın Geri Kalanından gelen yolcular %73, Kuzey Amerika'dan gelen yolcular %27 ve Avrupa kaynaklı yolcular %21 artmıştır. Toplamda, küresel yolcular 2014'te 22,3 milyondan 2019'da 29,7 milyona, 5 yıllık dönemde %33 artmıştır.

Kruvaziyer turizminin ürettiği doğrudan harcamalar üç başlık altında;

- 1) Kruvaziyer yolcuları,
- 2) Mürettebat üyeleri,
- 3) Kruvaziyer hatları şeklinde incelenmektedir. Yolcular, gemi yolculuğu öncesi ve sonrası tatiller, kıyı gezileri, hediyelik eşyalar ve diğer perakende malları satın alırken, mürettebat daha yoğun perakende mallara yoğunlaşan benzer bir mal ve hizmet setini satın almıştır. Buna ek olarak, kruvaziyer hatları, limanda iken yiyecek ve içecek, otel malzemeleri, yakıt deposu ve kamu hizmetleri dahil olmak üzere, seyir operasyonlarını desteklemek için çeşitli mallar satın

almıştır. Kruvaziyer hatları, aynı zamanda, seyahat acentesi komisyonları, reklam ve promosyon harcamaları ve diğer profesyonel ve ticari hizmetler dahil olmak üzere, küresel kruvaziyer operasyonlarını desteklemek için çeşitli hizmetler için ödemeler yapmıştır. Kruvaziyer hatları, yolcuları ve mürettebatı tarafından yapılan tahmini doğrudan küresel harcama 2019'da 72,0 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (CLIA, 2020).

2.1.1. Kruvaziyer turizminin ekonomiye doğrudan katkıları

CLIA'nın 2019 yılı verilerine göre, kruvaziyer turizm harcamalarındaki 72,0 milyar dolar, doğrudan küresel ekonomiye katkı sağlamıştır. Bu doğrudan harcamalar, 21,4 milyar dolar çalışan geliri ödeyerek, 554.000 tam zamanlı iş yaratmıştır. İşler arasında kıyı tarafı çalışanları ve gemi turu mürettebatı yer almaktadır.

2019 yılı kruvaziyer turizminin doğrudan ekonomik katkısının bölgesel dağılımı Tablo 6'da gösterilmiştir.

Tablo 6. 2019 Yılı Küresel Ve Bölgesel Pazarlar Bağlamında Kruvaziyer Sektörünün Doğrudan Ekonomik Katkısı (CLIA, 2020)

Kategori	Global	Bölgesel Pazarlar		
		Kuzey Amerika	Avrupa	Dünyanın Geri Kalanı
Çıktı (Miyar dolar)	\$72.02	\$31.60	\$28.79	\$11.63
Global Payı		43.9%	40.0%	16.2%
Gelir (Milyar dolar)	\$21.65	\$9.93	\$7.50	\$4.22
Global Payı		45.9%	34.6%	19.5%
İş Gücü	554,216	251,147	193,300	109,769
Global Payı		45.3%	34.9%	19.8%

Tablo 6'ya göre, Kuzey Amerika'nın doğrudan ekonomik katkıları, kruvaziyer endüstrisinin küresel doğrudan katkısının %44'ünü oluşturmaktadır. Kuzey Amerika'daki 31,6 milyar dolarlık doğrudan harcamalar, çalışan geliri olarak tahmini 9,9 milyar dolar ödeyen,

251.000 tam zamanlı iş yaratmıştır. Daha önce belirtildiği gibi, Kuzey Amerika'nın kruvaziyer genel merkezi varlığı ve Karayipler'deki güzergâhlar için ana liman operasyonları, kruvaziyer endüstrisinin doğrudan ekonomik katkısının önemli bir bileşenini temsil etmektedir ayrıca ağır bir şekilde, gemiye mal ve hizmet tedarik eden endüstrilere yöneliktir.

Yolcu gemileri, yani kruvaziyer limanları, yiyecek ve içecek tedarikçileri, yakıt ve ekipman, seyahat acenteleri dahil olmak üzere reklam, muhasebe ve profesyonel hizmetler ve ulaşım hizmetleri gibi idari destek hizmetlerini içermektedir.

Avrupa'ya baktığımızda, kruvaziyer endüstrisine küresel doğrudan katkının %40'ını oluşturmaktadır. Doğrudan harcamalarda 28,8 milyar dolar seviyesindedir. Bu harcamalar, çalışan geliri olarak 7,5 milyar dolar ödeyen tahmini 193.000 tam zamanlı iş yaratmıştır. Avrupa'daki gemi inşa endüstrisinin önemi düşünüldüğünde, doğrudan ekonomik katkı bu endüstride yüksek bir imalat yoğunluğuna sahiptir. Son olarak, Dünyanın geri kalanındaki 11,6 milyar dolarlık doğrudan harcamalar, çalışan geliri olarak 4,2 milyar dolar ödeyen yaklaşık 110.000 tam zamanlı iş yaratmıştır.

2.1.2. Kruvaziyer turizminin ekonomiye dolaylı katkıları

Kruvaziyer turizminin dolaylı ve teşvik edilen katkıları, doğrudan etkilenen işletmelerin ve çalışanlarının harcamasıyla üretilmektedir. Sonuç olarak, bu etkiler küresel ve bölgesel ekonomilere yayılmıştır. Spesifik dolaylı ve kaynaklı etkiler, bireysel ekonomilerin yapısı tarafından belirlenir ve sonuç olarak bölgeden bölgeye önemli ölçüde değişiklik gösterebilmektedir. 2019 yılı kruvaziyer turizminin dolaylı ekonomik katkısının bölgesel dağılımı Tablo 7'de gösterilmiştir.

Tablo 7. 2019 Yılı Küresel Ve Bölgesel Pazarlar Bağlamında Kruvaziyer Sektörünün Dolaylı Ekonomik Katkıları (CLIA,2020).

Kategori	Global	Bölgesel Pazarlar		
		Kuzey Amerika	Avrupa	Dünyanın Geri Kalanı
Çıktı (Miyar dolar)	\$82.44	\$35.70	\$35.71	\$11.03
Global Payı		43.3%	43.3%	13.4%
Gelir (Milyar dolar)	\$28.88	\$16.75	\$8.51	\$3.62
Global payı		58.0%	29.5%	12.5%
İş Gücü	611,997	309,959	220,600	81,439
Global Payı		50.6%	36.0%	13.3%

Tablo 7 'ye göre, 72,0 milyar dolarlık doğrudan kruvaziyer turizm harcamaları dolaylı ve dolaylı üretimde ilave 82,4 milyar dolar üretmiştir. Ayrıca yaklaşık 612.000 tam zamanlı işte çalışanlardan 28,9 milyar dolar gelir elde etmiştir. Doğrudan katkı ile görülenin aksine, Avrupa'nın dolaylı ve teşvik edilmiş katkısı (%43), Kuzey Amerika'nınkine (%43) eşit bir miktar olarak kendisini göstermektedir. Dünyanın Geri Kalanı %13 olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak; doğrudan ve dolaylı katkıları birleştiren kruvaziyer turizmi, 2019 yılı boyunca küresel ekonomi genelinde tahmini toplam mal ve hizmet çıktısında 154,5 milyar dolar elde etmiştir. Bu çıktının üretilmesinin bir sonucu olarak, 1.166.000 tam zamanlı iş gerekli olmuştur. Bu işlerde çalıştırılan işçilere 50,5 milyar dolar ödenmiştir. Ayrıca, doğrudan ekonomik katkının bölgesel dağılımına baktığımızda, Kuzey Amerika, 67,3 milyar dolarlık en büyük toplam çıktı katkısına sahiptir ve kruvaziyer endüstrisinin toplam küresel üretim katkısının yaklaşık %44'ünü oluşturmuştur. Bu çıktı, tahmini 26,7 milyar dolar gelir elde eden 561.000 tam zamanlı çalışanın istihdamıyla sonuçlanmıştır. İstihdam ve gelir katkısı, toplam küresel gelirin %53'ünü ve küresel istihdam katkılarının %48'ini oluşturmuştur. Bu, üç büyük bölge arasında en yüksek küresel payı temsil etmektedir. Avrupa'daki toplam çıktı katkısı, toplam küresel çıktı katkısının %42'si olan 64,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Bu 64,5 milyar dolarlık toplam çıktı, çalışan geliri olarak 16,0 milyar dolar ödeyen tahmini 414.000 tam zamanlı iş oluşturmıştır. Son olarak, Dünyanın Geri Kalanında 22,7 milyar dolarlık toplam çıktı katkısı, 7,8 milyar dolar çalışan geliri ödeyen 191.000 tam zamanlı iş yaratmıştır. Küresel katkının payı toplam çıktı katkısı için %15'in üzerinde, gelir katkısı için %16 ve toplam istihdam katkısı için %16 şeklinde gerçekleşmiştir.

2.2. Covid-19 Küresel Salgınının Kruvaziyer Turizmine Genel Ekonomik Etkisi

Yakın zamana kadar kruvaziyer yolculukları, seyahat endüstrisinin en hızlı büyüyen sektörüydü. Son beş yılda talep yüzde 20,5 artmıştır. İstatistikler, 2017'de yaklaşık 26,7 milyon insanın bir yolculuğa çıkmayı seçtiğini, bunu 2018'de 28,5 milyon ve 2020'de tahminen 32 milyonun izlediğini gösteriyordu. Pandeminin patlak vermesiyle 2019 yılının sonu ve 2020 yılı genel bağlamda beklentileri karşılayamamıştır (CLIA, 2020).

Küresel kruvaziyer pazarında 50'den fazla kruvaziyer hattı ve 270'den fazla gemi mevcuttur. Ancak pazarın yaklaşık yüzde 75'i üç ana oyuncu tarafından kontrol edilmektedir. Bu lider şirketler, 2018'de toplu olarak 34,2 milyar dolar gelir getiren bir yan kruvaziyer imparatorluğunu yönetmektedir. 2019 yılının başında sektörün en büyük üç kuruluşuyla ilgili hisse başına değer 134,55 dolar, 58,79 dolar ve 51,35 dolar seviyelerini görmüştür (MedCruise, 2020).

Dünyanın dört bir yanındaki birçok ülke COVID-19 sebebiyle sınırlarını kapattığı için, gemiler yanaşmak için bir liman ararken binlerce yolcu denizde tutulmuştur. 2020 Mart ayı ortasında Kanada, 500'den fazla insanı olan tüm gemilerin limanlarına yanaşmasını yasaklamıştır. Avustralya, Yeni Zelanda ve ABD ise yabancı limanlardan gelen tüm gemileri yasaklamış ve tüm yabancı bayraklı gemileri ülkeyi terk etmeleri için yönlendirmiştir. Bunun bir sonucu olarak, yolcular, ülkelerine geri gönderilmeden önce yaklaşık bir ay boyunca gemide karantina altına alınmıştır. Mevcut COVID-19 ortamı, yolcu gemilerinde sağlık ve güvenliğin bakımını çevreleyen halk arasında yüksek derecede endişe yaratmıştır. Gemiler artık sağlam tarama ve izleme protokolleri, düzenli denetimlerle kapsamlı sanitasyon uygulamalarının uygulanması, gemide genişletilmiş tıbbi tesisler ve artan tıbbi personel gerektirmektedir. Ayrıca, yolcu gemilerinin sağlık gereksinimlerini yerine getirmek için dünya çapındaki halk sağlığı otoriteleri ve CLIA ile daha yakın çalışması beklenecektir (Renaud, 2020).

Yolcu gemileri için iki ana gelir kanalı vardır: toplam gelirin yüzde 62'sini oluşturan bilet satışları ve kalan kısmı oluşturan alkollü içecekler, kumarhane kumar, spa uygulamaları,

sanat müzayedeleri ve kıyı gezileri gibi gemide satın alımlar %38,5 olmuştur. 2019'un ilk çeyreğinde, en büyük üç kruvaziyer kuruluşu 4,7, 2,4 ve 1,4 milyar dolar gelir bildirdi ve net gelir 336, 257 ve 118 milyon dolar olmuştur (CLIA, 2020).

COVID-19'un ardından, tüm kruvaziyer operatörlerinin gelirleri üzerinde büyük olasılıkla önemli bir finansal etki olacak ve bu da birçok yolcu gemisinin müşterileri çekmesini zorlaştırabilir ve kapanmalara neden olabilir. En büyük üç kruvaziyer kuruluşunun hisseleri 1 Nisan 2020'de sırasıyla 30.30 \$, 10.50 \$ ve 12.60 \$ olup, 2020 yılının başından yaklaşık yüzde 70-80 daha düşük seyretilmiştir (Radic ve diğerleri, 2020).

Şubat 2020 itibarıyla, anakara Çin dışındaki en büyük COVID-19 salgını bir yolcu gemisindeydi, bu da kruvaziyer endüstrisinde itibarın zarar görmesine ve hisse değerlerinin düşmesine neden olmuştur. Kruvaziyer hatları ayrıca, iptaller için geri ödeme olarak önemli miktarda para ödemiş, gemilerin karantina altına alındığı limanlarda yanaşma gemileri ile ilgili maliyetler ortaya çıkmıştır.

Birçok küçük ada ülkesi büyük ölçüde kruvaziyer hatlarına güveniyor ve bu da ekonomileri üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Karayipler'e her yıl 2 milyar ABD doları, bazı ülkelere tüm GSYİH'nın yüzde 5,9'u katkıda bulunmaktadır. Cruise yolcuları, birçok ada ülkesinde plaj turları, arazi / manzara turları veya gümrüksüz alışveriş gibi aktivitelere daha fazla para harcamaya isteklidir. Ek olarak, birçok gıda tedarikçisi, deniz ürünleri, et ve sebze sağladıkları kruvaziyer endüstrisine bağımlıdır. Kruvaziyer endüstrisindeki rahatsızlık, geçim kaynakları için turizme güvenenleri ve ayrıca çeşitli tedarik zincirlerindeki satıcıları büyük ölçüde etkilemektedir (Farzanegan ve diğerleri, 2020).

Gelecekteki işlerin bozulmadan kalmasını sağlamak için, birçok kruvaziyer hattı, pandemi nedeniyle seyahatleri iptal edilen yolculara nakit para iadesi yerine bonus krediler (rezervasyon tutarının %110-125'ini) sunmaktadır. Bu krediler, esneklik sağlamak için gelecekteki rezervasyonlarda kullanılabilir. 31 Mart 2020'de yayınlanan Union Bank of Switzerland (UBS) raporuna göre, pandemi nedeniyle yolculukları iptal edilen yolcuların yaklaşık yüzde 76'sı geri ödeme yerine gelecekteki seyahatleri için kredi almayı tercih etmiştir.

CLIA tarafından yapılan yakın tarihli bir ankete göre, kruvazörlerin yüzde 82'sinin bir sonraki tatilleri için bir gemi seyahati rezervasyonu yapması muhtemeldir.

Birden çok COVID-19 salgınına ve yelkenciliğin ne zaman yeniden bir araya geleceği konusundaki belirsizliğe rağmen, birden fazla rapor, 2019'a kıyasla 2021 için rezervasyonda

artış olduğunu söylemektedir. “CruiseCritic.com” tarafından yapılan anket, 4600 kruvaziyer yolcusunun yüzde 75'inin COVID-19 sona erdikten sonra seyahate çıkmakla ilgilendiğini göstermektedir.

Ülkeler, COVID-19'dan kaynaklanan artan sayıdaki zorlukları ele almaya devam ettikçe, iş dünyası üzerindeki etkiler, öngörülebilir gelecekte bir dizi sektörü değiştirebilir. Seyir operasyonlarının yeniden başlaması için net bir zaman çizelgesi yoktur. Kruvaziyer hatları için en büyük sabit maliyet yakıttır ve bu gerileme dönemindeki petrol çöküşünün bir sonucu olarak, kruvaziyer hatları bu düşük maliyetlerden faydalanabilir. Seyahat kısıtlamaları kaldırıldıktan sonra müşteri desteği alma çabasında, şirketler rekabet edebilmek ve talebi sektöre geri çekmek için reklam kampanyalarını ve fiyatlarını düşürmeyi düşünmek isteyeceklerdir. Cruise gemileri, web sitelerinde 2021 paketlerinde büyük indirimler sunmaya başlamıştır. Ek olarak, endüstrinin hastalık riskini önemli ölçüde azaltabilecek yeni güvenlik protokollerini taahhüt etmesi gerekecektir (Gössling ve diğerleri, 2020).

2.3. Kruvaziyer Turizminin Türkiye Ekonomisine Katkısı

Kruvaziyer turizmiyle ülkeye gelen yolcu gemileri, ülkeye döviz girişi sağlamaktadır. Gelişmekte olan Türkiye sahip olduğu denizlerden faydalanarak bu sektörden payını almak istemektedir. Bu bağlamda kruvaziyer turizmi Türkiye’de gün geçtikçe gelişmeye ve büyümeye devam etmektedir (Deniz, 2017).

Türkiye turizm endüstrisinde özellikle kruvaziyer turizmi olarak son yıllarda, alt ve üst yapı hizmetleri ve kalitesi, ülkeye gelen turist sayısı ve elde edilen gelir açısından iyi bir performans ivmesi göstermiştir. 2000’li yıllardan bu yana Türkiye’ye kruvaziyer gemileri ile yapılan gezilere olan taleplerde kayda değer bir artış olmuştur. Yine Hudut kapılarına bakıldığında, deniz yolcu trafiğinde geçmiş yıllara göre artış gözlenmiştir. Kruvaziyer gemilerinin Türkiye’de en çok uğradığı limanlar ise; İstanbul, İzmir, Kuşadası, Bodrum, Marmaris ve Antalya şeklinde sıralanabilir. Mevcut koşullar göz önüne alındığında özellikle; İstanbul, İzmir, Antalya, Kuşadası ve Alanya yörelerinde kruvaziyer turizmi bağlamında yüksek potansiyel mevcuttur (Akgül, 2018).

Turizm endüstrisi açısından, Dünya’nın değişen talepleri ve farklı destinasyon arayışları ile birlikte Türkiye için kruvaziyer turizmi ile ilgili yeni fırsatlar ortaya çıkmaktadır.

Örneğin, bugün (2021, Mart) inşası süren Galataport özellikle İstanbul kruvaziyer turizmi açısından yeni bir soluk getirecektir.

World Travel and Tourism Council Economic Impact Report (WTTC EIR) 2020 yılı raporuna göre, 2019 yılında uluslararası ziyaretçi harcamalarının, Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık %17,5'ini oluşturarak, 235 milyar Türk Lirası olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca Türkiye'de seyahat ve turizm sektörü, toplam istihdamın yaklaşık %9,4'e tekabül eden 2,6 milyondan fazla iş meydana getirmiştir (WTTC, 2020). 2019 yılındaki güçlü büyüme, ülke çapındaki önemli yatırımları, Dalaman Havalimanı'ndaki 250 milyon avroluk yeni uluslararası terminali takip etmiş ve WTTC 2019 Şehirler araştırmasında gösterildiği gibi, Antalya ve İstanbul geçen yıl dünyanın en hızlı büyüyen iki şehri seçildi (WTTC, 2019).

Seyahat ve Turizm sektörünün Türkiye ekonomisi için hayati öneme sahiptir. Türkiye, yeni işler yaratma ve ziyaretçileri ülkeye geri getirme konusunda önemli rol oynamaktadır. Hızla büyüyen bu sektörde irili ufaklı tedarikçiler üzerinde olumlu bir ekonomik domino etkisi olacaktır.

WTTC 2019 raporu, 2016 ile 2018 arasında Almanya ve Rusya'nın Türkiye'ye gelen tüm ziyaretçilerin %10'unu oluşturduğunu, Gürcistan'ın %6'ya ulaştığını ve İran ve Bulgaristan'ın %5 seviyesinde sabitlendiğini ortaya koymuştur. Rapor ayrıca, Türkiye'nin hem boş zaman harcamalarına hem de uluslararası harcamalara büyük ölçüde güvendiğini, boş zaman harcamalarının işi 1/6 oranında aştığını, %86'sını ve yurtdışı harcamalarının %36'ya kıyasla %64 olduğunu göstermiştir (WTTC, 2019).

2.4. Kruvaziyer Limanı

Kruvaziyer limanlarını ve bölgesel pazarlarında oynadıkları rolü karakterize etmek için birkaç kriter kullanılabilir ve bunlardan bazıları limanla ilişkili turizm unsuruna odaklanır:

- **Pazar Bölgesi:** Kruvaziyer limanları, belirli çekiciliği olan bir bölgenin parçasıdır ve genellikle varış noktalarıdır. Bölge, belirli talep modelleriyle ilgilidir örneğin, seviye, büyüme, mevsimsellik. Karayip ve Akdeniz temel seyir bölgeleri vardır ama genellikle standart 7 gün güzergâhlar (örn; Doğu Karayip ya da Doğu Akdeniz) kapsadığı alt bölgelere bölünebilmektedir (Gui ve Russo, 2011).
- **Mülkiyet ve İşlemler (Yönetim):** Kruvaziyer terminalinin mülkiyeti ve işletilmesiyle ilgili konuları kapsar. Bazı kruvaziyer limanları özel mülkiyete sahipken diğerleri kamuya aittir. Kruvaziyer terminalleri de imtiyazlı olabilmektedir (Marti,1990)

- **Kruvaziyer Terminali:** Yolcu gemilerini barındırmak için mevcut tesis türüdür. Bu, yalnızca yolcu gemilerine hizmet vermek için inşa edilen özel terminallerden, yolcuların ihale teknelerini kullanarak çıkıp indiği basit ihaleye kadar uzanmaktadır. İhale, kruvaziyer gemilerini yanaşacak bir tesis olmadığında, bir yolcu gemisi mevcut tesisleri kullanamayacak kadar büyük olduğunda veya bir iskele bulunmadığında kullanılmaktadır (Lau ve diğerleri, 2014).
- **Boyut:** Kruvaziyer endüstrisinde bir kruvaziyer limanının faaliyet düzeyini ve önemini gösterdiği için temel bir özelliktir. Yıllık trafiği 1 milyondan fazla ziyaret eden büyük boyutlu kruvaziyer limanlarının sayısı sınırlıdır. Boyut, yolcu gemisi çağrılarının sayısı, bunları barındırmak için gereken tesisler ve seyahatlerin yerel ekonomi üzerindeki etkileri ile bağlantılıdır. Bahamalar'daki Nassau, dünyanın en çok ziyaret edilen kruvaziyer limanı iken, Barselona, İspanya ve Civitavecchia (Roma yakınlarında) Avrupa'da en çok ziyaret edilen yerlerdir (Gui ve Russo, 2011).
- **Mevsimsellik:** Pek çok kruvaziyer limanı yalnızca yılın belirli bir döneminde aktifken diğerleri yıl boyunca aktif kruvaziyer limanları olduğu için önemli bir faktördür. Mevsimselliğin yüksek olması, tüm gemi turu ziyaretlerinin birkaç ay içinde gerçekleşeceği anlamına gelir. Örneğin, Alaska, Baltık ve Norveç kruvaziyer limanları sadece Mayıs'tan Eylül'e kadar ziyaret edilmektedir (Esteve-Perez ve Garcia-Sanchez, 2017).
- **Seyahat Programındaki İşlev:** Bir kruvaziyer limanının bir ana liman, dönüş limanı veya bir çağrı limanı olduğu anlamına gelir. Ana liman, bir seyir güzergâhının başladığı veya bittiği ve yolcuların bir yolcu gemisine ilk kez binebilecekleri yerdir. Çağrı limanı, yolcuların bir kıyı gezisi veya başka bir turistik faaliyet için geçici olarak inebileceği yerdir. Bir ana bağlantı noktası, bir çağrı bağlantı noktasından çok daha fazla destek altyapısı ve hizmet gerektirmektedir. Örneğin, önemli bir havaalanı (genellikle limandan 45 dakika içinde) ve ayrıca kapsamlı bir konaklama yapısı (oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri, kongre merkezleri, park alanları) esastır. Ayrıca, yolcu gemilerine yiyecek, yakıt ve depolar sağlanmalıdır; bu, genellikle yalnızca dönüş limanında gerçekleşen bir faaliyettir. Bununla birlikte, yakıt ikmali daha esnektir ve kruvaziyer hatları, daha düşük fiyatlar ve rahatlık sağlayabilecek yerlerde yakıt ikmali yapmayı seçmektedir (McCalla, 1998).

- **Erişilebilirlik:** Bir dönüş bağlantı noktasının müşteri tabanına nasıl ulaşıldığıyla ilgilidir. Hava merkezi limanları, çok çeşitli pazarlara bağlantılar sunan büyük uluslararası havaalanı tesisleriyle bağlantılıdır. Örneğin, Miami / Fort Lauderdale çok sayıda Kuzey ve Latin Amerika havalimanına bağlıdır, ancak birçok Avrupa şehrinde Roma veya Barselona'ya ulaşmak kolaydır. Alternatif olarak, 2 ila 4 saatlik bir sürüşle erişilebilen kruvaziyer limanlarına arabayla/tren vardır. Southampton (İngiltere), Galveston (ABD), New Orleans (ABD), Baltimore (ABD), Cenova (İtalya) ve Marsilya (Fransa) gibi limanlar, limanlara giden önemli trenlerdir (Pallis, 2015).
- **Çekicilik:** Yolculuklar turistik faaliyetler olduğundan, bir destinasyonun çekiciliği önemli bir rol oynamaktadır. Müşterileri bir gemi yolculuğuna çekmede kilit rol oynayan görülmesi gereken bir mekândır. Mekân, genellikle gemi yolculuğunun seçilmesinin ana nedenidir. "Keşif limanı", daha az bilinen ancak kruvazörlere hitap edecek olanaklar sunan bir konumdur (Nilsson, 2007).
- **Yerel ve Bölgesel Bütünleşme:** Bir kruvaziyer limanının bulunduğu yer ve bölge ile bütünleşme yolları vardır. Bir kruvaziyer gemisi için, kruvaziyer limanı ve bölgesi tek varış noktasıdır. Venedik ve Barselona gibi tarihi şehirler söz konusu olduğunda, sunulan kültürel olanaklar oldukça göz doldurucudur. Kruvaziyer yolcuları için bu tarihi şehirleri gezmek ve görmek yeterlidir. Bazı durumlarda, gelişmekte olan ülkelerde yaygın olabilen, liman bölgesi etrafında güvenlik sorunları olabilmektedir. Kruvaziyer limanı önemli kültürel veya fiziksel olanaklar sunmadığında, ancak önemli bir turistik destinasyona erişim sağladığında teknik bir durak görevi görmektedir. Örneğin, Civitavecchia limanı, dünyanın en çok ziyaret edilen şehirlerinden biri olan Roma'ya açılan kapıdır. Ağ geçidi ve hedef işlevleri arasındaki denge, her bağlantı noktasının ve bölgesinin sunduğu özelliklere göre değişmektedir (Chen ve Nijkamp, 2018).

2.5. Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Limanları

Kruvaziyer yolcu sayıları, temalı yolculuklar da dâhil olmak üzere çeşitli güzergâhların mevcut hale gelmesiyle yıldan yıla artmaktadır. Yolcu trafiğine göre dünyanın en işlek 10 kruvaziyer limanı şu şekilde sıralanmaktadır:

2.5.1. Port Miami (ABD)

ABD'nin Florida eyaletindeki PortMiami, 2017'de yanaşan 1.185 gemi ile 5,6 milyon yolcuya hizmet veren, dünyanın en işlek kruvaziyer limanıdır. Aralık 2018'de, limanın tek bir günde en fazla yolcuya ev sahipliği yaptığı görülmüştür. PortMiami'de Carnival, Royal Caribbean, Disney ve Norwegian Cruise Line gibi kruvaziyer hatlarından dokuz gemi ile 9 Aralık'ta limanın 52.000 yolcuya ev sahipliği yaptığı tahmin edilmektedir. Liman resmi olarak Miami'nin Dante B. Faskell Limanı olarak biliniyor ve yılda yedi milyon tondan fazla kargoyu elleçlemektedir. Ayrıca 2018'de MSC Cruises ve Virgin Voyages, PortMiami'de birer terminal açma planlarını duyurmuştur. MSC Cruises terminali Ekim 2022'de açılması ve yeni World Class yolcu gemilerine ev sahipliği yapması planlanmaktadır. Virgin Voyages terminalinin ise yaklaşık 150 milyon dolarlık yatırımla Kasım 2021'de açılması planlanmaktadır (Portmiami Statistics, 2019).

2.5.2. Port Canaveral (ABD)

Florida, Orlando'nun 45 mil doğusundaki Brevard County'deki Port Canaveral, 2017 mali yılında 4,5 milyon kruvaziyer yolcusuna sahipti ve bu da onu dünyanın en yoğun ikinci şehri konumuna getirmektedir. Liman aynı zamanda tuz, taşıtlar, petrol ve konteynerler dahil olmak üzere yılda yaklaşık 5,4 milyon ton kargoyu elleçleyen önemli bir lojistik merkezdir. Ortalama olarak, Carnival, Disney, Royal Caribbean ve Norveç kruvaziyer hatlarından gemiler de dahil olmak üzere limana her gün on gemi yanaşmaktadır. Limanın Terminal 1 tesisi, Royal Caribbean'ın yeni Oasis sınıfı gemilerini kolaylaştırmak için Aralık 2014'te açılmıştır. 2015 yılında liman, o zamanlar dünyanın en büyük yolcu gemilerinden biri olan Oasis of the Seas'a ev sahipliği yapmıştır. Port Canaveral yemek, plajlar, geziler ve Exploration Tower'ın simgesi gibi çeşitli turistik yerler sunmaktadır. Liman, ABD'deki en büyük Dış Ticaret Bölgelerinden biridir ve beş mil kareyi aşan bir alan olup, limanı mal ithal etmek için kullanan ticaret müşterileri için bir dizi avantaj sunmaktadır (www.portcanaveral.com, 2021).

2.5.3. Cozumel Limanı (Meksika)

Meksika'nın Cozumel adası, 2017'de 4,1 milyon, 2018'de 4,3 milyon ve son olarak 2019'da 4,6 milyon kruvaziyer yolcusu görmüş ve Port Everglades'i geride bırakmıştır. Aynı yıl PortMiami'den 55 fazla yolcu olmak üzere 1.240 kruvaziyer gemi çağrısı yapmıştır (Statista, 2019). Ada, Yucatán Yarımadası'nın doğusunda yer almaktadır. Adada Punta Langosta,

Uluslararası İskele ve Puerto Maya olmak üzere üç yolcu gemisi iskelesi vardır. Adaya hizmet veren kruvaziyer hatları arasında Celebrity Cruises, Costa Cruises, Holland America Line, Norwegian Cruise Line ve Royal Caribbean bulunmaktadır. Puerto Maya, Carnival Cruises tarafından inşa edilmiştir ve yalnızca operatör tarafından servis edilmektedir. Uluslararası İskelenin daha aşağısında bulunan limanın en güneydeki iskelesidir. Puerto Maya, adanın ana şehri San Miguel'den diğer iskelelere göre daha uzakta konumlandırılmış olması nedeniyle çeşitli modern tesislere sahiptir. Terminaller, gümrüksüz alışveriş ve Maya kültüründen esinlenen diğer turistik yerler gibi modern olanaklarla donatılmıştır. San Miguel, turistlere yönelik bir dizi aktivite sunmaktadır, ancak ziyaretçiler, uzak plajlar, mercan kayalıklarında şnorkelli yüzme ve dalışın yanı sıra korunmuş Maya harabeleri bulunan adanın tamamına kolayca erişebilmektedir (Marie Van Broeck ve Dierckx, 2012).

2.5.4. Port Everglades (ABD)

Güney Florida, Fort Lauderdale'deki Port Everglades, 2017'de 3,8 milyondan fazla yolcuya hizmet vermiştir. 9 terminali bulunan ve Princess, Holland America, Celebrity, Royal Caribbean ve Carnival dahil olmak üzere on kruvaziyer hattına ev sahipliği yapan Port Everglades'e 846 gemi yanaşmıştır. Limanda en yoğun seyahat sezonu Kasım ve Nisan ayları arasındadır, ancak gemiler tüm yıl boyunca seyredir. Dünyanın dördüncü en işlek kruvaziyer limanı olmasının yanı sıra, elleçlenen kargo açısından ABD'deki en yoğun limanlardan biridir. Her yıl limanda bir milyon yirmi fitten fazla eşdeğer birim (TEU) taşınır. Tesis, 2017 yılında PortMiami'yi yaklaşık 50.000 TEU ile aşmıştır (www.porteverglades.net, 2021).

2.5.5. Prens George Rıhtımı (Bahamalar)

Prince George Wharf, Bahamalar'daki New Providence adasındaki Nassau'daki ana kruvaziyer limanıdır. 2017 yılında yaklaşık 3,6 milyon yolcuya hizmet vermiş, toplamda 796 yolcu gemisi yanaşmıştır. Liman, aynı anda toplam 12.000 yolcu kapasiteli yedi yolcu gemisine hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır. Bahamalar Hükümeti limanı geliştirecek yeni bir operatör için teklif talebinde bulunmuştur. Hükümet, Global Ports Holding'den Bahamalar ekonomisinin ana gelir kaynağı olan turizmin artırılması için tesisi ve çevresini iyileştirme önerisini aldıktan sonra liman için yeni bir operatör için teklif vermeye başlamıştır. Global Ports Holding ihaleyi kazanmıştır (www.ship-technology.com, 2021).

2.5.6. Şangay Limanı (Çin)

Şangay, Çin'deki Wusongkou, Şangay Limanı ve Waigaoqiao adlı üç kruvaziyer limanı terminali 2016 yılında 2,8 milyon yolcuya hizmet vermiştir (Statista, 2017). Şangay Limanı Uluslararası Kruvaziyer Terminali, yılda bir milyon yolcuya hizmet verecek şekilde tasarlandı ve Hongkou Bölgesi'ndeki Bund'un kuzeyinde yer alıyor. Nehir üzerinden şehre giden alçak bir köprü nedeniyle 87.000 tondan büyük gemileri barındıramaz, bu nedenle büyük yolcu gemileri Wusongkou veya Waigaoqiao limanlarını kullanmaktadır. Wusongkou limanı, Baoshan Bölgesi'ndeki konumu nedeniyle Baoshan Kruvaziyer Terminali olarak da bilinir. Üçüncü liman olan Waigaoqiao, bugünlerde yolcu gemileri için nadiren kullanılmaktadır. Şangay'ın Huangho Körfezi yakınlarındaki Yangshan Derin Su Limanı, dünyanın en yoğun konteyner limanı olarak biliniyor ve 2017'de 40 milyondan fazla genel amaçlı konteyner elleçlemiştir (Hou ve Geerlings, 2016).

2.5.7. Barselona Limanı (İspanya)

İspanya'daki Barselona Limanı, 2017 yılında toplam 778 gemiden 2,7 milyon yolcu alan yedi kruvaziyer terminaline sahiptir (Statista, 2018). Port Vell limanı, Barselona Limanı'ndaki ünlü bir turistik cazibe merkezidir ve büyük gemiler için bir iskeleye sahiptir, ancak yolcu gemileri normalde oraya yanaşmamaktadır. Yolcu gemileri, Adossat İskelesi'ndeki dört terminale veya Dünya Ticaret Merkezi iskelesinin yakınındaki üç terminale yanaşmaktadır. Adossat İskelesi'ndeki A ve B terminalleri, her biri iki alan olmak üzere 6.500 km²'lik bir alanı kapsamaktadır. Terminal C, bir yolcu biniş sistemi, bir iletişim binası ve mobil ve sabit bir geçit içermektedir. Palacruceros olarak da bilinen Terminal D, 10.000 km²'lik iki katı ile en büyüğüdür. Dünya Ticaret Merkezi iskelesindeki Kuzey, Doğu ve Güney terminalleri daha küçük yolcu gemileri için tasarlanmıştır ve Gotik mahallede Barselona'nın La Rambla caddesine en yakın olanlardır. Dünya Ticaret Merkezi yakınındaki Sant Bertrand Terminali, Balear Adaları'na feribot hizmetleri sunmaktadır (Van den Berg ve De Langen, 2011).

2.5.8. Out Adaları (Bahamalar)

Bahamalar'ın Out Adaları, 2017 yılında Abacos, Andros, Bimini, Eleuthera, The Exumas ve Long Island adalarındaki halka açık ana giriş limanlarında 2,6 milyondan fazla yolcu taşımıştır (Statista, 2018). Bahsedilen altı adada yaklaşık 26 giriş limanı vardır, ancak yolcu gemileri yerine çoğunlukla ihale teknelerini kullanılmaktadır. Yolcu gemileri, Eleuthera'daki Princess Cays veya Harbour Adası'ndaki Dunmore Kasabası gibi

destinasyonların yakınında demirliyor ve ziyaretçiler, adaya ihale tekneleri ile seyahat etmektedir. Out Adaları, New Providence ve Grand Bahama hariç Bahamalar'daki tüm adaları içerir ve 700'den fazla adadan oluşur, ancak bunlardan sadece 14'ünde yerleşim vardır. Birkaç yolcu gemisi, küçük adalardan bazılarını satın almış ve onları özel tatil yerlerine dönüştürmüştür. Birçok kruvaziyer yolcusu, özel adalara ihale tekneleri ile taşınmaktadır. Özel adalardan sadece biri olan Disney Cruise Line'ın Castaway Cay, büyük gemilerin yanaşması için olanaklara sahiptir (www.myoutislands.com, 2021).

2.5.9. Civitavecchia Limanı (İtalya)

İtalya'daki Civitavecchia Limanı, Roma Limanı olarak da biliniyor ve 2017'de 2,2 milyon kruvaziyer yolcusuna tanıklık etmiştir (Statista, 2018). Yeni Terminal Amerigo Vespucci, Mayıs 2018'de özel bir yolcu gemisi terminali olarak açılmıştır.

Yolcu gemilerinin yanaşması için 2.000 m uzunluğundaki kruvaziyer terminali boyunca yolcuları taşımak için limanda bir servis otobüsü hizmet vermektedir. Terminalin karşısında kara tarafında yer alan 170 metre uzunluğundaki Rıhtım 25, yolcu gemileri için de kullanılabilir. Largo della Pace, limanın ana bilgi ve transit merkezidir ve çeşitli kruvaziyer terminallerine ve şehir merkezine servis hizmetlerinin yanı sıra turistler için kapsamlı bir bilgi noktası sunar. Liman aynı zamanda popüler bir feribot taşıma merkezidir ve Autostrade Del Mare (ADM) terminali, yıldan yıla değişen diğer destinasyonlara ek olarak İtalya'nın Sardunya ve Sicilya adalarının yanı sıra İspanya ve Tunus'a düzenli seferler sunmaktadır. Civitavecchia kasabası, Roma'nın yaklaşık 80 km kuzey-batısında yer almaktadır ve yolcular, başkente gitmek için şehrin ana istasyonundan 45 dakikalık bir trene binmeleri gerekmektedir (Cafaro ve diğerleri, 2018).

2.5.10. Balear Adaları (İspanya)

İspanya kıyılarındaki dört Balear adasında, beş kruvaziyer limanı 2017'de 2,1 milyon yolcuya hizmet vermiştir (Statista,2018). Mallorca'nın güneybatısındaki Palma limanı, Estacion Maritima'nın rıhtımlarına yanaşan yolcu gemileri ile Balear Adaları Liman Otoritesi tarafından işletilen en büyük limanlardan biridir. Tesisler, o zamanlar dünyanın en büyük yolcu gemisi olan Allure of the Seas gemisini barındıracak şekilde 2015 yılında genişletilmiştir (Hof ve Blazquez-Salom, 2015). Mallorca'nın kuzey kıyısındaki Alcudia limanı esas olarak ticari ve küçük gemiler tarafından kullanılmaktadır ancak yeni genişletilmiş Poniente Rıhtımı, daha küçük yolcu yolcu gemilerini işlemek için tasarlanmıştır. Port d'Eivissa, İbiza adasındadır ve limanın

doğu tarafındaki Botafoc dalgakıranının genişletilmesinin ardından yolcu gemilerine hizmet vermeye başlamıştır. Menorca adasındaki Mahon limanı, Mahon şehir merkezi yakınlarında yanaşacak üç kruvaziyer gemisine kadar kapasiteye sahip 6 km'lik bir körfeze sahiptir. En küçük Formentera adasındaki La Savina limanı, yolcu gemileri tarafından kullanılmaz, ancak daha küçük gemiler için bir yolcu terminaline sahiptir (Garín-Muñoz ve Montero-Martín,2007).

2.5.11. Türkiye’de Kruvaziyer Limanları

Türkiye sürekli gelişen kruvaziyer turizmi ve yeni inşa edilen kruvaziyer limanları sayesinde uluslararası kruvaziyer gemileri için iyi bir destinasyon haline gelmiştir. Ülkeyi ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı gün geçtikçe artmaktadır.

Türkiye, Ege, Akdeniz veya Karadeniz’de seyreden kruvaziyer gemileri tarafından sıklıkla ziyaret edilmektedir. Popüler uğrak limanları arasında İstanbul, İzmir, Kuşadası ve Antalya bulunmaktadır. Ek olarak, birçok turistik mekân limanlara çok uzak değildir. Bu sayede gemilere günübirlik ziyaret edilebilme fırsatı sunulmaktadır.

Marmara Denizi’nde İstanbul, Ege Denizi’nde Kuşadası, Marmaris, Bodrum ve İzmir, Akdeniz kıyısında Antalya, Karadeniz kıyısında Sinop ve Trabzon olmak üzere birçok uluslararası yolcu gemisi Türk limanlarına yanaşmaktadır.

Türkiye’deki Kruvaziyer Limanları:

- Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Aydın
- Marmaris Limanı, Muğla
- Bodrum Limanı, Muğla
- Datça Limanı, Muğla
- Güllük Limanı, Muğla
- Fethiye, Muğla
- Göcek Limanı, Muğla
- İstanbul Yolcu Limanı, İstanbul
- İzmir Kruvaziyer Limanı, İzmir
- Çeşme Limanı, İzmir
- Dikili Kruvaziyer Limanı, İzmir
- Antalya Limanı, Antalya
- Kaş Limanı, Antalya
- Kemer Limanı, Antalya

- Alanya Yolcu Limanı, Antalya
- Taşucu Limanı, Mersin
- Mersin Kruvaziyer Limanı, Mersin
- Çanakkale Limanı, Çanakkale
- İskenderun Limanı, Hatay
- Trabzon Limanı, Trabzon
- Sinop Limanı, Sinop
- Samsun Limanı, Samsun
- Bartın Limanı, Bartın
- Mudanya Limanı, Bursa... şeklinde sıralanmaktadır.

Bu belirtilen 24 kruvaziyer limanın en popülerleri ise: Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Marmaris Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, İstanbul Yolcu Limanı, İzmir Kruvaziyer Limanı, Antalya Yolcu Limanı şeklinde sıralanmaktadır.

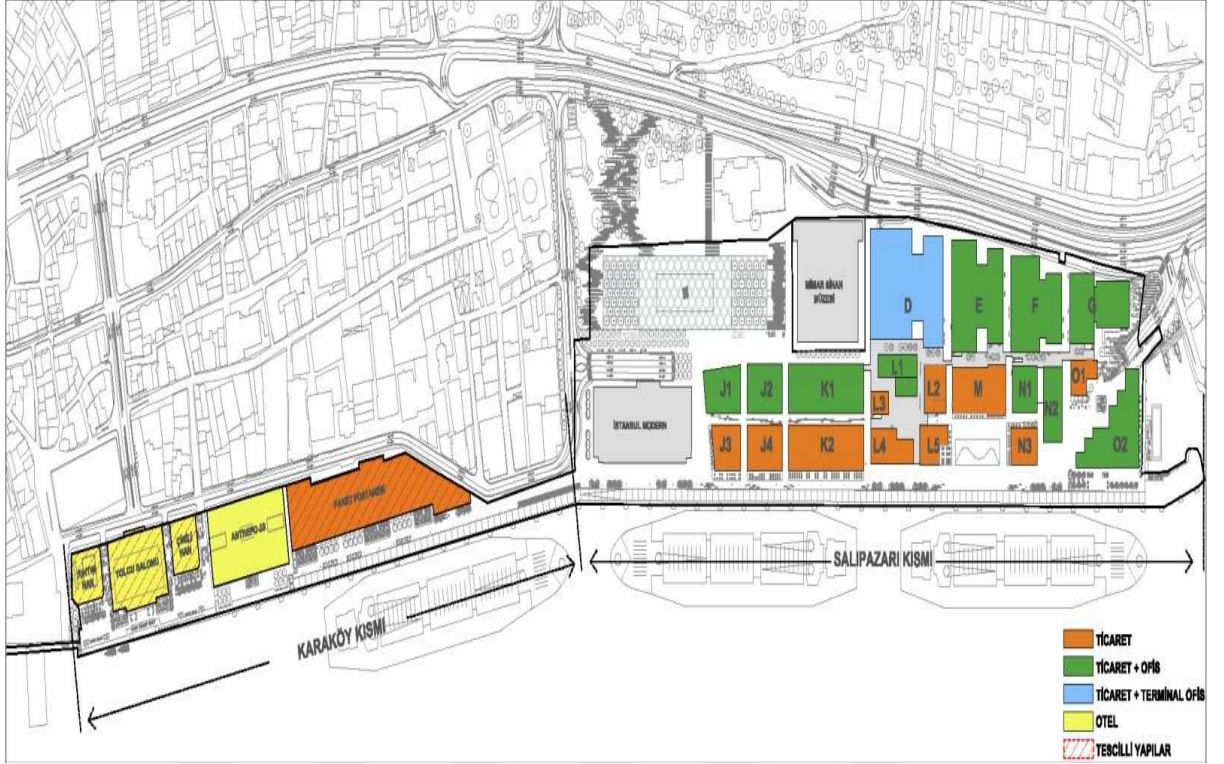
3. BULGULAR

3.1. Galataport

İstanbul Kruvaziyer Limanı olan Galataport, lokasyon olarak, Galata, Karaköy ve Tophane mahallelerinin kıyılarında, Boğaz ve Haliç girişinde yer almaktadır. Galataport yeniden inşa edilmektedir ve yeni limana ilk gemi seferi ekim 2021’de gerçekleşmiştir. Galataport’un 2021 yılında tamamlanmasının ardından tek seferde ortalama üç kruvaziyer gemisine ve yıl boyunca her biri ortalama 4.000 yolcu kapasiteli 500 kruvaziyer gemisine ev sahipliği yapacağı ön görülmektedir. Liman’ın dünyanın en büyük kruvaziyer gemilerine ev sahipliği yapmasının yanında, İstanbul’un, Akdeniz’in en önemli seyir noktalarından biri olması beklenmektedir (Demircioğlu, 2017).

Yeni Galataport yüksek donanımlı limanının yanında, birçok kültür ve sanat merkezi, dünya standartlarında kruvaziyer terminali, bir liman oteli, çeşitli kafe, restoran ve ofisleri barındıran bir eğlence alanına ev sahipliği yapması planlar dâhilindedir. Galataport terminali, dünyada bir ilk olarak yer altı alanlarına sahiptir ve çok sayıda yolcuya hizmet verebilecek kapasitede olacak şekilde tasarlanmıştır. Pasaport kontrol ve check-in alanları, bekleme salonları ve daha fazlası yine proje içinde yer almaktadır. İstanbul, dört yıllık duraklamanın ardından 2019 Haziran ayı itibari ile dünya çapındaki kruvaziyer seyahat programlarında yer almaya başlamıştır.

Yeni Galataport’un hizmete açılmasıyla birlikte İstanbul’a gidiş-dönüş yolculukları çok popüler hale gelmesi beklenmektedir. Galataport inşası tamamlanana kadar kruvaziyer gemileri geçici olarak Sarayburnu sahiline (Galata sahilinin karşısında, Sultanahmet ve Topkapı Sarayı eteklerinde) yanaşmaktadır (www.galataport.com, 2020). Galataport’un yapılacağı bölge ve imar planı Şekil 7’de verilmiştir.



Şekil 7. Beyoğlu ilçesi, 1/1000 ölçekli Salıpaazarı Kruvaziyer limanı alanı, 22.10.2012 tasdik tarihli- Koruma amaçlı uygulama imar planı, (www.galataport.com, 2020)

3.1.1. Projenin tarihçesi

20.yüzyılın başlarından günümüze (2021, Mart) İstanbul'un en önemli endüstriyel ulaşım ve taşıma alanı olan Galataport'un bulunduğu bölgede 1958 senesinde Mimar S. Hakkı Eldem'in tasarladığı antrepo ve gümrük limanı inşa edilmiştir. Sene 1982 yılına geldiğinde, bölge turizm merkezi konumuna gelmiş, akabinde 1987'de, yük gemisi giriş-çıkışına ve 1988'de tırların giriş-çıkışına kapatılmış bu durum, bölgenin antrepo ve gümrük limanı işlevlerini yitirmesine yol açmıştır. Sene 1993'a gelindiğinde bölge, Koruma Kurulu tarafından "Kentsel Sit Alanı" ilan edilmiştir. Aradan geçen 7 yılından ardından, 2000'den itibaren tarihi antrepolar kiralananmaya başlanmıştır. 2004 senesinde "İstanbul Modern (Şekil 8)" açılmıştır. Yine İstanbul Koruma Kurulu Antrepo 4'ün İstanbul Modern olarak, Antrepo 5'in ise Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İstanbul Resim Heykel Müzesi olarak korunmasına yönelik karar vermiştir (Balcıoğlu, 2014).



Şekil 8. İstanbul Modern (www.istanbulmodern.org, 2021).

Yeni Galataport inşası 2015 senesinin şubat ayında başlamıştır. Bu tarihe kadar bölgede gemilerden yükleme, depolama ve boşaltma faaliyetleri sürmüştür. Dört antrepodan meydana gelen, yaklaşık 30 bin metrekare açık alan ve yaklaşık 80 bin metrekare kapalı alana sahip olan limanın uzunluğu ise 1750 metredir. Burası İstanbul'da kruvaziyer yolcu gemilerinin demirlediği liman konumundadır.

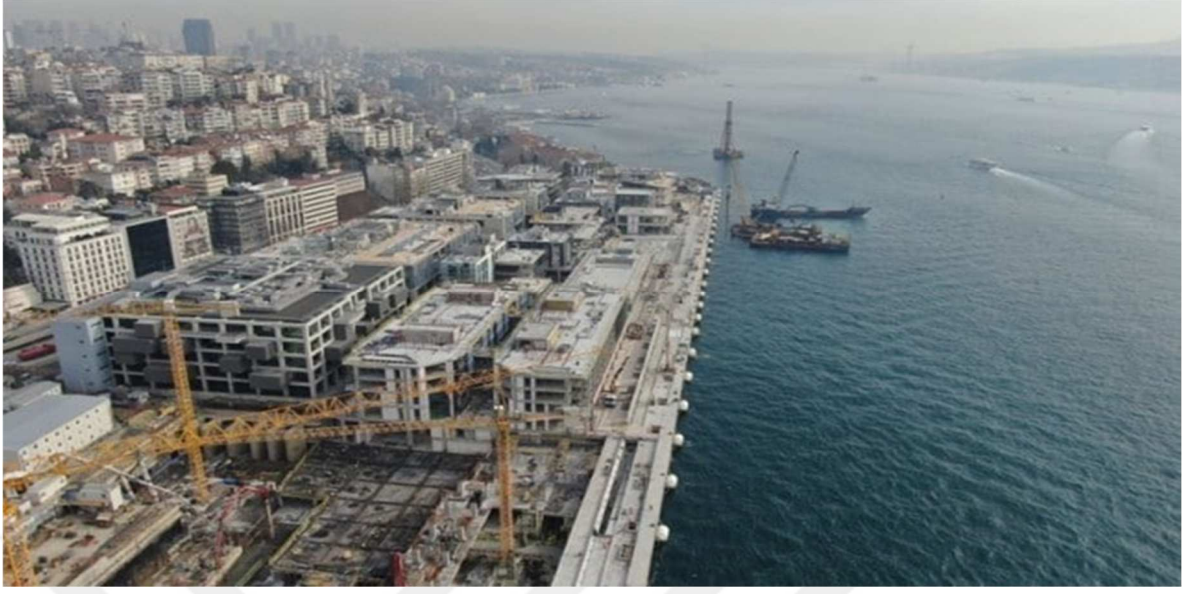
Galataport İstanbul projesinin ilk ihalesi; Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 2005 senesinde yapılmıştır. Bu ihaleyi, 3 milyar Euro'nun üstünde bir rakam ile Royal Caribbean Cruises şirketler birliği kazanmıştır. Fakat İstanbul Şehir Plancıları Odası Galataport projesine dava açmış ve davayı kazanmıştır. Projenin, oybirliğiyle durdurulma kararı alınmıştır (Erdoğan, 2006).

Galataport'un ikinci ihalesi 2013 senesinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilmiş, ihaleyi 702 milyon dolarla Doğu Holding kazanmıştır. 2014 yılında Bilgili Holding ile ortaklık kurulmuş, Galataport projesi faaliyetleri başlamıştır. 2015 senesinin şubat ayında iki büyük holding ortaklığında inşaatın başlayacağı kamuoyuna duyurulmuştur (Demircioğlu, 2017).

3.1.2. Projenin inşaat süreci

2015 senesinin Şubat'ında başlayan Galataport projenin, 2018'in son çeyreğinde tamamlanmasının hedeflendiği yetkililer tarafından açıklanmıştır. Fakat proje tamamlanmamıştır. 2021 senesi içerisinde açılacağına dair yeni açıklamalar mevcuttur.

2016 senesinin temmuz ayında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun izni çıkmış, ağustos ayında proje için finansman anlaşmaları yapılmaya başlanmıştır. Toplamda altı banka ile yaklaşık 3 milyar Türk lirası kredi anlaşması imzalanmıştır (Demircioğlu, 2017). 2017 senesinde yıkım işlerine başlanmıştır. 16 Şubat'ta Karaköy Yolcu Salonu, daha sonra da (1 Mart'ta) tarihi Paket Postanesi'nin denize bakan ön cephesiyle kısa olan yan duvarları ayakta bırakılarak, kalan kısmı yıkılmıştır (Demircioğlu, 2017). Galataport Projesinin şantiyesi Şekil 9'da verilmiştir.



Şekil 9. Galataport projesi inşası (www.hürriyet.com, 2020)

3.1.3. Projenin Özellikleri

Projenin ana işlem alanı, kruvaziyer terminali, yolculara hizmet verecek olan bekleme salonları ve bilet işlemlerinin yapıldığı yerlerden oluşacak şekilde tasarlanmıştır. Bu işlemlerin kolayca gerçekleştirilebilmesi adına devlet otoriteleri için kullanım alanları, gümrüksüz satış noktaları, otel, restoran ve diğer ticari işletmeler de projede mevcuttur. Projenin bir diğer özelliği dünyada ilk kez hayata geçecek olan körük sistemidir. Bu körük sistemiyle, kruvaziyer yolcuları gemiden limana körük vasıtasıyla ulaşması hedeflenmiştir. Yolcuların pasaport ve gümrük işlemleri ise terminal alanına inşa edilecek rıhtım zeminin altındaki alanlarda gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Galataport'un gerek modern terminali, gerekse sahip olduğu yüksek standartlarla, dev kruvaziyer gemilerine ev sahipliği yapacak kapasiteye sahip olması hedeflenmektedir. Projenin yılda yaklaşık 3 milyonu kruvaziyer yolcuları olmak üzere yaklaşık 7 milyon yabancı turiste hizmet vermesi hedeflenmektedir (www.galataport.com, 2020).

Proje alanı içinde yer alan Karaköy ile Tophane arasındaki yaklaşık 1.2 km'lik sahil şeridinin halka açık olması planlanmaktadır. Bu sahil şeridinde Hidrolik Rotary Aktüatör sistemleri kullanılarak inşa edilmiş alanlar olacaktır. Bu yeni sistem Türkiye'de ilk olma özelliğine sahiptir.

Yine proje bağlamında Tophane Saat Kulesi ve Nusretiye Camii yeniden inşa edilecektir (Şekil 10) Geçici olarak Paket Postanesi'ne taşınacak İstanbul Modern ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne bağlı Çağdaş Sanatlar Müzesinin de yeniden inşa edilmesi planlar dahilindedir. (Miranda ve diğerleri, 2018).



Şekil 10. Galataport projesi simülasyonu (www.galataport.com, 2020)

3.2. Yarı Yapılandırılmış Görüşmelerde Galataport Projesinin Gelecekteki Etkileri

3.2.1. Mülakat, Figen AYAN, İstanbul Galataport Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı

İstanbul Galataport Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Figen Ayan ile Kasım 2020 tarihinde yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak yapılan ve 13 adet ucu açık sorudan oluşan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- ***Soru 1: Galataport'un gelecekte İstanbul'un imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?***

Cevap 1: “Öncelikle Galataport İstanbul konumu itibariyle sadece şehrin değil ülkenin bir vitrini olabilecek niteliktedir. Birçok liman ve kurvaziyer limanı vardır dünyada ama Galataport İstanbul gibi tarihi yarımada komşuluktan öte hemen karşısında bulunan

bu kadar uzun bir sahil şeridine sahip olan bir proje yoktur. 1.2 kilometre şehrin merkezinde bir kruvaziyer limanı çok yoktur. Genel olarak kruvaziyer limanları eğer butik değilse yani sadece transit limanlara hizmet veren operasyona limanlar ise daha şehir içinde konumlanmıştır. İstanbul'a baktığımızda Roma'ya açılan kapıların şehrin merkezinden geçmesine rağmen maalesef kruvaziyer sektörüne bilinirlik yoktu. Bir kruvaziyer limanının orada olduğunu çok bilmiyordu ne şehirde yaşayanlar ne de dışarıdan gemi firmalarıyla ilk defa şehrimizi ziyaret edenler. Dolayısıyla bu proje hem kruvaziyer sektörünü hem halkı bir araya getirebilen bir proje oldu. 200 yıldır sahil şeridi tamamen halka kapalı iken biz terminal binasını yer altına inşa ederek bu şehrimizin en önemli sahil şeridini sadece kruvaziyer sektörüne değil aynı zamanda bütün halkımıza, Türkiye'mize ve bütün ziyaretçilere açmış olduk."

- **Soru 2: Sizce, Galataport Türk armatörlerinin kruvaziyer gemi işletmeciliğine yönelmelerine vesile olabilir mi?**

Cevap 2: "Kesinlikle evet. Aynı zamanda İstanbul gibi bir şehri pazarlamak çok kolay. İlk 2014 yılında Galataport'tan iş teklifi aldığımızda daha önce Kuşadası, Bodrum ve Antalya destinasyonları pazarladım sektöre ve şunu söyledim o zaman ki yöneticiye İstanbul pazarlanmaya ihtiyaç olan bir destinasyon değil İstanbul zaten kendini asırlardır satan, pazarlayan, bir haftalık bir kruvaziyerin içerisinde ki yolcuların mutlak bir şekilde en özel destinasyon olarak adlandırdıkları bir liman bununla birlikte bir Türk limanı daha var o da Kuşadası'dır.

Dolayısıyla tarihi zenginliği açısından gerçekten çok çekici bir destinasyon ve bir liman. Bununla birlikte Galataport İstanbul olarak bir adım daha ötesine geçtik. Burada sadece gemilerin demir atıp tarihi yarımada gitmelerini sağlamıyoruz aslında etrafında bir kompleks ve birçok aktive daha sunuyoruz yolculara ve gemi firmalarına. Proje kapsamında 2 tane müzemiz olacak ve Türkiye'nin ilk müze meydanına sahip bir alanla sanatın merkezini oluşturuyor olacağız.

Bu alan yaklaşık 14.000 metrekare olacak. Bununla birlikte arka perdede hep gölgede kalmış olan tarihi binaları da komşu binaları da daha da güzel hale getirerek sadece tarihi yarımada için değil aynı zamanda Galataport İstanbul için de geliyor

olacaklar. Biz ilk projeyi anlattığımızda gemi firmalarına bir tane gemi firmasının söylediğini aktarayım bu beni gerçekten çok heyecanlandırdı ve o anda projenin ne kadar önemli olduğunu kavradım. “Biz bundan sonra İstanbul’a geldiğimizde sadece Ayasofya, Topkapı vb. için değil, Galataport İstanbul ve sunduğu bütün aktiviteler için geleceğiz.” Bu bizim farklı bir oyuncu olduğumuzu da gösterir. Biz Galataport İstanbul ile birlikte bir destinasyon içerisinde yeni bir destinasyon oluşturmuş olduk.”

- **Soru 3: İstanbul 2000’li yılların başında Akdeniz’in en önemli 10 kurvaziye destinasyonu içerisinde yer alıyordu, bunu kaybetmesinin sebeplerini açıklayabilir misiniz?**

Cevap 3: “Şu anda Galataport kimliğiyle değil ve uzun yıllardır turizmci ve turizmden ekmeğini kazanan birisi olarak cevap vereyim. Türkiye coğrafi olarak zaten zor bir alanda. Biz hiçbir zaman bir İsviçre olmayacağız çünkü hiçbir zaman izole bir noktada olamayacağız. Birçok medeniyetin birçok tarihin kesişme noktasında olduğumuz için hiçbir zaman süt liman bir dönemimiz olmayacak, olamazda, olmaması da lazım. Bir tarafımızda, İran, Irak ve Suriye komşularımız olup, Avrupa ile de komşuysanız ve sizde o kesişme noktasındaysanız komşu ülkelerdeki olan herhangi bir hareket sizi de etkiliyor domino taşı gibi. Dolayısıyla bizlerin böyle bir coğrafyaya sahip olduğumuzun bilinci ve gururuyla da yaşamamız gerekiyor aslında.

Biz her zaman ilk 10’a gireceğiz gireriz de ama etraftaki etkenler örneğin terör eylemleri sadece bizim ülkemizde değil, geçmişte şuna da şahit oldum İspanya’da bir bomba patlıyor seferleri fakat iptal olan ülke Türkiye oluyor. Birisi çıkıp bunun mantığını hiçbir zaman anlatamadı. Ne gemi firmaları ne de ekonomistler vesaire bunun sebebini açıklayamadı. Burada bizim bu bilince ve bu hassas konunun olduğumuzun bilinciyle bakmamız gerekiyor. Biz bunu kaybetmedik sadece bunun ötelendiğini görüyor ve değerlendiriyorum. İstanbul her zaman çok özel bir destinasyon olacak, ilk 10’a girecektir. Ayrıca yolcu trafik konusunda da ilk 10’a girecek olan destinasyon olacaktır. 2015-16 yıllarında gemiler Galataport inşaatı olduğu için iptal ettiler diye bir söylenti çıktı. Keşke öyle olsaydı. Fakat bu böyle bir şey değil. Öyle bir şey olsa zaten Kuşadası seferleri de iptal olmazdı, İzmir de aynı şekilde. İstanbul her zaman ne

kadar sefer alırsa kardeş şirketlerini de besliyor olacak. Kardeş şirketler sadece Türkiye limanları değildir. Karadeniz ve Ege bölgesinde bulunan limanlar bile etkilenir. Bunları rakip olarak da görmüyorum.”

- **Soru 4: Galataport, Salıpazarı’na kıyasla kruvaziyer turistlerin hangi yönlerden memnuniyetini artırır?**

Cevap 4: “Türkiye Denizcilik işletmeciliği o dönemde bir sonraki yıl sürekli özelleştirilecek olan bir limandan söz ediyordu. Bu yüzden de aşırı yatırımlar yapmak istemiyordu, dolayısıyla çok fazla da eleştirel davranmak istemiyorum. Mümkün mertebe ellerindeki tüm imkânlarla bu yolculara hizmet vermeyi denediler. Bizim vizyonumuz gerçekten çok daha farklı. Biz Galataport İstanbul olarak başka Avrupa limanlarına da örnek ve parmakla gösterilecek bir proje haline geldik.”

- **Soru 5: Sizce, Galataport ile birlikte kruvaziyer turistlerin yapacağı harcamalar ve bırakacakları döviz miktarı artar mı? Bir oran tahmininiz var mı?**

Cevap 5: “Bu konuda Turizm ve Kültür Bakanlığının verileri mevcut. Bu veriler normal bir turist takribî 62 dolar harcadığını söylüyor.

Bu veriler kruvaziyer sektöründe çok daha üstte. Sadece yolcu olarak bakmamak lazım aynı zamanda mürettebatı da değerlendirmekte fayda vardır. Bir kruvaziyer yolcusu ortalama 398 Euro harcıyor. Tayfalar ise ki bu bir geminin 1/3’ünü oluşturmaktadır. Onlar bile ortalama 70 Euro harcıyorlar. Kruvaziyer yolcusu normal bir turistten çok daha fazla harcama yapıyor. Biz burada bununla birlikte transit yani günü birlik gelen yolcu ve indi-bindi yolcusu olarak iki tip yolcuya hizmet verme imkânına sahibiz. Tüm altyapımızı da buna göre yaptık. Amacımız da bu alanda aslında indi-bindi oranını yükseltmekti. Neden indi-bindi oranını yükseltmek istiyoruz. Çünkü aslında indi operasyonu sadece işletmeye değil, şehre çok daha fazla katkı sağlıyor.

Bir yolcu seyahatine İstanbul’dan başladığı vakit o şehre iki-üç gün veya bir gün önce gelip bütün nimetlerinden faydalanmış oluyor. Aslında biz burada bir dalga gibi taksi şoföründen tutun etraftaki bakkaldan, otellerinden, rehberinden, acentasına kadar

ve birçok sektöre katkımız oluyor. Zaten biz bütün stratejimizi indi-bindi oranını daha fazla arttırmak amacıyla oluşturduk. Biz bunu başardık. 2014 yılında devir aldığımız günlerde yaklaşık 50 bin yolcu indi-bindi yapıyordu. Ufak bir yatırım ile bu oranı 210 bine çıkarttık yani yolcularımızın 1/3'ü indi-bindi yapmaya başladı. Bu da oldukça yüksek bir artış. Bu durum İstanbul'un bölgede Akdeniz çanağında indi-bindi limanı olmaya aday bir liman olduğunu gösteriyor.”

- **Soru 6: Galataport gelecekte en yakın olarak Pire Limanı'nın en sert rakibi olabilir mi? Onların müşterilerini kendine çekebilir mi? Bunlarda etkili olabilecek faktörleri sıralayabilir misiniz?**

Cevap 6: “Ben 25 yıldır sektördeyim ve şunu öğrendim. Kruvaziyer sektöründe diğer limanları çok rakip olarak görmek istemiyorum veya görmüyorum. Yani neticede bir perakende dünyasında bir tişörtü ya bir mağazadan alırsınız ya da başka bir mağazadan alırsınız. Bütçenize bağlı olarak ve pamuğun tekstilin kalitesine bakarak. Kruvaziyer sektöründe de aslında bir tek limandan oluşmuyor. Farklı hizmet kalitesi ve kapasitesinde limanlar mevcut. Hal böyleyken ben Pire Limanı'nı rakip olarak görmem. Çünkü sunduğu lezzet, tat ve destinasyon İstanbul'dan çok farklı. Birbirlerine güç yaratabilirler, ben bunun taraftarıyım.

Aynı bölgede bulunan limanların birbirinden güç yaratabileceğini düşünen birisiyim. İşte bu yüzden Pire Limanı sert bir rakip olabilir mi? Hayır. Hatta ve hatta 2016 yılındaki bütün o krizleri atlattırken ve seferlerimiz sıfır noktamıza inerken bire bir Pire Limanı'nı da etkiledi ve yaklaşık 50 sefer kaybettiler. Yani organik olarak birbirimize bağlıyız, birbirimizden güç alarak büyüyebiliriz. Galataport İstanbul'a, sunduğu hizmette hani biraz önce indi bindiden bahsettim ya o açıdan benzer nitelikleri var ama bizde bir bölgenin güçlü bir indi-bindi limanıyız, Pire de güçlü bir limanı ve bununla birlikte onların seferlerinin artması bizim de payımızın artmasına sebep olacaktır. Keza bizim pazar payımızın artması onların da pozitif anlamda pazar paylarının artmasına sebep olacaktır.”

- **Soru 7: Sizce Kruvaziyer sezonunu 12 aya genişletmek için neler yapılabilir?**

Cevap 7: “En büyük sıkıntımız sadece 6 ay hizmet vermemizdir. İşletmeci olarak benim için ciddi bir sıkıntı. 6 ay bu kadar özel bir limanın çalışmıyor olması gerçekten sevimsiz bir durum. Bunu önlemek içinde sezonu kış aylarına yaymak amacıyla Galataport İstanbul olarak bir uygulama başlattık. Bu uygulama kış aylarında gelecek olan gemilere %60 indirim içermektedir. Bunu sadece kış ayları için yapıyoruz. Kış ayları bizim için fırsattır. Yani şu ana kadar hiç sıfır gemi gelmeyen dönemlerden söz ediyoruz. O da aralık mart arası diyelim, tüm hizmetlerde %60 indirim uyguladık. Bu girişim gerçekten pozitif anlamda etkiledi. Bazı gemi firmaları çok az da olsa kış aylarında da gelmeye başladı, gelir düzeyi düşük olan yolculara hitap eden gemi firmaları kış aylarında da rezervasyon yapmaya başladı, bu da çok pozitif bir tablo. Biraz önce de dediğim gibi biz aslında tek başımıza sadece İstanbul’u değil etraftaki diğer limanları da besleyen bir destinasyonuz. Dolayısıyla mutlaka Karadeniz’den tutun Ege Bölgesi’ndeki limanlar da bir etkileşimi olacaktır. Pandemi dolayısıyla bütün seferlerimiz iptal oldu ama sezonu 12 aya yakmak için yaptığımız çalışmaların olumlu karşılıklarını alıyoruz.”

- **Soru 8: Kruvaziyer turistlerin Galataport ile ilgili yaşadığı deneyimlerini başka turistlere tavsiye etmelerini sağlamak için hangi politikalar izlenmelidir?**

Cevap 8: “Her ne kadar günümüzde sosyal medya unfluencerları etkili bir reklam yönetimi olarak kullanılsa da bence en iyi pazarlama “words to mouth” dedikleri yani dilden dile anlatılan klasik eski yöntemdir. Bir yolucunun deneyimi pozitif olup da evine gidip ülkesinde ben İstanbul’a gittim inanılmaz bir yere gittim demesi. Bence en güzel pazarlama şeklidir. Eski ama en etkili yöntemdir veya belki görmüşsündür Formula 1 yarışçısı Mark Webel geldi buraya. Başlangıçta hiçbir fikri yoktu nereye geldiği ile ilgili. Biz de ona Galataport İstanbul’un neden oluştuğunu, nereye geldiğini, bir terminal binasının yanı başında olduğunu, hedeflerimizde 1,5 milyon kruvaziyer

yolcusuna artı mürettebata hizmet vermeyi planladığımızı ve projenin kapsamını anlattık.

Bir araba modelinin reklamını yapmak için gelmişken bir anda Galataport İstanbul'dan söz etmeye başladı. Önemli olan insanların gelip gördüğünden memnun kalması ve bunu döndüklerinde çevrelerine tavsiye etmeleridir.”

- **Soru 9: Galataport projesinin şu anki pazarlama faaliyetlerini nasıl buluyorsunuz? Geleceğe yönelik farkındalık uyandırmak için daha neler yapılabilir?**

Cevap 9: “Bire bir pazarlama faaliyetleri en etkin pazarlama şekli olmuştur. Buda nedir, müşterilerimizle direkt olarak konuşarak, sohbet ederek, anlatarak bu projeyi ilk günden itibaren kendileri ile paylaşıyoruz. Sektör zaten iki tane dev tarafından temsil ediliyor. Carnival Corporation ve Royal Caribbean. Onlar zaten %80 üzeri sektörü temsil ediyor. Bu firmalarla birebir görüşmeler yaptım. Med Cruise diye çok önemli bir kuruluşun etkinlikleri esnasında birebir görüşerek en etkili pazarlama stratejisini hedefledim. Ayasofya, Topkapı Sarayı gibi önemli eserleri görmeye gelenlere Galataport İstanbul ile birlikte daha farklı deneyimler de yaşayabileceklerini, özel bir proje olduğumuzu anlattım. Bunu da birebirde müşterilerle yani gemi firmalarıyla görüşerek, sağlayabiliriz. “

- **Soru 10: Gelecekte Galataport pazarlama stratejilerinde; fiyat, imaj ve hizmet farklılaştırmalarından hangisi/hangilerini seçmelidir? Neden?**

Cevap 10: “Hepsi ama şu var. Kuşadası Limanı'nın tarifesini yaptığımda Akdeniz çanağının en pahalı limanıydık transit olmasına rağmen. Bunu da gururla söylüyorduk. Gemi firmalarıyla kıran kırana pazarlık yaparak pazarlık derken bu parayı ödeyeceksiniz diyerek. Çünkü Patnos Limanı'nda 30 kuruş verebilirsin yolcu başına ama İstanbul'a geldiğin zaman ödemek zorundasın çünkü sen bu destinasyondan çok iyi gelir elde ediyorsun zaten. Dolayısıyla ticarete paylaşarak buyursun bizimle de paylaşmalılar bu geliri. Ben fiyatları kırmak yerine aldığın hizmetin karşılığında para

ödenmesi taraftarıym. Bu dünyanın her yerinde böyledir. Bir yere gittiğin zaman bedava hiçbir şey yoktur. İyi veriyorsan o hizmeti en yüksek fiyatı da vermelisin.

Biz ne Patnos ne Rodos ne Santorini'yiz destinasyon ve hizmet olarak onların çok ötesindeyiz ve dolayısıyla bu fiyatları en üst seviyelerde tutacağız pahalı desinler ama iyi hizmet veriyorlar desinler. O anlamda üçü beraber diyorum. Bu tarihi zenginliği hiçbir yerde yakalayamazlar. Rodos'a gittikleri zaman insanların çoğu gemide kalıyorlar veya tura katılmıyorlar veya karaya iniyor kendi başlarına geziyorlar. Buraya geldikleri zaman katılım sağlıyorlar. 50 dolara mal ettikleri bir turu 150 Euro'ya 200 Euro'ya satıyorsan oradan bizimde payımız mutlaka olacaktır.”

- **Soru 11: Galataport gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini rakiplere kıyasla hangi yönleriyle ön plana çıkarabilir? Öncelik sırasına göre 5 tanesini söyleyebilir misiniz?**

Cevap 11: “1. Şehir merkezinde olması, 2. Birçok olanak sunması müze, yiyecek, içecek, destinasyon içerisinde bir destinasyon oluşturmamız. 3. Konforlu ve hızlı bir şekilde operasyon yapıyor olmaları. 4. Sağlık, günümüzde artık bir gerçek. Sağlıklı güvenli bir ortamda hizmet alabilmeleri. 5. Tarihi yarımada yakınlığımızla birlikte tarihsel, kültürel anlamda rakibimiz yok diye düşünüyorum. “

- **Soru 12: Galataport'un gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini Akdeniz Bölgesi'nde Pazar lideri yapabilmesi için izlemesi gereken 5 temel stratejiyi söyleyebilir misiniz?**

Cevap 12: “Bulunduğu konumun hassasiyetine bağlı olarak esnek olması gerekiyor. Esnek olması gerekiyor derken örneğin bu pandemi döneminde gerekli sağlık tedbirlerini alabilmek için ekip olarak yoğun mesai harcadık. Bunun karşılığında MedCruise ki uluslararası bir kuruluş olmasının yanında diğer limanları da temsil eden bir kuruluş tarafından, pandemi döneminde en büyük bağlılık gösteren liman olarak gösterildik hem de hiç seferimiz olmamasına rağmen. Dolayısıyla her şeyden önce esneklik çok önemli ve sadece diğerleri ne yapıyordan ziyade ben hizmetimi daha iyi nasıl kılabilirim, nasıl çalışabilirim diye sürekli düşünmeniz gerekiyor.

Bunun dışında iletişim. Bence iletişim çok önemli. Sadece iletişim gemi firmalarıyla veya müşterinle değil samimi bir iletişimden de söz ediyorum. Samimi iletişim derken de bu kruvaziyer sektörünün dokunduğu her kişi kamu veya özel kuruluş çünkü turizm çok enteresan bir daldır. Bir kişinin eksik olması bir halka gibidir. Bir halkanın kopması bütün sistemin düzenin sistemin her şeyin çökmesine sebep olacaktır. Bu yüzden herkesin aynı konsantrasyonda aynı yönde iletişimde olması gerekiyor. Bence esneklik ve iletişim olduktan sonra her şeyi yapabilirsin. Bu proje sadece Doğu Grubu ve Bilgili Holding değil, biz burada sadece bir aracıyız. Proje Türkiye'nin projesi. Bu proje şehrin de değil belediyenin de değil bu Türkiye'nin projesi ve Türkiye'nin vitrinini oluşturacak niteliktedir. Ne mutlu bize ki gerçekten herkesle bir iletişimde olduğumuz için ve herkesin desteği olduğu için bu noktaya geldik. Şimdi aylar sayıyoruz. Artık geride bırakırız bütün zorlukları ve 2021 yılında acarız artık bu projeyi ve gemilere hizmet vermeye başlarız.”

- **Soru 13: Gelecekte Galataport mu, İstanbul mu ön plana çıkar?**

Cevap 13: “İstanbul mutlaka. Yolcu gemileri yanaştığı zaman bütün yolcular güverteye çıkıp yanaşma esnasında yaşayacakları o deneyim çok özeldir. Galataport İstanbul bu deneyimin yerine geçemez, sadece bir uzantısı olmayı deneyebilir.

Bütün pazarlama toplantılarında veya ilk defa projeyi gelen kişilere kruvaziyer sektörüyle alakalı konuşmalarında onu anlatıyorum. Bir yolcu sabahın ilk ışıklarıyla güverteye çıkıp o tarihi yarımada'nın önünden süzülerek yanaşması bence muazzam bir deneyim. Dünyada örneği çok az olabilecek bir şehirdeyiz. Galataport İstanbul'la bu şehrin güzelliğine yakışacak bir proje yapmayı denedik ve deniyoruz.”

3.2.2. Mülakat, Aziz GÜNGÖR, Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölgesi Direktörü

Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölgesi Direktörü Sayın Aziz GÜNGÖR ile Kasım 2020 tarihinde yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak yapılan ve 6 adet ucu açık sorudan oluşan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru 1: Galataport'un gelecekte İstanbul'un imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?**

Cevap 1: Galataport öncesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından Salı Pazarı Yolcu Limanı olarak işletilen bir tesisti. Türkiye'ye 1960 yıllardan bu yana kruvaziyer gemileri gelmektedir. Kuşadası Türkiye'de ilk organize kruvaziyer gemileri tarafından ziyaret edilen destinasyon olmuştur. Bunun temel nedeni aslında Efes Antik Kenti'dir. Henüz daha liman yokken Kuşadası'nda kruvaziyer gemileri demirde kalıp filikaları ile yolcularını karaya taşıyıp, oradan Efes Antik Kentini ziyaret etmişlerdir.

Daha sonra papanın 1982 -83 yıllarında Meryem Ana Kilisesi'ni bir hac yeri ilan etmesi ile birlikte burası Hristiyan din dünyası için önemli bir hac merkezi haline gelmiştir. İçinde Efes Antik Kenti ve Meryem Ana Kilisesi'nin olduğu Kuşadası hinterlandı Türkiye'nin en popüler kruvaziyer destinasyonu haline gelmiştir.

İkinci sırada şüphesiz İstanbul vardır. İstanbul bir kent olarak destinasyondur. Dünyada bazı liman kentleri için turistik ürünler önemlidir. Ürüne örnek olarak Efes Antik Kenti veya Meryem Ana Kilisesi'ni verebiliriz. Bu kentler, bu ürünler için "Gateway" dediğimiz kapı niteliğinde olan yerlerdir. Örneğin Barcelona, Venedik şehirlerinin kendisinde ürününde kendisidir ve limanda bu kente olduğu için aslında o şehir bir turistik üründür.

İşte İstanbul'da bu kategoridedir. İnsanlar İstanbul'un kendisini görmeye gelirler.

Örneğin İtalya'da Civitavecchia Limanı'nda asıl destinasyon Roma şehri, limana 45 dakikalık bir mesafededir. Civitavecchia, Roma'ya bir kapı limanı iken İstanbul kendisi bir destinasyondur. Kuşadası örneğinden gidersek aslında Kuşadası bir destinasyon değildir. Gelenler Kuşadası'nı görmeye gelmiyorlar, onun hinterlandındaki Efes Antik kenti ve Meryem Ana Kilisesi'ni görmeye geliyorlar.

İstanbul bu anlamda tıpkı dünyada Barcelona gibi önemli şehirlerdendir ve şehrin kendisinin destinasyon olduğu yerlerdendir. Dünyada bana göre üç tane kadim kent vardır.

Bunlar, Roma, İstanbul ve Kudüs'tür. Bu kentlerin insanlık medeniyet tarihinde çok önemli yerleri vardır. Dünyaya hâkim olmuş büyük imparatorluklar veya medeniyete ilişkin çok büyük değerler, bunlar dini değerler olabilir kültürel değerler olabilir bu şehirlerde bulunmuştur.

Baktığımız zaman bugün Kudüs dünyada en fazla mensubu olan semavi dinlerin, Müslümanlık, Hristiyanlık ve Yahudilerin çok önemli referanslarının olduğu topraklardır. Roma İmparatorluğu'nun dünya medeniyet tarihinde çok önemli bir yeri vardır. Şüphesiz İstanbul başta Doğu Roma İmparatorluğu daha sonra Bizans olmak üzere çok eski tarihlere kadar giden özel şehirlerden birisidir. Dolayısıyla dünyada daha önemli üç kent olamaz. Bu kadar önemli bir çekim merkezi turizm açısından da çok önemli ve popüler bir kenttir. Fakat İstanbul'un bu popüleritesini maalesef kruvaziyer sektöründe göremiyoruz.

Barcelona 92 Olimpiyatları öncesi kadar bir tane kruvaziyer gemisinin uğrak yaptığı bir kent değildi. Barcelona bugün Akdeniz'in ve dünyanın en önemli liman kentlerinden biridir. Bu şöhretini sadece 1992 Olimpiyatları'na borçludur. O dönemde oteller dolduğu için gemileri kiraladılar ve yüzer otel olarak kullandılar böylelikle insanlar ilk defa burası çok iyi bir kruvaziyer destinasyonu olabilir dediler. Çünkü şehrin kendisi de çok önemli bir tarihi ve kültürel mirasa sahiptir. Birden çok popüler bir kruvaziyer destinasyonu haline geldi. Şu anda Akdeniz'in en önemli kruvaziyer destinasyonudur.

İstanbul'la Barcelona'yı aynı kefeye koyamazsınız. Barcelona İstanbul'un yanında çok yapay kalır. Barcelona'ya yılda 2,5 milyon gemi turisti geliyor İstanbul'a ise yılda 500 bin 550 bin civarı yolcu gelebiliyor. Bir lokasyonu kruvaziyer merkezi haline getiren üç tane temel unsur vardır. Bir tanesi elbette yeterli bir kruvaziyer limanı olmasıdır. İkincisi çok yeterli bir otelcilik altyapısı değildir.

Şehir otelciliği anlamında örneğin 15 bin 20 bin yatağın kruvaziyer turizmine tahsis edebilecek bir şekilde altyapısı olmalıdır. Üçüncü olarak uluslararası hava ulaşımının çok etkili olması lazımdır.

Türkiye’de havayolu ve otelcilik altyapısını en iyi dolduran kent İstanbul’dur. İstanbul için bu iki unsuru incelediğimizde çok iyi bir konuma sahipken bugüne kadar üçüncü unsur olan liman konusunda çok yetersiz kalmıştır. Salı Pazarı sunduğu kapasite ile aynı anda üç tane büyük gemiye ev sahipliği yapabiliyordu. Galataport Projesi ile bu kapasite daha da azaldı. Çünkü aslında Galataport bir emlak geliştirme projesidir. Projeyi yapan grubun iştirak ettiği alanlara baktığımızda, geliştirdiği projenin de genel olarak yapısına baktığımızda aslında kruvaziyer turizmini geliştirmeye yönelik bir yapılandırma görmüyoruz.

Dünyanın büyük ‘turn-around’ limanlarında aynı anda 6-8 büyük kruvaziyer gemisi yanaşırken İstanbul gibi önemli bir bölge için iki tane gemi kapasitesi çok düşüktür. Galataport’un burada sınırlı kruvaziyer gemi kapasitesi ile tabii ki çok önemli hizmetleri olacaktır. Fakat İstanbul gibi önemli bir şehrin aynı anda 6-8 büyük kruvaziyer gemi kapasiteli bir liman ihtiyacı vardır. Galataport’u sadece kruvaziyer turizmi için kapasite yetersizliği anlamında eleştirebilirim.

Bunun dışında İstanbul turizmine büyük fayda sağlayacak bir projedir. O iki ayrımı iyi yapmak lazım. İstanbul bugün 13-14 milyon en iyi senesinde 16-17 milyon turist ağırlamıştır. İstanbul’un 30-40 milyon turist çekme potansiyeli mevcuttur. İstanbul bir Paris’ten aşağı olmamalıdır. Dolayısıyla bu proje İstanbul’a fazla turist gelmesine kesinlikle sebep olacak kalitede bir projedir. Ama bu haliyle kruvaziyer turizminin büyümesine sınırlı katkısı olacaktır.

- **Soru 2: Sizce, Galataport Türk armatörlerinin kruvaziyer gemi işletmeciliğine yönelmelerine vesile olabilir mi?**

Cevap 2: Galataport kendi özelinde böyle bir yönelmeye neden olmaz. İstanbul’un gerçek potansiyelinin ortaya çıkabilmesi için büyük bir kruvaziyer limanına ihtiyacı vardır. Türk armatörlerinin kruvaziyer sektörüne girmesine asıl vesile olacak ise İstanbul ve onun büyüme potansiyelidir.

Türkiye bir kaynak pazar haline geldikçe yani Türk insanı gemilerle tatil yapma alışkanlığını kazandıkça, bunu bir tatil şekli olarak görmeye başladıkça şüphesiz bu akımın öncülüğünü İstanbul yapacaktır. İstanbul Türkiye’nin en büyük ekonomisidir.

Türkiye'nin en iyi tüketici kesimi İstanbul'da yaşamaktadır. Lüks hizmetler tüketiminde de yine en önemli tüketici kesimi İstanbul'dadır.

Dolayısıyla bir gemi sahibi bu seyahatin İstanbul'da başlaması ve İstanbul'da bitmesini hem lojistik anlamda hem de oradaki kaynak pazara yakın olma anlamında en doğru adım olarak bulur. Bu İstanbul'un kendi sosyo-ekonomik yapısı ile ilgili bir durumdur.

Galataport'un kruvaziyer gemi kapasitesinin sınırlı olmasından dolayı tek başına İstanbul'da kruvaziyer turizminin gelişmesine çok fazla hizmet etmeyeceğini düşünüyorum.

Bir altyapı tesisi olarak orada var olması o pazara girmek için bir önkoşuldur ve yatırımcı için en azından bir liman var görüşü yaratabilir. Şu anda pandemiden de dolayı sıfır noktasında olduğu için özellikle önümüzdeki 5 yıl içerisinde çok güzel bir büyüme öngöreceğiz orada ama eninde sonunda fiziki kapasitesinden ötürü yetersiz kalacaktır. Büyük kapasiteli bir kruvaziyer limanı İstanbul'da kesinlikle olmalıdır.

- ***Soru 3: İstanbul 2000'li yılların başında Akdeniz'in en önemli 10 kruvaziyer destinasyonu içerisinde yer alıyordu. Bunu kaybetmesinin sebeplerini açıklayabilir misiniz?***

Cevap 3: 2011 Arap Baharından sonra Türkiye'deki kruvaziyer turizmi potansiyeli ciddi şekilde sekteye uğradı. Özellikle 2013'den sonrada yatay ve daha sonra düşen bir seyir içerisine girdi. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu Akdeniz trafiği, Batı Akdeniz'e ve Adriyatik'e kaydı. 2000-2010 arasına baktığımızda İstanbul'u ilk on arasında görebilirsiniz. Potansiyeli kesinlikle vardır ve bu potansiyeli de kapasiteyi, kaliteli hizmeti artırarak gerçekleştirebilir.

- ***Soru 4: Galataport, Salıpazarı'na kıyasla kruvaziyer turistlerin hangi yönlerden memnuniyetini arttırır?***

Cevap 4: Galataport önceden bir devlet işletmesiydi ve olanakları sınırlıydı. Galataport'a üst yapıları, oteliyle restoranıyla, kültür merkezleriyle projenin tamamı

bir konsept olarak baktığımızda tabii ki Salı Pazarı'na kıyasla çok muazzam bir fark vardır.

Soru 5: Sizce, Galataport ile birlikte kruvaziyer turistlerin yapacağı harcamalar ve bırakacakları döviz miktarı artar mı? Bir oran tahmininiz var mı?

Cevap 5: Dünyada bir takım harcama ortalamaları var ama genel olarak 85 dolarlık bir rakamdır. Mürettebat için çok daha düşüktür. Eskiden Salı Pazarı'nda gemiden inen yolcu için liman içinde para harcamayacak bir konsept yoktu. Gelen turist bu parayı Beyoğlu'nda, tarihi yarımada da harcıyordu. Yemek yiyordu, tatlı ve hediyelik eşya alıyordu. Galataport bu ürünlerin ötesinde yolcuya başka bir üründe sunabiliyorsa harcamayabileceği miktar o zaman artacaktır ama bunu şu anda bilemiyoruz. Örneğin çok iyi restoranlar, çok iyi markalar, çok iyi otantik ürünler getirirse bunlar harcama miktarını artıracaktır. Ama zaten İstanbul'da aldığı bir ürünü orada da buluyorsa o bir artırıma neden olmaz.

- **Soru 6: Galataport gelecekte en yakın olarak Pire Limanı'nın en sert rakibi olabilir mi? Onların müşterilerini kendine çekebilir mi? Bunlarda etkili olabilecek faktörleri sıralayabilir misiniz?**

Cevap 6: Pire Limanı'na aynı anda 6-7 tane kruvaziyer gemisi yanaşabiliyor. Pire Limanı bir turn-around limanıdır. Doğu Akdeniz'de bir kruz merkezidir. İstanbul hiçbir zaman Doğu Akdeniz'de bir kruz merkezi değildir. İstanbul'un Pire'nin rakibi olma potansiyeli mutlaka vardır. Galataport'un yoktur.

İstanbul, Karadeniz pazarının, Kuzey Ege'nin giriş kapısı olması ve ayrıca Yunan Adaları içinde bir giriş kapısı olabileceği için çok önemli potansiyele sahiptir. Kruvaziyer yolcuları uçakla Atina'ya gelir ve gemiye binerler.

Akdeniz'deki Yunan Adaları'nı dolaşırlar. Atina'ya inmeden İstanbul'a uçup İstanbul'dan da bu turları yapabilirler üstelik İstanbul gibi bir deneyimi de yaşamış olurlar. Atina onlara bu deneyimi sunamaz. İstanbul Pire'nin, Atina'nın çok ötesinde turistik çekim merkezidir. Ama Galataport özelinde böyle bir şey mümkün değildir.

Galataport da aynı anda sadece iki tane gemi yanaşabiliyorken Pire’ de yedi tane yanaşabiliyor. Burada kapasite anlamında rakip olunamayacak bir fark mevcuttur. İstanbul gibi altyapısı çok iyi olan bir şehrin Pire’yi geçme potansiyeli de çok yüksektir. Ama İstanbul’un da Pire’de olduğu gibi 6-8 büyük kruvaziyer gemisini aynı anda misafir edebilecek kapasiteye sahip olması lazımdır.

Galataport büyük kruvaziyer limanı yapıldıktan sonra küçük Luxury yolcu gemilerini daha çok tercih edecektir. Dünyada da Luxury Cruises diye bir konsept var 100-200 yolcu taşıyan küçük gemilerden oluşan. Örneğin MSC’nın bir kabini 800 Euro civarındadır ama 150 tane yolcu taşıyan Windstar Geminin 1 kabini 15000 Euro’dur. Tüketim içindeki müşterinin kalite farkını düşünebilirsiniz.

Galataport, büyük kruvaziyer limanı hayata geçtikten sonra Luxury segmentinin önemli bir butik üstü olacaktır. Bu da çok önemlidir, çünkü küçük lüks gemiler büyük gemilerle yan yana olmak istemezler. 800 Euro’luk müşteri ile dolar milyoneri müşteriyi aynı yerde bulundurmak istemez şirketler. Galataport ultra lüks ve butik bir hizmet sunabilir ve muhtemelen bunu tercih edecektir.

3.2.3. Mülakat, Özgür SERT, Port Akdeniz Antalya Limanı Genel Müdürü

Port Akdeniz Antalya Limanı Genel Müdürü Sayın Özgür SERT Kasım 2020’de yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak yapılan ve 17 adet ucu açık sorudan oluşan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- ***Soru 1: Galataport İstanbul’un gelecekte İstanbul’un imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?***

Cevap 1: ‘‘Kruvaziyer yolcuları ekseriyetle alım gücü yüksek turist profilinden oluşmaktadır. Geçmiş yıllarda az da olsa kruvaziyer gemi uğrakları olmakla birlikte gerek bağlama rıhtımı gerekse terminalin durumu yolcuların İstanbul’a ayak bastığı ilk anda iyi bir intiba bıraktığı söylenemez.

Sosyal olanaklarla donatılmış modern ve geniş bir terminalin ve de her geçen gün büyüyen yeni nesil kruvaziyer gemilerinin güvenli bir şekilde yanaşabileceği rıhtımların olması, çok daha fazla gemi ve çok daha fazla yolcu demektir, ki bu da alım gücü yüksek

turist profilinin İstanbul gibi bir metropole olan bakış açısının değişmesine ve gelecekte çok daha fazla turistin bu destinasyona rağbet göstermesine katkı sağlayacaktır.”

- **Soru 2: Sizce, Galataport İstanbul Türk armatörlerinin kruvaziyer gemi işletmeciliğine yönelmelerine vesile olabilir mi?**

Cevap 2: “İstanbul gibi bir metropolde Galataport gibi bir tesisin varlığı mutlak surette Türk armatörlerin de ilgisini çekecek ve çeşitli kruvaziyer tur organizasyonlarının ortaya çıkmasına katkı sağlayacaktır.”

- **Soru 3: İstanbul 2000’li yılların başında Akdeniz’in en önemli 10 kruvaziyer destinasyonu içerisinde yer alıyordu. Bunu kaybetmesinin sebeplerini açıklayabilir misiniz?**

Cevap 3: “Kruvaziyer turizmi diğer turizm alternatiflerine oranla çok daha hassas ve kırılgan bir yapıya sahiptir. Özellikle turist profili ve organizatörlerin uluslararası çapta büyük armatörler olmaları nedeni ile güvenlik endişesi en ön planda tutulmaktadır. Aynı şekilde iç ve dış dinamikler kruvaziyer turizmini direkt olarak etkilemektedir. Son yıllarda yaşanan destinasyon kayıplarının temel nedeninin güvenlik endişesi ve uluslararası alanda yaşanan politik gelişmeler olduğu değerlendirilmektedir.”

- **Soru 4: Galataport İstanbul, Salıpazarı’na kıyasla kruvaziyer turistlerin hangi yönlerden memnuniyetini artırır?**

Cevap 4: “Modern mimarisi, sosyal olanakları, sahip olduğu alan büyüklüğü ve güvenlik endişesini minimuma indirebilecek altyapı ve üstyapı yatırımları ile Salıpazarı’na kıyasla çok daha fazla memnuniyet yaratması kuvvetle muhtemeldir.”

- **Soru 5: Galataport İstanbul’un gelecekte Akdeniz’in en önemli ve en çok talep gören kruvaziyer limanı olabilmesi için neler yapılmalıdır?**

Cevap 5: “Tesisleşme elbette ki çok önemli olmakla birlikte, geçmişte yapılan en büyük hatalardan biri olan turisti sadece alışverişe yönlendirecek hamlelerden ziyade şehrin tanıtımına katkı sağlayabilecek aksiyonlar alınması ve bu doğrultuda düzenlemeler yapılması, ve de en önemlisi zaman kısıtlı olması nedeni ile özellikle liman güzergahındaki trafik yoğunluğunun azaltılmasına, turistin kısıtlı zamanını en efektif şekilde değerlendirmesine yönelik çalışmalar yapılması gerekmektedir.”

- **Soru 6: Galataport İstanbul’un Türkiye ve Türkiye’nin kruvaziyer turizmi imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?**

Cevap 6: “En önemli katkı bir dünya kenti olan İstanbul’un turist profili yüksek kalitede olan çok daha fazla insan tarafından ziyareti, şehrin tanıtımı ve yaratacağı ekonomik değer olacaktır. Güvenlik ve konfor başta olmak üzere kruvaziyer turistine sunulacak her türlü kaliteli hizmet şehre ve ülkeye olan bakış açısını değiştirecektir. Turist profili nedeni ile oluşacak intibanın etkisi pozitif yönde de negatif yönde de yüksek olacaktır. Bu etkiyi pozitif çevirmek en önemli hedef olmalıdır.”

- **Soru 7: Sizce, Galataport İstanbul ile birlikte kruvaziyer turistlerin yapacağı harcamalar ve bırakacakları döviz miktarı artar mı? Bir oran tahmininiz var mı?**

Cevap 7: “Kişi başı turist harcamalarında mutlak surette artış olacaktır. Ancak bu artışı sağlama pahasına kruvaziyer turistini sadece harcama oranı yüksek bireyler olarak görmek yanlıştır. Birçok sektörde olduğu üzere kruvaziyer turizmde de devamlıklık esas alınmalı ve gelen turisti sadece bir seferlik potansiyel olarak değerlendirilmemelidir.

Bu nedenledir ki, kruvaziyer turistinin tekrar İstanbul’a gelmesini teşvik edecek olanaklar sunulmalı, mümkün olduğunca çok şehrin tüm güzelliklerini sunmanın yolları aranmalıdır.”

- **Soru 8: Galataport İstanbul gelecekte en yakın olarak Pire Limanı'nın en sert rakibi olabilir mi? Onların müşterilerini kendine çekebilir mi? Bunlarda etkili olabilecek faktörleri sıralayabilir misiniz?**

Cevap 8: "Yunanistan Akdeniz'de sadece kruvaziyer turizmi için değil tüm turizm alanlarında uzun yıllardır büyük bir pay almaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki İstanbul gibi bir dünya şehrine sahip değildir. Kruvaziyer turizmi sadece deniz ve plajlara rağbet edilen bir sektör olmaktan öte, tarihi, doğası, sosyo-kültürel yapısı ve sunduğu diğer olanaklar itibari ile görülmeye değer destinasyonların tercih nedeni olduğu bir yapıya sahiptir. İstanbul tüm bu beklentileri karşılayabilecek ve Pire Limanının sunduğu olanakların çok daha ötesinde bir potansiyele sahip bir dünya kentidir.

Bu nedenle doğru stratejilerle kruvaziyer turizmde Pire limanına en büyük rakip olması içten bile değildir."

- **Soru 9: Galataport İstanbul'un sizce ulusal ve uluslararası rakipleri hangi limanlardır?**

Cevap 9: "Rakip değerlendirmesinde liman mukayeselerinden ziyade öncelikle bölge ve destinasyonlar rakip olarak değerlendirilmelidir. Ulusal bazda değerlendirildiğinde rakip olmaktan ziyade diğer limanlara uğraklara da pozitif katkı sağlayabilecek alternatif rotaların oluşmasına katkı sağlayacaktır. Uluslararası bazda ise elbette ki rakip olma olgusu doğası gereği oluşacaktır. Akdeniz'de kruvaziyer gemilerine hizmet veren tüm ülkeler rakip olarak değerlendirilebilir. Özellikle Yunanistan, Mısır, İtalya, İspanya. Ancak ulusal bazda olduğu üzere bu rakiplik beraberinde yeni rotaların doğmasını da beraberinde getirebilir."

- **Soru 10: Galataport İstanbul gelecekte Kuşadası, İzmir ve Antalya gibi önemli kruvaziyer limanlarının müşterilerini kendine çekebilir mi? Olumlu ve olumsuz yönleriyle değerlendirir misiniz?**

Cevap 10: “Bir önceki cevapla bağlantılı olarak ulusal bazda değerlendirildiğinde rakip olmaktan ziyade diğer limanlara uğraklara pozitif katkı sağlayabilecek alternatif rotaların oluşmasına katkı sağlayabilir. Ulusal limanların bulunduğu destinasyonlar itibari ile müşterilerine sundukları olanaklar tamamen farklıdır. Bulunduğu şehrin tarihi, doğası, sosyo-kültürel yapısı, mimarisi değişkenlik gösterdiği için rakipten ziyade alternatif uğraklar sağlayabilir.”

- **Soru 11: Kruvaziyer turistlerin Galataport İstanbul ile ilgili yaşadığı deneyimlerini başka turistlere tavsiye etmelerini sağlamak için hangi politikalar izlenmelidir?**

Cevap 11: “Gelen turisti tek seferlik olarak değerlendirmeden devamlılığını sağlamaya yönelik politikalar geliştirilmeli, halk bu konuda bilinçlendirilmeli, turistin şehrin tüm güzelliklerini görebileceği ve bunu kısa zaman dilimde yapabileceği olanaklar sunulmalı ve en önemlisi güvenlik endişesini ortadan kaldıracak tedbirler alınmalıdır.”

- **Soru 12: Galataport İstanbul projesinin şu anki pazarlama faaliyetlerini nasıl buluyorsunuz? Geleceğe yönelik farkındalık uyandırmak için daha neler yapılabilir?**

Cevap 12: “Pazarlama faaliyetleri salt liman özelinde değil, şehrin ve ülkenin cazibesini ortaya koyabilecek aksiyonlarla gerçekleşmelidir. Ayrıca sadece liman işletmesinin yapacağı pazarlama faaliyetleri yeterli olmayacaktır. Bu konuda bir devlet politikası geliştirilmeli ve tanıtıma katkı sağlayabilecek kaynaklarla desteklenmelidir.”

- **Soru 13: Gelecekte Galataport İstanbul pazarlama stratejilerinde; fiyat, imaj ve hizmet farklılaştırmalarından hangisi/hangilerini seçmelidir? Neden?**

Cevap 13: “Her üçü de stratejik açıdan önem arz etmekle birlikte öncelik imaj olmalıdır. Kruvaziyer turisti ve armatörleri nazarında doğru bir imaj oluşturması durumunda ancak fiyat ve hizmetler konuşulabilir. İkinci sırada ise hizmet farklılaştırmalarının olduğunu değerlendirmekteyiz. Zira doğru imaj ve farklı hizmet

alternatifleri sağlanması durumunda profil itibari ile fiyatların en son değerlendirildiği, alım gücü yüksek, memnuniyetin ön planda olduğu bir sektör olduğu aşikârdır.’’

- ***Soru 14: Galataport İstanbul gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini rakiplere kıyasla hangi yönleriyle ön plana çıkarabilir? Öncelik sırasına göre 5 tanesini söyleyebilir misiniz?***

Cevap 14: ‘‘Bir dünya şehrinin göbeğine uğrak yapabiliyor olması ve bu şehrin sunduğu tarih, doğa, alışveriş, kültürel öğeler. Liman ve terminal olanakları. Turnaround yapılabilir hub olabilmek potansiyeli. Yeni rotalar oluşturma potansiyeli. Devlet politikası oluşturulması ve kruvaziyer turizminin tanıtım ve teşvikine yönelik çalışmalar.’’

- ***Soru 15: Galataport İstanbul’un gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini Akdeniz Bölgesi’nde Pazar lideri yapabilmesi için izlemesi gereken 5 temel stratejiyi söyleyebilir misiniz?***

Cevap 15: ‘‘Güvenli liman ve şehir imajının geliştirilmesi. Liman ve terminal servislerinde maksimum kalite. Gelen turistlerin uğraklarında şehri tanıma ve şehrin sunduğu olanaklardan maksimum fayda sağlamalarına yönelik çalışmalar. Hizmet çeşitliliğini artırma. Doğru fiyat politikası.’’

- ***Soru 16: Galataport İstanbul’un pazarlama müdürü olsaydınız, tanıtım faaliyetlerinde (ilk aklınıza gelen) hangi en önemli unsurunu ortaya koyardınız?***

Cevap 16: ‘‘Kruvaziyer armatörlerinin ve kruvaziyer turistinin destinasyon tercihinde limandan ziyade uğrak yapılan şehrin sunduğu olanakların çok daha önemli olduğundan hareketle minimum sürede maksimum fayda ve konforu sağlayabileceğine yönelik tanıtımlar önceliğimiz olurdu.’’

- **Soru 17: Gelecekte Galataport mu? İstanbul mu? Ön plana çıkar.**

Cevap 17: “Liman tesis konfor ve güvenliği elbette ki önemli olmakla birlikte şehrin cazibesi ve sunduğu olanaklar destinasyon konusunda belirleyici olacaktır. Pozitif mana da da negatif mana da da geleceği belirleyecek olanın öncelikle şehir ve turistin şehirden aldığı keyif, sonrasında liman olanakları olduğunu değerlendirmekteyiz.”

3.2.4. Mülakat, Soner ESMER, İskenderun- Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı

Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Sayın Prof. Dr. Soner Esmer Kasım 2020’de yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi kullanılarak yapılan ve 16 adet ucu açık sorudan oluşan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru 1: Galataport’un gelecekte İstanbul’un imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?**

Cevap 1: “İstanbul’un modern bir kruvaziyer limanına ihtiyacı vardır. Dünyadaki diğer liman kentleri gibi İstanbul’da kruvaziyer terminali sayesinde kruvaziyer turizmi kapsamında kültürel mirasının daha geniş kitlelere duyurabilir.”

- **Soru 2: Sizce, Galataport Türk armatörlerinin kruvaziyer gemi işletmeciliğine yönelmelerine vesile olabilir mi?**

Cevap 2: “Kruvaziyer gibi büyük oyuncuların olduğu oligopol bir yapıya yeni oyuncuların giriş yapması güçtür. “

- **Soru 3: İstanbul 2000’li yılların başında Akdeniz’in en önemli 10 kruvaziyer destinasyonu içerisinde yer alıyordu. Bunu kaybetmesinin sebeplerini açıklayabilir misiniz?**

Cevap 3: “Türkiye’deki terör olayları.”

- **Soru 4: Galataport, Salıpazarı'na kıyasla kruvaziyer turistlerin hangi yönlerden memnuniyetini arttırır?**

Cevap 4: “Modern altyapı ve üstyapısı ile memnuniyet artacaktır.”

- **Soru 5: Galataport'un gelecekte Akdeniz'in en önemli ve en çok talep gören kruvaziyer limanı olabilmesi için neler yapılmalıdır?**

Cevap 5: “Kruvaziyer gemi hatlarını memnun edecek bir hizmet vermeli, liman pazarlama faaliyetlerini etkin bir şekilde yürütmelidir. Ancak kruvaziyer turizminin en önemli ön koşulu emniyet ve güvenlidir.”

- **Soru 6: Galataport'un Türkiye ve Türkiye'nin kruvaziyer turizmi imajına hangi yönlerden katkıları olabilir?**

Cevap 6: “İstanbul gibi kültürel mirasın bol olduğu bir lokasyonda modern bir terminal kruvaziyer turizmi için iyi bir zemin oluşturacaktır.”

- **Soru 7: Sizce, Galataport ile birlikte kruvaziyer turistlerin yapacağı harcamalar ve bırakacakları döviz miktarı artar mı? Bir oran tahmininiz var mı?**

Cevap 7: “Bunun limanla pek ilgisi yoktur, daha çok liman içinde ve etrafında yaratılacak cazibe önemlidir. “

- **Soru 8: Gelecekte en yakın olarak Pire Limanı'nın en sert rakibi olabilir mi? Onların müşterilerini kendine çekebilir mi?**

Cevap 8: “Evet olabilir. Kruvaziyer hatlarını kendisine çekebilir.”

- **Soru 9: Galataport'un sizce ulusal ve uluslararası rakipleri hangi limanlardır?**

Cevap 9: "Kuşadası, Pire ve Yunan adaları."

- **Soru 10: Galataport gelecekte Kuşadası, Antalya gibi önemli kruvaziyer limanlarının müşterilerini kendine çekebilir mi? Olumlu ve olumsuz yönleriyle değerlendirir misiniz?**

Cevap 10: "Kruvaziyer turizmde benzer destinasyonda limanları rakip değil, birbirlerini tamamlayan limanlar olarak görmek gerekir."

- **Soru 11: Kruvaziyer turistlerin Galataport ile ilgili yaşadığı deneyimlerini başka turistlere tavsiye etmelerini sağlamak için hangi politikalar izlenmelidir?**

Cevap 11: "Geri sahada cazibe yaratmak gerekiyor."

- **Soru 12: Gelecekte Galataport pazarlama stratejilerinde; fiyat, imaj ve hizmet farklılaştırmalarından hangisi/hangilerini seçmelidir? Neden?**

Cevap 12: "İmaj olabilir, çünkü kruvaziyer müşterisi imaja önem verir."

- **Soru 13: Galataport gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini rakiplere kıyasla hangi yönleriyle ön plana çıkarabilir? Öncelik sırasına göre 5 tanesini söyleyebilir misiniz?**

Cevap 13: "Lokasyon (Kültürel varlıklar), altyapı, üstyapı, pazarlama, imaj."

- **Soru 14: Galataport'un gelecekte Türkiye kruvaziyer turizmini Akdeniz Bölgesi'nde Pazar lideri yapabilmesi için izlemesi gereken 5 temel stratejiyi söyleyebilir misiniz?**

Cevap 14: “Hat operatörünü memnun etmek, yolcuları memnun etmek, pazarlama ve imaj çalışması yapmak, hizmette farklılaşma seçeneklerini değerlendirmek, liman dışındaki cazibeyi iyi tanıtmak.”

- **Soru 15: Galataport’un pazarlama müdürü olsaydınız, tanıtım faaliyetlerinde (ilk aklınıza gelen) hangi en önemli unsurunu ortaya koyardınız?**

Cevap 15: “İstanbul ve kültürel mirası”

- **Soru 16: Gelecekte Galataport mu? İstanbul mu? Ön plana çıkar.**

Cevap 16: İstanbul olmadan Galataport’un bir anlamı yoktur.

3.2.5. Mülakat, Hakan SİNAY, 2. Mühendis, Virgin Voyages

Kruvaziyer sektöründe 7 yıllık tecrübe sahibi, Virgin Voyages Kruvaziyer gemilerinde 2. mühendis olarak çalışmakta olan Sayın Hakan SİNAY ile Kasım 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Galataport, dünyanın en güzel yolcu gemisi limanlarından biri olan, İstanbul’un eski ışıltısını tekrar kazandıracak bir projedir. Projenin mimarı Sayın Arif Özden ile bizzat tanışma fırsatım da oldu. Gerçekten de bulunduğu bölgedeki geleneksel çizgileri yansıtan, aynı zamanda birçok farklı işlevselliği olan bir liman. Adeta bir belgesel gibi detaylarını büyük bir keyifle öğrendim. Kesinlikle ülkemize olumlu bir katkısı olacağını düşünüyorum.”

3.2.6. Mülakat, Mehmet Ecmel ÇAKMAK, D-Marin Turgutreis'in Marine Müdürü

Deniz Turizmi ve Yatçılık sektöründe 17 yılı aşkın deneyim sahibi, D-Marin Turgutreis'in Marine Müdürü Sayın Mehmet Ecmel ÇAKMAK ile Kasım 2020'de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Galataport gibi bir yatırım, uzun vadede İstanbul'un yıllardır beklediği kapsamlı bir projedir. Tarihi yarımada ya yakınlığı, mimari açıdan şehrin önemli değere sahip bölgelerinden birinde konumlanması, projeyi daha da kıymetli hale getiriyor. Sadece Kruvaziyer limanı olarak düşünmek, bu projeyi anlamamızın önüne geçer. Yaklaşık 2 milyar dolarlık projede, İstanbul'un dokusuna uygun restoranlar, mağazalar, ofisler, oteller ve önemli sanat müzeleri kendilerini burada konumlandıracaklar.

Deniz turizmi işletmelerinin Türkiye'deki önemli bir mihenk taşlarından biri olacak projenin 10 milyona yakın bir turist çekim alanı haline gelmesi planlanıyor. Yıllık beklenen yolcu kapasitesi 2-3 milyon (Kruvaziyer). İstanbul'da şehir dokusu ile barışık bir mimari anlayışla yapıldığını, bölgede âtil hale gelen kimi tarihi değerlerinde aslına uygun şekilde restorasyon süreci ile projeye dahil edildiğini biliyoruz.

Türkiye ekonomisine olacak katkısı aşikârdır. Projenin büyüklüğü ve temel hedef ürününün Kruvaziyer turizmi olduğunu düşünürsek dolaylı olarak yat turizmine de katkısı olacaktır.

Deniz transfer araçlarının bağlama cepleri olduğunu bildiğimiz projede özel tekne bağlama alanları olup olmadığını şimdilik bilmiyoruz. Ancak 60-100 metre arasındaki mega yatların kısa dönem bağlamaya da lansmanlarının yapılacağı özel alanlar olarak da kullanılabilir bölümler olacağına dair duyurularımız var. Her bir yeni Liman projesinin ülkenin geleceğine ciddi projeksiyonlar yaptığını bilmemiz gerekiyor. Elbette çevre ve insan ile dost projeler olması şartı ile...”

3.2.7. Mülakat, Selma TAŞKIRAN, Ege Liman İşletmeleri A.Ş. ve Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş. Muhasebe Müdürü

Turizm ve denizcilik sektöründe uzun yıllar deneyimi bulunan, Ege Liman İşletmeleri A.Ş. ve Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş. Muhasebe Müdürü Sayın Selma TAŞKIRAN ile Aralık 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Galataport projesi üstün teknoloji ile kurgulanmış bir kruvaziyer limanı olarak tasarlanmış ve tamamlanması ile birlikte İstanbul’un kültür-sanatla yerli ve yabancı turistlerin yeni buluşma noktası olacağı inancındayım. Limanlarımızın dünyaya açılan pencerelerimiz olduğunu düşünürsek, ülkemizin yeni vizyonu olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. İstihdama büyük bir katkı sağlayacağını ve ziyaretçi sayısı ile rekorlar kıracağını düşünüyorum. Dolayısı ile önce İstanbul sonra da Türkiye ekonomisinin lokomotifleri arasında olacağı kanaatindeyim. Şimdiden ben de ziyaretçisi olmak için heyecanlıyım.”

3.2.8. Mülakat, Alim SÜR, Denizci, Yazar

10 metrelik katamaran teknesiyle iki kere dünya turunu tamamlamış ayrıca Naviga Yelken Dergisi yazarı olan ünlü denizci Sayın Alim SÜR ile Aralık 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport İstanbul Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Deniz tutkum ve dünyayı keşfetme arzumla birlikte dünya üzerinde birçok şehir, farklı kültürler, doğa harikaları gördüm. Bu seyahatlerde yeni insanlar tanıdım, yeni fikirler edindim ve birçok anı biriktirdim. Gezdiğim ülkelerde gördüğüm, o şehirlerin gelişmişliği ve popülerliği ölçüsünde de farklı özelliklerde yolcu limanlarına sahip olduklarıydı. Dünyada İstanbul kadar güzel her dönemde önemli ve popüler

olmuş şehir çok azdır. Dünyayı dolaşırken örnekleri gibi güzel bir yolcu limanının İstanbul da olmayışına hep üzölmüşümdür.

Galataport İstanbul projesini gördüğümde bu beni çok heyecanlandırdı. Eminim bu liman tamamen faaliyete geçtiğinde sunduğu konfor, imkanlar ve şehrin güzelliğine yakışan mimarisiyle birlikte ülke turizm ve ekonomisine çok önemli katkıları olacaktır. İstanbul'un potansiyeli olan turist sayılarının şehre gelmesi adına böyle modern kaliteli yapıların şehre kazandırılması çok önemlidir. Galataport İstanbul projesi mutlaka çok başarılı olacaktır. Bu başarı Türk iş adamlarına böyle özel projelerin yapılması adına ilham ve cesaret sağlayacaktır.''

3.2.9. Mülakat, Hüseyin YILDIRIM, Emekli Deniz Albay, Özel Eryetiş Reis Denizcilik Meslek Lisesi Meslek Dersleri Koordinatörü

Emekli Deniz Albay'ı, Özel Eryetiş Reis Denizcilik Meslek Lisesi Meslek Dersleri Koordinatörü Sayın Hüseyin YILDIRIM ile Aralık 2020'de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : ''İstanbul, turizm ve sanat etkinlikleri için potansiyeli çok yüksek olmasına rağmen, bu alanlarda uluslararası piyasada hak ettiği değeri ne yazık ki bulamamış bir dünya kentidir.

İstanbul Boğazı'nın girişinde yer alan Galataport projesinin kapsadığı alan halen kruvaziyer gemilerinin yanaştığı iskeleyi de içine alan, çok değerli bir mevki olmasına rağmen maalesef turizm ve sanat etkinlikleri bakımından âtıl durumda bırakılmış bir alandır. İstanbul halen (Pandemi koşullarının yarattığı olumsuzluklar dışında) kruvaziyer turizmi bakımından çok önemli bir liman olup, binlerce turistin boğaz girişinin muhteşem görünüşünden sonra İstanbul kenti ile tanıştığı ilk mekândır. Bu mekânın projede tanıtılan bir turizm, kültür sanat ve alışveriş merkezine dönüştürölmesi kaçınılmaz olarak İstanbul turizmine artı değerler katacaktır. Bu artı

değer hem turist sayısının artışı hem de turist başına gelir miktarının artışı olarak görülecektir.

Galataport projesi, dış turizmin yanında alışveriş, yeme içme, gezinti ve müze alanlarıyla yerli turistler için de İstanbul'un en çok tercih edilen çekim merkezlerinden biri olmasını sağlayacak ve iç turizmin İstanbul lehine gelişmesine neden olacaktır. Ayrıca, yaratacağı rekabet ortamı ile İstanbul genelinde diğer turizm alanlarında da kendilerini geliştirmek adına bir iyileşme yaratacağı değerlendirilmektedir.

İstanbul, halen kültür ve sanat etkinlikleri bakımından, mevcut imkânları ile uluslararası ünü olan bir kente henüz dönüştürülemedi.

Galataport projesinde yer alan müze, sergi alanı gibi mekânlar İstanbul'un bu alanlarda da söz sahibi kentler arasına girmesine katkı yapacak ve turistlerin şehrimizi sadece doğal güzellikleri için değil aynı zamanda kültür sanat etkinlikleri için de tercih etmelerine sebep olacaktır.

Sonuç olarak; Galataport projesinin gerçekleştirilmesi durumunda İstanbul'un başta kruvaziyer turizmi olmak üzere turistler için önemli bir çekim merkezi olacağı, sadece turizm değil kültür sanat ve alışveriş etkinlikleri ile de konuşulacağı ve dolayısıyla Türk turizminin gelişmesine önemli katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.”

3.2.10. Mülakat, Mine Güneş KAYA, Turizmci

Turizmci Sayın Mine Güneş Kaya ile Aralık 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Pandeminin başından bu yana 13 aydır kruvaziyer endüstrisi çok zarar gördü. Dünyadaki turizm hareketinin %2 sini oluşturan endüstri buna rağmen yeni yatırımlarına, yeni gemi yatırımlarına devam ediyor. Ancak daha küçük ölçekli segmentte gemi yatırımları görebiliriz. Kısa ve orta vadede "blue bubble" denilebilecek türde deniz turizmi seyahat koridorları ile de sektörde çok az olsa da dünya genelinde

umut havası hakimdir. Aşıların hızlanması ile de ilk defa kruvaziyer seyahatine çıkacaklar ile repeater dediğimiz kruvaziyer yolcuları ile ilgili değişiklikler olacaktır. Önemli olan burada sektörün de sertifikalı ve güvenli seyahat açısından küresel bir anlam taşımasıdır. Türk limanları, eşsiz tarihi zenginlik, kültürel çeşitlilik ve deniz mili mesafelerinin birbirine yakınlığı ile eşsiz kültür ve fırsatlar sunuyor.

Burada sadece Galataport değil, diğer tüm Türk Limanları Çanakkale, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Bodrum, Antalya gibi limanlar Akdeniz'de ve Ege'de muazzam fırsatlar sunuyor.

Doğu Akdeniz'deki belirsiz ortam, 2008'den beri sektörü derinden etkiliyor, Kuzey Afrika bağlantıları sektörde zayıfladı ama Türkiye ile bağlar aslında hep güçlü.

Elbette Galataport'un kısa vadede devreye girmesi şansları ve fırsatları diğer limanlarda beraberinde getirebilir. İstanbul'daki liman konumu hem Ege hem Karadeniz hem de Akdeniz için önemlidir ancak tek başına yeterli olmayabilir. Mutlaka hinterlandında başka bir liman kabin satışı, destinasyon çeşitliliği anlamında da destekleyici olmalıdır. Homeport fonksiyonları açısından kruvaziyer turizminde tek bir liman örneği ile gitmeyen ülkeler de mevcut, birçok turnaround, homeport ya da farklı faaliyetlerle 2011-2013 yılları arasında Avrupa'nın Lider Kruvaziyer destinasyonu ödülü alan İzmir de hiçbir zaman unutulmamalıdır.”

3.2.11. Mülakat, Serdar DURAT, Emekli Deniz Kurmay Albay, Statejist ve Uzakyol Kaptanı

Emekli Deniz Kurmay Albay, Statejist ve Uzakyol Kaptanı Sayın Serdar DURAT ile Aralık 2020’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “İstanbul limanı Kruvaziyer gemiler için cazibe merkezi olabilecek bir destinasyondur. Bu cazibe gerek kentin tarihsel, kültürel zenginlikleri, gerekse jeopolitik konumundan kaynaklanır. Önemli olan bu cazibeyi iyi pazarlayabilmektir.

Bahse konu pazarlamanın etkili olabilmesi için büyük kruvaziyer firmalar, turizm acenteleri yerinde ziyaret edilmeli ve tanıtıcı sunumlar yapılmalıdır.

Liman masrafları (pilotaj- römorkör- vergiler vs.) konusunda rekabetçi fiyatlar belirlenmelidir. Gemilerin personeli ve mürettebatı için STCW sertifikalarını yenileyebilecek eğitim, sınav vb. olanakları sunulmalıdır.

Pandemi sürecinde en büyük zafiyet/tehdit vaka sayıları olduğu kanaatindeyim. Burada Limanın Covid-19 tedbirlerini standartların üzerinde uyguladığı sağlık açısından güvenilir olduğu belirtilmedi. İstanbul'un güvenlik açısından risk analizi yapılmalı ve en az diğer ülkelerin limanları kadar güvenli olduğu algısı yaratılmalıdır. İstanbul dünyanın diğer birçok metropolünden daha pahalı olmadığı vurgulanmalıdır. Galataport için dünyaca ünlü kişilerin rol aldığı kısa reklam filmleri hazırlanmalı ve yabancı televizyon kanallarında oynatılmalı reklam görselleri dünya çapında turizm ve seyahat dergilerinde yayınlatılmalı Türkiye'nin komşuları ile sorunlarını çözmüş, terör ve mülteci baskısından arınmış bir ülke olduğu algısı yaratılmalıdır.”

3.2.12. Mülakat, Faik KALKAN, Ataköy Marina Denizcilik Akademisi Genel Müdürü

Ataköy Marina Denizcilik Akademisi Genel Müdürü Sayın Faik KALKAN ile Ocak 2021’de yapılan görüşmede elde edilen bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

- **Soru : Galataport Projesi ve bu projenin Türkiye Kruvaziyer Turizmini gelecekte nasıl etkileyeceği hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?**

Cevap : “Denize yapılan tüm yatırımları destekliyoruz. Galataport projesinin de İstanbul’umuza faydalı olacağını düşünüyoruz. Yapılan yatırımın kalitesi İstanbul’umuza daha fazla turistin gelmesine vesile olacaktır. Bu yeni güzel projenin tüm denizcilik sektörüne ve dolaylı olarak otelcilik, ulaşım gibi ek sektörlerle de katkısı olacaktır. İstanbul’umuzun tanınırlığı artacak ve mutlaka ekonomiye büyük yararları olacaktır.”

4. SONUÇ

Turizm sektörünün sürekli büyüyen bir kolu olan, kruvaziyer turizmi, tamamen veya kısmen bir kruvaziyer gemisine dayalı tatilleri ifade etmektedir. Turistlerin seyahatleri boyunca farklı destinasyonlarda vakit geçirerek çok merkezli bir tatil yaşamaları sağlanmaktadır.

Kruvaziyer turizmi başlarda sosyal ve maddi açıdan üst sınıfa mensup kesime hitap ederken zamanla dünya çapında popüler bir eğlence, tatil seçeneği olmuştur. Kruvaziyer turizmi sektörü büyüdükçe kruvaziyer gemilerinin ziyaret ettiği destinasyonlar da genişlemiştir. Kruvaziyer turizmi başlangıçta ağırlıklı olarak daha sıcak iklimlere sahip, Akdeniz ve Karayipler'de gelişmiştir. Zamanla soğuk iklimlere olan eğilimler de artmıştır.

Kruvaziyer yolcu gemileri küçük yatlardan, mega gemilere kadar çeşitlilik göstermekte ve okyanusta, nehirde veya fiyortlarda yer alabilmektedir. Kruvaziyer turları, kalış süresi, varış destinasyonları ve sundukları hizmetlere göre çeşitlilik göstermektedir.

Bu turlar; keşif yolculukları, nehir gezileri, deniz yolculukları, temalı yolculuklar, mini yolculuklar, dünya yolculukları, transit yolculuklar ve dönüş yolculukları şeklinde sıralanabilmektedir.

Seyahat ve turizm endüstrisinde son yirmi yılda deniz yolculuğunun hızlı büyümesi, kruvaziyer hatlarını artan sayıda kruvaziyer yolcularının ihtiyaçlarını karşılayan modern gemiler inşa etmeye teşvik etmiştir. Modern gemiler, düzenli yolcu gemisi mürettebatının yanı sıra eksiksiz bir kadroya sahip bir "Yüzen Tesis" olarak da kabul edilebilir.

Uluslararası sularda dolaşan yaklaşık 360 kruvaziyer gemisiyle, kruvaziyer endüstrisinde rekabet şiddetli olmaya devam etmektedir. Bu durum, yolcu gemilerinin ve ürünlerinin sürekli bir gelişim halinde olduğu ve olması gerektiğinin bir göstergesidir. Bu bağlamda, zaman içerisinde kruvaziyer turizmde değişik eğilimler gözlemlenebilir:

♦ "Eve yakın" bağlantı noktalarından artan girişler: Pazarın, biniş terminalleri olarak aktif rol oynayan limanların sayısında belirgin bir artış görmesi beklenmektedir. Bu, ana kruvaziyer limanlarına ek olarak, diğer iç limanların da destekleyici roller oynayacağı anlamına gelir. Bu, turistlerin en yakın limana uçmak yerine araç kullanmaları, erişimi daha rahat ve daha ucuz hale getirecektir. Örneğin ABD'nin bir eyaleti olan Florida'nın bir zamanlar ana liman

olarak hüküm sürdüğü yerde, şimdi Norfolk, Charleston, New Orleans, Galveston, Baltimore, Boston, Philadelphia ve San Diego gibi 30'dan fazla Kuzey Amerika şehri yolcu gemisi biniş terminallerine sahiptir.

◇ Aile ve aile seyahatlerine daha fazla odaklanma: Yolcu gemileri artık her yıl milyonlarca çocuk taşımaktadır. Bu, yolcu gemilerinde ek hizmetler sağlama ve çocuk tesislerinin genişletilmesi konusunda çocuklara daha fazla odaklanılmasına yol açmıştır. Örneğin Holland America Line Kruvaziyer Şirketi (ABD), Alaska'da hazine avları, tramvay gezileri ve yürüyüşleri içeren "yalnızca çocuklara" kıyı gezileri sunmaktadır.

◇ Egzotik bölgeler ve güzergâhlar: Yolcuların gittikçe daha fazla ziyaret edilecek yeni yer talebine yanıt olarak, kruvaziyer hatları müşterilerini etkilemek için yeni ve egzotik yerler aramaktadır. Bu, günümüzde egzotik seyir destinasyonları sunma konusunda birbirleriyle yarışan seyir hatlarıyla birlikte güzergâhlar da bir patlamaya neden olmuştur. Radisson Seven Seas Kruvaziyer Şirketi, Avrupa'nın balina izleme başkenti olan Mikronezya'daki uzak adaları ve İzlanda'daki Husavik'i ziyaret etmektedir.

Bu bağlamda Türkiye'nin de kıyısı bulunan Karadeniz Bölgesi keşfedilmemiş doğal güzellikleriyle potansiyel destinasyon olma özelliğine sahiptir.

◇ Değişen Gemi Tercihleri: Bir yandan, her biri 2.000'den fazla yolcu taşıyan birkaç mega resort tarzı yolcu gemisi denize indirilirken, aynı zamanda 100 ila 250 yolcu ile sınırlı küçük gemilere doğru bir eğilim vardır. Özellikle pandemiyle hayatımıza giren sosyal izolasyon kavramı, bu eğilimin artmasına katkı sağlayacaktır. Küçük yeni gemiler fiyatlandırmada çok rekabetçi olmasada genellikle standartlarını taklit ettikleri büyük lüks gemilerden daha ucuzdur. Bu nedenle, trend şimdi hemen hemen her makul fiyat aralığında küçük, orta ölçekli, büyük ve mega gemiler seçeneğine doğru ilerlemektedir.

◇ Asya: Asya bölgesi, çift haneli büyümesi, her zamankinden daha fazla gemi ve limanlara ve destinasyonlara yapılan patlayıcı yatırımların da gösterdiği gibi, seyahatin en büyük büyüyen sektörünün "yenidünyası" haline gelmiştir. 2014 yılında yaklaşık 1,4 milyon Asyalı misafire ev sahipliği yapan kruvaziyer hatları ile 2012'den bu yana iki yılda sadece yüzde 34'lük bir artışla, küresel kruvaziyer endüstrisi Asya'nın hızla kendi başına büyük bir uluslararası pazar haline geldiğini kabul etmiştir. Bu bağlamda Türkiye de bu pazardan kendine düşen payı almıştır.

◇ Yeni hedefler: Tekrarlayan kruvazörleri çekmek ve ilk kez gelenleri cezbetmek için güzergâhlar büyümektedir. Dünyada 300'e yakın yolcu gemisi var ve özellikle 4.000 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler arasında ayırım yapmak gittikçe zorlaşmaktadır.

Kruvaziyer endüstrisinde diğer önemli bir husus sürdürülebilirliktir. Kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliği; kurumsal sosyal sorumluluğu, çevre sorunları, ekonomik katkıları ve uğrak limanı üzerindeki olumsuz etkilere odaklanan tartışmalarla güçlü bir şüphecilik çekmiştir. Müşteriler, ürün ve hizmetlerin etik ve çevresel yönleriyle giderek daha fazla ilgilenmeye başlamıştır. Birçok bilim insanı kruvaziyer endüstrisinin gelecekteki zorluklarının sürdürülebilir kalkınma ile ilgili olduğuna inanmaktadır. CLIA, uğrak liman için 'yerel yönetimlerle ortaklıklar, kademeli geliş ve gidişler, gezi çeşitliliği, kıyı gücü ve yerel yolcu harcamaları' şeklinde katkıda bulunma planları ortaya koymuştur.

2030 yılına kadar karbon emisyonlarını, 2008 emisyon seviyelerine göre %40 azaltma hedefine ulaşmak için kruvaziyer hatlarını enerji verimli gemi ve teknolojilere 22 milyar dolardan fazla yatırım yapmaya teşvik etmektedir. Özellikle, COVID-19 salgını nedeniyle zaten krizde olan kruvaziyer endüstrisi, itibarını artırmak için hizmet sürecini iyileştirmelidir buna göre, iyileştirilmiş hizmet kalitesi yoluyla imajını güçlendirmeye çalışmalı, yenilikçi yönetim sistemleri ve stratejileri geliştirmeli ve sürdürülebilirliği teşvik etmelidir.

Kruvaziyer turizmi , en hızlı büyüyen turizm segmentlerinden biridir ve özellikle son on yılda önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Kruvaziyer turizminin gelişimi potansiyel olarak birçok faydayı beraberinde getirmektedir. Bu faydaların başında ise kuşkusuz ekonomiye olan katkısı gelmektedir. Kruvaziyer turizmi, gelişmekte olan ekonomiler kadar, gelişmiş ülkelerdeki istihdam yapısının da giderek daha önemli bir parçası haline gelmiştir. CLIA verilerine göre, 1990'dan bu yana, ortalama yıllık yolcu artışı yaklaşık %6,63'e ulaşmıştır ve kruvaziyer turistleri 2000'de 7,21 milyondan 2019'da 26,86 milyona yükselmiştir. Kruvaziyer endüstrisi 2019 yılında küresel ekonomiye yaklaşık 154 milyar dolarlık katkı sağlamıştır. Akdeniz, Karadeniz ve Türkiye özelinde bakıldığında, Akdeniz bölgesi çok tercih edilen bir destinasyon olma özelliğine sahiptir. Bölgeyi ziyaret eden kruvaziyer gemi ve gelen yolcu sayıları yıllar içerisinde büyümeye devam etmiştir. Pandemi döneminde düşüş yaşansa da ilerleyen yıllarda eski performansına dönmesi beklenmektedir. Karadeniz bölgesi Akdeniz'e nazaran daha geri planda kalan, bir destinasyondur.

Yıllar içerisinde, bölgeye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarında artış görülse de son yıllarda ülkeler arası ilişkilerde meydana gelen olumsuzluklar turizmi de olumsuz etkilemiştir. Türkiye kruvaziyer turizminde durum ise hem Akdeniz ve Karadeniz’e kıyılı bir ülke olduğu için iki bölgede yaşanan gelişmelerden de etkilenmiştir. Bu bağlamda özellikle Akdeniz Bölgesi’nden kendine düşen payı almıştır. Yaşanan olumsuzlukların bertaraf edilmesi durumunda Karadeniz Bölgesinden de kendine düşen olumlu payı ilerleyen yıllarda alması beklenmektedir.

Kruvaziyer Limanları da kruvaziyer endüstrisindeki kilit noktalarındandır. Kruvaziyer Şirketleri, liman seçerken ve güzergâhlar tasarlarlarken çok yönlü değerlendirmeye ihtiyaç duymaktadır. Kruvaziyer turizmi, ulaşımın kendisinden daha fazlasıdır, varış noktası olarak gemiyi ve güzergâhı içeren bir kombinasyondur.

Limanların doğal ve kültürel çekiciliği, liman altyapısının inşası, bitişik varış noktalarına ve ana kaynak pazarına bağlanabilirliği, güvenliği, malzeme tedariği, liman maliyeti ve güzergâh çeşitliliği, liman seçim sürecini etkileyen ana faktörlerdir. Güzergâh çeşitliliği, güçlü kaynak pazarları ve varış noktalarının yanı sıra liman tesislerinin düzenlenmesi için mevcut yoğun liman sistemi, kruvaziyer ana limanları veya uğrak limanları seçilirken dikkate alınmaktadır. Liman rekabet edebilirliği sadece liman altyapıları ile ilgili olmayıp aynı zamanda yolcu gemilerine ve yolculara yönelik bir dizi türev hizmetleri de içermektedir. Ayrıca, liman yönetimi, siyasi koşullar ve düzenleyici çerçeve de dikkate alınmaktadır. Son olarak, limanların erişilebilirliği, uçuş yoğunluğu ve güvenilirliği, turistik tesisler, güvenlik, şehir turizmi hizmeti ve yerel ulaşım sistemleri vb. gibi faktörler limanların dikkate alması gereken elzem faktörleridir.

Dünya çapında birçok Kruvaziyer Limanı mevcuttur. Yolcu trafiğine göre dünyanın en işlek 10 kruvaziyer limanı; Miami Limanı (ABD), Port Canaveral (ABD), Port Everglades (ABD), Cozumel Limanı (Meksika), Nassau Limanı (Bahamalar), Şangay Limanı (Çin), Barselona Limanı (İspanya), Out Adaları Limanı (Bahamalar), Civitavecchia Limanı (İtalya), Balear Adaları Limanı (İspanya) şeklinde sıralanmaktadır. Türkiye özelinde ise toplamda 24 kruvaziyer gemi limanı vardır. Bu limanların en popülerleri; Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Marmaris Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, İstanbul Yolcu Limanı, İzmir Kruvaziyer Limanı, Antalya Yolcu Limanı şeklindedir. İnşası süren önümüzdeki yıllarda açılması planlanan Galataport’ta ilerleyen senelerde bu listede yer alması kuvvetle muhtemeldir.

Galataport inşaatı çalışmalarına, 2016 yılında Karaköy Marina'dan başlayıp Mimar Sinan Üniversitesi kampüsüne kadar uzanan Fındıklı bölgesinde, 1,2 km'lik arsa üzerine bazı binaların yıkımı ve yeniden inşası tamamlanarak başlanmıştır. Proje, İstanbul'a daha fazla ayrıcalık katacak, turizm sektörüne Türkiye'den ve dünyanın dört bir yanından gelen turistler için çekici bir dönüm noktası sağlayacak en büyük projelerden biridir.

Galataport Projesi kendine has pek çok özelliğe sahiptir. Projeyi İstanbul'un en önemli turistik yapılarından biri yapan, Tophane bölgesinin merkezi ve iki kıtanın en büyüklerinden biri olacak kendi meydanıdır. Bu yapının yine önemli özelliklerinden biri, 29.000 metrekare yer altı ve 16 metre su altı derinliği olan, yolcu işlemleri için hazırlanmış idari yapısıdır. Bu idari yapı, inşaat teknolojisi ile oluşturulmuştur, ilk olarak dünya çapında uygulanmıştır ve bu devasa liman, 6000'den fazla yolcusu olan büyük gemilerin kabulü için donatılmıştır.

Galataport sadece bir kruvaziyer rıhtımı değil, turizm ve ticaret için dev bir merkez olan ve İstanbul'daki emlak piyasasını canlandıracak bütünleşmiş bir projedir. Bu nedenle Galata Limanı, toplam 52 metrekare alana sahip, restoran, kafe ve dükkân olarak yatırım amaçlı kiralanabilen çok sayıda ticari gayrimenkulü içermektedir. Toplam inşaat alanı 43.000 metrekare olan çok sayıda ofis mülküne ev sahipliği yapmakta ve 5.000 kişiye istihdam olanağı sağlamaktadır. Halka açık olacak bu tesisin, turizm ve ticari tesislerinde yılda 25 milyon ziyaretçi ve 7 milyon turist, yanaşma gemileriyle 1,5 milyon yolcu alması ve turizm sektörünün gelir getirmesi beklenmektedir. Her açıdan prestijli bir proje olan Galataport projesi, hem yerel ekonomiye hem de ülke ekonomisine katkı sağlaması kuvvetle muhtemeldir. Bu bağlamda alanında yetkin, hem turizm hem denizcilik sektörlerinde uzun yıllar çalışıp deneyim sahibi olan kişilerle yapılan görüşmelerde Galataport Projesinin çok umut vadeditici bir proje olduğu, gerek yerel gerek ülkenin prestijine aynı zamanda ekonomisine katkı sağlayacak bir liman projesi olduğu kanaatine varılmıştır. Zaten gerek tarihi yapısı, gerek bulunduğu konumuyla Dünya'nın hayran olduğu şehirlerden olan İstanbul'un böyle bir projeyle taçlandırılması, değerine değer katacaktır.

Sonuç olarak, kruvaziyer turizmi sürekli gelişen ve büyüyen bir sektör haline gelmiştir. Türkiye bu pazardan payını almaktadır fakat bu payı büyütebilecek bir ülkedir. Galataport İstanbul Projesi gerek konumu, gerek mimari yapısı gerekse sunduğu hizmetlerle bu payı büyütecek ve ülke ekonomisine hem döviz girişi hem istihdam açısından katkı sağlayacaktır.

Ülkenin uluslararası popülarlığının artmasında kesinlikle büyük faydaları olacaktır. İstanbul dünyada Paris, Barcelona gibi önemli şehirlerle yarışacak ve turist sayısı bakımından üstün olabilecek potansiyele her zaman sahiptir. Önce İstanbul'a gelen kruvaziyer gemi sayısı artacak daha sonra etkileşimde olduğu diğer limanlarımızın uğrak sayısı yükselecek ve İstanbul yeniden Akdeniz'in en önemli 10 kruvaziyer destinasyonu içerisinde yer alacağı düşünülmektedir. Bir süre sonra Galataport İstanbul sadece kapasite anlamında yetersiz kalmaya başlayacak ve ikinci daha büyük bir kruvaziyer limanı ihtiyacı oluşacaktır. Dünyadaki diğer önemli kruvaziyer destinasyonlarında olduğu gibi aynı anda 6-8 kruvaziyer gemisinin yanaşabileceği bir liman mutlaka İstanbul'un ihtiyacıdır. Galataport projesi, İstanbul'un tekrar kruvaziyer sektöründe söz sahibi olması adına çok önemli ve dünyada mimarisiyle örnek gösterilen bir projedir. Ülke ekonomisine ve imajına katkısı olumlu olacak ve projenin başarısı diğer girişimcilere cesaret kaynağı oluşturacaktır.

KAYNAKLAR

- Akgül, E. F. (2018). Türkiye’de Kruvaziyer Limanlar: Pazar Yapısı ve Rekabetçilik Analizi. *Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi*, 4(2), 167-179.
- Anton, E. (2019). Cruise industry in Romania—An emerging market. In *Proceedings of the International Conference on Business Excellence* (Vol. 13, No. 1, pp. 528-536). Sciendo.
- Asero, V., Skonieczny, S. (2018). Cruise tourism and sustainability in the Mediterranean. destination Venice. *Mobilities, Tourism and Travel Behavior—Contexts and Boundaries*; InTech Open limited: London, UK, 93-106.
- Bakan, G., Büyükgüngör, H. (2000). The Black Sea. *Marine Pollution Bulletin*, 41(1-6), 24-43.
- Balcıoğlu, A. (2014). 10 Maddede Galataport’un Hikâyesi. <http://bianet.org/biamag/siyaset/160111-10-maddede-galataport-un-hikayesi> (Erişim Tarihi: 01.03.2021).
- Brida, J. G., Zapata, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.
- Cafaro, V., Piazzolla, D., Melchiorri, C., Burgio, C., Fersini, G., Conversano, F., Marcelli, M. (2018). Underwater noise assessment outside harbor areas: The case of Port of Civitavecchia, northern Tyrrhenian Sea, Italy. *Marine Pollution Bulletin*, 133, 865-871.
- Cervený, L. K., Miller, A., Gende, S. (2020). Sustainable cruise tourism in marine world heritage sites. *Sustainability*, 12(2), 611.
- Chala, K., Karuk, M. (2015). History of cruise tourism. Kiev: National University of Food Technologies, (1), 1-4.
- Chen, J. M., Nijkamp, P. (2018). Itinerary planning: Modelling cruise lines’ lengths of stay in ports. *International Journal of Hospitality Management*, 73, 55-63.
- Cruise Lines International Association CLIA. (2019). 2019 Avrupa Pazar Raporu. <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2021/february/2019-europe-market-report> (Erişim Tarihi: 12.02.2021).
- Cruise Lines International 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) (Erişim Tarihi: 11.01.2021).
- Cruise Lines International Association CLIA. (2019). 2019 Trends and Industry Outlook. <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA%202019-Cruise-Trends-Industry-Outlook> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).
- Cruise Lines International Association CLIA. (2020). Cruise Endüstrisinde COVID-19. <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2020/april/clia-covid-19-toolkit> (Erişim Tarihi: 17.03.2021).
- Demircioğlu, C. Y. (2017). Küresel Kent Bağlamında Limanlar: Galataport Örneği. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 3, 1-13.
- Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) . (2019). Aylar Bazında ve Liman Başlıkları Altında Kruvaziyer İstatistikleri. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri?PageSpeed=noscript> (Erişim Tarihi: 28.03.2021).
- Dünya Bankası. (2009). World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5991> (Erişim Tarihi: 02.04.2021).

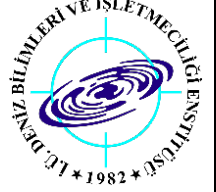
- Erdoğan, Z. (2006). Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ).
- Esteve-Perez, J., and Garcia-Sanchez, A. (2017). Characteristics and consequences of the cruise traffic seasonality on ports: the Spanish Mediterranean case. *Maritime Policy and Management*, 44(3), 358-372.
- Farzanegan, M. R., Gholipour, H. F., Feizi, M., Nunkoo, R., Andargoli, A. E. (2020). International tourism and outbreak of coronavirus (COVID-19): A cross-country analysis. *Journal of Travel Research*, 0047287520931593.
- Fernández-Morales, A., Cisneros-Martínez, J. D. (2019). Seasonal concentration decomposition of cruise tourism demand in southern Europe. *Journal of Travel Research*, 58(8), 1389-1407.
- Galataport İstanbul Homepage, (2021). Galataport Projesi Hakkında Bilgiler ve Görseller. Mart 2021 tarihinde <https://www.galataport.com/> (Erişim tarihi 14.03.2021).
- Garín-Muñoz, T., Montero-Martín, L. F. (2007). Tourism in the Balearic Islands: A dynamic model for international demand using panel data. *Tourism management*, 28(5), 1224-1235.
- Gladden, G. P. (2014). Marketing ocean travel: Cunard and the White Star Line, 1910–1940. *The Journal of Transport History*, 35(1), 57-77.
- Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M. (2020). Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(1), 1-20.
- Gui, L., Russo, A. P. (2011). Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management*, 38(2), 129-150.
- Hof, A., Blazquez-Salom, M. (2015). Changing tourism patterns, capital accumulation, and urban water consumption in Mallorca, Spain: a sustainability fix?. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(5), 770-796.
- Hou, L., Geerlings, H. (2016). Dynamics in sustainable port and hinterland operations: A conceptual framework and simulation of sustainability measures and their effectiveness, based on an application to the Port of Shanghai. *Journal of Cleaner Production*, 135, 449-456.
- Kester, J. G. (2003). Kruvaziyer turizmi. *Turizm Ekonomisi*, 9 (3), 337-350.
- Klein, R. A. (2006). 24 Turning Water into Money: The Economics of the Cruise Industry. Book chapter: Cruise ship tourism, (30), 261-269.
- Kryzhanovska, Y. (2020). Modern Tendencies In The Development Of Cruise Industry In The Black Sea Region. *Economic Science, education and the real economy: Development and interactions in the Digital Age*, (1), 513-524.
- Kuş Adası Ticaret Odası KUTO. (2013). KUTO Faaliyet Raporu. https://kuto.org.tr/site/assets/files/1423/kuto_2013_faaliyet_raporu.pdf (Erişim Tarihi: 07.04.2021).
- KUTO, K. T. O. (2013). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı. KUTO Araştırma Yayınları, Kuşadası, Aydın.
- Lau, Y. Y., Tam, K. C., Ng, A. K., Pallis, A. A. (2014). Cruise terminals site selection process: An institutional analysis of the Kai Tak Cruise Terminal in Hong Kong. *Research in Transportation Business and Management*, 13, 16-23.
- Logunova, N. (2013). Determinants of competitive advantage in the cruise industry of Ukraine. *Socio-Economic Problems and the State*, 8(1), 125-132.
- Marie Van Broeck, A., Dierckx, G. (2012). Activities of cruise-ship employees in Cozumel, Mexico. *Études caribéennes*, 5133, 1-24.

- Marti, B. E. (1990). Geography and the cruise ship port selection process. *Maritime Policy and Management*, 17(3), 157-164.
- McCalla, R. J. (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), 44-55.
- MedCruise. (2019). 2019 MedCruise Statistics. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2019-medcruise-statistics-report> (Erişim Tarihi: 22.01.2021).
- MedCruise. (2019). 2019 MedCruiseStatistics. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2019-medcruise-statistics-report> (Erişim tarihi 22.01.2021).
- MedCruise. (2020). 2020 MedCruise Data. <https://www.medcruise.com/medcruisedata> (Erişim tarihi 11.02.2021).
- Mendoza, D. (2017). Turismo de cruceros. Posicionamiento de las grandes áreas de viajes de cruceros y su incidencia económica.
- Miranda, S., Asioli, C., Pagliacci, F., Chiarabelli, M. (2018). İstanbul Galata Limanı Projesi: Yolcu Gemisi Terminali ve Tarihi Çevre Alanının Rehabilitasyon ve Restorasyon İşleri. *Gelen IFCEE 2018* (s. 155-169).
- Niavis, S., Tsiotas, D. (2018). Decomposing the price of the cruise product into tourism and transport attributes: Evidence from the Mediterranean market. *Tourism Management*, 67, 98-110.
- Nilsson, P. Å. (2007). Cruise tourism and the new tourist: the need for a new typology?. *Nautical Tourism: Concepts and Issues*, 92-106.
- Paiano, A., Crovella, T., Lagioia, G. (2020). Managing sustainable practices in cruise tourism: the assessment of carbon footprint and waste of water and beverage packaging. *Tourism Management*, 77, 104016.
- Pallis, T. (2015). Cruise shipping and urban development: State of the art of the industry and cruise ports.
- Peručić, D. (2020, April). Analysis of the world cruise industry. In *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting* (Vol. 5, No. 1, pp. 89-100). Sveučilište u Dubrovniku.
- Port Canaveral, (2021). AboutThe Port Canaveral. <https://www.portcanaveral.com> (Erişim tarihi 27.02.2021).
- Port Everglades, (2021). Port EvergladesStatistics. <https://www.porteverglades.net/statistics/> (Erişim tarihi 27.02.2021).
- Portmiami Statistic. (2019). 2019 PortMiami Statistic. <https://www.miamidade.gov/portmiami/library/stats-brochure-2019.pdf> (Erişim Tarihi: 08.03.2021).
- Radic, A., Law, R., Lück, M., Kang, H., Ariza-Montes, A., Arjona-Fuentes, J. M., Han, H. (2020). Apocalypse now or overreaction to coronavirus: The global cruise tourism industry crisis. *Sustainability*, 12(17), 6968.
- Renaud, L. (2020). Reconsidering global mobility–distancing from mass cruise tourism in the aftermath of COVID-19. *Tourism Geographies*, 22(3), 679-689.
- ShipTechnology, (2019). Theworld'sbusiestcruiseports. <https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/> (Erişim tarihi 01.03.2021).
- Statista, (2018). 2018 Statista Cruise Industry Data. <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/> (Erişim tarihi 27.01.2021).
- TheOut Island Bahamas, (2021). AboutTheOutIslands. <https://www.myoutislands.com/bahamas-islands> (Erişim tarihi 06.03.2021).
- Toerisme, K. (2007). Recreatie.(2008). Toeristische Trendrapportage Zeeland 2007, 8.

- Tourism and Travel Guide to Turkey, Association of Turkish Travel Agencies (TURSAB) <https://www.goturkeytourism.com> (Erişim tarihi: 12.03.2021)
- Uygun, H., Yoldaş, M. A. (2010). An Investigation on Cruise Tourism in Eastern Black Sea Region and its Socio-Economic Effects on the Destinations in the Region.
- Van den Berg, R., De Langen, P. W. (2011). Hinterland strategies of port authorities: A case study of the port of Barcelona. *Research in Transportation Economics*, 33(1), 6-14.
- Veronica, P., Silvia, M., Ramona, B. N. (2014). Ongoing Trends and Challenges in the Cruise Tourism Industry The Black Sea Region as an Emerging Cruise Destination. *Ovidius University Annals, Series Economic Sciences*, 14(2).
- Ward, D. 1999. Berlitz 1999 Complete Guide to Cruising and Cruise Ships. Princeton, NJ, Berlitz Publishing Company, 25 (3), 17-27.
- Wondirad, A. (2019). Retracing the past, comprehending the present and contemplating the future of cruise tourism through a meta-analysis of journal publications. *Marine Policy*, 108, 103618.
- World Travel and Tourism Council Economic Impact Reports WTTC EIR. (2020). Economic Impact Reports. <https://wttc.org/Research/Economic-Impact> (Erişim Tarihi: 19.03.2021).
- World Travel and Tourism Council WTTC. (2019). 2019 Report. <https://wttc.org/Research/Insights> (Erişim Tarihi: 19.03.2021).



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU



ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI : Ersin YUMAK
ÖĞRENCİ NO : 3001190006
ÖĞRETİM YILI :
ANABİLİM DALI / BİLİM DALI : Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü/Deniz Ekonomisi
PROGRAM TÜRÜ : YÜKSEK LİSANS ☐ DOKTORA ☐
TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI : Prof. Dr. Fatih M. ADATEPE
II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI : Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora USLUER
TEZ BAŞLIĞI : Dünya’da ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi-Yeni Akımlara Güncel Bir Örnek: Galataport/ İstanbul

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam. 89 . sayfalık kısmına ilişkin, 15./11./21 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının* 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 3. ’dir.

Tezimin benzerlik oranı, 06/12/2017 tarih ve 20 sayılı *Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını* aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

Ersin YUMAK

İmza

Öğrenci Ad-Soyadı

Tarih:/...../.....

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)

(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir

DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER TURİZMİ-YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK: GALATAPORT/ İSTANBUL

Yazar Ersin Yumak

Gönderim Tarihi: 15-Kas-2021 02:26PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1703325825

Dosya adı: YER_TUR_ZM_-YEN_AKIMLARA_G_NCEL_B_R_RNEK_GALATAPORT_STANBUL.docx (2.54M)

Kelime sayısı: 23290

Karakter sayısı: 158140

DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER TURİZMİ-YENİ AKIMLARA GÜNCEL BİR ÖRNEK: GALATAPORT/ İSTANBUL

ORJİNALLİK RAPORU

%3

BENZERLİK ENDEKSİ

%3

İNTERNET KAYNAKLARI

%0

YAYINLAR

%1

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

tr.wikipedia.org

İnternet Kaynağı

%1

2

dergipark.org.tr

İnternet Kaynağı

%1

3

cdn.istanbul.edu.tr

İnternet Kaynağı

<%1

4

www.vakifyatirim.com.tr

İnternet Kaynağı

<%1

5

Submitted to Konya Necmettin Erbakan University

Öğrenci Ödevi

<%1

6

www.ship-technology.com

İnternet Kaynağı

<%1

7

www.gemlikgundemgazetesi.com

İnternet Kaynağı

<%1

8

nek.istanbul.edu.tr:4444

İnternet Kaynağı

<%1

www.emlakeki.com

9

İnternet Kaynağı

<% 1

10

www.zeroistanbul.com

İnternet Kaynağı

<% 1

11

www.futourismcongress.com

İnternet Kaynağı

<% 1

12

Submitted to Mehmet Akif Ersoy Aniversitesi

Öğrenci Ödevi

<% 1

13

www.denizhaber.net

İnternet Kaynağı

<% 1

14

www.habervan.com

İnternet Kaynağı

<% 1

15

gezimod.com

İnternet Kaynağı

<% 1

16

www.acarindex.com

İnternet Kaynağı

<% 1

17

jotr.eu

İnternet Kaynağı

<% 1

18

www.insurancepick.com.au

İnternet Kaynağı

<% 1

19

www.kendingez.com

İnternet Kaynağı

<% 1

20

scholarcommons.usf.edu

İnternet Kaynağı

<% 1

21

www.icoaef.com

İnternet Kaynağı

<% 1

22

atebetulhakayik.yeniturkiye.com

İnternet Kaynağı

<% 1

23

cdn.bartın.edu.tr

İnternet Kaynağı

<% 1

24

docs.wixstatic.com

İnternet Kaynağı

<% 1

25

hdl.handle.net

İnternet Kaynağı

<% 1

26

link.springer.com

İnternet Kaynağı

<% 1

27

www.halaltourismcongress.com

İnternet Kaynağı

<% 1

28

www.researchgate.net

İnternet Kaynağı

<% 1

29

moam.info

İnternet Kaynağı

<% 1

Alıntılarını çıkart

üzerinde

Eşleşmeleri çıkar

< 5 words

Bibliyografyayı Çıkart

üzerinde

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi :
Doğum yeri :
Lise : 1998-2002, Ziya Kalkavan ADML
Lisans : 2004-2009, Dokuz Eylül Üni. Denizcilik Fakültesi
Yüksek Lisans : 2019- , İstanbul Üni., Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enst.
Çalıştığı kurumlar : 2020- Devam Ediyor, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
2018-2020, Özel Eryetiş Reis DML
2015-2018, İstanbul Lines
2009-2015, Un RoRo,