



T.C
İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

SEYAHAT ACENTELERİNİN VE KRUVAZİYER
GEMİ ŞİRKETLERİNİN LİMAN SEÇİMİNDE
TERCİHLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER:
İZMİR LİMANI ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

TUĞÇE HEPKAPAKLI
ORCID NO: 0000-0001-8228-370X

İZMİR-2021

T.C
İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

SEYAHAT ACENTELERİNİN VE KRUVAZİYER
GEMİ ŞİRKETLERİNİN LİMAN SEÇİMİNDE
TERCİHLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER:
İZMİR LİMANI ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

TUĞÇE HEPKAPAKLI
ORCID NO: 0000-0001-8228-370X

DANIŞMAN: DOÇ. DR. AYTUĞ ARSLAN

İZMİR-2021

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kruvaziyer Turizm Kapsamında Firmaların/Acentaların Liman Seçiminde Tercihlerini Etkileyen Faktörler: İzmir Limanı Örneği” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

18/02/2021

Tuğçe Hepkapaklı

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

SEYAHAT ACENTELERİNİN VE KRUVAZİYER GEMİ ŞİRKETLERİNİN LİMAN SEÇİMİNDE TERCİHLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER: İZMİR LİMANI ÖRNEĞİ

Tuğçe HEPKAPAKLI

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Günümüzde kruvaziyer turizmin önemi giderek artarken İzmir Limanı'na gelen kruvaziyer gemilerin sayısı 2003-2012 yıllarında artış göstermiş fakat 2012 yılından bu yana gemilerin gelişlerinde ciddi bir düşüş yaşanmıştır.

Bu çalışmanın amacı, gemi sayılarında yaşanan bu düşüşün sebebini araştırmak, daha önce İzmir Limanı'na kruvaziyer gemi getiren firmalara ve bu gemilerin operasyonlarını yürütmüş olan acentalara yarı yapılandırılmış sorular kullanılarak rotalarından İzmir'i neden çıkardıklarını öğrenmek ve elde edilen sonuçlara göre İzmir'de kruvaziyer turizmi tekrar canlandırmak için çeşitli önerilerde bulunmaktır. Uygulamada nitel araştırma yöntemlerinden içerik analizi tercih edilmiş ve amaçlı örneklem kullanılmıştır. Bu kapsamda elde edilen veriler ile anlaşılır, güvenilirliği ve geçerliliği yüksek bir çalışma ortaya koymak amaçlanmaktadır

Analiz sonuçlarına göre, İzmir Limanı'nın diğer limanlara kıyasla tercih edilmeme sebepleri olarak “*limanın fiziki durumu, limanın boyutu, liman ücretinin yüksek olması ve yeterli yatırımın yapılmaması*” bulgularına ulaşılmıştır. Bu sebeplere istinaden katılımcıların öne çıkan önerileriyle “*limanın renövasyonu, tanıtım, altyapının geliştirilmesi, tarihi değerlerin öne çıkarılması*” bulgularına ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer Turizmi, Seyahat Acentesi, Kruvaziyer Gemi Şirketleri, Tur Rotaları, İzmir Limanı

ABSTRACT

Master's Thesis

FACTORS AFFECTING THE CHOICES OF TRAVEL AGENCIES AND CRUISE SHIP COMPANIES IN PORT SELECTION: CASE OF İZMİR PORT

Tuğçe HEPKAPAKLI

İzmir Kâtip Çelebi University

Graduate School of Social Sciences

Department of Tourism Management Program

While the importance of cruise tourism is increasing day by day, the number of cruise ships arriving in İzmir Port has increased in 2003-2012, but there has been a serious decrease in the arrival of ships since 2012. The purpose of this study is to investigate the reason for this decrease in the number of ships, to learn why they have removed İzmir from their routes by using structured questions to companies that have already brought cruise ships to İzmir Port and the agencies that have carried out their operations. According to the results obtained, various suggestions will be made to revive cruise tourism in İzmir.

Content analysis, one of the qualitative research methods, was preferred in study. In this context, it is aimed to produce a clear, reliable and valid study with the data obtained.

According to the results of the analysis, the reasons for not choosing İzmir Port compared to other ports were found to be "the physical condition of the port, the size of the port, the high port fee and not enough investment". Based on these reasons, with the prominent suggestions of the participants, the findings of "the renovation of the port, promotion, improvement of the infrastructure, highlighting historical values" were reached.

Key Words: Cruise Tourism, Travel Agency, Cruise Ship Companies, Routes of Tour, Port of İzmir

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ÖNSÖZ.....	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KRUVAZİYER TURİZMİ

1.1.Deniz Turizmi	3
1.2.Kruvaziyer Turizmin Tanımı	4
1.3.Kruvaziyer Turizmin Tarihçesi	9
1.4.Kruvaziyer Yolcusu	10
1.5.Kruvaziyer Limanı	11
1.6.Kruvaziyer Turizmin Etkileri	12
1.6.1.Doğal Etkiler	13
1.6.2.Sosyal Etkiler	15
1.6.3.Ekonomik Etkiler	16

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER TURİZM

2.1.Dünya'da Kruvaziyer Turizmin Gelişimi ve Kruvaziyer Limanlar	19
2.2.Dünya'da Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliğine Üye Olan Firmalar	21
2.3.Türkiye'de Kruvaziyer Turizmin Gelişimi	25
2.3.1.Türkiye'de Bölgelere Göre Kruvaziyer Turizm Limanları	26
2.4. İzmir'de Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu	30

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEYAHAT ACENTELERİNİN VE KRUVAZİYER GEMİ ŞİRKETLERİNİN LİMAN SEÇİMİNDE TERCİHLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER: İZMİR LİMANI ÖRNEĞİ

3.1.Araştırmanın Amacı ve Önemi	40
3.2.Veritoplama Yöntemi ve Sınırlılıklar	41
3.3. Analiz ve Bulgular	43
SONUÇ ve ÖNERİLER.....	69
KAYNAKÇA	76
EKLER.....	85
ÖZGEÇMİŞ.....	92

KISALTMALAR LİSTESİ

CESD	:Center on Economic and Sustainable Development (Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi)
CLIA	:Cruise Lines International Association (Uluslar arası Kruvaziyer Hatları Birliği)
GEKA	:Güney Ege Kalkınma Ajansı
IMEAK DTO	:İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
İZTO	: İzmir Ticaret Odası
KUTO	:Kuşadası Ticaret Odası
TUROFED	:Türkiye Otelciler Federasyonu
UBAK	:Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Kongresi
UNWTO	:United Nations World Tourism Organization (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü)
WHO	:World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1	:Kruvaziyer Turizmin Olumlu ve Olumsuz Etkileri	13
Tablo 2	:Dünya’da En Popüler Kruvaziyer Limanlar	21
Tablo 3	: Global Kruvaziyer Hat Üyeleri	21
Tablo 4	: Avrupa Bölgesel Kruvaziyer Hattı Üyeleri	22
Tablo 5	: Avustralasya Bölgesi Kruvaziyer Hattı Üyeleri	22
Tablo 6	: Dünyada 2009-2019 Yılları Arası Kruvaziyer Yolcu Sayıları	24
Tablo 7	: 2009-2019 Yılları Arası Kruvaziyer Yolcu Sayıları	24
Tablo 8	: Türkiye’de Bölgelere Göre Kruvaziyer Turizm Limanları.....	26
Tablo 9	: 2011-2019 Türkiye’ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri.....	28
Tablo 10	: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi İstatistikleri.....	28
Tablo 11	:İzmir Alsancak Limanı’na Yapılan Kruvaziyer Sefer ve Ziyaretçi Sayıları	30
Tablo 12	: Tezlerin Aranmasında Kullanılan Anahtar Kelimeler.	44
Tablo 13	: Yıllara Göre Tezlerin Dağılımı	44
Tablo 14	: Anabilim Dallarına Göre Tezlerin Dağılımı	45
Tablo 15	: Konularına Göre Tezlerin Dağılımı	46
Tablo 16	: Tezlerin Araştırma Türlerine Göre Dağılımı	46
Tablo 17	: Tezlerin Araştırma Yaklaşımına Göre Dağılımı	47
Tablo 18	: Tezlerin Araştırma Alanına Göre Dağılımı.....	47
Tablo 19	: Araştırmaya Katılanların Çalıştığı Kurumlar.....	49

Tablo 20	: Araştırmaya Katılan Çalışanların Pozisyonları	49
Tablo 21	: Dünya Geneline Kruvaziyer Tur Rotaları	51
Tablo 22	: Türkiye’de Kruvaziyer Tur Rotaları	54
Tablo 23	: Varış Noktası Faktörleri	56
Tablo 24	: Kruvaziyer Tur Programlarında İzmir	57
Tablo 25	: İzmir Kruvaziyer Turu Devamlılığı	58
Tablo 26	: İzmir’in Kruvaziyer Turlara Dahil Edilmeme Nedenleri	59
Tablo 27	: İzmir’in Kruvaziyer Tur Avantajları	61
Tablo 28	: İzmir’in Kruvaziyer Tur Dezavantajları	63
Tablo 29	: İzmir’de Turistler İçin Güvenlik Kaygısı	64
Tablo 30	: Popüler Kruvaziyer Turizm Merkezi Olarak İzmir’e Öneriler	67

ÖNSÖZ

Tez konumun seçiminde bana yardımcı olan ve çalışmamın başından sonuna kadar her aşamada bana destek olan, yol gösteren danışman hocam Sayın Doç.Dr. Aytuğ Arslan'a ve Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı Başkanı Sayın Prof.Dr. Cengiz Demir'e saygılarımı ve teşekkürlerimi sunarım. Hayatım boyunca bana sevgisini ve desteğini esirgemeyen sevgili aileme de sonsuz teşekkürler.

Tuğçe Hepkapaklı

İZMİR,2021

GİRİŞ

Çalışmanın ilk bölümünde deniz turizmi, kruvaziyer turizmin tanımı, kruvaziyer turizmin tarihçesi, kruvaziyer yolcusu, kruvaziyer limanı ve kruvaziyer turizmin doğal, sosyal ve ekonomik etkileri konuları ele alınmıştır. İkinci bölümde ise Dünya’da kruvaziyer turizmin gelişimi ve kruvaziyer limanlar ile Dünya’da Uluslararası Kruvaziyer Birliği’ne üye olan firmalar konuları ele alınmıştır. Üçüncü bölümde Türkiye’de kruvaziyer turizmin gelişimi, Türkiye’de bölgelere göre kruvaziyer turizm limanları ve İzmir’de kruvaziyer turizmin mevcut durumu irdelenmiştir. Çalışmanın son bölümü olan dördüncü bölüm ise çalışmanın uygulama kısmıdır. Araştırmanın bu bölümü, araştırmanın amacı, araştırmanın yöntemi ve önemi, veri toplama yöntemi, analiz ve bulgular kısımlarını içermektedir.

Kruvaziyer sektörü tarih boyunca oldukça fazla desteklenmiştir; Medya, Titanik filmleri, Aşk Gemisi serileri ile kruvaziyer turizmin popülaritesi artmıştır, buna paralel olarak kruvaziyer turizmine katılanların yaş ortalaması düşmeye başlamıştır ve artık daha düşük gelir grubunda olan insanlarda kruvaziyer turizme katılmaya başlamışlardır. Sonuç olarak gemiler artık kendi başlarına birer destinasyon olarak pazarlanmaya başlamışlardır (Dwyer ve Forstyh, 2006:472).

Kruvaziyer turizm seyahat endüstrisi içerisinde en hızlı gelişen sektördür. 1980 yılından bu yana %8 yıllık gelişme oranı vardır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019:243). Son yıllarda kruvaziyer turizme olan ilgi artış göstermektedir. Bu artışı ele alarak Ege bölgesi kruvaziyer turizm açısından değerlendirildiğinde yüksek potansiyele sahip bölgeler arasında yer almaktadır. Ege bölgesinde, İzmir Limanı, Kuşadası Limanı, Marmaris Limanı ve Bodrum Limanı olmak üzere toplamda dört adet kruvaziyer liman bulunmaktadır. İzmir Ticaret Odası’nın verilerinde 2012 yılına dek kruvaziyer gemilerin İzmir Limanı’na artan sayılar ile geldiğini ancak 2012 yılından 2017 yılına dek gittikçe düşüş yaşandığını ve 2018 yılında hiç gemi gelmediği ifade edilmektedir. Ege bölgesinde yer alan ve İzmir’e oldukça yakın olan

Kuşadası Limanı ise kruvaziyer turizm kapsamında hala daha İzmir Limanı'na göre aktif bir şekilde gemilerin uğrak noktasındadır. Bu bağlamda çalışmanın amacı, İzmir Limanı'na gelen kruvaziyer gemilerin, son yıllarda neden rotasından İzmir'i çıkardıkları ve genel anlamda tercih edilmeme sebeplerini ortaya koymaktadır. Çalışmadan elde edilen sonuç ile İzmir Limanı'na kruvaziyer turizm kapsamında geliştirilmesi açısından önerilerde bulunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KRUVAZİYER TURİZMİ

1.1.Deniz Turizmi

Deniz turizminin tarihi oldukça eski yıllara dayanmaktadır. Osmanlı döneminde ve Cumhuriyet döneminde deniz gezilerinden bahsedilmektedir. Deniz turizmi organize olarak ise ilk kez Bodrum’da Halikarnas Balıkçısı olarak anılan Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın sürgün döneminde balıkçı kayıklarla Gökova’ya gitmesiyle başlamıştır. Daha sonra bu gezilere yabancılar da katılmış ve böylece ismi Mavi yolculuk olan deniz gezileri ortaya çıkmıştır. Bu geziler öncelikle sandallar ile yapılırken daha sonra motorlu tekneler ile yapılmaya devam etmiştir. Antalya, Fethiye, Marmaris, İzmir gibi bölgelerin sahip olduğu güzel koylarda da deniz gezileri yayılmıştır. Aynı zamanda çevre bölgelere günübirlik turlar da düzenlenmeye başlamıştır. 1960’lı ve 1970’li yıllarda sualtı dalış faaliyetleri başlamıştır. 1982 yılında 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nu devreye girerek ilk defa yatçılık ve yat turizmi ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler 1983 yılında Yat Turizmi Yönetmeliği ile uygulanmaya başlamıştır. Bu yasa ile birlikte gulet tekneler ve marinaların inşasını hızlandırmış ve deniz gezileri (dalış ve su sporları, günübirlik geziler, yatılı yat gezisi) gelişmiştir. 2007 yılında ise Turizm Teşvik Kanunu’nda değişiklikler yapılmış olup, Dalış turizmi, günübirlik geziler ve kruvaziyer geziler bu kanun kapsamına alınmıştır. 2009 yılında ise Yat Turizmi Yönetmeliği, Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak değiştirilmiştir (Okuyucu ve Sapmaz, 2016:1-2).

Deniz turizmi, deniz araçları kullanılarak turizm amaçlı yapılan, turizm ve turizmi doğrudan etkileyen meslek dallarının faaliyetleri olarak tanımlanır. Deniz turizmi, deniz turizm tesisleri işletmeleri ve deniz turizm araçları ve işletmeleri

olarak iki ana başlıktan oluşmaktadır. Deniz turizm araçları ve işletmeleri; kruvaziyer gemi limanları (a ve b tipi) ve işletmeleri, yat limanları(3,4 ve 5 çıpalı) ve işletmeleri, diğer tesisler (rıhtım, iskele ve çekek yeri) ve işletmelerinden oluşmaktadır. Deniz turizmi araçları ve işletmeleri ise; kruvaziyer gemiler ve işletmeleri, yat yatırım ve işletmeleri, mavi yolculuk (gulet) işletmeleri, bareboat(mürettebatsız) işletmeleri, günübirlik gezi tekneleri ve işletmeleri, yüzer restaurant işletmeleri), dalış turizmi ve su üstü aktiviteleri işletmeleri, diğer deniz taşıma araçları ve işletmelerinden oluşmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2020).

Kişinin yaşadığı yerden deniz çevresinde farklı bir yere eğlenme ve dinlenme amacıyla gitmesini kapsayan turizme deniz turizmi denir. Deniz turizmi içerisinde birçok aktiviteyi barındırır. Bu aktivitelerin bazıları aşağıdaki gibidir (Orams, 1999 aktaran Kozan ve diğerleri, 2014:116) ;

- Balıkçılık
- Deniz Canlılarını ve Kuşları Gözlemleme
- Deniz Müzeleri
- Kruvaziyer Turizm ve Feribot Endüstrisi
- Kumsal Aktiviteleri
- Kutup Turizmi
- Rüzgâr Sörfü
- Tülü ve Şnorkelli Dalış
- Yat Turizmi
- Yelkencilik

1.2.Kruvaziyer Turizmi Tanımı

Turistik amaçla kullanılan yolcu gemilerine kruvaziyer gemi denir. Yolculuk boyunca gemi içerisinde konaklama, yeme-içme, gemi içerisinde eğlence aktiviteleri gerçekleşmekle beraber bu seyahat yerel ve uluslararası liman şehir uğrakları ve kıyı gezintilerini kapsamaktadır(Teye ve Leclerc,1998:153-160).

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) kruvaziyer gemileri programlanmış seyahatler kapsamında, derin sularda iki gün veya daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemi olarak tanımlar(KUTO,2010:4).

Kruvaziyer gemiler, planlanmış güzergâh ve programlar dâhilinde, içerisinde yiyecek ve içecek, dinlenme, konaklama ve spor bölümlerinin bulunduğu, eğlenme ve gezme amaçlı seyir yapan ve bir deniz turizmi aracı olan gemilerdir. Bu gemiler, bagaj taşıma hizmeti, çamaşır yıkama, ütüleme ve kuru temizleme, kuaför ve güzellik salonu, çocuk oyun yerleri ve burada çocuklara özel tuvaletler, danışma ve kabul holü, kamaralar, müşteri ve servis asansörleri, oyun-televizyon, kütüphane ve okuma salonu, revir, satış üniteleri, spor-eğlence, yeme-içme ve dinlenme üniteleri, sinema, telefon-faks ve internet hizmetleri, yolcu kapasitesine göre çok amaçlı salon, yönetim birimleri ve yüzme havuzu niteliklerini taşımaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009:5571).

Kruvaziyer yurtdışında en az bir kaç gün geceleme gerektiren taşımacılıktan daha çok animasyonun vurgulandığı deniz veya nehir gezisine denir (Jafari, vve Xiao, 2016:216).Deniz yolunu kullanarak, farklı limanlara giden, keyifli vakit geçirme amaçlı seyahat olarak tanımlanır (Dowling,2006:3).

Önceden belirlenmiş bir rota üzerinde geminin seyretmesi üzerine kurulu bir turizm çeşidi olan kruvaziyer turizm, gemideki imkânların ve uğranılan limanların sahip oldukları turistik faaliyetleri kapsayan bir turizm hareketidir(Bayazıt, 2015: 22).

Diğer bir tanıma göre Kruvaziyerin anlamı gemi ile zevk için bir yerden başka bir yere deniz yolculuğu yapma, birbirini izleyen destinasyonları ziyaret etme, seyahat etme veya ayrılma anlamındadır. 1999 yılında Cartwright ve Baird Kruvaziyer seyahatini otelinizi yanınıza alıp bir merkezden başka bir merkeze seyahat edebilme imkânı veren çok merkezli seyahat olarak tanımlamışlardır (Cartwright ve Baird,1999 aktaran Robinson vd, 2011:276).

Wild ve Dearing ise kruvaziyer turizmi şu şekilde tanımlar: “Ana amacı yolcu taşımacılığı olan gemilere, yolcuların ücret ödeyerek denizde bir seyahat gerçekleştirmesidir.” (Wild ve Dearing,2000:319)

Kruvaziyer turizm yapan gemiler otellerin sağladığı tüm hizmeti misafirlerine sağlarlar (Güzel, 2006: 10). Kruvaziyer gemileri çok uluslu sermayeyi temsil etmektedirler ve bu gemilerde birçok farklı ülkeden işçi hizmet vermektedir (Dwyer ve Forstyh,2006:472).

Kruvaziyer turizmi, seyahat gemisinin çeşitli limanlarda veya şehirlerde yaptığı özel programa göre, en az 48 saatlik bir seyahat gemisinde her şey dahil bir tatil içeren lüks bir seyahat şeklidir(Research Centre for Coastal Tourism,2012:3).Dünya çapında belirli bölgelerde yer alan limanlara uğranılarak yapılan kruvaziyer turizmi, rotasını her geçen gün arttırmaktadır(Emekli ve diğerleri, 2006: 15).

Kıyı yolculukları, feribot yolculukları ve nehir yolculukları kruvaziyer turizme dâhil değildir(UNWTO,2010:248).

Kruvaziyer, geziler ve güzergâhlar ile ilgili çeşitli seçenekler sunar. Tüketiciler, 2 günlük kısa süreli yolculuklardan birkaç ay süren uzun süreli yolculuklara kadar seçim yapabilirler (Marti,2003:199). Deniz temelli turizm içinde yer alan kruvaziyer turizmi, belirli bir program dâhilinde en az 100 kişilik gemilerde gerçekleştirilerek, hem gemi aktivitelerine hem de liman ziyaretlerine yer veren bir turistik ürün çeşididir (Dilek ve diğerleri, 2015:2).

Zaman içerisinde kruvaziyer gemiler hızla büyümüştür.3000-3500 yolcu taşıyarak kişi başı maliyeti düşürüp, maddi imkânı olmayan yolcuları da kazanıp daha çekici olmaktadır (IMEAK Deniz Ticaret Odası,2019:243). Kruvaziyer turizm kısa sürede turizmin gelişmesine büyük katkı sağlayan turistik ürün çeşididir (Meriç,2007:313). Bu sebeplerle kruvaziyer turizm, hemen hemen her zaman ana turistik ürün kapsamında değerlendirilmelidir.

Son yıllarda dünya turizminde alternatif ürün gruplarına olan ihtiyaç ile turizm sektöründe ürün çeşitliliği ortaya çıkmıştır. Kruvaziyer turizm de bu önemli turistik ürün çeşitlerinden (Coşar,2013 aktaran Oral,2014 ve diğerleri:298).

Kruvaziyer turizm, bir turistik ürün çeşidi olarak bir serbest ürün olan açık denizin, bunun yanında liman şehirlerinin ve kıyıların çekim unsurunu ağırlıklı olarak kullanmakta ve bu şekilde değer yaratmaktadır. Ayrıca bu ürün çeşidi, turistik üründe sunulan hizmetlerin (paket tur ve seyahatler, paket tatiller, konaklama, yiyecek ve içecek, yerel ulaşım, uluslararası ulaşım, rekreasyon, kültür ve spor etkinlikleri, alışveriş) neredeyse hepsini sunarak tek başına bir turistik ürün karması oluşturmakta ve mutlak bir üstünlük sağlamaktadır. Kruvaziyer turizm, ayrıca hem seyahatin, hem de hedef bölgenin çekim unsurunu üzerinde taşıdığından farklı bir yere sahiptir. Kruvaziyer turizm, genel olarak uluslararası turizm kapsamında

gerçekleşmektedir. Sosyal içeriğine göre ise, hem geleneksel, hem lüks turizm özellikleri sergileyebilir(Gorchels,2003:177) .

Bir turistik ürünün pazarlanması ve sunumu için taşıma ve ulaştırma önem teşkil eden bir hizmet şeklidir. Ulaştırma ihtiyacı, turistik ürün türlerinin hemen hemen hepsinde turizm sektörü içerisinde önemli bir noktadır. Bu nokta turizm bileşenin diğer unsurlarını (konaklama, yiyecek-içecek, eğlence, paket turlar) da birbirine bağlamaktadır.Kruvaziyer gemiler de isanların beklentilerine uygun bir biçimde hem birbirinden farklı çeşitli bölge ve şehirleri gezme ve görme, hem de bir beş yıldızlı otelden bile lüks bir donanım ve hizmet anlayışı içerisinde hizmet sunabilmektedirler (Görgün, 2011:42-43).

Kruvaziyer turizm kapsamında limanlara ve şehirlere uğrayan gemilerin yolcularına birçok aktivite içeren paketler sunulmaktadır. Bu aktivitelerin içerisinde eğlence, festival, ören yerleri, kültür-sanat etkinlikleri yer alabilmektedir. Böylece kruvaziyer turistleri yolculuk boyunca hem gemide yer alan hizmetlerden yararlanabilmektedir hem de gemilerin uğradıkları liman ve şehirlerdeki gezi programlarına katılabilmektedir (Görgün,2011:48-49).

Kruvaziyer seyahat belirli limanlardan başlar. Belirli limanlar arasında ve belirli bir süre içerisinde gerçekleşecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, misafirlerin ulaşımı ve konaklaması ise bu turistik ürünün diğer bileşenleridir. Bu turizm çeşidinin temel amacı taşıma veya ulaştırma değildir. Kruvaziyer turizmin temel amacı misafirlerini ağırlamak ve bu amaçla her türlü hizmete sahip büyük gemilerle yapılan deniz seyahatleri ile ürünün temelini oluşturmaktadır (KUTO,2010:4).

Kruvaziyer tura çıkacak olan insanların, tatil bölgelerini seçmede etkili olacak olan faktörler aşağıdaki gibidir(Mancini, 2004: 94 aktaran Görgün, 2011: 78);

-Seyahate çıkacak insanlar kendi taleplerine ve arzularına göre tercihte bulunurlar. Gemiye ve gemi rotasına göre tercihte bulunmazlar.

-Karayipler, Kuzey Amerika Kıyıları, Avrupa Limanları gibi bölgeler, kruvaziyer gemiler tarafından sıklıkla tercih ve ziyaret edilen bölgelerdir. Bu bölgelere ulaşım karayolu ve havayolundan hem pahalı hem de aktarmalı olarak gerçekleştiği için kruvaziyer gemiler ile seyahat tercih edilmektedir.

-Coğrafi konumları birbirine yakın olan Bahamalar, Kanarya Adaları, Şeyseller, Karayip ve Meksika Körfezi, İskandinavya gibi şehir ve limanları görmek ve tatil yapmak isteyenler için kruvaziyer gemi seyahati uygundur.

-Kruvaziyer gemiler Dünya genelinde az gelişmiş ülke ve şehirlere de uğramaktadır. Bu sebeple yolcular, gemi güvenliği ve konforu, geniş yiyecek-içecek yelpazesi ile damak tatlarına uygun yemek tercih edebilme, gemi yolcuğunun yapılacağı güzergâhın ve ulaşımın tatil öncesinde planlanmış olması gibi konulara oldukça önem vermektedir.

Kruvaziyer turizmin özellikleri şu şekilde sıralanabilir(Güzel, 2006: 10):

- Seyahat süresi yolcu açısından bellidir. (5,7, 10, 15 ve 30 gün)
- Yolcunun bindiği ve indiği liman aynıdır. Yolcu bindiği yere geri dönmektedir.
- Gezi sırasında uğranılan yerler ve zamanlar tarifeye dayandırılmıştır.
- Uğrak yerler genellikle kumsal, güneş, tarih, doğa, alışveriş mekânları önemli ve büyük liman ile şehirlerin arasından seçilmektedir.
- Ulaştırma hizmeti değil, gezi niteliklidir.

Kruvaziyer gemi seyahatlerinin çekiciliğini gösteren beş karakteristik özellik ise aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Dowling, 2006:3);

- 1-Kruvaziyer turizm yolcularına çeşitli yerleri kısa bir süre içerisinde sorunsuz bir şekilde ziyaret etme imkânı tanır.
- 2-Gemiler yeterli donanıma sahiptir.
- 3- Eğlenceli vakit geçirmeyi sağlayan personel ve ekip tarafından yönetilmektedir.
- 4-Gemilerde servis edilen yiyecekler kalitelidir ve şık bir sunumla servis edilmektedir.
- 5-Seyahatler başlanılan yerde bitirilmektedir.

Kruvaziyer gemiler büyüklüklerine göre, butik(200 kişilik), küçük(200-500 kişilik), orta(500-1200 kişilik), büyük(1200-2400kişilik) ve mega (2400-400 kişilik) olarak sınıflandırılmaktadır (Dowling, 2006:7).

1.3. Kruvaziyer Turizminin Tarihçesi

Dünya üzerindeki toplumların tümü tarih boyunca deniz ve deniz ulaşımına ilgi duymuş ve deniz ulaşımından faydalanmışlardır. İnsanlık tarihinin ilk başlarında deniz ulaşımı yiyecek ve içeceğe ulaşmanın bir yoluydu. Zaman içerisinde teknolojinin de gelişmesiyle birlikte denizleri aşabilecek gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gemiler sayesinde insanlar arasındaki ilişkiler kuvvetlenmiş ve ticari ilişkiler oluşmuştur. Gemilerle denizlerin aşılması sayesinde yeni keşifler ortaya çıkmıştır (Güzel,2006:20).

Denizyolu taşımacılığında turizm kapsamında düzenli ve toplu bir organizasyonun tam olarak ne zaman yapıldığına dair çelişkiler vardır. İlk olarak denizyolu taşımacılığının Avrupa'dan Amerika'ya yapılan göçlere ulaşım imkânı sağlayarak ortaya çıktığı bilinmektedir. Bu göçmen taşımacılığı 18.yüzyılda başlamış ve 19.yüzyılda tek bir seferde 2000 kişiyi taşıyabilen kapasitelere ulaşmıştır. Bu seferler tarifeli yolcu taşımacılığına öncü olmuşlardır. Gemiler yolcu ve yük taşımayla beraber posta taşımacılığında yapmışlardır. Bu sebeple o dönemlerde posta gemisi olarakta anılmışlardır (Görgün,2011:42).

Kruvaziyer gemilerle seyahat 1890 yılında ilk kez Albert Balin tarafından gerçekleştirilmiştir. O dönemde yolcu ve yük gemilerinin konforu neredeyse aynı olduğu için, Dünya genelinde büyük bir ilgi uyandırmamıştır (İncekara ve Yılmaz, 2002: 12).

19.yüzyılda buharlı gemiler ve demiryollarının ortaya çıkışıyla güvenli bir taşımacılık sistemi ortaya çıkmıştır. Bu da deniz taşımacılığının temellerini oluşturmuştur. Birinci Dünya Savaşından sonra Amerika'ya göçler sınırlandırılmış ve uçak teknolojisinin de gelişmesiyle Avrupa'dan Amerika'ya olan tarifeli seferlerde azalmalar olmuştur. Uçaklar kıtalararasındaki mesafeyi gemilere göre çok daha hızlı alabildiği için ulaşım alanında bir rekabet yaşanmaya başlanmıştır ve bu rekabet uçakların lehine olmuştur (Görgün,2011: 44).

Denizyolları 20.yüzyılın başlarına kadar en çok var olan seyahat aracı olarak bilinmekteydi. Kruvaziyer seyahatler ise 1920'li yıllarda genel olarak üst sınıf seyahat tercihi olarak değerlendirilmiştir ancak daha sonra popülerliğini

havayollarına kaptırmıştır. Bu sebeple 20. yüzyılın sonlarına doğru farklı pazarlara yönelerek tekrardan yükselişe geçmiştir (Johnson, 2002:262).

Uluslararası turizm kapsamında kruvaziyer taşımacılığı oldukça hızlı gelişme göstermektedir (Dwyer ve Forsty, 1998:393). Bununla birlikte ekonomik anlamda sıkıntılı dönemlerinde dahi önemli büyüme elde eden nadir sektörlerdendir (Fan ve Hsu, 2014: 522-535).

Son yıllarda Kruvaziyer turizmi turizm sektörünün en hızlı büyüyen segmenti olarak anılmaktadır (Matias ve diğeleri, 2011:211).

1.4.Kruvaziyer Yolcusu

Kruvaziyer tur için gemide bir veya birkaç gece konaklayan kişilere kruvaziyer yolcusu denir (Theobald, 2005: 17).

Kruvaziyer yolcusu en az bir gecesini fakat genellikle iki veya daha çok gecesini boş zaman geçirme amacıyla gemi üzerinde geçiren kişidir (Robinson vd. , 2011:276-277).

Bir ülkeye seyahat amaçlı gelen ve bir veya birden fazla karaya çıksalar dahi geceyi gemide geçiren kişilere kruvaziyer yolcusu denmektedir (Çimenoglu, 2011: 19).

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü kruvaziyer yolcuyu “gemi limanda birkaç gün kalsa bile, bir yolcu gemisinde bir ülkeye gelen ve her gece gemide uyumak için gemiye geri dönen yolcular” olarak tanımlar. Aynı gün ziyaretçi kategorisi kruvaziyer yolcuları da içerir. Yolcu gemisi limanda bir gecedan fazla kalsa bile, yolcular o destinasyonda değil, gemide uyuduğu için ziyaretçi sayılmalıdır (UNWTO, 2010:248).

Kruvaziyer yolcusu, kruvaziyer turizmin gelişiminde önemli bir etkidir. Kruvaziyer yolcu hem gemide hem de gemi dışında harcamalar gerçekleştirmektedir. Bu sebeple kruvaziyer turizm ekonomik açıdan gemiye, limana ve bölgeye katkı sağlamaktadır (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 10).

Kruvaziyer turizme katılanların birçoğu 25 yaş üzerindeki yolculardır. Bu yolcuların yıllık gelir düzeyi ise ortalama 40.000 dolar veya üzerinde olduğu belirlenmiştir (Görgün, 2011: 96).

Kruvaziyer turizm yolcularının tutumları aşağıdaki şekilde özetlenebilmektedir;

-Yolcular daha önce deneyimlenmiş olan popüler bölgelere gitmeyi tercih etmektedirler.

-Yolcular seyahatlerini yaklaşık 5-6 ay öncesinden planlamaktadırlar.

- Kruvaziyer seyahatleri yolcular genellikle eşleriyle, ardından 18 yaşından küçük çocukları ile, arkadaşları veya diğer aile bireyleri ile katılmayı tercih ederler.

-Tatil ve kruvaziyer turizm websiteleri, kruvaziyer seyahati konusunda deneyimli insanların tavsiyeleri, eş istekleri yolcuların kruvaziyer seyahat rotasını belirlemede etkili unsurlardır (Görgün, 2011: 97).

1.5.Kruvaziyer Limanı

Dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye ekonomik olarak katkıları olan, orta ve üst düzey gelir grubuna hitap eden kruvaziyer turizminin iki ana önemli bileşeni, kruvaziyer gemi ve liman işletmeciliğidir (Oral ve Esmer, 2010: 826).

Kruvaziyer limanlar bazen tarihi bir mekân, bazen markalaşmış bir şehir, bazen de önemli bir inanç bölgesi olan cazibe merkezlerini pazarlar. Her limanın cazibe merkezleri birbirinden farklıdır. Bu sebeple birbirine yakın olan limanlar dışında kalan limanların hiçbiri birbirine rakip sayılmaz. Kruvaziyer limanlar değerlendirildiğinde, birçoğu doğal ve tarihi güzelliklere sahip olan önemli kentlerde bulunmaktadır (Oral ve diğerleri, 2011:659-660).

Kruvaziyer turizmde kruvaziyer hatlar belirleyici konumdadır. Kruvaziyer limanın düzenli olarak kruvaziyer hattı ile çalışabilmesi ancak kruvaziyer yolcuların uğranılan limanlarda yer alan turistik ürünü ile mümkündür. Bu sebeple, kruvaziyer limanlar tarihi ve doğal güzelliklere ulaşımın kolay olduğu yerlere inşa edilmektedir. Zaman içinde gemi sayılarını, gemilerin seferlerin ve yolcu kapasitesini artması, kruvaziyer turizme odaklanmış terminallerin oluşturulmasını zorunlu kılmıştır. Dünya’da hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye ekonomik olarak katkıları olan, orta ve üst düzey gelir grubuna hitap eden kruvaziyer turizminin iki ana önemli bileşeni, kruvaziyer gemi ve liman işletmeciliğidir. Kruvaziyer turizmde liman ziyaretleri

limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler içerir (Görgün, 2011: 49-50).

Kruvaziyer limanlar 3 bölüme ayrılmaktadır. Yolcuğun başlangıcında veya bitişinde kullanılan ilk liman ‘ana liman’olarak adlandırılır. İkinci liman, seyahat boyunca ziyaret edilen limanlardır ve uğrak liman olarak sınıflandırılır.Üçüncü liman ise bir seyahatin başlangıç veya bitiş noktası olurken,diğer bir seyahatin uğrak limanı olabilen limandır ve hibrit olarak adlandırılmaktadır (Lekakou vd. , 2010:1).

Limanların yolculara sunduğu cazibe merkezleri, gemide sunulan eğlenceler ve aktivitelerin bütünü kruvaziyer endüstrisini oluşturmaktadır. Bu endüstride müşterilere sunulan seyahat programı oldukça önemlidir.Seyahat programı içerisinde,uğranılan limanlar,limanların bulunduğu bölge,cazibe merkezleri,yapılacak aktiviteler ve alışveriş imkânları gibi çeşitli seçimleri barındırmaktadır.Son yıllarda Batı Akdeniz’deki yoğunluğa rağmen kruvaziyer rotalarına Doğu Akdeniz’in dâhil edilmesi ve tercih edilmesinin sebebi limanlarının cazibe merkezleri ve sunduğu imkânlardır(Bagis ve Dooms, 2014: 06-15).

Kruvaziyer seyahate çıkan misafirler, kaliteli bir otel hizmeti alarak her gün dünyanın farklı limanları ve şehirlerinde farklı gezi ve etkinliklere katılabilmektedirler(Görgün, 2011: 49-50).

1.6.Kruvaziyer Turizmin Doğal, Sosyal ve Ekonomik Etkileri

2006 yılında yapılan Ekoturizm ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi’nin araştırmasına göre kruvaziyer turizmin olumlu ve olumsuz etkileri ortaya çıkarılmıştır.(CESD,2006: 96 aktaran Aydın vd. ,2019: 6)

Tablo 1: Kruvaziyer Turizmin Olumlu ve Olumsuz Etkileri

Etkiler	Olumlu	Olumsuz
Ekonomik	Yatırım ve gelirlerin artışı İstihdam artışı Altyapıların gelişimi	Düşük harcama düzeyi Ziyaretlerin gerçekleşmesindeki uyumsuzluklar Yetersiz damlama/Insufficient trickle down (Zenginlerin birikiminin zaman içerisinde yoksullara inmesi ve yoksullar için bu birikimin iyi olması) (Aghion ve Bolton, 1997:151)
Sosyo-kültürel	Kültürler arası paylaşımlar	Uyuşturucu ve suç oranlarında artış Arazi fiyatlarının yükselmesi Aşırı kalabalıklaşma Trafik yoğunluğu
Çevresel		Aşırı kalabalıklaşma Kaynaklara kısıtlı ulaşım Gürültü ve çevre kirliliği

Kaynak: CESD, 2006: 93.

1.6.1 Doğal Etkiler

Turizm endüstrisinde ve bölgelerinde çevre faktörü oldukça önemli bir unsurdur. Çevresel faktörler turistik destinasyon seçiminde de etken bir rol oynamaktadır. Genel olarak turistler doğal alanlarda tatil yapmayı tercih etmektedirler. Bu kapsamda kruvaziyer gemilerin çevresel unsurlarından denizin temizliği, çekici bir unsurdur. Alan yazında genel anlamda kruvaziyer turizmin çevreye olumlu etkilerinden çok olumsuz etkilerinden bahsedilmektedir. Kruvaziyer gemiler dünya çapında deniz üzerinde en fazla atığa neden olan araçlardan biri olarak görülmektedir (Polat,2015:443).

Kruvaziyer gemilerinin çıkardıkları emisyon nedeniyle oluşan kirlilik düzeyi oldukça yüksek bir düzeydedir. Seyahatleri boyunca gemiler, iklimsel problemlere ve sağlık sorunlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Özellikle gemi mürettebatı ve liman bölgelerinde yaşayan yerel halk sağlıkları açısından tehlike altındadır (Eijgelaar ve diğerleri, 2010: 347).Dünya denizlerinin atık üreticisi olarak görülen

krvaziyer gemiler dünya deniz ticareti filosunun %1'idir ve ve buna rağmen bu denizlerdeki atıkların neredeyse %25 'i kruvaziyer gemilere aittir (Butt, 2007: 591).

Binlerce yolcu ve mürettebat taşıyan yolcu gemilerinin ürettiği ve bertaraf edilmesi gereken atıkların hacmi karadaki birçok küçük şehirden daha fazladır. Bu sebeple gemiler “yüzen şehirler” olarak adlandırılmıştır. Bir haftalık yolculuk sırasında büyük bir yolcu gemisinin (3.000 yolcu ve mürettebat) 210.000 galon kanalizasyon ürettiği tahmin edilmektedir; 1 milyon galon gri su(lavabolar, duşlar ve çamaşırlardan kaynaklanan su),130 galondan fazla tehlikeli atık,8 ton katı atık ve 25.000 galon yağlı sintine suyu. Bu 4 atık uygun şekilde arıtılmaz ve atılmazsa, insan sağlığı için risk oluşturabilmektedir Çevre savunucuları, bu atıkların yönetilmesi için mevcut yasaların yeterliliği konusunda endişelere sahiptir (Copeland, 2005:7).

Büyük kruvaziyer gemilerin çevreye olumsuz etkileri olmaktadır. Bu etkiler; atık üretimi ve atıkların yasadışı yollar ile imha edilmesi, deniz ve hava kirliliği problemleri, deniz kıyısı ve diğer hassas çevrenin tahribatı, taşıma kapasitesidir (Niatu, 2007:8).

Kruvaziyer turizmin çevresel etkileri 5 kategoride açıklanabilir (Johnson, 2002:263) ;

- Altyapı etkileri (gemi yapımı, kruvaziyer yolcu tesislerinin oluşturulması, yavaşma erişim gereksinimleri, doğal ve inşa edilmiş ortamda yapılmış değişiklikler, kruvaziyer hattı olarak doğal yaşam alanı ve yerel yapıların kullanımı.)
- Operasyonel etkiler (enerji kullanımı, su ve hava kalitesi kirliliği ile zehirli ve kaza sonucu ya da kasıtlı fiziksel hasar ile deniz ekosistemine zarar vermek)
- Dağıtım etkileri (turistlerin seyahatleri ile ilgili dağıtım etkileri ve kruvaziyer gemi tedarik lojistiği, destinasyonların çevre taşıma kapasitesi, karayolu taşımacılığı bağlantılarına ilişkin gereklilik)
- Kültürel etkiler (aşırı kalabalık ile destinasyon ortamları üzerindeki baskılar; su tüketimi, kimyasal madde kullanımı ve deterjanlar, rekreasyon etkileri, vahşi yaşam aktiviteleri, nesli tükenmekte olan türler üzerine baskılar)
- Atık etkileri (yağlar, çöp, kanalizasyon, plastikler, tehlikeli maddeler)

Kruvaziyer gemilerinin çevreye olumsuz diğer etkileri 7 başlık olarak da açıklanabilir (Caric, 2015: 493) ;

A.Gemilerin çarpışması ve fiziksel rahatsızlık; Kruvaziyer gemilerin su altında çıkarmış olduğu gürültüler ve hızı suda yaşayan memeli canlıları tehlikeye sokmaktadır.

B.Gürültü kirliliği; Kruvaziyer gemilerin yaratmış olduğu gürültü suda yaşayan canlıların yaşamsal faaliyetlerini sürdürmesinde.(hareket etme, üreme, beslenme vb.) problem yaratmaktadır ve ekosistemi değiştirebilmektedir.

C.Ekolojik ışık kirliliği; Suda yaşayan canlılar üremek, beslenmek ve göç edebilmek için karanlık ortama ihtiyaç duyarlar. Kruvaziyer gemilerin bu karanlık ortamı yok etmesi sebebiyle büyük bir problem haline gelmektedir.

D.Altyapı etkileri; Kruvaziyer gemilerin yanaşması için sağlanan liman inşaatları, geminin inşaatı gibi organizasyonları kapsar. Bu organizasyonlar doğal çevrenin değişmesine sebep olmaktadır.

E.Operasyonel etkiler; Kruvaziyer gemilerin demirlemesiyle ekosisteme zarar verilmektedir. Genel anlamda kullanım sebebiyle hava, enerji ve su kalitesi düşmektedir.

F.Dağıtım etkileri; Kruvaziyer turistlerin tur programlarını içerir.(turistlerin evlerinden geminin ana kalkış limanına uçmaları, gemi transferleri ve tur sonunda tekrar evlerine dönüş)

g.Kullanım etkileri; Turun düzenlendiği destinasyonlara gelen turistlerden kaynaklanan kalabalıklaşma ve varlıklı turistlerin yerel halk üzerinde kültürel bir etki oluşturmalarıdır. Destinasyonda kalabalıklaşma aşırı su ve temizlik maddesi tüketimi, doğal hayatı rahatsız edecek etkinliklerin artması ve nesli tükenen türlerin üzerinde bir baskı oluşturabilmektedir.

1.6.2.Sosyal Etkiler:

Kruvaziyer limanların sosyal etkileri ele alındığında ilk olarak değerlendirilen toplumsal taşıma kapasitesidir. Toplumsal taşıma kapasitesi limanın yer aldığı bölgedeki yerel halkın ve ziyaretçilerin kalabalık toleransı ya da rahatsızlık duymayacağı insan yoğunluğu olarak tarif edilmektedir. Kalabalık algısı cinsiyet,

mesleki özellikler, kültürel özellikler ve kişilik tipinden etkilenebilmektedir (De Ruyck ve diğerleri, 1997: 822).

Gemi sayısında artış oldukça ziyaretçi yoğunluğu yerel halkı daha fazla etkileyebilmektedir. Ziyaretçi sayısında yoğun bir artış olması genel olarak destinasyonun yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. Kısıtlı zamana sahip olan yolcular, en kısa zamanda en iyi tecrübeleri edinmek isteyerek, yerel halk ile ilişkisi niteliksiz olabilmektedir (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 10).

Sınırlı bir zamanda ve aynı gün içerisindeki limandaki fazla yolcu sayısı problem oluşturabilmektedir. Bu durumda yolcuların ve yerel halkın etkileşimi daha yüzeysel olmaktadır (Niatu, 2007:9).

Kruvaziyer gemiler limana yanaştıklarında, sayısı fazlaca olan ve gemiden inen turistlerin limanda olan kısıtlı vakitleri sebebiyle alışveriş yapma heyecanı olmaktadır. Ancak bu kalabalık yerel halkın yaşam kalitesini düşürebilmektedir. Çünkü bu bölgelerde ziyaretçi sayısı hayat kalitesinin belirleyici faktörlerindendir (Ritter ve Schafer, 1998: 68).

Limanların tamamen kruvaziyer turistlere yönelik düzenlenmesi ve yerellikten uzaklaşmasında olumsuz bir sosyal etkidir. Ekonomik açıdan bölgeye fayda sağlasa da bu yapılanma liman şehrinin imajını değiştirmekle beraber yerel halkın bölgeyi kullanımını da olumsuz olarak etkilemektedir. Limanların git gide tek düze olması da sosyal etkileri kapsamaktadır. Limanlar turistlere yönelik türlü hediyelik eşyalar satan dükkânlar sunmaktadır. Dükkân sahiplerine fayda sağlayan bu durum, yerel halk tarafından büyük bir önem taşımamaktadır. Limanların turistlere göre yapılanması kent imajını değiştirmekle birlikte, yerel halkı da bölge kullanımı konusunda olumsuz olarak etkilemektedir (Klein, 2011:113).

1.6.3 Ekonomik Etkiler:

Kruvaziyer turizmin doğrudan ve dolaylı yoldan ekonomik etkileri mevcuttur (Dwyer ve Forsyth, 1998: 395). Limanlar kruvaziyer gemilere yanaşma, su, elektrik ve atık yönetimi gibi hizmetler sunar. Böylece kruvaziyer gemiler bu anlamda kar elde etmektedirler (Polat, 2015: 442).

Genellikle şehir merkezlerine yakın olarak konumlandırılan limanlar sayesinde, şehre gelen turistlere yönelik dükkânlar, restaurantlar, barlar canlanmaktadır. Turistlerin burada yapmış oldukları harcamalar ile yerel ekonomiye bir katkı sağlamaktadır. Kruvaziyer gemilerin limana uğrayarak, gemi personelinin harcama gerçekleştirmesi, gemiye yakıt ve kumanya temini, turistlerin şehir gezisi için taksi veya araç kullanımı, acentalarla iş birliği gibi harcamalar daliman kentine ekonomik anlamda önemli katkı sağlamaktadır (Rodrigue ve Notteboom, 2012: 1-26).

Kruvaziyer turizmin ekonomik etkileri doğal ve dolaylı olarak iki kategoriye ayrılmaktadır. Genel olarak liman hizmetleri, limanın yenilenmesi veya inşası doğrudan etki sınıfına girmektedir ve bu faaliyetlerin sonucunda harcamalar ve istihdam oluşmaktadır. Bu faaliyetler ile ilişkili olan aktivitelerin tümüne ise dolaylı etki olarak adlandırılır (Dikeç ve diğerleri, 2014: 71-99).

Ana liman ve uğrak liman olma durumuna bağlı olarak kruvaziyer sektörünün destinasyon bölgesine ekonomik katkısı değişebilmektedir. Seyahatin başladığı ve bittiği limanlara ana liman, ara durağa ise uğrak liman denilmektedir. Uğrak limanlarda yolcular maksimum 10 saat zaman harcamaktadırlar. Kısa sürede konaklama ve diğer hizmetlerden yararlanılamıyor olması da harcamaların miktarını düşürmektedir (Brida ve Aguirre, 2009:215).

Diğer yabancı ziyaretçilerde olduğu gibi, kruvaziyer turistlerin de ulusal ekonomiye katkısı olmaktadır. Turistler kruvaziyer turizmin başlayacağı ülkeye uçabilirler, uğrak limanlarda alışveriş yapabilirler ancak bu harcamaların büyük bir kısmı gemi içinde yabancı işletmeciye yapılacaktır. İşletmeci de o ülkeden alışveriş yapacak veya hizmet satın alacaktır. Her iki durumda da doğrudan ve dolaylı olarak kruvaziyer turistler ekonomiye katkı sağlayacaktır (Dwyer, 1998: 393-415).

Diğer taraftan liman masrafları ve devlet giderlerinin düşürülmesi kruvaziyer limanların rekabetçi gücü üzerine önemli etkisi bulunmaktadır (Deniz, 2017: 10). Akdeniz Çanağında yer alan Yunanistan'ın vergilendirme sistemi kruvaziyer turizm için uygun bulunmaktadır. Türkiye ve Yunanistan destinasyonları karşılaştırıldığında ise ortalama maliyetler; Türkiye için 20.087 Amerikan Doları, Yunanistan için 6.876 Amerikan Doları olmuştur. Bu durumda Türkiye'ye gelen bir kruvaziyer geminin vergi tahsili Yunanistan'ın 3 katıdır. Yunanistan'nın vergilendirme sistemi sebebiyle

Türkiye'nin neredeyse 4 katı kadar yolcu ve gemi ağırlamasının önemli nedenlerindendir (Büyükepekçi ve Gök, 2016: 36).

Kruvaziyer turizm turistlerinin diğer turizm kategorilerindeki turistlere göre daha fazla harcama yapması limanlar için önem taşımaktadır. Bu harcamalar kruvaziyer turizme önemli derecede fayda sağlamaktadır (Hall,2001:5).

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE KRUVAZİYER TURİZMİ

2.1.Dünya'da Kruvaziyer Turizm Gelişimi ve Kruvaziyer Limanlar

Kruvaziyer turizm kapsamında gemilerle yapılan ilk yolcu taşımacılığı Albert Balin tarafından 19. yy sonlarına doğru 1890 yılında gerçekleştirilmiştir. O dönemlerde yolcu ve yük gemileri arasında pek bir ayrım olmadığı için, kruvaziyer gemi yolculuğu dünya da büyük ses getirmemiştir (İncekara ve Yılmaz, 2002: 12).

1900 'lü yılların başı itibariyle Fransız, İngiliz, Alman ve Amerikan şirketleri Avrupa ve Amerika arasında lüks yolcu gemilerini kullanarak en hızlı ulaşımı sağlamak istemişler ve bir yarışa girmişlerdir. Bu hız II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile kesilmiştir (Deniz,2017:2).

Almanya'nın 1930 yılından itibaren kruvaziyer gemi seferlerine destek sağlaması sektörde büyük gelişmeler yaratmıştır. "Eğlen, güç kazan"(Kraft durch Freude-Strength) sloganını kullanarak gemi seferlerine katılımı arttırmayı amaçlamış ve kruvaziyer turizm sektörüne destek olmuşlardır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Yunanlı armatörlerin Yunanistan'da adalar gemi seferlerini başlatmışlardır. Bu seferlerde Amerika Birleşik Devletleri'nin vatandaşlarında var olan gezme-görme-dinlenme isteğini kruvaziyer turizmde kullanarak büyük ilgi uyandırmışlardır. Semiramis adlı gemi ile yapılan sefer de tarihte oldukça ilgi uyandırmıştır (Kadioğlu ve Güler, 1998: 44 aktaran Özmen ve Bahadır, 2018:8).

Kruvaziyer turizmde 1950'li yıllarda dünyada başlıca iki bölge olan Akdeniz ve Karayipler'de önemli gelişmeler yaşanmıştır.1969 yılında Karayipler'de deniz turlarına 312.000 kişi katılmış ve Akdeniz'de de neredeyse bu sayıda yolcunun aynı amaçla seyahat etmiş olduğu tahmin edilmektedir (Toskay,1983:247 aktaran KUTO,2010:7).

II. Dünya Savaşı'ndan hemen sonra gemi seferleri eski popülaritesine ulaşmıştır ve bu dönem içerisinde var olan,1952 yılında hizmete açılan Amerika Birleşik Devletleri'nin United States transatlantiği ve İngiltere'nin Queen Elizabeth II transatlantiği popüler transatlantiklerdir (Deniz,2017:2).

Havayollarında yaşanan gelişmeler sebebiyle kruvaziyer turizm dünyada asıl 1960'lı yıllardan itibaren popülaritesini kazanmıştır.1960'lı yıllardan yapılan seyahatler 180 metre boyunda ve yaklaşık 600-700 kişilik kapasiteye sahip gemilerle gerçekleşmekteydi. Gemilerin içerisinde yolcu kamaraları, restoranlar, tiyatrolar bulunmaktaydı. Yıllar içerisinde kruvaziyer turizme olan talebin artması ile gemilerin boyları ve kapasiteleri değişiklik göstermiştir.1990'lı yıllarda ise kruvaziyer gemiler yüzen dev bir eğlence merkezi haline gelmiştir (KUTO,2010:7).

Talep yoğunluğu dünyada sırasıyla Kuzey Amerika, Avrupa ve geçiş bölgesi olarak görülen Panama Kanalı'dır. Avrupa bölgesinde var olan Türkiye ise Doğu Avrupa kruvaziyer pazarında önemli bir ülkedir (Görgün, 2011: 78).

Son 1 yıl içerisinde dünya genelinde 14 milyon kişi kruvaziyer gemileri tercih ederek seyahat etmiştir.10 milyon kişi Amerikalı,4 milyon kişi ise Avrupa'dan ve farklı ülkelerden kruvaziyer seyahati tercih etmiştir. Bu kruvaziyerlerin birçoğu Karayipler'e yolculuk etmektedir (IMEAK Deniz Ticaret Odası,2019:243).

Günümüzde en popüler kruvaziyer turizm destinasyonları ise aşağıdaki gibidir (Cruise Critics, 2019) ;

- Baltık Denizi
- Karayipler
- Alaska
- Doğu Akdeniz
- Avrupa

Dünyanın en büyük kruvaziyer turizm değerlendirme sitesi Cruise Critics'in yayınladığı en popüler limanlar sıralama olmaksızın Tablo 2'de yer almaktadır.

Tablo 2:Dünya’da En Popüler Kruvaziyer Limanlar

Aruba-Karayıpler	Grand Turk-Karayıpler	Rome(Civitavecchia)-İtalya
Barbados-Karayıpler	Juneau-Alaska	Skagway-Alaska
Costa Maya-Meksika	Ketchikan-Alaska	St.Martin-Karayıpler
Cozumel-Meksika	Montego Bay-Jamaika	St.Kitts(Port Zante)-Karayıpler
Curacao-Karayıpler	Naples-İtalya	St.Petersburg-Rusya
Freeport-Bahamalar	Nassau-Bahamalar	St.Thomas-Karayıpler
Grand Cayman(Georgetown)-Karayıpler	Port Canareval(Orlando)-Amerika	

Kaynak:www.cruisecritic.co.uk/memberreviews/shoreexcursions (Erişim Tarihi:10.09.2019)

Dünya genelinde bölgeler kapsamında kruvaziyer turizm değerlendirildiğinde en büyük pay %35,4 ile Karayıpler-Bahamalar bölgesindedir. Akdeniz bölgesi %15,5,diğer pazarlar %14,9, Avrupa (Akdeniz hariç) %11,Avustralya-Yeni Zelanda-Güney Pasifik %6,Çin %5,2,Asya ve Alaska %4,8,Güney Amerika ise %2,4 oranındadır (TUOFED, 2019: 60).

2.2.Dünya’da Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliğine Üye Olan Firmalar

Uluslararası Kruvaziyer Hatlar Birliği (CLIA),Kuzey ve Güney Amerika, Avrupa, Asya ve Avustralasya’daki temsilcilikleri ile dünyanın en büyük kruvaziyer endüstrisi ticaret birliğidir. Bu birliğe üye olan kruvaziyer firmalar ise tablo 3,tablo 4 ve tablo 5’te belirtildiği gibidir.

Tablo 3: Global Kruvaziyer Hat Üyeleri

AmaWaterways	Holland America Line
AIDA Cruises	MSC Cruises
American Cruise Lines	Norwegian Cruise Line
Avalon Waterways	Oceania Cruises
Azamara Club Cruises	Paul Gauguin Cruises

Carnival Cruise Line	Pearl Seas Cruises
Celebrity Cruises	Princess Cruises
Celestyal Cruises	Regent Seven Seas Cruises
Costa Cruises	Royal Caribbean International
Crystal Cruises	Scenic Luxury Cruises & Tours
Cunard Line	Seabourn
Disney Cruise Line	SeaDream Yacht Club
Emerald Waterways	Silversea Cruises
	Tauck River Cruises
	TUI Cruises
	Uniworld Boutique River Cruise Collection
	Windstar Cruises

Kaynak:<https://cruising.org/cruise-vacationer/cruise-lines> (Erişim Tarihi:22.12.19)

Tablo 4: Avrupa Bölgesel Kruvaziyer Hattı Üyeleri

A'Rosa	Pandaw River Expeditions
Amadeus by Luftner	P&O Cruises UK
Belmond Cruises	Pullmantur
CroisiEurope	Riviera Travel
Hapag Lloyd Cruises	Saga
Marella Cruises	Shearings Holiday

Kaynak:<https://cruising.org/cruise-vacationer/cruise-lines> (Erişim Tarihi:22.12.19)

Tablo 5:Avustralasya Bölgesi Kruvaziyer Hattı Üyeleri

APT Group	P&O Cruises Australia
Aqua Expeditions	Riviera Travel
Coral Expeditions	Star Cruises
Dream Cruises	Travelmarvel
Ganges Voyager	

Kaynak:<https://cruising.org/cruise-vacationer/cruise-lines> (Erişim Tarihi:22.12.19)

Dünya çapında birçok kruvaziyer firma mevcuttur. 2020 yılında çeşitli gezgin türleri için en iyi kruvaziyer firmaların ilk üç sıralaması ise aşağıdaki gibidir;

Bütçeye Uygun En İyi Kruvaziyer Hatlar;

- Royal Caribbean International
- Celebrity Cruises
- Norwegian Cruise Line

Aileler için En İyi Kruvaziyer Hatlar;

- Disney Cruise Line
- Royal Caribbean International
- Carnival Cruise Line

Çiftler için En İyi Kruvaziyer Hatlar;

- Viking Ocean Cruises
- Seabourn Cruise Line
- Crystal Cruises

Karayipler Bölgesi için En İyi Kruvaziyer Hatlar;

- Disney Cruise Line
- Royal Caribbean International
- Seabourn Cruise Line

Akdeniz Bölgesi için En İyi Kruvaziyer Hatlar;

- Seabourn Cruise Line
- Crystal Cruises
- Viking Ocean Cruises

En Lüks Kruvaziyer Hatlar;

- Viking Ocean Cruises
- Seabourn Cruise Line
- Crystal Cruises

Kaynak: <https://travel.usnews.com/cruises/> (Erişim Tarihi:12.04.2020)

Dünya çapında kruvaziyer turizm yolcu sayısı son 10 sene içerisinde artış göstermiştir.

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'nin (CLIA) verilerine göre 2009-2019 yılları arasında dünya çapındaki kruvaziyer yolcu sayıları Tablo 6'da belirtilmiştir.

Tablo 6:Dünyada 2009-2019 Yılları Arası Kruvaziyer Yolcu Sayıları(Milyon Kişi)

YIL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
YOLCU SAYISI	17.8	19.1	20.5	20.9	21.3	22.34	23.06	25.2	26.7	28.5	30

Kaynak: CLIA, 2019: 18-21

2019 yılında tercih edilen bölgelerin oranları ise Tablo 7'deki gibidir;

Tablo 7: 2009-2019 Yılları Arası Kruvaziyer Yolcu Sayıları

BÖLGE	ORAN
Akdeniz	%17.3
Alaska	%4.7
Asya(Çin hariç)	%4.3
Avrupa(Orta Avrupa hariç)	%11.3
Avustralya/Yeni Zelanda/Pasifik	%4.8
Çin	%4.2
Diğer	%16.2
Karayipler	%34.4

Kaynak: CLIA, 2019: 18-21.

2020 yılında dünya çapında kruvaziyer yolcu sayısının ise 32 milyon kişi olması beklenmektedir.2020 yılında kruvaziyer trendleri Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği tarafından aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

- Kruvaziyer yolcuların %65 'i biniş ve karaya çıkış limanlarında ekstra olarak birkaç gün daha geçirmektedir.
- Kruvaziyer yolcuların %82'si geri dönüşümü sağlamaktadır ve seyahat süresince %80 oranında tek kullanımlık plastik ürünlerin kullanımı azaltmışlardır.

- İki yıl öncesine kıyasla, X kuşağının %66'sı ve milenyum kuşağının %71'i kruvaziyer hakkında daha olumlu görüşe sahiptir.
- Kruvaziyer hatlar, solo salonları ve tek kişi takviyesini ortadan kaldırarak, stüdyo kabinler ve tek kişilik aktivitelerle yolcu demografisindeki değişime yanıt vermektedir.
- Birçok kruvaziyer hattı 3 ila 5 gün arasında inanılmaz güzergâhlara ve heyecan verici destinasyonlara seyahat imkânı sunuyor (CLIA, 2020: 10-12).

2.3. Türkiye'de Kruvaziyer Turizm Gelişimi

Türkiye'de kruvaziyer turizm ilk kez 1831 senesinde İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir akdeniz turu ile başlamıştır (Deniz, 2017: 6).

Bulunduğu konum sebebiyle Türkiye, kruvaziyer turizm açısından değerlendirildiğinde önemli bir potansiyele sahiptir (Sezer, 2014: 49). Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin aynı zamanda Akdeniz çanağında yer alması sektör açısından önemli bir avantajdır. Aynı zamanda 8.333 km uzunluğunda kıyı şeridine sahip olarak Avrupa'da en uzun kıyı şeridi olan ülkedir (Büyükipekçi ve Gök, 2016:28). Ancak dünyada gelişmiş olan kruvaziyer turizm, ülkemizde güzelliklere ve sahip olduğu potansiyele rağmen rakip ülkeler kadar gelişmiş değildir.

Turizm geniş ve dinamik bir etki alanına sahiptir. Deniz, kum, güneş ile ilgili aktiviteleri içeren bir turizm çeşidi olan 3S turizm Türkiye'de 1980'li yıllardan itibaren gerilemeye başlamıştır. Bu sebeple orta ve üst gelir sınıfındaki turistlere yeni seçenekler sunan turizm kanalları ortaya çıkmıştır (Deniz, 2017:6).

Ancak Türkiye deniz, kum, güneş turizminin gerilemesine rağmen sonraki aşamalara geçmemiştir. 2013 yılının sonunda dünya genelinde 20,9 milyon yolcuya ulaşan kruvaziyer turizmde, 20,9 milyon yolcunun 2,2 milyonu Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Türkiye'de kruvaziyer turizm son yıllarda bu ivmeyi yakalayamamıştır (IMEAK, 2015: 24 aktaran Deniz, 2017: 6).

Türkiye kruvaziyer turizm kapsamında değerlendirildiğinde Akdeniz'e en uzun kıyısı olan ülke olarak avantajlı konumdadır (Kaya, 2017: 26).

Kruvaziyer turizm Türkiye’de 3 ana başlık altında toplanabilir; gemilerin turistik amaçlı kullanılması, ülkemizin sahip olduğu kruvaziyer gemilerle dünya kruvaziyer turizmindeki yeri, üç yanı denizlerle çevrili ülkemiz limanlarının kruvaziyer gemilere uğrak liman olması. Gemilerin turistik amaçlı kullanılması açısından değerlendirilme yapıldığında, ülkemiz insanların son zamanlarda seyahat planlarına kruvaziyer gemilerle yolculuğu eklemesi buna örnek gösterilebilmektedir. Ülkemizin sahip olduğu kruvaziyer gemilerle dünya turizmindeki yeri değerlendirildiğinde ise; M/V Akdeniz isimli kruvaziyer gemimizin emekli olması ve M/V Karadeniz isimli gemimizin özelleştirilmesi ve Türk bayrağından çıkmasıyla ülkemize ait kruvaziyer bir gemi kalmamıştır. Ülkemiz ören yerlerine yakın olan Kuşadası Limanı, Antalya ve İstanbul Limanı denizlerin temizliği, üç yanı denizlerle çevrili olan ülkemizin limanlarının kruvaziyer gemilere uğrak liman olması açısından örnek gösterilebilir (KUTO, 2010: 10-11).

Türkiye’de kruvaziyer limanlar genellikle kültürel zenginlikler, hediyelik eşya dükkânları, eğlence merkezlerine yakın olarak konumlandırılmıştır. Bu limanlar kruvaziyer turların genellikle ana limandan çok uğrak limanlardır. Türkiye’de İstanbul kendi başına bir çekim merkezi olarak kruvaziyer turizmden büyük pay alan bir bölgedir. Bunun yanı sıra Kuşadası da Efes örenyerine ve kruvaziyer rotalara yakınlığıyla kruvaziyer turizmde büyük payı vardır (GEKA, 2014: 48).

2.3.1. Türkiye’de Bölgelere Göre Kruvaziyer Turizm Limanları

Türkiye’de bölgelere göre liman isimleri Tablo 8’de yer almaktadır.

Tablo 8: Türkiye’de Bölgelere Göre Kruvaziyer Turizm Limanları

BÖLGE	LİMAN
AKDENİZ	ANAMUR
	ANTALYA
	MERSİN
	KAŞ
	KEMER

	TAŞUCU
	İSKENDERUN
EGE	BODRUM
	ÇEŞME
	DATÇA
	DİKİLİ
	FETHİYE
	GÖCEK
	GÜLLÜK
	İZMİR
	KUŞADASI
	MARMARİS
MARMARA	ÇANAKKALE
	İSTANBUL
	MUDANYA
	TUZLA
	İSTANBUL
	MUDANYA
	TUZLA
KARADENİZ	SAMSUN
	SİNOP
	TRABZON
	BARTIN

Kaynak:<http://www.ubak.gov.tr>(Erişim Tarihi:12.12.2019)

Bu limanların kruvaziyer gemi yoğunluğu yıllara ve bölgelere göre değişmektedir. 2011-2019 yılları arasında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri Tablo 9'da belirtilmiştir.

Tablo 9: 2011-2019 Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri

YIL	KRUVAZİYER GEMİ SAYISI	YOLCU SAYISI
2011	1.615	2.190.098
2012	1.541	2.098.381
2013	1.530	2.259.053
2014	1.401	1.792.298
2015	1.440	1.888.522
2016	578	626.840
2017	307	306.485
2018	247	213.771
2019	344	300.896

Kaynak:<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri> (Erişim Tarihi:15.06.2020)

T.C Ulaştırma Bakanlığı'nın deniz istatistiklerine göre 2011-2019 yılları arası kruvaziyer gemi istatistikleri Tablo 10'da belirtilmiştir. Tabloya göre en çok kruvaziyer gemi 2015 yılında ülkemize gelmiştir.2018 yılında ise en düşük kruvaziyer gemi gelişi olmuştur. Genel olarak bakıldığında ülkemizde en çok kruvazüyer turizm kapsamında kullanılan limanların Kuşadası, İstanbul, İzmir, Çeşme ve Bodrum olduğu gözlemlenmektedir.

Tablo 10: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi İstatistikleri

LİMAN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ALANYA	12	10	51	20	33	11	22	15	26
ANAMUR	3	0	0	0	0	0	0	0	0
ANTALYA	22	12	22	19	50	13	11	3	0
BARTIN	2	8	14	17	6	2	1	0	0
BODRUM	51	95	99	61	71	45	21	20	15
ÇANAKKALE	23	24	28	32	66	28	5	1	6
ÇEŞME	0	7	50	51	33	63	61	35	31
DİKİLİ	21	18	16	29	36	15	0	2	4

FETHİYE	2	6	4	8	9	1	0	2	0
FİNİKE	0	0	0	0	0	0	0	0	2
GÖCEK	7	6	2	3	6	2	4	1	5
GÜLLÜK	1	5	3	1	3	1	7	0	0
İSKENDERUN	2	0	0	0	0	0	0	0	0
İSTANBUL	206	297	307	239	305	46	4	0	13
İZMİR	296	253	184	86	108	24	18	0	0
KAŞ	2	6	2	2	10	3	0	0	0
KUŞADASI	423	378	357	388	446	247	126	146	197
MARMARİS	24	42	88	66	78	21	23	21	44
MERSİN	2	1	2	0	2	3	0	1	0
MUDANYA	2	0	2	0	2	0	0	0	0
SAMSUN	3	5	12	13	5	1	0	0	0
SİNOP	5	6	11	26	3	2	1	0	0
TAŞUCU	3	1	0	2	1	2	0	0	0
TRABZON	9	7	19	33	7	3	1	0	0
TUZLA	0	0	1	0	0	0	1	0	0
YALOVA	0	1	0	0	2	2	0	0	1
TOPLAM	1.121	1.188	1.274	1.096	1.296	538	307	247	344

Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx (Erişim Tarihi:10.04.20)

2020 yılında ise Uzakdoğu’da yaşanan Covid-19 salgını sebebiyle kruvaziyer gemi firmaları planlarından Uzakdoğu’yu iptal ederek rotayı Türkiye’ye çevirmiştir.

Koronavirüs hastalığı 2019 yılının Aralık ayında Çin’in Vuhan kentinde başlamıştır. Daha sonra Türkiye’de dâhil 180 ülkeye yayılmış olup, Dünya Sağlık Örgütü(WHO) tarafından pandemi ilan edilmiştir (BBC,2020).

Büyük gemi firmalarının 2020 yılında Türkiye’yi güvenli görmeleri sebebiyle birçok sefer düzenlenmesi beklenmekteydi. Ancak salgının daha sonra Türkiye dâhil neredeyse tüm dünyaya yayılması sebebiyle, iki gemi şirketi 2020 yılında Türkiye’ye planlanan seferlerini iptal etmiştir. Sektör temsilcileri de 2020 yılında kruvaziyer turizmin başlamadan sona erdiğini bildirerek, 2021 yılı için bir öngöründe bulunamadıklarını da belirtmişlerdir (Turizm Günlüğü, 2020).

2.4. İzmir’de Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu

2004 yılından itibaren İzmir genel olarak kruvaziyer turizmde gelişmeler göstermiştir. 2011, 2012 ve 2013 yıllarında ise “Avrupa’nın lider kruvaziyer turizm destinasyonu” adında dünya seyahat ödülünü almıştır. İzmir Alsancak Limanı’na 2003 yılından bu yana gelen gemi ve ziyaretçi sayıları Tablo 11’de yer almaktadır.

Tablo 11: İzmir Alsancak Limanı’na Yapılan Kruvaziyer Sefer ve Ziyaretçi Sayıları

Yıl	Kruvaziyer Sefer Sayısı	Kruvaziyer Yolcu Sayısı
2003	5	3.271
2004	32	77.000
2005	26	58.042
2006	94	183.198
2007	122	288.017
2008	128	321.279
2009	127	309.603
2010	141	355.899
2011	272	504.921
2012	286	552.764
2013	191	486.493
2014	137	335.891
2015	108	241.716
2016	24	27.619
2017	18	9.172

2018	0	0
2019	0	0

Kaynak:<http://www.izto.org.tr/tr/izmirde-krvaziyer-turizmi> (Erişim Tarihi:15.09.19)

Tabloda belirtildiği üzere İzmir Alsancak Limanı'na 2011 yılına kadar kruvaziyer turizm seferleri düzenli bir şekilde artış göstermiştir. 2011, 2012, 2013 yıllarında sefer sayılarında ciddi artışlar olmuştur ve ardından 2016 yılı itibariyle sefer sayıları azalmıştır. Son 2 senedir ise limana gemi yanaşmamıştır.

2004-2019 yılları arasında İzmir Limanı'na gelen kruvaziyer gemi isimleri aşağıdaki gibidir;

2004

- Costa Mediterranea (Costa Crociere)
- Costa Atlantica (Costa Crociere)
- Costa Marina (Costa Crociere)
- Costa Victoria (Costa Crociere)

2005

- Costa Mediterranea (Costa Crociere)
- Costa Allegra (Costa Crociere)

2006

- Costa Fortuna (Costa Crociere)
- Costa Paloma(Costa Crociere)
- Costa Mediterranea (Costa Crociere)
- Costa Romantica (Costa Crociere)
- Costa Concordia(Costa Crociere)
- Perla (LHC)
- Iris(Mano Maritime)
- Marco Polo(OrientCruise Lines)
- Royal Iris (Mano Maritime)
- Super Star Libra(Star Cruises)

- Msc Musica (MSC Crociere)
- Msc Opera(MSC Crociere)
- Wind Spirit(Windstar Cruises)
- Norwegian Jewel(NCL)

2007

- Costa Concordia (Costa Crociere)
- Costa Victoria (Costa Crociere)
- Costa Serena (Costa Crociere)
- Carnival Freedom(Carnival Cruise Line)
- Iris (Mano Maritime)
- Royal Iris(Mano Maritime)
- The Calypso(Mano Maritime)
- Marco Polo(Orient Cruise Lines)
- Oceanic II(Pullmantur Cruises)
- Corinthian II
- Norwegian Jewel(NCL)
- Msc Orchestra(MSC Crociere)
- Wind Spirit(Windstar Cruises)

2008

- Costa Concordia (Costa Crociere)
- Costa Romantica (Costa Crociere)
- Costa Serena (Costa Crociere)
- Carnival Freedom(Carnival Cruise Line)
- Carnival Splendor(Carnival Cruise Line)
- Msc Sinfonia(MSC Crociere)
- Msc Poesia(MSC Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)
- Queen Victoria (Cunard)

- To Callisto(Travel Dynamic)
- Grand Voyager(Iberjet-Iber Cruceros)
- AidaVita (Aida Cruises)
- Corinthian II(Corinthian II Owner LTD)
- The Iris(Mano Maritime)
- Royal Iris (Mano Maritime)
- The Crystal(Louis Cruise Line)
- Deutscland (Peter Deilmann Rederei)
- Ocean Countess(European Classical Cruises)
- Turana Yatı
- Costa Marina(Costa Crociere)
- Clipper Pacific(Pearl Owen Ltd)
- Sky Wonder(Pullmantur Cruises)

2009

- Costa Concordia (Costa Crociere)
- Costa Romantica (Costa Crociere)
- Costa Serena (Costa Crociere)
- Costa Mediterranea (Costa Crociere)
- Costa Luminosa (Costa Crociere)
- Msc Poesia(MSC Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)
- Norwegian Gem(NCL)
- Grand Mistral (Iberocruceros)
- AidaVita (Aida Cruises)
- Arion (WCA)
- Aegean Pearl (Louis Cruise Line)
- Samsun gemisi
- Peace Boat

- The Calypso

2010

- Costa Allegra (Costa Crociere)
- Costa Magica (Costa Crociere)
- Costa Serena (Costa Crociere)
- Costa Mediterranea (Costa Crociere)
- Costa Pacifica (Costa Crociere)
- Msc Magnifica(MSC Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)
- Norwegian Gem(NCL)
- Grand Celebration(Iberocruceros)
- AidaDiva (Aida Cruises)
- Boudicca (Fred Olsen Cruise Lines)
- Balmoral (Fred Olsen Cruise Lines)
- Thomson T. Celebration(Thomson Cruises)
- Ocean Majesty(Majestic Cruise Lines)
- Corinthian II(Corintian II Owner LTD)
- Delphin Voyager(Delphin Maritime)
- Vistamar (Ligabue)
- Pullmantur Zenith(Pullmantur)
- Peace Boat

2011

- Aida Aura(Aida Cruises)
- Aida Diva(Aida Cruises)
- Aida IV Yatı
- Club Med II(Club Med)
- Corinthian II(Corintian II Owner LTD)
- Costa Allegra(Costa Crociere)

- Costa Atlantica(Costa Crociere)
- Costa Favolosa(Costa Crociere)
- Costa Marina(Costa Crociere)
- Costa Mediterranea(Costa Crociere)
- Costa Pacifica(Costa Crociere)
- Costa Romantica(Costa Crociere)
- Costa Serena(Costa Crociere)
- Happy Dolphin(Happy Cruises)
- Iberocruceros G. Celebration(Iberocruceros)
- Louis Core Marine Louis Cristal(Louis Cruise Line)
- Louis Core Marine The Calypso(Louis Cruise Line)
- Msc Fantasia(MSC Crociere)
- Msc Magnifica(MSC Crociere)
- Msc Musica(MSC Crociere)
- Msc Splendida(MSC Crociere)
- MV Black Watch(Fred Olsen Cruise Line)
- Norwegian Jade(NCL)
- Ocean Majesty(Majestic Cruise Lines)
- Oceania Marina(Prestige Cruise Holidays)
- P&O Adonia(P&O Cruises)
- Pullmantur Horizon(Pullmantur)
- Queen Victoria(Cunard Cruise Line)
- The World(Residensea)
- Thomson T. Celebration(Thomson Cruises)
- Vistamar (Ligabue)

2012

- Aegean Odyssey(Voyages of Antiquity)
- Aegean Paradise

- Aida Aura(Aida Cruises)
- Aida Diva(Aida Cruises)
- Carnival Breeze(Carnival Cruise Line)
- Costa Atlantica (Costa Crociere)
- Costa Fascinosa(Costa Crociere)
- Costa Favolosa(Costa Crociere)
- Costa Magica(Costa Crociere)
- Costa Mediterranea(Costa Crociere)
- Costa Pacifica(Costa Crociere)
- Costa Serena(Costa Crociere)
- Corinthian II
- Iberocruceros Grand Celebration(Iberocruceros)
- Louis Cristal(Louis Cruises)
- Louis Orient Queen(Louis Cruises)
- Minerva (Swan Hellenic)
- Msc Divina(Msc Crociere)
- Msc Magnifica(Msc Crociere)
- Msc Orchestra(Msc Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)
- Norwegian Spirit(NCL)
- P&O Arcadia(P&O Cruises)
- P&O Aurora(P&O Cruises)
- P&O Azura(P&O Cruises)
- P&O Oriana(P&O Cruises)
- Queen Elizabeth(Cunard Cruises)
- Pullmantur Zenith(Pullmantur Cruises)
- Seabourn Odyssey(Yachts of Seabourn)
- Seabourn Quest(Yachts of Seabourn)

- Seadream (Seadream)
- Thomson T. Celebration(Thomson Cruises)
- To Callisto

2013

- Aegean Odyssey(Voyages of Antiquity)
- Aida Aura(Aida Cruises)
- Artania (Phoneix Reisen)
- Black Watch(Fred Olsen)
- Carnival Conquest(Carnival Cruise Line)
- Carnival Glory(Carnival Cruise Line)
- Costa Classica(Costa Crociere)
- Costa Deliziosa(Costa Crociere)
- Costa Fascinosa(Costa Crociere)
- Costa Magica(Costa Crociere)
- Costa Mediterranea(Costa Crociere)
- Costa Pacifica(Costa Crociere)
- Cyrstal Serenity(Crystal Cruises)
- Delphin (Hansa Kruzerfahrten)
- Iberocruceros Grand Celebration(Iberocruceros)
- Hamburg (Plantours)
- Msc Divina(Msc Crociere)
- Msc Fantasia(Msc Crociere)
- Msc Magnifica(Msc Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)
- Norwegian Spirit(NCL)
- P&O Arcadia(P&O Cruises)
- Queen Elizabeth(Cunard Cruises)
- Sea Dream1(Seadream Yacht Club)

- Seabourn Odyssey(Yachts of Seabourn)
- Seabourn Spirit(Yachts of Seabourn)
- Pullmantur Zenith(Pullmantur)

2014

- Aegean Odyssey(Voyages of Antiquity)
- Aida Aura(Aida Cruises)
- Artania (Phoenix Reisen)
- Balmoral (Fred Olsen)
- Baudicca (Fred Olsen)
- Costa Classica(Costa Crociere)
- Costa Deliziosa(Costa Crociere)
- Costa Magica(Costa Crociere)
- Costa Neoromantica(Costa Crociere)
- Costa Pacifica(Costa Crociere)
- Costa Serena(Costa Crociere)
- Hamburg (Plantours)
- Msc Armonia(Msc Crociere)
- Msc Fantasia(Msc Crociere)
- Msc Preziosa(Msc Crociere)
- Norwegian Jade(NCL)

2015

- Aegean Odyssey(Aegean Experience)
- Celestial Cristal(Celestial Cruises)
- Celestial Odysey(Celestial Cruises)
- Century (Pullmantur)
- Costa NeoClassica(Costa Crociere)
- Costa Deliziosa(Costa Crociere)
- Costa Pacifica(Costa Crociere)

- Crystal Serenity(Crystal Cruises)
- Hal Prinsendam(Holland America Line)
- Horizon (Pullmantur)
- La Belle D'Adriatique(Croisimer)
- Ms Europa(Hapag Lloyd Cruises)
- Msc Fantasia(Msc Crociere)
- Msc Magnifica(Msc Crociere)
- Msc Opera(Msc Crociere)
- Msc Poesia(Msc Crociere)
- Oceania Nautica(Oceania Cruises)
- Queen Victoria(Cunard Cruise Line)
- Seacloud (Seadream Cruises)
- Seabourn Odyssey(Yachts of Seabourn)
- Seven Seas Mariner(Regent Seven Seas)
- Thomson Spirit(Thomson Cruises)

2016

- Celestyal Nefeli (Celestyal Cruises)

2017

- Celestyal Nefeli (Celestyal Cruises)

Deniz Ticaret Odası İzmir Başkanı'nın ifadesine göre, 2020 yılının Nisan ayında tamamlanması planlanan İstanbul Galataport projesi İzmir Limanı için büyük önem taşımaktadır.2020 yılında İzmir Limanı'na sene başında 21 adet rezervasyon yapılmış iken(Turizm Günlüğü,2020) Covid-19 (koronavirüs) salgınının hızla Türkiye dâhil neredeyse tüm dünyaya yayılması ile bu süreçte kruvaziyer turizm popülaritesini kaybetmiştir. Deniz Ticaret Odası Başkanı İzmir'in bu süreçten payını aldığını ve gemilerin Türkiye'ye gelişlerinin 2021 yılında olabileceğini belirtmiştir (Haberler,2020)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEYAHAT ACENTELERİNİN VE KRUVAZİYER GEMİ ŞİRKETLERİNİN LİMAN SEÇİMİNDE TERCİHLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER: İZMİR LİMANI ÖRNEĞİ

3.1.Araştırmanın Amacı ve Önemi

Son yıllarda kruvaziyer turizmde artan gelişmelere rağmen bu konuya yönelik hazırlanan tezler az sayıda bulunmaktadır. Hazırlanan tezler genellikle turizm alanında ele alınmış olsa da farklı anabilim dalları ve bölümlerinde hazırladığı tezler bulunmaktadır. Yapılan bu çalışmaların birbirleriyle bağlantılı durumları araştırmada bibliyometrik olarak incelenecek olup, günümüzde kruvaziyer turizm trendi artarken İzmir Limanı'nın kruvaziyer turizmde gerilemesi ele alınacaktır. Bu kapsamda elde edilen sonuçlara göre İzmir'de kruvaziyer turizmi tekrar canlandırmak için çeşitli önerilerde bulunmak amaçlanmıştır.

Nitel araştırma, insanların yaşam tarzlarını, öykülerini, davranışlarını, örgütsel yapıları ve toplumsal değişmeyi anlamaya dönük bilgi üretme süreçlerinden biridir(Strauss ve Corbin, 1990 aktaran: Özdemir,2010:325).Nitel araştırma görüşme, gözlem ve doküman analizi gibi bilgi edinme çeşitlerinin kullanıldığı bir sürecin izlendiği araştırma türü olarak tanımlanabilir (Yıldırım, 2014: 10). Nitel araştırma insanların durumlara yönelik öznel bir bakış açısını ortaya çıkarmaktadır (Storey, 2007: 51-64).

Genel olarak nitel araştırma, insanın kendi özverisiyle hayatın derinlerine inerek bilgi üretme ve insanın kendine ait olan sırlarını ortaya çıkarmak olarak tanımlanabilir. Nitel araştırma ve analizin amacı kuram geliştirmektir (Özdemir,2010:326-327). Nitel veri analizlerinin birçok çeşidi olmasına karşılık, bu çalışma da içerik analizi yapılmıştır.

Nitel araştırma da ilk ve en önemli adımlardan biri örneklem seçmedir. Bu araştırmada kullanılan örnekleme amaçlı örneklem denilmektedir. Buradaki yöntem araştırma konusu hakkında belirli bir amaç doğrultusunda bilgi edinmektir(Maxwell, 1996: aktaran Özdemir,2010:327).

Kruvaziyer turizm kapsamında işlenen konunun daha önce ele alınmayan bir konu olması ve günümüzdeki eksiklikleri ortaya çıkarmak, İzmir Limanı'na kruvaziyer turizm kapsamında geliştirilebilir alternatifler sunabilmek konunun önemini ortaya koymaktadır.

3.2.Veri Toplama Yöntemi ve Sınırlılıklar

Araştırmanın evrenini daha önce İzmir Limanı'na kruvaziyer gemi getirmiş olan firmalar ve bu gemi turlarının operasyonunu sürdürmüş acentalar ve yetkili acentalar oluşturmaktadır. Veri toplamak için İzmir'e daha önce gemi getiren kruvaziyer gemi firma çalışanlarına, İzmir'e kruvaziyer turizm kapsamında gelen gemilerin daha önce operasyonlarını yürütmüş acenta ve gemilerin yetkili acentalarına 2019-2020 yılı içerisinde yarı yapılandırılmış sorular sorulmuştur.

Katılımcıların bazıları ile yüz yüze görüşme yapılmış olup diğer katılımcılara yazılı olarak e-posta yolu ile sorular ulaştırılmış ve geri dönüş alınmıştır. Yüz yüze yapılan görüşmeler esnasında veri kaybı olmaması adına katılımcıların izni alınarak ses kaydı gerçekleştirilmiştir.

Sorular hem Türkçe hem de İngilizce dilinde hazırlanmıştır. Acentalara on adet ve kruvaziyer turizm firmalarına ise onbir adet açık uçlu soru sorulmuştur.

Acentalara sorulan sorular aşağıdaki şekildedir:

1. Çalışmakta olduğunuz acentanın ismi nedir?
2. Acentada bulunmuş olduğunuz pozisyon nedir?
3. Genellikle hangi ülkelere turların düzenlenmesine aracılık ediyorsunuz?
4. Kıyı gezileriniz için kruvaziyer turlara Türkiye'den hangi şehirler dahildir?
5. Kruvaziyer tur programlarınıza İzmir dahil midir?
6. Cevabınız EVET ise acentanız İzmir için turistlere turlar sunmaya devam ediyor mu? Acentanız İzmir'e turlar düzenlemeyi bıraktıysa nedenlerini açıklayınız?

7. Cevabınız HAYIR ise, İzmir'i kruvaziyer turlarınıza dahil etmeme nedenlerinizi açıklayabilir misiniz?
8. İzmir'in kruvaziyer turları açısından avantajları ve dezavantajları hakkındaki görüşünüz nedir?(liman yapısı, kültürel hedef olarak şehir, alışveriş tesisleri vb)
9. İzmir için turistlerin güvenlik kaygısı duyduğunu düşünüyor musunuz?
10. İzmir'in turistler ve kruvaziyer turizm şirketleri tarafından popüler kruvaziyer turizm merkezi olması için ne önerirsiniz?

Kruvaziyer gemi şirketlerine sorulan sorular ise aşağıdaki şekildedir:

1. Çalışmakta olduğunuz kruvaziyer tur şirketinin ismi nedir?
2. Tur şirketinde bulunmuş olduğunuz pozisyon nedir?
3. Genellikle hangi ülkelere kruvaziyer tur düzenliyorsunuz?
4. Kruvaziyer turlarınızı düzenlerken, varış noktasıyla ilgili hangi faktörleri dikkate alıyorsunuz?
5. Kıyı gezileriniz için kruvaziyer turunuza Türkiye'den hangi şehirler dahildir ?
6. Daha önce İzmir Limanı'na gemi turu organize ettiniz mi?
7. Cevabınız EVET ise, şirketiniz İzmir için turistlere turlar sunmaya devam ediyor mu? (şirketiniz İzmir'e turlar düzenlemeyi bıraktıysa, nedenlerini açıklar mısınız?
8. Cevabınız HAYIR ise, İzmir'i kruvaziyer turlarınıza dâhil etmeme nedenlerinizi açıklayabilir misiniz?
9. İzmir'in kruvaziyer turları açısından avantajları ve dezavantajları hakkındaki kişisel görüşünüz nedir? (liman yapısı, kültürel hedef olarak şehir, alışveriş tesisleri vb.)
10. İzmir için turistler arasında güvenlik ve güvenlik kaygıları olduğunu düşünüyor musunuz?
11. İzmir'in turistler ve kruvaziyer şirketleri tarafından popüler kruvaziyer turizm merkezi olarak tercih edilmesi için ne önerirsiniz?

Araştırmada kullanılan kruvaziyer gemi firmalarına sorulan sorular Ek 1'de, acentalara sorulan sorular Ek 2'de, kruvaziyer gemi firmalarına sorulan soruların İngilizce hali ise Ek 3'de yer almaktadır.

Yapılan bu çalışmanın sınırlılığı, araştırmanın yapıldığı dönemde koronavirüs salgınının olması sebebiyle birçok işyerinin kapanması ve araştırmanın evrenini oluşturan kruvaziyer gemi firmalarının merkezinin İzmir’de yer almamasıdır. Bu sebepler yapılan görüşmeleri kısıtlamıştır.

3.3.Analiz ve Bulgular

Birçok alanda bibliyometrik analiz tekniğinden yararlanılmasına karşı, alternatif turizm tipi olan kruvaziyer turizm hakkında yapılan bir bibliyometrik analiz çalışmasına rastlanılmamıştır. Bu çalışma ile de bu eksikliğin giderilmesi için 2006 yılından itibaren üniversitelerde yapılan yüksek lisans ve doktora tezlerini toplayarak, araştırmacıların hizmetine sunmakta (Ulusal Tez Merkezi 2019) olan Yükseköğretim Kurulu Tez Merkezi incelemeye alınmıştır. Bu amaçla tez merkezinde kruvaziyer turizm konusunda ortaya konulmuş 14 tezin bibliyometrik analiz tekniği ile incelenmesi hedeflenmiştir.

Bibliyometrik analiz bilgi kaynaklarının istatistiksel ve matematiksel olarak incelenmesinde kullanılan bir tekniktir. Belirli bir alanda literatürün gelişmesi ve ilgili alandaki ele alınan genel konuların ortaya çıkarılmasını sağlaması açısından ise önemli bir araçtır (Palmer ve diğerleri,2005:168).

Bibliyometri fiziksel olarak yayınlanış birimlerin, bibliyometrik birimlerin ya da her ikisinin de vekillerinin nicel çalışması olarak tanımlanır ve herhangi bir bibliyometrik birime uygulanabilir(Köseoğlu ve diğerleri, 2016:181).

Son yıllara bakıldığında yayınların bibliyometri konusunda artış gösterdiği olduğu tespit edilmiştir (Şakar ve Cerit, 2013: 40). Bibliyometri turizm çalışmalarında da giderek önemli bir hale gelmiştir (Hall, 2011: 16).

Yükseköğretim Kurulu Tez Merkezine **20 Aralık 2019** tarihinde giriş yapılmış ve aşağıdaki Tablo 12’ de görüldüğü gibi anahtar kelime kullanılmış olarak toplamda 22 tane teze ulaşılmıştır. Ancak iki anahtar kelimedenden ulaşılan 22 adet tezenin yalnızca 12 tanesi kruvaziyer turizmi kapsamaktadır. Araştırmada bibliyometrik analiz temel alınmıştır.

Tablo 12: Tezlerin Aranmasında Kullanılan Anahtar Kelimeler

Tarama Terimi	Aranan Yer	Sonuç
Kruvaziyer	Tez Adı	22
Toplam		22

Aşağıda gösterilen Tablo 13'te tezlerin yıllara göre dağılımı gösterilmiştir. Tablo incelendiğinde kruvaziyer turizm konusunda en fazla tezin 2011 yılında yapıldığı görülmektedir. Tez sayılarında geçmişten günümüze doğru bir artış olduğu gözlemlenirken aynı zamanda bu artışın da az oranda olduğu ve düzenli olmadığı anlaşılmaktadır.

Araştırmacıların yüksek lisans ve doktora eğitimine başlamaları ile kruvaziyer turizmin son on yılda gelişimi hazırlanan tez sayısında artış göstermesine etki ettiği öngörülmektedir.

Tablo 13:Yıllara Göre Tezlerin Dağılımı

Yıl	Frekans	Oran
2006	1	4.54
2011	4	18.1
2012	1	4.54
2013	1	4.54
2014	2	9.09
2015	2	9.09
2016	2	9.09
2017	1	4.54
2018	4	18.1
2019	4	18.1
Toplam	22	100

Tezlerin anabilim dalına göre dağılımları Tablo 14’te verilmiştir. Dağılımlar incelemeye alındığında kruvaziyer konusunda en çok tezin, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalında yapıldığı görülmektedir. Bu anabilim dalını Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Turizm İşletmeciliği Otelcilik ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi anabilim dalları takip etmektedir. Ardından sıralama olmaksızın,Deniz İşletmeciliği,İşletme,Mimari Tasarım,Kimya Mühendisliği,Kamu Yönetimi,Şehir ve Bölge Planlama takip etmektedir.Bu anabilim dallarınınında turizm ile ilişkisi olduğu ortadadır.

Tablo 14:Anabilim Dallarına Göre Tezlerin Dağılımı

Anabilim Dalı	Frekans	Oran
Deniz İşletmeciliği	1	9.0
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	4	36.3
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	2	18.1
İşletme	1	9.0
Kamu Yönetimi	1	9.0
Kimya Mühendisliği	1	9.0
Mimari Tasarım	1	9.0
Mimarlık	1	9.0
Şehir ve Bölge Planlama	1	9.0
Turizm İşletmeciliği	6	54.5
Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik	3	27.2
Toplam	11	100

Tablo 15’de tezlerin konulara göre dağılımı gösterilmiştir. Tabloda da görüleceği üzere kruvaziyer hakkında 9 konu üzerinde çalışılmıştır. Bu konular içerisinde en çok çalışılan konunun turizm olduğu görülmektedir. Bu konuyu sırasıyla denizcilik ve işletme konuları takip etmektedir. Diğer konularda eşit sayıda tez yazılmıştır. Ulusal tez merkezinde yer alan kruvaziyer tezlerinden 3 tez hem

turizm hem işletme, 1 tez turizm, ulaşım, denizcilik,1 tez turizm ve denizcilik, 1 tez de turizm, denizcilik ve işletme konularının herbirini ele almıştır.

Tablo 15: Konularına Göre Tezlerin Dağılımı

Konu	Frekans	Oran
Ulaşım	1	3,5
Şehir ve Bölge Planlama	1	3,5
İşletme	4	14,2
Kimya Mühendisliği	1	3,5
Mimarlık	1	3,5
Deniz Bilimi	1	3,5
Denizcilik	4	3,5
Kamu Yönetimi	1	3,5
Turizm	14	50
Toplam	28	100

Tezlerde iki araştırma türü (uygulamalı ve kavramsal) dikkate alınarak irdelenmiş ve ortaya çıkan bulgular aşağıda Tablo 16’da gösterilmiştir. Kavramsal araştırmaların uygulamalı araştırmalardan daha fazla yapıldığı ortaya çıkmıştır.

Tablo 16: Tezlerin Araştırma Türlerine Göre Dağılımı

Araştırma Türü	Frekans	Oran
Uygulamalı	10	45,4
Kavramsal	12	54,5
Toplam	22	100

Tezlerde üç (nitel, nicel ve karma) araştırma yaklaşımı dikkate alınarak analizler gerçekleştirilmiştir. Tablo 16’da görüleceği üzere araştırma yaklaşımı olarak en çok nicel araştırma yaklaşımından yararlanılmıştır. Bu araştırma yaklaşımını sırasıyla nitel araştırma yaklaşımı takip etmektedir. Her iki yaklaşımında bulunduğu bir tez de bulunmaktadır.

Tablo 17: Tezlerin Araştırma Yaklaşımına Göre Dağılımı

Araştırma Yaklaşımı	Frekans	Oran
Nitel	13	59,0
Nitel	8	36,3
Karma	1	4,5
Toplam	22	100

Araştırma alanına göre tezler, altı alan dikkate alınarak incelenmiştir. Bu alanlar aşağıda Tablo 18’de görülmektedir. Yapılan analizde tezlerde daha çok kruvaziyer turizm destinasyonlarının araştırma alanı olarak seçildiği ve sırasıyla kruvaziyer limanları, kruvaziyer turizm katılımcıları, birden çok alanın ve kruvaziyer gemilerinin takip ettiği görülmektedir.

Tablo 18: Tezlerin Araştırma Alanına Göre Dağılımı

Verilen Toplanma Yeri	Frekans	Oran
Kruvaziyer Gemiler	2	9,09
Kruvaziyer Turizm Katılımcıları	3	13,6
Kruvaziyer Limanları	5	22,7
Kruvaziyer Turizm	3	13,6
Turizm Destinasyonları	6	27,2
Birden Çok Alan	3	13,6
Toplam	22	100

Carl içerik analizini kitabında, bir metnin veya bir materyalin sosyal bilimler amaçlı olarak metodolojik ölçümleridir olarak tanımlamıştır. Bu tanım günümüzde içerik analizinin en iyi tanımı olarak kabul görmektedir. Bu tanımda bir metnin veya materyalin sosyal bilimlerle ilgili bazı sembollerinin istatistiksel olarak bir şema içerisinde standartlaştırılarak azaltılması anlamına gelmektedir (Roberts,1997:14 aktaran Hepkul,2002:3).

Orhan Gökçe’ye ait olan ve ülkemizdeki ilk içerik analizi ile ilgili olan kitapta; Gökçe, Merten’den alıntı yaparak içerik analizi ile ilgili şu tanımlı yapmıştır: “İçerik çözümlemesi sosyal gerçeğin yazılı/açık (manifest) içeriklerinin özelliklerinden

yazılı/açık(manifest) olmayan içerik özellikleri hakkında çıkarımlar yapmak yoluyla sosyal gerçekliği araştıran bir yöntemdir”(Gökçe, 1994: 24 aktaran Hepkul,2002:3).

Benzer verilerin kavramlar ve temalarla bir araya getirilerek yorumlanmasıyla oluşan yönteme içerik analizi denir ve analizin aşamaları dörde ayrılır; (Yıldırım ve Şimşek,2008:227-228 aktaran Mazman ve Usluel, 2010: 64).

1. Verilerin kodlanması
2. Temaların bulunması
3. Kodların ve temaların düzenlenmesi
4. Bulguların tanımlanması

Genel olarak içerik analizi yazılı olan belgelere bilimsel yöntemler uygulanması olarak ifade edilebilir (Hepkul,2002:3).

Araştırma sorularının cevapları analiz edilerek temalar oluşturulmuş ve veriler kodlanmıştır. Tablolar halinde temalar ve kodlar belirtilerek araştırmadan elde edilen bulgular ortaya çıkarılmıştır.

Kruvaziyer gemi firmalarının Türkiye genelinde sınırlı sayıda ofislerinin olması, İzmir’de ofislerinin olmaması ve kişilere yöneltilen soruların her firmada genellikle yöneticilerin cevaplayabileceği nitelikte olması sebebiyle ulaşılabilirlik konusunda kısıtlamaya sebep olmuştur. Daha önce kruvaziyer gemilere hizmet veren acenta çalışanlarının bazılarının İzmir özelinde ulaşma ve yüz yüze görüşme imkânı olmuştur. İzmir dışında bu operasyonu yürüten çeşitli acentaların olması araştırma sorularını daha çok kişiye ulaştırabilme imkânı tanırken yine soruların niteliği kısıtlama yaratmıştır.

Tablo 19’da araştırmaya katılanların çalıştığı kurumların oranları belirtilmiştir. Araştırmaya katılanların çalıştığı kurumlar aşağıdaki Tablo 19’da görüldüğü gibidir. Tablodaki verilere göre kişilere çalıştığı kurumların isimleri de sorulmuş ancak gizlilik gereği kurum isimleri teze dâhil edilmemiştir.

Genel olarak neredeyse eşit sayıda acenta ve kruvaziyer gemi firma çalışanları ile çalışma yürütülmüştür.7 adet acenta personeli ve 6 adet kruvaziyer gemi personeli ile çalışma yapılmıştır.

Araştırmaya Katılanların Çalıştığı Kurumlar

Tablo 19:AraştırmayaKatılanların Çalıştığı Kurumlar

Kodlar	Frekans	Oran
Acenta	7	53,8
Kruvaziyer Gemi Firması	6	46,1

Tablo 20’de ise araştırmaya katılan çalışanların pozisyonları belirtilmiştir. Araştırmaya katılan çalışanlardan Tur Satış Sorumlusu pozisyonu diğerlerine oranla %15,38 ile daha fazla katılım göstermiştir. Genel olarak araştırmaya katılan kişilerin unvanları birbirinden farklı olmakla birlikte çoğunluğu yönetici konumundadır. Araştırmada kullanılan soruların cevapları böylece daha nitelikli bir hal almıştır. Acente destek ve rezervasyon, cruise direktörü, cruise operasyon müdürü, cruise operasyon yöneticisi, cruise satış müdürü, otel(gemi) direktörü,operasyon ve satış departman şefi,satış ve operasyon koordinatörü,satış yöneticisi,satış ve operasyon yöneticisi,tur satış temsilcisinin her biri ise %7,69 oranda araştırmaya katılım göstermiştir.

Araştırmaya Katılan Çalışanların Pozisyonları

Tablo 20:Araştırmaya Katılan Çalışanların Pozisyonları

Kodlar	Frekans	Oran
Acente Destek ve Rezervasyon	1	7,69
Cruise Direktörü	1	7,69
Cruise Operasyon Müdürü	1	7,69
Cruise Operasyon Yöneticisi	1	7,69
Cruise Satış Müdürü	1	7,69
Otel(Gemi)Direktörü	1	7,69
Operasyon ve Satış Departman Şefi	1	7,69
Satış ve Operasyon Koordinatörü	1	7,69
Satış Yöneticisi	1	7,69
Satış ve Operasyon Sorumlusu	1	7,69

Tur Satış Sorumlusu	2	15,38
Tur Satış Temsilcisi	1	7,69

Tablo 21’de dünya genelindeki kruvaziyer tur rotaları yer almaktadır. Dünya genelinde hangi ülkelere kruvaziyer turların düzenlendiği veya kruvaziyer turların düzenlenmesine aracılık ettiği acenta ve firmalara sorulmuştur. %46,15 ile dünya genelindeki en sık kullanılan kruvaziyer tur rotası Akdeniz olmuştur. İkinci olarak ise %38,46 ile Baltık Başkentleri ve Karayipler ,%30,76 ile üçüncü olarakta Norveç Fiyortları gelmektedir. Akabinde gelen Asya, Güney Amerika ve Uzakdoğu bölgeleride %23,07 ile dünya genelinde tercih edilen rotalardandır.

Uzakdoğu bölgesinin tercih edilmesine rağmen son zamanlarda yaşanan koronavirüs salgını sebebiyle talebin oldukça düşmesini de bir katılımcı ayrıca belirtmiştir. Bu öne çıkan ifade aşağıdaki gibidir;

“Gemi şirketlerinin kendilerine çizmiş oldukları bir rota var. Biz o rotalara göre turlarımızı düzenliyoruz ama Türkiye pazarında en fazla hem paketlerini yapıp gemilere gönderdiğimiz destinasyonlar; Akdeniz, Kuzey Avrupa, Norveç Fiyortları, Baltık Başkentleri, Karayipler ve Transatlantik Güney Amerika turları oluyor.Tabii burada en çok sayı Akdeniz ve Kuzey Avrupa’da.Aslında tüm dünya diyebiliriz destinasyonlar için.Sadece bu destinasyonların gönderdiğimiz misafir sayıları ve paket sayılarında farklılıklar var.Uzakdoğu da var ki şuan koronavirüsünden dolayı çok düştü ama.”

Katılımcılar ile görüşme yapıldığı dönemde dünya genelinde koronavirüs salgını yalnızca Uzakdoğu’da mevcuttur. Ancak sonrasında Avrupa ve ardından neredeyse tüm dünyaya bu salgının yayılmasının direkt olarak kruvaziyer turizmi etkilediği bu ifadeye dayanarak söylenilebilir.

Katılımcıların bir kısmı bölgesel olarak rotaları belirtirken bazıları da gidilen şehirleri belirtmiştir. Yoğunluk ile tabloda yer alan Avrupa şehirlerini ifadelerinde belirtmişlerdir. Bu da Avrupa’da ilgili şehirlerin tercih edildiğini göstermektedir.

Tablo 21’de belirtilen Mısır, İsrail ülkeleri gemi firması tarafından önümüzdeki sezonlarda gelecek rotalar olarak ifade edilmiştir. Bu ifade aşağıdaki gibidir;

“Önümüzdeki sezon yeniliklerimiz olacak, Adriyatik turları ile Mısır ve İsrail’i kapsayan üç kıta turu.”

Türkiye de %15,38 oranda katılımcı tarafından rotalar arasında gösterilmiştir. İfadelerden birinde Türkiye olarak Efes belirtilirken, diğer görüşte 2021 yılı itibariyle Türkiye’nin kruvaziyer rotalara dâhil olacağı belirtilmiştir. Bu ifade aşağıdaki gibidir;

“İtalya,İspanya,Fransa,Norveç,Estonya,Almanya,Danimarka,Rusya,İngiltere,Amerika,Brezilya,Güney Afrika,Bahamalar,Güney Amerika,Arjantin,2021 yılı itibariyle Türkiye.”

Diğer bölgeler ile kıyaslandığında Türkiye dünya genelinde daha az tercih edilen rotalar arasındadır.

Dünya Genelinde Kruvaziyer Tur Rotaları

Tablo 21: Dünya Genelinde Kruvaziyer Tur Rotaları

Kodlar	Frekans	Oran
Adriyatik	1	7,69
Akdeniz	6	46,15
Alaska	1	7,69
Almanya	1	7,69
Amerika	1	7,69
Arjantin	1	7,69
Aruba	1	7,69
Asya	3	23,07
Avrupa	2	15,38
Avustralya	2	15,38
Bahamalar	1	7,69
Baltık Başkentleri	5	38,46
Barselona	1	7,69
Birleşik Arap Emirlikleri	1	7,69
Boncure	1	7,69

Brezilya	1	7,69
Cartegena	1	7,69
Danimarka	1	7,69
Denize Kıyısı Olan Dünya Ülkeleri	2	15,38
Dünyanın Her Yeri	3	23,07
Dünyada Suyun Olduğu Her Yer	1	7,69
Estonya	1	7,69
Floransa	1	7,69
Fransa	2	15,38
Güneydoğu	1	7,69
Güney Afrika	2	15,38
Güney Amerika	3	23,07
Hint Okyanusu	1	7,69
İngiltere	1	7,69
İrlanda	1	7,69
İsrail	1	7,69
İspanya	1	7,69
İtalya	1	7,69
Kanarya Adaları	1	7,69
Karayipler	5	38,46
Kuzey Amerika	1	7,69
Kuzey Avrupa	2	15,38
Küba	1	7,69
Maldivler	1	7,69
Meksika	1	7,69
Mısır	1	7,69
Miami	1	7,69
Norveç	2	15,38

Norveç Fiyortları	4	30,76
Orta Doğu	1	7,69
Panama Kanalı	1	7,69
Puerto Rico	1	7,69
Roma	1	7,69
Rusya	1	7,69
Sevilla	1	7,69
St Maarten	1	7,69
St Thomas	1	7,69
St Kitts	1	7,69
Türkiye	2	15,38
Uzakdoğu	3	23,07
Yeni Zelanda	1	7,69
Yunanistan	1	7,69
Yunan Adaları	1	7,69

Yapılan görüşmelerdekatkılımcıların dünya genelindeki rotalarının genişliğini ifade eden bazı söylemlerine de yer verilmiştir. Bunlar aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir;

“Dünya üzerinde suyun olduğu her yer.”

“Dünya’da denize kıyısı olan ve gemilerin gittiği tüm ülkelere.”

“Dünya’nın neredeyse her yerine turlar düzenleniyor.”

Bu ifadeler ile katılımcılar dünya genelindeki kruvaziyer tur rotalarını tek tek belirtmemiş olsa dahi oldukça geniş bir rotaya sahip oldukları anlaşılmaktadır.

Tablo 22’de kruvaziyer turların Türkiye’deki rotalarının dağılımı yer almaktadır. %84,61 ile Kuşadası katılımcılar tarafından Türkiye’de en sık kullanılan rota olarak ifade edilmiştir. Kuşadası’nın araştırmada bu oran ile Türkiye genelinde en sık tercih edilen rota olduğu açıkça görülebilmektedir. İstanbul ise %69,23ile bu dağılımda ikinci sırada yer almaktadır. İzmir %30,76 ile bu rotalar arasında üçüncü en sık kullanılan bölgedir. Kuşadası ve İzmir aynı bölgede, Ege Bölgesi’nde yer

almasına rağmen araştırma sonucuna göre Kuşadası kruvaziyer turlarda daha çok tercih edilen bir bölgedir. Bu sonuç Kuşadası'nın tatil açısından daha çok tercih edilen bir bölge olması ve turistlerin Efes'i görmek istemeleri sebebiyle turların İzmir'e kıyasla Kuşadası'nda daha fazla gerçekleşmesi olarak yorumlanabilir.

Bodrum ve Marmaris %15,38 ile Türkiye'de İzmir'den sonra kullanılan rotalar arasındadır. Bu bölgelerin de tatil beldesi olmasına rağmen yine Kuşadası kadar tercih edilmediği görülebilmektedir. Aynı oranda katılımcı Türkiye'den herhangi bir şehrin turlarına dahil olmadığını belirtmiştir. Bu ifade ile ilgili görüşler ise aşağıdaki gibidir;

“Şuan için, güvenlik sebebiyle Türkiye çıkışlı gemilerimiz bulunmamaktadır. (Geçtiğimiz yıllardaki yaşanan terör saldırıları sebebiyle.)”

Ülkemizde geçtiğimiz yıllarda gerçekleşen terör olayları sebebiyle gemilerin Türkiye'ye gelmiyor oluşu olumsuz bir durum olsa da bir diğer görüşte katılımcı aşağıdaki gibi olumlu ifadelerle yer vermiştir;

“2015 itibari ile gemilerimiz Türkiye limanlarına maalesef uğramamaktadır. Sebebinin bir çok etkeni var fakat firmamız her zaman ülkemize en çok ilgiyi gösteren firmaların başında gelmekte. Tabi belirtmekte fayda var gemilerimiz 2021 itibari ile tekrar Türk limanlarına uğramaları planlanmaktadır.”

Diğer bölgeler ise %7,69 ile eşit oranda katılımcılar tarafından ifade edilmiştir. Bu bölgeler Alanya, Antalya, Dikili, Sinop, Trabzon yer almaktadır.

Türkiye’de Kruvaziyer Tur Rotaları

Tablo 22:Türkiye’de Kruvaziyer Tur Rotaları

Kodlar	Frekans	Oran
Alanya	1	7,69
Antalya	1	7,69
Bodrum	2	15,38
Dikili	1	7,69
İstanbul	9	69,23
İzmir	4	30,76
Kuşadası	11	84,61

Marmaris	2	15,38
Sinop	1	7,69
Trabzon	1	7,69
Tur Yok	2	7,69

Kruvaziyer turların rotalarının firmalar tarafından hazırlanması sebebiyle varış noktası faktörleri ile ilgili araştırma sorusu yalnızca kruvaziyer gemi firmalarına yöneltilmiş olup acentalara yöneltilmemiştir.

Tablo 23’te kruvaziyer gemi firmalarının tur programlarını düzenlerken dikkate aldıkları varış noktası faktörlerinin en sık %15,38 ile altyapı ve güvenlik olduğu gözlemlenmektedir. Bununla ilgili önce çıkan iki görüş ise aşağıdaki gibidir;

“Varış noktalarını seçerken altyapı ve liman koşulları en başta olmak üzere liman şehrinin tarihi, kültürel, coğrafik yapısı, düzenleyebileceğimiz karaturları açısından mevcut olanakları öne çıkıyor.”

“Gemilerimizde konaklayan misafirlerimiz için her şeyden önce en önemlisi güvenlidir.”

%7,69 oranda ifade edilen ek hizmetler liman şehrinin tarihi, kültürel ve coğrafi yapısı ele alınarak misafirlere sunulacak olan kara turları olarak ifade edilmiştir. Bununla ilgili öne çıkan görüş aşağıdaki şekildedir;

“Misafirlerimize sunabildiğimiz ek hizmetlerdir, uğranılan limanda misafirler nereleri keşfedebilir, kültürü hakkında neler öğrenebilir, dinlenmek için neler yapılabilir gibi gidilen şehrin ya da limanın gemide konaklayan misafirlerimize neler sunabileceği çok önemli.”

Ayrıca yine %7,69 oranda bütçe, coğrafi yapı, depar uzunluğu, gemi teknik bilgisi, iklim, kara turları, kur, kültürel yapı, liman kapasitesi, liman koşulları, operasyonel maliyet, politik iklim, talep, tarih, ulaşım kolaylığı, ulaşımında uygun fiyat, yerel acente desteği de katılımcılar tarafından varış noktası faktörleri olarak ifade edilmiştir.

Varış Noktası Faktörleri

Tablo 23:Varış Noktası Faktörleri

Kodlar	Oran	Frekans
Altyapı	2	15,38
Bütçe	1	7,69
Coğrafi Yapı	1	7,69
Ek Hizmetler	1	15,38
Depar Uzunluğu	1	7,69
Gemi Teknik Bilgisi	1	7,69
Güvenlik	2	15,38
İklim	1	7,69
Kara Turları	1	7,69
Kur	1	7,69
Kültürel Yapı	1	7,69
Liman Kapasitesi	1	7,69
Liman Koşulları	1	7,69
Operasyonel Maliyet	1	7,69
Politik İklim	1	7,69
Talep	1	7,69
Tarih	1	7,69
Ulaşım Kolaylığı	1	7,69
Ulaşımında Uygun Fiyat	1	7,69
Yerel Acente Desteği	1	7,69

Acentalara kruvaziyer turlarına İzmir'in dâhil olup olmadığı ve kruvaziyer gemi firmalarına da daha önce İzmir'e kruvaziyer tur organize edip etmediği sorulmuştur. Tablo 24'te alınan yanıtların dağılımı gösterilmektedir.

%46,15 İzmir'e tur düzenlediklerini,%53,84 'ü ise İzmir'e tur düzenlemediklerini ifade etmiştir.

Kruvaziyer Tur Programlarında İzmir

Tablo 24:Kruvaziyer Tur Programlarında İzmir

Kodlar	Frekans	Oran
Evet	6	46,15
Hayır	7	53,84

Tablo 24 ‘de evet cevabını veren 6 katılımcıya İzmir için halen turistlere turlar sunmaya devam edilip edilmediği ve turların düzenlenmesi bırakıldıysa nedenleri sorulmuştur. İzmir için halen turistlere turlar sunmaya devam eden veya devam etmeyen acenta ve firmaların oranları ise Tablo 25’te gösterilmektedir. Tabloda yer alan verilere göre daha önce İzmir Limanı’na gemi turu organize eden acenta ve firmaların büyük çoğunluğunun %83,33 ile günümüzde tur düzenlemeyi bıraktığı görülmektedir. Bu da İzmir ‘de kruvaziyer turizmin geçtiğimiz senelere göre düşüş yaşadığının bir göstergesidir. İzmir’e kruvaziyer tur düzenlemeyi bırakan acenta ve kruvaziyer gemi şirketlerinin nedenleri ise aşağıda yer alan görüşlerde açıkça ortaya konulmuştur.

“İzmir Limanı’na gelen gemi sayısında ciddi azalma oldu(diğer limanlar için de geçerli bir durum. Gemilerin yanaşma durumuna göre buradan turlar düzenlenmektedir. Rotaları biz belirlemiyoruz. Yıllık planlama geliyor ve gemi firmalarının yerel hizmetlerini sunuyoruz.”

“Makro iklim operasyonel olarak bizi şöyle etkiledi; gemi sayımız üçken iki gemiyle devam ettik. Dolayısıyla üç gemi gelmeyince İzmir rotadan çıktı.Kuşadası’na devam ettik.İzmir’e gelmeyişimizin başka bir nedeni yok.İzmir’i özellikle seçen şirketlerden biriydik.O dönem ağırlıklı Türkler’e hizmet veren bir şirket olduğumuz için İzmir bizim için önemli bir limandı.”

“Kara turları genel merkezimizin aldığı bir acente ile gerçekleştiriliyor.”

“Destinasyonlar belirlenirken ülke baz alınmaktadır.”

“İzmir Limanı’ndan ziyade Türkiye limanlarına uğramamasından bahsetmek daha doğru olur. Bunların sebeplerinden başta gelenler, ülkemizde son senelerde yaşanan Geopolitik ve ekonomik dengesizliklerden kaynaklı. Gemilerimizin Türkiye’ye gelmeleri için talep olması gerekmekte ve bu talep özellikle birkaç sene önce

yaşanan terörist saldırıları ile azalmıştı.Yabancı turistler Türkiye'ye gelmek istemiyordu.Fakat bu trend tekrar değişmekte,ülkemizin güvenli olduğunu ve artık günümüz dünyasında bu terör saldırılarının sadece burada değil dünyanın heryerinde yaşanması tüm insanların görüşlerini de etkiliyor ve Türkiye hakkında olumsuz düşünceler ortadan kalkıyor... ”

İzmir Kruvaziyer Turu Devamlılığı

Tablo 25:İzmir Kruvaziyer Turu Devamlılığı

Kodlar	Frekans	Oran
Devam Ediyor	1	16,66
Devam Etmiyor	5	83,33

Tablo 24'te yer alan ve cevabı hayır olan 7 katılımcıya İzmir'i kruvaziyer turlara dâhil etmeme nedenleri sorulmuştur. Acentaların ve kruvaziyer gemi şirketlerinin İzmir'i kruvaziyer turlara dâhil etmeme nedenleri ise Tablo 26'da gösterilmektedir.%30,76 oranla katılımcılar kruvaziyer turların rotalarını gemi firmalarının belirlemesi sebebiyle İzmir'in turlara dâhil edilmediğini ifade etmiştir. Bu görüşü ifade eden katılımcılar araştırmaya katılan acentalardır. Katılımcıların %15,38'i ise terör olayları sebebiyle İzmir 'in kruvaziyer tur rotalarında olmadığını belirtmiştir. Bu iki ifadeyi destekler görüşler ise aşağıdaki gibidir;

“Büyük firmaların terör olayları sebebiyle Türkiye'yi rotalarından çıkarmış olması.”

“Liman seçimleri gemi firmaları tarafından yapılmaktadır. İzmir ülkemizdeki terör olayları sebebi ile uğrak limanlar arasından çıkarıldı ve hala programlara dâhil edilmiş değildir.”

“Bizler gemi şirketlerinin temsilcileriyiz ama bizler gemi şirketlerinin rotalarını belirleyen kişiler değiliz.”

“Bunu ancak gemi şirketleri açıklayabilir.”

Diğer sebepler ise %7,69 ile eşit oranda ifade edilmiştir. Gemilerin yanaşma durumu, gemi firmalarının hazır programlarını sunmak,gemi çalışanlarının karar mercii olmaması,liman alt yapısı,maddi sebepler,outgoing hizmet ve zaman İzmir'in kruvaziyer turlar dahil edilmeme nedenleri arasında gösterilmiştir.Genel olarak değerlendirildiğinde rotalara İzmir 'in dahil edilmeme nedenleri acentalar tarafından

gemi firmalarının karar mercii olması ve ülkemizde yaşanan terör olayları olarak belirtilmiştir.

İzmir'in Kruvaziyer Turlara Dâhil Edilmeme Nedenleri

Tablo 26:İzmir'in Kruvaziyer Turlara Dâhil Edilmeme Nedenleri

Kodlar	Frekans	Oran
Gemilerin Yanaşma Durumu	1	7,69
Gemi Firmalarının Hazır Programlarını Sunmak	1	7,69
Görüş Belirtilmedi	1	7,69
Gemi Çalışanlarının Kara Mercii Olmaması	1	7,69
Gemi Firmalarının Liman Tercihi	4	30,76
Liman Alt Yapısı	1	7,69
Maddi Sebepler	1	7,69
Outgoing Hizmet	1	7,69
Terör	2	15,38
Zaman	1	7,69

İzmir'in kruvaziyer turizm kapsamında avantajlarına dair acenta ve firmaların görüşleri Tablo 27'de gösterilmektedir.%46,15 İzmir'in tarihi yerlere yakınlığı açısından avantajlı olduğunu belirtmiştir.%38,46 ise İzmir'in turistik bölgelere yakınlığının da bir avantaj olduğunu ifade etmiştir. Tarihi yerlere yakınlık olarak katılımcılar Kuşadası, Efes ve çevresini, Bergama'yı ve Pamukkale'yi belirtmişlerdir. Turistik bölgeler olarak Ege sahil şeridi ve Çeşme'yi ifade etmişlerdir.Bu ifadeleri destekler görüşler ise aşağıdaki gibidir;

“İzmir’e gelen bir gemi eğer kalış süresi yeteri kadar uzunsa, Kuşadası ve çevresini gezebilme imkânına sahip oluyor. Ama sadece Kuşadası’na gelen gemi sadece o çevrede kısıtlıkalıyor. İzmir tabi ki daha avantajlı.Alışveriş yapacağınız ve gezip göreceğiniz yerler çok.Bunlar destinasyonu avantajlı hale getiriyor.”

“İzmir’e gelen yolcuların çoğu Efes ve Meryemana’ya gitmek istiyor. Alternatif olarak Çeşmeyi görmek istiyorlar. İzmir’den Kuşadası da Çeşme de bir saat olduğu için çok fazla aslında eksisi yok. Kadifekale, Kemeraltı vs gibi yerleri gezmelerinde büyük bir artı sağlıyor”

“Bazı turistik/tarihi ilçelere yakınlığı, sahil şeridinde birden fazla turistik sahil olması vb...”

“Efes’e, Pamukkale’ye, Bergama’ya ve ayrıca sahil kasabalarına yakın olması”

“Coğrafi olarak Ege kıyısına yakın olması ve tarihi bölgelere yakınlığı cruise yolcularının ilgisini çekiyor.”

“Birçok turistik noktaya da ulaşım açısından elverişli olması önemli bir avantajdır.”

“Kuşadası’na yakınlığı ile alakalı, yabancı turistler için Meryem Ana, hac dolayısıyla uğrak bir nokta orası. Kesinlikle Türkiye dendiği zaman bence deniz kıyısı İzmir,İstanbul çok önemli.”

%23,07 İzmir Limanı’nın konumunun kruvaziyer tur açısından avantaj sağladığı görüşünü ortaya koymuştur. Limanın şehir merkezinde yer alıyor oluşu gezip görme, alışveriş imkânı gibi olanaklar sağlayabilmektedir. Bu görüşü destekler ifadeler aşağıdaki gibidir;

“Limanın oldukça şehiriçi konumda bulunuyor olması, turistler açısından birçok açıdan avantajlıdır.”

“İzmir Limanı konum olarak tam şehrin içinde Alsancak’ta olduğundan çok avantajlı ve büyük bir liman değil.”

Katılımcıların %15,38’i İzmir’in coğrafi konumu, İzmir’deki alışveriş imkânını, gezilecek yerler ve tarihi yapısını kruvaziyer tur açısından avantaj olarak değerlendirirken, aynı oranda katılımcı İzmir’in bu kapsamda avantajıyla ilgili görüş bildirmemiştir.

Katılımcılar %7,69 oranda ise kara turu çeşitliliği, iklim, kültürel zenginlik, liman boyutu, limanın kullanılabilirliği, sahil çeşitliliği, şehir hareketliliği, turistlerin ilgisini İzmir’in kruvaziyer tur avantajı olarak ifade etmiştir. Ayrıca %7,69 oranda konuyla ilgili bilgi sahibi olunmadığı da ifade edilmiştir. Katılımcılar genel olarak İzmir’in kruvaziyer turizm kapsamında en büyük avantajını tarihi ve turistik bölgelere yakınlığı ve limanın konumu olarak değerlendirilmiştir.

İzmir'in Kruvaziyer Tur Avantajları

Tablo 27: İzmir'in Kruvaziyer Tur Avantajları

Kodlar	Frekans	Oran
Alışveriş İmkânı	2	15,38
Avantaj Yok	2	15,38
Bilgim Yok	1	7,69
Coğrafi Konum	2	15,38
Kara Turu Çeşitliliği	1	7,69
Gezilecek Yerler	2	15,38
İklim	1	7,69
Kültürel Zenginlik	1	7,69
Liman Boyutu	1	7,69
Liman Konumu	3	23,07
Liman Kullanılabilirliği	1	7,69
Sahil Çeşitliliği	1	7,69
Şehir Hareketliliği	1	7,69
Tarihi Yapı	2	15,38
Tarihi Yerlere Yakınlık	6	46,15
Turistik Bölgelere Yakınlık	5	38,46
Turistlerin İlgisi	1	7,69

Katılımcılara İzmir'in kruvaziyer turlar açısından avantajları sorulduğu gibi dezavantajları da sorulmuştur. Tablo 28 İzmir'in kruvaziyer turizm açısından dezavantajlarını göstermektedir. Katılımcıların büyük çoğunluğu olan %38,46'sı İzmir'in bu kapsamda dezavantajının olmadığını belirtmiştir.%15,38 ise limanın fiziki durumunun, limanın boyutunun, ulaşımın ve liman yatırımı hakkında dezavantajlarının olduğunu belirtmiştir. Aynı oranda katılımcı ise bu konuda bilgi vermeyerek görüş belirtmemiştir. Limanın fiziki durumu,boyutu, ulaşımı ve yatırımı hakkında dezavantajlarının bulunduğunu ifade eden öne çıkan bazı görüşler aşağıdaki gibidir;

“Dezavantajı limanın yeterince gelişmemiş olması. Fiziki durumu ve liman işletmeleri Kuşadası limanına kıyasla daha kötü. Bu nedenle gemiler Kuşadası’na uğramayı tercih ediyor.Bir de en çok sayılan tur Efes turu ve Kuşadası Limanı’nda buraya ulaşım daha kısa mesafede.Bir de genelleme yapmak istiyorum.Bütün dünya limanları ciddi yatırımlar yaparken biz bu rekabette çok geride kaldık.Mesela Yunanistan,İspanya ,İtalya gibi ülkelerdeki limanlara bakmak gerekiyor.Oraya kaç tane gemi,bizim limanlarımıza kaç tane gemi yanaşabiliyor.”

“İzmir ‘in dezavantajı yolcu için Efes ve Meryemana ‘ya uzak.”

Tarihi ve turistik bölgelere yakınlık ve ulaşım genel olarak avantaj olarak belirtilirken, bu görüşlerde Kuşadası Limanı ele alınarak Efes’in Kuşadası Limanı’na daha yakın ve kolay ulaşılabilir olması sebebiyle İzmir Limanı ulaşım açısından dezavantajlı olarak değerlendirilmiştir.

“Limanın yeteri kadar büyük olmaması...”

Şehir merkezinde yer alan İzmir Limanı’nın küçük oluşu Tablo 27’de avantaj olarak değerlendirilirken, Tablo 28’de aynı zaman da dezavantaj olarak ifade edilmiştir.

“Buradaki benim tamamen kişisel görüşüm, liman çok yetersiz.Bir defa çok küçük.Diğer Avrupa şehirlerindeki Limanlarda olduğu gibi hem turistlere hitap eden hem insanların dinlenme noktası olabilecek hiçbir yapı yok ki mühendis veya liman ile ilgili bir bilgiye sahip olmasam da gemilerin yanaşması durumunda çok yetersiz olduğunu kendim bile dışarıdan görebiliyorum.Ancak 2 tane gemi yanaşabiliyor.Ard arda büyük gemilerin yanaşması imkansız bu durumda. Kesinlikle Türkiye dendiği zaman bence deniz kıyısı İzmir, İstanbul çok önemli Gelmelerini çok tercih ediyoruz, çok istiyoruz, arz ediyoruz gemi şirketlerine de. Ama bu birazda devletin o limanlara yatırım yapması ile alakalı.”

Katılımcıların %7,69 ‘u genel anlamda yine limanın koşulları hakkında liman kapasitesi, liman olanakları, liman işletmeleri, liman ücretleri, maliyet ve operasyonun da dezavantajlarından bahsetmişlerdir.

Genel olarak değerlendirildiğinde İzmir Limanı’nın fiziki koşullarının yetersiz olması, çevre ilçelerdeki tarihi bölgelere ulaşım açısından uzak oluşu ve limana

yatırım yapılmaması İzmir'in kruvaziyer turizm kapsamında en büyük dezavantajlarıdır.

İzmir'in Kruvaziyer Tur Dezavantajları

Tablo 28: İzmir'in Kruvaziyer Tur Dezavantajları

Kodlar	Frekans	Oran
Bilgi Yok	2	15,38
Dezavantaj Yok	5	38,46
Limanın Boyutu	2	15,38
Limanın Fiziki Durumu	2	15,38
Liman İşletmeleri	1	7,69
Liman Kapasitesi	1	7,69
Liman Olanakları	1	7,69
Liman Ücretleri	1	7,69
Maliyet	1	7,69
Operasyon	1	7,69
Ulaşım	2	15,38
Yatırım	2	15,38

Seyahate çıkmadan önce gitmek istenilen yerin güvenliği en önemli unsurlardandır. Bu sebeple İzmir 'e gelecek olan turistlerin İzmir için güvenlik kaygısı duyup duymadığını acenta ve gemi şirket çalışanlarından oluşan katılımcılara yöneltilmiş ve alınan yanıtlar Tablo 29'daki gibidir. Katılımcıların %84,60'ı turistlerin İzmir için güvenlik kaygısı duymadığını ifade etmiştir. Bu yüksek oranda ifade edilen görüşlerden öne çıkan bazıları ise aşağıdaki gibidir;

“Duymamaları gerekir. İzmir ile alakalı hiçbir şey yok dünya gündeminde de Türkiye gündeminde de. Herkes için bence çok güvenli ve özel bir destinasyon.Bir kaygı duyduklarını hiç düşünmüyorum.Duyacaklarını da düşünmüyorum.”

“İzmir olarak güvenlik açısından bir sıkıntı gözükmüyor ancak gemi firmaları genelde destinasyonbelirlerken ülke olarak baz almak durumundalar. Gemilerin özel

sigorta kapsamlarından Türkiye'yi çıkartmaları, İzmir ya da İstanbul değil Türkiye'ye girişi engellemektedir.”

“Güvenlik kaygısı genel anlamda Türkiye için vardır. Maalesef uluslararası repütasyonumuz çok parlak değil. İzmir özelinde bir kaygı yoktur.”

“Turistlerin İzmir için güvenlik kaygısı duyduğunu hiç düşünüyorum. Özellikle İzmir için.Çok rahat olduklarını hani hem görüyoruz hem de hissediyorduk.Çünkü çok basit bir şehir.Şuan gelmeme durumlarının tek sebebi 4-5 sene öncesinde Sultanahmet'teki patlamada 8 tane Alman turistin,gemi yolcusunun ölmesi en büyük temel sebebi bence.Orada birçok kişi vardı ama ölen 8'i Alman gemi yolcusuydu.”

Genel olarak değerlendirildiğinde katılımcılar İzmir özelinde turistleri güvenlik açısından herhangi bir kaygı duyduğunu düşünmemektedir ancak Türkiye’de geçtiğimiz yıllarda yaşanan terör olayları genel olarak ülke olarak turistlerin bir güvenlik kaygısı yaşayabildiğini göstermektedir.

İzmir özelinde değil ancak turistlerin Türkiye olarak bir güvenlik problemi yaşadığını ifade eden katılımcıların yanı sıra tezat bir görüşte aşağıdaki gibidir;

“Gemilerimizin Türkiye'ye gelmeleri için talep olması gerekmekte ve bu talep özellikle birkaç sene önce yaşanan terörist saldırıları ile azalmıştı. Yabancı turistler Türkiye'ye gelmek istemiyordu. Fakat bu trend tekrar değişmekte.Ülkemizin güvenli olduğunu ve artık günümüz dünyasında bu terör saldırılarının sadece burada değil dünyanın her yerinde yaşanması tüm insanların görüşlerini de etkiliyor ve Türkiye hakkında olumsuz düşünceler ortadan kalkıyor.İzmir firmamız için çok önemli çünkü misafirlerimize çok farklı seçenekler sunabilmekteyiz.”

Terörün sadece Türkiye’de değil dünya genelinde varoluşu, turistler açısından ülkemiz için bu dezavantajın ortadan kaldırılabileceği ifade edilmektedir.

İzmir’de Turistler İçin Güvenlik Kaygısı

Tablo 29:İzmir’de Turistler İçin Güvenlik Kaygısı

Kodlar	Frekans	Oran
Görüş Belirtilmedi	2	15,38
Yok	11	84,60

Son olarak İzmir'in popüler kruvaziyer turizm merkezi olması konusunda katılımcıların önerilerine danışılmıştır. Tablo 30 'da katılımcıların bu konuda önerileri yer almaktadır. İzmir'in kruvaziyer tur dezavantajlarından olan limanın fiziki durumu burada tekrar gündeme gelmiştir ve katılımcıların %30,76 'sı İzmir Limanı'nın renövasyonu gerektiği görüşünü belirtmiştir. Bu görüşü destekler bir ifade ise aşağıdaki gibidir;

“İzmir muhteşem bir şehir. Gemilerin gelmesi yeterli diye düşünüyorum, tabi ulaşım konusu ve limanın yetersizliği konusu önemli bir husus. Yakın zamanda World Class sınıfı gemilerimiz hizmete girecekler ve bu gemiler dünyanın en büyükleri olacak . Bu tip ultra gemilerin de gelebilmesi için İzmir Limanı'nın renövasyondan geçmesi önemli.”

Katılımcıların yine %30,76'sı İzmir'e tanıtım konusunda önerilerde bulunmuşlardır. Burada öne çıkan ifadeler ise aşağıdaki gibidir;

“İzmir yabancı cruise turistinin çok önem verdiği Efes gibi bir kültürel değere sahip.2020 yılı Bakanlığımızın turizm planları için de benimsendiği gibi destinasyon odaklı projeler geliştirip İzmir'imizi daha çok tanıtp anlatmak gerek.”

Dış basında daha çok tanıtım yapılmalı. Bunun için Turizm Bakanlığı ve Ticaret Odası'nın desteğinin olması gerekmektedir.”

Katılımcılar İzmir'in tanıtımının yapılması gerektiğini ancak bunun Turizm Bakanlığı ve Ticaret Odası'nın da desteğiyle olabileceğini vurgulamıştır. Bu görüşlere dayanarak İzmir 'in tanıtımı için gerekli birimlerin izinleriyle daha çok tanıtım yapılması gerektiği ortaya çıkarılmıştır.

İzmir'in tarihi değerleri hakkında %23,07 önerilerde de bulunulmuştur. Burada öne çıkan ifadeler ise aşağıdaki gibidir;

“Efes vb. tarihi önemi olan yerlere yakınlığı kruvaziyer dışında kara turu satışını da arttırabilir.”

İzmir'in tarihi değerlerinin kruvaziyer turistine sunulan kara turlarının satışını da etkileceğini ifade edilmiştir. İzmir'in tarihi değerlerini iyi koruyup kara turları için sunabilmesi gerektiği ortadadır.

Yine katılımcıların %23,07'si İzmir'in altyapısının geliştirilmesi konusunda öneride bulunmuşlardır. Bu görüşlerin bazıları aşağıdaki şekildedir;

“İzmir’de tabela yok önce bir tabela koymaları lazım. İzmir’in hiçbir yerinde tabela yok bilmezseniz kaybolursunuz.”

“En başta dediğimiz gibi liman. Yani iyi bir liman, iyi bir alt yapı kesinlikle.”

Katılımcılar tarafından İzmir Limanı’nın kruvaziyer turizm açısından dezavantajı olarak değerlendirilen ve ifade edilen altyapı popüler kruvaziyer turizm önerisi olarak tekrar öne çıkmıştır. Altyapının geliştirilmesi ile bu dezavantajın da ortadan kalkacaktır

Katılımcıların %15,38’i herhangi bir öneride bulunmazken, aynı oranda İzmir’in %15,38 İzmir’in alışveriş imkânı popüler kruvaziyer turizm kapsamında öneri olarak değerlendirilmiştir. Bu kapsamda belirtilen görüşlerin bir tanesi ise aşağıdaki gibidir;

“Kemeraltı vb. tarihi çarşılar, Smyrna gömüsü vb. yakın bölgelerde deri-halı vb. alışveriş imkânı.”

Pazarlama faaliyetleri de %15,38 oranda katılımcı tarafından öneri olarak ifade edilmiştir. Bu ifadelerden biri aşağıdaki gibidir;

“Burada tamamen Turizm Bakanlığı’nın o şehirle alakalı bütün tanıtım pazarlama faaliyetlerinin yapılması gerekiyor.”

Tanıtım faaliyetleri için Turizm Bakanlığı’nın desteğinin olması gerektiğini düşünen katılımcıların ifade etmiş olduğu görüşlere dayanarak %15,38 oranında Turizm Bakanlığı desteği de katılımcılar tarafından öneri olarak görüşlerde belirtilmiştir.

Ulaşım konusu da %15,38 oranda katılımcı tarafından öneri olarak belirtilmiştir. Bu ifadelerin biri aşağıdaki gibidir;

“İnsanların bireysel olarak da özgürce gezebilmeleri için o şehrin ulaşılabilirliği çok önemli.”

Katılımcılar ayrıca %7,69 oranında, antik yer onarımı, çekici unsurlar, destinasyon odaklı projeler, devlet desteği, elit ortam, farklı kültür, gelenek, gelir odaklı çalışmalar, gemi firmalarına tur önerileri, gemi kalış süresinin uzun olması, gezi otobüsleri, informasyon merkezleri, kaliteli turist odaklı çalışmalar, kara turu satışı, kültür, liman ücretlerinde indirim, nitelikli cruise şirketi teşviği, sosyal medya, teşvik çalışmaları, ticaret odası desteği, turistik bölgelere yakınlık, uluslararası

direkt uçuş sayısı ve yiyecek konularını da popüler kruvaziyer turizm merkezi olarak İzmir’e öneriler kapsamında ifade etmişlerdir.

Popüler Kruvaziyer Turizm Merkezi Olarak İzmir’e Öneriler

Tablo 30:Popüler Kruvaziyer Turizm Merkezi Olarak İzmir’e Öneriler

Kodlar	Frekans	Oran
Alışveriş İmkânı	2	15,38
Altyapının Geliştirilmesi	3	23,07
Antik Yer Onarımı	1	7,69
Çekici Unsurlar	1	7,69
Destinasyon Odaklı Projeler	1	7,69
Devlet Desteği	1	7,69
Elit Ortam	1	7,69
Farklı Kültür	1	7,69
Gelenek	1	7,69
Gelir Odaklı Çalışmalar	1	7,69
Gemi Firmalarına Tur Önerileri	1	7,69
Gemi Kalış Süresinin Uzun Olması	1	7,69
Gezi Otobüsleri	1	7,69
İnformasyon Merkezi	1	7,69
Kaliteli Turist Odaklı Çalışmalar	1	7,69
Kara Turu Satışı	1	7,69
Kültür	1	7,69
Liman Renövasyonu	4	30,76
Liman Ücretlerinde İndirim	1	7,69
Nitelikli Cruise Şirketi Tercihi	1	7,69
Öneri Yok	2	15,38
Pazarlama	2	15,38

Sosyal Medya	1	7,69
Tanıtım	4	30,76
Tarihi Değerler	3	23,07
Teşvik Çalışmaları	1	7,69
Turizm Bakanlığı Desteği	2	15,38
Ticaret Odası Desteği	1	7,69
Turistik Bölgelere Yakınlığı	1	7,69
Ulaşım	2	15,38
Uluslararası Direkt Uçuş Sayısı	1	7,69
Yiyecek	1	7,69

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kruvaziyer turizm talebi, yıllar içerisinde dünya genelinde gemilerin de gelişmesiyle birlikte artış göstermiştir. Son on sene ele alındığında dünya genelinde kruvaziyer yolcu sayıları hep artış göstermiştir.

2019 yılında 30 milyon kruvaziyer yolcu seyahat etmiştir. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'ne göre 2020 yılında kruvaziyer yolcu sayısının 32 milyon kişiye ulaşması beklenmektedir. Ancak 2019 yılının Aralık ayında Çin'in Vuhan kentinde başlayan Covid-19 (koronavirüs) salgını Dünya Sağlık Örgütü tarafından daha sonra pandemi olarak ilan edilmiş ve Türkiye dâhil neredeyse tüm dünyaya yayılmıştır. Bu küresel salgın, insanların sağlığını etkilediği gibi, ekonomik anlamda da her sektörü zora sokmuştur. Salgından en çok etkilenen sektörlerden biri de turizmdir. Kruvaziyer turizmde de bu sebeple Uluslararası Kruvaziyer Hatları'nın 2020 yılında beklenen yolcu sayısına ulaşamayacağı öngörülmektedir. Aynı zamanda Covid-19 (koronavirüs) salgınının Uzakdoğu'da başladığı dönemlerde gemi firmalarının rotalarını salgının o dönem yaşanmadığı Türkiye'ye çevirmesi de, salgın hastalığın varış noktasını etkileyen önemli bir faktör olduğunun göstergesidir.

İzmir özelinde yapılan bu araştırmada kruvaziyer turizm kapsamında acentaların ve kruvaziyer gemi firmalarının liman seçimindeki tercihleri irdelenmiştir.

Görüşmelerde katılımcılara kruvaziyer turizm kapsamında sorulan sorulardan ilki, Dünya genelinde hangi ülkelere turların düzenlendiğine yöneliktir. %46,15 ile dünya genelindeki en sık kullanılan kruvaziyer tur rotası Akdeniz olmuştur. %38,46 ile Baltık Başkentleri ve Karayipler, %30,76 ile üçüncü olarak Norveç Fiyortları gelmektedir. Asya, Güney Amerika ve Uzakdoğu bölgeleri de %23,07 oranda katılımcılar tarafından ifade edilmiştir.

Cruise Critics'in yayınladığı dünya genelinde popüler kruvaziyer turizm destinasyonlarında da katılımcıların belirtmiş olduğu gibi Baltık Denizi, Karayipler,

Alaska, Doğu Akdeniz, Avrupa yer almaktadır(Cruise Critics,2019).Araştırmaya katılan katılımcıların ifadeleri de Cruise Critics raporu desteklenmiştir.

Katılımcılara kruvaziyer turizm kapsamında sorulan sorulardan ikincisi kruvaziyer turlarına Türkiye’den hangi şehirlerin dâhil olup olmadığıdır. Dünya genelinde kruvaziyer tur rotalarında %15,38 oranda Türkiye ifade edilmiştir.%84,61 ile katılımcılar tarafından Türkiye’de en sık kullanılan rota olarak ise Kuşadası ifade edilmiştir. %69,23 ile bu dağılımda ikinci sırada yer alan İstanbul’dur. İzmir ise %30,76 oranda ifade edilmiştir. Bodrum ve Marmaris %15,38 oranda katılımcılar tarafından ifade edilirken, %7,69 ile eşit oranda katılımcılar tarafından ifade edilen bölgeler ise; Alanya,Antalya,Dikili,Sinop,Trabzon’dur.

T.C Ulaştırma Bakanlığı’nın istatistiklerine göre de 2011-2019 yılları arasında en çok kullanılan limanlar İstanbul, İzmir ve Kuşadası Limanı olduğu görülmektedir (T.C Ulaştırma Bakanlığı,2020).

Katılımcıların en sık olarak belirttiği bölgeler ile T.C Ulaştırma Bakanlığı’nın istatistikleriyle doğru orantılıdır.

Üçüncü olarak, yalnızca kruvaziyer gemi şirketlerine varış noktası ile ilgili hangi faktörleri ele aldığı sorulmuştur. Bu sorunun acentalara değil yalnızca kruvaziyer gemi şirketlerine sorulmasının sebebi ise, rotaların gemi firmaları tarafından belirleniyor olmasıdır.

%15,38 ile altyapı ve güvenlik konusu katılımcılar tarafından en sık dikkate alınan varış faktörleridir.%7,69 oranda bütçe, coğrafi yapı, depar uzunluğu,gemi teknik bilgisi,iklim,kara turları,kur, kültürel yapı, liman kapasitesi,liman koşulları,operasyonel maliyet,politik iklim,talep,tarih,ulaşım kolaylığı,ulaşımda uygun fiyat,yerel acente desteği de varış noktası faktörleri arasında yer almaktadır.

Katılımcılar varış noktasında limanın iyi bir altyapısı olmasının önemli bir faktör olduğunu belirtmişlerdir. Varış noktasında dikkate alınan altyapı konusu Ekonomik ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi’nin raporuna göre kruvaziyer turizmin olumlu bir etkisi olsa Caric’e göre gelişmiş bir altyapı doğal çevreye olumsuz etki sağlamaktadır (Caric, 2015: 493).Talep edilen iyi altyapının avantajı katılımcılar tarafından dezavantaj olarak değerlendirilmesi literatürdedoğal çevreye de dezavantaj yarattığı ifadesine yer verilmiştir.

Kruvaziyer tur programlarına İzmir 'in dâhil olup olmadığı katılımcılara sorulmuştur. Katılımcıların %46 evet ,%53,84 'ü ise hayır olarak yanıt vermiştir. Verilen cevaplara istinaden sebeplerin irdelenmesi için evet yanıtını veren katılımcılara, halen İzmir için turlar sunmaya devam ediliyor mu veya turlar düzenlenmiyorsa nedenleri sorulmuştur.%83,33 İzmir' turların devam etmediğini,%16,66 ise devam ettiğini ifade etmiştir.

İzmir Ticaret Odası'nın paylaştığı olduğu İzmir'e gelen kruvaziyer gemi sayıları baz alındığında, katılımcıların belirttiği gibi İzmir'e turların düzenlenmediği ortaya çıkarılmıştır.

Cevabı hayır olan ve İzmir'i kruvaziyer turlara dâhil etmeyen katılımcılara ise dahil etmeme sebepleri sorulmuştur. Araştırmaya katılan acentalar rotaların gemi firmaları tarafından belirlenmesi sebebini %30,76 oranla ifade etmiştir. %15,38 oranda katılımcı ise ülkemizde yaşanmış olan terör olayları sebebiyle İzmir'in kruvaziyer turlara dâhil edilmediğini ifade etmiştir.%7,69 oranda gemilerin yanaşma durumu, gemi firmalarının hazır programlarını sunmak, gemi çalışanlarının karar mercii olmaması, liman alt yapısı, maddi sebepler, outgoing hizmet ve zaman konuları da İzmir'in kruvaziyer turlara dahil edilmeme sebepleri olarak ifade edilmiştir.

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği(CLIA), kruvaziyer yolcu tutumlarında, daha önce deneyimlenmiş olan popüler yerleri tercih etmeleri, seyahatlerini 5-6 ay öncesinden planlamaları, seyahatlere genellikle eşleri ve 18 yaş altı çocukları ve aile bireyleriyle tercih etmeleri, tatil ve kruvaziyer turizm web siteleri, seyahati deneyimlemiş insanların yorumlarının, eş isteklerinin kruvaziyer seyahat rotasını belirlemede etkili olduğu belirtilmiştir(Görgün, 2011: 96).

Katılımcılar tarafından en sık ifade edilen sebebin terör olduğunu ele aldığımızda, Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'nin (CLIA) belirtmiş olduğu kruvaziyer yolcu tutumlarını da doğrudan etkileyeceği öngörülebilmektedir. Bu sebeple terör konusu yolcuların seyahatlerini belirlerken ele aldıkları belirleyici faktör olduğu sonucu ortaya çıkarılmıştır.

İzmir'in kruvaziyer turizm açısından avantajları da katılımcılara sorulan sorulardan biridir. Katılımcılar en sık tarihi ve turistik bölgelere yakınlık konusunun bir avantaj olduğunu ifade etmişlerdir.%46,15 İzmir'in tarihi yerlere yakınlığı

açısından .%38,46 ise İzmir'in turistik bölgelere yakınlığı açısından avantajlı olduğunu belirtmiştir.%15,38 oranda İzmir'in coğrafi konumu, İzmir'deki alışveriş imkânını, gezilecek yerleri ve tarihi yapısını kruvaziyer tur açısından avantaj olarak değerlendirmişlerdir.%7,69 oranda ise kara turu çeşitliliği, iklim, kültürel zenginlik, liman boyutu, limanın kullanılabilirliği, sahil çeşitliliği, şehir hareketliliği, turistlerin ilgisini İzmir'in kruvaziyer tur avantajı olarak ifade etmiştir.

Görgün'e göre kruvaziyer limanlar tarihi ve doğal gzelliğlere ulaşımın kolay olduğu yerlere inşa edilmektedir (Görgün, 2011: 49-50).Araştırmaya katılan katılımcılar da en sık İzmir'in tarihi ve turistik bölgelere yakınlığının avantaj olduğunu dile getirmiştir. Literatürde bahsedilen limanın tarihi ve doğal gzelliğlere ulaşımın kolay olduğu yerlere inşa edilmesi, katılımcılar tarafından bir avantaj olarak ifade edilmiştir.

Oral ve diğerlerine göre kruvaziyer limanların birçoğu doğal ve tarihi gzelliğlere sahip olan önemli kentlerde bulunmaktadır (Oral ve diğerleri,2011:659-660).Katılımcılar da İzmir'in tarihi yapısını yine kruvaziyer turizmin bir avantajı olarak ifade etmişlerdir.

Bagis ve Dooms'a göre seyahat programı içerisinde, uğranılan limanlar, limanların bulunduğu bölge, cazibe merkezleri, yapılacak aktiviteler ve alışveriş imkânları gibi çeşitli seçimleri barındırmaktadır(Bagis ve Dooms, 2014: 06-15).Literatürde de belirtildiği ve katılımcıların ifade ettiği gibi İzmir'in alışveriş imkânı, kara turu çeşitliliği, gezilecek yerleri kruvaziyer turizm açısından avantajdır.

Ritter ve Schafer'a göre ise kruvaziyer gemiler limana yanaştıklarında, sayısı fazlaca olan ve gemiden inen turistlerin limanda olan kısıtlı vakitleri sebebiyle alışveriş yapma heyecanı olmaktadır. Ancak bu kalabalık yerel halkın yaşam kalitesini düşürebilmektedir. Çünkü bu bölgelerde ziyaretçi sayısı hayat kalitesinin belirleyici faktörlerindendir (Ritter ve Schafer, 1998: 68).Alışveriş imkânı katılımcılara göre avantaj olarak ifade edilirken Ritter ve Schafer'a göre yerel halkın yaşam kalitesini düşürdüğü için dezavantaj olarak belirtilmiştir.

Bunun dışında katılımcıların ifadelerine göre limanın bulunduğu şehirde ve limanda olması gerekenler olarak, şehir hareketliliği, sahil çeşitliliği, iklim şartları, limanın kullanılabilirliği ve boyutu, coğrafi konum daliteratre önemli ifadeler olarak eklenilebilir.

İzmir'in kruvaziyer turizm açısından dezavantajları katılımcılara sorulduğunda ise %38,46 oranda dezavantajının olmadığı ifade edilmiştir. Bu oran dezavantajlar hakkında verilen yanıtların en yüksek oranıdır. Ancak %15,38 ise limanın fiziki durumunun, limanın boyutunun, ulaşımın ve liman yatırımı hakkında dezavantajlarının varolduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcıların %7,69 'u genel anlamda yine limanın koşulları hakkında liman kapasitesi, liman olanakları, liman işletmeleri, liman ücretleri, maliyet ve operasyonun da İzmir'in kruvaziyer turizm açısından dezavantaj olduğunu ifade etmiştir.

İzmir'in kruvaziyer tur avantajlarının öne çıkması için ve kruvaziyer turizmin İzmir'de tekrar canlanması için, katılımcıların ifade ettiği başta İzmir Limanı'nın fiziki durumunun ve diğer dezavantajların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Oral'a göre, kruvaziyer limanlar bazen tarihi bir mekân, bazen markalaşmış bir şehir, bazen de önemli bir inanç bölgesi olan cazibe merkezlerini pazarlar. Her limanın cazibe merkezleri birbirinden farklıdır. Bu sebeple birbirine yakın olan limanlar dışında kalan limanların hiçbirisi birbirine rakip sayılmaz. Kruvaziyer limanlar değerlendirildiğinde, birçoğu doğal ve tarihi güzelliklere sahip olan önemli kentlerde bulunmaktadır (Oral ve diğerleri, 2011: 659-660). Tarihi bir mekânın, bir şehrin veya cazibe merkezlerinin pazarlanması için ise öncelikle limanın fiziki durumunun iyileştirilmesi, limana yatırım yapılması, gerekli ulaşım imkânının sağlanması gerekmektedir. İzmir Limanı'nın iyileştirilmesiyle beraber tarihi mekânların, cazibe merkezlerinin pazarlaması daha etkili olacaktır. Altyapısı ve fiziki durumu iyi olmayan bir limanın çekiciliği olmayacaktır. Ancak renövasyondan geçirilmiş, bakımlı, turistlerin ilgisini çeken bir liman bulunduğu şehir içinde her zaman avantaj sağlayacaktır. Oral'a göre limanların farklı cazibe merkezleri olduğu için, birbirine yakın olan limanlar dışında kalan limanların birbirine rakip olmayacağı belirtilmiştir ancak katılımcılarla yapılan görüşmelerde İzmir Limanı'nın popüler kruvaziyer turizm merkezi olması için öncelikle İstanbul Galataport kadar iyi olmasını önermişlerdir. İstanbul'un bu noktada hem şehir hem de liman olarak İzmir'in kruvaziyer turizmi talebi konusunda önünü kestiği ifade etmişlerdir. Aynı bölgede yer almayan iki liman katılımcılar ile yapılan görüşmelerde literatürün aksine rakip olarak değerlendirilmiştir.

İzmir’de coğrafi olarak bulunduğu konumun avantajı, tarihi yapı avantajı ile birlikte limanın yenilenmesiyle kruvaziyer gemilere hitap etmelidir.

Katılımcılara İzmir için turistlerin güvenlik kaygısı duyup duymadığı konusunda bir soru yöneltilmiştir.%92,30 oranda İzmir için güvenlik kaygısı duymadıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcılar yüksek bir oran ile İzmir için turistlerin güvenlik kaygısı duymadığını ifade ederken, Türkiye için ise genel bir güvenlik kaygılarının olduğunu düşündüklerini de belirtmişlerdir. Bir turistin İzmir için kaygı duymaması maalesef ki İzmir’e seyahat etmesi için yeterli değildir.Çünkü turistler güvenlik konusunu genel olarak ülke bazında değerlendirmektedir.Bu sebeple Türkiye’nin herhangi bir bölgesinde güvenlik açığının olması turistler için genel bir negatif görüş oluşturmaktadır.Özellikle de turistler tarafından en sık bilinen ve tercih edilen şehir olan İstanbul’da bir güvenlik bir probleminin yaşanarak dış basına da yansması turistler için güvenlik açığı oluşturmaktadır.Yapılan görüşmelerde 2006 yılında İstanbul’da yaşanan ve içerisinde İstanbul’a gelen kruvaziyer turistlerin de etkilendiği terör olaylarının,ülkemizdeki kruvaziyer turizmin azalmasında büyük rol oynadığı ifade edilmiştir.Bu sebeple dış basında ülkemizde yaşanan kötü olayların yansıdığı gibi, yapılan iyileştirmelerin ve gerekli tanıtımlarında daha fazla yapılması kruvaziyer turizmi olumlu etkileyecektir.Yalnızca kötü olayların yansıtıldığı bir ülke veya bir şehir olmak yerine,ülkenin ve şehrin güzelliklerinden,ülkenin dört bir yanının ve liman şehirlerinin ayrı ayrı dış basında tanıtılması hem ülkemizdeki genel turizmi hem de kruvaziyer turizmi arttıracaktır.İzmir özelinde tanıtıcı faaliyetlerin de artırılması,halihazırda güvenlik kaygısı duyulmayan bir şehir için her zaman artı sağlayacaktır.

Katılımcılara son olarak popüler kruvaziyer turizm merkezi olması için İzmir’e neler önerdikleri sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların %30,76 ‘sı İzmir Limanı’nın renövasyonu gerektiğini ve tanıtımının yapılması konusunda görüşler belirtmiştir. İzmir’in tarihi değerleri hakkında ve İzmir’in altyapısının geliştirilmesi konusunda %23,07 oranda önerilerde de bulunulmuştur. %15,38 oranda İzmir’in alışveriş imkânı, pazarlama faaliyetleri, Turizm Bakanlığı desteği ve ulaşım konusu popüler kruvaziyer turizm kapsamında öneri olarak değerlendirilmiştir. %7,69 oranında, antik yer onarımı, çekici unsurlar, destinasyon odaklı projeler, devlet desteği, elit

ortam,farklı kültür,gelenek,gelir odaklı çalışmalar,gemi firmalarına tur önerileri,gemi kalış süresinin uzun olması,gezi otobüsleri,informasyon merkezleri,kaliteli turist odaklı çalışmalar,kara turu satışı,kültür,liman ücretlerinde indirim,nitelikli cruise şirketi teşviği, sosyal medya,teşvik çalışmaları, Ticaret Odası desteği,turistik bölgelere yakınlık,uluslararası direkt uçuş sayısı ve yiyecek konuları da öneriler kapsamında ifade edilmiştir.Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'ne (CLIA) göre 2020 yılında kruvaziyer trendlerinde kruvaziyer yolcuların %65'inin biniş ve karaya çıkış limanlarında ekstra olarak birkaç gün daha vakit geçirmektedir (CLIA,2020:10-12). Günümüz eğilimlerinde kruvaziyer yolcular limanda daha fazla zaman geçirmeye başladığı için, kruvaziyer yolcuların bulundukları limanda iyi vakit geçirmesi ve ayrılırken güzel anılar ile ayrılması büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple katılımcılarında ifade ettiği gibi İzmir Limanı'nın renövasyondan geçirilerek, alt yapı gelişiminin sağlanması ve liman işletmelerinin iyi hizmet vermesi gerekmektedir. Yine Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği'nin 2020 yolcu eğilimleri içerisinde, iki yıl öncesine kıyasla, X kuşağının %66'sı ve milenyum kuşağının %71'i kruvaziyer hakkında daha olumlu görüşe sahip olduğu belirtilmiştir (CLIA,2020:10-12).İzmir'in popüler kruvaziyer turizm merkezi olması için katılımcıların görüşlerine ilave olarak, milenyum kuşağı olan genç neslin kruvaziyer turizm konusunda olumlu görüşlerini değerlendirerek, liman içerisine gençlerin vakit geçirmekten keyif alacağı aktiviteler ve işletmeler konumlandırılabilir.

Bu çalışma İzmir Limanı'na daha önce kruvaziyer tur düzenlemiş gemi firmaları ve turların operasyonlarını yürütmüş acentalar ile gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki çalışmalarda İzmir Limanı'na kruvaziyer gemilerin gelmesiyle beraber, yabancı turistler ile yapılacak çalışmaların literatüre fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Aynı zamanda kruvaziyer turizm çıkışlı olarak bu çalışma, gelecekte İzmir Limanı'nın renövasyonu ve altyapı ile ilgili mühendislik alanında, kara turları için arkeoloji alanında, tanıtım ile ilgili halkla ilişkiler alanında İzmir özelinde farklı araştırmalar yapılabileceğini ortaya çıkarmıştır.

KAYNAKÇA

Aghion, P. Ve Bolton, P. (1997). A Theory of Trickle-Down Growth and Development, Review of Economic Studies, 64, s. 151.

Ayazlar, R. ve Ayazlar, G. (2016). Kruvaziyer Turizminde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı. III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, s.10.

Aydın, Z. , Bitiktaş F. ve Balık İ.(2019).Antalya 0Kruvaziyer Turizminin Sorumlu Turizm Çerçevesinde Değerlendirilmesi, s.06.

Bagis, 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, Cilt 13, ss.06–15.

Bayazıt, Ş.(2015). Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonların Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma, s.22.

Brida, J. G. ve Zapata-Aguirre, S. (2009). Cruise tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts, International Journal of Leisure and Tourism Marketing, 1(3), s.215.

Butt, N. (2007). The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton, Marine Policy, 31(5), s.591.

Büyükipekçi, S. ve Gök, B.(2016). Akdeniz Çanağındaki Kruvaziyer Turizm Rakiplerinden Türkiye ve Yunanistan’ın Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırması, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi,18(2),ss.28-36.

Caric, H. (2015). “Challenges and Prospects of Valuation-Cruise Ship Pollution Case”, Journal of Cleaner Production, Cilt 111, s.493.

Cartwright, R. and Baird, C. (1999).The Development and Growth of the Cruise Industry, Butterworth-Heinemann, Oxford, UK.

CESD (2006). Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact, s.93-96.

CLIA(2019). 2019 Cruise Trends and Industry Outlook, s.18-21.

CLIA (2020). State of The Cruise Industry Outlook, s.10-12.

Copeland, C. (2005). Cruise Ship Pollution: Background, Laws and Regulations and Key Issues, CRS Report for Congress, Prepared for Members and Committees of Congress, s.7.

Çimenoglu, G. (2011). Kruvaziyer Turizmin Kent İle İlişkisi Bağlamında “Karaköy –Salıpazarı Bölgesi”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s.19.

Coşar, Y. (2013). Yavaş Şehir (Cittaslow) Olgusunun Turist Davranışları ve Yerel Halkın Kentsel Yaşam Kalitesi Algısına Etkileri. Dokuz Eylül Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

De Ruyck, M. C. , Soares, A. G., ve McLachlan, A. (1997). Social Carrying Capacity As A Management Tool For Sandy Beaches. Journal of Coastal Research, s.822.

Deniz, M.(2017) Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi, Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi(3),ss.2-10.

Deniz Turizmi Yönetmeliği(2009), s.5571.

Dikeç, G., Bayar, Y. ve Cerit, G. , (2014). Kruvaziyer Yolcuların Liman Alanında Satın Alma Davranışlarına İlişkin Bir Araştırma, Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt: 6 Sayı: 2, ss.71-99.

Dilek, E. , Kaygalak S. , Türksoy S. ,Timur A. , (2015). Kruvaziyer Turizmi: İzmir Merkez Liman Olabilir Mi? , s.2.

Dowling K.Ross(2006). Cruise Ship Tourism, CABI International, Oxfordshire, United Kingdom, s.3-7.

Dwyer, L.ve Forsyth, P. , (1998). Economic Significance of Cruise Tourism, Annals of Tounsm Research, Vol. 25, ss.393-415.

Dwyer, L. Ve Forstyh, P. ,(2006). International Handbook On The Economics Of Tourism, s.472.

Eijgelaar, E., Thaper, C. ve Peeters, P. (2010). “Antarctic Cruise Tourism: The Paradoxes of Ambassadorship, Last Chance Tourism and Greenhouse Gas Emissions”. Journal of Sustainable Tourism, Cilt 18, Sayı 3. s.347.

Fan, Da. X. F. ve Hsu, C. H.C. (2014). Potential Mainland Chinese Cruise Travelers’ Expectations, Motivations, and Intentions, Journal of Travel & Tourism Marketing, 31(4): ss.522-535.

GEKA (2014). Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu, s.48.

Gorchels, L. (2003). Product Manager’s Field Guide: Practical Tools, Exercises and Resources for Improved Product Management, TheMcGraw-Hill Companies, s.177.

Gökçe, O.(1994). İçerik Çözümlemesi, Turkuaz Yayıncılık, s.24.

Görgün, E.(2011). Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları, ss.42-97.

Güzel, K.(2006). Kruvaziyer Turizmin Türkiye’deki Geleceği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, ss.10-20.

Hall C.M.(2011). Publish and Perish? Bibliometric Analysis, Journal Ranking and The Assessment of Research Quality in Tourism, Tourism Management,32(1), s.16.

Hall, M.(2001). Trends in Ocean and Coastal Tourism: The End of The Last Frontier? , Ocean & Coastal Management, 44, s.5.

Hepkul, A.(2002). Bir Sosyal Araştırma Yöntemi Olarak İçerik Analizi, Anadolu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler İşletme Bölümü s.3.

IMEAK, (2015).Kruvaziyer Turizm Raporu, s.24.

IMEAK , (2019). Denizcilik Sektör Raporu, s.243.

İncekara A. ,Yılmaz S. , (2002). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizm, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, s.12.

Jafari, J. ve Xiao, H. (2016), Encyclopedia of Tourism, Springer International Publishing, Switzerland, s:216.

Johnson, D. (2002). Environmentally Sustainable Cruise Tourism: A Reality Check, Marine Policy, 26, ss.262–263.

Kadıoğlu, M. ve Güler, N.(1998). Türkiye’nin Uluslararası Denizyolu Taşımacılığına Genel Bir Bakış, Dokuz Eylül Üniversitesi, National Marine Syposium, s.44.

Kaya, O.(2017).Turistlerin Kruvaziyer Gemileri Yiyecek ve İçecek Hizmetlerinden Beklenti ve Performans Düzeylerine İlişkin Bir Araştırma, s.26.

Klein, R.A. (2011). “Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability’’. Journal of Hospitality and Tourism Management, Cilt 18, s.113.

Kozan, Y.G, Özdemir, S.S ve Günlü E. (2014). Turizm Yazınında “Deniz Turizmi”nin Olgusal Gelişimi, s.116.

Köseoğlu M.A,Rahimi R.,Okumus F. ve Liu J.(2016). Bibliometric Studies in Tourism, Annals of Tourism Research,61, s.181.

KUTO, (2010). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı, s.4-11.

Lekakou, M. B. , Pallis, A. A. , Vaggelas, G. K.(2010). Which Homeport in Europe: The Cruise Industry’s Selection Criteria, An International Multidisciplinary Journal of Tourism, Cilt 4, Sayı 4, s.1.

Mancini, M.(2011).A Guide To The Cruise Line Industry, Thomson - Delmar Learning, Second Edition, Canada, s.94.

Marti, B.E.(2003). “Trends in World and Extended-Length Cruising, Marine Policy, s.199.

Matias A. , Nijkamp P. , Sarmento M. , (2011).Tourism Economics, Impact Analysis, Springer Heidelberg Dordrecht London New York, s.211.

Mazman S.C ve Usluel Y.K. , (2010).Eğitimde Yeniliklerin Yayılımı, Kabul ve Benimsenmesi Sürecinde Yer Alan Öğeler: Bir İçerik Analizi Çalışması, Çukurova Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Cilt:03 No:39,s.64.

Maxwell, J. A. (1996). Qualitative Research Design: An Interactive Approach. California: SAGE Publications.

Niatu, A. L. (2007). Dosalsal, The Floating Ones: Exploring The Socio-Cultural Impacts of Cruise Shio Tourism on Port Vila, Vanuatu Residents and Their Coping Strategies, ss.7-9.

Okuyucu M.F. ve Sapmaz İ.B. ,(2016). Koylarımız, Mavi Yolculuk ve Deniz Turizmi’nin Sürdürülebilirliği, ss.1-2.

Oral, E.Z. ve Esmer, S. , (2010). Ege Bölgesi Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu ve Geleceği, Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Alanları VIII. Kongresi, s. 805-826.

Oral E.Z. ,Baran H. ,Kaya M.G. ,(2011) .7.Kıyı Sempozyumu: Ege Bölgesi Kruvaziyer Liman Yatırımları, ss.659-660.

Oral E.Z. ,Coşar Y. , Danacı A. ,Esmer S. , Deniz M.(2014) . 8.Kıyı Sempozyumu: Kruvaziyer Limanlarında Yer Seçimi, s.298.

Orams, M. , (1999). Marine Tourism: Development, Impactsand Management, Routledge, London.

Özdemir, M.(2010). Nitel Veri Analizi: Sosyal Bilimlerde Yöntembilim Sorunsalı Üzerine Bir Araştırma, s.325-326-327.

Özmen E.F. ve Bahadır A.(2018). Kruvaziyer Limanlarında Kullanım Süreci Kalite Değerlendirmesi: Alsancak Limanı Örnekleme,4.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, ‘Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler’, s.8.

Palmer A. L. Sese, A. ve Montano J. J. (2005). Tourism and Statistics: Bibliometric Study 1998–2002,Annals of Tourism Research, 32(1) , s.168.

Polat, N. (2015). “Technical Innovations in Cruise Tourism and Results of Sustainability, Procedia” – Social and Behavioral Sciences, World Conference on Technology, Innovation and Entrepreneurship, Cilt 195, ss.442-443.

Research Centre for Coastal Tourism, (2012). Cruise Tourism from a Broad Perspective to a focus on Zeeland, s.3.

Roberts, C.W. (1997).Text Analysis for Social Sciences, Lawrance Erlbaum Associates Publishers Mahway New Jersey, s.14.

Ritter, W. ve Schafer, C. (1998). “Cruise-Tourism a Change of Sustainability”.Tourism Recreation Research, Cilt 23, Sayı 1,ss.65-71.

Robinson, P. Heitmann. S, Dieke. P .(2011). Research Themes for Tourism, Cab International, UK, ss.276-277.

Rodrigue, J.P. ve Notteboom, T. (2012). The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call, IAME 2012, ss.1-26.

Sezer, İ.(2014). Kruvaziyer Turizminde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı, Doğu Coğrafya Dergisi, 32, s.49.

Storey, L. (2007). Doing Interpretative Phenomenological Analysis. In E. Lyons ve A. Coyle (Eds.). Analysing Qualitative Data In Psychology. ,ss. 51-64.

Strauss, A., Corbin, J. (1990). Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques. New Delhi: SAGE Publications.

Şakar G. D. ve Cerit A. G. (2013). Uluslararası Alan İndekslerinde Türkiye Pazarlama Yazını: Bibliyometrik Analizler ve Nitel Bir Araştırma, Atatürk University Journal of Economics & Administrative Sciences, 27(4),s.40.

Teye, V.B. ve Leclerc, D.(1998). Product and Service Delivery Satisfaction Among North American Cruise Passengers, Tourism Management, Vol. 19, No. 2, ss.153-160.

Theobald William F. (2005),Global Tourism, s.17.

Toskay, T. (1983): Turizm - Turizm Olayına Genel Yaklaşım, s.247.

TUROFED, (2019). Turizm Raporu, s.60.

UNWTO (2010) Cruise Tourism – Current Situation and Trends, World Tourism Organization, s.248.

Yıldırım, A.(2014). Nitel Araştırma Yöntemlerinin Temel Özellikleri Ve Eğitim Araştırmalarındaki Yeri Ve Önemi, Eğitim Ve Bilim Dergisi, s.10.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık, ss: 227-228.

İTERNET KAYNAKLARI

BBC,<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-51177538>

(Erişim Tarihi:30.05.2020)

Cruise Critics, <https://www.cruisecritic.co.uk/ports/>

(Erişim Tarihi:10.09.2019)

CLIA,<https://cruising.org/cruise-vacationer/cruise-lines>

(Erişim Tarihi:22.12.2019)

Cruise Critics,<https://www.cruisecritic.co.uk/memberreviews/shoreexcursions/>

(Erişim Tarihi:10.09.2019)

Deniz Ticaret Odası, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/deniz-turizmi-calisma-grubu>

(Erişim Tarihi:20.06.2020)

İZTO, <http://www.izto.org.tr/tr/izmirde-krvaziyer-turizmi>

(Erişim Tarihi:15.09.19)

UBAK,<http://www.ubak.gov.tr>

(Erişim Tarihi:12.12.2019)

U.S News & World Report, <https://travel.usnews.com/cruises/>

(Erişim Tarihi:12.04.2020)

T.C **Ulaştırma** **ve** **Altyapı**

Bakanlığı,https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx(Erişim

Tarihi:10.04.2020)

<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri>

(Erişim Tarihi:15.06.2020)

Turizm **Günlüğü**,[https://www.turizmgunlugu.com/2020/02/19/koronavirusu-](https://www.turizmgunlugu.com/2020/02/19/koronavirusu-turkiye-kruvaziyer-turizmi-2020)

[turkiye-kruvaziyer-turizmi-2020](https://www.turizmgunlugu.com/2020/02/19/koronavirusu-turkiye-kruvaziyer-turizmi-2020)

(Erişim Tarihi:30.05.2020)

Turizm **Günlüğü**,[https://www.turizmgunlugu.com/2020/03/19/coronavirus-2020-](https://www.turizmgunlugu.com/2020/03/19/coronavirus-2020-kruvaziyer-sezonu/)

[kruvaziyer-sezonu/](https://www.turizmgunlugu.com/2020/03/19/coronavirus-2020-kruvaziyer-sezonu/)

(Erişim Tarihi: 30.05.2020)

Turizm **Günlüğü**,[https://www.turizmgunlugu.com/2020/01/16/izmir-kruvaziyer-](https://www.turizmgunlugu.com/2020/01/16/izmir-kruvaziyer-turizmi-yusuf-ozturk/)

[turizmi-yusuf-ozturk/](https://www.turizmgunlugu.com/2020/01/16/izmir-kruvaziyer-turizmi-yusuf-ozturk/)

Erişim Tarihi: (30.05.2020)

EKLER

EK 1-KRUVAZİYER GEMİ ŞİRKETLERİNE SORULAN SORULAR



Değerli Katılımcı;

Sayın Hanımefendi / Beyefendi,

İzmir Katip Çelebi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği alanında yüksek lisans yapmaktayım.'Kruvaziyer Turizm Firmalarının/Acentalarının Liman Seçiminde Tercihlerini Etkileyen Faktörler:İzmir Limanı Örneği' adlı bir tez çalışması yapıyorum. Bu akademik araştırma, İzmir'in kruvaziyer turları için hedef potansiyeli ve performansı ile ilgilidir. Araştırmadan elde edilen bilgiler yüksek lisans tezi için kullanılacaktır. Sizden açık uçlu soruları, sorular altındaki boşlukları doldurarak cevaplamanızı rica ediyorum. Şirketlerin ve acentaların isimleri kesinlikle gizli tutulacaktır.

Çalışmaya katkınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Saygılarımla,

Tuğçe Hepkapaklı

- 1.Çalışmakta olduğunuz kruvaziyer tur şirketinin ismi nedir?
- 2.Tur şirketinde bulunmuş olduğunuz pozisyon nedir?
- 3.Genellikle hangi ülkelere kruvaziyer turu düzenliyorsunuz?
- 4.Kruvaziyer turlarınızı düzenlerken, varış noktasıyla ilgili hangi faktörleri dikkate alıyorsunuz?
5. Kıyı gezileriniz için kruvaziyer turunuza Türkiye'den hangi şehirler dahil?
6. Daha önce İzmir Limanı' na gemi turu organize ettiniz mi?

- 7.Cevabınız **EVET** ise, şirketiniz İzmir için turistlere turlar sunmaya devam ediyor mu? (şirketiniz İzmir'e turlar düzenlemeyi bıraktıysa, nedenlerini açıklar mısınız?)
8. Cevabınız **HAYIR** ise, İzmir'i kruvaziyer turlarınıza dahil etmeme nedenlerinizi açıklayabilir misiniz?
- 9.İzmir'in kruvaziyer turları açısından avantajları ve dezavantajları hakkındaki kişisel görüşünüz nedir? (liman yapısı, kültürel hedef olarak şehir, alışveriş tesisleri vb.).
10. İzmir için turistler arasında güvenlik ve güvenlik kaygıları olduğunu düşünüyor musunuz?
11. İzmir'in turistler ve kruvaziyer şirketleri tarafından popüler kruvaziyer turizm merkezi olarak tercih edilmesi için ne önerirsiniz?

EK 2-ACENTELERE SORULAN SORULAR



Değerli Katılımcı;

Sayın Hanımefendi / Beyefendi,

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği alanında yüksek lisans yapmaktayım.'Kruvaziyer Turizm Firmalarının/Acentalarının Liman Seçiminde Tercihlerini Etkileyen Faktörler: İzmir Limanı Örneği' adlı bir tez çalışması yapıyorum. Bu akademik araştırma, İzmir'in kruvaziyer turları için hedef potansiyeli ve performansı ile ilgilidir. Araştırmadan elde edilen bilgiler yüksek lisans tezi için kullanılacaktır. Sizden açık uçlu soruları, sorular altındaki boşlukları doldurarak cevaplamanızı rica ediyorum. Şirketlerin ve acentaların isimleri kesinlikle gizli tutulacaktır.

Çalışmaya katkınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Saygılarımla,

Tuğçe Hepkapaklı

- 1.Çalışmakta olduğunuz acentanın ismi nedir?
- 2.Acentada bulunmuş olduğunuz pozisyon nedir?
- 3.Genellikle hangi ülkelere kruvaziyer turların düzenlenmesine aracılık ediyorsunuz?
4. Kıyı gezileriniz için kruvaziyer turlara Türkiye'den hangi şehirler dahil?
5. Kruvaziyer tur programlarınıza İzmir dahil midir?
6. Cevabınız **EVET** ise, acentanız İzmir için turistlere turlar sunmaya devam ediyor mu? Acentanız İzmir'e turlar düzenlemeyi bıraktıysa, nedenlerini açıklar mısınız?
- 7.Cevabınız **HAYIR** ise, İzmir'i kruvaziyer turlarınıza dâhil etmeme nedenlerinizi açıklayabilir misiniz?

8.İzmir'in kruvaziyer turları açısından avantajları ve dezavantajları hakkındaki kişisel görüşünüz nedir? (liman yapısı, kültürel hedef olarak şehir, alışveriş tesisleri vb.).

9.İzmir için turistlerin güvenlik kaygısı duyduğunu düşünüyor musunuz?

10. İzmir için turistler arasında güvenlik ve güvenlik kaygıları olduğunu düşünüyor musunuz?

11.İzmir'in turistler ve kruvaziyer şirketleri tarafından popüler kruvaziyer turizm merkezi olarak tercih edilmesi için ne önerirsiniz?

**EK 3-KRUVAZİYER GEMİ ŞİRKETLERİNE SORULAN İNGİLİZCE
SORULAR**

SURVEY QUESTIONS TO CRUISE COMPANIES



Dear Participant;

Dear Madam /Sir,

I'm doing my Master's degree at the Department of Tourism Management at İzmir Katip Çelebi University, Turkey. I'm doing research about travel with cruise ships from foreign countries to the port of İzmir, Turkey. This academic research is about the potential and performance of İzmir as destination for cruise tours. Information obtained from research will be used for the Master's Degree Dissertation. I kindly ask you to answer the open-ended questions by filling the blanks under the questions. **Names of companies will be kept strictly confidential.**

Thank you in advance for your contribution to the study.

Respectfully.

Tuğçe Hepkapaklı

1-The name of the cruise company

2-What is position do you hold at the company?

3-To which countries and cities do you usually organize cruise tours?

4-Which factors related to destination do you consider while organizing your cruise tours?

5-Which cities from Turkey are included in your cruise tour for shore excursions?

6-Have you ever organized cruise tour to the port of İzmir before?

a)Yes b)No

7-If your answer is **YES**, does your company still maintain offering tours to the tourist for the destination of İzmir ?(if your company stopped tours to İzmir, could you explain the reasons?

8-If your answer is **NO**, could you elaborate on the reasons for not including the city of İzmir?

9-What is your personal view about the advantages and the disadvantages of İzmir in terms of cruise tours?(such as harbour structure, city as cultural destination, shopping facilities etc.)

10-Do you think that there is any safety and security concern among tourists for the destination of İzmir?

11-What do you suggest to make İzmir popular preferred cruise tourism destination for tourists and cruise companies?

ÖZGEÇMİŞ

AD SOYAD

Tuğçe Hepkapaklı

KİŞİSEL BİLGİLER

Cinsiyet: Kadın

Doğum Tarihi:10.07.1994

Medeni Durum: Bekâr

Uyruk: T.C

Sürücü Belgesi: B

İLETİŞİM

E-posta: tugcehepkapakli@gmail.com

EĞİTİM

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği,
Yüksek Lisans Derecesi, İzmir,2017-2021

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi- Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği, Lisans
Derecesi, İzmir, 2012 – 2017

İzmir İnönü Lisesi, İzmir 2008 – 2012

İŞ TECRÜBELERİ

Wyndham Grand İzmir Özdilek Hotel –Satış Temsilcisi, Eylül 2018-Halen Devam

7800 Çeşme Residences & Hotel- Misafir İlişkileri Personeli, Haziran 2017-
Temmuz 2017

STAJ

Kaya İzmir Thermal Convention–*Kongre ve Banket Satış Stajyeri*, Haziran 2016-Eylül 2016

EK BİLGİLER

Kurslar : Türk Amerikan Derneği-Genel İngilizceKursu

Dil : İngilizce-İyi(okuma, yazma, konuşma)

Rusça-Başlangıç (okuma, yazma, konuşma)

Bilgisayar : Microsoft Ofis Programları, Opera

Sertifikalar : Misafir Farkındalık Eğitimi-Diversey

Bulaşıcı Hastalık Farkındalık Eğitimi-Diversey

Kişisel Hijyen Eğitimi-Diversey

Profesyonel Hijyen Eğitimi-Diversey

Müşteri İlişkileri Yönetimi-İstanbul İşletme Enstitüsü

Yönetim ve Organizasyon-İstanbul İşletme Enstitüsü

Etkin İletişim Stratejileri ve Beden Dili-İstanbul İşletme Enstitüsü