



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS TEZİ

KRUVAZİYER TURİZMİNDE İSTANBUL İÇİN TALEP TAHMİNİ

Arif Onur ÖZTÜRK

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programı

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Ayfer ERGİN


Uygun dur


Mayıs, 2018

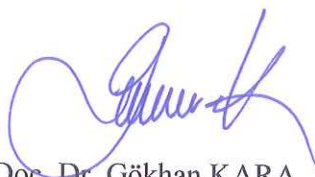
İSTANBUL

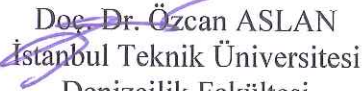
Bu çalışma, 29.05.2016 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı , Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Tez Jürisi


Dr. Öğr. Üyesi Ayfer ERGİN(Danışman)
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi


Prof. Dr. Mahmut Celâl BARLA
Haliç Üniversitesi
İşletme Fakültesi


Doç. Dr. Gökhan KARA
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi


Doç. Dr. Özcan ASLAN
İstanbul Teknik Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi


Dr. Öğr. Üyesi Murat YILDIZ
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi



20.04.2016 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 9/2 ve 22/2 maddeleri gereğince; Bu Lisansüstü teze, İstanbul Üniversitesi’nin aboneli olduğu intihal yazılım programı kullanılarak Fen Bilimleri Enstitüsü’nün belirlemiş olduğu ölçütlere uygun rapor alınmıştır.

ÖNSÖZ

İstanbul, Doğunun Batı ile buluştuğu, geleneksel ve modern hayatın yan yana yaşadığı, Türkiye'nin kültürel ve finansal merkezi konumundaki en büyük şehridir. İçinden geçen İstanbul Boğazı ile bir kısmı Asya bir kısmı da Avrupa olmak üzere iki kıtanın kesişme noktasında bulunan dünyanın tek metropolüdür. Tarihi ve kültürel dokusuyla dünyanın en güzel kentlerinden birisi olan İstanbul, küresel kruvaziyer endüstrisinden daha fazla pay almayı hak etmektedir.

Öğrenim sürem boyunca gerek ders gerekse tez aşamasında yardımlarını esirgemeyen başta bölüm başkanımız Doç. Dr. Gökhan KARA olmak üzere bütün hocalarımıza ayrıca bu tezin konusunun belirlenmesinden, tezin hazırlamasına kadar geçen süreçteki katkıları için danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Ayfer ERGİN'e teşekkürü borç bilirim.

Mayıs 2018

Arif Onur ÖZTÜRK

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ.....	ix
SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ	xiii
ÖZET	xiv
SUMMARY	xvi
1. GİRİŞ	1
1.1. ÇALIŞMANIN AMACI	4
2. GENEL KISIMLAR.....	5
2.1. GENEL TANIMLAR.....	5
2.1.1. Kruvaziyer Turizm	5
2.1.2. Ana Liman	5
2.1.3. Uğrak Liman.....	5
2.1.4. Kalkış-Variş Limanı (Turn-Around Port)	5
2.1.5. Güzergâh Sistemi.....	5
2.1.6. Destinasyon Markalama	5
2.1.7. Avustralasya	6
2.1.8. Yatak Gün Kapasitesi	6
2.1.9. AB-Avrupa Birliğindeki 28 Üye Ülke	6
2.1.10. AB+3	6
2.1.11. Zaman Serisi Analizleri	6
2.2. YAPILAN ÇALIŞMALAR	7
3. MALZEME VE YÖNTEM.....	12
3.1. DÜNYADA KRUVAZİYER TURİZM	12
3.1.1. Kruvaziyer Turizmin Küresel Ekonomik Etkileri	16
3.1.2. Küresel Bir Endüstri: Kruvaziyer Turizm	18
3.1.3. Kaynak Pazarları: Kruvaziyer Yolcuları Nerelerde İkamet Etmektedir.....	21
3.1.4. Kruvaziyer Sektöründeki Firmalar ve Bu Firmaların Pazar Payı.....	23
3.2. AVRUPA'DA KRUVAZİYER TURİZM	25

3.2.1. Kruvaziyer Turizminin 2015 Yılında Avrupa Ekonomisine Katkısı	25
3.2.1.1. Doğrudan Ekonomik Etkiler	26
3.2.1.2. Toplam Ekonomik Etkiler	28
3.2.2. Ülkelere Göre Ekonomik Etkiler	29
3.2.3. Avrupa’da Kruvaziyer Gemi İnşası ve Yatırımlar 2016-2019	31
3.2.4. Avrupa Kruvaziyer Gemi Filosu	33
3.2.5. Avrupa Kruvaziyer Limanları	33
3.2.6. Avrupa’nın Önemli Ana Limanları	35
3.2.7. Avrupa’nın Önemli Uğrak Limanları	36
3.2.8. Avrupa’da Kruvaziyer Turizmin Kaynak Pazarları	37
3.2.9. Avrupa’da Kruvaziyer Yolcuların Gemiye Katılışları	38
3.3. TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZM	39
3.3.1. Kruvaziyer Liman ve Türkiye’deki Önemli Kruvaziyer Limanları	43
3.3.2. Ülkemizdeki Kruvaziyer Limanlar	45
3.3.2.1. Ege Ports-Kuşadası	46
3.3.2.2. Bodrum Kruvaziyer Limanı	48
3.3.2.3. Port Akdeniz-Antalya	49
3.3.2.4. İzmir Alsancak Limanı	50
3.3.2.5. Alanya Port	51
3.3.2.6. Marmaris Kruvaziyer Limanı	52
3.3.2.7. Çeşme Ulusoy Limanı	53
3.3.3. Karadeniz Bölgesindeki Kruvaziyer Limanları	54
3.4. İSTANBUL’DA KRUVAZİYER TURİZM	56
3.4.1. Yıllara ve Aylara Göre İstanbul’a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı	57
3.4.2. Salıpazarı Limanı İmar Planı ve Salıpazarı Limanının Özelleştirilmesi	62
3.5. ZAMAN SERİLERİ	67
4. BULGULAR	71
4.1. 2016 YILINDA AYLARA GÖRE İSTANBULA GELMESİ BEKLENEN KRUVAZİYER YOLCU SAYISI TAHMİNLERİ	71
4.1.1. Ocak 2016 Tahmini	71
4.1.2. Şubat 2016 Tahmini	72
4.1.3. Mart 2016 Tahmini	73
4.1.4. Nisan 2016 Tahmini	74
4.1.5. Mayıs 2016 Tahmini	75
4.1.6. Haziran 2016 Tahmini	76

4.1.7. Temmuz 2016 Tahmini	77
4.1.8. Ağustos 2016 Tahmini	78
4.1.9. Eylül 2016 Tahmin	79
4.1.10. Ekim 2016 Tahmini	80
4.1.11. Kasım 2016 Tahmin	81
4.1.12. Aralık 2016 Tahmini	82
5. TARTIŞMA VE SONUÇ	84
KAYNAKLAR.....	87
ÖZGEÇMİŞ	92



ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 3.1: Küresel Kruvaziyer Limanı Sistemi	15
Şekil 3.2: Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Seyahat Bölgeleri ve Hatları	16
Şekil 3.3: En Çok Kruvaziyer Yolcu Kaynaklanan Ülkeler İçin Yolcu Sayıları (milyon) – 2017	22
Şekil 3.4: 2017 Yılında Avrupa’da Ükelere Göre Kruvaziyer Tura Katılan Yolcu Sayısı(milyon)	37
Şekil 3.5: Kuşadası Ege Ports	46
Şekil 3.6: Bodrum Kruvaziyer Limanı.....	48
Şekil 3.7: Port Akdeniz-Antalya	49
Şekil 3.8: İzmir Alsancak Kruvaziyer Limanı	50
Şekil 3.9: Alanya Port	51
Şekil 3.10: Marmaris Kruvaziyer Limanı	52
Şekil 3.11: Çeşme Ulusoy Limanı	53
Şekil 3.12: Karadeniz Bölgesi Kruvaziyer Destinasyonları.....	55
Şekil 3.13: Salıpazarı Kruvaziyer Limanının Mevcut Durumu	62
Şekil 3.14: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 1.....	64
Şekil 3.15: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 2.....	65
Şekil 3.16: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 3.....	66
Şekil 3.17: Örnek Eğilim Grafiği.....	68

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 3.1: Kruvaziyer Turizmin Uluslararası Talebi 2010-2015 (milyon yolcu)	12
Tablo 3.2: 2017 Yılında Kruvaziyer Turizmin Bölgelere Göre Dağılımı	13
Tablo 3.3: Kruvaziyer Sektörünün Küresel Ekonomiye Toplam Katkısı-2014	17
Tablo 3.4: 2009'dan 2014'e Kadar Uluslararası Kruvaziyer Talebi (milyon yolcu)	19
Tablo 3.5: Dünya Çapında Yıllara Göre Kruvaziyer Yolcu Sayısı	19
Tablo 3.6: Dünyada Bölgelere ve Yıllara Göre Kruvaziyer Yolculuk Yapması Beklenen Yolcu Sayısı.....	20
Tablo 3.7: 2004 Yılı ve 2009-2014 Yılları Arasındaki Kapasitenin Küresel Dağılımı (milyon yatak-gün)	20
Tablo 3.8: Kaynak Pazarının Bölgelere Göre Dağılımı – 2017	22
Tablo 3.9: Dünya Çapında Kruvaziyer Firmaları Onlara Bağlı Şirketler ile Yolcu ve Gelir Payları.....	24
Tablo 3.10: İş Kollarına Göre Avrupa Kruvaziyer Sektörünün Doğrudan Ekonomik Etkisi, 2015.....	28
Tablo 3.11: İş Kollarına Göre Avrupa Kruvaziyer Sektörünün Toplam Ekonomik Etkisi, 2015.....	28
Tablo 3.12: Avrupa'da Kruvaziyer Sektörün Ükelere Göre Toplam Ekonomik Etkisi, 2015	29
Tablo 3.13: Avrupa'da 2016-2019 Yılları Arasında Takvime Alınmış Yeni İnşa Bilgileri.....	31
Tablo 3.14: 2016-2019 Kruvaziyer Gemi Siparişleri	32
Tablo 3.15: 2015 Yılında Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önde Gelen Kruvaziyer Limanları ve Yolcu Sayıları	34
Tablo 3.16: 2015 Yılında Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önde Gelen Kruvaziyer Limanları ve Yolcu Sayıları	34
Tablo 3.17: Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önemli Ana Limanları ve Bu Limanların Yolcu Verileri 2013-2015.....	35

Tablo 3.18: Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önemli Ana Limanları ve Bu Limanların Yolcu Verileri 2013-2015.....	35
Tablo 3.19: Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önemli Uğrak Limanları ve Yıllara Göre Bu Limanlara Gelen Yolcu Sayısı.....	36
Tablo 3.20: Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önemli Uğrak Limanları ve Yıllara Göre Bu Limanlara Gelen Yolcu Sayısı.....	36
Tablo 3.21: 2017 Yılında Avrupa'da Ülkelere Göre Kruvaziyer Tura Katılan Yolcu Sayısı ve Ülkenin Payı.....	37
Tablo 3.22: Kruvaziyer Yolcuların Gemilere Katıldıkları Ülkeler ve Yolcu Sayıları-2015.....	38
Tablo 3.23: Yıllara Göre Ülkemize Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	41
Tablo 3.24: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri-2017.....	42
Tablo 3.25: Liman Başkanlıkları Bazında Yıllara Göre Yolcu İstatistikleri-2017.....	43
Tablo 3.26: Ülkemizde Bölgelere Göre Kruvaziyer Gemilerin Uğradığı Limanlar.....	45
Tablo 3.27: Yıllara Göre Kuşadası'na Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	47
Tablo 3.28: Yıllara Göre Bodrum'a Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	48
Tablo 3.29: Yıllara Göre Antalya'ya Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	50
Tablo 3.30: Yıllara Göre İzmir'e Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	51
Tablo 3.31: Yıllara Göre Alanya'ya Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	52
Tablo 3.32: Yıllara Göre Marmaris'e Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	53
Tablo 3.33: Yıllara Göre Çeşme'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	54
Tablo 3.34: Yıllara Göre Karadeniz Bölgesindeki Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı.....	55
Tablo 3.35: Yıllara Göre Karadeniz Bölgesindeki Limanlarımıza Gelen Yolcu Sayısı.....	55
Tablo 3.36: Yıllara Göre İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	57
Tablo 3.37: 2010 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	58
Tablo 3.38: 2011 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	58

Tablo 3.39: 2012 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	59
Tablo 3.40: 2013 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	59
Tablo 3.41: 2014 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	60
Tablo 3.42: 2015 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	60
Tablo 3.43: 2016 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı.....	61
Tablo 3.44: 2010-2015 Yılları Arasında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı	61
Tablo 3.45: Yeni İmar Planına Göre Salıpaazarı Limanının Alan Dağılımı ve Yüzdeleri	65
Tablo 3.46: Yıl Sayısının Tek Olması Durumunda Verilebilecek <i>xi</i> Değerleri ve Toplamları.	69
Tablo 3.47: Yıl Sayısının Çift Olması Durumunda Verilebilecek <i>xi</i> Değerleri ve Toplamları.	69
Tablo 4.1: 2010-2015 Yılları Arasında Ocak Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı	71
Tablo 4.2: 2010-2015 Yılları Arasında Şubat Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	72
Tablo 4.3: 2010-2015 Yılları Arasında Mart Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı	73
Tablo 4.4: 2010-2015 Yılları Arasında Nisan Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	74
Tablo 4.5: 2010-2015 Yılları Arasında Mayıs Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	75
Tablo 4.6: 2010-2015 Yılları Arasında Haziran Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	76
Tablo 4.7: 2010-2015 Yılları Arasında Temmuz Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	77
Tablo 4.8: 2010-2015 Yılları Arasında Ağustos Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	78

Tablo 4.9: 2010-2015 Yılları Arasında Eylül Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	79
Tablo 4.10: 2010-2015 Yılları Arasında Ekim Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	80
Tablo 4.11: 2010-2015 Yılları Arasında Kasım Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	81
Tablo 4.12: 2010-2015 Yılları Arasında Aralık Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	82
Tablo 4.13: Yıllara ve Aylara Göre Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı ile 2016 Yılı Tahmini ve Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.....	83



SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ

Simgeler

Açıklama

Σ

: Toplam

Kısaltmalar

Açıklama

CTO

: Karayipler Turizm Örgütü

CCL

: Carnival Corporation

RCL

: Royal Caribbean Cruises Ltd

NCL

: Norwegian Cruise Line Holdings Ltd

UNWTO

: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü

ISPS

: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu

TDİ

: Türkiye Denizcilik İşletmeleri

OECD

: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KRUVAZİYER TURİZMİNDE İSTANBUL İÇİN TALEP TAHMİNİ

Arif Onur ÖZTÜRK

İstanbul Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Ayfer ERGİN

Turizmin önemli ve gelişen bir türü olan kruvaziyer turizmi ülke ekonomilerine önemli girdiler sağlamaktadır. Bu çalışmada kruvaziyer turizmin önemini belirtmek için dünyadaki durumu anlatılmış ve ekonomik etkileri belirtilmiştir. 2015 yılına kadar istikrarlı bir şekilde gelişen kruvaziyer turizmimiz, ülkemizde meydana gelen terör olayları sonucunda Avrupalı turistlerin güvenlik endişesi, Suriye'deki savaşın Akdeniz'deki olumsuz etkisi gibi nedenlerle 2015 yılından itibaren ciddi şekilde gerileme meydana gelmiştir. Bu nedenle İstanbul'a 2010 ile 2015 yılları arasında gelen kruvaziyer turist sayısı verileri ile 2016'ya yönelik gelmesi beklenen turist sayısı tahmin edilmiş ve tahmin ile gerçekleşen durum karşılaştırılarak 2016 yılında ülkemizin tahmini maddi kaybı hesaplanmıştır. Önemli bir turizm şehri olan İstanbul'un bu pazardan daha fazla pay alabilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

Mayıs 2018, 109 sayfa.

Anahtar kelimeler: Kruvaziyer Turizmi, İstanbul Kruvaziyer Limanı, Talep Tahmini



SUMMARY

M.Sc. THESIS

DEMAND FORECASTING FOR ISTANBUL ON CRUISE TOURISM

Arif Onur ÖZTÜRK

İstanbul University

Institute of Graduate Studies in Science and Engineering

Department of Marine Transportation Management Engineering

Supervisor : Assist. Prof. Dr. Ayfer ERGİN

Cruise tourism, an important and developing type of tourism, provides important input to the country's economy. In this paper, the situation of the cruise tourism in the world is explained and its economic effects are stated in order to indicate the importance of cruise tourism. After 2015, there has been a serious decline due to European tourists' safety concerns as a result of terrorist incidents occurred in our country and the negative impacts of the war in Syria on the Mediterranean. For this reason, the number of cruise tourists expected to arrive İstanbul in 2016 has been estimated by means of the datas of tourist numbers visited İstanbul between 2010 and 2015 and our country's estimated financial loss has been calculated by comparing the actual situation with the estimates. Some suggestions have been made about İstanbul, the important tourism city, to get more share from this market.

May 2018, 109 pages.

Keywords: Cruise Tourism, İstanbul Cruise Port, Demand Forecasting



1. GİRİŞ

Kruvaziyer turizmi destinasyonların belirlendiği ve liman şehirlerinin gemi olanakları ile başarılı bir şekilde kombine edildiği eşsiz bir endüstridir. Kruvaziyer endüstrisi sürekli bir şekilde yeni gemileri ve güzergâhları sunmaktadır. Kruvaziyer pazarı oldukça kuvvetlidir, şöyle ki 2008-2009 ekonomik krizinde bile etkilenmemiş ve kruvaziyer turizmine olan talep %13 oranında artmıştır [1]. Gemi kapasitelerinin artması, indirimli fiyatlandırma stratejileri gibi etkenler kruvaziyer deneyimini aşırı lüks bir ürün olmaktan çıkarıp daha fazla kişinin ulaşabileceği bir hale getirmiştir [2].

Kruvaziyer turizm endüstrisinin temel unsuru güzergâh sistemidir. Tipik bir güzergâh sistemi, gemilerin belirli bir sırayla uğradığı ve belirli bir ana limanda başlayıp o limanda bittiği sistemdir [3]. Ana limanlar kruvaziyer hatlarının tasarlanmasında anahtar rol oynar. Turistlere hitap eden çekici limanlar genel memnuniyetini artırabilir ve memnun kalanların tavsiyeleriyle başka turistler kruvaziyer yolculuğuna çekilir. Uğrak limanı, bir kruvaziyer destinasyonu seçiminde önemlidir. Kruvaziyer şirketleri de müşterilerine olumlu deneyimler yaşatacak, memnun bırakacak limanları seçer. Aynı şekilde bir kruvaziyer şirketi müşterilerinin orada tatmin olmaması durumunda bir limanı güzergâhtan çıkarabilir.

Yapılacak seyahatin süresinin belirli olması, kruvaziyer yolcunun gemiye katılma ve gemiden ayrılma limanları aynı olması, gezinin bir tarifesinin olması ve seyahat müddetince uğranılacak yerlerin ve buralara uğranılacak zamanların belirli olması, uğrak yerlerinin büyük oranda turizm merkezleri içerisinde seçilmesi, hizmetin amacının ulaştırma değil gezi olması kruvaziyer turizmin belirgin özellikleridir [4].

Planlanan ve sunulan güzergâhlar amacı taşıma hizmeti değil kruvaziyer yolcularının memnuniyetinin sağlanmasıdır. Müşterilerinin en üst düzeyde memnuniyetini elde etme çabasında olan kruvaziyer şirketleri cazip yerler de dâhil olmak üzere çeşitli güzergâhları sunmaktadır. Bununla birlikte, yolcuların memnuniyeti, bir kruvaziyer şirketinin güzergâhlarını seçme ve değiştirme veya filosu tarafından ziyaret edilen belirli limanları değiştirmenin başlıca nedenlerinden biridir. Kruvaziyer şirketlerinin kullanması açısından kruvaziyer limanlar üç sınıfa ayrılabilir. Bunlardan ilki kruvaziyer yolculuğunun başladığı,

bittiği veya her ikisinin de yapıldığı ana limanlar; ikincisi bir kruvaziyer gemisinin yolculuğu sırasında uğradığı uğrak limanlar; üçüncüsü de önceki iki kategorinin bir karışımı olan hibrit limanlardır. Hibrit limanlar bazı gemi gezi güzergâhlarının başlangıç ve bitiş noktaları olmakla birlikte diğer gemi güzergâhları için ara nokta olarak da işlev görürler [5].

Kruvaziyer hatlarının tasarlanmasında anahtar rol oynayan ana limanlar, kruvaziyer gemisi yolcularının gezilerine başlamak için gemiye bindiği ve gezilerinin sonunda gemiyi terk ettikleri limandır. Ayrıca, kruvaziyer gemilerinin tatlı su ve yakıttan meyve şaraba kadar geminin bütün ihtiyaçlarının tedarikinin yapıldığı limandır. Bir kruvaziyer yolculuğunun başladığı ve bittiği liman olan ana limanı olmak bir kruvaziyer limanı için önemli bir stratejik hedefdir. Artan kruvaziyer faaliyetleri, kruvaziyer hattı üzerindeki limanların, destinasyonlarda daha fazla zaman harcayan önemli miktarda kruvaziyer turist tarafından ziyaret edilmesi liman otoritelerinin, liman işletmelerinin ve liman şehirlerinin daha fazla gelir elde etmesini sağlamıştır [6].

Ana limanlar çekici yerlerin yakın olduğu stratejik bir bölgede bulunmalıdırlar, bu nedenle kruvaziyer şirketlerinin rekabetçi ve esnek güzergâhlar tasarlaması gerekir. Liman şehrindeki yeterli havayolu bağlantısı yolcu memnuniyeti ve güzergâh takviminin güvenilirliği açısından başka bir önemli unsurdur. Doğu Akdeniz, şu anda sıkışık kruvaziyer destinasyonlarına cevap olarak büyüyen küresel kruvaziyer pazarını karşılamak için alternatif kruvaziyer güzergâh kombinasyonları sağlayarak küresel kruvaziyer hatları arasında ilginin arttığı bir bölgedir. Pire, Efes, İstanbul gibi en verimli destinasyonlar güncel güzergâh sistemlerinde yer almaktadırlar. Batı Akdeniz limanlarına olan uzun mesafe ve buna bağlı yakıt masraflarının artması, diğer güzergâhlarla senkronizasyonun zorlaşması Doğu Akdeniz’de potansiyel bir ana liman ihtiyacının dikkate alınmasını gerektirmektedir. Türkiye ve liman şehri İstanbul hem Doğu Akdeniz hem de Karadeniz destinasyonlarına yakınlığı ile ideal bir bölgede yer almaktadır. Ayrıca, mevcut turistik cazibeleri ve havayolu kapasitesi ve ulaşım imkânlarına bağlı olarak Türkiye ve İstanbul bölgedeki küresel pazar ve gelişmekte olan ekonomiler için merkez ana liman olarak hizmet vermeye potansiyel bir aday olacaktır [3].

Uğrak limanı, bir güzergâh üzerinde tur müddetince kruvaziyer gemilerin durduğu, kruvaziyer yolcuların çeşitli yerleri veya limanları ziyaret ettiği yerdir. Turistlere hitap eden çekici limanlar genel memnuniyeti artırabilir ve ayrıca memnun kalanların tavsiyeleriyle başka turistlerin kruvaziyer geziye çıkmasını sağlayabilir. Uğrak limanları, belirli bir kruvaziyer

destinasyonu seçiminde ana nedendir. Kruvaziyer hatları yolcularına uğrak limanlarında müşterilerine olumlu deneyimler sağlamak için belirli limanları seçerler. Aynı şekilde kruvaziyer hatları, müşterilerinin oralarda tatmin olmaması nedeniyle bir limanı hattan çıkarabilir [7].

Turizmin gerek ekonomik büyüme, gerekse de ekonomik kalkınma bakımından önemli bir etken olması onu gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde üzerinde önemle durulan bir sektör haline getirmiştir. Kruvaziyer turizmin turizm gelirleri, liman gelirleri, gemi inşa sanayi, gemi ikmal, gemi acenteleri, tur acenteleri ve vergi, rüsum, harçlar gibi konularda ekonomik etkileri vardır [8]. Bilgi ve iletişim teknolojileri ile birlikte turizm sektörü günümüzün en hızlı büyüyen sektörleridir. Turizm sektöründe yatırımların geri dönüşünün diğer sektörlerle göre daha çabuk olması, ülkeye döviz girişini sağlaması ve istihdam sağlamasından dolayı turizm sektörü kalkınma açısından önemli bir pozisyondadır. Turizm emek-yoğun bir sektör olduğu için istihdama katkı yapmaktadır ve bu yüzden birçok ülke turizm sektörünü desteklenecek sektörler arasına almıştır ve sektörün ekonomideki etkisini arttırmak amacıyla politikalar oluşturmuştur. Bu politikaların oluşturulmasında Dünya Turizm Örgütü'nün 2020 yılına yönelik dünya turizminin geliri hakkındaki tahmini etkili olmuştur. Dünya Turizm Örgütü'nün tahminine göre 2020 yılında küresel turizm geliri iki trilyon dolara ulaşacaktır. Ülkeler de bu söz konusu paradan daha çok pay alabilmek için rekabete girmişlerdir. Gelişmekte olan ülkeler turizmden gelen döviz ve istihdam olanaklarını en üst seviyeye çıkarmak için uğraşmaktadır.

Şehirlerin pazarlanmasına, o şehrin imajının yaratılmasına “destinasyon markalama” denilmektedir. Bir destinasyonun marka olması ve marka değerinin korunabilmesi için markalama stratejilerinin uygulanması gerekmektedir. Bu stratejileri oluşturmak ve uygulamak da hükümet yetkilileri, yerel yönetimler ve o bölgede faaliyet gösteren büyük işletmelerin görevidir. Turistik bölgenin sahip olacağı sağlam ve olumlu bir destinasyon imajı, o destinasyonun güzergaha dahil edilmesi için önemli bir etkidir [9].

Bir destinasyonda kruvaziyer turizminin gelişmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanması ancak çeşitli kurum ve kuruluşların müşterek gayretleriyle gerçekleşebilir. Bunu gerçekleştirmek için yerel yönetimler, liman yönetimi, gemi acenteleri, kara turu hizmetleri veren acenteler, ulaşım sektörü, yiyecek içecek sektörü, mağazalar ve konaklama sektörü tam bir uyum içinde hareket etmelidir [10]. Kruvaziyer turistleri etkileyecek etkenlerin oluşturulması, bölgenin kruvaziyer

pazarındaki önde gelen destinasyonlarından biri durumuna gelmesine ve o bölgenin ekonomik olarak gelişmesini sağlayacaktır.

1.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Bu çalışmada kruvaziyer turizmin önemi ile ülke ekonomilerine katkısı ve ekonomik etkileri incelenmiştir. Bir yolcu başına en fazla gelir getiren turizm sektörü kruvaziyer turizmdir. İstanbul, Doğunun Batı ile buluştuğu, geleneksel ve modern hayatın yan yana yaşadığı, Türkiye'nin kültürel ve finansal merkezi konumundaki en büyük şehridir. İçinden geçen İstanbul Boğazı ile bir kısmı Asya bir kısmı da Avrupa olmak üzere iki kıtanın kesişme noktasında bulunan dünyanın tek metropolüdür. Tarihi ve kültürel dokusuyla dünyanın en güzel kentlerinden birisi olan İstanbul, küresel kruvaziyer endüstrisinden daha fazla pay almayı hak etmektedir. Bu bağlamda, İstanbul'a 2010-2015 yılları arasında gelen kruvaziyer yolcu sayıları kullanılarak zaman serileri analizlerinden trend analizi yöntemi ile turist sayısı açısından 2016 yılına yönelik tahmin yapılmıştır. Ayrıca çalışmada İstanbul'a yapılacak bir kruvaziyer limanı için önerilerde bulunulmuştur. Çalışmada giriş bölümünün ardından genel tanımlar ve literatür araştırmasına yer verilmiştir. 3. bölümde malzeme ve yöntem anlatılarak Dünya, Avrupa ve Türkiye kruvaziyer turizmi değinilmiş olup ardından trend analizi açıklanmıştır. Bulgular bölümünde de 2010 ile 2015 yılları arasında İstanbul'a gelen kruvaziyer yolcu sayısı verileri ile 2016 yılında aylara göre İstanbul'a gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısı tahmini yapılmıştır. Son olarak sonuç kısmında geleceğe yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.

2. GENEL KISIMLAR

Bu bölümde tezde geçen bazı kelime ve ifadelerin tanımları ile literatür araştırmasına yer verilmiştir.

2.1. GENEL TANIMLAR

Bu bölümde tezde kullanılan başlıca genel tanımlara yer verilmiştir.

2.1.1. Kruvaziyer Turizm

Kruvaziyer turizmi destinasyonların belirlendiği ve liman şehirlerinin yüksek hizmet sunan gemi olanakları ile başarılı bir şekilde kombine edildiği bir turizm endüstridir [1].

2.1.2. Ana Liman

Kruvaziyer gemisi yolcularının gezilerine başlamak için gemiye bindiği ve gezilerinin sonunda gemiyi terk ettikleri limandır [9]. Yolcuların yolculuklarının başlangıcında gemiye bindiği, yolculuklarının bitiminde de gemiden indikleri ve yolculuklarının bittiği limanlara ana liman denir. Geleneksel kruvaziyer tarzına göre, kruvaziyer turistlerin tamamı gemiye ana limanda katılırlar ve yolculuk sonunda yine bu limanda gemiden inerler [35].

2.1.3. Uğrak Liman

Bir kruvaziyer gemisinin yolculuğu sırasında uğradığı limanlardır [5].

2.1.4. Kalkış-Varış Limanı (Turn-Around Port)

Bir kruvaziyer geminin yolcularını indirdiği ve yeni yolcuları aldığı limandır. Bu liman ayrıca belirli bir sezon müddetindeki ana limandır [5].

2.1.5. Güzergâh Sistemi

Tipik bir güzergâh sistemi, gemilerin belirli bir sırayla uğradığı ve belirli bir ana limandan başlayıp bittiği sistemdir [3].

2.1.6. Destinasyon Markalama

Şehirlerin pazarlanmasına, o şehrin imajının yaratılmasına “destinasyon markalama” denilmektedir [9].

2.1.7. Avustralasya

Avustralasya, Avustralya, Yeni Zelanda, Yeni Gine adası ve Pasifik Okyanusu'ndaki komşu adaların dâhil olduğu Okyanusya'daki bölgeye verilen addır. Avustralasya terimi ilk kez Charles de Brosses'in yazdığı *Histoire des navigations aux terres australes* adlı kitapta kullanılmıştır [71].

2.1.8. Yatak Gün Kapasitesi

Yolcu-gün-yatak teriminden kasıt tüm rıhtımların %100 dolulukta kaldırabileceği sayıdır. Örneğin, 2000 yataklı bir kruvaziyer gemisinin 1 haftada oluşturacağı potansiyel 14.000 yatak-gün'dür [15].

2.1.9. AB-Avrupa Birliğindeki 28 Üye Ülke

Danimarka, Macaristan, Belçika, Bulgaristan, İtalya, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Portekiz Yunanistan, İrlanda, Lüksemburg, Letonya, Malta, Hollanda, Litvanya, Polonya, Birleşik Krallık, Romanya, Slovenya, İspanya, Slovakya, İsveç ve Kıbrıs [13].

2.1.10. AB+3

Avrupa Birliğindeki 28 ülkeye ilaveten İzlanda, Norveç ve İsviçre [13].

2.1.11. Zaman Serisi Analizleri

Zaman serileri, bir değişkenin farklı zamanlarda gözlenen değerler grubunu ifade etmektedir [69]. Zaman serisi analizleri geçmişteki veriler hesaba katılarak geleceğin tahmin edilmesidir [70].

2.2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

Bu kısımda kruvaziyer turizmi ve kruvaziyer limanları ile ilgili literatür çalışmalarına yer verilmiştir.

Wang ve diğerleri (2014), liman seçimini etkileyecek faktörler tanımlanmış ve Doğu Asya'da bulunan beş kruvaziyer limanı için ana ve alt kriterler ile Bulanık-AHP yöntemi uygulayarak bu kruvaziyer limanlarının tercih edilmesindeki en önemli kriteri belirlemiştir [1].

Cantis ve diğerleri(2015) kruvaziyer yolcularını varış yerlerindeki davranışlarına göre profillerini tanımlamak için sınıflandırmıştır. Geleneksel anket çalışmalarının ve GPS teknolojilerinin bütünleşmiş kullanımı sayesinde, destinasyonda yolcunun hareketliliğinin analizi için bir dizi gösterge önerilmiştir. Palermo limanında toplanan veriler, kruvaziyer yolculuğunun varış yerindeki yer zaman faaliyetlerini araştırmak için kullanılmıştır. Yolcuları varış yerindeki davranışlarına göre bölümlere ayırmak için Monotetik Analiz kullanılmış ve gruplar sosyo-demografik özellikler ve anket ile toplanan diğer değişkenler açısından karşılaştırılmıştır. Sonuçlar, yedi farklı etkinlik kalıbını tanımlamıştır ve kruvaziyer yolcusunun çeşitli sosyo-demografik özelliklerinin ve diğer özelliklerinin varış yerindeki hareket kalıplarıyla ilişkili olduğunu göstermiştir [2].

Bagis ve diğerleri (2014) kruvaziyer hatlarının belirlenmesinde ana limanların etkisi belirtmiş, kruvaziyer ana limanları için rekabet faktörleri analizi yapmış ve Doğu Akdeniz'de kruvaziyer turizmi için liman portföyü analizi uygulamıştır. Portföy analizine dayanarak uzman görüşleri alınmış ve Doğu Akdeniz pazarında potansiyel bir ana liman olarak İstanbul'un rekabete entegre olması değerlendirilmiştir [3].

Güzel (2016) gelişmekte olan kruvaziyer turizm olgusunun dünyadaki ve Türkiye'deki durumunu incelemiş ve genel bir değerlendirme yapmıştır [4].

Lekakou ve diğerleri (2010) kruvaziyer şirketlerinin bir ana limanı seçme kriterlerini belirlemeyi ve hiyerarşide bu kriterlerden hangisinin öncelik kazanacağına karar vermeyi amaçlayan ampirik bir araştırma yapmışlardır [5].

Pallis (2016) kruvaziyer endüstrisinin karakteristikleri, organizasyonu ve filosu; kruvaziyer limanlarının karakteristikleri, performansı ve rekabeti konularında bilgi verilmiştir [6].

Sanz ve diğerleri (2014) kruvaziyer hattı seçiminde uğrak limanlarındaki memnuniyetin etkisini incelemiştir. Uğrak limanda kruvaziyer yolcuların algılarını etkileyecek nitelikler analiz edilmiş, farklı kültürdeki yolcular için uğrak limandaki memnuniyeti ve geleceğe yönelik niyetleri arasındaki ilişkiler incelenmiştir [7].

Sipahi ve Algür (2016) destinasyon marka imajına etki eden unsurları tespit ederek markalama stratejilerinin ortaya çıkarılmasını amaçlamışlardır. Bu doğrultusunda uygulama alanı olarak seçilen Kuşadası'nın üstün ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehdit içeren noktaları tespit edilmiş politik, ekonomik, yasal, doğal ve teknolojik yapısı ile ilgili faktörler belirlenmiştir [9].

Lyu ve diğerleri (2017) kruvaziyer turizminin hizmet yapısını değerlendirmek için kapsamlı bir çerçeve geliştirmeyi ve Çinli turistlerin kruvaziyer hizmetleri konseptine yönelik algısını iyileştirmeye yönelik pratik öneriler sağlamayı amaçlamıştır. Çalışmada uzman görüşlerinden, saha anketlerinden, çevrimiçi anketlerden faydalanılan çok kademeli karışık bir yöntem kullanılmıştır. Kruvaziyer turizm hizmetleri konsepti, tesisler ve dekor, doğal manzara, kara gezileri, gemi eğlenceleri, sosyal etkileşimler ve yemek hizmetleri olmak üzere altı boyutta tanımlanmış ve bu altı boyut Çinli kruvaziyer turistler tarafından algılanan önem sırasına göre sıralanmıştır [11].

Lee ve Lee (2017) Kore'deki kruvaziyer turizmde kara gezinti harcamalarını tahmin etmeye çalışmıştır. Bu amaçla kruvaziyer gemiler ile Kore'ye gelen turistlerle yapılan anketlerden veriler toplanmış ve standart dağılım aracılığı ile tahmin modeli oluşturulmuştur. Tahmin sonuçları Kore'yi ziyaret etme deneyiminin katsayılarının, iş durumunun, yıllık gelirin ve vatandaşlığın alışveriş harcamalarıyla istatistiksel olarak anlamlı ilişkilere sahip olduğunu ortaya koymuştur. Bu çalışmanın Kore hükümetine ve liman yetkililerine yüksek gezi harcamaları olan yolcuları hedef alması için faydalı bilgiler vermesi beklenmektedir. Yönetim açısından ise, bu analizin sonuçları kruvaziyer operatörlerinin yolcuların ihtiyaçlarını karşılayan kara gezi programlarını tasarlamaları gerekliliğini belirtmişlerdir [12].

MacNeil ve Wozniak (2018) Honduras Trujillo kruvaziyer limanı üzerinde çalışmış ve kruvaziyer turizminin ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerini ölçmek için çok boyutlu bir toplum varlıkları yaklaşımını kullanmıştır. Bir kruvaziyer limanının açılmasından önce ve sonra çok boyutlu göstergelerin ölçülmesi ve kontrol gruplarının kullanılması sayesinde, topluma olan etkiler önceki çalışmalara göre daha detaylı şekilde karşılaştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar toplumsal kalkınma ve katılım girişimleri bulunmayan düşük vergilendirme ve düzenleme ortamlarının, büyük kruvaziyer turizmi projelerinin, yerel nüfus için fayda sağlamada başarısız olabileceğini göstermiştir [16].

Görgün (2011) kruvaziyer turizmin tanımını yapmış; tarihsel gelişimini, özelliklerini anlatmış; Dünya’da ve Türkiye’de gelişen bir turizm çeşidi olarak öneminden bahsetmiştir. Türkiye’nin kruvaziyer turizm sektöründe sorunları için çözüm önerileri sunmuştur [17].

Rodrigue ve Notteboom (2013), iki büyük kruvaziyer pazarı Karayipler ve Akdeniz’deki kapasite kullanımına ve bu pazarların güzergâhlarına odaklanılmıştır. Kruvaziyer endüstrisinin destinasyonları değil, güzergâhları sattığını ve liman seçimi konusunda bir miktar esneklik imkânı sunduğunu ancak yine de önemli operasyonel hususlara bağlı olduğunu tartışmışlardır [19].

Perucic ve Puh (2012) 350 katılımcı ile yapılan anket çalışması ile kruvaziyer turizmi üzerindeki yerel nüfus ve nüfusun tutumlarını araştırılmış ve Dubrovnik bölgesinde kruvaziyer turizmin daha da gelişmesi için analizler yapılmıştır [21].

Dikeç ve diğerleri (2014) Ege Port Kuşadası yolcu limanı pilot bölge seçilerek anket çalışması yapmış ve bu bilgilerden kruvaziyer limanlarına gelen yolcuların liman alanındaki mağazalardaki satın alma davranışlarının hangi değişkenlerin etkisinde olduğunu belirlemesi amaçlamıştır [22].

Dwyer ve Forsyth (1998) bir ülkede kruvaziyer turizmin etkilerini incelemek için bir çerçeve geliştirilmiş ve bu çerçevenin ulusal ve bölgesel fayda ve maliyetlerin tahmininde bir temel olarak nasıl kullanılabileceğini tartışmıştır [23].

Stefanidaki ve Lekakou (2014) taşıma kapasitesi kavramına yaklaşımı ve bir destinasyonun kruvaziyer taşıma kapasitesinin belirlenmesi ve pratik analizi için kullanılabilir tanımlayıcı göstergelerin geniş bir listesini geliştirmiştir [24].

Brida, ve Zapata (2010) yolcuların demografik özellikleri, tercihleri ve harcama davranışları üzerinde durularak ülkeyi ziyaret eden kara turistinin ortalama harcamaları ile kruvaziyer yolcuların harcamaları karşılaştırılmışlardır [26].

Han ve Hyun (2018) kruvaziyer seyahatinin motivasyonları ve memnuniyeti arasındaki ilişkiyi test etmeye ve yolcuların ilgisinin ölçülü etkisi göz önünde bulundurularak bu ilişkinin yolcu bağlılığı üzerindeki etkisi belirlenmeye çalışmıştır [29].

Niavis ve Tsiotas (2018) çeşitli turizm ve ulaşım özelliklerinin kruvaziyer ürününün fiyatına etkisini incelemek için Hedonic Pricing Model (HPM) kullanmıştır. Kruvaziyer paketlerinin fiyatını turizm ve taşımacılık odaklı özelliklerine dönüştürerek, sunulan fiyatın nihai oluşumuna katkısını ölçmek için Akdeniz'deki iki çağdaş kruvaziyer hattının tarifeli gezilerinden yola çıkarak hazırlanan verilere uygulanan hedonik fiyat modelleme (HPM) yöntemi uygulanmıştır [31].

Pavlic (2013) Avrupa'nın en önemli kruvaziyer limanlarından biri olan Dubrovnik limanını incelemiş ve çalışmada 5 yıllık bir süreç için Dubrovnik'e gelecek kruvaziyer yolcu sayısını mevsimsel olarak tahmin etmiştir [32].

Paoli ve diğerleri (2017) kruvaziyer turizminin geliştiği Liguria Bölgesi kıyılarındaki üç yerde (Portofino, Santa Margherita Ligure and Rapallo) enerji analizi uygulanmıştır. 15 gemiden 618 kruvaziyer yolcu ile anket yapılmıştır. Sonuçlar geleneksel ekonomik endekslerle karşılaştırılmıştır. Turizm ve kruvaziyer turizm üzerine odaklanarak çevresel maliyetler ekonomik çıkarlarla karşılaştırılarak bölgesel değerlendirmeler analiz edilmiştir [33].

Bayazıt (2015) yolcu profillerini ve demografik özelliklerini belirlemek amacıyla turistlerle anket çalışması yapmış, yolculara davranışlarını ölçmek amacıyla beş farklı önerme sunularak bu yargılara katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Kruvaziyer gemilerinde verilen hizmetlerin yolcuların algısına göre önem derecesi beşli Likert ölçeği aracılığıyla belirlenmiştir. Yolculara kendilerini kruvaziyer turizmine çeken faktörleri öğrenme amacıyla sorular sorulmuş ve sonuçlar SPSS 20.0 programı aracılığıyla analiz edilmiştir [35].

Akyüz (2011) kruvaziyer limanlarının kent ile ilişkilerini, kruvaziyer limanlarının yer seçimi kriterlerini araştırmış ve kruvaziyer limanların kentsel kıyı mekânlarına etkilerini inceleyerek, kruvaziyer limanları için yer seçimi konusunda önerilerde bulunmuştur [39].

Gui ve Russo (2011) kruvaziyer değer zincirini kara temelli kruvaziyer hizmetleri düğümüne bağlayan analitik bir yapı ortaya koymuş ve yerel turizm acentalarının bölgesel düzeyde değer üretmeyi artırabilecekleri stratejileri yansıtmıştır. Bir kruvaziyer destinasyonunun rekabet durumunu değerlendirmek için genel bir çerçeve sunulmuştur [45].

Hall (2001) turizmin kıyı ve deniz yönetimine yönelik entegre yaklaşımların bir unsuru olduğu ve sürdürülebilir bir şekilde turizmi yönetmek için kullanılan stratejilerin bir kısmını belirtmiştir [46].

3. MALZEME VE YÖNTEM

3.1. DÜNYADA KRUVAZİYER TURİZM

Modern kruvaziyer endüstrisi 1960'ların sonu ve 1970'lerin başlarında ortaya çıkmıştır. Kruvaziyer sektörü nispeten halen genç olmasına rağmen 1980'den 2011'e her yıl %7,6 oranında kalıcı ve istikrarlı bir büyüme oranıyla turizm endüstrisinin önemli bir parçası haline gelmiştir ve her bir uğrak bölgesi için önemli bir ekonomik etken olduğunu kanıtlamıştır [1]. Kruvaziyer endüstrisi yolcu taşımacılığının dışında turistlere lüks ve eğlence ile farklı seyahat destinasyonları sunan bir endüstri haline dönüşmüştür. Uluslararası kruvaziyer endüstrisi güçlü talep ve önemli ölçüde özelleşmiş gemi yatırımları ile heyecan verici bir noktadadır [11]. 1960'ların sonunda ortaya çıkmaya başlayan modern kruvaziyer endüstrisi 1980'den günümüze her yıl istikrarlı bir şekilde büyüyerek turizm endüstrisinin önemli bir parçası haline gelmiştir ve uğrak limanların bulunduğu bölgeler için önemli bir ekonomik etken olduğunu kanıtlamıştır. Kruvaziyer turizmi keyifli bir yolculuk yapmak amacıyla kruvaziyer gemilerle yapılan yolculuk boyunca çeşitli destinasyonların ve kruvaziyer gemisinin sunduğu hizmetlerin deneyimin önemli bir unsur olduğu turizm olarak tanımlanır [12].

Tablo 3.1: Kruvaziyer Turizmin Uluslararası Talebi 2010-2015 (milyon yolcu). [13]

BÖLGE	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kuzey Amerika	11,00	11,44	11,64	11,82	12,16	12,08
Avrupa	5,67	6,15	6,23	6,39	6,39	6,59
Alt Toplam	16,67	17,59	17,87	18,21	18,55	18,67
Dünyanın Geri Kalanı	2,40	2,91	3,03	3,09	3,49	4,33
TOPLAM	19,07	20,50	20,90	21,30	22,04	23,10

Kruvaziyer endüstrisi başlangıçta Kuzey Amerika ve daha sonraları Avrupa ve dünyanın geri kalanından, özellikle Çin ve Avustralya'dan gelen talebin artmasıyla yaklaşık 40 yıl boyunca dinamik bir büyüme yaşamıştır. Tablo 3.1'de 2010-2015 yılları arasındaki uluslararası kruvaziyer sektöründeki gelişme gösterilmiştir. Kruvaziyer seyahat endüstrisinde tarihsel olarak Karayipler ve Kuzey Amerika müşterileri hâkimdi. Son yıllarda kruvaziyer pazarı Asya'da benzeri görülmemiş bir oranda genişledi. Çin en hızlı gelişen kaynak pazarlarından biri olarak görülmektedir. Asya pazarının 2012 yılındaki 1,3 milyon yolcudan Çin'den gelecek 1,6 milyon yolcu ile 2020 yılında 3,8 milyon yolcuya ulaşacağı tahmin edilmektedir [11].

Tablo 3.2: 2017 Yılında Kruvaziyer Turizmin Bölgelere Göre Dağılımı. [14]

BÖLGELER	DAĞILIM (%)
KARAYİPLER	35,4
AKDENİZ	15,8
DİĞER BÖLGELER	14,6
AVRUPA (Akdeniz Harici)	11,3
ÇİN	6,0
AVUSTRALYA, YENİ ZELANDA, PASİFİK	6,0
ASYA (Çin Harici)	4,4
ALASKA	4,3
GÜNEY AMERİKA	2,1

Tablo 3.2’de 2017 yılında kruvaziyer turizmin dünya genelinde bölgelere göre dağılımı gösterilmiştir. 2017 yılında kruvaziyer turizmden en yüksek payı %35,4 ile Karayipler bölgesi almıştır. Türkiye’nin dâhil olduğu Akdeniz bölgesi %15,8’lik pay ile ikinci büyük payı almıştır.

Kruvaziyer endüstrisi dünyanın dört bir yanından gelen yolcuları ve dünya çapında uğranan destinasyonları ile gerçekten bir küresel endüstridir. Kruvaziyer endüstrisi aynı zamanda son on yılda kara temelli turizmin büyüme hızını aşan dinamik bir endüstridir. Bu dinamizm Kuzey Amerika’dan Avrupa’ya ve şimdi de Avustralasya’ya kayan bir coğrafi dağılım artışıyla devam etmektedir. Sonuç olarak, kruvaziyer endüstrisi dünyanın her bölgesinde istihdam, gelir ve vergi gelirleri yaratarak küresel ekonomiyi etkilemektedir [15]. Turizm, dünyanın az gelişmiş 48 ülkesinin 20’sinde gelir kaynağı sıralamasında birinci veya ikinci sırayı almaktadır ve turizm endüstrisi son 20 yılda az gelişmiş ülkelerde OECD ülkelerine göre daha hızlı büyümüştür. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü, turizmin, özellikle yerli halklarla ilgili olarak, toplumsal gelişmenin sosyal, ekonomik, kültürel ve çevresel boyutlarında iyileşmelere yol açabileceğini ileri sürmüştür [16].

Ekonomik durgunluğun yavaş yavaş toparlandığı dünya ekonomisinde kruvaziyer endüstrisi turizm endüstrisinin en hızlı büyüdüğü sektördür. Son yıllarda dünya çapındaki kruvaziyer yolcu sayısı yıllık %7,5 seviyesinde olacak şekilde 2004 yılındaki 10,5 milyon yolcudan 2014 yılındaki 21,6 milyona yükselmiştir [12]. Kuzey Amerika dünya çapındaki kruvaziyer yolcusunun %56'sını oluşturan en büyük kruvaziyer pazarıdır. Avrupa, 2016 yılında 6,3 milyon yolcu ile ikinci en büyük pazar olmuştur. Akdeniz, kruvaziyer seyahatleri için önemli bir bölge olarak ikinci sırada yer almaktadır ve çevresel avantajları ve tarihi mekânları nedeniyle gelişen bir alandır [12]. Küresel eğilime paralel olarak, Asya kruvaziyer pazarında büyük artış olmuştur. Asya'da Çinli turistlerin sayısının artışına bağlı olarak 2012 yılında turist sayısı 0,8 milyon iken yıllık %39,5 oranında artışla 2015 yılında yaklaşık 2,1 milyon olmuştur [12].

Dünya üzerinde kruvaziyer yolcu talebinin yoğunlaştığı bölgelere göre, gezilecek yerler ve uğranılacak limanlar açısından dünyadaki kruvaziyer turizm bölgeleri şöyle sınıflandırılabilir [17]:

- Kuzey Amerika
- Avrupa
- Asya ve Orta Doğu
- Avustralya ve Yeni Zelanda
- Diğer Bölgeler (Güney Amerika, Afrika, Pasifik)

Dünyada kruvaziyer destinasyonları “Okyanus Seyri” ve “Nehir Seyri” olmak üzere ikiye ayrılmaktadır [18].

Okyanus seyri bölgesi 12 ana grupta toplanır:

1. Akdeniz

1.1. Doğu Akdeniz

1.2. Batı Akdeniz

2. Kuzey Avrupa

2.1. Kuzey Avrupa

2.2. Baltık

2.3. Norveç Fiyordları

3. Karayipler

3.1. Doğu Karayipler

3.2. Güney Karayipler

3.3. Batı Karayipler

4. Atlantik Adaları

5. Alaska Bölgesi

6. İngiltere Adaları

7. Arap Körfezi

8. Antarktika

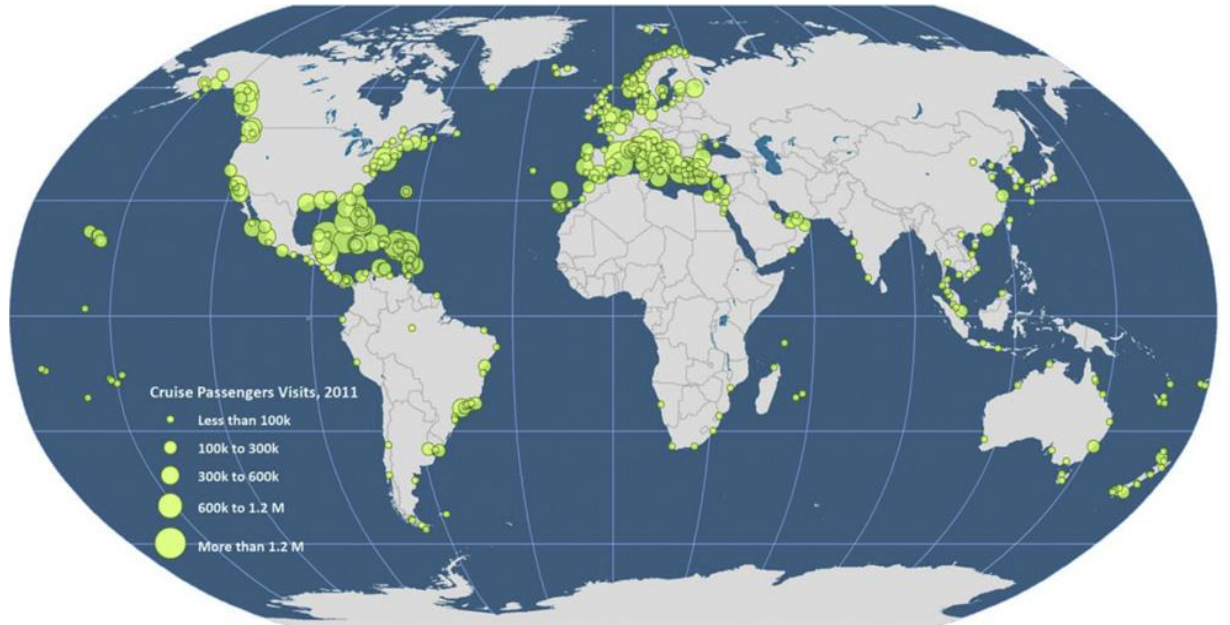
9. Asya

10. Hawaii

11. Bermuda

12. Avustralya/Yeni Zelanda

Irmak Seyri destinasyonları da Avrupa'da Ren, Sen ve Tuna nehirlerinde, Güney Amerika'da Amazon nehrinde, Kuzey Amerika'da Missisipi nehrinde, Afrika'da Nil nehrinde gezilerin yapıldığı yerlerdir.



Şekil 3.1: Küresel Kruvaziyer Limanı Sistemi. [19]

Şekil 3.1’de kruvaziyer liman ziyaretlerinin toplam kapasitesinin %85’inde sunulan güzergâhlara dayalı olarak küresel dağılımını göstermektedir. Gözlemlenen destinasyon modelleri yedi günlük üç ila beş liman uğraklı Karayip ve Akdeniz hattının önemini göstermektedir. Önemli diğer destinasyon hatları, Kuzeydoğu ABD ve Kanada’nın Atlantik tarafı, Alaska, Hawaii, Hansa limanları ve Norveç kıyılarıdır. Son on yılda bölgede yaşanan önemli ekonomik kalkınma süreçlerine rağmen Doğu ve Güneydoğu Asya’da sınırlı kruvaziyer faaliyetleri gerçekleşmektedir [19].



Şekil 3.2: Dünyadaki Önemli Kruvaziyer Seyahat Bölgeleri ve Hatları. [20]

Şekil 3.2’de dünyadaki önemli kruvaziyer seyahat bölgeleri ve hatları ile gemilerin uğradığı önemli şehir ve limanlar gösterilmektedir.

3.1.1. Kruvaziyer Turizmin Küresel Ekonomik Etkileri

Kruvaziyer turizmi, ana limanlara, uğrak limanlara ve kıyı bölgelerine birçok avantaj getirmektedir. Kruvaziyer sektörün ziyaret edilen liman bölgelerinde, şehirlerde ve ülkelerde önemli ekonomik etkiler oluşturur, limanlar/şehirler için olumlu teşvikler sağlar, kruvaziyer endüstrisi tarafından önemli işler ve yan sanayi oluşturur, kruvaziyer yolcuları o şehre kara tatili için tekrar gelebilir [21].

Kruvaziyer turizmin yöresel ve bölgesel ekonomiye etkisi iki ana kategoride sınıflandırılır: Bunlar “Doğrudan Etkiler” ve “Dolaylı Etkiler”dir. Doğrudan etkileri, limandaki yük ve yolcu hareketleri ile ilgili liman hizmetleri, liman inşası, limanın büyütülmesi veya liman yenilenmesi

ile ilişkili harcamalar gibi faaliyetler sonucunda oluşan istihdam ve harcamalar oluştururken; dolaylı etkileri, doğrudan etkilerle ekonomik olarak ilişkili olan bölgedeki tüm aktiviteler oluşturur [22].

Kruvaziyer turizmi, 1990 yılından bu yana her on yılda bir ikiye katlanan ve gelişmekte olan ülkelerde orantısız olarak artan turizm sektörünün en hızlı büyüyen segmenti olduğu için bölgesel kalkınmaya etkisi özellikle dikkat çekmektedir [16]. Pek çok bakımdan, kruvaziyer turistlerinin diğer yabancı ziyaretçiler gibi ulusal ekonomi üzerinde bir etkisi olacaktır. O ülkeye uçabilirler, bazı konaklama yerlerinde kalabilirler ve mal veya hizmet satın alabilirler. Aradaki fark, harcamalarının önemli bir kısmı seyir halinde yapılacaktır ve çoğu durumda bu ödeme yabancı bir ülkeye ait işletmeciye yapılacaktır ve işletmeci o ülkeden bazı eşya ve hizmet satın alacaktır. Dolayısıyla döviz kazancı ve ev sahibi ekonomisi üzerindeki etki ziyaretçilerin doğrudan ve dolaylı harcamalarına bağlı olacaktır. Ekonomik etkiler ve bu etkilerin dağılımı bölgesel ve ulusal ekonomi arasında da farklılık gösterecektir [23].

2015 yılında kruvaziyer endüstrisi dünya çapında yaklaşık 23 milyon yolcu ile 956.597 kişiye istihdam ve 38 milyar dolar maaş ve ücret; 2016 yılında yaklaşık 24,5 milyon yolcu ile 1.021.681 kişiye istihdam ve 41,1 milyar dolar maaş ve ücret yaratmıştır [14].

Tablo 3.3'te görüldüğü üzere, dünya genelinde 2014 yılında yolcular ve mürettebatlar tarafından gerçekleştirilen 118,03 milyon kara ziyareti, destinasyonlarda toplam 55,77 milyar dolarlık bir harcama meydana getirmiştir.

Tablo 3.3: Kruvaziyer Sektörünün Küresel Ekonomiye Toplam Katkısı-2014. [15]

KATEGORİ	DÜNYA ÇAPINDA
Yolcu ve Mürettebatın Kara Ziyaretleri (kişi)	118.030.000
Toplam Doğrudan Harcamalar (ABD Doları-Milyar)	55,77
Toplam Çıktı Katkısı (ABD Doları-Milyar)	119,90
Toplam Girdi Katkısı (ABD Doları-Milyar)	39,34
Toplam İstihdam Katkısı (kişi)	939.232

Bu harcamalar toplam 119,90 milyar dolarlık küresel çıktı üretti. Bu çıktuların elde edilebilmesi 39,34 milyar dolar gelir elde eden 939.232 tam zamanlı çalışanın istihdam edilmesini gerektirmiştir [15].

3.1.2. Küresel Bir Endüstri: Kruvaziyer Turizm

Kruvaziyer yolcuları sürekli farklı bir şeyler aramaktadır. Kruvaziyer şirketleri, müşterilerine unutulmaz deneyimler yaşatmak isterler ve daha çeşitli hizmet verebilmek için gemileri, hizmetleri, destinasyonları ve güzergâhları bakımından stratejiler oluştururlar [24].

Kruvaziyer gemi yolculuğunun çekiciliğini anlatan beş tipik özelliği şu şekilde sayılabilir [25]:

- 1) Diğer seyahat türlerine kıyasla, yolcular kısa bir süre içerisinde farklı yerleri sorunsuz bir şekilde ziyaret eder.
- 2) Gemilerin kendi kendilerine yetecek sistemleri ve donanımları vardır.
- 3) Kruvaziyer gemileri, zamanı eğlenceli geçirmek amacıyla hizmet veren personel ve idareciler tarafından idare edilmektedir.
- 4) Yüksek kaliteli yiyecek ve içecekler zarif bir şekilde sunulur.
- 5) Genellikle çoğu kruvaziyer yolcusu seyahatini başladığı yerde sonlandırır.

Kruvaziyer turizminin ekonomik fayda kaynağı olarak önemli bir potansiyele sahip olduğu görülmektedir. Ancak, tüm ekonomik faaliyetler gibi, kruvaziyer turizmin de hem olumlu hem de olumsuz etkileri vardır. Kruvaziyer gemilerinin ve yolcularının gelişeri, tüm uğrak yerleri ile ilgili önemli değişiklikler gerektirebilir. Ziyaretçi faaliyetlerinden en fazla yararlanacak olan sektörler ulaşım (taksiler, otobüsler), tur operatörleri (kılavuzlar dâhil), dükkânlar (özellikle rıhtım yakınında bulunanlar ve özellikle mücevher mağazaları, zanaat tüccarları, yöresel mağazalar)'dır. Oteller, restoranlar, gazinolar gibi turizmle ilgili diğer sektörler önemli kazançlar görmeyebilir. Kruvaziyer şirketleri, rıhtım ücretleri, pilotaj ücretleri, yakıt ikmali, kumanya alımı gibi gemi ile ilgili; güvenlik ve bagaj elleçleme gibi yolcu ile ilgili harcamalar oluştururlar [26].

Kruvaziyer endüstrisi başlangıçta Kuzey Amerika'dan gelen talebin ardından Avrupa ve daha yakın zamanda Avustralasya'nın artan talebi nedeniyle 30 yılı aşkın bir sürede dinamik bir büyüme yaşamıştır. Tablo 3.4'te uluslararası kruvaziyer sektörün 2009-2014 yılları arasındaki gelişimini göstermektedir.

Tablo 3.4: 2009'dan 2014'e Kadar Uluslararası Kruvaziyer Talebi (milyon yolcu). [15]

BÖLGE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	5 Yıllık Büyüme (%)
Kuzey Amerika	10,40	11,00	11,44	11,64	11,82	12,16	17
Avrupa¹	5,04	5,67	6,15	6,23	6,40	6,39	27
Ara Toplam	15,44	16,67	17,59	17,87	18,22	18,55	20
Dünyanın Geri Kalanı²	2,15	2,40	2,91	3,03	3,09	3,49	62
Toplam	17,59	19,07	20,50	20,90	21,31	22,04	25

Dünya çapında 2004 yılında 13,14 milyon olan kruvaziyer yolcu sayısı 2014'e kadar olan 10 yılda %67,7 artarak 22,04 milyon yolcuya ulaşmıştır. Aynı dönemde kara temelli turizm %45 oranında artmıştır. Tablo 3.5'te verildiği üzere 2009'dan 2014'e kadar olan 5 yıllık süreçte toplam kruvaziyer yolculuk talebi %25 oranında artmıştır. UNWTO 2014 yılında dünyadaki turistlerin %5'inin tatil yapacağı yere kruvaziyer ve feribot gibi deniz araçları ile gittiğini belirtmiştir [27].

Tablo 3.5: Dünya Çapında Yıllara Göre Kruvaziyer Yolcu Sayısı. [28]

YILLAR	YOLCU SAYISI
1990	3.774.000
1991	4.168.000
1992	4.385.000
1993	4.728.000
1994	4.800.000
1995	4.721.000
1996	4.970.000
1997	5.380.000
1998	5.868.000
1999	6.337.000
2000	7.214.000
2001	7.499.000
2002	8.648.000
2003	9.526.000
2004	10.460.000
2005	11.180.000
2006	12.006.000
2007	14.625.000
2008	15.779.000
2009	17.216.000
2010	18.421.000
2011	19.377.000
2012	20.335.000
2013	20.976.000
2014	21.556.000
2015	22.547.468
2016	24.178.305
2017	25.165.425

Tablo 3.5'te dünya çapında yıllara göre kruvaziyer yolcu sayıları verilmiştir. Dünya çapında kruvaziyer yolcu sayısının 2018 yılında 26.001.022; 2019 yılında 26.857.418 ve 2020 yılında da 27.621.746'ya ulaşması beklenmektedir. Tablo 3.6'da ise 2018, 2019 ve 2020 yıllarında dünyada bölgelere göre kruvaziyer seyahat yapması beklenen yolcu sayıları verilmiştir.

Tablo 3.6: Dünyada Bölgelere ve Yıllara Göre Kruvaziyer Yolculuk Yapması Beklenen Yolcu Sayısı. [28]

YIL	KUZEY AMERİKA	AVRUPA	DİĞER	TOPLAM
2018	14.167.168	6.764.273	5.069.580	26.001.022
2019	14.526.363	6.933.353	5.397.702	26.857.418
2020	14.829.278	7.075.424	5.717.044	27.621.746

2004'ten 2009'a kadar küresel seyir sektöründe devam eden dinamik ve değişen büyüme modelini gösterirsek, Kuzey Amerika'dan kaynaklanan yolcu sayısı % 13,8 artarken, Avrupa'dan kaynaklanan yolcu sayısı %75,6, dünya'nın geri kalanından kaynaklanan yolcu sayısı da % 90,3 artmıştır. Sonraki 5 yıl boyunca Avrupa'daki büyüme %26,8'e, dünyanın geri kalanı %62,3'e düşmüşken Kuzey Amerika'daki büyüme ise % 16,9'a yükselmiştir. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, kruvaziyer endüstrisinin sunduğu kapasite, yatak-gün sayısına göre ölçüldüğünde benzer bir büyüme ve dağıtım profiline sahiptir. Genel olarak, küresel yatak gün arzı, 2004 yılından 2014'e kadar % 83,9 artış göstererek 77,2 milyon yatak güne yükselerek 2014 yılı için % 5,6 artışla 142 milyona ulaşmıştır [15].

Tablo 3.7: 2004 Yılı ve 2009-2014 Yılları Arasındaki Kapasitenin Küresel Dağılımı (milyon yatak-gün). [15]

BÖLGE	2004	2009	2010	2011	2012	2013	2014	10Yıllık Büyüme
Karayipler	36,1	39,1	46,2	45,5	48,0	48,1	55,9	%54,8
Kuzey Amerika Diğer	14,9	17,7	16,5	16,6	16,0	15,0	15,6	%4,7
Kuzey Amerika	51,0	56,8	62,7	62,1	64,0	63,1	71,5	%40,2
Kuzey Avrupa	4,9	10,2	9,7	11,4	13,2	13,9	13,5	%177,5
Akdeniz	15,5	29,4	31,7	38,1	35,5	35,7	32,9	%112,3
Avrupa	20,4	39,6	41,4	49,5	48,7	49,6	46,4	%127,5
Kuzey Amerika	71,4	96,4	104,1	111,6	112,7	112,7	117,9	%65,1
Dünyanın Geri Kalanı	5,8	13,2	13,8	15,1	20,7	21,8	24,1	%315,5
Toplam	13,14	17,59	19,07	20,50	20,90	21,31	22,04	%83,9

Kuzey Amerika'dan gelen yolcuların başlıca destinasyonu Karayipler'dir. Karayiplerin küresel kruvaziyer endüstrisindeki payı 2004 yılındaki %46,8'den 2014 yılındaki %39,4'e düşse de bölge hala 55,9 milyon gün yatak dağılımıyla en büyük destinasyon pazarı olmayı sürdürmektedir. Tablo 3.8'de görüldüğü gibi, 2014 yılında %16,2 olmak üzere 2004'ten 2014 yılına kadar olan 10 yıllık süreçte %54,8'lik bir kapasite artışı meydana gelmiştir. Bütün olarak Avrupa'da 20,4 milyon yatak-gün'den 46,4 milyon yatak-gün'e olmak üzere 10 yılda %127,5'lik yatak-gün kapasitesi artışı görülmüştür. Genel olarak, Kuzey Avrupa'daki büyüme, 2012'de başlayan ve 2014'e kadar devam eden Akdeniz'deki kapasitenin fiilen azalması neticesinde Akdeniz'dekinden daha güçlü olmuştur. Avustralasya'da güçlü bir büyüme ile hareket ederek, Dünyanın geri kalanı, 2004 yılından bu yana yatak günü kapasitesini 2014 yılındaki %10,6'lık bir artışı içeren toplam % 315 arttırdı. Dünya'nın geri kalanı 24,1 milyon yatak-gün kapasitesi dağılımı ile küresel kruvaziyer pazarının %17'sini oluşturdu. Karayipler ve Avrupa, son on yılda küresel kapasitenin % 70-75'ini tutarlı bir şekilde toplamıştır ancak Dünyanın Geri Kalanında buna kıyasla büyük artışlar görülmüştür [15].

3.1.3. Kaynak Pazarları: Kruvaziyer Yolcuları Nerelerde İkamet Etmektedir

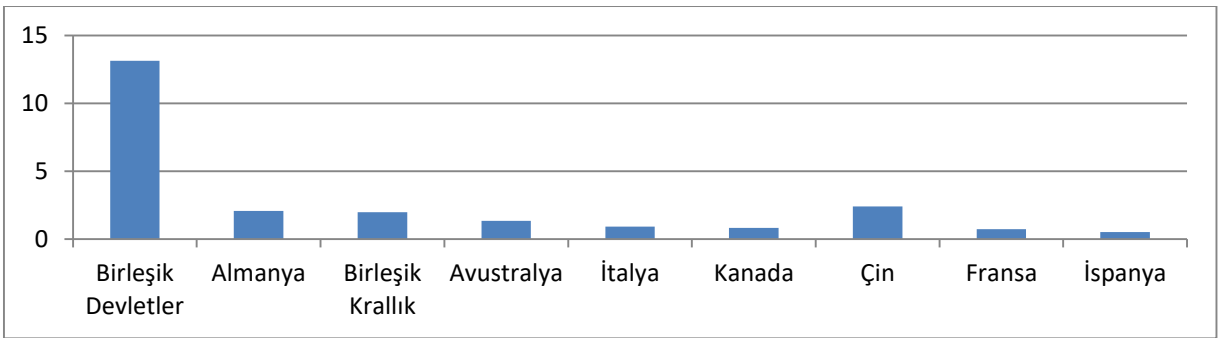
Sadık müşteriler, sürekli kar akışına ve pazarlama / promosyon maliyetlerinin azalmasına sağlayarak, kruvaziyer firmalarına büyük avantajlar sağlar. Bu nedenle, müşteri sadakatinin kritik oluşu rekabetçi turizm pazarında önemlidir. Özellikle, kruvaziyer endüstrisinde artan rekabet her kruvaziyer gemi işleteni için temel bir sorundur. Son yıllarda, kruvaziyer turizminin hızla büyümesi, pazardaki kruvaziyer şirketleri arasındaki rekabeti hızlandırmıştır. Kruvaziyer seyahati en çok tercih edilen tatil türlerinden biri olmasına rağmen, yolcuların davranış değişikliklerindeki önemli artış, kruvaziyer endüstrisinde gittikçe zorlaşan bir konu haline gelmiştir [29].

2017 yılındaki kruvaziyer yolcularının büyük çoğunluğu Kuzey Amerika'dan ve Avrupa'dan kaynaklanmıştır. Tablo 3.8'de 2017 yılında dünyada bölgelere göre kruvaziyer yolcu payları verilmiştir. 2017 yılında dünyadaki 25.165.425 kruvaziyer yolcu sayısının 23.907.300'ü dokuz ülkeden kaynaklanmıştır. Şekil 3.3'te en çok kruvaziyer yolcu kaynaklanan ülkeler ve yolcu sayıları verilmiştir.

Tablo 3.8: Kaynak Pazarının Bölgelere Göre Dağılımı – 2017. [30]

BÖLGE	PAY (%)
Kuzey Amerika	54,5
Avrupa	26,0
Asya	9,2
Güney Amerika	3,5
Avustralya/Yeni Zelanda	5,2
Afrika	1,6
TOPLAM	100

13,13 milyon yolcu ile Birleşik Devletler, bugüne kadar en büyük kaynak ülkedir ve dünyadaki kruvaziyer yolcularının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Sonraki iki ülke Almanya ve Birleşik Krallık toplam 4,05 milyon yolcu ile dünyadaki kruvaziyer yolcuların yaklaşık %16'sını oluşturmuştur. Avustralya, İtalya ve Kanada'nın her biri 800.000'den fazla yolcu ile dünyadaki toplam yolcu sayısının yaklaşık %12'sini oluşturmuştur [28].



Şekil 3.3: En Çok Kruvaziyer Yolcu Kaynaklanan Ülkeler İçin Yolcu Sayıları (milyon) – 2017. [28]

Kruvaziyer gemi yolculuğu yapacak kişilerin yolculuklarına çıkacakları güzergâhı belirlemelerindeki faktörler şöyle belirtilebilir [17]:

- Kruvaziyer seyahat müşterileri yolculuk yapacakları güzergâhı, gemiye veya geminin rotasına göre değil kendi talep ve beklentilerine göre belirlerler.
- Karayipler, Kuzey Amerika Kıyıları, Avrupa limanları gibi bölgeler ve limanlar kruvaziyer gemiler tarafından sürekli uğranılan, önemli ve büyük yerleşim yerleridir. Karayolu veya havayolu ile buraları ziyaret etmek hem pahalıdır, hem de aktarmalı olarak yapılmaktadır. Bu sebepten dolayı buraların ziyareti çoğunlukla kruvaziyer gemileri sayesinde yapılmaktadır.
- Kruvaziyer gemi ile seyahat, tatillerini özellikle coğrafi şekli takımda şeklinde olan liman veya şehirleri ziyaret ederek geçirmek isteyenler için tam biçilmiş kaftandır (Bahamalar, Kanarya Adaları, Seyşeller, Karayip ve Meksika Körfezi, İskandinavya).
- Kruvaziyer gemilerin uğradığı ülkeler ve şehirler içerisinde az gelişmiş yerler de vardır. Bu sebeple yolculara, gemilerdeki güvenli ortam cazip gelmektedir. Yeme-içme seçeneklerinin geniş olması ve bunların yolcunun kendi damak zevkine uygun bir şekilde hazırlanması, yolculuğun, yolculuk güzergâhının, yapılacak gezinin önceden planlı olması, gemide konforlu bir konaklama imkânının olması kruvaziyer yolculuk yapmak isteyen kişilere oldukça çekici gelmektedir.

3.1.4. Kruvaziyer Sektöründeki Firmalar ve Bu Firmaların Pazar Payı

Kruvaziyer tatilleri hem turizm hem de ulaşım disiplinlerinden kaynaklanan özellikler barındıran karma bir ürün olarak değerlendirilebilir. Kruvaziyer ürününün nakliye bileşeni, yolcuların tarifeli seferlerin yapıldığı her seferde yer alan limanlara taşınması ile alakalıdır. Diğer bileşen ise yolculara sunulan eğlence hizmetleridir. Kruvaziyer pazarında sunulan alternatiflere karşı rekabet edebilmek için, yolculuk paketi yolcuların ihtiyaçlarını karşılamalı ve beklentilerini en üst düzeyde karşılamalıdır. Yani, turizm ve ulaşım boyutlarının, kruvaziyer ürününün müşterilere çekiciliğini arttıracak şekilde birleştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, farklı türdeki gemilerden oluşan alternatif paketler, çeşitli güzergâhlar ve seyahatler, farklı pazar segmentleri kapsayacak şekilde ürün farklılaştırması araçları olarak kullanılmaktadır [31]. 2016 yılında kruvaziyer endüstrisinin, dünya çapında taşınan 24.178.305 milyon yolcusu ve 41,1 milyar dolarlık bir pazarının olduğu tahmin edilmektedir [14]. Tablo 3.9'da kruvaziyer firmaları ve bu firmaların markaları ile yolcu sayısı ve gelir açısından pazar payları verilmiştir.

Tablo 3.9: Dünya Çapında Kruvaziyer Firmaları Onlara Bağlı Şirketler ile Yolcu ve Gelir Payları.
[30]

FİRMA	MARKA	YOLCU PAYI	GELİR PAYI
Carnival Corporation (CCL)	AIDA	4,6	4,6
	Carnival	22,0	8,9
	Costa Cruise	6,0	4,8
	Cunard	0,7	1,8
	Holland America	3,2	5,6
	P&O Cruises	2,4	2,2
	P&O Cruises Australia	1,9	1,2
	Princess	6,4	9,1
Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCL)	Seabourn	0,2	1,2
	Azamara	0,3	0,9
	Celebrity	3,5	5,3
Norwegian Cruise Line Holdings Ltd (NCL)	Royal Caribbean	19,2	14,0
	Norwegian	8,7	8,4
	Oceania Cruises	0,5	2,3
DİĞERLERİ	Regent Seven Seas	0,3	1,9
	American Cruise Lines	0,1	0,1
	Blount Small Ship Adventures	0,0	0,1
	Celestyal Cruises	0,5	0,8
	Cruise & Maritime Voyages	0,5	1,0
	Crystal	0,2	1,2
	Disney	2,3	2,2
	Dream Cruises	1,0	2,2
	Fred Olsen	0,4	0,3
	Hapag Lloyd	0,3	0,3
	Hurtigruten	0,9	2,0
	Lindblad Expeditions	0,1	0,2
	Marella Cruises	0,4	0,7
	MSC Cruises	7,2	6,8
	Paul Gauguin Cruises	0,0	0,1
	Phoenix Reisen	0,3	0,6
	Ponant	0,2	0,4
	Pullmantur	1,4	1,0
	Quark Expeditions	0,1	0,3
	Saga Cruises	0,1	0,2
	SeaDream Yatch Club	0,0	0,1
	Silversea	0,3	1,5
	Star Clippers	0,1	0,2
	Star Cruises	0,9	1,6
	Travel Cruises	0,0	0,0
	TUI Cruises	2,0	2,3
	Viking Cruises	0,6	1,3
Voyages to Antiquity	0,0	0,1	
Windstar	0,2	0,4	
TOPLAM		%100,0	%100,0

3.2. AVRUPA'DA KRUVAZİYER TURİZM

Kruvaziyer turizmi, son otuz yılda küresel olarak genişleyen bir olgu olmuştur. Tüm pazarlarda dünya çapında kayıtlı olan kruvaziyer turizmi talebindeki artış, kruvaziyer pazarının yükselme eğiliminde olduğunu göstermektedir. Bu özel turizm biçimi için talep tahminlere göre, küresel, Avrupa ve Akdeniz turizminde artan bir paya sahip olacak. Bugün Akdeniz Avrupa'nın önde gelen seyir bölgesidir, Karayip adalarından sonra dünyadaki ikinci önemli destinasyondur. Kruvaziyer pazarında Akdeniz, nispeten küçük bir alanda geniş bir kültürel ve doğal çeşitlilik sunan bir konumu üstlenmektedir. Akdeniz'in kruvaziyer bölgesi olarak gittikçe artan rolü, önde gelen dünya limanları arasında yolcu trafiği açısından bugünkü ana limanlarının ve uğrak limanlarının gelişmesinde kendini göstermektedir. Şehir ekonomileri üzerindeki olumlu etkisinden dolayı, kruvaziyer turizmi Akdeniz ülkelerinde turizm kalkınma stratejisinde önemli bir faktör olmuştur [32].

Kruvaziyer turizmi son yıllarda yolcu sayısı bakımından olağanüstü şekilde büyüme yaşamış ve kara temelli turizme karşı önemli bir rakip haline gelmiştir. 1970'lerde, bir kruvaziyer gemisinin ortalama yolcu kapasitesi 800 iken, bundan 30 yıl sonra bu kapasite 1900 yolcuya ulaştı ve şu anda kruvaziyer şirketleri 6000 yolcuyu ağırlayabilecek gemilere yatırım yapmaktadır. 2003 yılından 2014 yılına kadar, dünya çapında kruvaziyer talebi, 410 kruvaziyer gemisi ve 37,1 milyar dolar ciro ile 12 milyondan 21,6 milyon yolcuya yükselmiştir. Günümüzde kruvaziyer işletmelerinin gelirleri, toplam uluslararası turizm gelirlerinin % 3'ü ne eşit olan mütevazı bir paya sahiptir. Bununla birlikte kruvaziyer sektörü, turizm endüstrisinde en hızlı büyüyen segment olup, diğer kara temelli turizm sektörlerinin büyüme oranlarının neredeyse iki katı oranında artmaktadır. 2013 yılında Avrupa, kruvaziyer turizm sektöründe önemli bir rol oynamıştır. Dünya çapındaki kruvaziyer yolcu sayısının %30'u Avrupalıydı ve 250 Avrupa liman şehrini 31,2 milyon yolcu ziyaret etti [33].

3.2.1. Kruvaziyer Turizminin 2015 Yılında Avrupa Ekonomisine Katkısı

2015 yılında Avrupa'da yaklaşık 149.000 yatak kapasitesi ile 123 kruvaziyer gemisini işleten 39 kruvaziyer şirketi faaliyet gösterdi. Avrupalı olmayan 23 kruvaziyer şirketi de 73 gemi ile yaklaşık 100.000 yatak kapasitesiyle Avrupa'da faaliyet gösterdi. 2014 yılına göre %3,1 artış ile dünyadaki toplam kruvaziyer yolcu sayısının yaklaşık %30'unu oluşturan 6,59 milyon Avrupa sakini kruvaziyer rezervasyonu yaptı. 2014 yılına göre %4,6 artışla 6,12 milyon yolcu seyahatlerine bir Avrupa limanından başladı. Bunların yaklaşık 5 milyonu Avrupa kökenliydi

ve yaklaşık 1,1 milyonu Avrupa dışından gelmişti. Bu kruvaziyer gemilerinin büyük çoğunluğu, 2014 yılına göre %7,6 artışla 31,17 milyon yolcuyla Avrupa'nın yaklaşık 250 liman şehrini ziyaret etmiştir. Buna ek olarak, tahminen 15,48 milyon mürettebat Avrupa limanlarını ziyaret etti [13].

Sonuç olarak, kruvaziyer gemi işletmeciliği ve küresel kruvaziyer endüstrisinin yeni gemi yatırımları sayesinde bu endüstri Avrupa'da önemli ekonomik etkiler meydana getirdi. 2015 yılında, kruvaziyer endüstrisinin doğrudan harcamaları 2014 yılına göre %1,5 artarak 16,89 milyar avro olmuştur. 2014 yılında kruvaziyer sektörünün Avrupa'daki toplam ekonomik etkisi şöyle gerçekleşmiştir [13]:

- 40,95 milyar avro toplam çıktı (Tüm ara girdiler, sübvansiyonlar kesilen vergiler, net fazlalık (kar, net faiz, temettüleri ve diğer kalemler) ve çalışanların tazminatları.),
- 16,89 milyar avro kruvaziyer şirketleri, yolcuları ve mürettebatı tarafından yapılan doğrudan harcamalar,
- 11,05 milyar avro personel ücretleri.

3.2.1.1. Doğrudan Ekonomik Etkiler

Doğrudan ekonomik etkiler kruvaziyer şirketlerine, personeline ve yolcularına mal ve hizmet tedarik eden Avrupa işletmelerine ait üretim, istihdam ve çalışanların tazminatlarını kapsar. Doğrudan etkiler ayrıca Avrupalı çalışanlara ödenen ücretleri de içerir [13]. 2015 yılında, kruvaziyer endüstrisinin doğrudan harcamaları 16,89 milyar avro olmuştur. Bu harcamalar şunları içerir: 2014 yılına göre %1,2 artış ile 4,6 milyar avro Avrupa tersanelerindeki yeni gemi inşası ve mevcut gemilerin bakımı ve yenilenmesi için yapılan harcamalar. Gemi inşa ve bakım giderlerindeki 53 milyon avroluk artış ile 2015 yılında toplam kruvaziyer harcamaları içindeki net artışın% 21,2'sini oluşturmuştur [13].

- 2015 yılının başında Avrupa tersanelerinde 29 kruvaziyer gemi siparişi vardı.
- Şu anda, 2016 yılının ilk yarısı boyunca yapılan teslimatlar da dâhil olmak üzere, Avrupa tersaneleri, 2019'a kadar 27,0 milyar avroluk toplam 48 kruvaziyer gemisi inşa etmek üzere sözleşme yapmıştır.

Kruvaziyer şirketlerin operasyonlarında kullanılmak üzere Avrupalı işletmelere mal ve hizmet karşılığı ödediği ücret 2015 yılında 6,9 milyar avro olmuştur. Başlıca harcamalar arasında şunlar vardır [13]:

- Kruvaziyer şirketleri 2015 yılında 2014 yılına göre %2,6 artışla gemide tüketilmek üzere Avrupalı üreticilerinden tedarik ettikleri gıda ve içecek için 690 milyon avro harcamıştır.
- Avrupa'dan kaynaklanan kruvaziyer yolcu sayısının artışının bir sonucu olarak Avrupa seyahat acentelerine tahminen 815 milyon avro komisyon ödenmiştir.
- Kruvaziyer şirketlerinin, sigorta, reklamcılık, mühendislik ve diğer mesleki hizmetler de dâhil olmak üzere finans ve iş hizmetleri için harcamaları 2014 yılına göre %3,5 artarak 1.44 milyar avro olmuştur.
- Son olarak, 2015'te petrol fiyatlarındaki düşüş ile birlikte, kruvaziyer şirketlerinin Avrupa'daki yakıt harcamaları 2014'e göre 200 milyon avro'luk azalma ile yaklaşık 590 milyon avroya düştü.

Yolcuların harcamaları, kıyı gezintilerinde, kruvaziyer yolculuğu öncesi ve sonrasındaki otel konaklamaları, hava yolculuğu, gemiye katılma ve uğrak limanlarındaki harcamaları kapsamaktadır. Mürettebat harcamaları perakende mallar ve yiyecek-içecek harcamalarına yoğunlaşmıştır. Yolcu ve mürettebat harcamalarındaki 195 milyon avroluk artış 2015 yılındaki kruvaziyer endüstrisinin toplam harcamasındaki net artışın yaklaşık % 80'ini oluşturmuştur [13].

- Gemiye katılacak yolcular uçak bileti dâhil ortalama 288 avro harcamıştır.
- Yolcular gemiye katılacakları limanda ortalama 79,59 avro harcamıştır.
- Kruvaziyer yolcuları seyir güzergâhı üzerindeki her bir limanlarda ortalama 61,82 avro harcamıştır.
- Mürettebat harcamaları her bir uğrak limanında kişi başına ortalama 22,99 avro'dur.
- 2014 yılına göre %4,6 artış ile kruvaziyer şirketlerinin idari personeline ve gemi mürettebatına maaş, ücret ve hakediş olarak 1,55 milyar avro ödenmiştir.
- Kruvaziyer şirketlerinin, merkez ve idari ofislerinde yaklaşık 5.500 Avrupa vatandaşını istihdam etmiştir.
- Tahminen 61.500 Avrupa vatandaşı kruvaziyer gemilerinde zabıt ya da zabıt dışı olmak üzere çalışmıştır.

Bu harcamalar, yolcu gelen ve yolcu giden ülkelerde çok sayıda işkolunda istihdam yaratmıştır. Tablo 3.10’da görüldüğü gibi 16,89 milyar avroluk doğrudan harcama, 175.476 çalışana 5,24 milyar avroluk ücret oluşturmuştur.

Tablo 3.10: İş Kollarına Göre Avrupa Kruvaziyer Sektörünün Doğrudan Ekonomik Etkisi, 2015. [13]

İŞ KOLU	HARCAMA (milyon avro)	ÇALIŞAN (kişi)	ÖDEME (milyon avro)
TARIM-MADEN-İNŞAA	21	171	4
İMALAT	7.932	44.337	1.738
Dayanaksız Mallar	1.860	6.836	244
Dayanlı Mallar	6.072	37.501	1.494
TOPTAN ve PERAKENDE TİCARET	760	10.527	210
ULAŞIM ve YARDIMCI HİZMETLERİ	3.893	23.158	847
KONAKLAMA (Otel, restoran, bar vb.)	423	6.633	148
MALİ ve TİCARİ	1.639	13.958	473
KİŞİSEL HİZMETLER	670	9.657	274
ALT TOPLAM	15.338	108.441	3.694
KRUVAZİYER ŞİRKETİ	1.548	67.035	1.548
TOPLAM	16.886	175.476	5.242

3.2.1.2. Toplam Ekonomik Etkiler

Toplam ekonomik etkiler, doğrudan ve dolaylı etkilerin toplamıdır. Dolaylı etkiler, doğrudan etkilendikleri işletmeler tarafından kruvaziyer firmalarının hizmetlerini sürdürebilmeleri için ihtiyaç duydukları mal ve hizmetler için yaptıkları harcamalardan kaynaklanmaktadır [13]. Toplam ekonomik etkiler Tablo 3.11’de verilmiştir.

Tablo 3.11: İş Kollarına Göre Avrupa Kruvaziyer Sektörünün Toplam Ekonomik Etkisi, 2015. [13]

İŞ KOLU	HARCAMA (milyon avro)	ÇALIŞAN (kişi)	ÖDEME (milyon avro)
TARIM-MADEN-İNŞAA	2.211	17.875	331
İMALAT	14.619	85.164	3.237
Dayanaksız Mallar	4.568	20.703	743
Dayanlı Mallar	10.051	64.461	2.494
TOPTAN ve PERAKENDE TİCARET	2.388	31.616	569
ULAŞIM ve YARDIMCI HİZMETLERİ	8.941	113.027	3.278
KONAKLAMA (Otel, restoran, bar vb.)	1.323	17.848	395
MALİ ve TİCARİ	9.532	68.643	2.421
KİŞİSEL HİZMETLER	1.932	26.398	820
TOPLAM	40.946	360.571	11.051

3.2.2. Ülkelere Göre Ekonomik Etkiler

Ekonomik etkiler Avrupa çapında dağılmıştır. Bu etkilerin büyük çoğunluğu %80'ini meydana getiren beş Avrupa ülkesinde yoğunlaşmıştır. Üç ülke İtalya, Birleşik Krallık ve Almanya Avrupa kruvaziyer sektörünün doğrudan harcamalarının %64'ünü oluşturdu. Öncelikle Almanya ve İtalya'daki gemi yapım ve bakım harcamalarında %11'lik bir düşüş yaşanmasına bağlı olarak, bu üç ülkede 2014'ten itibaren doğrudan harcamalarda % 2,3'lük bir azalma yaşandı [13].

Bu ülkeler endüstrinin tüm bölümlerine,

- Kruvaziyer yolcuları için önemli kaynak ve destinasyon pazarı olarak,
- Yönetim kısımlarının idaresi ve mürettebat sağlayıcı olarak,
- Gemi inşa ve bakım-onarım hizmetleri sağlayıcısı olarak ve
- Yakıt ve malzeme tedarikçisi olarak katılmıştır [13].

Tablo 3.12: Avrupa'da Kruvaziyer Sektörün Ülkelere Göre Toplam Ekonomik Etkisi, 2015. [13]

ÜLKE	DOĞRUDAN HARCAMA (milyon avro)	2014'e GÖRE BÜYÜME (%)	TOPLAM ÇALIŞAN	TOPLAM ÖDEME (milyon avro)
İTALYA	4.554	-1,02	103.010	3.130
BİRLEŞİK KRALLIK	3.260	3,33	73.919	2.700
ALMANYA	2.946	-9,47	45.673	1.634
İSPANYA	1.323	9,52	28.576	856
FRANSA	1.238	10,83	16.555	735
EN BÜYÜK BEŞ TOPLAM	13.321	0,10	267.733	9.055
FİNLANDİYA	627	7,73	9.441	356
NORVEÇ	599	1,35	14.743	478
YUNANİSTAN	489	-3,36	9.983	188
HOLLANDA	466	16,79	7.573	220
İSVEÇ	271	18,86	3.528	141
SONRAKİ BEŞ TOPLAM	2.452	6,33	45.268	1.383
AB'nin Geri Kalanı	1.113	11,75	47.570	613
TOPLAM	16.886	1,50	360.571	11.051

Tablo 3.12’de görüldüğü gibi 2015’te ilk beş ülkenin kruvaziyer endüstrisi doğrudan harcamalarında % 0,1’lik bir düşüş yaşandı. Doğrudan harcamalarda Fransa % 10,8’lik bir artış ile liderlik etti ve ilk 5 ülke arasındaki toplam doğrudan harcamaların % 9’undan fazlasını oluşturdu. Gemi inşa ile yolcu ve mürettebat harcamaları kategorilerinde harcamalar artmıştır. Bu artışa gemi inşaatı % 30 artışla öncülük etti [13].

Birleşik Krallık ve İspanya, doğrudan kruvaziyer endüstrisi harcamalarında sırasıyla % 3,3 ve % 9,5’lik artışlarla daha küçük kazançlar elde etti. Birleşik Krallıkta artış başlıca dört kategoride meydana gelmiştir. Büyümeye gemi inşaatı ve bakım harcamalarındaki %13,6’lık artış öncülük etmiştir. Bunu yolcu ve mürettebat harcamalarındaki %10,6’lık artış takip etmiştir. Birleşik Krallık sakinlerinin çalışan tazminatları da dâhil olmak üzere, kruvaziyer firmalarının yaptığı doğrudan harcama, 2014 yılına göre % 1,7 arttı. İspanya, 2015 yılında doğrudan kruvaziyer endüstrisi harcamalarında % 9,5’lik bir artış yaşadı. Harcamalardaki bu büyüme, İspanya tersanelerinde ve İspanya’daki kruvaziyer yolcuların ve mürettebatın toplam harcamalarındaki % 22’lik bir artışın net sonucudur. Bu, İspanya sakinlerinin çalışan tazminatları da dâhil olmak üzere, kruvaziyer seyahatleri destekleyen mal ve hizmetlere yönelik kruvaziyer firmalarının harcamalarındaki % 1,8’lik bir düşüş ile kısmen dengelenmiştir. Bu artışlar, Almanya’da doğrudan kruvaziyer harcamalarında %9,4’lük azalma ve İtalya’da %1,0’lik bir gerileme ile dengelendi. Almanya’daki düşüş, Alman tersanelerde harcamanın % 19,7 oranında düşmesinin doğrudan sonucunda oluşmuştur. Bu düşüş yolcu ve mürettebat harcamalarındaki %1,2’lik artışla kısmen dengelenmiştir. Çalışan ödemeleri dâhil olmak üzere kruvaziyer şirketlerin mal ve hizmet alım harcamaları %1,7 arttı. Son olarak, İtalya’daki doğrudan harcamalar 2015 yılında % 10 geriledi. İtalya’daki liman şehirlerinde yolcular ve mürettebat tarafından yapılan harcamalar, bu limanlardan gemiye katılma ve transit ziyaretlerdeki %8,2’lik bir artışın bir sonucu olarak %5,7 arttı. Bu harcama miktarı, İtalya’da yaşayan çalışanların tazminatları da dâhil olmak üzere, İtalyan tersanelerde yapılan harcamalarda %4,9’luk bir azalma ve kruvaziyer firmalarının mallar ve hizmetler için harcamalarında %1,3’luk bir azalma ile telafi edilmekten daha fazla olmuştur [13].

3.2.3. Avrupa'da Kruvaziyer Gemi İnşası ve Yatırımlar 2016-2019

Avrupa'da uzun vadede ticari gemi yapımının gerilemesine rağmen bölge sektördeki birçok uzmanlık alanında pazar payını korumuştur. Bunlardan en önemlisi Avrupa'nın 50 yıldır liderliğini yaptığı gemi inşa sektörüdür. 2019 yılına kadar tamamlanacak olan okyanus seyri yapabilecek gemilerin ikisi dışındaki hepsi Avrupa tersanelerinde inşa edilmektedir. İtalya, Almanya, Fransa ve Finlandiya tersaneleri pazar için en önemli tersanelerdir ve 2016'dan 2019'a kadarki teslim edilecek gemilerin büyük çoğunluğu buralarda inşa edilmektedir. Bu dört ülke arasında Almanya ve İtalya sipariş tutarının % 67'sini ellerinde bulundurarak sektörde lider konumdadırlar. Norveç'te daha küçük 5 gemi ve Hırvatistan'da da 2 gemi inşa altındadır. Japonya şu anda 2 siparişi tamamlama aşamasındadır fakat yeni siparişler için rekabet edebileceği görülmemektedir. Avrupa tersaneleri ayrıca ana makine değiştirilmesi, geminin boyunun uzatılması gibi önemli dönüşümleri de üstlenmektedir. Avrupa tersaneleri dünyanın diğer bölgelerindeki rakipleri karşısında kruvaziyer gemi yapımını destekleyen navigasyon ve donatım gibi alanlarda rekabet üstünlüğünü sürdürmesini sağlayan uzmanlık becerisi ve gelişmiş teknoloji sunmaktadır [13].

Tablo 3.13: Avrupa'da 2016-2019 Yılları Arasında Takvime Alınmış Yeni İnşa Bilgileri. [13]

İNŞA EDEN ÜLKE	GEMİ SAYISI	GROSTON	YOLCU KAPASİTESİ	MALİYET (milyon avro)	MALİYET PAYI
İtalya	18	1.698.600	43.026	9.507	% 34,9
Almanya	12	1.679.700	39.287	8.904	% 32,6
Fransa	6	1.078.564	27.588	5.306	% 19,5
Finlandiya	5	568.000	15.000	2.646	% 9,7
Norveç	5	60.000	1.336	677	% 2,5
Hırvatistan	2	24.770	528	235	% 0,9
TOPLAM	48	5.109.634	126.765	27.275	% 100

2015 yılında Avrupa kruvaziyer endüstrisi, endüstrinin toplam harcamalarının %27'sini oluşturan 4,6 milyar avro'yu gemi yenileme ve yeni gemi inşası için harcadı. Yeni gemi ve gemi bakım harcamaları 2013'teki %4,7 ve 2014'teki %12,8'lik artışın ardından 2015 yılında 2014'e göre %1,2 arttı. 2012 yılından önce, gemi inşaatı harcamaları üç yıl üst üste düşüş göstermişti. Kruvaziyer sipariş 2007'de zirve yaptı ve sonraki üç yılın her birinde yeni siparişler düştü. Sonuç olarak 2008-2011 periyodunda gemi inşa harcamaları düştü. O zamandan bu yana talep toparlandı ve geçtiğimiz yıl Avrupa tersanelerinde yapılan sözleşmeler, Avrupa'nın on

yılın geri kalanında ve daha sonrasında gemi inşaatı konusundaki üstünlüğünü devam ettirdiğini göstermektedir [13].

2015 yılında ve 2016 yılının ilk aylarında benzeri görülmemiş bir kruvaziyer gemi siparişi patlaması yaşandı. Sonuç olarak, 48'i Avrupa 2'si de Japonya'da inşa edilmek üzere toplam 133.000 yolcu kapasiteli 50 kruvaziyer gemi 2016'dan 2019'a kadar süreçte teslim için planlandı. Buna ilaveten, 2020-2024 yılları için Avrupa tersanelerinde inşa edilecek 15 gemi siparişi daha vardır. 2016-2019 toplamı dışında şu anda belirlenebildiği kadarıyla öncelikle Avrupa kaynak pazarına hizmet edecek 11,3 milyar avroluk yatırımla 51.000 yataklı 21 gemi sipariş edilmiştir. Bununla birlikte, bunların bazılarının Asya gibi diğer büyüyen pazarlara yöneltilmesi de mümkündür. Bununla birlikte, diğerlerinin birçoğu, aynı zamanda Avrupa destinasyonlarını ziyaret edecektir. Bu büyük yatırım miktarları, hem Avrupa hem de dünyanın başka bir yerinde kruvaziyer endüstrisinin geleceğine olan güvenin altını çizmektedir [13].

Tablo 3.14: 2016-2019 Kruvaziyer Gemi Siparişleri. [13]

TAMAMLANACAĞI YIL	GEMİ SAYISI	YATAK SAYISI	YATIRIM (MİLYON AVRO)
2016	10	27.621	6.071
2017	11	27.820	6.180
2018	13	27.629	6.215
2019	16	50.195	9.976
TOPLAM	50	133.265	28.442

Tablo 3.14'te 2016-2019 yılları arasında Avrupa'daki kruvaziyer gemi siparişleri ve bu gemilerin yatak kapasiteleri verilmiştir. 2016 yılından 2019 yılına kadarki yatırımların toplam değeri 28,442 milyar avrodur. Bu miktarın 27,275 milyar avroluk kısmı Avrupa tersanelerinde gerçekleşecektir. 2015 yılı, 6 gemi teslimatı ve 15 yeni gemi siparişiyle net bir artış kaydetmiştir.

3.2.4. Avrupa Kruvaziyer Gemi Filosu

Modern kruvaziyer gemileri gurme restoranları, yemek alanları, alışveriş merkezleri, eğlence kompleksleri ve dinlenme merkezleri ile yüzen tatil köyleri olarak nitelendirilebilir [11]. 2015 yılında Avrupa’da 149.123 yatak kapasitesine sahip 123 adet gemi işleten 39 kruvaziyer şirketi vardı. Buna ilaveten Avrupa şirketi olmayan 23 kruvaziyer firması da Avrupa pazarında çalışmıştır. Kuzey Amerika ağırlıklı olan bu firmalar bölgede 100.420 yatak kapasitesi ile 73 gemi bulundurmıştır. 2015 yılında Akdeniz bölgesinde en az 164; Kuzey Avrupa bölgesinde de Akdeniz’den kısa süreli kuzey sezonu için gelen en az 104 kruvaziyer gemisi çalışmıştır. Bu gemiler 5408 yolcu kapasiteli *Allure of the Seas* gemisinden 100’den az yolcu kapasiteli gemilere kadar çeşitli boyutta gemilerdi [13].

3.2.5. Avrupa Kruvaziyer Limanları

Akdeniz ve Kuzey Avrupa bölgeleri çok cazip yerler bulundurmaktadır. Önde gelen limanların çoğu destinasyon planlamacıların güzergâhlara dâhil etmek istedikleri görülmesi gerekli olarak kabul ettikleri destinasyonlardır. Diğer limanların, stratejik konumları, havaalanı erişimleri gibi belirgin özellikleri ana liman olmalarına olanak sağlamaktadır [13]. Kruvaziyer hatları tarafından sunulan organizasyon, strateji ve ürünlerle ilgili bir takım konular, sektördeki değişen durumlar ve ihtimallere ilgilidir. Geleneksel turizm biçimlerinin aksine, kruvaziyer turizmi basit bir nakliye değil tecrübenin temel unsurudur. Bu nedenle, kruvaziyer endüstrisi, gemideki aktiviteler, güzergâhlar, limanlar ve kıyı gezileri ile ilgili çok sayıda hususu dikkate almalıdır [34].

Tablo 3.15’te Avrupa’nın Akdeniz Kısımındaki; Tablo 3.16’da Avrupa’nın Kuzey Kısımındaki önemli kruvaziyer limanlarında gemiye katılan(yükleme), gemiden ayrılan(boşaltma) ve uğrak limanları ziyaret eden(transit) yolcu sayıları verilmiştir. Tahmini rakamlar italik harflerle gösterilmiştir.

Tablo 3.15: 2015 Yılında Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önde Gelen Kruvaziyer Limanları ve Yolcu Sayıları. [13]

LİMAN	YÜKLEME	BOŞALTMA	TRANSİT	TOPLAM
Barcelona	685.000	679.000	1176.000	2.540.000
Civitavecchia	434.000	434.000	1404.000	2.272.000
Palma Mayorka	274.000	274.000	1175.000	1.722.000
Venedik	682.000	682.000	218.000	1.582.000
Marsilya	252.000	251.000	948.000	1.451.000
Napoli	64.000	63.000	1.043.000	1.170.000
Las Palmas	233.000	233.000	591.000	1.057.000
Savona	324.000	323.000	335.000	982.000
Pire	142.000	142.000	696.000	980.000
Tenerife	37.000	44.000	852.000	933.000
Cenova	283.000	282.000	283.000	848.000
Dubrovnik	31.000	31.000	769.000	831.000

Tablo 3.16: 2015 Yılında Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önde Gelen Kruvaziyer Limanları ve Yolcu Sayıları. [13]

Sauthampton	828.000	827.000	95.000	1.750.000
Kopenhag	185.000	185.000	310.000	680.000
Stokholm	77.000	77.000	376.000	530.000
Hamburg	232.000	232.000	55.000	519.000
St. Petersburg	0	0	515.000	515.000
Lizbon	21.000	21.000	470.000	512.000
Rostock/Warnemunde	132.000	131.000	222.000	509.000
Tallinn	5.000	5.000	487.000	497.000
Kiel	209.000	214.000	35.000	458.000
Helsinki	0	0	437.000	437.000
Bergen	4.000	4.000	421.000	430.000
Cadiz	0	0	411.000	411.000

3.2.6. Avrupa'nın Önemli Ana Limanları

Ana Liman (Homeport-Turnaround-base port), yolcuların yolculuklarının başlangıcında gemiye bindiği, yolculuklarının bitiminde de gemiden indikleri ve yolculuklarının bittiği limanlara ana liman denir. Geleneksel kruvaziyer tarzına göre, kruvaziyer turistlerin tamamı gemiye ana limanda katılırlar ve yolculuk sonunda yine bu limanda gemiden inerler [35]. Bir destinasyonun ana liman olabilmesi için bazı kriterlere sahip olması gerekir. Bu kriterler [36]:

- Kentin bir dünya markası olması,
- O destinasyonda limana yakın ve modern bir havalimanının bulunması,
- Otellerin limana yakın olması,
- Ulaşım imkânlarının yeterli olması,
- Çağdaş bir yolcu terminalinin olması,
- Yüksek yolcu kapasiteli gemilere uygun rıhtımının olmasıdır.

Akdeniz ve Kuzey Avrupa'daki belli başlı ana limanlar 2013 ve 2015 yılları arasındaki yolcu verileri ile birlikte Tablo 3.17 ve Tablo 3.18'de gösterilmiştir.

Tablo 3.17: Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önemli Ana Limanları ve Bu Limanların Yolcu Verileri 2013-2015. [13]

ANA LİMAN	ÜLKE	2013	2014	2015
Barcelona	İspanya	2.599.232	2.364.292	2.540.302
Civitavecchia	İtalya	2.538.259	2.140.039	2.271.652
Palma Mayorka	İspanya	1.245.244	1.336.437	1.721.906
Venedik	İtalya	1.815.823	1.733.839	1.582.481
Savona	İtalya	939.038	1.018.794	982.226
Pire	Yunanistan	1.302.581	1.055.556	980.049
Cenova	İtalya	1.051.015	824.109	848.227

Tablo 3.18: Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önemli Ana Limanları ve Bu Limanların Yolcu Verileri 2013-2015. [13]

ANA LİMAN	ÜLKE	2013	2014	2015
Saouthampton	Birleşik Krallık	1.683.160	1.573.428	1.750.000
Kopenhag	Danimarka	800.500	740.000	680.000
Hamburg	Almanya	552.359	588.690	519.453
Kiel	Almanya	363.476	354.000	458.152
Amsterdam	Hollanda	276.912	253.092	281.941

3.2.7. Avrupa'nın Önemli Uğrak Limanları

Uğrak liman, bir kruvaziyer gemisinin yolculuk güzergâhı üzerinde bulunan limandır. Uğrak limana ara liman da denilmektedir. Kruvaziyer limanlarının hemen hemen hepsi uğrak limanı olarak adlandırılabilir [37]. Akdeniz ve Kuzey Avrupa'daki önemli uğrak limanları 2013 ve 2015 yılları arasındaki yolcu verileri ile birlikte tablo 3.19 ve tablo 3.20'de gösterilmiştir.

Tablo 3.19: Avrupa'nın Akdeniz Kısımındaki Önemli Uğrak Limanları ve Yıllara Göre Bu Limanlara Gelen Yolcu Sayısı. [13]

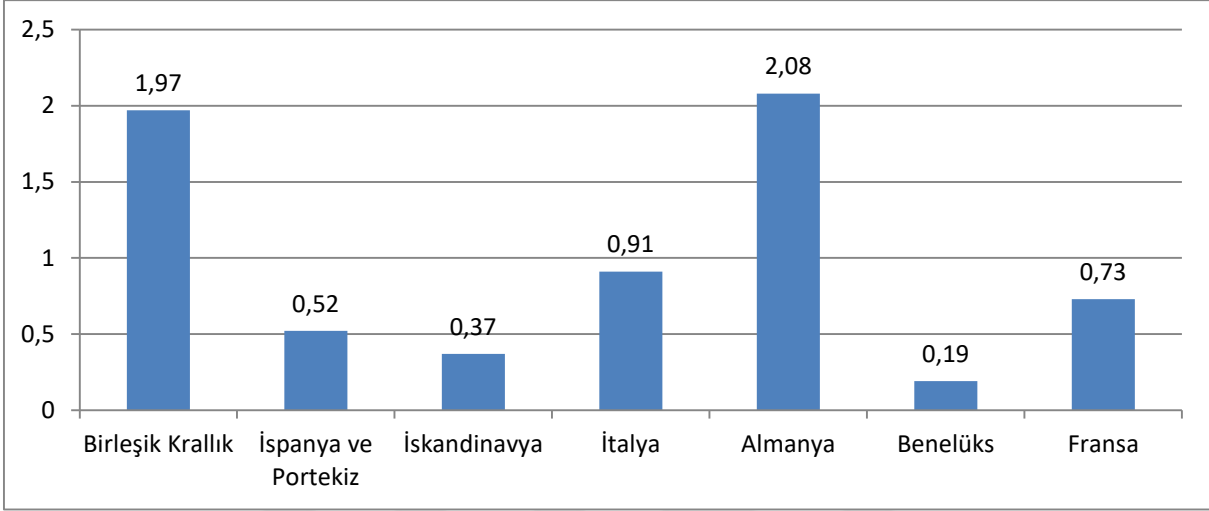
UĞRAK LİMANI	ÜLKE	2013	2014	2015
Marsilya	Fransa	1.188.031	1.311.284	1.451.059
Napoli	İtalya	1.175.018	1.113.762	1.169.571
Tenerife	İspanya	794.151	840.268	933.154
Dubrovnik	Hrvatistan	943.000	807.000	830.684
Santorini	Yunanistan	778.057	742.553	791.927
Kuşadası(Antalya+Bodrum)	Türkiye	808.446	761.912	780.804
Livorno	İtalya	736.516	626.356	697.955
Valletta	Malta	477.759	517.594	668.277
La Spezia	İtalya	213.858	483.563	667.446
Mikonos	Yunanistan	587.501	610.207	649.914
Korfu	Yunanistan	744.651	672.368	647.355
İstanbul	Türkiye	683.598	589.353	589.314
Madeira	Portekiz	482.112	475.955	580.348
Palermo	İtalya	410.999	531.712	546.884
Cote d'Azur	Fransa	613.218	595.685	546.199
Katakolon	Yunanistan	763.966	584.879	459.882
Kotor	Karadağ	317.746	309.322	442.029
Malaga	İspanya	397.064	409.298	419.121

Tablo 3.20: Avrupa'nın Kuzey Kısımındaki Önemli Uğrak Limanları ve Yıllara Göre Bu Limanlara Gelen Yolcu Sayısı. [13]

UĞRAK LİMANI	ÜLKE	2013	2014	2015
Stokholm	İsveç	485.582	467.000	530.229
St. Petersburg	Rusya	523.525	513.885	515.041
Lizbon	Portekiz	558.040	500.872	512.128
Rostock	Almanya	483.000	509.000	509.000
Tallinn	Estonya	519.319	479.031	496.669
Helsinki	Finlandiya	420.000	420.000	436.500
Bergen	Norveç	453.015	442.759	429.504
Cadiz	İspanya	373.114	381.302	411.453
Geiranger	Norveç	314.867	301.174	309.895
Stavanger	Norveç	343.500	262.500	252.500
Le Havre	Fransa	247.638	256.904	224.367
Zeebrugge	Belçika	255.700	220.000	213.496
Oslo	Norveç	298.403	235.000	199.000
Flam	Norveç	248.945	203.874	180.243

3.2.8. Avrupa'da Kruvaziyer Turizmin Kaynak Pazarları

2017 yılında Avrupa ülkelerinden dünyadaki toplam kruvaziyer turist sayısının yaklaşık %28'ini oluşturan 6,59 milyon kişi kruvaziyer yolculuğa katılmıştır. Avrupa'da en çok kruvaziyer yolculuğa katılan ülkeler 2,08 milyon kruvaziyer yolcu ile Almanya, 1,97 milyon yolcu ile Birleşik Krallık olmuştur.



Şekil 3.4: 2017 Yılında Avrupa'da Ükelere Göre Kruvaziyer Tura Katılan Yolcu Sayısı(milyon). [30] 2017 yılında ise yaklaşık 6,77 milyon Avrupa ülkesi sakini kruvaziyer yolculuğa katıldı. Önde gelen 5 kaynak pazarı ülke, Almanya, Birleşik Krallık, İtalya, Fransa ve İspanya Avrupa pazarının %85'ini oluşturdu [30].

Tablo 3.21: 2017 Yılında Avrupa'da Ükelere Göre Kruvaziyer Tura Katılan Yolcu Sayısı ve Ülkenin Payı. [30]

ÜLKE	YOLCU SAYISI	TOPLAMDAKİ PAYI
Almanya	2.080.100	31
Birleşik Krallık/İrlanda	1.969.800	30
İtalya	910.000	13
Fransa	728.000	11
İspanya ve Portekiz	520.000	7
Diğer	557.200	8
TOPLAM	6.765.100	%100

3.2.9. Avrupa’da Kruvaziyer Yolcuların Gemiye Katılışları

2015 yılında kruvaziyer yolculukları için tahminen 6,12 milyon yolcu gemiye Avrupa limanlarından katılmıştır [13].

- Venedik, Civitavecchia, Savona ve Cenova liderliğindeki İtalyan limanları, 2015 yılında 2 milyon yolcu katılımı ile Avrupa'nın pazar lideriydi.
- 2015 yılında İspanya 1,28 milyon yolcu katılımı ile ikinci konumu aldı. Barcelona ve Palma, İspanya'nın başlıca önemli limanlarıydı.
- Birleşik Krallık 1,06 milyon yolcu katılımı ile İspanya'nın ardından üçüncü sıradaydı. Yolcuların gemiye katıldıkları başlıca Birleşik Krallık limanları Southampton, Harvich ve Dover'di.
- Yolcuların gemiye katıldıkları sonraki üç önemli ülke Almanya, Fransa ve Yunanistan oldu. Almanya'dan yaklaşık 585.000, Fransa'dan 310.000'nin biraz altında ve Yunanistan'dan 201.200 yolcu gemiye katılmıştır. Adı geçen bu üç ülkedeki başlıca kruvaziyer limanları Almanya'da Hamburg, Kiel ve Rostock/Warnemunde; Fransa'da Marsilya ve Yunanistan'da Pire idi.

Tablo 3.22: Kruvaziyer Yolcuların Gemilere Katıldıkları Ülkeler ve Yolcu Sayıları-2015. [13]

ÜLKE	YOLCU SAYISI	TOPLAMDAKİ PAYI
İtalya	2.000.000	%32,7
İspanya	1.282.000	%20,9
Birleşik Krallık	1.060.000	%17,3
Almanya	584.800	%9,6
Fransa	309.600	%5,1
Yunanistan	201.200	%3,3
Danimarka	185.000	%3,0
İsveç	92.800	%1,5
Hollanda	86.000	%1,4
Malta	70.300	%1,1
Kıbrıs	33.000	%0,5
Hırvatistan	31.400	%0,5
Norveç	24.900	%0,4
AB+3 Dışındakiler	56.900	%1,0
AB+3	6.017.900	%98,3
Avrupa diğer (Rusya, Gürcistan,	104.400	%1,7
TOPLAM	6.122.300	%100

3.3. TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER TURİZM

Kruvaziyer destinasyonları içerisinde en çok dikkat çeken alanlardan biri olan Akdeniz havzasında bulunan Türkiye, bulunduğu konum itibarıyla kruvaziyer turizmi için oldukça önemli sayılabilecek potansiyele sahiptir [37]. Turizm sektöründe daha ağırlıklı olarak hizmet faaliyetleri sunulmaktadır. Bu nedenle turizm sektörü teknolojik gelişmelerden üretim sektörlerinin etkilendiği kadar etkilenmemektedir, emek-yoğun niteliğine bağlı olarak turizm sektörüne doğrudan; bu sektöre girdi sağlayan diğer sektörlerle de dolaylı olarak istihdam yaratmaktadır. Bu açıdan işsizlik sorunu olan ülkemiz bakımından turizm sektörünün oluşturacağı istihdam imkânları oldukça önemlidir. Dolayısıyla, turizm sektörü hem ekonomik hem de sosyal alanları etkilediği için ülkemizin turizm sektöründe rekabet gücünün yükseltilmesi, ülkemizin turizm potansiyelinin değerlendirilmesi, ülkemizin turizmden daha fazla pay almasına yönelik politikaların oluşturulması kaçınılmazdır. Ulusal önceliklere uygun olarak, 2010-2013 İstanbul Bölge Planı'nda İstanbul Bölgesi'nin turizmdeki rekabet gücünün artırılması amacıyla turizm stratejik sektörler arasına alınmıştır [38]. Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi güzergâhları incelendiğinde, güzergâhların yaklaşık %72'sinde Kuşadası, %63'ünde İstanbul ve % 15'inde İzmir bulunmaktadır. Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemilerin çıkış noktalarına bakıldığında ise güzergâhların büyük bir bölümünün Atina ve Roma çıkışlı olduğu görülmektedir. İstanbul'un ana liman olmadığı halde güzergâhların %19'unun başlangıç noktası olması, İstanbul'un kruvaziyer turizm potansiyelini ortaya koymaktadır. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için talebin değişkenliği ve komşu ülkelerle rekabet de göz önünde bulundurularak İstanbul'da ana liman yatırımına ihtiyaç olduğu görülmektedir [39].

Turizm sektöründe talepler sürekli değişmekte ve farklı destinasyon arayışları oluşmaktadır. Bu durum Türkiye'ye kruvaziyer turizmi açısından yeni fırsatlar çıkarmaktadır. Örneğin, merkezi İstanbul olan Karadeniz kıyı çizgisinde yer alan destinasyonları içeren bir Karadeniz hattının kruvaziyer pazarına arz edilmesi planlanmaktadır. Türkiye, bulundurduğu doğal, kültürel, tarihi değerleri ve hava ulaşım imkânlarının, limanlarının, belli bir düzeye gelmiş turizm endüstrisine sahip olmanın yanında, Akdeniz havzasındaki dâhil olduğu konumu ile kruvaziyer turizmüne oldukça elverişli bir ülkedir. Ayrıca, kruvaziyer turizmi için yeni bir destinasyon olarak önemi gittikçe artan Karadeniz bölgesi için başlangıç limanı olabilecek en uygun seçenektir [40].

Turizm Stratejisi 2023'e göre turizm stratejisinin uzun vadeli amacı; sürdürülebilir turizm yaklaşımının benimsenerek istihdamın artırılması ve bölgesel gelişmede turizmin öncelikli bir sektör konumuna getirilmesi ve Türkiye'nin 2023 yılına kadar, uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri açısından önde gelen ülkeler arasında önemli bir uğrak noktası olması ve Türkiye'nin bir marka haline getirilmesidir [41].

Üç kıtanın kesişme noktasındaki konumuyla çok önemli bir coğrafi konuma sahip olan Türkiye, 8483 km'lik kıyı şeridi ve Avrupa, Asya ve Ortadoğu arasında bir köprü durumunda olma özelliğiyle deniz taşımacılığı ve lojistik yönünden önemli bir potansiyele sahiptir. Ülkemizin sahip olduğu konum kruvaziyer turizmi açısından da önemli bir avantaj sağlamaktadır. Ülkemizde Akdeniz'de 8 liman, Ege'de 10 liman, Marmara'da 4 liman ve Karadeniz'de 4 liman olmak üzere toplam 26 limanımıza kruvaziyer gemiler uğramaktadır. Kruvaziyer gemilerin ülkemizde en fazla uğrak yaptığı liman Kuşadası olup, Kuşadası'nı sırasıyla İstanbul, İzmir, Marmaris ve Antalya takip etmektedir [42]. Limanlarımıza gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2013 yılında 2002 yılına göre %573 artarak 2 milyon 240 bine ulaşmıştır. 2008'e kadar yıllık %35 büyüyen kruvaziyer sektörü dünya ekonomilerinde meydana gelen kriz sonucu 2009 yılında %7 düşmüştür. 2010 yılından itibaren toparlanarak 2011 yılında kruvaziyer turist sayısı ilk kez 2 milyonun üzerine çıkmış ve 2013 yılında ise limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı 2 milyon 240 bine kadar ulaşmıştır. 2014 yılında 2013 yılına göre %20 düşüş yaşanarak 1.790.125 yolcu ve 2015 yılında 2014 yılına göre ufak bir artış gerçekleşerek 1.889.370 yolcu ülkemizi ziyaret etmiştir. 2016 yılında ise bir önceki yıla göre yaklaşık %67 oranında düşerek kruvaziyer yolcu sayısı 620.033 olmuştur. 2017 yılında ise düşüş devam etmiş ve limanlarımıza gelen kruvaziyer turist sayısı 306.887'ye düşmüştür. Tablo 3.23'te yıllara göre Türkiye'ye gelen kruvaziyer tipi yolcu gemisi ve kruvaziyer yolcu sayıları verilmiştir.

2015 yılında 1.456 adet kruvaziyer gemi ile 1.889.370 yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmişken, 2016 yılında 590 adet gemi ile 628,033 yolcu ülkemizin limanlarını ziyaret etmiştir. 2013 yılında 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'yi ziyaret etmişken, bu sayı 2014 yılında başlayan Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile birlikte 2016 yılında dünyada yaşanan küresel kriz ve terör tehdidi sonucunda kruvaziyer şirketlerinin turlarını Doğu Akdeniz'den Uzak Doğu'ya yönlendirmesi sonucu düşmüştür [43]. 2017 yılında ise ülkemize 2016 yılına göre daha da düşerek 311 kruvaziyer gemi ile 306.887 kruvaziyer turist gelmiştir.

Tablo 3.23: Yıllara Göre Ülkemize Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [44]

YILLAR	GEMİ SAYISI	YOLCU SAYISI
2002	821	332.702
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.685	2.133.930
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016	590	628.033
2017	311	306.887

Şehirler ve limanlar, kruvaziyer faaliyetinin toplam ekonomik etkisini, sosyal etkilerini, çevresel sürdürülebilirliğini, uzun vadedeki turistik etkilerini ve şehir imajı üzerindeki küresel etkisini hesaba katmaktadır [45]. Kruvaziyer turizmi, kruvaziyer yolcularının diğer turizm kategorisindeki turistlerin harcamalarından daha yüksek harcama yapmalarından ve daha çok getiri sağlamalarından dolayı bazı limanlar için önemli hale gelmiştir. Yolcu harcamaları, kruvaziyer turizmi ile ilgili önemli bir fayda sağlamaktadır. Kruvaziyer masrafları turlar, taşımacılık, yiyecek içecek, alışveriş ve diğer küçük harcamalardan kaynaklanmaktadır [46]. Araştırmalara göre kruvaziyer gemilerle seyahat eden turistlerin ortalama harcama miktarı kitle turizmi kapsamındaki turistlerin harcama miktarının çok daha üstündedir. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre uluslararası düzeyde seyahat eden kişilerin gerçekleştirdikleri ortalama turizm harcaması 1097 ABD doları seviyesindeyken kruvaziyer turistinin harcaması bundan %62 daha yüksektir. Cruise Market Watch Araştırması'na göre; kruvaziyer turistinin ortalama harcaması 1.779 ABD doları seviyesindedir. Kruvaziyer turistlerin gemi dışında limanda gerçekleştirdikleri harcamalar ise günlük 86 ABD doları civarındadır. Gemi programlarının başladığı ana limanlarda kruvaziyer turistinin karada gerçekleştirdiği harcama miktarı ortalama harcamanın çok daha üzerine çıkmaktadır [10]. Türkiye'de bir turist günlük ortalama konaklama ve ulaştırma hariç 50 dolar harcamaktadır.

Buna karşılık bir kruvaziyer turistinın ise limanlarda yaptığı günlük ortalama harcama 120-150 dolardır [47].

2016 yılında en çok yolcu gelen liman 349.781 turist ile Kuşadası olmuştur. Kuşadası'nı 61.315 yolcu ile Bodrum, 57.987 yolcu ile Çeşme, 43.543 yolcu ile İstanbul takip etmiş ve 2016 yılında en çok yolcu gelen liman olmuşturlardır. Tablo 3.24'te 2017 yılında liman başkanlıkları bazında ülkemize gelen gemi ve yolcu sayısı verilmiştir.

Tablo 3.24: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri-2017. [48]

LİMAN BAŞKANLIğI	KRUVAZİYER GEMİ				KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	DİğER GEMİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
ALANYA	22	0	0	22	9	5	12.176	12.190
ANTALYA	11	0	0	11	19.286	18.986	2.029	40.301
BARTIN	1	0	0	1	0	0	103	103
BODRUM	21	1	0	22	83	114	31.620	31.817
ÇANAKKALE	5	0	0	5	0	0	848	848
ÇEŞME	61	1	0	62	27.689	28.311	10.021	66.021
DİKİLİ	1	0	0	1	0	0	99	99
GÖCEK	4	0	0	4	0	0	538	538
GÜLLÜK	7	0	0	7	0	0	640	640
İSTANBUL	4	0	1	5	331	347	654	1.332
İZMİR	18	0	0	18	1.675	1.250	6.247	9.172
KUŞADASI	126	0	0	126	8.626	11.652	99.606	119.884
MARMARİS	23	1	0	24	18	3	23.715	23.736
SİNOP	1	0	0	1	0	0	103	103
TRABZON	1	0	0	1	0	0	103	103
TUZLA	1	0	0	1	0	0	0	0
TOPLAM	307	3	1	311	57.717	60.668	188.502	306.887

Tablo 3.25'te verildiği üzere 2017 yılında ülkemize gelen kruvaziyer turist sayısında ciddi bir düşüş yaşınanmıştır. Ülkemize gelen toplam 306.887 kruvaziyer turistin 119.884' Kuşadası'na gitmiştir. İstanbul'a sadece 1.332 kruvaziyer turist gelmiştir. Tablo 3.25'te grldği gibi 2015 yılına kadar tutarlı bir şekilde seyreden kruvaziyer turizmimiz 2016 yılından itibaren ciddi yaralar almıştır.

Tablo 3.25: Liman Başkanlıkları Bazında Yıllara Göre Yolcu İstatistikleri-2017. [48]

YILLAR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İSTANBUL	489.544	476.541	508.246	627.897	596.027	689.417	518.935	595.880	43.543	1.332
KUŞADASI	518.872	462.746	493.911	662.456	564.317	577.685	556.745	567.315	349.781	119.884
İZMİR	318.541	315.454	378.266	493.533	552.764	486.493	257.233	241.716	27.619	9.172
ANTALYA	25.057	12.549	103.859	127.250	159.430	163.575	175.778	168.538	45.979	40.301
MARMARİS	101.874	81.472	146.531	170.021	110.279	152.685	107.724	129.126	15.628	23.736
ÇEŞME	1.819	817	9.247	89	4.787	62.741	62.115	40.772	57.987	66.021
BODRUM	52.862	38.414	31.700	46.031	52.832	28.546	32.879	62.050	61.315	31.817
ALANYA	57.000	50.285	1.071	22.324	25.743	40.843	18.556	22.332	9.271	12.190
DİĞER	39.891	45.916	46.267	41.819	29.494	38.791	60.160	61.641	16.910	2.434
TOPLAM	1.605.372	1.484.194	1.719.098	2.191.420	2.133.930	2.240.766	1.790.125	1.889.370	628.033	306.887

3.3.1. Kruvaziyer Liman ve Türkiye'deki Önemli Kruvaziyer Limanları

Kruvaziyer limanları, deniz araçlarına seyir, manevra, yanaşma, bağlama, barınma gibi hizmetleri veren ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli güvenlik seviyesini sağlayacak biçimde fiziki özelliklere göre dizayn edilmiş alt yapıya sahip ve tesisten beklenen hizmetin en iyi biçimde sunulmasını sağlayacak nitelikleri bulunduran, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlarda kurulan, ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal ve ticari birimleri bulunan deniz turizmi tesisleridir [49].

Kruvaziyer gemi limanları; A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılır.

B tipi kruvaziyer gemi limanları aşağıda belirtilen nitelikleri taşır [49]:

- 1) En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli yolcu indirme yeri.
- 2) En az bir gemiden inen yolculara hizmet verilebilecek terminal.
- 3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi imkânı.
- 4) Personeller, yolcular ve bagajlar için güvenlik birimi.
- 5) Danışma birimi.
- 6) Kamu hizmet binası.
- 7) Yeme, içme ve dinlenme yerleri.
- 8) Güvenlik sistemleri, anons sistemleri.
- 9) İlk yardım birimi.

- 10) Bedensel engelli yolcular için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- 11) İletişim hizmet birimi.
- 12) Gümrüklü ve gümrüksüz satış birimleri.
- 13) Sergi ve gösteriler için uygun kısımlar.
- 14) Personel için toplantı salonu.

A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır [49]:

- 1) Aynı anda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri.
- 2) Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılmasına imkân sağlayan iki adet terminal binası.
- 3) İşletme ve yönetim birimleri.
- 4) Yolcu nakliyesi için körük sistemleri.
- 5) Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi.
- 6) Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri ofisleri.
- 7) Konferans ve toplantı salonu.
- 8) Eğlence mekânları.
- 9) VIP hizmeti salonu.
- 10) Yeme, içme tesisleri.
- 11) Helikopter pisti.
- 12) Revir.

Gelir düzeyi yüksek bir turist kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için büyük bir önemi vardır. Bunun için ilk aşamada liman sayısının artırılması gerekmektedir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın proje durumunda olan 2023 Turizm Stratejisine göre inşa edilmesi planlanan kruvaziyer limanlar şunlardır [41]:

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,

- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı ve
- Trabzon Kruvaziyer Limanıdır.

3.3.2. Ülkemizdeki Kruvaziyer Limanlar

Ülkemizde Akdeniz bölgesinde 8, Ege bölgesinde 10, Marmara bölgesinde 4 ve Karadeniz bölgesinde 4 adet olmak üzere toplam 26 adet kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği liman vardır. Bunlardan en önemlileri, ülkemize gelen kruvaziyer turist sayısının 2015 yılında %90'ının; 2016 yılında da %77'sinin ziyaret ettiği İstanbul, Kuşadası, İzmir, Antalya ve Marmaris'tir. Tablo 3.26'da ülkemizdeki kruvaziyer limanlar verilmiştir.

Tablo 3.26: Ülkemizde Bölgelere Göre Kruvaziyer Gemilerin Uğradığı Limanlar. [44]

BÖLGE	LİMAN
AKDENİZ BÖLGESİ	ALANYA
	ANAMUR
	ANTALYA
	MERSİN
	KAŞ
	KEMER
	TAŞUCU
	İSKENDERUN
EGE BÖLGESİ	BODRUM
	ÇEŞME
	DATÇA
	DİKİLİ
	FETHİYE
	GÖCEK
	GÜLLÜK
	İZMİR
	KUŞADASI
	MARMARİS
MARMARA BÖLGESİ	ÇANAKKALE
	İSTANBUL
	MUDANYA
	TUZLA
KARADENİZ BÖLGESİ	SAMSUN
	SİNOP
	TRABZON
	BARTIN

3.3.2.1. Ege Ports-Kuşadası

Ege Ports – Kuşadası Yolcu Limanı Türkiye'nin Ege bölgesinde Aydın ilinin Kuşadası ilçesinde bulunmaktadır. 7 Temmuz 2003'te TDI, limanın işletme hakkını; limanı ziyaret edecek yolcu gemileri için barınma, römorkaj, pilotaj, atık yönetimi, yolcu yerleştirme yönetimi, temiz su, bakım ve onarım hizmetleri de dâhil olmak üzere, 30 seneliğine Global Liman İşletmeleri bünyesindeki Ege Liman Hizmetleri Anonim Şirketine devretmiştir. Ege Ports, Global Liman İşletmeleri'nin işletmesini devraldığı ilk liman tesisidir. Ege Liman Hizmetleri A.Ş, 2004 yılında yeni bir terminal tesisini geliştirmiştir. Bu tesis, çağdaş bir tarz ve gerçeklik duygusu katmak için bölgenin geleneksel yapı malzemeleri kullanılarak tasarlanmıştır [50].



Şekil 3.5: Kuşadası Ege Ports. [50]

Türkiye'nin batı kıyısında, İzmir ilinin 90 km güneyinde bulunan Kuşadası, en önemli tarihsel yerlere yakınlığı nedeniyle bugün Ege'nin en çok tercih edilen beldelerinden biridir. Kruvaziyer gemilerinin en hareketli uğrak yeri ve popüler bir plaj beldesi olan Kuşadası, tüm Akdeniz'de en çok ziyaret edilen antik kentlerden biri olan Efes'e açılan bir kapı konumundadır. Ayrıca, sıcak yazlardan ve ılıman kışlardan oluşan tipik Akdeniz iklimi sayesinde Kuşadası, uzun bir turizm mevsimine sahip, Türkiye'nin en sofistike tatil merkezlerinden biridir. Kuşadası, bugün güvenli tesisleriyle ultra modern Ege Ports'a ev sahipliği yapmaktadır. G.P. Wild International verilerine göre Ege Ports, 2014 yılında

553.231 kruvaziyer yolcusu ve 68.953 feribot yolcusu ağırlamıştır. Ege Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Ege Ports, aynı anda dört büyük gemi ya da dört küçük ve iki büyük geminin yanaşma kapasitesine sahiptir. Ayrıca, feribot trafiğine hizmet vermek için iki adet indirme/bindirme rampası ile bir rıhtım bulunmaktadır. Terminal binasında Scala Nuova alışveriş kompleksi, gümrüksüz alışveriş alanı ve ilk yardım alanının yanı sıra internet ve diğer iletişim olanaklarına sahip bir mürettebat merkezi bulunmaktadır. Binada ayrıca kruvaziyer ve gemi operatörleri ile tur acenteleri için çeşitli ofisler yer almaktadır. 2003 yılında, Ege Ports'un 30 yıllık işletme hakkı, Global Liman İşletmeleri'nin %72,5 ve dünyanın ikinci büyük kruvaziyer operatörü Miami merkezli Royal Caribbean Cruise Lines Ltd. şirketinin %27,5 paya sahip olduğu bir konsorsiyum tarafından devralınmıştır. Grubun Ege Ports'u devralmasının ardından gerçekleştirdiği büyük çaplı yatırımlar sayesinde o günden bu yana gelen yolcu sayısı %138 oranında artış göstermiştir [50]. Kruvaziyer gemi yolcularına, gemi mürettebatına ve Ege bölgesindeki yerleşik halka rahat ve keyifli zaman geçirmelerini sağlamak amacıyla gemiden kısa bir yürüyüş mesafesi içinde bulunan ve yeni adı ile "The Shops of Scala Nuova at Kusadasi Port" ile yeni bir alışveriş konsepti oluşturuldu. Böylece, alışveriş hiçbir zaman olmadığı kadar keyifli ve kolay bir hale geldi [51].

Tablo 3.27: Yıllara Göre Kuşadası'na Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	423	145	568	10.038	17.731	634.687	662.456
2012	378	86	464	6.255	12.914	545.148	564.317
2013	357	71	428	14.131	24.637	538.914	577.685
2014	388	60	448	13.720	24.705	518.310	556.745
2015	446	60	506	13.388	25.904	528.023	567.315
2016	247	24	271	7.952	10.425	331.404	349.781
2017	126	0	126	8.626	11.652	99.606	119.884

3.3.2.2. Bodrum Kruvaziyer Limanı

Bir yarımada üzerine kurulu olan bugünlerde “Yeni St. Tropez” olarak anılan Bodrum hem Türk hem de yabancı turistler için ülkemizin en cazip kıyı şehirlerinden birisidir. Bodrum, dünyaca ünlü Aziz Peter Kalesi, beyaz boyalı, mor begonvillerle süslü evlerden oluşan köyleri ve kilometrelerce uzunluktaki kumsalları ile beklentilerin çok ötesine geçmektedir [50].



Şekil 3.6: Bodrum Kruvaziyer Limanı. [50]

Global Liman İşletmeleri, 2008 yılının haziran ayında Bodrum Kruvaziyer Limanı'nın hissesinin %60'ını alarak bu limanın işletmecisi olmuştur. Şehir merkezine birkaç dakikalık yürüme mesafesinde bulunan Bodrum Kruvaziyer Limanı, Milas Uluslararası Havalimanına 36 km uzaklıktadır. Liman, aynı anda iki büyük kruvaziyer gemisine aynı anda hizmet verebilecek kapasiteye sahiptir. En son kurulan iskelenin uzun kısmı 350 metre, iç kısmı ise 330 metre uzunluğundadır. Terminal binası 22.000 m² 'lik bir alana sahiptir ve bu alanda gümrük idaresi, duty-free alan, restoran ve kafeterya bulunmaktadır [51].

Tablo 3.28: Yıllara Göre Bodrum'a Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	51	31	82	300	283	45.448	46.031
2012	95	36	131	1.557	1.414	49.861	52.832
2013	99	15	114	753	517	27.276	28.546
2014	61	17	78	139	193	32.547	32.879
2015	71	18	90 (+1 diğer)	562	488	61.000	62.050
2016	45	1	46	50	84	61.181	61.315
2017	21	1	22	83	114	31.620	31.817

3.3.2.3. Port Akdeniz-Antalya

Port Akdeniz; kruvaziyer limanını, konteyner terminalini, dökme yük terminalini ve marinayı da içerisinde bulunduran ve gelişme potansiyeli yüksek olan bir limandır. Her yıl milyonlarca turisti ağırlayan, ülkemizin turizmi ve ticareti açısından önemli bir durumda olan Antalya'da 136 bin m² alan üzerine kurulmuş olan liman, İzmir-Mersin şehirleri arasındaki 700 deniz miline yakın kıyı şeridi üzerindeki en önemli organize merkezdir [50].



Şekil 3.7: Port Akdeniz-Antalya. [50]

Global Liman İşletmeleri, Temmuz 2010'da, Antalya Limanı'nın tek sahibi ve operatörü olarak limanı 2028'e kadar işletme hakkını kazandı. Global Ports Holding, Ege Ports-Kuşadası, Bodrum Kruvaziyer Limanı ve Port Akdeniz-Antalya olmak üzere üç adet kruvaziyer limanına sahip olan, Türkiye'nin kruvaziyer gemi trafiğinin % 50'sini karşılayan bir liman grubu ve işletmecisidir. Global Liman İşletmeleri, 2010 yılının Temmuz ayında Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanı'nın tek sahibi ve işletmecisi olmuştur. Eski terminal binası önemli bir şekilde yenilenmiş ve kısa bir süre içerisinde de 1000 m² büyüklüğünde klimalı bir bagaj terminali bünyesine eklemiştir [50]. Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanının, 200 metre, 170 metre ve 140 metre uzunlukta ve tümü ISPS kapsamında korunan toplam 510 metre uzunluğunda 3 adet rıhtımı bulunmaktadır. Limana yavaşan uluslararası kruvaziyer tipi yolcu gemilerine hizmet vermek üzere 709 m² kapalı alana sahip olan bir yolcu salonu vardır. Bununla beraber, Port Akdeniz, sınırları içindeki yat limanı ile yurt içi ve yurt dışı deniz ticaretinde önemli bir konumdadır [50].

Global Liman İşletmeleri, Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanı'nı devraldığından bu yana limanda ana liman operasyonlarının gerçekleştirilmesine başlanmış ve limanda daha büyük

yolcu gemilerinin ağırlanmasına başlanmıştır. Bunun sonucunda kruvaziyer gemi ile gelen yolcuların sayısı zamanla istikrarlı bir şekilde artmıştır [51].

Tablo 3.29: Yıllara Göre Antalya'ya Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	22	42	64	56.154	54.876	16.220	127.250
2012	12	43	55	72.552	74.325	12.553	159.430
2013	22	42	64	75.036	76.137	12.402	163.575
2014	19	39	58	83.821	84.318	7.639	175.778
2015	50	2	52	79.079	80.931	8.528	168.538
2016	13	3	16	22.746	22.294	939	45.979
2017	11	0	11	19.286	18.986	2.029	40.301

3.3.2.4. İzmir Alsancak Limanı

İzmir'de kruvaziyer gemiler Alsancak Limanına yanaşmaktadır. Ege Bölgesi'nin turizm açısından çekici bölgelerine ulaşımın kolay olduğu bir konumdadır ve havaalanı'na olan kısa mesafesi de, limanı yolcu hizmetleri açısından önemli hale getirmektedir. İzmir Alsancak Limanının kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği toplam rıhtım uzunluğu 1.102 metredir ve aynı anda dört kruvaziyer gemiye hizmet verebilir.



Şekil 3.8: İzmir Alsancak Kruvaziyer Limanı. [52]

2016 yılı için alınan tedbirler ve fuar organizasyonlarına karşın güvenlik tehdidinin sürmesi, umutları suya düşürdü. İzmir'i merkez edinen İsviçreli MSC, İtalyan Costa Crociere gibi dev

firmalar, Avrupalı turistin talep azlığından dolayı Türkiye seferlerini durdurma kararı aldı. Turizmde tarihi daralmanın yaşandığı yılın sonunda İzmir kruvaziyer turizminde de büyük kayıp yaşandı. İzmir Ticaret Odası, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi algıyı değiştirerek 2017 yılını kurtarmak için yurtdışında seferberlik başlatarak tanıtım mesaisi yaptı. Ancak çalışmalar sonuç vermedi ve firmalar 2017 yılı için de kapılarını kapattı. İzmir Alsancak Kruvaziyer Limanı yetkililerinden yapılan açıklamada 2017’de limana hiçbir kruvaziyer gemisinin yanaşmayacağı bildirildi [53].

Tablo 3.30: Yıllara Göre İzmir’e Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	206	56	262	18.003	16.180	459.350	493.533
2012	253	35	288	28.311	32.055	492.398	552.764
2013	184	6	190	5.097	4.622	476.774	486.493
2014	86	38	124	4.238	3.951	249.044	257.233
2015	108	6	114	14.505	14.763	212.448	241.716
2016	24	0	24	12.419	12.719	2.481	27.619
2017	18	0	18	1.675	1.250	6.247	9.172

3.3.2.5. Alanya Port

Alanya kruvaziyer limanı, Antalya Uluslararası Havalimanı’na 125 km, Alanya Gazipaşa Havalimanı’na 42 km uzaklıkta bulunan Türk rivierasındaki resmedilmeye değer bir yerde bulunmaktadır. Kayalık bir yarımadanın üstünde bulunan, görkemli ortaçağ kalesine bakmaktadır. Yılın 300 günü güneşli ve ortalama 22°C deniz sıcaklığıyla, Alanya'nın tarihi ve gelişen tesisi heyecan verici bir kruvaziyer destinasyonudur.



Şekil 3.9: Alanya Port. [54]

Alanya Kruvaziyer Limanı aynı zamanda uzun kumlu plajları, pastoral koyları, kanyonları, nehirleri ve mağaraları ile Türkiye'nin Akdeniz bölgesinin zengin kültürü, arkeolojisi ve

konukseverliği manzarasına açılan bir kapısıdır. Yunanistan, Mısır, İsrail, Lübnan, Suriye ve Kıbrıs limanlarını birbirine bağlayan güzergâhlarda bulunan terminal kruvaziyer gemilerine ve Girne-Alanya hızlı feribotlarına hizmet vermektedir. Alanya Port, MedCruise üyesi olan ALİDAŞ tarafından işletilmektedir ve Ağustos 2004'te ISPS ile uyumlu hale gelmiştir [55].

Tablo 3.31: Yıllara Göre Alanya'ya Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	12	7	19	11	37	22.276	22.324
2012	10	12	22	23	46	25.674	25.743
2013	51	2	53	58	66	40.719	40.843
2014	20	3	23	37	32	18.487	18.556
2015	33	1	34	6	16	22.310	22.332
2016	11	2	13	11	5	9.255	9.271
2017	22	0	22	9	5	12.176	12.190

3.3.2.6. Marmaris Kruvaziyer Limanı

Marmaris, Türkiye ve Ege'deki tüm gemi yolcuları için gizli bir cennettir. Tüm rüzgâr ve deniz koşullarından mükemmel koruma sağlayan korunaklı bir doğal liman sayesinde Marmaris'teki yavaşma, tüm yıl boyunca keyifli ve güvenlidir. Her biri 15 metre genişliğinde ve 11 metreye kadar su çekimi olan 305 metre ve 134 metre uzunluğunda iyi bir usturmaça sistemiyle donatılmış iki rıhtımı sayesinde bütün mega kruvaziyer gemilerin yavaşması için uygundur.



Şekil 3.10: Marmaris Kruvaziyer Limanı. [55]

Son derece hoş bir iklimi, turkuaz denizi, doğal çam ormanları, eski kentin eşsiz mimarisi, tipik Türk çarşıları, geleneksel Türk restoranları ve genel olarak Marmaris'in sıcak ve misafirperver insanları ile Marmaris Akdeniz'de mükemmel ve unutulmaz bir destinasyondur [56].

Tablo 3.32: Yıllara Göre Marmaris'e Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	24	60	84	29.701	28.545	111.775	170.021
2012	42	46	88	27.089	26.268	56.922	110.279
2013	88	24	112	28.526	28.450	95.709	152.685
2014	66	16	82	29.419	28.034	50.271	107.724
2015	78	5	83	28.528	28.622	71.976	129.126
2016	21	1	22	20	1.290	14.318	15.628
2017	23	1	24	18	3	23.715	23.736

3.3.2.7. Çeşme Ulusoy Limanı

Çeşme Ulusoy Limanı, 2012 yılında yapılan düzenlemelerle kruvaziyer limanı olarak hizmet vermeye başladı. Ro-Ro gemilerine hizmet vermek için yeni iskele yapılmıştır ve mevcut 150 metrelik iskele sadece kruvaziyer gemilerine hizmet vermek için ayrılmıştır [53].



Şekil 3.11: Çeşme Ulusoy Limanı. [57]

Ulusoy Çeşme Limanı'nda Ro-Ro, Feribot ve Kruvaziyer gemileri ile Mega Yatlara hizmet verilmekte olup genel olarak; Ro-Ro gemileri ile Çeşme-Trieste hattında, 500 GRT' ye kadar olan feribotlar ile de Çeşme-Sakız Adası arasında düzenli seferler yapılmaktadır. Ayrıca, yaz sezonu boyunca Çeşme Limanı homeport olarak kullanılmasının yanında dünyanın önde gelen kruvaziyer şirketlerinin gemileri limana uğrak yapmaktadır. Çeşme, İzmir ve ören yerlerine otoban ile bağlıdır. Çeşme yıl boyunca güneşli ve ılıman bir havaya sahiptir. Kruvaziyer gemilerinin İzmir yerine Çeşme'yi tercih etmeleri durumunda, 130 deniz mili seyir mesafesi tasarrufu ile 6-8 saat arası zaman tasarrufu yapmış olacaklardır [58].

Tablo 3.33: Yıllara Göre Çeşme'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
2011	0	1	1	1	0	88	89
2012	7	18	25	187	207	4.393	4.787
2013	50	4	54	27.473	27.666	7.602	62.741
2014	51	6	57	24.962	25.419	11.734	62.115
2015	33	8	41	16.459	16.298	8.015	40.772
2016	63	5	68	19.978	20.860	17.149	57.987
2017	61	1	62	27.689	28.311	10.021	66.021

3.3.3. Karadeniz Bölgesindeki Kruvaziyer Limanları

Karadeniz, 8 bin 350 kilometre kıyı şeridine ve 461.000 km² alana sahip, en geniş kısmı 1.175 km olan, Marmara Denizi aracılığıyla Ege Denizi'ne bağlanan bir denizdir. Karadeniz etrafında bulunan başlıca liman şehirleri: Köstence, Odessa, Mankalya, Burgaz, Varna, Sivastopol, Kerç, Soçi, Yalta, Suhum, Poti, Novorossiysk, Batum, Hopa, Sinop, Trabzon, Samsun, Altınordu, Giresun ve Zonguldak'tır [59].

Karadeniz bölgesi, kruvaziyer turizmi açısından avantajları ve dezavantajları bulunan bir coğrafyadır. Birbirine yakın turistik destinasyonlara sahip olduğu için kruvaziyer şirketlerinin ilgisini çekmektedir fakat Karadeniz'de turizm mevsimi Akdeniz'e göre daha kısadır ve bu durumdan dolayı talep sadece belirli bir seviyenin üzerine çıkamamaktadır [35]. Karadeniz Bölgesi, kruvaziyer şirketlerinin yeni destinasyonlar araması sonucunda 2000'li yılların başından bu yana seyir planlamaları yapılırken göz önünde bulundurulmuş bir destinasyon haline gelmiştir. Karadeniz'in kruvaziyer turizm bakımından hayat kazandırılması ülkemiz bakımından önemli bir durumdur. Çünkü Karadeniz tarafına gidecek olan gemiler boğazlarımızdan geçecekler ve Türk limanlarına uğrayacaklardır [35].



Şekil 3.12: Karadeniz Bölgesi Kruvaziyer Destinasyonları. [60]

Karadeniz’de 2010 yılından bu yana gözle görülür büyüme kaydeden iki liman %287 büyüme oranı ile Sinop, %133 büyüme oranı ile Soçi’dir [61]. Yıllara göre Karadeniz bölgesindeki limanlarımıza gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları Tablo 3.34 ve 3.35’te verilmiştir.

Tablo 3.34: Yıllara Göre Karadeniz Bölgesindeki Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı. [48]

YILLAR	TRABZON	SİNOP	SAMSUN	BARTIN	TOPLAM
2010	14	7	4	4	29
2011	13	9	3	2	27
2012	18	10	7	9	44
2013	24	16	12	15	67
2014	37	30	17	20	104
2015	10	5	5	8	28
2016	3	2	1	2	9
2017	1	1	0	1	3

Tablo 3.35: Yıllara Göre Karadeniz Bölgesindeki Limanlarımıza Gelen Yolcu Sayısı. [48]

YILLAR	TRABZON	SİNOP	SAMSUN	BARTIN	TOPLAM
2010	7952	7098	825	555	16430
2011	6267	4088	208	208	10771
2012	8015	3701	1190	882	13788
2013	8115	7460	1281	2071	18927
2014	16138	17518	1558	2824	38038
2015	2281	1361	550	954	5146
2016	226	171	54	171	622
2017	103	103	0	103	309

3.4. İSTANBUL'DA KRUVAZİYER TURİZM

Karaköy rıhtımı, İstanbul'un rıhtım ihtiyacı dikkate alınarak 1895 yılında inşa edilmiştir. Salıpazarı Limanı 1986 yılına kadar yük ve yolculara hizmet vermiş, 1986 yılından itibaren yük trafiğine kapatılarak sadece yolcu ve kruvaziyer gemilerinin yanaşmasına izin verilmiştir [62]. Karaköy Limanı, Osmanlı döneminde dış ticaret ile özdeşleşmiş bir liman iken günümüzde, ticari sevkiyatın yerini turistik amaçlı gemilere bırakmasıyla Salıpazarı'na yaşanan kruvaziyer tipi turizm amaçlı gemilerle özdeşleşmiştir.

Salıpazarı Liman Alanı 101.207 m² yüzölçümüne sahiptir. Liman alanında yer alan mevcut binalar 141.395 m² kapalı alana sahip olup rıhtım uzunluğu 1.115 metredir. Salıpazarı Liman Bölgesi Bakanlar Kurulu Kararı ile "Turizm merkezi"; İstanbul 1 no.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararıyla "Kentsel Sit Alanı" ilan edilmiştir [62].

İstanbul Limanı, İstanbul'un Beyoğlu ilçesinin Karaköy semtinde yer alan kruvaziyer yolcular için bir yolcu terminalidir. Liman, Haliç'teki Galata Köprüsü'nden Boğaz'ın batı kıyısındaki Salıpazarı'na kadar uzanmaktadır. İstanbul'un kruvaziyer turizm için faaliyet gösteren tek limanı Salıpazarı limanıdır. Dünyanın önemli kruvaziyer işletmecileri tarafından tercih edilen Salıpazarı Limanı, Akdeniz bölgesindeki en çok uğrak yapılan 10 limandan birisidir. Salıpazarı Limanı'nın, Tarihi Yarımada, Beyoğlu ve Galata Kulesi gibi turistik ve kültürel merkezlere yakın olması, kruvaziyer turistler tarafından tercih edilmesini sağlayan en önemli etkidir. Liman ve ard alanı, mevcut durumu ile ülke ekonomisine sağlayabileceği katkının oldukça altında katkı vermektedir. Salıpazarı limanı, konumu ve yatırım ihtiyaçlarının yerine getirilmesiyle ülke turizmüne sağlayabileceği girdinin yanı sıra olası bir afet durumunda şehrin boşaltılması için bir çıkış noktası olarak kullanılabilme özelliğine de sahiptir. Turizm Stratejisi 2023'te deniz turizminin geliştirilmesi için kruvaziyer limanlara önem verileceği ve İstanbul'da Galata, Haydarpaşa, Ataköy ve Zeytinburnu'nda kruvaziyer liman fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirileceği belirtilmiştir [63].

3.4.1. Yıllara ve Aylara Göre İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı

2005 yılından 2017 yılına kadar İstanbul'a gelen kruvaziyer turist sayısı Tablo 3.36'da verilmiştir.

Tablo 3.36: Yıllara Göre İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [48]

YILLAR	KRUVAZİYER TURİST SAYISI
2005	176.768
2006	273.553
2007	422.896
2008	489.544
2009	476.541
2010	508.246
2011	627.897
2012	596.027
2013	689.417
2014	518.935
2015	595.880
2016	43.543
2017	1.332

2005'ten 2013'e kadar, 2009 ve 2012 yıllarındaki düşük orandaki düşüşler hariç, artış gösteren kruvaziyer yolcu sayısı 2014 yılında 2013 yılına göre yaklaşık %25 oranında azalmış; 2015 yılında ise 2014 yılına göre yaklaşık %15 artarak 595.880 sayısına ulaşmıştır. Türkiye'de son 15 yılda çok önemli çıkış ivmesi gösteren kruvaziyer turizmi 2016 yılında rekor seviyedeki düşüşle ciddi hasar aldı. İstanbul neredeyse tamamen rota dışında kaldı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü-Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı verileri, kruvaziyer turizminin deyim yerindeyse dibe vurduğunu gösterdi. Birçok uluslararası kruvaziyer şirketi, 800'den fazla gemi rotasından Türkiye'yi çıkarmıştır. 2015'te İstanbul'a uğrayan gemi sayısı 345 iken 2016 yılında 56'ya düştü. Gelen yolcu sayısı ise 600 bin civarından 44 bin civarına geriledi. Bu rakamlar kayıp oranının yaklaşık yüzde 93 oranında olduğunu göstermektedir. 2017 yılında ise İstanbul'a hiç hak etmediği bir durumda kalarak kruvaziyer turist sayısı 1.332'ye düşmüştür. Turizmcilere göre düşüşün iki nedeni var. Bunlardan ilki yapımı süren Karaköy Salıpaazarı limanının da kapanmasına neden olan 'Galataport' projesi, diğeri ise meydana gelen terör olayları sonucundaki güvenlik kaygısıdır. Karaköy limanının kapalı oluşu ve yeni liman olmayışı İstanbul'un rotalara girmesini engellemektedir.

Yunanistan, Mısır ve Hırvatistan gibi kruvaziyer turizmde Türkiye'nin direk rakibi olan ülkelerinin ayakbastı ücretlerinde Türkiye'ye göre daha avantajlı konumdadırlar. Örneğin aynı gemi Yunanistan'da ödediği liman giriş-çıkış ücretinin yaklaşık olarak 8 katını Türkiye limanlarına ödemektedir. Bu durum firmaların alternatif limanlara yönelerek maliyetlerini azaltma Türkiye'yi seyahat güzergâhına almama ya da Türkiye'de kalış süresini azaltma gibi durumların oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin deniz turizminden en iyi şekilde faydalanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi veya kalış süresi içerisinde avantajlı maliyetler oluşturulması gerekliliğini göstermektedir [64].

Tablo 3.37: 2010 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2010 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	0	0	0	0
Şubat	0	0	0	0
Mart	84	3337	137	3558
Nisan	2113	24620	2810	29543
Mayıs	4873	59513	6713	71099
Haziran	6985	53354	7917	68256
Temmuz	5051	65315	5336	75702
Ağustos	4332	57775	4966	67073
Eylül	8692	64409	9374	82475
Ekim	8620	60555	9351	78526
Kasım	2219	27435	2360	32014
Aralık	0	0	0	0
TOPLAM	42969	416313	48964	508246

Tablo 3.38: 2011 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2011 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	6	2450	0	2456
Şubat	6	2435	7	2448
Mart	3	4371	11	4385
Nisan	3327	30848	4063	38238
Mayıs	6163	56386	6786	69335
Haziran	7413	47232	7919	62564
Temmuz	9827	69610	10945	90382
Ağustos	10165	72177	11172	93514
Eylül	17015	77578	17043	111636
Ekim	20753	68708	21022	110483
Kasım	6268	28656	6308	41232
Aralık	1	672	0	673
TOPLAM	80947	461123	85276	627236

Tablo 3.39: 2012 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2012 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	0	0	0	0
Şubat	0	0	0	0
Mart	287	7255	724	8266
Nisan	4644	21956	5484	32084
Mayıs	3348	55867	3561	62776
Haziran	4834	69773	5309	79916
Temmuz	6608	73744	7490	87842
Ağustos	7764	78055	8498	94317
Eylül	7586	70903	7975	86464
Ekim	8376	74122	8117	90615
Kasım	3462	41628	3226	48316
Aralık	10	4112	4	4126
TOPLAM	46919	497415	50388	594722

Tablo 3.40: 2013 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2013 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	16	5071	6	5093
Şubat	9	1456	0	1465
Mart	205	7447	428	8080
Nisan	5205	46943	5763	57911
Mayıs	8693	61852	10155	80700
Haziran	6673	52248	7897	66818
Temmuz	10494	75292	10958	96744
Ağustos	13788	75772	14097	103657
Eylül	11533	78868	14064	104465
Ekim	14187	88188	16127	118502
Kasım	7171	23684	7457	38312
Aralık	531	6742	397	7670
TOPLAM	78505	523563	87349	689417

Tablo 3.41: 2014 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2014 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	9	2446	0	2455
Şubat	15	3	55	73
Mart	5	2436	0	2441
Nisan	1408	26641	1996	30045
Mayıs	6997	33115	7111	47223
Haziran	12055	35970	12732	60757
Temmuz	11330	50415	11438	73183
Ağustos	12856	49147	9297	71300
Eylül	12844	62009	14145	88998
Ekim	15081	69041	15401	99523
Kasım	1842	25490	1642	28974
Aralık	487	12055	478	13020
TOPLAM	74929	368768	74295	517992

Tablo 3.42: 2015 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

2015 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	145	6766	92	7003
Şubat	8	2352	4	2364
Mart	729	3891	792	5412
Nisan	5208	24734	5700	35642
Mayıs	9123	56991	9805	75919
Haziran	17643	52520	19091	89254
Temmuz	16881	67436	17468	101785
Ağustos	13154	54920	13394	81468
Eylül	19595	58333	20771	98699
Ekim	14642	43207	14587	72436
Kasım	2605	18959	2134	23698
Aralık	0	0	291	291
TOPLAM	99733	390109	104129	593971

Tablo 3.43: 2016 Yılında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

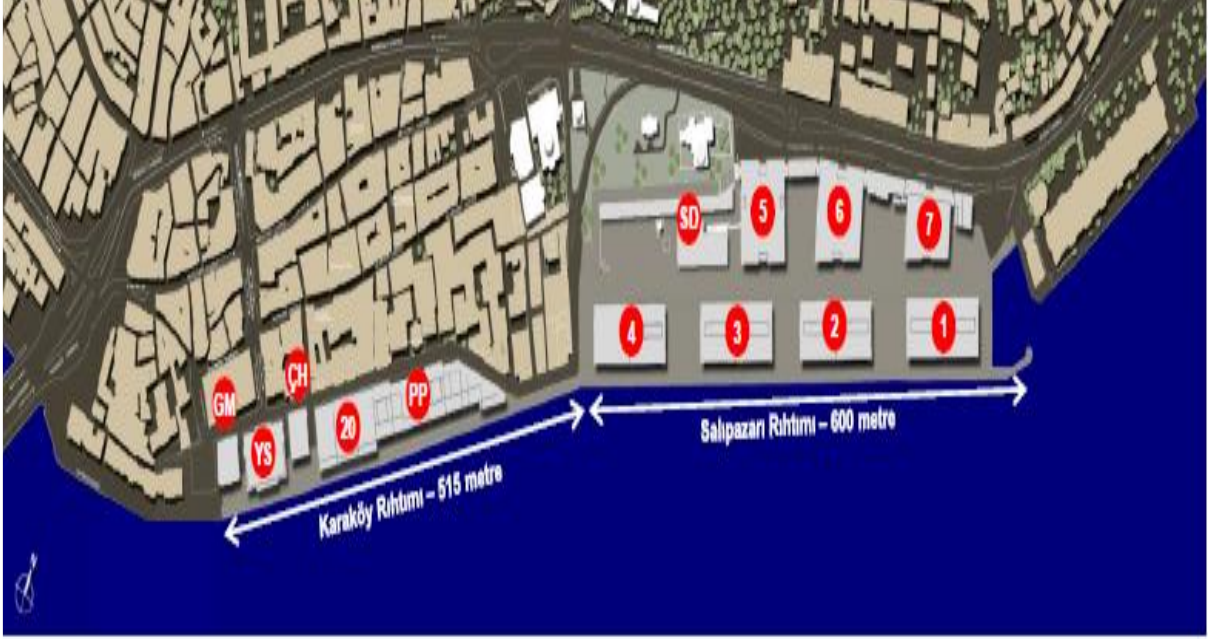
2016 - İŞLEM	BOŞALTMA	TRANSİT	YÜKLEME	TOPLAM
Ocak	0	0	0	0
Şubat	0	0	0	0
Mart	865	2	868	1735
Nisan	744	4538	812	6094
Mayıs	2084	7092	2378	11554
Haziran	3749	7762	4226	15737
Temmuz	0	9	0	9
Ağustos	0	0	0	0
Eylül	1011	1945	1304	4260
Ekim	614	1520	490	2624
Kasım	167	1084	97	1348
Aralık	0	0	0	0
TOPLAM	9234	23952	10175	43361

Tablo 3.44: 2010-2015 Yılları Arasında Aylara Göre İstanbul'a Kruvaziyer Türü Gemi İle Gelen Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
OCAK	0	2456	0	5093	2455	7003
ŞUBAT	0	2448	0	1465	73	2364
MART	3558	4385	8266	8080	2441	5412
NİSAN	29543	38238	32084	57911	30045	35642
MAYIS	71099	69335	62776	80700	47223	75919
HAZİRAN	68256	62564	79916	66818	60757	89254
TEMMUZ	75702	90382	87842	96744	73183	101785
AĞUSTOS	67073	93514	94317	103657	71300	81468
EYLÜL	82475	111636	86464	104465	88998	98699
EKİM	78526	110483	90615	118502	99523	72436
KASIM	32014	41232	48316	38312	28974	23698
ARALIK	0	673	4126	7670	13020	291

16 Mayıs 2013'te İstanbul Salıpaazarı Kruvaziyer Limanının özelleştirilmesi için Doğu Grubu verdiği en yüksek teklif olan 702 milyon dolar ile 30 yıllığına liman alanını kullanma hakkını kazandı [66]. Ocak 2014'te Bilgili Holding'in bir gayrimenkul özel sermaye kolu olan BLG Capital, şirketteki % 19 hisseyi satın almış ve geri kalan% 81'i Doğu Grubu'nda bırakmıştır. İstanbul Limanı İstanbul'da faaliyet gösteren tek kruvaziyer limanıdır. Şirket, 24 Şubat 2014'te liman alanını fiziksel olarak devraldı. Şirket yönetiminin planı, sahil şeridini oteller, müzeler,

açık alanlar ve meydanlarla bir konukseverlik ve dinlenme bölgesi haline getirmektir. Mevcut iskele uzunluğu 1.115 m. ve rıhtımın genişliği de denize doğru 10 m. uzunluğundadır. Yeni bir yolcu terminali de yeniden geliştirme projesinin bir parçasıdır. İstanbul Limanı, güvenlik, sığınma, bağlama, tatlı su hizmetleri, bagaj taşıma ve istifleme gibi hizmet taleplerini kabul etmektedir.



Şekil 3.13: Salıpazarı Kruvaziyer Limanının Mevcut Durumu. [62]

GM: Genel Müdürlük	1: 1 Nolu Antrepo
YS: Yolcu Terminali	2: 2 Nolu Antrepo
ÇH: Çinilihan	3: 3 Nolu Antrepo
20: 20 Nolu Antrepo	4: 4 Nolu Antrepo (İstanbul Modern)
PP: Paket Postanesi	5: 5 Nolu Antrepo
SD: Sıralı Dükkânlar	6: 6 Nolu Antrepo

3.4.2. Salıpazarı Limanı İmar Planı ve Salıpazarı Limanının Özelleştirilmesi

İstanbul'daki tek kruvaziyer limanı olan Salıpazarı Limanı'nın tarihi yarımada, Beyoğlu gibi İstanbul'un en önemli turistik merkezlerine yakın olan konumu ve kruvaziyer sektörünün büyüme potansiyeli hesaba katılarak buranın değerlendirilebilmesi amacıyla, Salıpazarı Liman Alanına ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca imar planı hazırlanmıştır [62]. Bu imar planının liman açısından ve kruvaziyer turizm açısından hedefleri vardır. Liman açısından amaç, ülkemizin en önemli ve İstanbul'un tek kruvaziyer limanı olan İstanbul Salıpazarı

Kruvaziyer Limanının tarihi ve doğal değerlerini öne çıkararak, çağdaş limancılığın gereklerine göre işletilen prestijli bir kruvaziyer liman haline getirmek ve böylece İstanbul'un turizm potansiyelini artırmak; kruvaziyer turizmi açısından amaç ise kruvaziyer gemilerine sunulan hizmetlerin belirli standartlara çıkarılarak İstanbul'un önemli destinasyonlardan biri haline getirilmesinin ve ülkemizi ziyaret eden turist sayısının artırılmasının ve turizm gelirlerine olan katkısının yükselmesinin sağlanmasıdır [62].

Salıpaazarı'na yapılacak bu projenin ana ilkeleri [40];

- Uluslararası seviyede, modern bir kruvaziyer limanı ve turizm tesisinin İstanbul'a kazandırılması.
- İstanbul'un yurtdışına açılan kapısı olan bu bölgenin, gelen kruvaziyer yolcularına, İstanbul imajının hissettirmesi,
- İstanbul halkının denize yakınlaştırılması, bölgeye gece ve gündüz canlılık getirilmesi,
- Tarihi Tophane Meydanı'nın canlandırılması, deniz ve çevre ile bütünleştirilerek kültür-sanat faaliyet alanına dönüştürülmesi ve çağdaş bir kimliğe bürünmesi,
- 1995 yılından itibaren turizm merkezi olan bölge, 'Beyoğlu Kent Turizmi Projesi' bünyesinde pilot bölge olarak ele alınması, Beyoğlu ve çevresi ile bütünleşmesi, Beyoğlu'ndaki mevcut yaya aksının boğazkesen yolu ile sürekliliğinin sağlanarak Tophane meydanına ulaşılmasının sağlanması,
- Tarihi yarımada'nın karşısındaki bu önemli bölgede yapılacak mimari eserlerin İstanbul imajını olumlu şekilde etkilemesi,
- 2001 yılında 2.derece tarihi eser olarak tescilli yapılmış olan tarihi binaların yenilenerek yeni işlevler ile İstanbul'a kazandırılmalarının sağlanması ve bu alanda, yolcu salonu ile 2 nolu antrepo binası arasında kalan gümrük binasının da (Çinili Rıhtım Han) proje kapsamında ele alınması,
- İstanbul'a yeni bir sanat, kültür, iş ve alışveriş merkezi kazandırılması,
- Hem halka hem de turistlere hizmet verecek bu merkezden ekonomik fayda sağlanması, turizm gelirlerinin artırılması,
- Yeni iş yerlerinin açılması ve iş imkânlarının oluşturulması,
- Bu süreçte ve sonrasında liman faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, olarak belirlenmiştir.

Proje 335 standart odalı, 96 suit, 123 apart ve 113 lofts olmak üzere 667 üniteli muhtelif oteller, müze, sinema, sanat galerisi, turistik eşya satış üniteleri, sergi ve fuar salonları, toplantı salonları içermektedir. Ayrıca proje ile 1132 araç kapasiteli otopark, 65 araç kapasiteli otobüs parkı, teknik alan, bulvar, 104 adet kiralanabilir alışveriş mağazaları, kafeler, fastfood ve restoranlar, teknoloji merkezi, yolcu salonu, gümrük merkezi, haberleşme ve sağlık merkezi birimlerinin bulunduğu yaklaşık 128.126 m2 kapalı alanlı bir tesis oluşturulması amaçlanmıştır [40]. Yapılması planlanan projenin örnek görüntüleri Şekil 3.14, Şekil 3.15 ve Şekil 3.16'da gösterilmiştir.



Şekil 3.14: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 1. [67]

Bu imar planı ile proje alanının ve etrafındaki kültür varlıklarının öne çıkarılması, bu bölgenin halkın da kullanımına açılması, bölgenin ülkemizin ekonomisine katma değer sağlayacak yeni yapılarla kullanıma açılması amaçlanmaktadır. Mevcut durumda kruvaziyer gemilere hizmet veren Salıpaazarı Limanının ve bakımsız bir durumda kalan geri sahasının uluslararası standartta hizmet verecek bir kruvaziyer liman olarak düzenlenmesi amacıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Beyoğlu Belediye Başkanlığı'nın ilgili birimleri olmak üzere 15 kurum ve kuruluşun görüşleri alınarak hazırlanan teklif imar planları İstanbul II Numaralı Koruma Kurulu'nun 19.09.2012 tarih ve 722 sayılı kararını takiben Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK)'nin onayına sunulmuştur [62].



Şekil 3.15: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 2. [67]

Yeni imar planı ile belirlenen 112.147,34 m²'lik Salıpazarı Liman Alanının işlev dağılımında, başta 85.207,54 m²'lik alan ile toplam alanın %75,98 oluşturan kruvaziyer liman alanı, 13.941,43 m²'lik alan ile toplam alanın %12,43'ünü oluşturan rekreasyon alanı, 5.367,84 m²'lik alan ile toplam alanın %4,79'unu oluşturan kültürel tesis alanı 1, 6.738,87 m²'lik alan ile toplam alanın %6'sını oluşturan kültürel tesis alanı 2 ve 891,66 m²'lik alan ile toplam alanın%0,8'ini oluşturan yollar yer almaktadır.

Tablo 3.45: Yeni İmar Planına Göre Salıpazarı Limanının Alan Dağılımı ve Yüzdeleri. [62]

	ALAN (m ²)	YÜZDE
KRUVAZİYER LİMAN ALANI	85.207,54	75,98
REKREASYON ALANI(Yeşil Alan)	13.941,43	12,43
KÜLTÜREL TESİS ALANI I (Müze)	5.367,84	4,79
KÜLTÜREL TESİS ALANI II (Müze)	6.738,87	6,00
YOLLAR	891,66	0,80
TOPLAM	112.147,34	100,00

Salıpazarı Limanını yılda 500.000'den fazla turistin geldiği (2016 yılı hariç), proje alanındaki kamu kurumları ve diğer işyerlerinde 1.000'e yakın personelin çalıştığı, liman alanındaki müze kafe, restoran ve ticari alanların halkın faydalandığı göz önüne alındığında, özelleştirme sonrasında bugünkü trafik yükünden çok farklı yoğunluk olmayacağı aksine rekreasyon alanının altına yapılacak otopark ile bölgenin trafiğinin daha da rahatlayacağı düşünülmektedir. Salıpazarı liman bölgesinde birçok hafif raylı sistem, karayolu ve denizyolu ulaşım alternatifleri

bulunmaktadır. Buna ilaveten imar planı ile liman alanında mevcut yapılaşma alanından daha da az bir yapılaşma gerçekleşecektir.



Şekil 3.16: Yapılması Planlanan Projeden Bir Görüntü 3. [67]

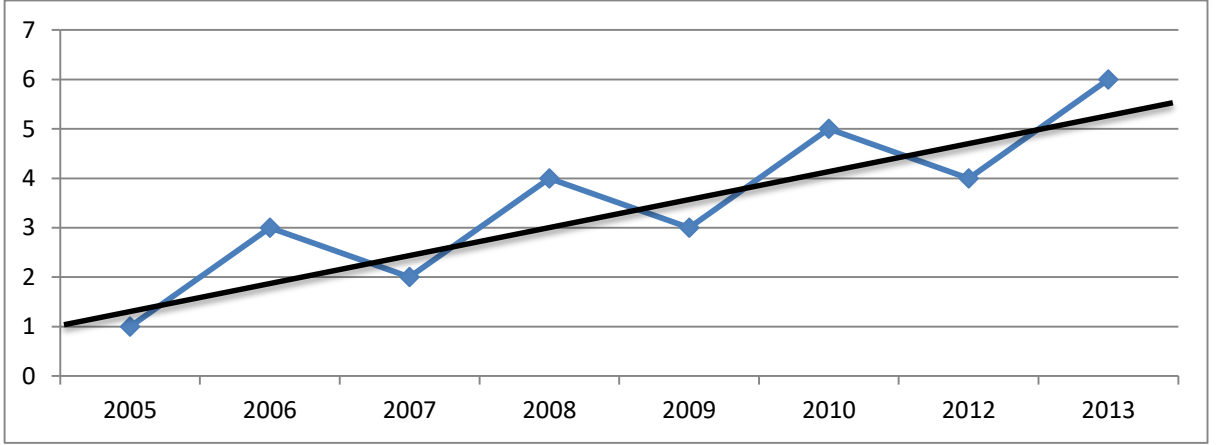
Salıpazarı Liman Alanı, gece ve gündüz nüfusu arasında önemli bir fark olan, büyük oranda kamu kurumu binalarının bulunduğu halkın kullanımı için kısıtlanmış bir bölgedir. Salıpazarı Liman Alanına ilişkin hazırlanan imar planı ile hem İstanbul halkına ve turistlere hizmet verilmesi hem de bölgeye ekonomik canlılık getirilmesi ve yeni iş imkânlarının oluşturulması amaçlanmıştır. Liman alanında bulunan 4 ve 5 numaralı antrepolar ile ilave alanlar Sosyo-Kültürel Tesis Alanı-1 (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Müzesi) ve Sosyo-Kültürel Tesis Alanı-2 (İstanbul Modern Müzesi) olarak ayrılmıştır. Diğer bir ifade ile planlama alanının /10,8'i kültürel tesis alanı olarak ayrılmıştır. Bölgede tarihi dokunun öne çıkarılması, kültür sanat aktiviteleri ile tarihi dokunun buluşması ve kamunun koşulsuz kullanımına açılması için Nusretiye Saat Kulesini de içine alacak şekilde planlama alanının %12,4'ünü diğer bir ifadeyle 13.941,43 m²'lik alan rekreasyon alanı olarak ayrılmıştır. Planlama alanında, taşınmaz kültür varlığı niteliği taşıyan bakımsız nitelikteki tescilli yapıların (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlük Binası-Rıhtım Han, Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi) Koruma Bölge Kurulu Kararı doğrultusunda restore edilerek korunması ve yeni fonksiyonlar verilerek kullanılması sağlanmış olacaktır. Bu imar planı doğrultusunda gerçekleştirilecek uygulama sonucunda, bölgeyle entegre olabilecek şekilde rekreasyon alanı, daha fazla kültürel tesis alanları, turizm alanı ve liman faaliyetleri için terminal ve teknik hizmetler alanı ayrılmıştır [62].

3.5. ZAMAN SERİLERİ

Gelecek olayların ve şartların önceden tahmin edilmesi işletmecilikte ve daha birçok alanda büyük öneme sahiptir. İyi tahminler, gelecekte meydana gelecek durumlara hazır olmak için gerekli planlamanın yapılmasına ve politikaların belirlenmesine temel oluşturur [68]. Bu tezde kullandığımız trend analizi, zaman serisinin uzun dönemdeki eğilimlerini göstermektedir. Zaman serilerinin amacı serilerin analiz edilmesi ve geleceğe yönelik tahminlerin yapılmasıdır. Bu çalışmada 2010 ve 2015 yılları arasında İstanbul'a gelen kruvaziyer turist sayısı verilerine göre 2016 yılında gelmesi beklenen turist sayısı Zaman Serisi Analizlerinden Trend Analizi yöntemi ile tahmin edilmiştir. Zaman serileri, bir değişkenin farklı zamanlarda gözlenen değerler grubunu ifade etmektedir [69]. Zaman serisi analizleri geçmişteki veriler hesaba katılarak geleceğin tahmin edilmesidir denilebilir. Zaman serilerinin en önemli amacı serilerin analiz edilerek geleceğe yönelik tahminlerin yapılmasıdır [70]. Zaman serileri değişkenlerin değerlerinin bir dönemden diğerine ardışık bir şekilde gözlemlendiği sayısal niceliklerdir. Gözlenen verilerin zaman içerisinde ardışık bir şekilde gerçekleşmesi şart değildir fakat düzenli aralıklarla dizinin durumunu izleme bakımından gereklidir. Geleneksel istatistik analizlerinin kullanıldığı tekniklerde zaman serisi gözlemlerinin belirli bir sırasının olmasının önemi yoktur. Örneğin, bir serinin aritmetik ortalamasını ya da varyansını hesaplamak için gözlemlerin sıralı olmasının önemi yoktur, gözlemlerin sırası farklı olsa bile sonuç aynı olacaktır. Fakat zaman serisi analizlerinde gözlemlerin sırası önemlidir [68].

Tahmin teknikleri nicel (kantitatif) ve nitel (kalitatif) olmak üzere iki ana başlıkta belirtilebilir. Zaman Serileri Analizi ve Regresyon Analizi de nicel teknikler içerisinde yer almaktadır. Zaman Serileri Analizi tahmin edilecek değişkenin geçmişteki durumunun analiz edilmesi ve edinilen bulgulardan gelecekteki alacağı değer tahminine dayanır [68].

Verilerin aldığı değerler zamana göre grafiği çizilir. Yatay(x) eksene zaman birimi; dikey(y) eksene de değişkenin aldığı değerler gösterilerek değişkenin geçmişte aldığı değerlerin ne şekilde bir eğilim gösterdiği saptanır.



Şekil 3.17: Örnek Eğilim Grafiği. [68]

Eğim Şekil 3.17'deki gibi doğrusal bir haldeyse kurulacak denklemin doğrusal(lineer) olduğu farz edilir. Fakat bu kararın kesin doğru mümkün değildir. Doğrusal olduğuna karar vermek için çok üst dereceden olmamak kaydıyla çeşitli fonksiyonlara ait hataların kareleri toplamı karşılaştırılır. Doğrusal eğilim gösteren y_i içerisinde çok sayıda y'_i tahmin değerlerini veren doğrusal fonksiyonlar geçebilir. Bunlar arasında seçilecek en uygunu hataların kareleri toplamını en az yapan fonksiyondur. Gözlenen tüm değerlerden minimum hata ile tahmini değerler verecek doğrusal fonksiyonu elde etmek için

$\sum_{i=1}^n e_t^2 = \sum_{i=1}^n (y_i - y'_i)^2 = \sum_{i=1}^n (y_i - a - bx)^2$ ifadesinin minimum yapılması gerekir. Bunun için de a ve b parametrelerine göre türev alınarak sıfıra eşitlenmesi gerekmektedir.

$$\frac{de}{da} = 2 \cdot \sum_{i=1}^n (-1) \cdot (y_i - a - bx) = 0$$

$$\frac{de}{db} = 2 \cdot \sum_{i=1}^n (-x) \cdot (y_i - a - bx) = 0$$

İşlemler yapıp negatif işaretli olanlar eşitliğin diğer tarafına alınarak şu denklemlere ulaşılır:

$$\sum y_i = na + b \sum x \quad \text{ve} \quad \sum x \cdot y_i = a \cdot \sum x + b \cdot \sum x^2$$

y_i , x ve x^2 toplamlarıyla y_i ve x'lerin çarpımlarının toplamları denklemde yerlerine yerleştirildikten sonra iki bilinmeyenli denklemler çözülerek a ve b parametreleri bulunur.

$$y_i = a + bx + e_i$$

y_i ; trendi belirlenecek değişkeni, x; zamanı belirtirken e_i de i yılındaki tahmin hatasını belirtir.

Yıllara vereceğimiz x değerleri için iki seçeneğimiz vardır. Birinci seçenekte yıllık serilerde ilk yıla 0 veya 1 değeri verilir takip eden yıllara birer artırarak değerler verilir; ikinci seçenek olarak yıllara toplamları sıfır olacak şekilde değerler verilir ($\sum x = 0$).

Birinci seçenек takip edilirse yukarıdaki iki bilinmeyenli iki denklemin ortak çözümünden a ve b hesaplanır. İkinci seçenekte ise yıllara vereceğimiz x değerlerinin toplamı sıfır olacağı ($\sum x = 0$) için bu seçenekte vereceğimiz yıl sayısının tek ya da çift oluşuna göre değişir yani yıl sayısı tek ise serinin tam ortasındaki (orijin) yıla 0 sıfırın üstündeki yıllara -1, -2, -3, değerleri, altındaki yıllara 1, 2, 3, değerleri verilir. Tablo 3.45'te yıl sayısının tek olması durumunda verilebilecek x değerleri gösterilmiştir.

Tablo 3.46: Yıl Sayısının Tek Olması Durumunda Verilebilecek x_i Değerleri ve Toplamları.

YILLAR	1. YOL	2. YOL
2008	1	-4
2009	2	-3
2010	3	-2
2011	4	-1
2012	5	0
2013	6	1
2014	7	2
2015	8	3
2016	9	4
	$\sum x = 45$	$\sum x = 0$

Yıl sayısı çift ise tam ortadaki iki yıla 0,5 ve -0,5 değerleri bunun üstündeki yıllara -1,5, -2,5, -3,5, değerleri, altındaki yıllara 1,5, 2,5, 3,5, x değerleri verilir. $\sum x = 0$ olduğu için a ve b parametreleri $a = \frac{y_i}{n}$ ve $b = \frac{\sum x \cdot y_i}{\sum x^2}$ formülleri ile hızlıca hesaplanır [69]. Tablo 3.46'da yıl sayısının çift olması durumunda verilebilecek x değerleri gösterilmiştir.

Tablo 3.47: Yıl Sayısının Çift Olması Durumunda Verilebilecek x_i Değerleri ve Toplamları.

YILLAR	1. YOL	2. YOL
2007	1	-4,5
2008	2	-3,5
2009	3	-2,5
2010	4	-1,5
2011	5	-0,5
2012	6	0,5
2013	7	1,5
2014	8	2,5
2015	9	3,5
2016	10	4,5
	$\sum x = 55$	$\sum x = 0$

Bu yöntemde x bağımsız değişkeni zamandır, y ise zamana göre değişen değişkendir. Bu çalışmada x bağımsız değişkeni yıl, y ise yıllara göre gelen kruvaziyer yolcu sayısıdır.

$\frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}$ formülü ile b; $\frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}$ formülü ile a hesaplanarak $y=a+bx$

denklemi elde edilir. Elde edilen denklemde x yerine bir sonraki zamana karşılık gelen bağımsız değişken koyulduğunda o zamana ait tahmini elde ederiz.



4. BULGULAR

Çalışmada 2010 yılından 2015 yılına kadar İstanbul'a gelen kruvaziyer yolcu sayıları kullanılmıştır. Kruvaziyer yolcu sayıları mevsimsel değişimden etkilendiğinden çalışmada aylık verilerden yararlanılmıştır. 2016 yılından itibaren terör olayları nedeniyle ülkemizin kruvaziyer limanlarına gelen yolcu sayılarında ciddi düşmeler yaşanmıştır. Bu nedenle çalışmada 2016 verileri kullanılmamıştır. Normal koşullarda 2016 yılında aylara göre gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısı zaman serisi analizlerinden trend analizi yöntemi ile hesaplanmıştır. Bu sayede kruvaziyer yolcu sayımızda yaşanan düşmeler ve bunun ekonomimize olan etkilerine değinilmiştir.

4.1. 2016 YILINDA AYLARA GÖRE İSTANBULA GELMESİ BEKLENEN KRUVAZİYER YOLCU SAYISI TAHMİNLERİ

2016 yılında aylara göre İstanbul'a gelmesi tahmin edilen yolcu sayıları Trend Analizi yöntemi ile aşağıdaki şekilde hesaplanmıştır.

4.1.1. Ocak 2016 Tahmini

Tablo 4.1: 2010-2015 Yılları Arasında Ocak Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
OCAK	0	2456	0	5093	2455	7003

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	0	0	1
2011	2	2456	4912	4
2012	3	0	0	9
2013	4	5093	20372	16
2014	5	2455	12275	25
2015	6	7003	42018	36
TOPLAM	21	17007	79577	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i) (\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i) (\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6.79577) - (21.17007)}{(6.91) - (21.21)} = 1145,857, \quad a = \frac{(17007) - (1145,857.21)}{6} = -1176$$

$y = -1176 + 1145,857 \cdot x$ ise 2016 yılının Ocak ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,
 $y = -1176 + 1145,857 \cdot 7 = 6845$ olarak buluruz.

4.1.2. Şubat 2016 Tahmini

Tablo 4.2: 2010-2015 Yılları Arasında Şubat Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ŞUBAT	0	2448	0	1465	73	2364

YILLAR	(X_i)	GELEN TURİST	(X_i). (Y_i)	(X_i^2)
2010	1	0	0	1
2011	2	2448	4896	4
2012	3	0	0	9
2013	4	1465	5860	16
2014	5	73	365	25
2015	6	2364	14184	36
TOPLAM	21	6350	25305	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i) (\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i) (\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 25305) - (21 \cdot 6350)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 176, \quad a = \frac{(6350) - (176 \cdot 21)}{6} = 442,333$$

$y = -1176 + 1145,857 \cdot x$ ise 2016 yılının Şubat ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 442,333 + 176 \cdot 7 = 1674$ olarak buluruz.

4.1.3. Mart 2016 Tahmini

Tablo 4.3: 2010-2015 Yılları Arasında Mart Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
MART	3558	4385	8266	8080	2441	5412

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	3558	3558	1
2011	2	4385	8770	4
2012	3	8266	24798	9
2013	4	8080	32320	16
2014	5	2441	12205	25
2015	6	5412	32472	36
TOPLAM	21	32142	114123	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 114123) - (21 \cdot 32142)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 92,91, \quad a = \frac{(32142) - (92,91 \cdot 21)}{6} = 5031,8$$

$y = 5031,8 + 92,91 \cdot x$ ise 2016 yılının Mart ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ olarak,

$$y = 5031,8 + 92,91 \cdot 7 = 5682 \text{ olarak buluruz.}$$

4.1.4. Nisan 2016 Tahmini

Tablo 4.4: 2010-2015 Yılları Arasında Nisan Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
NİSAN	29543	38238	32084	57911	30045	35642

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	29543	29543	1
2011	2	38238	76476	4
2012	3	32084	96252	9
2013	4	57911	231644	16
2014	5	30045	150225	25
2015	6	35642	213852	36
TOPLAM	21	223463	797992	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 797992) - (21 \cdot 223463)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 906,94, \quad a = \frac{(223463) - (906,94 \cdot 21)}{6} = 34069,53$$

$y = 34069,53 + 906,94 \cdot x$ ise 2016 yılının Nisan ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$$y = 34069,53 + 906,94 \cdot 7 = 40418 \text{ olarak buluruz.}$$

4.1.5. Mayıs 2016 Tahmini

Tablo 4.5: 2010-2015 Yılları Arasında Mayıs Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
MAYIS	71099	69335	62776	80700	47223	75919

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	71099	71099	1
2011	2	69335	138670	4
2012	3	62776	188328	9
2013	4	80700	322800	16
2014	5	47223	236115	25
2015	6	75919	455514	36
TOPLAM	21	407052	1412526	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 1412526) - (21 \cdot 407052)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = -694,6, \quad a = \frac{(407052) - (-694,6 \cdot 21)}{6} = 70273,2$$

$y = 70273,2 + (-694,6) \cdot x$ ise 2016 yılının Mayıs ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 70273,2 + (-694,6) \cdot 7 = 65410$ olarak buluruz.

4.1.6. Haziran 2016 Tahmini

Tablo 4.6: 2010-2015 Yılları Arasında Haziran Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
HAZİRAN	68256	62564	79916	66818	60757	89254

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	68256	68256	1
2011	2	62564	125128	4
2012	3	79916	239748	9
2013	4	66818	267272	16
2014	5	60757	303785	25
2015	6	89254	535524	36
TOPLAM	21	427565	1539713	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 1539713) - (21 \cdot 427565)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 2470,6, \quad a = \frac{(427565) - (2470,6 \cdot 21)}{6} = 62613,73$$

$y = 62613,73 + 2470,6 \cdot x$ ise 2016 yılının Haziran ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 62613,73 + 2470,6 \cdot 7 = 65410$ olarak buluruz.

4.1.7. Temmuz 2016 Tahmini

Tablo 4.7: 2010-2015 Yılları Arasında Temmuz Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TEMMUZ	75702	90382	87842	96744	73183	101785

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	75702	75702	1
2011	2	90382	180764	4
2012	3	87842	263526	9
2013	4	96744	386976	16
2014	5	73183	365915	25
2015	6	101785	610710	36
TOPLAM	21	525638	1883593	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 1883593) - (21 \cdot 525638)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 2506,3, \quad a = \frac{(525638) - (2506,3 \cdot 21)}{6} = 78834,33$$

$y = 78834,33 + 2506,3 \cdot x$ ise 2016 yılının Temmuz ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 78834,33 + 2506,3 \cdot 7 = 96378$ olarak buluruz.

4.1.8. Ağustos 2016 Tahmini

Tablo 4.8: 2010-2015 Yılları Arasında Ağustos Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
AĞUSTOS	67073	93514	94317	103657	71300	81468

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	67073	67073	1
2011	2	93514	187028	4
2012	3	94317	282951	9
2013	4	103657	414628	16
2014	5	71300	356500	25
2015	6	81468	488808	36
TOPLAM	21	511329	1796988	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 1796988) - (21 \cdot 511329)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 419,2, \quad a = \frac{(511329) - (419,2 \cdot 21)}{6} = 83754,2$$

$y = 83754,2 + 419,2 \cdot x$ ise 2016 yılının Ağustos ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 83754,2 + 419,2 \cdot 7 = 86689$ olarak buluruz.

4.1.9. Eylül 2016 Tahmin

Tablo 4.9: 2010-2015 Yılları Arasında Eylül Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EYLÜL	82475	111636	86464	104465	88998	98699

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	82475	82475	1
2011	2	111636	223272	4
2012	3	86464	259392	9
2013	4	104465	417860	16
2014	5	88998	444990	25
2015	6	98699	592194	36
TOPLAM	21	572737	2020183	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 2020183) - (21 \cdot 572737)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 891,6, \quad a = \frac{(572737) - (891,6 \cdot 21)}{6} = 92335,4$$

$y = 92335,4 + 891,6 \cdot x$ ise 2016 yılının Eylül ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 92335,4 + 891,6 \cdot 7 = 98576$ olarak buluruz.

4.1.10. Ekim 2016 Tahmini

Tablo 4.10: 2010-2015 Yılları Arasında Ekim Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EKİM	78526	110483	90615	118502	99523	72436

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	78526	78526	1
2011	2	110483	220966	4
2012	3	90615	271845	9
2013	4	118502	474008	16
2014	5	99523	497615	25
2015	6	72436	434616	36
TOPLAM	21	570085	1977576	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 1977576) - (21 \cdot 570085)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = -1012,6, \quad a = \frac{(570085) - (-1012,6 \cdot 21)}{6} = 98558,4$$

$y = 98558,4 + (-1012,6 \cdot x)$ ise 2016 yılının Ekim ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 98558,4 + (-1012,6 \cdot 7) = 91469$ olarak buluruz.

4.1.11. Kasım 2016 Tahmin

Tablo 4.11: 2010-2015 Yılları Arasında Kasım Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
KASIM	32014	41232	48316	38312	28974	23698

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	32014	32014	1
2011	2	41232	82464	4
2012	3	48316	144948	9
2013	4	38312	153248	16
2014	5	28974	144870	25
2015	6	23698	142188	36
TOPLAM	21	212546	699732	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 699732) - (21 \cdot 212546)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = -2524,51, \quad a = \frac{(212546) - (-2524,51 \cdot 21)}{6} = 44260,13$$

$y = 44260,13 + -2524,51 \cdot x$ ise 2016 yılının Kasım ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$$y = 44260,13 + -2524,51 \cdot 7 = 26588 \text{ olarak buluruz.}$$

4.1.12. Aralık 2016 Tahmini

Tablo 4.12: 2010-2015 Yılları Arasında Aralık Ayında İstanbul'a Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı. [65]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ARALIK	0	673	4126	7670	13020	291

YILLAR	(X _i)	GELEN TURİST	(X _i). (Y _i)	(X _i ²)
2010	1	0	0	1
2011	2	673	1346	4
2012	3	4126	12378	9
2013	4	7670	30680	16
2014	5	13020	65100	25
2015	6	291	1746	36
TOPLAM	21	25780	111250	91

$$b = \frac{n \cdot \sum_{i=1}^n (x_i y_i) - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n y_i)}{n \cdot \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)(\sum_{i=1}^n x_i)}, \quad a = \frac{(\sum_{i=1}^n y_i) - b \cdot (\sum_{i=1}^n x_i)}{n}, \quad y = a + bx$$

$$b = \frac{(6 \cdot 111250) - (21 \cdot 25780)}{(6 \cdot 91) - (21 \cdot 21)} = 1201,1, \quad a = \frac{(25780) - (1201,1 \cdot 21)}{6} = 92,6$$

$y = 92,6 + 1201,1 \cdot x$ ise 2016 yılının Aralık ayında gelmesi beklenen kruvaziyer turist sayısını $x=7$ alarak,

$y = 92,6 + 1201,1 \cdot 7 = 8500$ olarak buluruz.

Tablo 4.13: Yıllara ve Aylara Göre Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı ile 2016 Yılı Tahmini ve Gelen Kruvaziyer Turist Sayısı.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 Tahmin	2016 Gerçekleşen
OCAK	0	2456	0	5093	2455	7003	6845	0
ŞUBAT	0	2448	0	1465	73	2364	1674	0
MART	3558	4385	8266	8080	2441	5412	5682	1735
NİSAN	29543	38238	32084	57911	30045	35642	40418	6094
MAYIS	71099	69335	62776	80700	47223	75919	65410	11554
HAZİRAN	68256	62564	79916	66818	60757	89254	79907	15737
TEMMUZ	75702	90382	87842	96744	73183	101785	96378	9
AĞUSTOS	67073	93514	94317	103657	71300	81468	86689	0
EYLÜL	82475	111636	86464	104465	88998	98699	98576	4260
EKİM	78526	110483	90615	118502	99523	72436	91469	2624
KASIM	32014	41232	48316	38312	28974	23698	26588	1348
ARALIK	0	673	4126	7670	13020	291	8500	0
TOPLAM	508246	627346	594722	689417	517992	593971	608136	43361

Tahminlere göre 2016 yılında gelmesi hesaplanan kruvaziyer turist sayısı 608.136 iken gerçekleşen rakam 43.361 olmuştur. Yani 2016 yılı için gerçekleşen rakam tahmin edilen rakamdan 564.775 daha düşüktür. 2017 yılında da İstanbul'a gelen kruvaziyer turist sayısı daha da düşerek 1.332'ye olmuştur. Bu düşüşün nedenleri başta ülkemizde meydana gelen terör olayları sonucunda duyulan güvenlik endişesiyle turistlerin gelmek istememesi sonucunda ülkemize uğrayan kruvaziyer gemilerin şirketlerinin ülkemizi güzergâh dışına çıkarması ve Salıpazarı'na yapılan Galataport projesi inşası nedeniyle İstanbul'a gelecek gemilerin yanaşma yeri sıkıntısıdır. Daha önceki kısımlarda Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistinin günlük harcamasının 120-150 dolar arasında olduğunu belirtmiştik. Bu doğrultuda 2016 yılı için kruvaziyer turizm açısından İstanbul'dan kaynaklanan tahmini ekonomik kaybımız 67.773.000 dolar ile 84.716.250 dolar arasındadır.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Son 15 yılda önemli gelişmeler gösteren kruvaziyer turizmimiz 2015 yılından sonra ciddi şekilde gerilemiştir. Türkiye ve dünyada meydana gelen terör olayları sebebiyle turizm sektörü zor bir dönemden geçmektedir. Türkiye’de meydana gelen terör olayları, özellikle Avrupalı turistlerin güvenlik endişesiyle Türkiye’yi istememesi, Arap baharı ve Suriye’deki savaşın Akdeniz’deki olumsuz etkisi, Çin pazarındaki hareketlenmeler ve yolcuların Uzakdoğu’ya yönelmesi ülkemizdeki düşüşün önemli nedenleridir. Turizmcilere göre de düşüşün iki nedeni vardır. Bunlardan ilki yapımı süren Karaköy Salıpazarı limanının da kapanmasına neden olan ‘Galataport’ projesi, diğeri ise meydana gelen terör olayları sonucundaki güvenlik kaygısıdır. Karaköy limanının kapalı oluşu ve yeni liman olmayışı İstanbul’un kruvaziyer rotalarına girmesini engellemektedir. MSC Cruise, Costa ve Royal Caribbean şirketleri 2017 yılında Türk limanlarına uğramayacaklarını açıkladılar. Türkiye için önemli sektörlerinden biri olan turizm, tüm dünyada zor bir dönem geçirmektedir. Terör olaylarının yanı sıra Suriye’deki savaş Türkiye açısından bu sürecin daha da zor geçmesine neden olmaktadır. Gelir düzeyi yüksek nitelikli turistlere hitap eden kruvaziyer gemileri, güvenlik nedeniyle Akdeniz’den uzak durmaktadır. Türkiye’nin kaybı zaten düşük olan gemi sayısının yarı yarıya azalması şeklinde gerçekleşti. Türkiye, 60 milyar dolarlık dünya kruvaziyer turizm pastasından yılda yaklaşık 450 milyon dolarlık pay almaktaydı. Üstelik İstanbul; Roma, Venedik ve Pire gibi başlangıç limanı haline gelmişti. Fakat Sultanahmet ve Beyoğlu’nda bombaların patlaması sonucunda Celebrity, Royal Caribbean, Seabourn gibi büyük kruvaziyer şirketleri dışında tüm kruvaziyer şirketleri rotalarını Türkiye’den Batı Akdeniz’e ve Yunanistan’a kaydırды. MSC ve Costa başta olmak üzere ülkemize uğrayan neredeyse tüm kruvaziyer gemi şirketlerinin çekilmesiyle Türkiye’ye gelen kruvaziyer turist sayısı yarı yarıya azaldı.

Kruvaziyer gemi şirketleri rota planlarını iki yıl öncesinden belirlemekte ve satışlara başlamaktadır. Eğer önlemler alınmazsa ülkemize gelecek yıllarda da kruvaziyer gemi uğramayacaktır. Özellikle terör olayları durmazsa önümüzdeki yıllar da kaybedilecek ve otellerden lokantalara kadar tüm turizm kesimleri ciddi şekilde etkilenecektir.

Limanlarımıza gelen ve ülkemize önemli ciddi girdiler sağlayan kruvaziyer gemilerinin boyutlarının büyüdüğü hesaba katıldığında, bu potansiyele cevap verebilecek kruvaziyer limanımız yoktur. Yeni ve çağdaş limanların işleve geçirilmesi ve hâlihazırdaki limanlarımızın

da gelecek gemilerin gereksinimlerine elverişli bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Ülkemizde inşa edilecek olan yeni kruvaziyer limanların yapılacakları yerlerin tespit edilmesinde; ulaşım imkânları, yerleşim merkezine uygun bir mevkide planlanarak gemilerden kaynaklanacak hava kirliliği ve gürültüden en az şekilde etkilenilmesi, kruvaziyer limanına ulaşımın kolay ve hızlı olacağı bir hava limanının bulunması, liman civarında otellerin bulunması, kruvaziyer yolcular için çağdaş ve modern bir yolcu terminalinin olması, yüksek yolcu kapasiteli gemilere göre uygun rıhtımının bulunması gibi kriterler göz önüne alınmalıdır. İstanbul hâlen kruvaziyer gemiler için ana liman (homeport) olmak için gerekli bütün şartları sağlamaktadır. Kruvaziyer turizminin önemli maddi getirileri hesaba katılmalı ve derhal İstanbul'a yakışan bir kruvaziyer liman terminali inşa edilerek hizmete sunulmalıdır. Kruvaziyer turistlerin ana limanlardaki harcamalarının diğer uğrak limanlardaki harcamalarına göre daha fazla olması açısından İstanbul önemli bir ana liman haline getirilmelidir.

Yunanistan, Mısır ve Hırvatistan gibi kruvaziyer turizmde Türkiye'nin direk rakibi olan ülkeleri ayakbastı ücretlerinde Türkiye'ye göre daha avantajlı konumdadırlar. Örneğin aynı gemi Yunanistan'da ödediği liman giriş-çıkış ücretinin yaklaşık olarak 8 katını Türkiye limanlarına ödemektedir. Bu durum firmaların alternatif limanlara yönelerek maliyetlerini azaltma Türkiye'yi seyahat güzergâhına almama ya da Türkiye'de kalış süresini azaltma gibi durumların oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin deniz turizminden en iyi şekilde faydalanabilmesi için ayakbastı ücretleri ile liman ücretlerinin düşürülmesi veya kalış süresi içerisinde avantajlı maliyetler oluşturulması gerekmektedir. Kruvaziyer turizmin gelişmesinde ayakbastı parası gibi vergilerin etkisi vardır. Örneğin 2006 yılında İzmir Alsancak limanına gelen kruvaziyer gemileri için ayakbastı ücretlerinin İzmir Ticaret Odası tarafından karşılanması İzmir'e kruvaziyer turizmi açısından önemli dönüşler sağlamıştır ve İzmir Ticaret Odası bu desteği 2019 yılının sonuna kadar sürdürmek istediğini belirtmiştir.

Türkiye ve liman şehri İstanbul hem Doğu Akdeniz hem de Karadeniz destinasyonlarına yakınlığı ile ideal bir bölgede yer almaktadır. Ülkemiz Akdeniz havzasındaki konumu ile kruvaziyer turizmine oldukça elverişli bir ülkedir. Ayrıca Türkiye kruvaziyer turizmi için yeni bir destinasyon olarak önemi gittikçe artan Karadeniz bölgesi için başlangıç limanı olabilecek en uygun seçenektir. Ayrıca, mevcut turistik cazibeleri ve havayolu kapasitesi ve ulaşım

imkânlarına bağılı olarak Türkiye ve İstanbul bölgedeki küresel pazar ve gelişmekte olan ekonomiler için merkez ana liman olarak hizmet vermeye potansiyel bir aday olacaktır.

İstanbul'u da kapsayan Doğu Akdeniz ve Ege bölgesi içerisindeki limanlar ile karşılıklı şekilde hareket edilmeli ve bu limanlar ile müşterek bir şekilde tanıtımlar yapılmalıdır. Kruvaziyer turizmini canlandırmak amacıyla ülkemizin turizm bölgelerinin tanıtımının yapılması, yabancı basın, fuar, seminer, konferans gibi yurtdışı tanıtımlara daha çok önem verilerek, iyi bir pazarlama stratejisinin geliştirilmesini ve ülkemizin kruvaziyer limanlarının Turn-Around Port (Kalkış-Variş Limanı) haline gelmesini sağlamalıyız. İzmir, Kuşadası limanlarına uğrayıp İstanbul'a uğramayan gemilerin işletmecileriyle görüşmeler yapılarak İstanbul'a da sefer yapmaları sağlanmalıdır. Galataport projesi çerçevesinde Karaköy Salıpzarı limanının özelleştirilmesi nedeniyle, İstanbul'un var olan kruvaziyer turizm potansiyelinin düşmemesi için acele bir şekilde alternatif bir kruvaziyer limanının tamamlanarak faaliyete geçmesi gereklidir. Galataport projesi kapsamında Salıpzarı'nda yapılan inşaat çalışmaları İstanbul'da kruvaziyer gemilerin yanaşması için ciddi sıkıntılar oluşturmuştur. Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından bir ana liman olarak seçilen İstanbul'un en azından mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla; Sarayburnu'ndaki rıhtımdan alternatif olarak faydalanılması, boyu 150 metreye kadar olan kruvaziyer gemileri için Zeyport limanının kullanılması ve boyu 150 metre ve üzerinde olan kruvaziyer gemileri için Yenikapı miting alanı ile Ataköy marinada kruvaziyer yolcu terminali ve bir ana liman(homeport) terminalinin inşa edilmesi gibi alternatifler uygulamaya geçirilmelidir.

KAYNAKLAR

- [1]. Wang, S. ve Jung, K., ve Yeo, G., ve Chou, C., 2014, Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia, *Tourism Management*, 42, 262-270.
- [2]. Cantis, S. ve Ferrante, M. ve Kahani, A. ve Shoal, N., 2016, Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology, *Tourism Management*, 52, 133-150.
- [3]. Başış, O., ve Dooms, M., 2014, Turkey's potential on becoming a cruise hub for the East Mediterranean Region: The case of Istanbul, *Research in Transportation Business & Management*, 13, 6-15.
- [4]. Güzel, K., 2006, *Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği*, Yüksek lisans, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- [5]. Lekakou, M., ve Pallis, A., ve Vaggelas, G., 2010, Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria, *Tourismos*, 1-21.
- [6]. Pallis, T., Cruise Shipping and Urban Development: State of the art of the industry and cruise ports, 2015, *International Transport Forum Discussion Paper*, No. 2015-14, 1-66.
- [7]. Blas, S., ve Trujillo, E., 2014, Cruise passengers' experiences in a Mediterranean port of call. The case study of Valencia, *Ocean & Coastal Management*, 102, 307-316.
- [8]. Çalışkan, M., 2015, *UDHB Verilerine Göre Türkiye'de Kruvaziyer Turizm*, İMEAK Deniz Ticareti, 12.
- [9]. Sipahi, G., ve Algür, S., 2016, Destinasyon Marka İmajına Etki Eden Unsurlar: Kuşadası Örneği, *Ekev Akademi Dergisi*, Sayı:66, 301-316.
- [10]. Olcar, N., 2016, Kruvaziyer Turizminin Gelişmesi İçin Kurum ve Kuruluşların Ortak Çabası Gerekir, *Mersin Deniz Ticareti*, Sayı:286, 9-10.
- [11]. Jiaying Lyu ve Liang Hu ve Kam Hung ve Zhenxing Mao, 2017, Assessing servicescape of cruise tourism: the perception of Chinese tourists, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol. 29 Issue: 10, pp.2556-2572.
- [12]. Gunwoo Lee ve Min-Kyu Lee, 2017, Estimation of the shore excursion expenditure function during cruise tourism in Korea, *Maritime Policy & Management*, Vol:44, No:4, 524-535.
- [13]. CLIA, 2016, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*, 4-19.
- [14]. <http://cruising.org/docs/default-source/research/clia-2018-state-of-the-industry.pdf?sfvrsn=2> [Ziyaret Tarihi: 25.04.2018]
- [15]. CLIA, 2015, *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism*, 3-17.

- [16]. MacNeil, T. ve Wozniak, D., 2018, The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism *Tourism Management*, 66, 387-404.
- [17]. Görgün, E., 2011, *Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları*, Yüksek Lisans, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [18]. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014, Dünya Kruvaziyer Sektörü, *2013 Kruvaziyer Sektör Raporu*, 25.
- [19]. Rodrigue, J., ve Notteboom, T., 2013, The Geography of Cruises: Itineraries, not Destinations, *Applied Geography* 38, 31-42.
- [20]. www.clemsworldcruise.blogspot.com [Ziyaret Tarihi: 16.08.2017]
- [21]. Perucic, D., ve Puh, B., 2012, Attitudes of Citizen of Dubrovnik Towards the Impact of Cruise Tourism on Dubrovnik, *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 18, No. 2, 213-228.
- [22]. Dikeç, G., ve Bayar, Y. ve Cerit, G., 2014, Kruvaziyer Yolcuların Liman Alanında Satın Alma Davranışlarına İlişkin Bir Araştırma, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6 Sayı: 2, 71-99.
- [23]. Dwyer, L., ve Forsyth, P., 1998, Economic Significance of Cruise Tourism, *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, 393-415.
- [24]. Stefanidaki, E., ve Lekakou, M., 2014, Cruise Carrying Capacity: A Conceptual Approach, *Research in Transportation Business & Management*, 13, 43-52.
- [25]. Dowling K., 2006, Cruise Ship Tourism, *CABI International*, 3-7-46.
- [26]. Brida, J., ve Zapata, S., 2010, Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica, *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, Volume 21, 322-338.
- [27]. UNWTO, *Tourism Highlights*, 2015 Edition.
- [28]. <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/> [Ziyaret Tarihi: 25.04.2018]
- [29]. Han, H. ve Hyun, S., 2018, Role of motivations for luxury cruise traveling, satisfaction, and involvement in building traveler loyalty, *International Journal of Hospitality Management*, 70, 75-84.
- [30]. <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/> [Ziyaret Tarihi: 25.04.2018]
- [31]. Niavis, S. ve 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.
- [32]. Pavlic, I., 2013, Cruise Tourism Demand Forecasting-The Case of Dubrovnik, *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 19, 125-142.

- [33]. C. Paoli ve P. Vassallo ve G. Dapueto ve G. Fanciulli ve F. Massa ve S. Venturini ve P. Povero, 2017, The economic revenues and the emergy costs of cruise tourism, *Journal of Cleaner Production* 166, 1462-1478.
- [34]. Editorial, 2014, Cruises and Cruise Ports: Structures and Strategies, *Research in Transportation Business & Management*, 13, 1–5.
- [35]. Bayazıt, Ş., 2015, *Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma*, Yüksek Lisans, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [36]. İMEAK, 2016, Deniz Turizmi, *2015 Deniz Sektörü Raporu*, 236-245.
- [37]. Sezer, İ., Kruvaziyer Turizmde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 32, 49-78.
- [38]. İstanbul Kalkınma Ajansı, 2012, *Türkiye ve İstanbul Bölgesinde Turizm*. [38]
- [39]. Akyüz, B., 2011, *Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekanlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesi Örneği*, Yüksek Lisans, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [40]. Çayır, A., 2008, *Kruvaziyer Turizmi: İstanbul Galataport Örneği*, Uzmanlık Tezi, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü.
- [41]. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, *Türkiye Turizm Stratejisi 2023*.
- [42]. www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/.../tr/.../20130709_094600_64032_1_64480.pdf [Ziyaret Tarihi: 22.06.2016]
- [43]. Sapmaz, İ., 2017, Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler 2. Bölüm, *İMEAK Deniz Ticareti*, 2017 Mart Sayısı, 17.
- [44]. <http://www.ubak.gov.tr/> [Ziyaret Tarihi: 17.02.2016]
- [45]. Gui, L., ve Russo, A., 2011, Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean, *Maritime Policy & Management*, 38:2, 129-150.
- [46]. Hall, M., 2001, Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?, *Ocean & Coastal Management*, 44, 601–618.
- [47]. İMEAK, 2015, Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Potansiyeli ve Geleceği, *İMEAK Deniz Ticareti*, 4.
- [48]. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_gemi.aspx [Ziyaret Tarihi: 25.04.2018]
- [49]. Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, Cilt:48, İkinci Bölüm Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri, 5563-5565.

- [50]. <http://globalyatirim.com.tr/tr/yatirimlar/liman/global-liman-isletmeleri> [Ziyaret Tarihi: 03.08.2016]
- [51]. <http://www.globalports.com.tr> [Ziyaret Tarihi: 29.05.2016]
- [52]. <http://www.milliyet.com.tr/-liman-avm-si-esnafi-etkilemez/ege/haberdetay/21.06.2012/1556587/default.htm> [Ziyaret Tarihi: 30.06.2016]
- [53]. www.denizhaber.com.tr [Ziyaret Tarihi: 30.06.2016]
- [54]. <http://www.alanyacruiseport.com/> [Ziyaret Tarihi: 29.05.2016]
- [55]. www.medcruise.com [Ziyaret Tarihi: 08.01.2016]
- [56]. <http://www.marmariscruiseport.com/> [Ziyaret Tarihi: 29.05.2016]
- [57]. <http://www.foodsektor.com/haber/149/cesme-krvaziyer-turizmde-hizla-buyuyor.html> [Ziyaret Tarihi: 29.05.2016]
- [58]. <http://www.ulsoycesmeport.com> [Ziyaret Tarihi: 29.05.2016]
- [59]. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Karadeniz> [Ziyaret Tarihi: 25.01.2016]
- [60]. <http://blacksea-cruises.com/> [Ziyaret Tarihi: 09.10.2016]
- [61]. MEDCRUISE, 2015, *Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014*, 20.
- [62]. T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013, *İstanbul Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Özelleştirmesi Kısa Tanıtım Dokümanı*.
- [63]. <http://www.istka.org.tr/> [Ziyaret Tarihi: 23.03.2016]
- [64]. İncekara, B., ve Dördüncü, H., ve Özer, K., Turizm Ulaştırmasının Denizyolu Ulaştırıcılığı Yönünden Gelişimi, 2016, *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi*, Cilt:2, 1-16.
- [65]. <https://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/Login.aspx> [Ziyaret Tarihi: 17.02.2016]
- [66]. MEDCRUISE, 2016, *Medcruise 2016/17 Yearbook*, 38.
- [67]. <http://www.emlakeki.com/galataport-projesine-ced-onayi-haberi-37258> [Ziyaret Tarihi: 14.03.2016]
- [68]. Orhunbilge, N. 1999, *Zaman Serilerinin Bileşkenlerine Ayrılması Yöntemi*, Zaman Serileri Analizi Tahmin ve Fiyat Endeksleri, 2, İşletme Fakültesi, İstanbul, Yayın No:277, 33.
- [69]. Göktaş, Ö., 2005, *Teorik Yapıya İlişkin Temel Kavramlar*, Teorik ve Uygulamalı Zaman Serileri Analizi, 1, Beşir Kitapevi, İstanbul, 975-8406-39-6, 3-5.

[70]. İdil, O., 1989, *İşletmeciler İçin Genel İstatistik*, İstanbul, 9.

[71]. <https://www.turkcebilgi.com/avustralasya> [Ziyaret Tarihi: 09.01.2016]



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı Arif Onur ÖZTÜRK
 Doğum Yeri Konya
 Doğum Tarihi 06.06.1984
 Uyruğu T.C. Diğer:
 Telefon 0 507 505 77 42
 E-Posta Adresi arifonur51@gmail.com
 Web Adresi



Eğitim Bilgileri

Lisans

Üniversite İstanbul Üniversitesi
 Fakülte Mühendislik Fakültesi
 Bölümü Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği
 Mezuniyet Yılı 2007

Yüksek Lisans

Üniversite İstanbul Üniversitesi
 Enstitü Adı Fen Bilimleri Enstitüsü
 Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği
 Programı Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği