

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞINDA
ANA ÇIKIŞ LİMANI OLMA POTANSİYELİNE YÖNELİK DELPHİ ÇALIŞMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bal. Tek. Müh. Sinem ŞANAL ABOLAFYA

**OCAK 2019
TRABZON**



**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞINDA ANA
ÇIKIŞ LİMANI OLMA POTANSİYELİNE YÖNELİK BİR DELPHİ ÇALIŞMASI**

Sinem ŞANAL ABOLAFYA

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
YÜKSAK LİSANS (DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ)
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 03 / 01 / 2019

Tezin Savunma Tarihi : 22 / 01 / 2019

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ersan BAŞAR

İkinci Danışmanı : Prof. Dr. Selçuk NAS

Trabzon 2019

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında
Sinem ŞANAL ABOLAFYA tarafından hazırlanan**

**İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞINDA ANA
ÇIKIŞ LİMANI OLMA POTANSİYELİNE YÖNELİK DELPHİ ÇALIŞMASI**

**başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 08/ 01 / 2019 gün ve 1786 sayılı
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda
YÜKSEK LİSANS TEZİ
olarak kabul edilmiştir.**

Jüri Üyeleri

Başkan : Prof. Dr. Ersan BAŞAR

Üye : Prof. Dr. Hasan ÖZYURT

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Umut YILDIRIM



**Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ
Enstitü Müdürü**

ÖNSÖZ

Bu çalışmada İzmir Alsancak Limanı'nın kruvaziyer turizmde ana çıkış limanı olma potansiyeline ilişkin durumu araştırılmıştır. Kruvaziyer turizm; seyahat gemileri aracılığıyla turistlerin ana çıkış limanından başlayarak seyahatleri gerçekleştirip, tekrardan ana çıkış limanına dönülmesiyle son bulan bir turizm faaliyeti olarak tanımlanmaktadır.

Kruvaziyer turizmi, deniz yolculuğu içerisinde, liman ziyaretleri, limana yakın bölgelere yapılan tarihi ve turistik seyahatler ile alışverişlerin dahil olduğu planlı yolculukları kapsayan bir turizm çeşiti olarak bilinmektedir. Kruvaziyer yolcu gemilerinin uğrak yaptığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer yolcularına sağlanan hizmetler, ev sahibi ülkelerin yatırım yaptıkları alanların başlarında gelmektedir. İzmir Alsancak Limanı içinde kruvaziyer limanlardan ana çıkış limanı olma potansiyeli bu çalışma kapsamında incelenmiştir.

Tez çalışmamın planlanmasında, araştırılmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini esirgemeyen, engin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren sayın danışmanlarım Prof. Dr. Ersan Başar ve Prof. Dr.Selçuk Nas'a, her zaman yanımda olduğunu mesafelere rağmen destekleri ile bir şekilde hissettiren hocalarımdan Prof. Dr. Nadir Başçınar'a, bu çalışma süresince desteklerini ve baskısını benden esirgemeyen arkadaşım Yalova Üniversitesi Dr. Öğr. Üyesi Sinem Ayanoglu'na – kendisinin yeterli baskıları olmasaydı tezi tamamlama sürem daha da uzayabilirdi – aramızda olan mesafelere rağmen yardımlarını hep yanımda hissettiğim arkadaşım Berna Akıncı'ya, tezi tamamladığım son dönemde bana sabır gösteren ve katlanan eşim Murat Abolafya'ya, tezi bitirmemi sabırsızlıkla bekleyen canım annem ve babama, Delphi Analizi sırasında takıldığım esnada hızır gibi yetişen Dr. Öğr. Üyesi Çimen Karataş Çetin'e ve çalışmam sırasında ihtiyacım olduğunda ufak tefek yardımlarını esirgemeyen herkese sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Sinem ŞANAL ABOLAFYA

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “İzmir Alsancak Limanı'nın kruvaziyer yolcu Taşımacılığında Ana Çıkış Limanı Olma Potansiyeline Yönelik Delphi Çalışması” başlıklı çalışmayı danışmanlarım Prof. Dr. Ersan Başar ve Prof. Dr. Selçuk Nas sorumluluğunda tamamladığımı, çalışma verilerini kendim topladığımı, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalardan bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada kullanılan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yaptığımı ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 22.01.2019

Sinem şANAL ABOLAFYA

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VII
SUMMARY	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ	IX
TABLolar DİZİNİ.....	X
SEMBOLLER DİZİNİ	XI
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi.....	4
1.1.1. Türk Tarihinde Yolcu Gemileri	5
1.2. Kruvaziyer Taşımacılığı	11
1.3.1. Kruvaziyer Gemiler ve Özellikleri	17
1.3.2. Kruvaziyer Turizmde Organizasyon Yapıları	21
1.3.3. Kruvaziyer Turizm Pazarı.....	23
1.3. Kruvaziyer Limanların Sınıflandırılması.....	29
1.3.1. Hibrit Liman (Hybrid Port).....	31
1.3.2. Uğrak Liman (Ports of Call).....	32
1.3.3. Ana Çıkış Limanı (Homeport).....	34
1.4. İzmir Alsancak Limanı	46
1.4.1. Tarihçe	46
1.4.2. İzmir Limanı ve Kruvaziyer Taşımacılığı	48
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	53
2.1. İzmir Limanı'nın Ana Çıkış Limanı Olması ile İlgili Delphi Analizi	53
2.2. Araştırmanın Metodolojisi.....	53
2.3. Delphi Uzman Panelinin Seçimi ve Örneklem.....	55
2.4. Delphi Sürecinin Yönetilmesi.....	56
2.5. Uzlaşma Oranı ve Analizler.....	57

3.	BULGULAR.....	60
3.1.	Delphi Çalışması Bulguları.....	60
3.1.2.	Delphi Çalışması Birinci Aşama Bulguları	60
3.1.3.	Delphi Çalışması İkinci Aşama Bulguları	66
4.	TARTIŞMA.....	72
5.	SONUÇ.....	74
6.	ÖNERİLER.....	79
7.	KAYNAKLAR.....	80
8.	EKLER	87
EK.1.	Delphi Çalışması Birinci Aşama Soruları.....	87
EK.2.	Delphi Çalışması İkinci Aşama Soruları	91
ÖZGEÇMİŞ		

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞINDA ANA ÇIKIŞ LİMANI OLMA POTANSİYELİNE YÖNELİK DELPHİ ÇALIŞMASI

Sinem Şanal Abolafya

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ersan Başar

2019, 86 Sayfa, 8 Ek Sayfa

Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı, insanlık denizlerden yararlanmaya başlayabildiğinden beri süre gelen bir taşıma şeklidir ve son dönemde yolcu taşımacılığı özelinde yapılan kruvaziyer gemiler sayesinde ülkeler için giderek artan bir öneme sahip bir turizm şekline dönüşmüştür. Kruvaziyer gemilerin bir ülkeye yatırım sağlayabilmesi için o ülkeye ait limanların seyir esnasında planlanan rota içerisinde olabilecek, gelen yolcu kapasitesini kaldırabilecek ve belli özelliklere sahip limanlardan olmaları gerekmektedir.

Bu çalışma kapsamında İzmir Alsancak Limanı'nın kruvaziyer liman çeşitleri arasında Ana Çıkış Limanı olabilme potansiyeli incelenmiştir. Bu inceleme Delphi tekliği ile belli uzmanlar aracılığı ile yapılmıştır. İzmir'in kruvaziyer turizmde yer alan durumu ve Ana Çıkış Limanı (homeport) olabilmesi için yapılması gerekenler, çıkan analiz sonucuna göre belirlenmeye çalışılmıştır. Analiz sonucunda, İzmir Limanı'nın uluslararası kruvaziyer standartlarında bir liman seviyesine ulaştırılması için öncelikle liman ve liman çevresinin geliştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı, Ana çıkış limanı, Delphi Analizi, İzmir Limanı.

Master Thesis

SUMMARY

**DELPHI STUDY FOR THE POTENTIAL OF PORT OF IZMIR AS A HOMEPORT IN
CRUISE SHIPPING**

Sinem Şanal Abolafya

Karadeniz Technical University
The Graduate School Of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Prof. Ersan Başar
2019, 86 Pages, 8 Appendix

Passenger transportation by sea is a type of transportation since humanity has begun to get benefit from the seas and has recently become an increasingly important tourism destination for cruise ships thanks to cruise ships in the area of passenger transport. In order for cruise ships to be able to invest in a country, the ports belonging to that country must be in the planned route during the course of the journey and they must be capable of abolishing the incoming passenger capacity and being one of the ports with certain characteristics.

Within the scope of this study, Izmir Alsancak Port should be considered as potential homeport among the type of cruise ports. This study was carried out by the experts of Delphi uniqueness. The situation of Izmir's cruise tourism and the necessity for being a homeport is tried to be determined according to the result of the analysis. As a result of the analysis, it is necessary to develop the port and port environment in order to bring the Izmir Alsancak Port to a port level in international cruise standards.

Key Words: Cruise Passenger Transportation, Home Port, Delphi Analyses, Port of Izmir.

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Kruvaziyer organizasyon yapısı modellemesi.....	25
Şekil 2. İzmir Alsancak Limanı planı (URL-52, 2014).....	48
Şekil 3. İzmir Limanı'na gemilerle gelen yolcuların milletlere göre dağılımı (% olarak) (Güneş, 2017).	49
Şekil 4. İzmir'e gemilerle gelen yolcuların yaş gruplarına göre dağılımı (% olarak) (Güneş, 2017).	50
Şekil 5. İzmir Limanı'na gelen yolcuların yaptıkları faaliyetler (% olarak).....	50
Şekil 6. İzmir Limanı dışında uğranan kruvaziyer limanlar	51

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Uğrak limanının belirlenmesi ile ilgili ölçütler	33
Tablo 2. Ana çıkış limanının belirlenmesi ile ilgili ölçütler.....	37
Tablo 3. İzmir'e gelen yolcu ve kruvaziyer sayıları (Güneş, 2017).	52
Tablo 4. Delphi uzman bilgileri.....	57
Tablo 5. Delphi sonuçları özet tablosu	59
Tablo 6. Delphi çalışması birinci aşama "Liman ve Gemi özellikleri" bakımından sonuçlar	61
Tablo 7. Delphi çalışması birinci aşama "İzmir şehrinin nitelikleri" bakımından sonuçlar	64
Tablo 8. Delphi çalışması ikinci aşama sonuçları	68

SEMBOLLER DİZİNİ

ABTA	İngiliz Seyahat Acentası Derneği
APMO	Çoğunluk görüşün yüzde ortalaması
ASTA	Amerikan Sosyal Seyahat Acentası
CLIA	Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği
IFTO	Uluslararası Tur Operatörleri Federasyonu
SNAV	Fransız Seyahat Acentaları Birliği
SOLAS	Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
TSTAC	Türkiye Seyahat Acenteleri Cemiyeti
UFTAA	Dünya Seyahat Acentaları Birlikleri Federasyonu
WTA	Dünya Seyahat dlleri
WTO	Dünya turizm rgt

1.GENEL BİLGİLER

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı en abasit tabiri ile deniz özellikli turizm kategorisi içerisinde yer alan, liman yerleşimlerini ve çevrelerini ziyaret etmek, yanında alışveriş yapmak suretiyle oluşturulan bir faaliyettir. Amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemi seyahatinde, yolcuların para ödeyerek yolculuklarını tamamladıkları denize dayalı bir seyahat şeklidir. Turizm sektörleri içerisinde yer alan, son yıllarda oldukça popüler bir turizm çeşiti olarak öne çıkmaktadır.

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı, turist gönderen ülkelerdeki ekonomik büyüme ile birlikte, gelir düzeyinin artması sonucunda giderek artış göstermiştir. Diğer nedenler arasında ise çalışan kesimin belli bir izin günü olması ve buna paralel olarak seyahate ayrılan zamanların son dönemde artması, siyasal engellerin ülkeler nezdinde kaldırılmaya başlanması ve küreselleşme sonucu seyahat özgürlüğünün de giderek artması gelmektedir. Rekabet sonucunda uluslararası yolculukların, dolar ve petrol dengesi ile ucuzlamış olması, giderek artan organize seyahat turlarının daha fazla bölgeyi kapsamaması, insanların teknolojik gelişmeler sonucunda işlemlerin kolaylaşması, insanların tatil için özel zaman ayırmaları, kruvaziyer gemilerin kalitesinin ve güvenliğinin artması da kruvaziyer turizme olan talebi arttırmaktadır (URL-1, 2012).

Kruvaziyer gemilerin seyir esnasında uğrak yaptığı limanlar ve limanlarda yolculara sağlanan hizmetler, kruvaziyer turizm özelinde söz sahibi olmak isteyen ev sahibi ülkelerin çoğunlukla yatırım yaptıkları bölümlerin başlarında yer almaktadır. Yatırımın amacı üretim faaliyetlerinden maksimum kâr elde etmeyi sağlamaktır. Ancak her sektörde olduğu gibi, üretimin devamlılığı için gereçler sınırsız değildir ve ihtiyaçların yarattığı baskı sebebiyle de yatırımı gerçekleştirenler seçim yapmaya zorlanır (1, 2012). Bu duruma karşın, yapılan çalışmalar sonucunda seyahatleri için kruvaziyer gemileri tercih eden yolcuların tatillerini ‘tahmin edebileceklerinden daha iyi’ bulduklarını ortaya koymuştur. Bu duruma ek olarak kruvaziyer yolcularının tamamına yakını, yolculuklarında kendilerini mutlu eden etmenlerin başında ‘geminin sağladığı konfor, ‘çalışan personelin iyi yaklaşımı’ ve ‘farklı birçok yeri ziyaret edebilme fırsatının olması’ sebeplerini belirtmişlerdir (Oral vd. 2013). Gerçekleştirilen yatırımlarla birlikte yeni istihdam alanları da yaratılarak bu etmenleri oluşturan beklentiler karşılanmaktadır (Oral, Baran ve Kaya, 2011).

Kruvaziyer turizmi hem direkt hem de dolaylı yönden ülke ekonomilerine katkı sağlayan bir turizm çeşitidir. Gemilerde ve limanlar özelinde yapılan yatırımlar, büyük bir ekonomik varlığa işaret etmektedir. Limanlar, hizmetin sağlandığı öncelikli alanlardır. Ancak kruvaziyer yolcu taşımacılığının uluslararası yapıda bir sektör olması sebebi ile limanlar da, kruvaziyer yolcu taşımacılığının bu özelliğini yakalayabilmek için uluslararası nitelikte hizmet sağlamak isterler (Mccalla, 1997).

Türkiye'nin bölgesel olarak Akdeniz'de yer alması ve etrafının denizlerle çevrili olması, kruvaziyer turizmi kapsamında ülke adına avantaj sağlamaktadır. Coğrafi olarak yer aldığı konum itibari ile Avrupa bölgesi içerisinde gemi aracılığıyla planlanan kısa bir seyahatte ya da Afrika kıtalarının gezilip görülebileceği uygun bir konumda yer almaktadır. Bu durum ülkemizin kruvaziyer seyahatlerde tercih edilebilmesini sağlamaktadır (URL-1, 2012).

Son dönemde itibaren Türkiye'nin içerisinde bulunduğu kruvaziyer seyahat taleplerinde artış gözlenmekte ve deniz sınır kapılarında yolcu giriş-çıkışında eskiye göre yoğunluk yaşanmaktadır. Limana demirleyen her yolcu gemisi ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır (Oral, Baran ve Kaya, 2011). Turizm sektörü içerisinde farklı varış noktaları arayışları ve değişen talepler ile birlikte kruvaziyer turizm söz konusu olduğunda Türkiye'nin önüne yeni fırsatlar çıkmaktadır. Uluslararası mecrada turizm sektörünün gün geçtikçe yükselen önemi dikkate alınmaktadır. Turizm sektörüne yön veren alternatif politikaların, yatırımların ve stratejilerin bölgesel olarak geliştirileceği varış noktalarının planlanması ihtiyacıyla birlikte hükümet aracılığı ile 'Türkiye Turizm Stratejisi-2023' hazırlanmıştır (Dilek ve diğerleri, 2015). Sürdürülebilir turizm yaklaşımı doğrultusunda proje dahilinde Türkiye'yi 2023 yılına kadar, istihdamın artırılmasında ve bölgesel gelişmede sektörün ilkleri konumuna ulaştırmaya çalışmak; uluslararası mecrada gelen turistler ve bu kapsamda sağlanan turizm getirisi açısından ilk sıralardaki ülkeler arasında önemli kruvaziyer limanlarından biri haline getirmeyi sağlamak hedeflenmektedir (Dilek ve diğerleri, 2015). Planlama stratejisi kapsamında ise, 'Ekonomik gelişime destek sağlayan, fiziksel anlamda uygulanabilir, toplum odaklı ve sürdürülebilir turizm planları içeren bir yaklaşımın ortaya konulması planlanmaktadır. Ulaşım ve altyapının güçlendirilmesi için de "deniz turizmüne verilmesi gerek önem kapsamında; kruvaziyer limanlar, mega ve lüks yatlar ve yat limanlarının yatırım programına dahil edilmesi sağlanmalı' ifadesi yer almaktadır (Dilek ve diğerleri, 2015).

Kruvaziyer turizmi yerli ve yabancı turistlere alternatif bir tatil yaşama şansını sağlamaktadır. Türkiye, kruvaziyer turizmde bulunduğu konum itibari ile gelişmeye ve büyümeye açık yapıdadır. Kruvaziyer seyahatlerin getirilerinden faydalanılması ve turizm sektörü içerisinde yolculara diğer ülkelerden farklı seyahat olanaklarının sağlanması ile birlikte Türkiye zamanla kruvaziyer turizmde merkez haline gelebilecektir (Oral ve Esmer, 2010).

Bu çalışmamının öncelikli amacı, Türkiye’de kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında faaliyet gösteren İzmir Alsancak Limanı’nın mevcut kruvaziyer turizm potansiyelini değerlendirmek, eksiklerini belirlemek ve ana çıkış limanı olma açısından değerlendirmesini ortaya koymaktır. Bu çalışma ile İzmir Alsancak Liman’ının mevcut kruvaziyer turist potansiyeli, değerlendirmesi, gezilecek turistik yerler, konaklama, alışveriş, turistlerin ilgi ve tutumları vb. belirlemek hedeflenmiştir. Bu hedeflerden hareketle limanın teknik yapısının kruvaziyer ana çıkış limanı teknik ölçütleri ile karşılaştırarak mevcut durumunu ortaya koymak diğer bir amacıdır.

İzmir Alsancak Limanı’nın Kruvaziyer Turizm Ana Çıkış Limanı Olma Potansiyeline Yönelik Delphi Çalışması’ adlı bu tez sekiz bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde araştırmanın konusu, amaçları ve kullanılan yöntem hakkında kısa bir bilgi verildikten sonra deniz yolu taşımacılığının Türk deniz yolu taşımacılığı tarihçesine yönelik bilgi sunulmaktadır. Bölümün içerisinde kruvaziyer taşımacılığına ait bilgiler, kruvaziyer gemiler ve özellikleri, kruvaziyer turizm organizasyon yapısı, kruvaziyer turizm pazarı, kruvaziyer limanların sınıflandırması ve sınıflandırmada yer alan liman tipleri ile birlikte İzmir Alsancak Limanı, tarihçesi, fiziksel özellikleri vb. hakkında bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde ise İzmir Alsancak Limanı’nın ana çıkış limanı olma potansiyeline yönelik Delphi analizi ve değerlendirme çalışması yapılan çalışmalar kapsamında sunulmuştur. Üçüncü bölüm içerisinde ise Delphi analiz bulgularına yer verilmiştir. Ayrıca araştırmanın metodolojisi hakkında ayrıntılı bilgi de bu bölümde sunulmaktadır. Dördüncü bölümde, yapılan çalışmada kullanılan kaynaklar ile birlikte Delphi analizi bulguları karşılaştırılmıştır. Beşinci bölümde, literatür taraması ve tarihsel gelişmeler ışığında analiz sonuçları bütüncül olarak değerlendirilmiş ve altıncı bölümde yapılan analiz sonucunda oluşan öneriler sunulmuştur. Yedinci bölüm içerisinde internet kaynaklarına ve tez hazırlama esnasında kullanılan literatür bilgilerine yer verilmiş, sekinci bölümde, delphi analizi için kullanılan analiz soruları ilave edilmiştir. Son olarak öz geçmiş bilgisi eklenmiş ve çalışma tamamlanmıştır.

1.1. Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi

İnsanlığın denizler ve okyanuslarla olan ilişkisi tarihin başlangıcından itibaren günümüze kadar süregelmiştir. Denizler insanoğlu için her zaman uçsuz bucaksız, içinde her daim bir gizem barındıran yerler olmuştur. Özellikle tarihin barındırdığı evreler içinde insanların denizi kullanmasıyla birlikte yeni keşifler başlamış ve bu yerlere yapılan insan ve mal taşımacılığı ile de deniz taşımacılığı zamanla artış göstermiştir (Zhuling, Xu, 2014)

Denizlerde yapılan taşımacılık faaliyetleri insanoğlunun zamanla gelişen teknolojiye ayak uydurmaya başlamasına, refah düzeyinin yükselmesine bununla birlikte insanların denizlere olan merakının artarak devam etmesine neden olmuştur. Ayrıca bu durum sonucu deniz taşımacılığının yanı sıra yeni yerler keşfetmek arzusuyla deniz üzerinde yapılan faaliyetlere olan ilginin artmasına sağlamıştır (Brida ve diğerleri, 2010).

Son dönemlerde denizler üzerinde yapılan seyahatlerin araştırılması, yapılan seyahatlerin hangi noktalar arasında ve nasıl bir biçimde yapıldığının ortaya çıkarılması için yapılan araştırmalar sonucunda yaklaşık 200-300 yıl öncelerinden itibaren kruvaziyer turizminin kullanılmaya başlandığını sonucuna ulaşılmıştır (Gibson, 2006).

Dünya üzerinde yapılan insan taşımacılığıyla ilgili bilgilere dayanarak, yapılan bu faaliyetin tarihini daha da eskilere dayandırmak mümkündür. Denizyolu kullanılarak yapılan her türlü insan taşımacılığının, denizyolu taşımacılığı kavramı içerisinde yer alıp alamayacağını belirlemek için incelemeler yapmamız gerekmektedir.

İlk olarak Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) kurallarına göre yolcu kavramını şu şekilde nitelendirilmektedir;

“Aşağıda belirtilenlerin dışındakiler "yolcu"dur:

- Kaptan ve gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan çalışan veya gemide bulunan diğer kişiler
- Bir yaşından küçük çocuklar”

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) tarafından yapılmış olan yolcu tanımı dikkate alındığında tarihte yapılan birçok insan taşımacılığını yolcu taşımacılığı olarak değerlendirebilir miyiz bu konu başka bir çalışmada incelenebilir.

1.1.1. Türk Tarihinde Yolcu Gemileri

Türk denizcilik tarihi Anadolu Selçuklular döneminde başlamıştır. Daha çok karada faaliyet gösteren Türkler, Anadolu'ya yerleştirmeleri ile birlikte Anadolu'nun sahip olduğu coğrafi konum, denizcilik faaliyetlerine de yönelinmesini sağlamıştır. Bunun en önemli sebebi, Anadolu Selçuklu'ların yerleştikleri toprakların üç tarafının denizlerle çevrili olmasıdır. Ayrıca Anadolunun çevresinde bulunan adalarda gelişmiş olan denizcilik faaliyetleri de Türklerin denizcilik faaliyetleriyle ilgilenmesine sebep olmuştur (URL-7, 2014).

Süleyman Şah dönemi içerisinde İznik'in bir Türk kenti olmasından sonra denizcilikle ilgili faaliyetlere başlanmıştır. Süleyman Şah'ın, Boğaziçi yakınlarında oluşturduğu bir devlet organizasyonu aracılığı ile boğazdan geçen tüm gemilerden vergi alınmaya başlanmıştır. Daha sonraları Tabzon, Sinop ve Antalya deniz kıyılarını Türklerin kazanması ile birlikte Türk deniz filosunun kurulması, egemenlik sahibi olmak isteyen bir devlet olan Anadolu Selçuklular için zorunlu hale gelmiştir. Sinop ve Alanya'da tersaneler kurulmuştur ve bu tersanelerde gemiler yapılmıştır (Arı, 2009).

Osmanlı Devleti döneminin başlaması ile birlikte toprakların giderek genişletilmesi sonucu Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri ele geçirilmeye başlanmıştır. Ele geçirilen bu toprakları savunmak içinde denizcilik faaliyetlerinde bulunulması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde denizlere olan ilgi Osman ve Orhan Bey döneminde ortaya çıkmış, kuruluş ve yükselme dönemlerinde denizcilik anlamında yapılan faaliyetler başlamıştır. Bu dönemde denizcilik faaliyetleri Anadolu Selçuklu devleti zamanında ki gibi daha çok askeri alandadır. Bu dönemde yeni yerlerin fethedilmesi amacıyla denizcilik faaliyetleri artmıştır. Yeni tersaneler inşaa edilerek, donanma oluşturulmasına öncelik verilmiş, askeri anlamda taşımacılık faaliyetlerinde bulunulmuştur. Bu dönemlerde ticari anlamda yapılan taşımacılık faaliyetleri ticaretle uğraşan gruplara verilmiş ve bu anlamda Venediklilere ve Fransızlara çeşitli imtiyazlar sağlandığı görünmüştür (URL-8, 2014).

Prof. Dr. Necmettin Akten (2014)'e göre, 'Swift' Türk denizciliğinin ilk buharlı gemisi olarak tarihte yer almaktadır. 20 Mayıs 1828 tarihinde İngiltere'de yapımı tamamlanmış ve sonrasında İstanbul'a getirilen Swift isimli gemi aynı sene içerisinde satın alınmış ve İstanbul'ya yaşayan Osmanlı halkı tarafından da 'Buğ Gemisi' olarak adlandırılmıştır. 'Buğ' olarak adlandırılmasının en önemli sebebi geminin buharlı bir gemi olması ve beyaz

dumanlar salmasıdır. Swift gemisi, 1828 ve 1839 yılları içerisinde, genellikle II. Mahmut ve devlet adamlarının hizmetinde, bazı anlarda da römorkör olarak kullanılmıştır. ‘Swift’ adı sonralarda ‘Sürat’ olarak Türkçeleşmiştir. Gemi yürütme gücü olarak hem yelkenli hem de buhar gücü kullanılmıştır (URL-8, 2014).

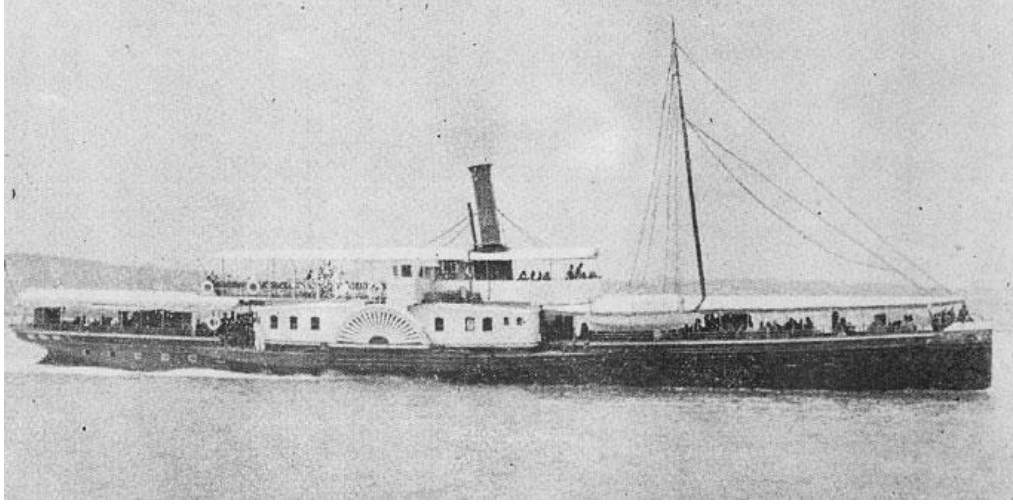
Prof. Dr. Necmettin Akten (2014) vermiş olduğu bilgilere göre, azami yük kapasitesi 375 ton olan Sürat gemisi, seferlerini 12 gemi mürettebatıyla gerçekleştirilmiştir. Gemi İngiltere’den 12 gemi mürettebatıyla gelmiş ve gemiyi idare edebilecek yetiştirilmiş Türk mürettebat o dönemde bulunmadığı için zamanın padişahı II. Mahmut, dönemin çağdaş gemilerini kullanabilecek kaptan ve mürettebatın yetiştirilmesini öngörmüştür (8,2014).

Sürat gemisi ile birlikte II. Mahmut döneminde deniz taşımacılığına önem artmış ve yabancı buharlı gemilerin alınması ile birlikte turistik faaliyetlerin ilerleyebilmesi anlamında ivme kazandırmıştır (Yenituna,2014). “Yine aynı dönemde Aynalıkavak Tersanesi’nde Eser-i Hayır, Mersin Bahri ve Tairi Bahri gemilerinin yapımına başlanır ve 1838 yılında Fransa seferi yapmak üzere Peyki Sevket vapuru inşa edilmiştir” (Yenituna, 2014).

Osmanlı Devleti süresince ticaret yapabilmek için yapılan ilk gemi ‘Peyki Şevket’ olarak kayıtlara geçmiştir. ‘Peyki Şevket’ gemisi, İmparatorluk limanları içerisinde yolcu ve yük taşımacılığı yapan ilk Osmanlı Devleti gemisi olarak hizmet verdiği belirtilmektedir. Bilinen şekli ile ‘Pevki Şevket’ 1839 yılında İzmir-İstanbul arasında düzenli deniz seferleri yapmıştır. Uluslararası süreçlere uygun olarak bu dönemde kar edilmesini sağlanması ve ‘Pevki Şevket’in işletilmesi için devlet yapısı içerisinde bazı yatırımlar yapılmış, önemler alınmıştır. Bu önemler arasında, İzmir, İstanbul ve ara iskeleler özelinde, geminin yeterince yük ve yolcu almadan yabancı gemilere yük ve yolcu desteğini sağlanmaması kuralı getirilmiştir (URL-8, 2014). Böylelikle Pevki Şevket gemisinin etkin çalışabilmesi için yük ve yolcu kotası planlaması kuralı getirilmiştir (URL-8, 2014).

Denizcilik faaliyetleriyle ilgili tamamlanan bu ilk süreçler “Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü” ’nün başlangıcını oluşturmuştur. II. Mahmut, bu yönüyle Osmanlı Devleti’ni deniz ticaretine yönelten ilk padişah olma özelliğine de sahiptir (Yenituna, 2014).

Halk adı ile ‘Buğ’, devlette yer alan ismi ile ‘sürat gemisinin resmedilişine bir örnek aşağıdaki gibi verilmiştir.



Resim 1. “Buğ” Osmanlı Devleti’nin ilk buharlı gemisi (URL-55, 2018).

Osmanlı Devleti döneminde limanlar arası ilk düzenli ve tarifeli yük ve yolcu seferlerinin yapılması II. Mahmut döneminde başladığını belirtmiştik. 1837-1939 döneminde yapılmış yandan çarklı gemilerin ilki olan ‘Eser-i Hayır’, yabancıların Boğaziçi’ne ‘Mesir-i Bahri’ posta vapuru da İzmit, Gemlik, Bandırma ve Tekirdağ limanlarına yük ve yolcu taşımaya başlamıştır (URL-9, 2014). Posta seferlerini organize ve eksiksiz bir şekilde, şirket aracılığı ile sağlanması gerektiği düşünülerek 1838 yılında ‘Şirket-i Osmani’ teşkilatı kurulmuştur (Kızıldemir, 1986). Bu Osmanlı Devletinin, geniş bir kapsamda Türklerin, denizcilik alanında oluşturmuş olduğu ilk kamu şirketi olarak tarihte yer almaktadır. Sultan Abdülmecit’in imparator olması ile ‘Şirket-i Osmani’ şirketi, ‘Mecidiye Şirketi’ adını almış, sonrasında, buharlı gemilerinin ticaret kapsamında İstanbul ve civarında giderek yaygınlaşması üzerine Padişah Abdülmecit’in 1843 yılında verdiği emir ile ‘Fevaid-i Osmaniye İdrasi’ olarak isim değiştirmiştir (URL-10, 2014).

Kızıldemir’e (1986) göre, “Fevaid-i Osmaniye’nin filosuna zaman içerisinde; Hümapervaz”(1843), “Sudaver”(1844), ‘Vasıtai Ticaret’ ve ‘Seyri Bahri’ (1845), ‘Eseri Nüzhet’(1846), ‘Vesile Ticaret’(1847), ‘Eseri Ticaret’ ve ‘Girit’(1851), ‘Dolmabahçe’ (1856), ‘Bursa’(1859), ‘Ticaret-i Bahri’ ve ‘Musul’ (1860), ‘Medarı Tefvîk’ ve ‘Şeref Resan’ (1864), ‘Pendik’(1866), ‘Maltepe’, ‘Medarı Fevaid’, ‘Heybeli’ ve ‘Hereke’(1869), ‘İzmit’(1870), ‘Fuat’ adlı gemileri katılmıştır”

Türkiye’de ise kruvaziyer gemi işletmeciliğinin başlangıcıyla ilgili bilgilere II. Dünya Savaşı bitiminden sonra rastlanmaktadır. “İkinci Dünya Savaşı sonrasında ‘Ege’ adlı hat

gemisi, Türkiye’de kruvaziyer sefer amacıyla hizmet veren ilk yolcu gemisi olmuştur (Sezer, 2014). Daha sonra Amerika Birleşik Devletlerin’den alınan ‘Ankara’, ‘Tarsus’, ‘Adana’, ‘İstanbul’, ‘Ordu’, ‘Trabzon’ ve ‘Giresun’ adı verilen gemilerle yolcu taşımacılığı sürdürülmüş İtalya’da 1950 yılında inşa edilen ‘Samsun’ ve ‘İskenderun’ isimli gemiler ile de yolcu taşımacılığı kapsamında Akdeniz’in çeşitli limanları arasında birçok seferler yapmışlardır” (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014).

1.2.1.2. Türkiye Denizcilik İşletmeciliği (TDİ) Yolcu Gemileri

Yunanistan ile yapılan nüfus mübadelesi sonucunda Türkiye açısından çeşitli zorluklar meydana getirmiştir. Bu zorluklar içerisinde Yunanistan’da bulunan vatandaşları ülke topraklarına getirmek için kullanılan gemilerin yeterli olmaması sebebi ile yeterli sayıda yolcu gemisine sahip olunmadığının anlaşılmasıdır. Bu durumdan yola çıkarak ilerleyen yıllarda üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye Cumhuriyeti’nin kendi gemileri olması gerektiğinin kararına varılmıştır (Soysal, 1989).

Türkiye’de yürütülen denizyolu işletmecilik faaliyetleri için gerekli olan tüm gemiler 1938 yılına kadar kullanılmış gemiler olarak satın alınmıştır. Cumhuriyet ilanından sonra büyük bir yapılanma sürecine giren Türkiye Cumhuriyeti, ihtiyacı dahilindeki gemileri kullanacağı limanlar ve bölgeler için ihtiyacına göre planlama yapılmış ve Kiel/Almanya’da yer alan Fried Krup firmasına, üç adet gemi siparişi vermiştir (URL-17, 2018). Bu gemilerin isimleri; Trak, Sus, ve Marakas’tır. Gemilerin özelliklerini benzer özellikleri; Üç gemisinde 75 metre boyunda 11 metre eninde saatte 19 mil hız yapabilen 1414 grostonluk vapurlar olmasıdır (URL-18, 2014).

Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk vapuru olan Trak’ın başı çektiği Marmara tipi vapurların bundan sonraki benzer örnekleri de sırası ile ‘Sus’ ve ‘Marakas’ gemileri olarak yer almaktadır. Üst düzey yöneticiler ve İstanbul şehrinin ileri gelenlerinden oluşan yolcularla birlikte, 21 Mayıs 1938 tarihinde Trak gemisi ile Galata’dan Mudanya’ya ilk seferi gerçekleştirilmiştir. Böylelikle düzenli olarak Mudanya-İstanbul seferleri başlamış ve Trak gemisi, Mudanya’dan İstanbul’a belirlenen program dahilinde her gün saat 08.30’da ve İstanbul’dan Mudanya’ya saat 16.30’da kalkacak şekilde seferlerine başlamıştır . İlk hasarını Trilye önlerinde sis yüzünden 9 Nisan 1939 yılında yaşayan Trak vapuru 6 sene daha Türk halkına hizmet vermeye devam etmiştir (URL-18, 2014). “Trak gemisinin adını

Atatürk'ün verdiği bilinmektedir ve 'Balkanların doğu cenub köşesine verilen bu ad eski zamanlarda çok geniş bir vatanın ve çok yayılmış bir Türk ulusun adı' anlamına gelmekte olduğu ayrıca belirtilmektedir" (17, 2014). Trak, 19 Ocak 1944 tarihinde Mudanya açıklarında kayalıklara çarparak 23 mürettebatı ile birlikte Marmara Denizinde batarak sürecini tamamlamıştır. Trak gemisinin kaybindan sonra, Sus ve Marakas gemileri İstanbul'dan Mudsny's ve Gemlik Limanı'na düzenli seferler yapmaya devam etmiştir. 1965 yılında her iki gemide bakımdan geçerek kazanları kömür yerine fueloil'e çevrilmiş ve bir süre daha hizmet vermeye devam ettikten sonra her ikisi gemi de 1973 yılında, ilk önce karaya çekilmiş ve akabinde Ege Denizcilik Şirketi'ne satılmıştır (URL-17, 2014). Sus ve Marakas gemilerini satın alan şirket, gemileri tekrardan yenileyip İzmir'den çıkış yapacak şekilde Yunan adalarına turizm seferleri yapmayı planlamış, ancak 1974 yılında başlayan Kıbrıs Harekâtı sebebi ile Türkiye ve Yunanistan ilişkileri yaşanan krizden dolayı durdurulunca İzmir'den planlanan turizm seferleri askıya alınıp, gemilerin yaşından dolayı sökülme için Aliğa tersanelerine yollanmışlardır (URL-17, 2014).

Kaptan Altay Altuğ ile 2014 yılında Uzmar Denizciliğin Pasaporttaki ofisinde yapılmış olan söyleşide ilk Türk yolcu gemilerinden bahsedilmiştir. Söyleşinin yolcu gemileriyle olan bir kısmını belirtmek gerekirse;

"1940-48 Ankara gemisi Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk cruise gemilerinde birisidir. Amerika'dan satın alınmıştır. Ben bu gemide çalıştım. Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk gemi olma özelliğine sahiptir ayrıca. İstanbul, İngilizler tarafından işgal ettiği zamanlarda, Türk ordusu Anadolu'dan geçmek için bu gemiyi kullanmıştır. Türkiye yeni kurulmuş 5 senelik Cumhuriyet olduğu için Avrupa henüz ülkemizi tanımıyor. Bu sebeple Atatürk' de 1928 senesinde "Güzel bir gemimizi sergi yapalım" dedi. "Salonlarında sergiler olsun, Türkiye'de çıkan ürünleri bu gemide sergileyelim ve Avrupa'ya gönderelim, her yeri dolaştıralım ve herkesi çağıralım, gemiyi görsünler, içerisinde ki mallarımızı görsünler" dedi. Adına da halk arasında 'Seyyar Sergi' dediler bu gemi için. Cumhuriyet devrindeki ilk turistik gemimiz de S/S Karadeniz adı ile de tarihte yerini almıştır. Atatürk geldi o gemiyi yolladı. İstanbul'dan bindi. Bandırma'ya kadar gitti ve oradan döndü. Bu şekilde olan seferler iki ay sürdü. Sergi gemisi ile Lizbon'a gittiler, Marsilya'ya gittiler, İspanya'ya, İngiltere'ye, Amsterdam Rotterdam, Polonya hatta Rusya'ya kadar gittiler."

"Marakas, Sus ve Trak... Bunlar üç gemidir. Hitler yaptırdı bu gemileri, Hamburg tersanelerinde yapıldı. Bandırma-İstanbul arası vızır vızır çalışırdı bu gemiler. Şimdi feribotlar çalışıyorlar ya Bandırma-İstanbul arasında, bu gemilerin yerine geçti feribotlar.

Bir veya iki araba alabilirlerdi ancak, onları da ambarına koyarlardı. O zamanlar, 1936 senesinde, Hitler demiş ki “Bu gemileri o kadar güzel yapın ki, temiz ve kaliteli olsun, Atatürk’ün gözüne girelim, Atatürk Türkiye’sini kazanalım.” ve bunun üzerine bu gemileri en iyi malzemedен yapmışlar. Gemilerin postaları vardır ya, onlar normalde saçtan yapılır, kalın sacı keserler ve ondan yaparlar. Bu gemilerin postaları ise demir yolu raylarından yapılmıştır. Çok güzel gemilerdir. Aynı büyüklükteki diğer gemiler 10-11 mil giderken bu gemiler yaklaşık 20 mil hız ile gidiyorlardı. Bu gemilerden bir tanesi Bandırmada kayalara çarpıp, battı. Geriye iki tanesi kaldı.

Ben liseyi bitirdikten sonra Yüksek Denizcilik Okulu sınavlarına girmek için İstanbul’a geldim. Trenle Bandırmaya oradan da gemi ile İstanbul’a geçecektim. Limana gittiğimde “Bugün süratli gemi var” dediler. Marakas’a işte o gün bindim. 375 kuruş verdim II. Mevkii bilet aldım, çantamla beraber oturdum. Yaklaşık 15 gün sürdü sınavlar. Sınavı kazananlardan biriydim ben de. Kader miydi ya da şans mıydı Marakas, bilemiyorum. Sonra yıllar geçti üstünden. Okul bitti, askerlik zamanı geldi. Denizci yedek subayı olarak askerlik yaptım. Birliğimizin, denizci olduğumuz için gemilerimizin belli olması gerek. Komutanlar ordinolarımızı dağıttılar. Ordinoları aldık, baktık, herkesin gemisi yazıyor. Benim ordinomda “Altay Altuğ – IV. Kaptan- S/S Marakas” yazıyor... (Altuğ, 2012)

Aradan 30 sene geçti. Şirket kurdum, imkan sahibi oldum. Marakas gemisini satın aldım. Marakas gemisini satın alırken onun kardeşi “Sus”, onu da aldım. Bu gemilerin adlarını Atatürk koymuştur. “Marakas – Sus – Trak”. Bunları yolcu gemisi yapacak, Kuşadası’na götürecektik. O zaman işte Türkiye’de deniz turizmi olacak diyordum. Sırf turistlik maksatta Ege Denizinde gezilecek diyordum. Kafama koymuştum bunu. Denizcilik işletmelerinden ayrıldım ve 5 arkadaş bu gemileri satın aldık. 300’er bin lira para koyduk. 2,5 milyon lira para biriktirdik bu gemilerin ikisini birden 4 milyon liraya satın aldık. Bu gemiler 1973te şirket dışı bırakılmıştı. Bunların makinelerini falan söküp yeni makine koyacaktık. Yaklaşık 400 yatak olacaktı gemilerde. Avrupa tur operatörleri ile bile anlaşmalar yaptık. Her hafta 200 kişilik uçaklarla yolcu yollayacakları bizim gemilere. Kuşadası’na gelecekti hepsi. Hem Meryem Ana’yı göreceklerdi hem de bizim gemilere bineceklerdi. Rodos, Mykonos, Yunan adalarına gideceklerdi. Her hafta biri gidecek biri gelecekti. Fakat tam o gemileri bitirecektik biz, 1974 yılı Ağustos ayının 14’ü Kıbrıs çıkartması oldu. Ve Yunanlılar bütün adalarını turist giriş-çıkışlarına kapattılar. Bizde kaldık mı? İflas ettik... Gemileri mecburen, ağlaya ağlaya hurda yaptık. Söktük mecburen. tüm bu gemiler anılarda kaldılar...” (Altuğ, 2012).

1988 yılında İstanbul'da İstinye ve Haliç, İzmir'de Alaybey tersanelerinde birbirine benzeyen on farklı vapur inşa edilmiştir. 'Üçüncü Kuşak Yenileştirme Programı' içinde ve daha önce inşa edilenlerden biraz küçük ama oldukça hızlı olan bu vapurlar Alaybey Tersanesi'nde inşa edilenler 'Tuzla', 'Ambarlı' ve 'Kumburgaz' gemileridir (Alkan, 2008). Bu gemiler İstanbul Şehir Hatları İşletmesine teslim edilmek amacı ile Alaybey tersanelerinde inşa edilmiş, yine aynı tersanede "İkinci Kuşak Yenileştirme Programı" dahilinde ve 1985 yılında inşa edilmiş olan 'Bayraklı' ve 'Karşıyaka' vapurlarının İstanbul'a gönderilmeleri sonucunda sadece 'Tuzla' gemisi İstanbul'a alınmış, 'Ambarlı' ve 'Kumburgaz' İzmir'de bırakılmıştır. Yazın 747, kışın ise 589 yolcu kapasiteleri ona bu gemiler, 14 millik hızları ile dönemin en süratli körfez vapurları arasında yer alan gemilerdir (Ürük, 2006).

Yıllar geçtikçe bakım maliyetleri, yüksek yaşları ve ekonomik nedenlerden dolayı sık sık oluşan arızaları sonucu seferden çıkan Alaybey, 9 Eylül ve Beykoz yolcu gemileri kızağa çekilmiştir. "Şu anda İzmir Büyükşehir Belediyesine ait 4 Yolcu Gemisi ve 3 Araba Vapuru ile Turyol Kooperatifinden hizmet alımı yöntemiyle kiralanan 18 Yolcu motoru olmak üzere toplam 25 gemi ile İzmir Körfezinde yolcu ve araç taşımacılığı hizmeti verilmektedir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ AŞ) zamanında sadece 6 hatta ve günde 60 civarında yaptıkları seferler ile 2000 yılından itibaren artırılmaya başlanmıştır" (14, 2014).

1.2. Kruvaziyer Taşımacılığı

Kruvaziyer turizmi olarak bakıldığında dünyada gittikçe gelişen, bulunduğu ülkeye ve limanların yer aldığı şehirlere oldukça yüklü gelir kaynağı sağlayan bir turizm çeşitidir. Etimolojik anlamıyla bakıldığında kruvaziyer kelimesi Fransızca'dan gelmektedir. Ayrıca kruvaziyer turizmi son zamanlarda gelişen teknolojiye etkilenerek dünyadaki gemi yapan ve deniz taşımacılığının geliştirmek isteyen ülkelerin dikkatlerini yönlendirdiği bir taşımacılık türü olarak üst sıralarda yer almaktadır (Görgün, 2011).

Günümüzde 'Kruvaziyer' denince akla turizm amaçlı yapılan yolcu gemileri akla gelmektedir. Yolcu gemileri önceleri işçileri, barış ya da savaş zamanı askerleri taşıyan mekanizmalardır. Daha sonra sivil insularında taşınmaya başlandığı gemilerle ilgili çeşitler artmış ve taşımacılık amacından giderek uzaklaşarak eğlence ve tatil kavramlarını çağrıştırmaya başlamıştır. Feribotlar, okyanus hatları, günübirlik veya kısa süreli deniz

turlarının kruvaziyer turizminin ilkel dönemini oluşturduğu belirtilmektedir (URL-58, 2018).

Prof. Dr. Walter Hunziker 1942 yılında kruvaziyer turizm için ‘para kazanma amacı gütmeyen ve aynı şehirde günlerce kalma durumuna dönüşmeden, yolcuların bir yerde geceleyebilmeleri ve başka bir yere seyahatleri ile oluşan olay ve planlamaların tümü’ olarak bahsetmiştir (Kuto, 2010).

Barla ve diğerlerine göre (1998) dünya’da yolcu taşımacılığının temel taşı Avrupa’dan yeni dünyaya yapılan göçmen taşımaları oluşturur. Kayıtlara göre 18. yüzyıl ile başlayan göçmen ve köle taşımaları, 19. yüzyıl devamında da her seferde 2000 kişiden fazlasının taşınabildiği kapasiteyi yakalamıştır (Barla ve diğerleri, 1998).

Atlantic Transport , Crunard White Star, Red Star, Norddeutscher Lloyd Dominion Leyland, Anchor Steamship, The French Line, Hamburg-American gibi denizcilik firmaları 1500 ve 2000 kişilik yolcu ve total mürettebat kapasitesine sahip olan gemileri ile Akdeniz ve Kuzey Amerika limanlarından Amerika’ya yolcu taşıma faaliyetinde bulunmuşlardır. İlgili gemilerin birkaçını Cedric, Patricia, Pannonia ve Carpathia olarak belirtmek mümkündür (URL-23, 2014).

İnsanların ancak kendi hayatlarını devam ettirebilecek kadar üretebildikleri tarih öncesi çağlarda, kölelik henüz yokken zamanla kullandıkları araç ve gereçler gelişim gösterdikçe insanoğlu daha fazla üretmeye başlamış, tüketim kapasitesini aşmıştır. Artan üretim sonrası yetmeyen şartlarla birlikte savaş esnasında tutsak olarak alıkonulan insanları öldürmek yerine, kendileri adına çalıştırmaya başlamışlar ve köle olarak nitelendirdikleri insanların ürettikleri fazla ürüne el koymuşlardır. Böylelikle kölelik doğmuştur. İlerleyen süreçte de zamanın transatlantikleri 1700’lü yıllarda köle ticareti için kullanılmıştır. Keşiflerin gerçekleşmesi ile birlikte Amerikan kolonilerinde ve daha sonra Amerika’nın şehirleri özelinde oluşan işgücü eksikliğinden artan kölelik ile birlikte ilk transatlantikler insan taşımak için üretilmiş ve köle taşımacılığında kullanılan gemilere, “Tumberio”, yani “ölü taşıyan” adı verilmiştir (Hachette, 1985).

1800’lü yıllara, gemilerin yolcu taşıyabilecek şekilde dizayn edilmesi ve bir yerden bir yere yolculuk için kullanılması fikri, yeni kurulmak üzere olan denizcilik firmalarını etkisi altına almıştır. Bu yıllarda halkın “aydın kesimi” olarak tabir edilen ve sadece zengin insanların ulaşabileceği bir ulaşım aracı olarak görülmektedir. Barla ve diğerlerine göre (1998) Mücahir Gemisi adı verilen bu yolcu gemilerinde mevki ücreti uygulanmaktadır. Birinci, ikinci ve üçüncü mevki ayrımı, içerdiği konfor ve her bir yolcu için ayrılmış kamara

itibari ile yapılmaktadır. Gemi ambarlarının katlara bölünmesiyle oluşturulan bölümlerde “ambar yolcusu” taşınırken, denize ve güneşe maruz, açık güverte bölümünde ise güverte yolcusu seyahatini sürdürmektedir.

Turizm sektörü içerisinde yer alan kruvaziyer gemiler aracılığı ile yolcu taşımacılığı ilk kez 1890 yılında Albert Balin tarafından gerçekleştirilmiştir. 1890lı yıllarda yük ve yolcu gemileri arasında ayırım olmadığından, yolcu taşımacılığı büyük ilgi yaratmamıştır. Birinci dünya savaşı sonrasında Amerika’ya yapılan göçlerin sınırlandırılması ve uçak teknolojisinin geliştirilmesi, deniz yolu yolcu taşımacılığı taleplerini azaltmıştır (Kuto, 2010). New York- Southampton ve Le havre seferlerini 3.5 ay gibi bir sürede tamamlayabilen transatlantikler, uçakla bir gün gibi kısa bir zaman inenen seyahat süresi için iki liman arasında tarifeli sefer düzenleyerek yolcu taşımacılığı yapmayı öngören hizmet tarzlarını, dinlenmeyi bazlı kruvaziyer taşımacılığına kaydırmıştır (Çayır, 2008).

İlerleyen yıllarda gelişen teknoloji ve kruvaziyer turizmin artan rekabet ortamı ile kruvaziyer şirketleri arasında lüks rekabeti başlamıştır. O zamanın ünlü firmaları The White Star Line ve Black Ball Line yaşanan rekabet ortamında başı çekmişlerdir (URL-1, 2012).

Yıldan yıla kruvaziyer gemilerine olan ilginin artmasıyla 1912 yılında dünyanın o zaman için en ileri teknolojisiyle donatılmış Titanik gemisi inşa edilmiştir. Titanik, Olympic sınıfı olan, White Star Line isimli Amerikalı bir şirketin sahip olduğu yolcu gemisi olarak tarihte yer almaktadır. İrlanda’da üretilmiştir. “Batmaz Gemi” olarak lanse edilen Titanik, 15 Nisan 1912 tarihinde bir buz dağına çarpmış ve daha ilk seferinde yaklaşık iki saat kırk dakika gibi kısa bir sürede Atlantik Okyanusuna gömülmüştür (URL-21, 2014). Gemi kusursuz teknolojik yapısı ve eğitimli mürettebatına rağmen korkunç sondan kurtulamamıştır. 1912’de yapımı bittiğinde dünyadanın en büyük buharlı yolcu gemisi olarak tarihte yerini almıştır ancak batışı sonrasında 1.514 kişinin ölümüyle sonuçlanan elzem kaza sonucunda yaşanan en büyük deniz felaketlerinden biri olarak tarihte yer almıştır (URL-21,2014). Dünyanın en kusursuz gemisi olarak tabir edilen Titanik gemisine binebilmek için servet ödeyen zengin kesimin geminin ilk seferi sonrası batmasıyla birlikte beklenen olmamış ve kruvaziyer sektörüne ilginin azalmasına sebebiyet vermemiştir. Daha sonrasında çıkan I. ve II. Dünya Savaş’ları ile birlikte büyük kruvaziyer gemiler, asker ve mühimmat taşıyan savaş gemisine dönüşmüştür. Sonrasında bu gemiler mültecileri taşıyarak devam etmiş, deniz yolu taşımacılığının posta taşımacılığının yanı sıra, yük ve yolcu taşımacılığı da yapmaya başlamışlar ve bir süre posta gemisi olarak da isim almışlardır. Quenn Elisabeth II. Transatlantik gemisinin donatanı Cunard denizcilik işletmecisinin kurucusu Samuel

Cunard, posta ve yolcu taşımacılığını ilk gerçekleştiren kişi olmuştur. Yolcu gemilerinin bu dönem zarfında posta ile birlikte taşınmasından dolayı 'posta gemisi' olarak adlandırılması buradan gelmektedir (URL-23, 2014).

Denizcilik şirketleri arasındaki rekabet ve giderek artan talep yoğunluğu ile birlikte buhar gücü ile çalışabilen ve çelikten yapılmış ileri teknolojiler yeni gemi inşasında uygulanmaya başlanması ile birlikte transatlantiklerin gittikçe daha yüksek kapasite de ve süratli olmalarının önü açılmıştır. Ancak havayolu taşımacılığının artan önemi ile birlikte kruvaziyer taşımacılığı büyük oranda askıya alınmıştır. Bundan dolayı, denizyolu taşımacılığı, göç trafiği dahilinde Avrupa'dan Kuzey Amerika'ya yapılan Atlantik seferlerinde yakaladığı önemi, tekrardan kazanamamışlardır. Atlantik deniz trafik yoğunluğunu, Amerika'nın göçleri sınırlandırması da büyük ölçüde azalmasına sebep olan temel faktörü oluşturmuştur. 20. yüzyılın başlarında çalışan transatlantikler arasında Aguitania, Mauretania, Lusitania, Titanic, Olympic ve 1930 yılında denize indirilen Queen Mary gemileri mevcuttur. Ancak bahsettiğimiz havayolu rekabeti 1965'te Amerika ile Avrupa arasında sadece dört gemi ile birlikte tarifeli sefer yapılabilmiş ve sonraları bu dört gemi de yaşlanmaları sebebi ile kızağa çekilmiştir (Oskay, 1983).

İlerleyen teknoloji ve uçak sanayisinin deniz aşırı ülkelere seferler düzenlemeye başlaması ile birlikte kruvaziyer turizmine olan ilgi azalmış gibi görünse de, aslında iki farklı taşımacılığın bir arada kullanıldığı seyahat planlamalarıyla birlikte multimodal taşımacılığın başlamasına sebebiyet vermiştir.

Günümüzde büyük kruvaziyer gemilerin lüks ve artan bir ekonomiyi getireceğine inanan kruvaziyer şirketleri gemilerini giderek daha da özellikli ve farklı diyazn edilmesine çalışmaktadırlar. Bu şekilde daha büyük kruvaziyer gemiler üretilmeye başlanmıştır. Büyük olan gemiler 4.000 kişiyi taşıyacak kapasiteye sahipken küçük çaplı gemiler ise 100 kişilik taşıma kapasitelere sahiptir. Büyük gemilerin üretimi arz ve talep dengesi ile birlikte gittikçe artmaktadır. Üretilen bu büyük çapta olan gemilerdeki ürün ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ürün ve hizmetler kaliteside giderek arttırılmıştır (Oskay, 1983).

Gison'a göre (2006) kruvaziyer turizm faaliyetinde kullanılacak olan gemilerin seçimi için belirli ölçütler mevcuttur. Bu ölçütler;

- Kapasite: Kapasite olarak gemi de sğalanabileceği yatak ve yolcu sayısı baz alınarak hesaplanır. Kullanılan geminin kapasitesini belirleyen şu şekilde yer almaktadır; gemide çalışan memurlar, çalışan işçiler ve yolcular. Kruvaziyer firmalar daha çok kapasite elde etmek amacıyla yatak kapasitesi ve gemi içerisinde yer alan kabin

sayısı çok olan gemileri tercih ederler. Firmalar ranza şeklinde ya da çift kişilik olacak şekilde yatakları tercih etmektedirler.

- Gemi Boyutu: Geminin boyutu baş tarafıyla kıç tarafının ölçülmesiyle elde edilen birim ölçüttür. Ayrıca geminin orta noktası baz alınarak kirişlerin boyutları ve yerleri belirlenir. Geminin boyutunun seçiminde deniz derinliğide önemlidir. Seçilen güzergah ve gidilecek noktalar geminin boyutunun seçiminde önem arz etmektedir. Bazı varış noktalarına boyutları sebebi ile gemilerin yanaşamam durumları söz konusu olabilmektedir.
- Tonaj: Gemiler inşaa edilirken belirlenen ölçütler göz önünde bulundurularak tonaj şartlarına uygun şekilde planlamalar yapılır. Firmalar uğrayacakları limanlar ve bu limanlar için belirlenen tonaj sınırlamalarına uygun olacak şekilde gemileri seçerler. Gemilerin tonajları belirlenirken gidilecek olan limanlarda uygulanacak liman ücretleride dikkate alınmaktadır.
- Hız: Hız denizcilikte knot ile ifade edilir. 1 knot 1 deniz /1 saate eşittir. 1 deniz mili 1852 metreye eşittir. Kruvaziyer işletmeler seçtikleri gemilerin hızlarınınada önem vermektedirler. Çünkü gemilerin hızlı olması sayesinde çıkılan sefer daha kısa sürede tmamlanmakta ve bu sayede birden çok rota planlanıp yeni seyahatlerin ilaveleri ümkün olmaktadır. Ayrıca yolcularında sıkılmamaları yönünden de belli süratteki gemiler önem taşımaktadır.

Yolcuların kısa dönemde farklı yerleri seyahat etmek istemeleri ile birlikte gemilerin rahat ve konforlu olması, gemi mürettebatı ile kruvaziyer hattı şirketi sahiplerinin yolcu memnuniyeti odaklı tatil anlayışını sunmak istemeleri, yolcuların yüksek kalitede yiyecek ve içecek beklentisi nin olması, gemiye binen herkesin limandan aynı anda tatiline başlayıp aynı anda bitirmesi gibi sebepler denizde turizmin rekabet alanlarını zorlamakta ve kruvaziyer firmaları müşterileri çekmek için birbirleriyle yarıştırmaktadır (Gibson, 2006).

Kruvaziyer turizm faaliyetleri hükümetler tarafından da dikkatle alınarak takip edilmektedir. Kruvaziyer turizmin mevcut getirileri araştırmalar sonucunda ortaya konulmuştur. Etkileri belirtmek gerekirse; politik, ekonomik, sosyal, teknolojik, bölgesel ve çevresel olarak dikkate alınmaktadır. Kruvaziyer varış limanları arasında Tropik adalar, Kuzey ve Güney Amerika limanları öne çıkarken, son yıllarda Asya, Kutuplar, Uzakdoğu, Baltık Denizi Bölgesi, Doğu Akdeniz Limanları, Kızıl Deniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi alternatif varış noktaları olarak dikkat çekmektedir (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014).

Son yıllarda kruvaziyer turizmin artış göstermesi ve sadece zengin kesime değil orta halli kesime de hitap ediyor olması ile birlikte, alternatif tatil seçenekleri arasındaki yerini sağlamlaştırmaktadır. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) aracılığı ile 2004 yılında yapılan bir araştırma sonucuna göre kruvaziyer turizmin diğer turizm şekillerine göre tercih edilme sebepleri şu şekilde sıralanmaktadır (URL-59, 2018):

- Kruvaziyer gemi seyahati, yolcuların tatil boyunca isteyebileceği alternatif seçenekleri de beraberinde getirmektedir.
- Yapılan araştırma sonucunda kruvaziyer gemileri ile tatile çıkanların tatilleri süresince kendilerini memnun eden durumlar arasında; gemi mürettebatının iyi ve kibar hizmet anlayışı, geminin konforu ve farklı birçok yeri ziyaret etme fırsatının olması olarak nitelendirmektedirler.
- Kruvaziyer turizm, fiyat performans nezdinde değerlendirildiğinde diğer tatil türlerine oranla daha hesaplı olabildiği bildirilmektedir. Gemilerle yapılan tatil süresince birinci sınıf hizmet alma, lezzetli yemekler, barınma, eğlence ve diğer lüks seçeneklerin de fiyata dahil edilmesi kruvaziyer tatil seçeneği olarak tercih edilebilir kılmaktadır.
- Her yıl kruvaziyer yolculuğa çıkan turistlerin ortalama %40-45 ilk kez bu seyahate katılanlardan oluşturmaktadır.
- İlk kez yolcu olanlar ya da düzenli olarak bu tatil alternatifini kullananlar göz önünde bulduğunda bir kruvaziyer tatilinin en iyi deneyimlerini çıktıkları tatil sırasında yaşadıkları berirlenmiştir. Bu yönlerin bazıları; Taleplerinin azlığı ya da açokluğu fırsatını değerlendirebilme şansı, eğlence ve diğer tatillerle oranlandığında uygun bir fiyat olarak görünmektedir.
- Günümüzün lüks kruvaziyer gemileri SPA merkezleri, sağlık kulübü, özel restoran seçeneklerinden, çocuklu aileler için hazırlanan çocuk kulüplerine, spor etkinliklerine gibi her yaşta ve farklı zevkte olan yolcuya yaklaşabilmektedir.
- Yine günümüzün kruvaziyer gemileri makine ve pervane sistemlerinin doğa ya duyarlı olması, atıkların değerlendirilmesi ve haberleşme de ileri teknoloji kullanmalarından kaynaklı, çevre dostu, güvenli ve kullanışlı gemiler olarak dikkat çekmektedir.
- Yolculuk esnasında konforlu ve özellikle güvenli bir şekilde buldukları şehirlerden daha uzak bölgelerine, tarihsel bütünlüğü olan alternatif şehirlere ulaşma olanağını sağlamaktadır.

Dünya kruvaziyer piyasasında şu anda dört büyük aile yer almaktadır. Bunlar Carnival Corporation, Royal Caribbean Inc., Star Group ve Bağımsız Kruvaziyer Firmaları olarak anılmaktadır. Bu büyük ailelerden en güçlüsü Carnival Corporation'dur. Carnival Corporation'a bağlı belli başlı kruvaziyer firmaları arasında Holland America Line, Aida Cruises, Carnival Cruise Lines, Costa Crociere, Princess Cruises, Swan Hellenic, P&O Cruises, Cunard, P&O Avusturalya, Wind Star, Costa Kreuzfahrten, Ocean Village, Seabourn Cruise Line, ve Iberocruceros sayılabilir. Royal Caribbean Inc.'e bağlı büyük kruvaziyer hatlarının arasında ise Celebrity Cruises, Royal Caribbean International, Island Cruises, Pullmantur ve Celebrity Xpeditions yer almaktadır. Star Group'a bağlı olan kruvaziyer firmalarından bazıları da NCL(Norwegian Cruise Lines), Star Cruises, NCL Amerika ve Orient Cruise Line olarak sıralanabilir. Bağımsız Kruvaziyer Firmaları arasında MSC, Louis Group, Thomson, Disney, Fred Olsen, Regent/Radisson, Phoenix, Oceania, Crystal Cruises, Silversea Cruises sayılabilir (Bayazıt, 2015).

1.3.1. Kruvaziyer Gemiler ve Özellikleri

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (Safety of Life at Sea) kurallarına göre de yolcu gemisi tanımı ise, 12 kişiden fazla yolcu taşıyan gemi olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nın kruvaziyer gemisi tanımı ise, "Seyahati programlanmış, derin sularda iki ya da daha fazla kalan en az 100 yolcu kapasitesi olan gemiler" olarak belirtilmektedir. Bu tanım dahilinde, yük taşıyan gemilerle birlikte, kısa mesafe turu yapan vapurlar, tekneler ve feribotlar kapsam dışında tutulmaktadır. Örneğin, Türkiye limanları ve yakın mesafe olarak Yunan adaları dikkate alındığında, sadece yolcu transferinde kullanılan ya da kısa programlanmış tur yapan feribotlar ve vapurlar kruvaziyer turizmine dahil edilmemektedir (İncekara ve Salman, 2002).

Kruvaziyer taşıma, belli bir tarife ve uğrak çerçevesinde, bir yolcunun gezdirildikten sonra gemiye bindiği limana geri getirilmesi hizmetidir (Barla ve diğerleri, 1998). Gelişen bu sektörle birlikte gemiler de zaman içinde bulunduğu sektörün gereksinimlerine uygun şekilde, hangi limanlar arasında çalıştırılacaklarına göre inşaa edilmeye başlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer turizminde 3000-4000 yolcu taşıyabilen 100.000 ton kapasitenin üzerinde, hızları 20 knot'un üzerine çıkan her türlü sosyal etkinliği de içinde barındırabilen,

sefer süreleri plananan tura göre değişen, çoğunlukla, haftalık, 15 günlük ve aylık olan, birer tatil köyü prensibine göre tasarlanmış, oldukça modern yapıda olan gemiler kullanılmaktadır.

“Fransızca’da ‘croisiere’ İngilizce’de ise ‘cruise’ sözcüklerinden gelen ve Türkçe’de kruvaziyer olarak adlandırılan Turistik Lüks Yolcu Gemileri; restoran, bar, yüzme havuzu, güzellik merkezi, spor, tiyatro ve sinema salonu, çocuk parkı, golf sahası ve buz pateni pisti gibi birçok özelliği bünyesinde barındırmakta ve adeta “yüzen tatil köyü” olarak nitelendirilmektedir. Bu gemiler çoğunlukla mevsimsel özellikler de göz önünde bulundurularak küresel anlamda Karayipler, Bermuda, Güney Amerika kıyıları, Panama Kanalı geçişleri, Havai, Kuzey Amerika’nın batısı ve doğusu, Alaska, Güney Pasifik, Akdeniz, Kuzey Avrupa, İskandinavya ve Baltık Bölgelerinde ağırlıklı olarak konuşlandırılmaktadır” (URL-1, 2012).

Kruvaziyer turizmde kullanılan ve yeni nesil olarak tabir edilen yolcu gemileri günümüzde 100.000 grostonun üzerinde, 250 metreden uzun, 3000-4000 arası yolcudan ve gemi kapasitesine göre yaklaşık 1000 çalışandan daha fazlasını barındırabilecek kapasiteye sahip olan gemilerdir. Gemilerin büyüklüklerinin artmasındaki temel sebepler ise; işletme ve yatırım maliyetlerini düşürmek, kötü hava koşullarından etkilenmemek ve lüks bir otelde bulunan her türlü konfor ve imkanı yolcularına rahatça sunabilmek yer almaktadır (Brida ve diğerleri, 2012).

Sektör içerisinde kruvaziyer gemi yatırımı yapmak oldukça zor bir alandır. Günümüzde 2 kişilik lüks bir kruvaziyer gemisinin maliyeti 30-40 milyon dolar iken 2500-300 kişilik kruvaziyerlerin maliyeti yaklaşık 600 milyon dolar civarındadır. Benzer kapasitelere sahip lüks konaklama işletmeleri ile kıyaslandığında ise daha fazla yatırım gerekmesine rağmen, sunduğu avantajlar sebebi ile tercih edilebilir bir yatırım türü olarak yer verilmektedir (İncekara ve Salman, 2002). Bahsedilen avantajlar;

- Genel hatları ile yüksek ve orta gelir grubuna mensup turistler için yapılan geziler, ekstra hizmetlerin satışından da gelirler elde etmektedir.
- Yatırım sermayesinin diğer turizm şekillerine göre yüksek olması sektöre dahil olmayı güçleştirir ancak arz talep dengesinin işletmeci ve yatırımcı aleyhine değişmesini engelleyen bir etki sağlamaktadır.
- Tatil turizmi amacı ile hizmet veren işletmeler ile karşılaştırıldığında belli bir bölgeye ya da mevsime bağlı olmaları daha azdır. Tercihler doğrultusunda değişme durumu olan bir pazara sahip olmasına rağmen farklı coğrafyalara, başka bölgelere

yönelik çalışabilme fırsatı yaratmaktadır. Kruvaziyer gemilerin yıl boyunca sürekli çalıştırılabilmesi mümkündür.

- Tercihden doğan talebin gün geçtikçe artması ile birlikte aynı doluluk oranlarını yakalama imkanı sağlamaktadır.

Küresel açıdan ele alındığında ise, 1980'li yıllardan sonra kruvaziyer turizmi giderek yükselen bir grafikte büyümeye başlamış ve bu büyüme sonucunda ortaya büyük şirketler çıkmıştır. Kruvaziyer gemiler, tip ve büyüklüklerine, verdikleri hizmetlere, fiziksel özelliklerine ve boyutlarına göre farklı araştırmacılar tarafından birçok kategoriye ayrılmaktadır. En genel şeklini göz önünde bulundurulursa; kruvaziyer turizmde kullanılan gemilerin boyutlarına bağlı olarak büyük kruvaziyer gemiler ve küçük kruvaziyer gemiler olarak sınıflandırmak mümkündür. 300 yolcuya kadar yolcu kapasitesi olan gemiler küçük kruvaziyer gemiler olarak ayrılır, 2500-3000 yolcu kapasitesi olan gemiler ise büyük kruvaziyer gemiler olarak isim almaktadır (Çayır, 2008).

Görgün'e göre (2011) ise, Dünya'da denizler taşımacılık yapan(yolcu ya da yük) çeşitli boyut ve şekilde farklı denizcilik şirketlerine mensup kruvaziyer yolcu gemisi yer almaktadır. Bu gemiler yolcu kapasitesi, grosston, maliyet ve kullanım alanlarına göre büyüklükleri ile seyahat esnasında yolculara sundukları hizmet farklılıkları açısından çeşitlilik göstermektedir (Görgün, 2011).

Kruvaziyer yolculuklarında kullanılan gemilerin büyüklüklerine bağlı olarak büyük kruvaziyer gemiler ve küçük kruvaziyer gemiler şeklinde sınıflandırabildiğimizi Çayır'a göre (2008) paylaşmıştık. Yapıcı ve diğerlerine göre (2016) ise, yaklaşık 3000 yolcuya aynı anda tatil sağlayabilme imkanı sunan kruvaziyer gemiler, talep ve fiyat dengesine göre dört farklı işletme sınıfına ayrılmaktadır (Yapıcı ve diğerleri, 2016);

- Lüks Sınıf (Luxury): Lüks kruvaziyer gemi sınıfında yer alan gemilerde 7 günden daha fazla olan seyahatler ile diğer gemi türlerine nazaran daha yüksek fiyatlı olarak hizmet sağlanmaktadır
- Üst Sınıf (Premium): Üst kruvaziyer gemi sınıfında yer alan gemilerde de seyahat kültürü sahibi yolcular ile yüksek gelirli kesime hitap eden, mutfak çeşitliliğine sahip ve kişiye özel hizmet sağlanmaktadır.
- Orta Sınıf (Contemporary): Orta kruvaziyer gemi sınıfında yer alan gemiler ise daha çok orta gelir grubuna sahip yolculara hizmet vermektedir. Var olan kapasiteleri içerisinde en yüksek sayıda yolcuyu ağırlamaya çalışmaktadırlar. Yolcuların iyi fiyat anlayışı üzerinden iyi hizmet almalarına çalışılır. Bu sınıfta sunulan en kısası üç gün

ve yedi günlük olan seyahatler özellikle çocuklu aileler tarafından tercih edilmektedir.

- Alt Sınıf (Budget): Alt kruvaziyer sınıfı gemileri içerisinde yer alan gemiler ise, biraz daha az konfora sahip, daha küçük ve eski gemilerle, kruvaziyer yolcularına orta sınıfı kruvaziyer gemilere nazaran biraz daha uygun fiyatlı hizmet sağlamaktadırlar.

Küçük kruvaziyer gemilerinin var olan kapasitelerinin daha az olmasına rağmen, tercih edilme durumları daha fazladır. Gün geçtikçe küçük yolcu gemilerinin daha fazla tercih edilmesinden dolayı bu şekilde üretilen gemi ve kruvaziyer şirketi sayıları giderek artmaktadır. İlerleyen yıllarda da bu gemilerin daha revaçta olacağı ön görülmektedir (Bircan, 2014).

Küçük kruvaziyer yolcu gemileri de kendi arasında üçe ayrılmaktadır (Schwartzman, 1999):

- Kıyı gemileri: Küçük kruvaziyerlerin en küçük boyutlusu olarak yer almaktadır. Daha çok sığ sular, kanllar ve nehirlerde seyir edebilecek gemiler olarak tasarlanmaktadır. Yolcu kapasiteleri ortalama 100 kişi ile sınırlıdır ve maksimum seviyede 100 gross ton büyüklüğüne gemilerdir. Küçük gemiler olduğu için gemi içerisinde aktiviteler az ve hizmet kalitesi biraz daha düşük düzeyde olan gemilerdir.
- Açık deniz gemileri: Açık deniz kruvaziyer gemileri daha çok kıyı kruvaziyer gemilerine benzeyen ancak deniz aşırı yolculuk imkanı sağlayabilen gemilerdir. Kıyı kruvaziyer gemilerine oranla biraz daha büyük olmaları, hizmet kalitesinin daha iyi olduğu bir ortamda deniz aşırı yolculuklar yapabilme olanağı sunmaktadır. Büyüklükleri 2000-3000 gross ton civarında olup ve yaklaşık 100 kişilik yolcu kapasitesine sahip gemilerdir. Kıyı kruvaziyer gemilerine nazaran konaklama imkanı yine basit ancak daha geniş alanlardan oluşmaktadır.
- Lüks gemiler: Küçük kruvaziyer yolcu gemileri arasında ye rana en büyük gemilerdir. Büyüklükleri 4000 ve 16000 gross ton aralığında değişmekte, yaklaşık 300 yolcu kapasitesine kadar çıkabilen yolcu gemileridir. Küçük lüks kruvaziyer yolcu gemilerinin en önemli özelliği ise daha zengin bir kesime hitap ettiği için, lüks ihtiyaçlar barındırmaktadırlar.

Dünyada kullanılan kruvaziyer gemiler Görgün' göre de (2011) yedi farklı şekilde sınıflandırılmaktadır; (Görgün, 2011);

- Klasik Okyanus Gemileri
- Çağdaş Kruvaziyer Gemileri
- Küçük Gemiler
- Yelkenli Gemiler
- Nehir Tekneleri
- Feribotlar
- Çok Amaçlı Gemiler

Kılıçhan ve İlhan'a göre de (2014) yolcu gemileri beş ayrı sınıfta toplanmaktadır; (Kılıçhan ve İlhan, 2014)

- Lüks kruvaziyer gemileri
- Yüksek kalitede kruvaziyer gemileri
- Modern kruvaziyer gemiler
- Özel ya da Niş kruvaziyer gemiler
- Geleneksel kruvaziyer gemiler

Bu sınıflandırma şekli, biraz kapsamlı olarak gemileri ayırmaktadır.

Geminin işletilmesi kapsamında kruvaziyer yolculuk sağlayan hatlar ve turizm acenteleri önemlidir. Kruvaziyer turizmi seyahati planlayan hatlar da kendi içlerinde gruplandırılabilir; Orta büyüklükte, büyük ve Lüks kruvaziyer hatlar. Bu hatların kullandıkları gemi türleri de farklılık göstermektedir. Bunlar da: küçük kruvaziyer gemiler, nehir ve yelkenli kruvaziyer gemiler, büyük ve mega kruvaziyer gemilerdir. Farklı özelliklerdeki bu gemilerin hizmet alacağı, yaşayacağı limanlar da geminin yaşayacağı limanlara göre farklılık göstermektedir (Kılıçhan ve İlhan, 2014).

1.3.2. Kruvaziyer Turizmde Organizasyon Yapıları

Kruvaziyer gemiler lüks donanımlarıyla tatil için yurt dışını seçen, yüksek gelir grubunda yer alan yolcular için özellikle son yıllarda ilgi çekici bir hale gelmiş olmakla birlikte, kruvaziyer alanında faaliyet gösteren turizm şirketleri 2003 yılından beri Türkiye'yi de seyir güzergahları içerisinde almaya başlamıştır (Bayazıt, 2015).

Kruvaziyer acente şirketlerinin yolculara sunduğu alternatifli tatil programları ortalama on dört günlük programlardır ve bunun bir haftası kruvaziyer gemisi ile yapılan seyahat süresini kapsamakta, kalan diğer haftası ise varış limanlarının bulunduğu bölgedeki

'Pre & Past Cruise Holiday' olarak tabir edilen 'Kruvaziyer öncesi ve sonrası' kapsamında liman çevresi tesislerinde konaklama tatilidir. Burada yapılan, orta ve yüksek gelir seviyesindeki yolcuların, farklı ve uzun süreli gemi seyahati ve uzun uçak yolculuğu öncesi ve sonrasında dinlenebilmeleri için sağlanan tatil imkanıdır (URL-60, 2013).

Kruvaziyer turizmde verilen hizmetin kalitesi ayrıca önem arz etmektedir Çünkü kruvaziyer sektörü rekabetçi bir sektör olup, aynı yolcunun yeniden aynı gemiyi tercih etmesi iyi bir hizmeti ve güçlü bir organizasyonun varlığını gerektirmektedir. Hizmet kalitesine paralel olarak gemideki mürettebat, navigasyon sağlayıcı, makine ve diğer tüm bölümlerde çalışan personel bazen gemideki yolcu sayısının yarısına ulaşabilmektedir. Bir kruvaziyer şirketine operasyon ve pazarlama olmak üzere iki ayrı ana bölüm olarak yer almaktadır. Operasyon genel hatları ile, limanlar arasındaki bağlantıyı sağlamakta, hangi programda hangi limanın hangi sırayla izleneceğini planlamaktadır. Uğrulanacak limanlar planlanırken, geminin en ekonomik hızla iki liman arasını kat etmesi gerekliliği için süre hesaplanmakta ve seyirin ekonomik hızla gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Ayrıca teknik olanaklar ve maliyet de operasyon bölümü tarafından hesaplanmaktadır. Pazarlama bölümü ise gezi programları ve paketlerin pazarlanması ve satılması ile alakalı bir süreçtir (Yarcan, 1993).

Kruvaziyer gemilerde seferler yolcu sayısı göz ardı edilerek yapılmaktadır. İptal durumları, hava şartlarının elverişli olmadığı durumlarda gerçekleştirilir. Kruvaziyer işletmeciliğinde fiyat geminin yapısal niteliği ile gemide sunulan hizmetin türü ve kalitesine göre değişkenlik göstermektedir. Kabinlerin büyüklüğü ve gemi içerisinde bulunduğu yer (dış kabin, iç kabin, alt ya da üst güverte gibi) gezi fiyatına yansımaktadır. Kruvaziyer gemilerde tur fiyatlarında, geminin niteliği, liman vergileri, ayakbasta parası, yakıt tüketimi, hız/maliyet ilişkisi, seyir zamanlaması, yiyecek kalitesi, dinlenme ve eğlence hizmetleri, kıyı gezileri, seminer ve konferanslar etkileri mevcuttur.

Kruvaziyerler de gemi kaptanına bağlı denizcilik bölümü ve konaklama bölümü olmak üzere iki farklı kısım mevcuttur. Denizcilik bölümü, güverte personeli, makine ve mühendislik personeli ile muhasebe ve büro personelinden oluşmakta, konaklama bölümü ise, yiyecek ve içecek personeli, kabin hizmetleri personeli, kıyı gezileri planlama elemanı ve dinlenme ile eğlence personelinden oluşmaktadır (Gibson, 2006)

Bunlara ek olarak kruvaziyerler istihdam açısından da büyük önem arz etmektedir. Denize yeni indirilen büyük ölçekli bir gemi, mürettebat kapsamında, kaptanından, kamarotuna, mühendisinden yağcısına, aşçıbaşından kasabına, güzellik servisi elemanından,

servis personeline kadar dört binden daha fazla kişiye yeni iş olanağı yaratabilen bir istihdam alanıdır. Endüstrinin en önemli bileşenleri, kruvaziyer şirketleri, bilet acenteleri, yer hizmeti veren lojistik ya da turizm şirketleri, personel sağlayıcı firmalar olarak sayılmaktadır. Bu sebeple kruvaziyer sektöründe hizmet ve ürün sağlayabilen bir çok turizm veya turizmden farklı sektörlerden bahsedilebilir. Farklı hizmetleri bir arada sağlayan kruvaziyer işletmecilik yaklaşımı ile birlikte, özellikle yolcuların memnuniyetleri kapsamında son derece önemlidir. Tatil satın almak için ödedikleri ücretlerle birlikte yolcular, büyük ya da küçük gemilerle, uzun da sürebilecek bir yolculuğa çıkarak bu süreçteki hizmetlerin beklentilerini karşılama istemektedirler (Mccalla, 1997).

1.3.3. Kruvaziyer Turizm Pazarı

Kruvaziyer turizm pazarı ‘iki tarafı içeren sistem’ olarak en basit şekli ile tarif edilebilir. İki taraf olarak belirlenen unsurlar; talep ve tedarik unsurlarıdır. Kruvaziyer turizm pazarı için bu tanımlara ek olarak üç ayrı kruvaziyer pazar seçeneği ifade edilebilir; ürüne odaklı olmak, hoşnutluk ve yolcu tercihleri (Gibson, 2006).

Ürün odaklı olmak, şirketlerin zaman içerisinde değişen hedeflerini, pazardaki müşterilerin değişen tercih ve tüketim alışkanlıklarını dikkate alarak, bu değişimler çerçevesinde pazara sürülen ürünler üzerinde gerekli değişiklikleri yapmak olarak belirtilebilir.

Hoşnutluk, şirketler müşterilerini anlama konusunda faaliyetler yürüterek bu faaliyetler sonucunda elde edilen veriler çerçevesinde müşterinin satın aldığı mallar sonucu, müşteride oluşan duygu ve düşünceleri yani ürüne karşı olan memnuniyet duygusunu arttırmak için çalışmalar yapmaktadır.

Yolcu tercihleri ise şirketlerin hedefinde olan yolcu kitlesi ve bu kitlenin sahip olduğu özellikleri karşıyabilmeyi amaçlar. Bu bilgilere sahip olmak hedeflenen kitleye doğru stratejilerle yaklaşmayı belirlemek açısından önem arz etmektedir (Buck ve diğerler, 1993).

Firmalar yukarda vermiş olduğumuz üç unsurun aslında tek bir unsur halinde düşünülmesi gerektiğini üzerinde durmaktadır. Çünkü verilen üç ayrı seçenek aslında hedeflenen kitle için aynı anlamı ifade ettiğini ve bu üç unsurun hedefinin aynı olduğu belirtilmiştir. Üç unsurunda ulaşmayı amaçladığını durum, müşterilerinin zevk ve ihtiyaçlarını belirleyerek sunulacak ürünleri oluşturmak ve bu sunulan ürünler sonucunda müşteri memnuniyetini arttırmayı amaçlamaktadır (Mccalla, 1997)

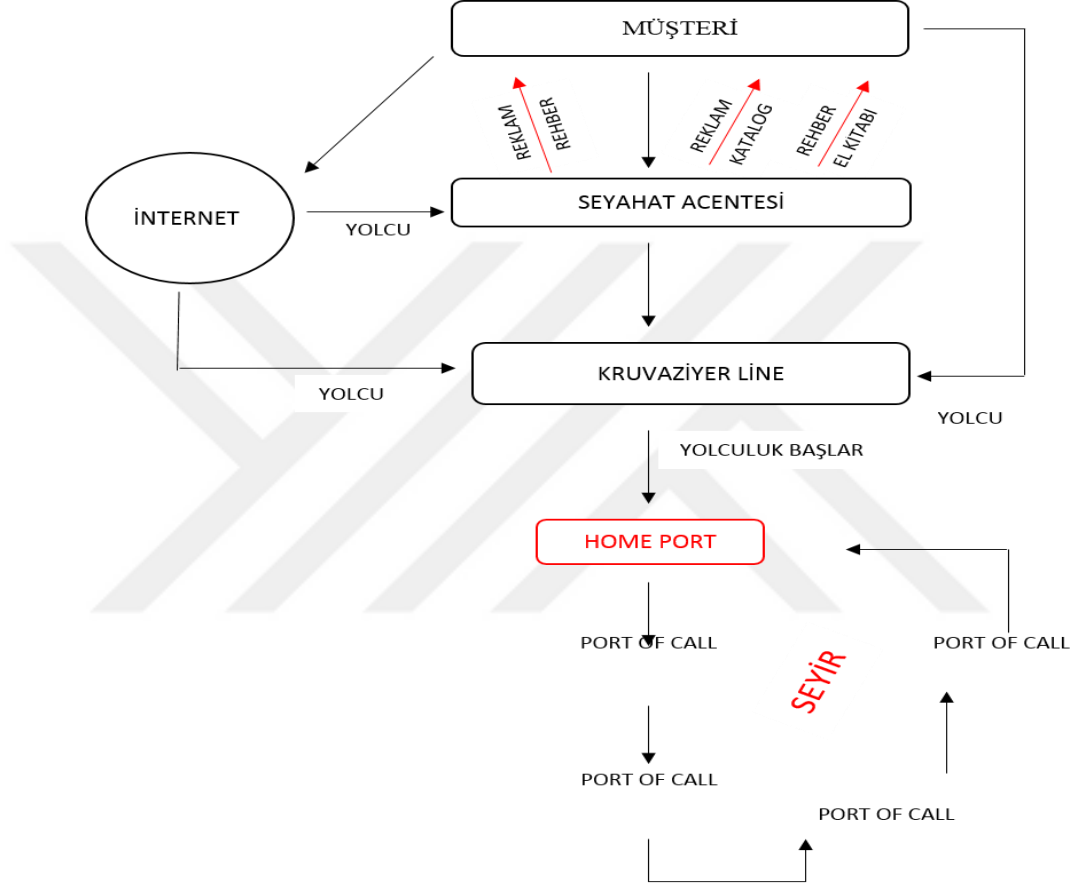
Kruvaziyer varış ve kalkış limanları içerisinde, tercih edilen bölgeler arasında Tropik adalar, Kuzey ve Güney Amerika yer alırken son dönemde Baltık Denizi Bölgesi, Asya, Doğu Akdeniz limanları, Uzak Doğu, Baltık Denizi Limanları, Kutuplar, Karadeniz, Kızıldeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi alternatif varış limanları içerisinde yer almaktadır. Akdeniz bölgesi kruvaziyer varış noktaları ve seyir güzergahları için son dönemde daha çok tercih edildiği için, Güney Amerika tercihli seyahatler arasında ikinci sırada seçenekler arasında yer almaktadır (Brida, 2010).

Son dönemde giderek artan Akdeniz tercihleri ile Türkiye alternatif pazar olabilme bakımından önem kazanmaya başlamaktadır. 18 Şubat 2010'da gerçekleşen, İspanya'nın yerel yayın organlarından Cruises News Media Group'un düzenlediği ödül töreninde Türkiye, Hırvatistan ile birlikte 2009 yılının en iyi varış ve seyahat noktaları arasında kendilerine yer edinmişlerdir (URL-24, 2018). Böylelikle Türkiye'de kruvaziyer limanların gelişimi de ivme kazanmıştır. Son dönemde yaşanan siyasal olaylar kruvaziyer turizmini ülkemiz açısından olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sebeple, ülkemizde kruvaziyer turizminin gelişimi için uygun altyapının tamamlanması ve tanıtım kampanyalarına devam edilmesi gerekmekte, ilerleyen dönemde artacak kruvaziyer taşımacılığı için alt yapı oluşturulmalıdır (URL-52, 2014).

Kruvaziyer organizasyon yapısını ve bu yapının işleyiş şeklini aşağıda yer alan Şekil 1' de gösterilmektedir. Şekli açıklamak gerekirse; Denizyolunu kullanarak tatile çıkmak isteyen müşteri, çeşitli yollar sayesinde çıkacağı tatile ve bu tatille ilgili bilgilere ulaşabilmesi mümkündür. Müşteri, internet yolunu kullanarak arama motorları sayesinde seyahat faaliyetleri sunan kruvaziyer firmaları ve bu firmaların sunmuş olduğu tatil olanaklarını araştırarak öğrenebilir. Bu araştırmalar sonucunda kendi kişisel zevk ve ihtiyaçları çerçevesinde bir tatil seçeneğini tercih edebilir. Bu tercih iki şekilde olabilir. Müşteri internet aracılığıyla bulmuş olduğu kruvaziyer firmanın iletişim bilgileri sayesinde firmaya ulaşarak tatilini satın alır. Bir diğer yöntem ise, internette bulunan siteler aracılığıyla tatil fırsatını satın alabilmektedir. Bu iki farklı işlem sonrasında bir sonraki aşamaya geçilir. Bu aşamada satın alınan tatilin kapsadığı uğrak noktalarına uğramak üzere yolculuk başlangıç limanından başlanılır. Bu yolculuk sırasında oluşturulan rut içerisinde olan uğrak noktalarına sıra sıra uğranılarak en son tatile başlanılan limana dönülür (Gibson, 2006).

İkinci bir tatil seçim yöntemini şekil üzerinden anlatmak gerekirse: Müşteri, kruvaziyer firmaların vermiş olduğu reklamlar, çıkarmış oldukları el kitapçıları ve el ilanları sayesinde tatil seçenekleriyle ilgili bilgilere ulaşabilir. Ayrıca müşteriler rehberler aracılığıyla tatil

seçenekleri hakkında bilgiler elde edebilir ve tatillerini seçebilirler. Müşteriler, kruvaziyer firmalara ulaşarak seçmiş oldukları tatili satın alabilirler. Bu belirtilen yollar sonucunda tatilin başlayacağı aşamaya gelinir Bu aşama ile birlikte tatil başlangıç noktasından başlar ve tatil planında bulunan uğrak limanlarına sıra sıra uğrayarak başlangıç limanına tekrar dönülür ve tatil tamamlanır.



Şekil 1. Kruvaziyer organizasyon yapısı modellemesi

1.3.3.1. Kruvaziyer Turizmde Bilet Satışı

Kruvaziyer firmalar, perakendeci, toptancı ve seyahat acenteleri veya brokerler olarak görülebilir (Dickson ve diğerleri, 1997). Kruvaziyer turizmde tatiller tüketiciye doğrudan satılabilir. Ancak daha iyi kar marjı sağlamak veya daha cazip satış fiyatları ile müşterileri cezbedebilmek için toplu olarak bilet satışları da gerçekleştirilebilmektedir. Bu nedenle, kruvaziyer operatörlerinin çoğunluğu, toptan ve perakende satış yapan kruvaziyer şirketleri gibi kendi ürünlerini doğrudan yolcu adaylarına satabilirler. Ürünler tüketiciye pazar araştırmaları altında geliştirilen satış ve pazarlama teknikleri kullanılarak ulaştırılır (Gibson, 2006).

Deniz yolu yolcu taşımacılığında bir pazarlama stratejisi olarak katalog, rehber ve el kitapları oluşturulabilir. Bu oluşturan tanıtım unsurları gemi acentaları kullanmaktadır (Mccalla, 1993).

kruvaziyer turizm faaliyeti içinde yapılan bilet işlemleri, Uluslararası Deniz Konferansı'nın daha önceden belirlediği kurallar içinde yürütülmektedir. Kruvaziyer gemiler için seyahatin süresi, geminin türü ve özellikleri bilet fiyatını belirlemektedir. Belirlenen bu fiyatlar ve özellikler kruvaziyer turizm altında alınan kararlar doğrultusunda bu kılavuzlarda sergilenir. “Kruvaziyer gemi bilet satışındaki kurallar 1961 yılında yapılan Uluslararası Brüksel Anlaşmasıyla belirlenmiştir” (Öner, 1997).

Dünyada faaliyet yürüten kruvaziyer şirketlerin marka değerlerini korumak, yolcu beklentilerini ideal düzeyde karşılamak için büyük çaba sarfederler. Pazar araştırma teknikleri kullanarak çeşitli mevcut ve potansiyel yolcu verileri düzenli olarak toplanır. Bu veriler kullanılarak varolan müşterinin davranışları yorumlanır ve yeni ürünler karşısında alıcı davranışlarını öngörebilmek için kullanılabilir. Giderek insanların neden kruvaziyer şirketlerini tercih ettiklerini daha iyi anlamak ve böylece hedef grupları veya bireyleri incelemek için pazar araştırmalarına değer verilir (Gibson, 2006).

1.3.3.2. Kruvaziyer Turizmde Pazarlama

Kruvaziyer taşımacılık süreci geliştirilen ürünler, hizmetler ve olanaklar bütünü bir araya gelmesiyle oluşturmaktadır. Süreçte geliştirilen hizmet ve olanakların bir bölümü müşterilerin geliriyle ilişkilendirilmektedir. Bunun anlamı kruvaziyer yolculukların büyük

çoğunluğunda kullanılan yakıt, gıda, emek, liman idaresi ve gümrük ile ilgili maliyetler sabit giderler, geriye kalan içecekler ve liman turları gibi maliyetler değişken giderler arasında yer verilmektedir. Kruvaziyer operatörlerinin amacı kalitelerini olumsuz etkilemeden mümkün olabildiğince maliyetlerini azaltmaktır. Kruvaziyer sektörün pazarı, en iyi fiyat & kalite oranı ve kruvaziyer turizmüne katılan yolcuların ekonomik durumlarını düşünerek oluşturmak amaçlanmaktadır. Bu durumu avantaj elde edecek ve pazar gücünde artış sağlayacak şekilde oluşturmak istenmektedir. Bu nedenle pazarda, tüketim malzemelerinin çeşitliliğini gemi ve güverte departmanlarının ürünleri ile otel departmanlarının ürünleri dikkatli ve özenli bir şekilde belirlemek için çalışmalar yürütülmektedir (Gibson, 2006).

Geleneksel olarak kruvaziyer şirketler doğrudan satış yaparken birincil dağıtım kanalı olarak seyahat acentalarını kullanırlar. İnternetin son dönemde dağıtım ve pazarlama aracı olarak öneminin artmasına rağmen kruvaziyer şirketleri kruvaziyer turlarını satabilmek için broşüre daha çok güvendiklerini belirtmektedirler. Kruvaziyer şirketler tanıtım için kullandıkları broşürleri, kruvaziyer operatörlerinin dizayn ettiği renkli resimleri ile, dikkatle planlayarak etkili olacak bir düzen oluşturma çabasıyla oluşturarak kruvaziyer turlarının erken rezervasyonlarındaki promosyonlarını gösterecek şekilde oluşturup kullanırlar. Kruvaziyer şirketler, broşürler ve satış oranı arasında bir satış için 10 ila 30 broşür kullanabileceği konusuna dikkat çekmektedirler. Fiyatlandırma stratejilerindeyse erken rezervasyonun cezbedici etkisi olduğunu ve bu etkinin indirimli fiyatlar üzerine dikkat çektiğini belirtmektedirler (Dickson ve diğerleri, 1997). Broşürlerde düşük sezon fiyatlarının, yüksek sezon fiyatlarından daha ucuz görünmesi için ayarlanmaktadır. Başlangıç fiyatları kabin, konaklama ile ilgili kısımlarda dış kabin veya deniz gören balkonlu kabinlere nazaran daha cezbedici fiyatlar altında sıralanmaktadır. Süit odalar, uşak hizmeti gibi premium ürünleri premium fiyatları ile sunulmaktadır. Broşürler hazırlanırken kruvaziyer seferlerin gün sayıları dikkate alınarak fiyatların belirlenmesinde, operatör ve değişen piyasa koşulları ve ülke dışından satın alınan malzemelerin döviz oranları dikkate alınmaktadır. Değişen koşullar dikkate alındığında seyir operatörleri broşürlerini güncellenmektedirler. Değişiklikler, kruvaziyer operatörlerinin kontrolü dışında ki nedenlerden de meydana gelmesinin yanı sıra döviz dalgalanmalarından da kaynaklanabilmektedir (Dickson ve diğerleri, 1997).

İnternet ağırlıklı olarak tamamlayıcı bir pazarlama aracı olarak kullanılmaktadır. Bir Web sitesi yolculuk paketleri hakkında detayları, daha fazla yardım ve bilgi için potansiyel ve fiili müşterilere sunulacak bilgileri içermektedir. Örneğin, müşteriler/yolcular yaptıkları

ya da yapmayı planladıkları tatil programları için kruvaziyer şirketlerinin internet sitesindeki geri bildirim sayfalarını takip edebilmektedirler ya da müşteriler/yolcular bu sitelerden yararlı linklere yönlendirmektedirler. Ayrıca internet, online rezervasyon işlemlerini etkinleştirmek için de kullanılabilir. Bu modda, müşteri verileri kolayca manipüle edilmekte ve aynı zamanda bir seyahat acentesi ya da satış asistanı aracılığıyla rezervasyonla ilişkilendirilen maliyetleri oluşturmakta ve faturasını kestirebilmektedirler (Gibson, 2006).

1.3.3.3. Kruvaziyer Turizm Seyahat Acenteleri

Seyahat acentesi'nin temel faaliyet amacı, komisyonlu olarak turizm ürünlerini satmaktır. Seyahat acentelerinin büyük bir kısmı profesyonel birliklere dahildir. Böylelikle müşterilerine finansal problemler yaşasalar dahi yolcu koruma garantisi sunarlar. Amerikan Sosyal Seyahat Acentası (ASTA) ve İngiliz Seyahat Acentası Derneği (ABTA) bu birliklerden biridir (Gibson, 2006).

Gelişen Dünya ile birlikte artık genekselleşen seyahat acenteleri değişmektedir. Günden güne İnternet ve online acentelerden kaynaklanan artan rekabetle karşı karşıya kalan seyahat acenteleri kendilerini geçici bir pazarda faaliyet bulmaktadırlar (Hatton, 2004). Havayolları seyahat acentelerine bilet satışları üzerinden komisyon kesmektedir. Hatton'a göre seyahat acentelerinin gücü, son derece kişiselleştirilmiş bir hizmet sağlamaları, bu durum aynı zamanda onların durumu zayıflatır ve doğrudan müşteri ile ilişkileri geliştirirler ve marka sadakati beslemeye çalışarak seyahat şirketlerine ışık tutmaktadır. Buna karşılık, Hatton seyahat acentelerinin değişen gerçekleri kabul etmesi ve elde edilen ürün bilgilerini derinlemesine irdeleyip geliştirmek için seyahat şirketleri ile yakın çalışarak müşteri sadakatini korumak için gereğinin yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Bazı seyahat acenteleri, kendi ürünlerinin satışında odaklanmak için kruvaziyer şirketleri ile ittifaklar oluşturarak kruvaziyer yolculuk endüstrisinden uzmanlaşma gerçekleştirmektedirler. Bu şartlar altında, seyahat acenteleri kendilerinin kişisel satış başarılarını destekleyen, satış acentelerini eğiten ve müşterilerin talepleri doğrultusunda pazarlama faaliyetlerine müşterilere göre uyarlayan kruvaziyer operatörlerinden yüksek düzeyde destek almayı tercih etmekteydiler. Yolcu Taşıma Birliği (PSA) kruvaziyer şirketlerin bu şekilde verdikleri destek kapsamında ve seyahat acentalarının müşteriler üzerindeki bilgilerin özelleştirilmiş ürün

eğitimi ve yaygınlaştırılması yoluyla satışları artırma temel amacı ile İngiltere'de PSA Perakende Acenteler olarak kurulmuştur. (Psara, 2005).

Türkiye'de ise 1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı kurulmuştur. 1950 yılında öncelikli olarak Türkiye Seyahat Acenteleri Cemiyeti (TÜSTAC) faaliyetine başlamıştır. Bu Cemiyet 1970 yılına kadar yaşamını sürdürmüş ve 1972 yılında çıkartılan Fransız Seyahat Acentaları Birliği (SNAV) yasasından faydalanarak 1618 sayılı yasanın çıkartılmasıyla Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) kuruluşu ve seyahat acentalarının çalışma düzenini biraraya getirilmiştir. 1618 sayılı yasanın kanunlar içerisinde yürürlüğe girmesi ile seyahat acentesi olabilmek için TÜRSAB'a üyelik zorunlu hale getirilmiştir. İstanbul'da yer alan genel merkezinin yanı sıra, TÜRSAB çalışmalarını 21 farklı il üzerinden faaliyet gösteren yürütme kurulları ile yapmaktadır (URL-49, 2014). TÜRSAB sağladığı faaliyetler için gereken para desteğini seyahat acentelerinin kuruluşu ile aldığı giriş ve yıllık aidatlar sağlamaktadırlar. TÜRSAB ayrıca 1618 sayılı yasanın da kendisine yüklediği görev sonucu, Türkiye'yi uluslararası alalarda temsil etmektedir. "TÜRSAB'ın kurum olarak Türkiye'yi temsil ettiği uluslararası kuruluşlar arasında Uluslararası Tur Operatörleri Federasyonu (IFTO), Dünya turizm Örgütü (WTO) ve Dünya Seyahat Acentaları Birlikleri Federasyonu (UFTAA) da vardır. Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de seyahat acenteleri uçak biletleri ve turist paketleri gibi seyahat ürünleri satmakta ve aynı zaman da sağlık sigortası, araba kiralama ve konaklama faaliyetlerini de ayarlamaktadırlar" (URL-49, 2014).

1.3. Kruvaziyer Limanların Sınıflandırılması

Kruvaziyer turlar ile yolculuk eden yolcuların kullandığı kruvaziyer gemilerin seyahat esnasında kısa süreli olarak yanaştığı ve bağlandığı, bugünün teknolojisine uygun şekilde dizayn edilen yolcu gemisine hizmet sağlayabilmek amacıyla liman desteklerinin sağlandığı, yolcularla alakalı da gümrük hizmetlerinin yapıldığı, ülke tanıtımını arttıracak yapıda olan çıkaracak turizm amacı güden fonksiyonlara sahip olup yolcuları indirmeye müsait alanların bulunduğu limanlardır (URL-61, 2010).

Yolcuların, kruvaziyer gemilerde aldıkları hizmetleri yanaştıkları limanlarda da bulabilmeleri önemlidir. Son dönemlerde kruvaziyer liman olarak hizmet veren limanlarda

daha gelişmiş yapıların olduğu, yolcuların ihtiyaçlarının tam olarak karşılanabildiği tesislerin yer aldığı özellikle belirtilmektedir (Gibson, 2006).

Turizm özelinde planlanan yeni kruvaziyer limanlar daha geniş alanlara, kruvaziyer gemilerin uğrak yapabilme sebebi ile ilintili olarak tarihi ve turistik yerlere yakın bölgelere kurulması önemlidir. Kruvaziyer gemiler kısa bir süre içerisinde limanda kaldığı için, ziyaret edilmesi istenen lokasyonların limana yakın olması turistlerin tercih sebepleri içerisinde yer almaktadır (URL-61, 2010).

Gemi boyutlarının artması yanında daha uzun ve derin rıhtım ihtiyacının doğmasını getirmiştir. Kruvaziyer limanlarının yer seçimi planlanırken meteorolojik ve deniz kapsamlı koşulları yük limanlarına göre daha elverişli olmalıdır ve farklı değerlendirilmelidir. Yolcu gemileri büyüklerinden bahsederken, ebat olarak büyük ancak çok ağır gemiler olmadığı konusu üzerinde durulmuştur. Bu sebeple limanlar, son dönemlerde yapılan kruvaziyer gemilerin özellikleri ile ilintili olarak planlanması gerekmektedir (Çayır, 2008).

Yolcular için kruvaziyer gemiden çıktıktan sonra kara yolu ulaşım araçlarına erişimleri kolay planlanmalıdır. Gemi limana vardığında, gemi kapasitesine göre 2000-3000 kişi kara ulaşım araçları ile şehir turlarına çıkmaktadır. Yolcular kruvaziyerden ayrıldıktan sonra kara ulaşım araçlarının buldukları alanlara yürüme mesafesi kısa olmalıdır. Kruvaziyer liman, yeni bir alana yapılacak ise imkanlar el verdiğince, trafik sıkışıklığından ve şehir trafiğinden etkilenmeyecek bir yere planlanmalıdır (Maccalla, 1997).

Kruvaziyer limanlar için kruvaziyer turizminin sayısız potansiyel yararı mevcuttur (Lekakou ve diğerleri, 2009). Denizcilik politikası kapsamında yeni kruvaziyer gemiler için terminaller inşa ve altyapı genişletmesi için harcanan milyonlarca doların artması limanlara etki eden potansiyel faydaya bir örnek olarak sunulur (Brida ve diğerleri, 2010). Bu durumlardan anlaşılacağı gibi yapılan yatırımlar hem kruvaziyer limanları için hem de kruvaziyer hatları için olmaktadır.

Kruvaziyer limanlarda spesifik yerleşim yeri ve konumlara ihtiyaç duymaktadırlar (Mccalla, 1997). Weigh'e göre (1997) liman konumlarının canlılığı olağanüstü öneme sahip fiziksel özelliğine bağlı olduğunu öne sürmektedir. Brida ve diğerleri (2010) ise liman konumu ile ilgili karadan ve denizden yapılması gereken birçok ihtiyaç olduğundan bahsetmektedir. Limanlar için yapılan yatırım ve harcamalar, limanların karşılanması gereken ihtiyaçlar, gemilerin büyümesi ve teknolojinin gelişmesi ile hızla değişim göstermekte ve artmaktadır (Maccalla, 1997).

Kruvaziyer gemilerin ve kruvaziyer yolcularının sayılarıgün geçtikçe artış göstermektedir. Bununla birlikte kruvaziyer seyirlerin süreleri de artmaktadır. Limanlara yanaşabilen gemi kapasitelerinin artması ve limanların birer turizm tesisi şeklinde hizmet verebilmesi ile birlikte ilerleyen yıllarda gemilerin limanda kalma sürelerinin de artış göstermesi beklenmektedir. Gemilerin sefer esnasında oluşan maliyetleri, limanda kalışlarına göre oluşan maliyetlere nazaran daha yüksek kalmaktadır. Kruvaziyer gemiler oluşan sefer maliyetlerini dengeleyebilmek için daha uzun süreler limanda kalmaktadırlar. Ayrıca limanda ve limanın bulunduğu şehir içerisinde alternatif gezi seçenekleri ile yolculara farklı tercihler sunma imkanı bulunması tercihs ebepleri arasında gösterilmektedir (Çayır, 2008).

Kruvaziyer limanların sınıflandırılması genellikle, limanda yapılan özel tesisler, sabit rota, turist akış yoğunluğu ve şehir merkezine olan yakınlığı genel limanlar, kruvaziyer limanları ve yolcu gemisi ana limanları olarak üçe ayırmaktadır.

- Hibrit Liman(Hybrid Ports)
- Uğrak Liman (Ports of Call)
- Ana Liman (Homeport)

1.3.1. Hibrit Liman (Hybrid Port)

Hibrit liman, hem ana çıkış limanı gibi hemde bir uğrak liman gibi hizmet vermektedir (Gibson, 2006). Hibrit limanda, ana çıkış limanında ve uğrak limanda yapılan faaliyetler yürütülmektedir. Hibrit limanlar zamanla ana çıkış limanındaki faaliyetlerin bu limanda yapılmasıyla ana çıkış limanı olma özelliği kazanmıştır. Ayrıca yine hibrit limanlar zamanla uğrak limanlar güzergahına dahil olmaya çalışarak bir uğrak liman olarak faaliyet yürütmeye başlamışlardır. Hibrit limanlar kruvaziyer gemilerin hareketlerine uygun bir şekilde oluşturulmalı ve kruvaziyer turizmi tercih eden turistlerin ihtiyaçlarını karşılayacak faaliyetler liman ve liman çevresinde sürdürülüyor olması gerekmektedir. Hibrit limanlarda modern bir yolcu terminali ve yolcuların bagajlarını taşıma ve yükleme faaliyetleri için gerekli araç ve gereçlerin yeterli düzeyde bulunmalıdır. Hibrit liman da ana çıkış limanları da olduğu gibi uluslararası bir havaalanı ile bağlantısı bulunması kruvaziyer limanlar için önemlidir. Ayrıca hibrit liman ulaşım yapıları entegre bir şekilde düzenlenmiş olması önem arz etmektedir (Maccalla, 1997).

1.3.2. Uğrak Liman (Ports of Call)

Kruvaziyer turizminin kapsamında yolcuların uğranılan limanlar içerisinde ki ziyaret aktiviteleri önemlidir. Bu sebeple, özellikle kruvaziyer limanlara sahip Avrupa ülkelerinde, gelen gemiler için şehir özelinde eğlence mekanları ve ücretsiz tur otobüsleri sağlanmaktadır. Kruvaziyer seyahatlerinde uğrak liman olarak tabir edilen liman, tur planlamasının bir parçası olarak seyir esnasında yer alır ancak ana çıkış limanı kadar şehire getiri sağlamaz (Bayazıt, 2015). Bu sebeple, kruvaziyer turizm sektöründe ana çıkış limanına sahip olan Barselona ve Kopenhag şehirleri dünya standartlarında yer alırlardır (Roger ve diğerleri, 2005).

Uğrak liman seyir planı içerisinde yer almak durumundadır. Dünya’da yer alan kruvaziyer limanların çoğunluğu uğrak liman olarak listelenmektedir (Maccalla, 1997). Karayipler, Akdeniz, Baltık Denizi, Alaska, Norveç, Kuzeydoğu Amerika Eyaletleri, Atlantik, Kanada, Güney Doğu Asya ve Güney Pasifik limanlarının hemen hemen bir çoğu uğrak liman sınıfındadır.

Uğrak liman, kruvaziyer hatları tarafından gemi çağrı noktası olarak kullanılırlar. Buralarda yolcular vakitlerini geçirebilirler, ortalama 4 ile 8 saat gibi kısa bir zaman geçirdikleri araştırmalar sonucunda ortaya konulmuştur. Alışveriş yapabilmek, yakın tursistik yerlere seyahat ya da kısa bir şehir turu bile yapabilmektedirler (Brida ve diğerleri, 2010). Kıyı gezileri olarak da bilinen bu faaliyetler, kruvaziyer firmaları için değil, aynı zamanda yerel tur operatörleri için de sadece ana turistik faaliyetleri temsil etmektedir. Uğrak limanları turizm işletmesi olarak tanımlama nedeni de bundan kaynaklanmaktadır. Gerçekte, kruvaziyer sektörü bu türde limanları direkt hedef liman olması yerine sadece bağlantı noktası olarak kabul etmektedir (Roger ve diğerleri, 2005). Varış yerleri yolcular için tatmin edici kara bir deneyim sağlamak için, birden çok fonksiyona hizmet etmelidir (Andriotis ve diğerleri, 2010).

Uğrak limanlar, gelecekte insanları tekrardan kruvaziyere çekebilmek için önemli etkilendirler. Buna göre limanların elverişliliği, etkileyici tarihi ve turistik olan yakınlığı, rıhtımda kalınan kısa süre içerisinde limanın bulunduğu şehirde geçirilebilecek kaliteli zaman dilimleri kruvaziyer yolculukları için önemli ölçütler arasında yer almaktadır (Brida ve diğerleri, 2010).

Tablo 1’de araştırma esnasında kullanılan kaynaklar aracılığı ile uğrak limanlarla ilgili karşılaştırma yapılmıştır.

Tablo 1. Uğrak limanının belirlenmesi ile ilgili ölçütler

UĞRAK LİMAN	Brida vd.	Klein	Dowling	Brida and Zapata	Mccalla
Uğrak liman seyir alanlarının içerisinde yer almalıdır	√	√	√	√	√
Uğrak limanlarına gelen yolcular belirli bir saat dilimi içerisinde limanda kalırlar	√	√	√	√	√
Uğrak limanlarında, kruvaziyer gemilerinin limanda bekleme süreleri 6-8 saat arasında değişir	√	-	-	-	-
Limanlara uğrak yapılan süre zarfında kruvaziyer yolcularının alışveriş yapabileceği, vakit geçirebileceği, tarihi ve turistik şehir turu atabileceği imkanların olması gerekmektedir.	√	√	√	√	√
Yolcuların uğrak limanlarında yaşadığı deneyimler ilerleyen dönemde yeniden kruvaziyer yolculuklarını yapmalarında etkili olur	√	√	√	√	√
Limanda ve şehirde geçirilen sürelerde yerel halk ile iletişim halinde olunur.	-	√	-	√	√
Liman yakınlarındaki turistik alanların çekiciliği önemli bir kriterdir.	-	-	-	-	√

1.3.2.1. Türkiye’de Uğrak Limanlar

- Marmaris Limanı

“Tüm rüzgar ve deniz koşullarından üstün koruma sağlayan korunaklı bir doğal liman üzerine inşaa edilmiş olan Marmaris limanı rıhtımı yıl boyunca keyifli ve güvenlidir” (URL-62, 2015). “Her biri 15 metreye kadar darft derinliğine sahip, 305m ve 134m’lik iki rıhtımı ile, tüm mega yolcu gemilerinin yanaşması için idealdir bir kruvaziyer limanıdır” (URL-62, 2015)

- Bodrum Limanı

“Toplam 22.000 m² alan üzerinde kurulu olan Bodrum Yolcu Limanı, rıhtımında iki büyük kruvaziyer gemisini ya da daha küçük dört kruvaziyer gemisini barındırma kapasitesine sahiptir” (URL-63, 2015). “Liman özellikle süper ve mega yatlar için popüler bir uğrak noktası olmasının yanı sıra, küçük feribotlar için ise iskelelere ek olarak üç adet feribot indirmebindirme rampası içermektedir” (URL-63, 2015). “Terminal binasında bir

gümrüksüz alışveriş alanı, banka, döviz bürosu, seyahat acentesi, araç kiralama ofisi, restoranlar ve bekleme salonu bulunmaktadır” (URL-63, 2015).

- Alanya Limanı

“287 denizde bağlama,yerinde zincir tonoz sistemi ve 150 karada olmak üzere,her bağlama yerinde elektrik,su,Tv ve telefon bağlantıları bulunan bir limandır” (URL-64, 2015). “100 Ton kapasiteli Gezer Vinç – Travel Hoist ve 25 ton kapasiteli bot taşıyıcı, teknik servisi ile yatlar ve limana yanaşacak olan kruvaziyer limanlar için destek hizmet sağlamaktadır ve çok gelişmiş olmayan ancak alternatif kruvaziyer liman seçenekleri arasında bulunan Alanya Limanı aynı anda iki kruvaziyer gemiye hizmet verebilmektedir” (URL-64, 2015).

- Dikili Limanı

“Dikili Limanının iskele tadilat ve onarımı 2000 yılında tamamlanarak 9 metre genişlikten 15 metre genişliğe, 72 metre uzunluktan 132 metre uzunluğa yükseliği arttırılmıştır” (URL-65, 2015). “Dikili limanının son on yıllık gelişimine baktığımızda yıllık 25 geminin geldiği ve gelen gemilerin büyüklüklerine göre yıllık 5 ila 15 bin arasında kruvaziyer yolcusunun ilçeyi ziyaret ettiği görülmektedir.Dikili Limanına yaklaşık 30 km uzaklıktaki Akropol ören yeri kruvaziyer turizm için önemli bir potansiyel olarak gözükmektedir” (URL-65, 2015).

1.3.3. Ana Çıkış Limanı (Homeport)

Kruvaziyer ana çıkış limanı (Home Port), seyir gidiş-dönüşleri, lojistik ihtiyaçlar ve değişimler için sabit konumu, aynı zamanda turistlerin bir anlamda dağıtım merkezinde yer alması anlamına gelmektedir.

Kruvaziyer turizmi, daha önce de işlendiği gibi yolcu gemileri statüsündeki gemiler ile seyahatlerin gerçekleştiği bir turizm şekli olarak yer almaktadır. Bu gemi seyahati bir limanda başlayıp birkaç başka limanında bu süreç zarfında ziyaret edildiği belli bir süre içerisinde seyir tammalanmaktadır. Kruvaziyer geziler Avrupa’da ya da Amerika’da başlayıp Türkiye limanlarına da uğrak yapabilirler ya da İskandinavya bölgesi için yapılan bir gezide Türkiye’den turistler uçak ile bölgedeki kalkış limanına yani ana çıkış limanına gidebilirler. Ana Çıkış Limanı kavramı aslında normal denizcilik literatüründe bağlama limanı yapıları olarak nitelendirilmektedir. Kruvaziyer turizmin dâhilinde ise ana çıkış

limanı olarak isimlendirilinde yolcuların gemiye katıldığı ve ayrıldığı limanlar, yolcularla bağlantılı olarak direkt uçuşların organize edildiği, konaklama ve turizm açısından nitelikli yapılara sahip olan, yolcunun ihtiyacı olabilecek herşeyin düşünülmüş olduğu bir yapılardır. Ana çıkış limanı seyir alanına yakın olması gerekmektedir. Ancak merkezinde yer alması beklenemez (Brida ve diğerleri, 2010)

Ana çıkış limanı gerekli olan hizmetleri doğrultusunda istihdam olanağı sağladığı gibi gelen yolculara limanı tanıtan önemli turizm artıları arasında kendine yer bulmaktadır. Ana çıkış limanları gemilere verdikleri hizmetlerden gelir sağlayabilirken, bulunduğu şehirde bulunan, hava yolu, demir yolu, demir yolu bağlantısı, oteller ve bu bağlantılarını sağlayan ulaşım alanı içerisinde önemli gelir kaynağı olarak yer almaktadır (Bayazıt, 2015).

Kruvaziyer hatları için, ana çıkış limanı olarak kruvaziyer hatlarının buldukları lokasyonlarda yer alan belirli limanları dikkate alınmaktadır. Bir örnek olarak, 2007 yılında, Royal Caribbean, büyük kruvaziyer operatörlerinden biri, kendi yolculuklarının bazıları için bir başlangıç noktası olarak Colon Panama noktasını almaya karar vermiştir (Brida ve diğerleri, 2010). Bu şekilde davranarak Royal Caribbean kruvaziyer şirketi bölgedeki hakimiyetini arttırmaya etkisi olmuştur. Bu etki sayesinde Latin Amerika ve Avrupa'da bulunan yolcuları kendi limanlarından kalkan yolculuklar için gerekli olan Amerika Birleşik Devletleri vize şartlarını kolaylıkla sağlamışlardır (Brida ve diğerleri, 2010).

Uğrak liman (Port of call) ve ana çıkış limanı (home port) arasındaki ayrım önemlidir (Ford ve diğerleri, 1998) Uğrak limanı sadece bir ara durak vazifesi görmektedirler. Ana çıkış limanında çıkan gemilerin rotaların içinde yer alırlar. Günümüzde de uğrak limanlar ve ana çıkış limanları arasındaki rekabet kendilerine yapılan dünya çapında teşvikler ile kruvaziyer uğrakları ve kruvaziyer seyirleri için aralarında bulunan rekabet günden güne artmaktadır. Bu durumdan dolayı hedeflenen en uygun fırsatlar elde edebilmek için çabalarını yönlendirmek amacıyla her seçeneğin yararının değerlendirilmesi gerekmektedir (Brida ve diğerleri, 2010).

Kruvaziyer yolcuların varlığı ziyaret ettikleri limanlarda ekonomik olarak katkıda bulunmaktadır. Diğer taşıma türleriyle ziyarete gelen müşterilere sunulan hizmette kalite ve memnuniyetini amaçlayan yapılar gibi limanlarda, limanı ziyaret eden insanların davranışlarının araştırılması sonucu ya da yolcu memnuniyeti oluşturmak amacıyla yolculara talep ettiklerini sağlayarak daha fazla gelir elde etmeye çalışmaktadır (Zhuling Xu, 2014).

Kruvaziyer yolcularının, yolcularının başladığı veya kruvaziyer yolculuklarında ki uğrak yaptıkları limanlardaki davranışlarının arasındaki farklılıklar önemlidir. Kruvaziyer yolcuları gemilerinin yanaştığı uğrak limanların rıhtımlarında kısa duraklamalar yapmaktadırlar. Kısa durakları seyahatleri boyunca, ortalama 6 saat, buldukları şehire ait önemli yerlerini gezme imkanı bulmanın yanı sıra, alışveriş yapabilir, kara turlarına katılabilir ve turistik aktivitelere katılabilirler (Brida ve diğerleri, 2010).

Literatür tarama yapılırken bir limanın ana çıkış limanı olması ya da uğrak liman olması konusunda çeşitli yabancı kaynaklar olduğu görülmüş ve bu kaynakların ortak bir payda da buluşabilmek adına tablo 2’de görüşler bir araya toplanmıştır. Yapılan araştırmada bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için çeşitli ölçütler belirlenmiştir. Bu karşılaştırmada 8 ayrı ölçüt baz alınmıştır. Fakat bu 8 ifade araştırmanın yapan tüm uzmanlar tarafından tamamen kabul görmemektedir. Araştırmacılar bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için kendi araştırmaları sonucunda kabul ettikleri ya da kendi araştırmalarına uymayan ifadeleri de tablo 3 üzerinde gösterilmiştir.

Tablo 2’ye göre; Zhuling Xu bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için kruvaziyer turizmi seçen yolcuların yolculuklarının başlangıç ve bitiş noktasını aynı liman olması gerektiğini belirtmiştir. Bu görüş diğer araştırmacıların bir çoğu tarafında kabul edilmiştir. Zhuling Xu bir diğer ölçüt olarak kalkış ve varışlarda limanda verilen hizmetlerin ana limanda yapılması gerekliliğini belirtmiştir. Bu görüşte tabloda görüldüğü gibi diğer araştırmacılar tarafından da kabul görülmüştür. Zhuling Xu , tabloda görüldüğü üzere diğer araştırmacılar tarafında kabul edilen yolcuların yolculuğa başlamadan önce ve yolculuk bitiminde otelde konaklamaları gerektiği koşulunu kabul etmemiştir. Fakat bu koşul diğer araştırmacılar tarafından kabul edilmiştir. Zhuling Xu , ana çıkış limanlarının yolcu gemilerine ve gemi mürettebatlarına sağlanan mal ve hizmet temini yapması gerektiği koşuluna da katılmamıştır. Bu ifadeye Zhuling Xu gibi karşı çıkan diğer araştırmacılar tabloda da belirtildiği gibi Gibson, Bentley, Brida ve Zapata olmuştur. Fakat bu duruma katılan ve bu unsuru kabul eden araştırmacılar ise Brida, Pulina, Riano, Aguirre ve Macalladır. Zhuling Xu, yolcu transferlerinin ana çıkış limanında yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu durum tabloda da görülebileceği gibi diğer araştırmacılar tarafından da kabul görmüştür. Ölçütler araştırmacılarından Brida, Pulina , Riano , Aguirre , Gibson ve Bentley denizcilik hizmet sektörü ve turizm hizmet sektörü ana çıkış limanındaki yapılan faaliyetleri etkileyebileceği kriterini kabul ederken, bu kriteri Zhuling Xu, Macalla ve Zapata kabul etmemiştir. Macalla, Gibson ve Bentley araştırmalar sonucunda ortaya çıkan ana çıkış

limanı kruvaziyer güzergahı oluşturulmasında dikkate alındığını kabul ederken, Zhuling Xu, Brida, Pulina , Riano , Aguirre ve Zapata kabul etmemiştir. Brida , Pulina , Riano , Aguirre, Zhuling Xu, Gibson, Zapata, Bentley'in kabul ettikleri bir diğer kriter ise limana gelen yolcuların seyahatlerine başlamadan önce şehirdeki halk ile iletişimde olmanın önem arz ettiği ifadesidir.

Tablo 2. Ana çıkış limanının belirlenmesi ile ilgili ölçütler

ANA ÇIKIŞ LİMANI	Zhuling Xu	Brda and Zapata	Maccalla	Gibson and Bentley	Brida, Pulina, Riano and Aguirre
Yolculukların kalkışları-varişları aynı liman üzerinde yapılır.	√	√	√	√	√
Kalkış ya da varış esnasında liman tedarikçilerinden hizmet alınır.	√	√	√	√	√
Yolcuların yolculuğa başlamadan önce ve yolculuk bitiminde otelde konaklamaları söz konusu olabilir.	-	√	√	√	√
Ana çıkış limanlarının yolcu gemileri ve bunların mürettebatlarına esas olarak mal ve hizmet sağlayıcı gibi hareket ederler.	-	-	√	-	√
Yolcu transferleri ana çıkış limanlarında yapılır	√	√	√	√	√
Denizcilik hizmet sektörü ve turistik hizmet sektörü ana çıkış limanın yarattığı ekonomiden etkilenir	-	-	-	√	√
Ana çıkış limanı kruvaziyer seyri alanı içerisinde yer almalıdır	-	-	√	√	-
Şehirde geçirilen sürelerde yerel halkla iletişim söz konusudur	√	√	-	√	√

Genel bir değerlendirme sonucunda, bir limanın ana çıkış limanı olarak belirlenmesinde araştırmalar sonucunda çeşitli ölçütler ortaya çıkmaktadır. Ortaya konulan ifadeler üzerinden genel bir değerlendirilme yapılarak bir limanın ana çıkış limanı kabul

edilmesinde genel bazı maddeler bir araya toplanabilir. Bu ifadeler çerçevesinde limanlar ana çıkış limanı olma açısından değerlendirilerek limanın durumu belirlenmektedir;

Limana koşulları ;

- Limana geliştirmek ve kurulması gerekli olan yapılar için yapılan yatırım
- Limanda bulunması gerek yapılar , liman yeterliliklerinin oluşturulması , araç-gereç vb. için yapılan yatırım
- Ana çıkış limanın'da yolculara modern bir hizmet sunulması için limanın modern bir düzende olması .
- İskelenin uzunluğu
- İskelede var olması gereken tüm araç ve gereçler bulunması
- Kruvaziyer gemilerin manevra durumlarına göre iskele oluşturulması
- Ana çıkış limanın oluşturulacağı kıyı
- Deniz derinliği
- Hava koşullarında uygunluk göstermesi
- Köprü ve ya su üzerindeki kanallar var ise bunlarda göz önünde bulundurma

Bir limanın ana çıkış limanı olması için limandaki koşullar düzenlenmeli ve bu durumdan hareketle limanın gereken faaliyetleri eksiksiz bir şekilde yapacağı düzeye getirilmesi için ilgili yatırımlar yapılmalıdır (Gibson, 2006). Kurulacak olan limanın yeri belirlenirken kruvaziyer turizmin tüm unsurları düşünülmeli, bu durumla birlikte kurulacak olan bölgenin uygunluğuda araştırılmalıdır. Kruvaziyer liman için liman ve rıhtım yapısı önem arz ettiğinden özellikle üzerinde durulan kısım öncelikli olarak liman yapısı olarak yer almaktadır (Brida ve diğerleri, 2010).

Zhuling Xu'ya göre (2014) liman ana çıkış limanı için belirlenen ölçütler detaylı olarak incelenmiştir.

Limanda sunulan hizmetlerin seviyesi;

- Limandaki bagaj kapasitesi ve bagaj işlemleri yeterliliği
- Limandaki müşterilere verilecek olan gümrük özgürlüğü
- Limanda ve gemide sunulacak olan hizmetler için gerekli olan hammadde, araç , gıda malzemesi vb. gibi malzemelerin temin edilmesi ve kalitesi
- Limandaki gemiler için gerekli olan yakıt ve içme suyu temini
- Gemilerde oluşabilecek arızalar ve tamirat gerektiren durumlar için bunları karşılayacak teknik donanım ve personelin bulunması

- Limanda sunulacak olan klavuz kaptanlık görevi
- Limandaki düzeni ve işlemleri denetleyen müfettiş ve şefler bulunması
- Sahil güvenlik ve kurtarma hizmetinde eksiksiz bir şekilde sunulması

Ana çıkış limanı olma ölçütleri arasında limanda yapılması gereken işlemler ve bunların uygulanması önem arz etmektedir. Bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için kruvaziyer turizmi tercih edecek yolculara gereken hizmetler sağlanmalıdır. Ayrıca bu hizmetler kruvaziyer turizm gemilerine de sağlanmalıdır.

Limanın bulunduğu bölge koşulları :

- Ana çıkış limanı olabilmek için ana çıkış limanında kalkacak gemiler için oluşturulacak güzergahtaki noktalara konumu yakın olması gerekliliği
- Limanın bulunduğu bölgedeki şehir merkezinde yakın olması bölgede turistik merkezlerin var olması ve limanın bu merkezlere yakın olması gerekliliği
- Limanın kruvaziyer turizm açısından bir liman olarak kullanılması ve ana çıkış limanı olarak tercih edilebilmesi için limanın kurulacağı bölgedeki ulaşım, alt yapı, üst yapı, konaklama ve turizm açısından gelişmiş ve gereken unsurların sağlanabiliyor olması önem arz etmektedir.

Trafik koşulları :

- Limana ulaşılabilirlik ve limandan gerekli olan bölgelere ulaşılabilirlik kolay sağlanabilir olmalı
- Ana çıkış limanı uluslararası havalimanına sahip bir bölgede ve bu limana kolay bir şekilde ulaşılacak şekilde oluşturulması
- Havalimanının yolcu kapasitesi
- Limanın bulunduğu bölgede müşterilere güvenli bir karayolu taşıma hizmeti sunulmalı
- Limana ulaşan yolların araç hacmi açısından gelişmiş bir düzeyde olmalı
- Limana ulaşımında kullanılacak olan tren yolu ve tren yolu yolcu taşıma kapasitesinin yüksek bir seviyede olmalı

Ana çıkış limanı olma açısından ulaşım ve ulaşılabilirlik çok önemli bir kriterdir. Kurulacak olan bir liman havayolu, karayolu ve demiryolu ulaşım sistemleriyle birlikte düşünülp planlaması yapılmalıdır. Tüm ulaşım yolları entegre bir şekilde planlamalı ve yolcu hacmini kaldıracak bir biçimde oluşturulması önem arz etmektedir.

Tarihi ve Turistik Merkezler :

- Limana gelecek olan turistler için liman çevresindeki konaklama hizmeti sunacak olan konaklama merkezlerinin yeterli düzeyde olmalı ve kapasitesi yüksek olmalı
- Limanın olduğu bölgede çevre düzenlemeleri yapılmalı
- Liman çevresindeki bölgenin peyzaj faaliyetleri tamamlanmış olması
- Limanın bulunduğu bölgenin havasının temiz ve kalitesi olması
- Liman şehrinin tarihi dokusu korunmalı ve turistler için ilgi çekici hale getirilmeli
- Limanın bulunduğu bölgede turistlerin bölgeye özgü olan eşyaları alabileceği, istedikleri eşyalara ulaşabilecekleri mekanlar bulunmasına özen gösterilmeli
- Limanın bulunduğu şehrin itibarı
- Limanın bulunduğu bölgede faaliyet gösteren turizm acentası sayısı

Limanın kurulacağı bölge ve bu bölgenin kriterleri sağlama düzeyi iyi araştırılmalıdır. Limanın kurulacağı bölge tarihi ve turistik mekanlara, konaklama tesislerine, alışveriş merkezlerine yakın olmalıdır. Limanın çevresinin düzenlenmesi ve güzel bir görüntü içinde olması da önemli bir unsurdur. Ayrıca limanın ilgi çekmesi amacıyla yapılacak teşvikler, organizasyonlar ve tanıtım faaliyetleri planlanarak yürütülmelidir.

Turizm acentalarının liman bölgesi kapsamında pazarlama potansiyellerini geliştirebilmeleri için de aşağıdaki seçenekler özellikle incelenmelidir;

- Kruvaziyer gemiler tarafından ziyaret edilme sıklığına bakılmalı
- Limanın turistler tarafından tercih edilme durumuna bakılmalı
- Limanın bulunduğu bölgede yaşayan nüfus sayısı
- Liman için bulunduğu ülkedeki kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla
- Limanın bulunduğu ülkedeki ve kentteki kişi başına düşen harcanabilir gelir
- Limanın gelişme potansiyelini değerlendirme açısından limanın bulunduğu ülkedeki GSMH içinde hizmet sektörünün payı
- Liman şehrindeki kentleşme düzeyi
- Liman şehrinde var olan üniversiteler ve bu üniversiteler turizm sektörü için var olan bölümler

Bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için limanın gerekli olan teknik özelliklerin yanı sıra limanın sahip olduğu ve ileride yapılacak olan faaliyetler sonucunda sahip olabileceği potansiyel önem arz etmektedir. Liman bölgesindeki ekonomik durumunda limanın potansiyeline etkiliyen ana unsurlardandır.

Politika koşulları :

- Liman için bulunduğu ülke hükümeti tarafından kruvaziyer turizm acentalarına sunulacak olan teşvik politikaları
- Ülkenin kruvaziyer turizme verdiği öncelikte limanı

Limanın bulunduğu ülkedeki siyasi yönetim tarafından geliştirilmesi için yapılacak teşvikler ve yatırımlar limanın ana çıkış limanı olma potansiyelini belirlemektedir. Limanda faaliyet sürdürecekt firmalara verilecek olan teşvikler ve limana yapılacak olan yatırımlar limanın ana çıkış limanı özelliği kazanmasına katkı sağlar. Ayrıca siyasi yönetim tarafından turizm stratejileri içerisinde kruvaziyer turizm'e yer verilmesi liman için önemli bir durumdur.

Ana çıkış limanı olma ölçütlerine bağlantılı olarak Türkiye ve Türkiye'de bulunan limanlarla ilgili olarak da çeşitli kurum ve kişiler tarafından da belirli ölçütler belirtilmiştir. Narin'e göre (2007) kruvaziyer sektörünün gelişim göstermesi için gelişmesi için 3 ana madde vardır. Birincisi, kruvaziyer gemiler yanaştıktan sonra yolcuların geziye girebileceği tarihi ve tursistik yerlere yakın olması gerekmektedir. Türkiye bu konuda şanslı olan ülkeler arasında yer alır. İkincisi iklim koşullarının iyi olması gerekmektedir. Denizde geçirilen bir süre mevcut ancak yolcular karada da belli bir süre kaldıkları için hava şartlarının yolcuyu olumsuz etkilemeyecek olması önemlidir. Üçüncüsü ise, kruvaziyer limanlarının gelişmiş limanlar olmasıdır. Kruvaziyer geminin ve yolcusunun ihtiyaçlarının karşılanabildiği yapıda tesisleri içerisinde barındırmalıdır. Ana çıkış limanı bu ihtiyaçlar doğrultusunda oluşturulan limanlardandır (Narin, 2007).

1.3.3.1. Ana Çıkış Limanında Yapılan Operasyonlar

Ana çıkış limanı planlaması dahilinde yapılan operasyonlar şu şekilde sıralanmaktadır

- **Pazarlama:** Ana çıkış limanında çeşitli faaliyetler yürütülmektedir. Bu faaliyetlerden biri de ana çıkış limanın gelirlerini artırmak ve kruvaziyer işletmelerin limanı tercihini artırmak amacıyla potansiyel müşterilere yönelik pazarlamadır. Pazarlama faaliyeti ile ana çıkış limanında yer alan kruvaziyer firmalar yürütmekte oldukları turizm faaliyetlerini bu faaliyetlerini kapsamında bulunan tatillerdeki imkan ve olanakları potansiyel müşterilerine tanıtmaya çalışmaktadırlar. Bu faaliyetler sonucunda firmalar gelir elde etmeyi amaçlamaktadırlar. Ana çıkış limanında yapılan

bu faaliyetler, limanın bulunduğu bölgede çeşitli reklamlar, tanıtımlar ve afişler gibi tanıtım yolları ile de yürütülmektedir. Ana çıkış limanları potansiyelinden dolayı birçok kruvaziyer firma tarafından tercih edilmektedir. Bu durum sonucu firmalar pazarlama faaliyetlerinde birbirleriyle rekabet etmektedirler (Gibson, 2006).

- **Gemi Sefer Programları:** Ana çıkış limanlarını tercih eden kruvaziyer firmalar yapacakları seferlerin başlangıç ve bitiş noktası olarak bu limanı belirlemektedirler. Bu durum sonucu kruvaziyer gemilerin seferlere başlayacağı ve bitireceği zamanların planlanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Seferlerin istenilen zamanda başlatılması ve bitirilmesinde bir karışıklık olmaması amacıyla ve faaliyetlerin düzenli bir şekilde yürütülmesi için gemi seferlerinin önceden programlanması gerekmektedir. Bu program doğrultusunda firmalar seferlerini başlayacakları gün ve saatleri bilerek tatil seçeneklerini bu duruma göre oluştururlar. Liman yönetimi ise limanda faaliyet yürüten kruvaziyer firmalarla birlikte faaliyet yürüterek gemi sefer programlarını düzenler ve bu program doğrultusunda seferlerin yapılabilmesi için gerekli organizasyon ve personel durumlarını planlamaktadırlar (Brida ve diğerleri, 2010)
- **Gemi Teknik Bakım Faaliyeti:** Ana çıkış limanın tercih edilmesinde gemiler için yapılacak olan teknik bakım unsurunda önemlidir. Uzun yolculuklar gerçekleştiren bu gemiler için sefere başlamadan ve sefer dönüşünde gerçekleştirilmesi gereken bakım ve onarım faaliyetleri önem arz etmektedir. Ayrıca olası bir arıza ve ya problem durumunda gemiye yapılacak teknik müdahale önemlidir. Ana çıkış limanlarında herhangi bir problem ve ya teknik arızayı gidermek amacıyla bakım yerleri bulundurulmaktadır (Gibson, 2006)
- **Gemi Temizlik ve Bakım Faaliyeti:** Kruvaziyer firmalar müşteri memnuniyetini en üst seviyede gerçekleştirmeyi amaçlamaktadırlar. Bu amaçla seferlere başlamadan önce sefer gerçekleştirilecek olan gemilerde temizlik ve bakıma önem vermektedirler. Bu amaçla yer aldıkları ve seferlerine başlayacakları ana çıkış limanlarında gemilerinde temizlik ve bakım hizmeti almak istemektedirler. Ana çıkış limanlarında kruvaziyer gemiler için oda temizlik ve bakım hizmetleri sunulması avantaj getirmektedir (Gibson, 2006)
- **Limana Güvenliği:** Liman güvenliği hem ana çıkış limanında faaliyet yürütecek olan kruvaziyer şirketler hemde bu şirketleri tercih ederek o limandan tatil faaliyetlerine başlayacak müşteriler için önemli bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Ana çıkış

limanında bulunan gemilerin güvenliğinin sağlanması önemli bir konudur. Gemiye yönelik olarak yapılacak bir saldırı ve ya faaliyete karşı limanda olan geminin korunması gerekmektedir. Bu duruma ek olarak tatile çıkacak olan müşterilerin can ve mal varlıkları özenle korunmalıdır (Maccala, 1997)

- **Faaliyet Koordinasyonu:** Ana çıkış limanlarında yapılacak olan görev ve faaliyetler önceden belirlenerek etkin olacak bir şekilde koordinasyonu yapılmalıdır. Limanda yürütülecek faaliyetler birbiriyle eşgüdümlü ve koordine bir şekilde planlanmalıdır. Limanda yapılacak faaliyetleri belirli bir programa göre düzenlenmeli, faaliyetleri yapacak olan personeller belirlenmeli, personellerin yönetimi gerçekleştirilmeli, faaliyetlerin durumu izlenmeli, gerekli eksikleri gidermek amacıyla sürekli kontroller yapılmalıdır (Zhuling Xu, 2014).
- **Gümrük İşlemleri:** Ana çıkış limanlarından seyahate çıkış ve seyahatten dönüşlerde yolcuların gereken gümrük işlemleri yaptırması gerekmektedir. Ana çıkış limanların ülkedeki bulunan kanunlara uygun şekilde yapılması gereken gümrük işlemleri hizmeti de sunmalıdır

1.3.3.2. Ana Çıkış Limanı Olma Ölçütleri

Kruvaziyer turizm faaliyeti giderek yaygınlaşan ve önemi daha çok anlaşılan bir turizm çeşitidir. Kruvaziyer turizmin önemi anlayan ve büyük bir getiri sağladığını bilen ülkeler için ana çıkış limanı olmak büyük bir avantaj teşkil etmektedir. Artan kruvaziyer taşımacılık faaliyetleri sonucunda uğranılan limanların çevresindeki yerler ve şehirdeki gezilecek tarihi ve turistik yerlerin önemi artmaktadır. Yolcular bu noktaları ziyaretlerinde liman çevresini ve şehirdeki bu noktaları gezmek için çok zaman harcamaktadırlar.

- **Liman Koşulları ve Düzenlemeleri:** Ana çıkış limanı olarak belirlenebilmesi için bazı önemli kriterlerin yerine getirilmesi gerekmektedir. Kruvaziyer taşımacılık için seçilen bir ana çıkış limanı , normal liman özelliklerinin önemli bir kısmı değiştirilerek kruvaziyer taşımacılık kriterlerine uygun bir şekilde düzeltilmesi gerekmektedir. İlk koşul yeterli liman alt yapısının olması gerekmektedir. İskele uzunluğu kruvaziyer gemilerin yanaşacağı şekilde olmalı ve ayrıca yolcu terminalinin liman bölgesi içerisinde yer alması gerekmektedir (Gibson, 2006).

- **Faaliyet Süresi ve Faaliyet Planlamaları:** Bir limanın ana çıkış limanı olması için kruvaziyer taşımacılık faaliyetlerinin o limanda 2 yıl boyunca yapılması ve bu yapılan faaliyetin belirlenen kriterler göz önüne alınarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Brida ve diğerleri, 2010). Limanda belirli faaliyetlerin planlanmış ve organize bir şekilde yürütülmesi önem arz etmektedir. Limanda güvenlik sistem ve ekipmanları, bagaj taşıma sistem ve ekipmanları, özel araçlar için park alanları, gemilerin tamiri durumunda tamir faaliyeti yapılabilmesi için tamir ekipman ve elemanları liman içinde bulunması gerekmektedir.
- **Limana Ulaşım Durumu:** Limanın diğer taşıma faaliyetleriyle entegre bir sisteme sahip olması önem arz etmektedir. Limanın uluslararası bir havaalanı bağlantısının olması çok önemli bir unsurdur. Demiryolu bağlantıları ve şehirde karayolu bağlantıların etkin bir şekilde planlanmış olması limanın ana çıkış limanı olmasına katkı sağlamaktadır (Gibson, 2006)
- **Liman Çevresindeki Konaklama Tesislerinin Durumu:** Limanın ana çıkış limanı olması için, kruvaziyer taşımacılığa bu noktadan başlayacak insanların başlamadan önce veya limanı ziyarete gelen ziyaretçilerin liman çevresinde barınma ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla oteller, butik oteller vb. gibi konaklama tesislerinin sayısı ve kapasitesi yeterli olmalıdır. Ayrıca ziyaretçilerin liman şehrini veya şehir de buldukları zaman içerisinde ihtiyaçlarını karşılayacakları yerlerin bulunması da önemlidir (Gibson, 2006).
- **Ülkedeki Politik Düzen:** Bir diğer önemli koşul ise ülkede bulunan politik durumlar ve bu durumun istikrarlı bir şekilde bulup bulunmadığı önem taşımaktadır. Bu duruma ek olarak ülke genelindeki güvenlik durumları önemli bir unsurdur. Bu koşullar yerine geldikten sonra ana çıkış limanı olarak limanın belirlenmesi için, liman için sunulan teşvikler, limanın kruvaziyer seyahat rotaların arasına girip giremeyeceği, limanda yapılacak olan faaliyetlerin kalitesi, faaliyet yürütmenin maliyeti, kruvaziyer şirketlerin limandaki yer alması ve faaliyetleri, liman alt yapı ve üst yapı hizmetlerinin durumu önem taşımaktadır (Maccalla, 1997).
- **Limandaki Gümrük İşlemleri:** Ana çıkış limanında gelen turistler için yapılan gümrük işlemleri de önem bir durumdur (Gibson, 2006). Bu işlemlerin kalitesi ve hızlı olmalı, yolcular bu süreçte ekstra beklemeler yaşamamalıdır.
- **Liman Çevresindeki Tarihi ve Turistik Mekanların Durumu:** Bir limanın ana çıkış limanı olarak adlandırılması için digger bir kriter ise liman şehrinde bulunan tarihi

turistik yerlerin varlığıdır (Gibson, 2006). Turistlerin şehirde bulunan önemli sanat eserleri, tarihi mekanlar, turistik yerleri rahatça gezip görebilmesi için şehir turları, geziler planlamalıdır.

1.3.3.3. Türkiye’de ki Belli Başlı Kruvaziyer Limanları

- Kuşadası Limanı

Kuşadası, tarihi geçmişi ve tarihi&turistik yerlere yakınlığı olan bir şehirdir. Artemis tapınağı, Efes, Meryem ana evi, Priene, St. John bazilikası, Claros ve Didim gibi turistlerin özellikle ilgisini çekebilecek tarihi yerlere yakın olması turizm anlamında Kuşadasını şanslı kılmaktadır. “1960’lı yıllarda inşa edilen Kuşadası limanı, 2003 yılında özelleştirilmiş ve bu tarihten itibaren Ege Liman İşletmeleri A.Ş. (Ege Ports) tarafından işletilmeye başlanmış, limanın 1. iskelesinin yapımı 1960’lı yıllarda Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilmiş ve 1973 yılından itibaren hizmete açılmıştır” (URL-69, 2014). Giderek artan kruvaziyer yolcu gemileri sebebi ile, 2. iskelenin yapımının planlanması gerekmiş, 1990 yılında yapımına başlanan 2. iskele 1991 yılında tamamlanmıştır. “Kruvaziyer gemi taşımacılığında dünya devlerinden olan ABD’nin Miami merkezli firması Royal Caribbean International, Kuşadası’nı başlangıç limanı (homeport) olarak ilan etmiştir” (URL-69, 2014).

- İstanbul Limanı (Salıpazarı-Galataport)

İstanbul limanı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilen ve şehire gelen kruvaziyer gemilerinin uğrak yaptığı limandır. Bu liman İstanbul boğazı içerisinde, Fındıklı ve Karaköy semtleri arasında yer almaktadır. Yolcuları tarihi ve turistik gezilere götürecek tur otobüslerinden 200 tanesini aynı anda alabilecek otopark alanine sahip olan liman 2002 yılında alınan özelleştirme kararı ile birlikte 2013 yılında tamamlanan ihale sonucu ile Doğu Holding Galataport’u tekrar işletmeye açacaktır (URL-73,2018). Özelleştirme kapsamında 30 yıl boyunca özel bir işletme ile varlığını sürdüreceği yeni rıhtım yapılarını inşa edilmesi planlanmaktadır (URL-74, 2018).

- **Antalya Limanı**

Kemer ilçesinde yer alan Antalya Limanı, Akdeniz ile bağlantılıdır. Çevre illere ve uluslararası havalimanına olan yakınlığı turistler için tercih sebebi olmaktadır (URL-71, 2014).

“Antalya Limanı'nda 1.440 metre boyunda bir adet ana mendirek ile 650 metre boyunda bir tali mendirek bulunmakta ve mendirekler arası açıklık 225 metre, yaklaşma kanalına ilişkin derinlik -10 ve -25 metre olarak yer almaktadır” (URL-71, 2014). “Limanın tamamı kullanıma açık olan toplam deniz sahasının genişliği 136.000 metre, manevra çapı 400 metredir. Toplam rıhtım uzunluğu 1.322 metre olan limanın içerisinde bir marina bulunmaktadır” (URL-71, 2014).

1.4. İzmir Alsancak Limanı

Hinterlandındaki yüksek tarım ve endüstri potansiyeli, karayolu, demiryolu ve havayolu bağlantıları, Akdeniz’de ki aktarma yük trafiğinden pay alması, Ege Bölgesi sanayisinin ve ticaretinin itici gücü olan İzmir Limanı’na ülkemiz ihracatı için hayati bir önem yüklenmiştir (URL-67, 2018)

İzmir limanı konum olarak şehir merkezinde yer alıp, Ege denizi ile bağlantılıdır. İmir Alsancak limanı uzunca bir süre kuru yük, sıvı yük, konteyner ve kruvaziyer limanı olarak hizmet vermiştir ancak son dönemde sadece konteyner gemilerine ve yolcu gemilerine hizmet vermektedir (URL-67, 2018). İzmir Alsancak Limanı, kara yolu ve demir yolu bağlantısına sahiptir. Ayrıca tarihi ve turistik yerlere olan yakınlığı ile de turistler tarafından tercih edilmektedir (Görgün, 2011).

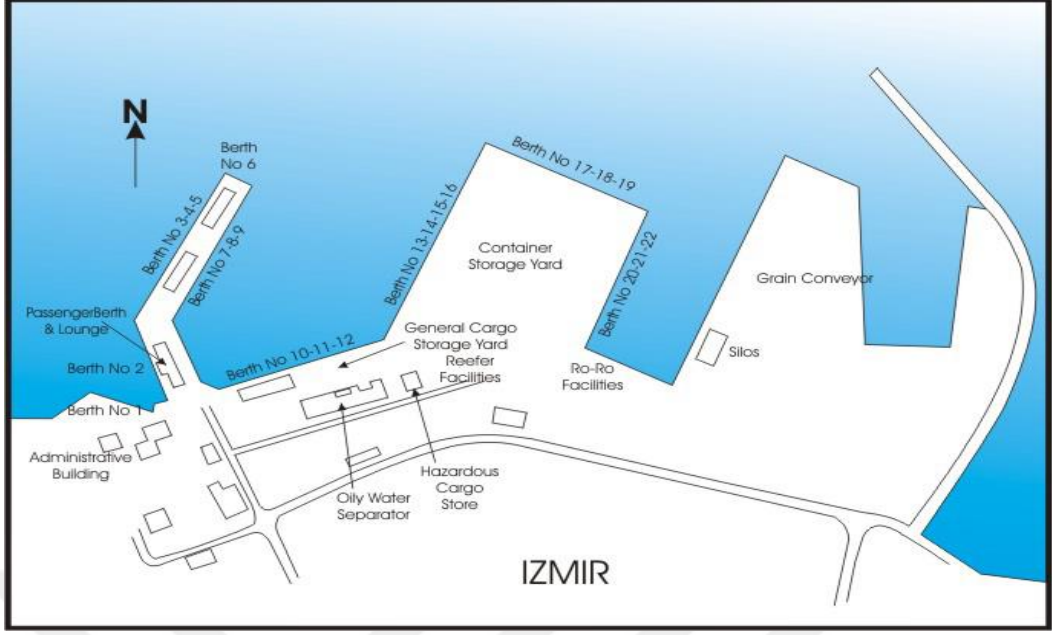
1.4.1. Tarihçe

İzmir limanının tarihi gelişimi MÖ 3000 yıllarına kadar dayanmaktadır. Uzun yıllar Romalıların ve sonrasında Bizanslıların himayesinde kalan İzmir ve İzmir limanı tarihi gelişimini ve şu an ki bulunduğu yerdeki varlığına 1875 yılında Osmanlı toprakları içerisindeyken başlamıştır. Sultan Aziz tarafından 1875 yılında yapımına başlanan İzmir limanının Pasaport-Konak rıhtımı ile mendirek inşaatı 1877 yılında tamamlanmıştır (52, 2014). Limanın bugün ki haline getiren ise M. Gifre isimli Fransız bir şirkettir ve Osmanlı'nın

son zamanlarında yabancılara verilen imtiyazların etkisiyle, yapılan anlaşma gereği, limanın yapımından sonraki 42 yıl boyunca yani 1919 yılına kadar işletme görevine devam etmiştir (Güneş, 2010).

İzmir'in coğrafi yapısı sebebi ile, 1884 yılında yolcu taşımacılığı için Ermeni ve Türk hissedarlar aracılığı ile 'Şirket-i Hamidiye' kurulmuştur. Bu şirket sayesinde, Osmanzede, Alaybey, Turan, Karşıyaka, Pasaport, Bayraklı, Konak, Karataş, Karantina, Salhane, Reşadiye (Güzelyalı) ve Göztepe vapur iskeleri inşaa edilmiş ve eski TDİ gemilerinden Gülbahçe, Musavat, Terakki, Girit, İstanbul, Hurriyet, Karşıyaka ve Güzel İzmir gemileri seferlerine başlamıştır (Güneş, 2010).

9 Eylül 1922 tarihinde İzmir' in Yunanlılardan kurtuluşu ile millileşme sürecine giren İzmir Limanı önce İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir (Görgün, 2011). "Demiryollarına bağlı olarak işletilen Alsancak İşletmesi yerine Bayındırlık Bakanlığınca tevsiat programı gereğince inşa edilen Alsancak Beton İskelesi'nin 13.3.1957 T. ve 4/8783 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır" (URL-52, 2014). Varlığını halen sürdürmekte olan İzmir Limanı özelleştirme süreci kapsamına dahil olmuştur. "Ancak İzmir Limanı'nın 49 yıl süreyle işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin 03/05/2007 tarihinde gerçekleştirilen ihale iptal edilmiştir. Limanın "Yolcu Limanı" ve "Yük Limanı" olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılmasına yönelik 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı karar ile çalışmalara devam edilmektedir" (URL-52, 2014).



Şekil 2. İzmir Alsancak Limanı planı (URL-52, 2014).

1.4.2. İzmir Limanı ve Kruvaziyer Taşımacılığı

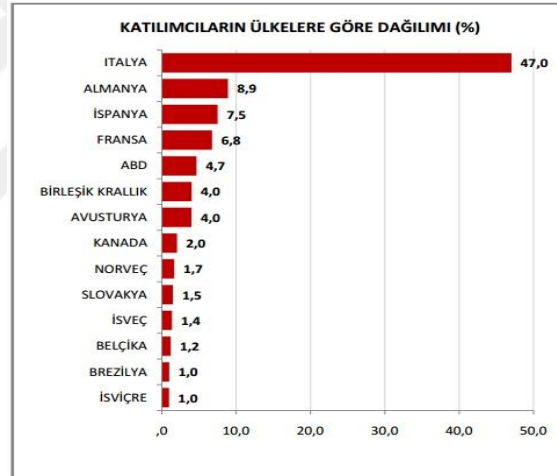
Kruvaziyer varış limanları arasında Tropik adalar, Kuzey ve Güney Amerika limanları öne çıkarken, son yıllarda Asya, Kutuplar, Uzakdoğu, Baltık Denizi Bölgesi, Doğu Akdeniz Limanları, Kızıl Deniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi alternatif varış noktaları olarak dikkat çekmektedir. Akdeniz limanları, özellikle ılıman iklim sahibi olmaları ile birlikte tercih edilme sıklıkları giderek artmakta, son yıllarda gözde haline gelmektedir (Brida ve diğerleri, 2012).

Akdeniz bölgesinde yer alan Türkiye, gün geçtikçe tercih edilme sıklığı artan Akdeniz kruvaziyer pazarına odaklanmakta ve Pazar dahilinde yer alabilmek için yeni yatırımlar yapmaktadır. 8 Şubat 2010'da gerçekleşen, İspanya'nın yerel yayın organlarından Cruises News Media Group'un düzenlediği ödül töreninde Türkiye, Hırvatistan ile birlikte 2009 yılının en iyi varış ve seyahat noktaları arasında seçildiğini önceki bölümlerde ayrıca belirtmiştik (URL-24, 2018).

Ülkemizde kruvaziyer turizmi kapsamında özellikle İstanbul, Kuşadası ve Marmaris ilk sıralarda bulunurken, son yıllarda İzmir Alsancak Limanı'da tercihler arasında yerini almaktadır (URL-24, 2018).

İzmir, coğrafi konumu sayesinde sahip olduğu potansiyel ile turizm odaklı şehirler arasında yer almaktadır. Bu sayede, kruvaziyer limanlar arasında Akdeniz için tercih sebebi olabilmektedir (URL-25, 2016). 2003 yılından berisüre gelen çalışmalar neticesinde kruvaziyer acente şirketlerinin seferleri içerisinde İzmir Limanı'nı da dahil etmesi için çeşitli çalışmalar ve yatırımlar yapılmaktadır. 2003 yılında Türkiye, Dünya kruvaziyer pazarı içerisinde yaklaşık %0,05 oranında pay sahibi iken, İzmir Alsancak Limanı, Türkiye pazarındaki yerini 2016 yılı itibari ile payını % 21,5'e çıkararak İstanbul ve Kuşadası limanlarından sonra Türkiye'nin belli başlı kruvaziyer limanları arasına girebilmiştir (URL-24, 2018).

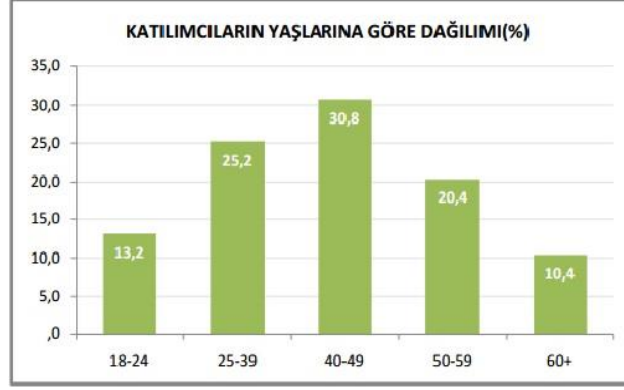
2016 Temmuz ayında İzmir'i ziyarete gelen yolcular üzerinde yapılan araştırma sonuçları bize ayrıntılı veriler sunmaktadır. Aşağıda bu verileri anket soruları kapsamında alınan cevaplarla birlikte yüzdeler olarak ifade edilmiştir (Güneş, 2017).



Şekil 3. İzmir Limanı'na gemilerle gelen yolcuların milletlere göre dağılımı (% olarak) (Güneş, 2017).

Kruvaziyer turizm şirketleri yolcu potansiyellerine bakıldığında uluslararası bir yolcu potansiyeline sahiptirler. Şirketlerin oluşturdu seyahat rotalarında çeşitli ülkelerde yer alan çeşitli limanlar bulunmaktadır. Düzenlenen kruvaziyer turizm faaliyeti seçerek yolculuk yapan kişiler bu yolculuk sırasında rotada bulunan ülkeleri ziyaret ederler. Bu şekilde yer alan kruvaziyer şirketlerin oluşturduğu rotalar sonucunda İzmir'i kruvaziyer gemiler ile ziyaret eden yolcuların ülkelerine göre dağılımı yüzdeler olarak belirtilmiştir. 2016 yılında

yapılan çalışmaya göre dağılımında ilk sırayı İtalya almaktadır. Ardından Almanya ve İspanyanın geldiği gözükmektedir.



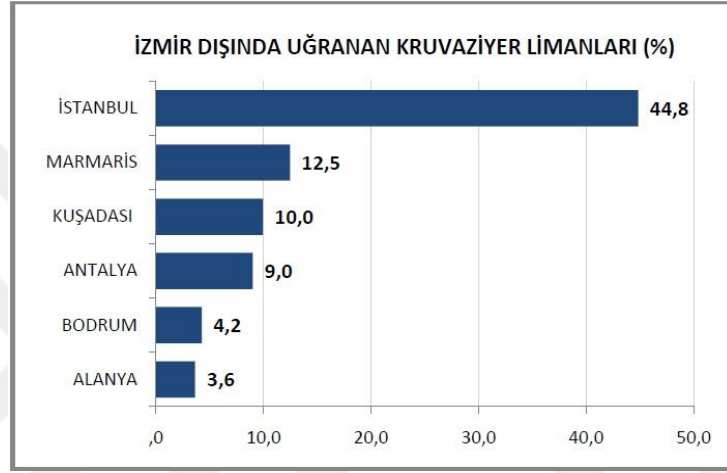
Şekil 4. İzmir'e gemilerle gelen yolcuların yaş gruplarına göre dağılımı (% olarak) (Güneş, 2017).

Kruvaziyer turizm şirketlerinin yolcu profiline bakıldığında her yaş grubundan kişilerin kruvaziyer turizmi seçtikleri görülmektedir. Yolcu profilini en küçük yaştan yaşlılara kadar kişiler tercih etmektedir. Resime baktığımız kruvaziyer turizmi seçerek seyahate çıkan yaş gruplarına göre İzmir'i ziyaret eden yaş grupları görülmektedir. Resim'e bakıldığında özellikle orta yaş grubu sayılan yani 40-49 yaş arası kişilerin ve bunlara ek olarak genç yaş grubu sayılan 25-39 yaş grubundaki kişilerin İzmir'i ziyaret eden yaş grupları arasından yaklaşık %56'lık bir oran olduğu okunmaktadır.



Şekil 5. İzmir Limanı'na gelen yolcuların yaptıkları faaliyetler (% olarak) (Güneş, 2017).

Kruvaziyer turizm rotaları içindeki liman kentlerine belirli bir sırayla uğranılmaktadır. Uğranılan liman kentlerinde turistler çeşitli sosyal aktivitelere, eğlencelere, tarihi mekan gezilerine vb. katılmaktadırlar. Bu resime baktığımızda İzmir' e gelen turistlerin İzmir'i ziyaretleri sırasında yapmış oldukları en çok 5 faaliyet sıralanmıştır. Bu faaliyetler şehir turu, Efes Antik Şehri, Meryem Ana, Aziz John, plaj turu'dur. Bu faaliyetlerin arasında en çok paya sahip olan şehir turudur. Şehir turunun oranı %46,6'dır. Sırasıyla Efes Antik Şehri %25,8, Meryem Ana %14,9, Aziz John %7,3 ve plaj turu %1,9'dur.



Şekil 6. İzmir Limanı dışında uğranan kruvaziyer limanlar (Güneş, 2017).

Kruvaziyer taşımacılık giderek tüm dünya'da önem kazanmaktadır. Bu durumun önem kazanması sonucu ülkeler kruvaziyer turizm için limanlar ve limanlarda düzenlemeler yapmaktadırlar. Türkiyede bu duruma önem vermektedir. Türkiyede İstanbul Limanı, Marmaris Limanı, Kuşadası Limanı, Antalya Limanı, Bodrum Limanı, Alanya Limanı ve İzmir Alsancak Limanı önemli kruvaziyer limanlardır. Türkiye'ye kruvaziyer turizm ile ziyaret gelen turistlerle yapılan bir araştırma sonucunda İzmir dışında hangi limanları ziyaret ettikleri sorulmuş ve %44,6 ile İstanbul Limanı sonucu ortaya çıkmıştır. Sırası ile Marmaris %12,5, Kuşadası %10, Antalya %9, Bodrum %4,2, Alanya %3,6'dır.

İzmir Alsancak Limanı, bölgeye ait turizm potansiyeli ile birlikte Akdeniz içerisinde tercih edilebilir limanlar arasındadır. 2003 yılı itibari ile artan performansı ayrıca dikkat çekmektedir (Görgün, 2011).

2003 yılında Türkiye, Dünya kruvaziyer pazarı içerisinde yaklaşık %0,05 oranında pay sahibi iken, İzmir Alsancak Limanı, 2016 yılı itibari ile Türkiye içerisindeki payını % 21,5'e

çıkarak var olan Türkiye kruvaziyer limanları arasında tercih edilebilir boyutlara ulaşmıştır (URL-24, 2018). Kruvaziyer piyasasının bu çekişmeli dünyasında İzmir, artan turizm gücüyle kendine yer edinmeye başlaması ile birlikte, 1993 yılından beri her yıl dünyanın en iyi turizm blgelerinin seçildiği World Travel Awards'da (WTA) 2012 yılı ödül töreninde Türkiye 14 farklı dalda ödül almıştır (URL-51, 2014). İzmir ise, WTA kapsamında, 2011, 2012 ve 2013 yıllarında ‘Avrupa’nın Lider Kruvaziyer Destinasyonu’ ödülünü üst üste almaya hak kazanmıştır (URL-68, 2014).

Son yıllarda ulaşılan bu seviye de İzmir Alsancak Limanı’nın tanıtımına gösterilecek özen ve gerekli yatırımlar yapılması gelen yolcu sayısında artışı da beraberinde getirebilecektir.

Tablo 3. İzmir’e gelen yolcu ve kruvaziyer sayıları (Güneş, 2017).

Yıl	İzmir Alsancak Limanı’na Yapılan Toplam Kruvaziyer Sefer Sayısı	Kruvaziyer Seferleriyle İzmir’e Gelen Toplam 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 (Kasım sonu itibari ile)	18	9172
TOPLAM	1.711	3.754.885

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. İzmir Limanı'nın Ana Çıkış Limanı Olması ile İlgili Delphi Analizi

Bu konuyu çalışırken amacımız; günümüz dünyasında hızla gelişen rekabet ortamını yakalamak amacıyla oldukça ileri seviyelere taşınmak istenen İzmir Alsancak Limanı'nın "homeport" diğer bir deyişle "ana çıkış limanı" olması konusundaki potansiyelini incelemektir.

Kruvaziyer limanları, limanların buldukları şehirlere ve şehrin liman ve yolcular özelindeki etkilerine göre sınıflandırılmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde de açıklandığı gibi, kruvaziyer limanlar deniz yolu taşımacılığında turizm kategorisi içerisinde yer alan, limanlara yapılan uğraklar ile tarihi ve turistik alanlara ziyaretlerle birlikte yapılan alışverişleri kapsayan bir turizm çeşidi olarak yer almaktadır. Kruvaziyer yolcu gemilerinin uğrak yaptıkları limanlar ülkelerin uluslararası mecrada söz sahibi olabilmek için yatırım yaptıkları alanlar içerisinde yer almaktadır.

Bu kapsamda, İzmir Limanı'nın kruvaziyer merkezi olabilmesi için yapılan analiz doğrultusunda, ağırlıklı olarak kruvaziyer limanın bulunduğu şehrin liman teknolojileri, yapıları, çevresel aktiviteleri, şehrin canlılığı ve bu uygulamaların İzmir Limanı'nın potansiyeli ile olan ilişkilendirilmesi araştırmanın konusunu oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın amacı; İzmir'in çevresel ve kültürel olarak kruvaziyer gemilere ev sahipliği yapabilecek olması ve İzmir Limanı'nın kruvaziyer gemiler için homeport liman olma potansiyelinin incelenmesi, var olan özelliklerinde liman özellikleri kapsamında sisteminin birbiri ile olan etkisi arasındaki ilişkinin ortaya çıkarılmasıdır.

2.2. Araştırmanın Metodolojisi

Araştırma tekniği olarak iki aşamalı Delphi tekniği kullanılmıştır. Delphi tekniği, konuyla ilgili uzmanlar grubunun, iki ayrı aşamaya tabii tutularak ortak görüşlerinin alınabilmesinden oluşmaktadır. Bu çalışma kapsamında birbirinden habersiz ve bağımsız uzman görüşlerinden ortak sonuçlar elde etmeye çalışılır.

Bu çalışma da Delphi Tekniğini kullanmamızın sebebi çalışmaya katılan katılımcıların sürece başından sonuna kadar dahil olmalarıdır (Buck ve diğerleri, 1993). Bu çalışmada amaçlı örnekleme tekniği kullanılmaktadır (Hasson ve diğerleri, 2000). Yapılan Delphi tekniği dahilinde ilk aşamada anket formu hazırlanmış ve uzman görüşlerine sunulmuştur. Daha sonra uzlaşma aşamalarına geçilmiştir.

Panel üyelerinden istenen bilgi ve uzmanlık düzeyi konusunda kesin bir kural olmamakla birlikte (Yeon ve diğerleri, 1989) delphi panelinin üyeleri şu özelliklere sahip kişilerden seçilmektedir (Adler ve diğerleri, 2005)

- Araştırılan konu hakkında yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olma,
- Sürece katılmada istekli olma,
- Delphi çalışmasına katılmak için yeterli zamana sahip olma,
- Etkili iletişim becerilerine sahip olma ve düşüncelerini açıkça ifade edebilme.

Bu çalışma yapılırken de önceden belirlenmiş ve konu hakkında bilgi ya da deneyim sahaibi olan kişiler arasından uzlaşmacılar seçilmiştir.

Bu çalışma esnasında oluşturulan örneklemenin 11 katılımcı ile yapılması planlanmıştır. Katılımcılardan 7'si kaptan, 1'i yolcu, 1'i Ege Turistik işletmeler ve Konaklamalar Birliği'nden, 1'i Deniz Ticaret Odası'ndan ve 1'i kruvaziyer şirketinde satış görevlisi olarak çalışmaktadır.

Delphi tekniği kullanılarak farklı sayıda uzman grubuyla çalışılabilir. Ancak uzman sayısı, sağlıklı sonuçlar elde edebilmek için en az 7 kişiden oluşmalıdır (Gordon, 1994). Grup genişliği 100 kişi ya da daha fazla uzmandan oluşabilmektedir. İdeal grup büyüklüğü ortalama 10- 20 uzmandan oluşmaktadır (Buck ve diğerleri, 1993).

Delphi soruları hazırlanırken, literatür tarama esnasında yararlanılan kaynaklar içerisinde karşılaştırmalar yapılarak ana çıkış limanlarına ait belirli özellikler ortaya çıkartılmış ve bu kaynaklar üzerinden değerlendirme yapılarak uzmanlara yönlendirilecek sorular hazırlanmıştır.

Çalışma kapsamında sorular uzman gruba ilk aşama için e-posta yolu ile iletilmiştir. Birinci aşama tamamlanmış ve uzmanların İzmir Limanı ile ilgili belirttiği hususlar saptanmıştır. İkinci aşamada da ilk yorumlara göre revize edilen, aynı zamanda en yaklaşık yanıtı alabileceğimiz şekilde sorular güncellenmiş ve bazı katılımcılara e-posta yolu ile sorular yönlendirilmiş, bazı katılımcılarla ise yüzü yüze görüşme sağlanmıştır.

Birinci aşamada açık uçlu sorular 11 uzmana iletilmiştir. 11 katılımcının verdiği cevaplar e-posta yolu ile toplanmıştır. Böylelikle Delphi analizinin ilk aşaması tamamlanmıştır.

Daha sonra Delphi analizinin ikinci aşamasına başlanmış, birinci aşama sonucunda elde edilen bulgular madde madde yazılmıştır. Bu maddelerden hareketle sorular ilk aşamada edinilen bulgulara göre yeniden düzenlenerek tekrar aynı katılımcı gruba yönlendirilmiştir. Katılımcı gruptan cevaplar hem e-posta yoluyla hem de yüzyüze görüşülerek toplanmıştır. Böylece delphi yönteminin ikinci aşaması da tamamlanmıştır. Alınan cevaplar değerlendirilerek maddeler not edilmiştir.

2.3. Delphi Uzman Panelinin Seçimi ve Örneklem

Bir Delphi çalışmasının başarılı olmasında en önemli adım katılımcıların seçimi olarak dikkate alınmaktadır (Gordon, 1994). Buck ve arkadaşlarına göre (1993) bunun nedeni, Delphi çalışmasının katılımcıların yapılan çalışma süresince çalışmaya devamlılığına bağlı olmasıdır (Buck ve diğerleri, 1993). Bu tekniğin önemli bir avantajı, katılımcıların anonim kalmaları ve katılımcıların birbirlerini tanımadıkları için önyargıların ortadan kaldırılmasıdır.

Delphi tekniği yorumlarından yola çıkarak, tekniği nitelikli uzmanlardan oluşan bir grup ile yapılan çalışma olarak dikkate alınabilir. Delphi analiz süreci ise uzmanlardan oluşan grup ile birlikte yapılan görüşmelerin toplanması ve değerlendirilmesi ile gerçekleşir (Linstone ve Turoff, 2012). Genel olarak, konu hakkında bilgi sahibi olan ve zamanı bu yönteme ayırmaya istekli olan bireyleri biraraya getirmek önemlidir. Bu seçeneklerin göz önünde bulundurulması, herhangi bir hazır cevabın bulunmadığını ve her bir araştırmacının en uygun uzman grubunu seçmek ve bu seçimi savunmak sorumluluğu olduğunu ortaya koymaktadır (Sumsion, 1998)

Williams ve Webb, katılımcı sayısının 12 ile 1600 arasında olabileceği bilgisini çeşitli çalışmalarında ele alınmıştır (Williams ve Webb, 1994). Bazı çalışmalar özelinde araştırma alanı üzerinde etki yaratabilecek herkesi kullanmak önemli olabilmektedir (Hollis ve diğerleri, 1995). Ancak geniş bir aralıkta uzman ile çalışmak çeşitli sonuçların çıkmasına ve uzlaşmanın birkaç analize daha yayılmasına sebep olmaktadır.

Clayton'a göre (1997) bir çalışmaya ait "Uzman" seçimi yapılabilmesi için çalışmaya katılan kişilerin yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olan kişiler olması gerekmektedir.

Delphi çalışmalarında “uzman” seçiminde amaçlı örnekleme kullanılmakta ve araştırılan konunun yeterli bilgi ve tecrübeye sahip, öncesinde planlanmış kişiler ile çalışma yapılmaktadır (Hasson ve diğerleri, 2000). Bu çalışmada, amaçlı örneklemenin bir alt türü olan yargısal örnekleme ile çalışma tamamlanmıştır. Çetin’e göre (2011) “yargısal örneklemede, örnekleme kimin seçileceği bir uzmana ya da konuyu en iyi bilmesi sebebiyle araştırmacının kendisine bırakılmaktadır”.

2.4. Delphi Sürecinin Yönetilmesi

Bu çalışma kapsamında araştırmanın metodoloji kısmında da belirtildiği gibi delphi tekniği 11 uzman ile görüşülerek yapılmıştır.

Çalışma kapsamında daha fazla uzman ile de görüşebilirdi ancak liman hakkında bilgi sağlanabilecek, yeterli bilgiyi alabileceğimiz doğru kişilere ulaşabilmek ve katılımcıların çalışmaya devamlılığı sebebi ile 11 uzman ile devam edilmiştir.

Katılımcılar kruvaziyer turizm hakkında yeterli bilgi ve deneyime sahip kişilerden oluşmaktadır. Bu çalışma da 7 kılavuz kaptan, 1 basın danışmanı, 1 kruvaziyer şirket çalışanı, 1 denizcilik sektöründe çalışan yolcu ve 1 seyahat acentesi çalışanı ile çalışma tamamlanmıştır.

Çalışma içeriği dahilinde uzmanlara delphi tekniği kapsamında yapılan çalışmada isimlerin açıklanmasında bir sakınca olup olmadığı sorulmuş ve onayları olmadığı için isimleri belirtilmeden çalışmaya ünvanları eklenmiştir. Uzmanlara bu süreç kapsamında çalışmanın yaklaşık ne kadar süreceği iletilmiş ve bu çalışma ile yapılacak delphi tekniği hakkında uzmanlar bilgilendirilmiştir. Ayrıca verecekleri bilgilerin nasıl ve ne amaç ile kullanılacağı hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Bu planlamaya göre İzmir Alsancak Limanı'nın ana çıkış limanı olabilmesi için yapmış olduğumuz Delphi çalışması kapsamında çalışmamıza katılan uzmanlar, görevleri ve yönlendirilen anketlere vermiş oldukları yanıt tarihleri Tablo 4'de sunulmuştur.

Tablo 4. Delphi uzman bilgileri

Şirket/Kurum	Uzmanın Görevi	Delphi Birinci Aşama		Delphi İkinci Aşama	
		Uygulama Biçimi	Tarih	Uygulama Biçimi	Tarih
Arkas Turizm A.Ş.	Satış ve Operasyon Sorumlusu	E-Posta	06.01.2018	Yüz yüze görüşme	18.09.2018
CMA-CGM Gemi Acenteliği	Satış Sorumlusu	E-Posta	07.01.2018	E-Posta	19.09.2018
Ege Turistik İşletmeler ve Konaklamalar Birliği	Başkan	E-Posta	08.01.2018	E-Posta	19.09.2018
Deniz Ticaret Odası	Basın Danışmanı	E-Posta	09.01.2018	E-Posta	19.09.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	01.11.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018
KEGM*	Kılavuz Kaptan	E-Posta	07.01.2018	Yüz yüze görüşme	31.10.2018

*KEGM: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

İlk tur soru formu uzmanlara iletilmiş ve tamamlanması ile birlikte tekrar değerlendirilip uzlaşma sağlanamayan ifadeler için ikinci aşama soruları olan yeni ifadeler uzmanlara tekrar iletilmiştir. İlk aşamada %87,2 olan cevaplanma oranı, ikinci aşamada %100 olarak gerçekleşmiş ve tüm uzmanlardan ikinci aşama Delphi çalışması cevapları toplanmıştır.

2.5. Uzlaşma Oranı ve Analizler

Ekber'e göre (2001) Delphi tekniği yapılırken ardışık anketler kullanılmaktadır. Anketlerin analizleri tamamlandıktan sonra analiz sonuçları ile birlikte anketi yanıtlayan uzmanların fikirleri ikinci aşamada yönlendirilecek anket ile birlikte tekrar uzmanlara iletilir. Böylelikle uzmanlar, kendilerine yönlendirilen sorularla birlikte yeniden oluşturulan anketleri tekrar değerlendirirler. Bu şekilde uzmanlar, kendilerine yönlendirilen ikinci aşama

anketleri ile birlikte farklı görüş ve yaklaşımlarla bir araya gelerek, yeniden gözden geçirme imkanı elde ederler

Delphi çalışmasında iki ya da daha fazla aşamalı olarak yinelenmiş soruların yönlendirilmesi süresince cevapların farklılıkları giderek azalacağı ve sonuç olarak belli bir fikir altında uzlaşma sağlanacağı düşünülmektedir (Brett ve Roe, 2004). Her Delphi çalışmasının sonuçlarının uzlaşmaya varılması kadar fikir ayrılıklarının çıkması da aynı ölçüde önem arz etmektedir. Delphi çalışmalarında uzmanlar yönlendirilen ifadelerle yaklaşık ya da benzer yanıtlar verebilirler, ancak aslolan fikir ayrılıklarının olduğu ifadelerden yola çıkarak yenilenen soruların yeni bir anket ile uzmanlara tekrardan yönlendirilmesidir (Stewart, 2001)

Çetin'e göre (2011) "Delphi çalışmasında, uzlaşma oranını hesaplamak amacıyla lojistik, ulaştırma ve deniz taşımacılığı alanlarındaki çalışmalarda daha çok uygulanan Çoğunluk Fikrin Ortalama Yüzdesi (APMO: Average Percentage of Majority Opinion) formülü kullanılmaktadır" (Çetin, 2011).

Yönlendirilen her soru için yanıt olarak katılıyorum, katılmıyorum ve yorumsuz olarak işaretlenen sonuçlar Delphi tekniği soru formatı kısmında ölçek bazlı olarak kullanılmıştır. Bu ölçek ile birlikte uzmanın ifadeye katıldığı ve katılmadığı ifadeler toplanmaktadır. Sonraki aşamada bu toplam, yorumsuz seçenekleri ile de işaretlenmiş tüm cevaplar nezdinde oluşan fikirlerin toplamına bölünmekte ve yüzdesi hesaplanarak belli bir uzlaşma oranına varılmaktadır.

Uzlaşma oranı için kullanılan formül aşağıdaki şekilde gösterilmiştir (Çetin, 2011):

$$\text{Uzlaşma Oranı} = \frac{\text{Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı} + \text{Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı}}{\text{Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Fikirler Toplamı}} \times \%100$$

Bu çalışma kapsamında, Uzman ifadeleri yüzde oranları hesaplanırken de aşağıdaki hesaplama şekli ile kullanılmıştır. Fikir beyan edilmeyen yorumlar hesaplama şeklini etkilediği için hesaplama dahil edilmemiştir (Çetin, 2011).

$$\text{İfade yüzde oranları} = \frac{\text{Katıldığını ya da Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı}}{\text{Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Fikirler Toplamı}} \times \%100$$

Delphi çalışmasının ilk aşamasında oluşturulan 15 ifadeye katıldığını belirten fikirler toplamı 95, katılmadığını belirten fikirler toplamı 52 iken, 18 yorumsuz cevap ile birlikte panel üyeleri tarafından açıklanan tüm fikirler toplamı 165'tür. Bu sayılar dâhilinde "Birinci Aşama Uzlaşma Oranı %89" olarak ortaya çıkmaktadır. Birinci aşamada yer alan 15 ifadenin 4'ünde uzlaşma sağlandığı görülürken diğer 11 ifade de uzlaşma sağlanamamıştır. Daha önce de belirtildiği gibi uzlaşma oranı yüksek tutulmuştur. Bu anlamda, sadece tüm uzmanların aynı fikirde olduğu ifadelerde bir uzlaşma görülmüştür. Brett ve Roe'a (2004) göre %70 üzeri uzlaşma sağlanan ifadeleri uzlaşılmış olarak görmektedir. %70-79 arası düşük uzlaşma, %80-89 arası orta uzlaşma ve %90-100 arası yüksek uzlaşma olarak uzlaşma oranlarını üçe ayırmışlardır (Brett ve Roe, 2004)

Tablo 5. Delphi sonuçları özet tablosu

Fikirler ve İfadeler	Birinci Aşama	İkinci Aşama
Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı (>%50)	90	95
Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı (>%50)	39	21
Katıldığını ve Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı	147	131
Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Fikirler Toplamı	165	132
Uzlaşma Oranı (Çoğunluk Fikrin Ortalama Yüzdesi)	%89	%99,3
Uzlaşma Oranını Geçen İfade Sayısı	4	4
Toplam İfade Sayısı	15	12
Yüksek Uzlaşma (>90)	4	7
Orta Uzlaşma (>80 <89)	4	3
Düşük Uzlaşma (>70 <79)	2	1
%70 üzeri uzlaşma sağlanan ifade sayısı	10	11

Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan 11 ifade için, panel üyelerinin yorumları değerlendirilerek 12 yeni ifade oluşturulmuştur. Bu ifadelere katıldığını belirten 96, katılmadığını belirten 35 olmak üzere, açıklanan tüm fikirler toplamı 132'dir (1 yorumsuz). Bu sayılar dâhilinde formül uygulandığında "İkinci Aşama Uzlaşma Oranı %99,3" olarak ortaya çıkmaktadır. 12 ifade içerisinde uzlaşma sağlanan ifade sayısı 4'tir. Ancak, 10 ifadede uzlaşma oranı %80'in üzerinde, 11 ifadede de %70'in üzerindedir. Yani, uzlaşma oranı %70'in üstünde olan ifade sayısı 11'dir. %70 uzlaşma oranına ulaşmayan ifade sayısı ise 1'dir. Delphi örnekleminin sayıca kısıtlı olması ifadelerin uzlaşma oranlarının azalmasına neden olmaktadır.

Delphi çalışmasında yapılan iki aşamalı analiz sonucunda elde edilen bulgular, yorumlanarak analiz ile ilgili sonuç elde edilmiştir.

3. BULGULAR

3.1. Delphi Çalışması Bulguları

Bu alt bölümde, Delphi çalışmasının birinci ve ikinci aşama bulguları ayrı ayrı değerlendirilmekte ve son olarak Delphi araştırması sonuçlarına yer verilmektedir. Delphi sonuçları değerlendirilirken; numaralandırılmış ifadeler, uzmanların her bir ifadeye verdiği yanıtların sıklık ve dağılımları ve uzlaşma oranları tablo halinde incelenmektedir.

3.1.2. Delphi Çalışması Birinci Aşama Bulguları

Bu başlık altında, birinci aşamanın tamamlanması ile birlikte, delphi çalışmasının yapıldığı uzmanların beyan ve fikirlerinin değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan; kruvaziyer gemileri için ana çıkış limanı olabilme potansiyeli içerisinde liman ve limana yanaşacak gemilerin özellikleri bakımından yapılması gerekenler, limanın yer aldığı şehrin iklim yapısı, jeopolitik konumu, kültürel etkinlikleri ve eğlence hayatı ile liman ve şehrin entegrasyonu olarak sonuçlar sınıflandırılarak incelenmektedir.

Liman özellikleri bakımından bulgular:

Kruvaziyer limanlarını sınıflandırırken özellikle limanların buldukları şehirlere ve şehrin liman ve yolcular özelindeki etkileri dikkate alınmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde de açıklandığı gibi, kruvaziyer limanlar deniz turizmi kategorisi içerisinde yer alan; limanlara yapılan uğraklar ile tarihi ve turistik yerlere yapılan ziyaretler ile yapılan alışverişleri kapsayan turizm çeşitidir. Kruvaziyer gemilerinin uğradığı limanlar, ülkelerin yatırım yaptığı önemli alanlardır.

Limanların ana çıkış limanı sayılması için en önemli faktörler olarak küreselleşme, iklim koşulları, jeopolitik konum, güvenlik ve ülke faktörleri olarak belirlenmiştir. Diğer önemli faktörler olarak liman çevresindeki tarihi ve turistik yerlerin varlığı, kolay ulaşımı, liman içerisindeki lojistik hizmetleri, liman kullanıcılarının memnuniyeti ve müşterilerin pazarlık güçlerinin artışı etkili olmuştur.

Ayrıca limanların potansiyelinin artmasında, ana çıkış limanı olma özelliğini kazanmaları veya korumaları için alt yapı yatırımları, teknolojik yatırımlar, insan kaynakları, liman organizasyon geliştirilmesi, pazarlama, hizmet kalitesi, tanıtım ve acentaların geliştirilmesi olarak öne çıkmıştır.

İlk aşama kapsamında oluşturulan ifadeler ve alınan yanıtlar Liman ve gemi özellikleri kapsamında tablo 6’da oranlarla birlikte sunulmuştur.

Tablo 6. Delphi çalışması birinci aşama "Liman ve Gemi özellikleri" bakımından sonuçlar

	İFADELER	E*		H*		Y*	SONUÇLAR
		N	%	N	%	N	
2	Kruvaziyer turizmde kullanılacak olan gemilerin büyüklükleri, tonajı, kapasitesi ve hızı önemli faktörlerdir. Bu faktörler arasında en önemlisi gemilerin yeterli kapasitelerinin olmasıdır.	8	80	2	20	1	%80 Katılıyorum
3	Kruvaziyer turizm faaliyeti içinde sahip olduğunuz limanların ana çıkış limanı/limanları (home port) olması bir şehir için ayırt edici durumdur.	9	82	2	18	0	%82 Katılıyorum
8	İzmir limanında gerekli güvenlik önlemleri, güvenlik cihazları ve yolcu valizlerinin yüklenmesi ve dağıtılması için gerekli araç ve gereçlerin bulunması önemli bir unsurdur.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
9	İzmir Limanı ana çıkış limanlarında(home port) kruvaziyer gemiler için ihtiyaçlarını karşılayacak, gemileri tamir edilmesi ve eksiklerinin giderilmesi için gereken bir alt yapıya sahiptir.	1	13	7	87	3	%87 Katılmıyorum
10	İzmir Limanı Türkiye’de yer alan limanlar arasında ana çıkış limanı(home port) olma potansiyeline en fazla sahip olan limandır.	1	10	9	90	1	%90 Katılmıyorum
11	İzmir Limanı Türkiye’de yer alan limanlar arasında uğrak liman olma(ports of call) potansiyeline en fazla sahip olan limandır.	7	88	1	12	3	%88 Katılıyorum
13**	İzmir Limanı, kruvaziyer turizm personeli istihdamı açısından yeterli düzeye sahiptir.	3	38	5	62	3	%62 Katılmıyorum
15	İzmir Limanı, güvenlik, yolcu ve kruvaziyer gemi ihtiyaçları için gerekli tüm alt yapı, araç-gereç ve personele sahiptir.	0	0	7	100	4	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA

* E-Katılıyorum, H-Katılmıyorum, Y-Yorumsuz

** Uzlaşma sağlanamamış olan ifadelerdir. Bu ifadeler, çalışmanın ikinci aşamasında tekrar değerlendirilmiştir.

Uzman yorumlarına göre, liman özellikleri bakımında sonuçlar incelendiğinde İzmir Limanında gerekli güvenlik önemlerinin alınması, güvenlik cihazlarının ve yolcu valizlerinin yüklenmesi ya da aktarılması kapsamında gerekli araç ve gereçlerin sağlanması konusu uzmanlar tarafından vurgulanmıştır (*ifade 8*). Özellikle kruvaziyer gemiler yansıdığı zamanlarda alınan ilave önlemlerle birlikte şu ana kadar sorunsuz bir şekilde sürecin devam etmekte olduğu belirtilmiştir. Turistlerin güvenli bir bölgeye gelmiş olmaları, bagajların

güvenli bir şekilde tranfer olması, limanda yaşanması ihtimal olan herhangi bir aksaklık ya da sorunun en aza indirilmiş olması turistlerin İzmir Liman hatlı seferleri tercih etmesinde öncelik sağlayacağı ayrıca öne sürülmüştür.

İzmir Limanı'nda ve limandaki gemilere sunulan hizmetler için ihtiyaç duyulan araç-gereç ve malzemelerin lojistik faaliyetleri, yolculara ait bagajların transferleri gibi liman ile yolcunun bağlantı noktaları da doğru bir şekilde organize edilmiş olmalıdır. Yolcuların yaşanması muhtemel sorunlarını ortadan kaldırmaya yönelik yapılan çalışmalar önem arz etmektedir (*ifade 9*). Bunlar göz önünde bulundurulduğunda İzmir limanı için alt yapı eksikleri olduğu ve özellikle gemilerin yiyecek ve diğer ihtiyaç tedariklerinde sorunlarla karşılaşabildiği, ancak İzmir Limanı'na aktif bir kruvaziyer liman olması için yapılacak çalışmalar arttıkça bu sorunların giderileceği belirtilmiştir.

Elde edilen bulgulara göre İzmir Alsancak Limanı'nın iki ya da daha fazla yolcu gemisinin gelmesi ile yaşanacak yoğunluğu kaldırabilmesi açısından yeterli uzmanlaşmış personelinin olmadığı belirtilmiştir (*ifade 13*). Bu süreç biraz daha İzmir'in ve İzmir Limanı'nın henüz ana çıkış limanı olma potansiyelini yakalayamaması ile ilgili olduğu belirten uzmanların bir kısmı ayrıca bunun bir kültür olduğunu ve kruvaziyer turizme yapılacak yatırımlarla birlikte gelişme kaydedebileceğini belirtmiştir.

İzmir Limanı ile ilgili uzmanların iletmiş olduğu bir diğer ortak görüş ise alt yapı çalışmalarının geliştirilmesi yönünde olmuştur. İki ya da daha fazla geminin yanaşması sonucunda yolcuların güvenlik kontrollerinden geçişleri yoğunluk yaratmakta, yolcuları bekleyen tur otobüsleri yol işgaline sebep olduğu için de liman giriş çıkışlarına engel teşkil ettiği belirtilmiştir. Ayrıca liman ile ilgili olarak özellikle yolcu terminalinin yenilenerek daha modern bir yüz ile turistlerin/yolcuların karşısına çıkılması ve daha fazla kruvaziyer geminin yanaşabilmesi için parmak iskele yatırımlarının bir an önce tamamlanması gerektiği bildirilmiştir (*ifade 15*).

Kruvaziyer gemileri ile ilgili olarak kullanılacak gemilerin kapasite ve hızlarının önemli olduğu vurgulanmış, ancak bu özelliklerin yanı sıra tonajı, hızı, kapasitesi vb. yerine önemli olan gemilerin daha lüks özelliklere daha az yolcuya hızlı, kaliteli ve lüks hizmetler sunmasının daha önemli hale geldiğini belirtmişlerdir (*ifade2*). Bu imkan ile birlikte gelen yolcu gemilerinin limanın bulunduğu şehir için ayırt edici bir özelliği sahip olmasının kruvaziyer turizm içerisinde ana çıkış limanı olarak yer almasıyla sağlanabileceği belirtilmiştir (*ifade3*). Kruvaziyer gemiler için yolculuğun başlayacağı ve biteceği liman, yolcunun bu şehirde daha fazla zaman geçireceği bir liman olduğu için, o şehirdeki harcama

ve konaklama imkanlarını arttıracığından önem arz edeceği vurgulanmıştır. Böylelikle limanın bulunduğu şehrin marka değerini yükselteceği iletilmiştir.

Bu bilgiler ışığında İzmir Liman'ının ana çıkış limanı olma potansiyelini henüz yakalayabilmiş bir liman olmadığı uzmanlar tarafından belirtilmiştir (*ifade 10*). Ana çıkış limanı olarak Kuşadası'nın daha şanslı olduğu paylaşılmış, özellikle İstanbul'un şehir olarak da, daha büyük kruvaziyer gemilerinin yanaşacağı limanlar için sağlanabilecek draft derinliği açısından da, limanların gelişmişlikleri açısından ve tarihi/turistik yerlere ulaşım konusunda da biraz daha İzmir'in önünde olduğu vurgulanmıştır. İzmir'in şansızlığı için ise yakınlarında Kuşadası, Çeşme ve Dikili gibi uğrak yapma imkanı daha kolay ve antik şehirlere ulaşım anlamında özellikle kültürel geziler için daha yakın limanların bulunması bildirilmiştir. Ancak uğrak liman olarak değerlendirildiğinde İzmir Limanı'nın şu an için bu liman özelliklerini sağlayabildiği belirtilmiştir (*ifade 11*). İzmir Alsancak Limanı'nın uğrak liman özelliklerine daha fazla sahip olduğu, uğrak liman bölgelerinde bulunması gereken konaklama, tarihi ve turistik yerler, parklar vb. turistik faaliyetler açısından yeterli bulunmuştur. Önceki bölümlerde de paylaştığımız gibi, bir limanın kruvaziyer turizm kapsamında uğrak liman olabilmesi için limana gelen ve kalan(ortalama 4-8 saat) gemilerde yolcular için kısa süreli gezi planlarının yapılabilirdiği, yolcunun limanda ya da şehirde çok uzun vakit geçirmeden seyahatinin tamamlandığı limanların elverişliliği, etkileyici tarihi ve turistik alanlara yakınlığı, rıhtımda kalınan süre içerisinde limanın bulunduğu şehirde geçirilebilecek kaliteli zaman dilimleri kruvaziyer yolculukları için önemli kriterlerdir.

Şehir özellikleri bakımından bulgular:

Limanları etkileyen en önemli faktör ise jeopolitik konumdur. Limanın bulunduğu bölge jeopolitik açıdan büyük önem arz etmektedir. Kruvaziyer turizm faaliyetinin kolay ve etkili gerçekleşmesi için jeopolitik konum dikkatli bir şekilde seçilmelidir. Limana ulaşım ve lojistik açıdan elverişli bir konumda olması gerekmektedir. Limanın bulunduğu şehir özellikle tarihi ve turistik yerler açısından ve limanın merkeze yakınlığı önem arz etmektedir.

İlk aşama dahilinde oluşturulan ifadeler ve alınan yanıtlar, şehir nitelikleri kapsamında Tablo 7'de oranlarla birlikte sunulmuştur.

Tablo 7. Delphi çalışması birinci aşama "İzmir şehrinin nitelikleri" bakımından sonuçlar

İfade No	İFADELER	E*		H*		Y*	SONUÇLAR
		N	%	N	N	%	
1	Kruvaziyer turizmi dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye/şehire oldukça yüklü gelir bırakan bir turizm çeşididir.	8	72	3	27	0	%72 Katılıyorum
4	İzmir Limanı doğrudan İzmir'e ve çevresindeki bölgeye istihdam açısından önemli bir katkı sağlamaktadır.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
5	İzmir Limanı havalimanı, karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleriyle entegrasyon halinde olmalıdır. Bu ulaşım sistemlerinden en önemlisi havalimanıyla entegrasyonudur	9	82	2	18	0	%82 Katılıyorum
6	İzmir limanının bulunduğu bölgede, kruvaziyer turizm ile bölgede bulunan turistler için sadece konaklama, alışveriş yapacakları ve turistik gezi düzenleyecekleri tesislerin olması önemli bir unsurdur.	7	70	3	30	1	%70 Katılıyorum
7	Uğrak limanların(ports of call) yeri belirlenirken, kruvaziyer hatların kolay kurulabileceği bölgede bulunması gerekmektedir.	9	100	0	0	2	% 100 Katılıyorum***
12	İzmir Limanı, uğrak limanların(ports of call) bulunduğu bölgelerde olması gereken özelliklerden olan konaklama, alışveriş yerleri ve turistik gezi bölgeleri açısından önemli bir potansiyele sahiptir.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
14	İzmir limanı, kruvaziyer hatlar içinde yer alan turistik bölgelere uzak bir bölgede bulunmaktadır.	0	0	11	100	0	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA

* E-Katılıyorum, H-Katılmıyorum, Y-Yorumsuz

** Uzlaşma sağlanamamış olan ifadelerdir. Bu ifadeler, çalışmanın ikinci aşamasında tekrar değerlendirilmiştir.

*** %100 Katılıyorum sonucu bu ifade için uzlaşma sağlamamaktadır. Çünkü tüm uzmanlar aynı ifadeye "katılıyorum" yanıtını vermemiştir.

Uzmanlara yönelendirdiğimiz sorular sonucunda kruvaziyer turizmin ülkeye ve faaliyetini gerçekleştirdiği şehir adına maddi açıdan katkısının olduğu konusu vurgulanmıştır (*ifade1*). Uzmanların büyük bir kısmı kruvaziyer turizm ile seyahat eden turistlerin geminin limana yanaşmasından kalkmasına kadar geçen süre içinde alışveriş yapma, tarihi ve turistik yerleri gezme eğilimlerinin olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum sonucunda şehire özellikle şehir esnafına, taksiciler ve alışveriş noktalarına çok ciddi derecede bir maddi katkı sağladıklarını gözlemlediklerini belirtmişlerdir. Ancak, gelişen dünya da yenilenen teknolojiler ile daha lüks ve daha büyük yapılan gemilerde çeşitli markalara ait dükkanların olması, turistin şehirde alışveriş için daha az zaman ve para harcamasına sebebiyet vereceğinden, zamanla bu turizm şeklinin, limanın bulunduğu şehire daha az getiri bırakacağı da savunulmaktadır.

Kruvaziyer turizm kapsamında, İzmir şehrinin konumu itibari ile önem arz etmesinin yanı sıra, liman için istihdam edilen kişi oranının ve yaratılacak istihdam koşullarının daha fazla olduğu, imkan sağlanır ve kruvaziyer turizmi için İzmir Limanı'na yatırım yapılır ise, liman sayesinde, şehir çevresinde çeşitli istihdam kolları oluşmasına sebep olacağı ve liman çevresinde verilen hizmetlerde çalışanların yanı sıra bu hizmeti sağlayan tedarikçiler ve hatta çevredeki illere de katkısının olmasının beklendiği ayrıca uzmanlar tarafından fikir birliği ile vurgulanmıştır (*ifade 4*).

Kruvaziyer turizmin gelişmesi için ulaşım entegrasyonunun gerçekleştirilmesi çok önemli bir unsur olduğu önceki bölümlerde belirtilmişti. Yapılan araştırmaya katılan uzmanlardan alınan yorumlara göre, İzmir Alsancak Limanı'nın ulaşım faaliyetleri açısından entegrasyonun yeterli seviyede olduğu bulgusuna ulaşılmıştır (*ifade 5*). Özellikle havalimanı kruvaziyer turizmde ülke dışı ve ülke içinden gelecek yolcuların rahat ulaşımı için önem arz etmektedir. Şu an için günümüzde hızlı tren ve metro seferlerinin yolcunun o şehire gelmesi için büyük avantaj sağladığı da dikkatlerden kaçmamaktadır. Örneklendirmek gerekir ise, İzmir Alsancak Limanı'na gelen yolcuların tek hat ile Bergama ve Selçuk antik şehirlerine ulaşabilmesi büyük avantaj sağlamakta olduğu savunulmuştur. Aksi görüş olarak bildirilen yorumlar da ise bu hizmetlerin geliştirilmesi, iki ya da daha fazla kruvaziyer geminin gelmesi ile yaşanacak yoğunlukların, şehir altyapısının kaldırabilmesi için geliştirilmesi gerektiği de ilave edilmiştir. Kruvaziyer turizmi tercih eden turistlerin memnuniyetinin sağlanması için, kruvaziyer gemilerine ulaşımalarının ve seyahat bitiminde havalimanlarına ulaşımalarının hızlı olmasının önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Havalimanına ulaşım ya da havalimanından İzmir Limanı'na ulaşımın yanı sıra, İzmir Limanı'na yolcular geldikten sonra ya da ayrılmadan önce, konaklama, alışveriş, tarihi ve turistik yerleri gezebilmek amacı ile ayrı bir organizasyon için İzmir'in konumu ve olanakları itibari ile yeterli gelebilecek düzeyde olduğu, bazı uzmanlar tarafından öne sürülmüştür (*ifade 6*). Bu ifadeye ek olarak, tarihi ve turistik yerlerin Kuşadası ve Dikili gibi limanlara nazaran daha uzak mesafede kalıyor olmasının yarattığı dezavantaj konusunda fikir birliğine ulaşılmıştır (*ifade14*). Ancak uzmanların bu ifade ile ilgili bir diğer ortak görüşü ise; İzmir çevresinin turistleri cezbetmek adına biraz daha geliştirilmesi gerektiği, özellikle İzmir olarak turistler düşündüğünde, akıllarında daha farklı seçeneklere yer verilmesi gerektiğini, alternatif başka turların, örneğin "Gurme Turizmi" gibi, çok çeşitli olmayan farklı seçeneklerin sunulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca ana çıkış limanı olarak değil ancak, uğrak limanı olarak bu süreç düşünüldüğünde, İzmir Limanı'nın uğrak

limanların anlatıldığı kısımda bahsediliği gibi, kısa süreli gezi planlarının yapılabildiği, yolcunun limanda ya da şehirde çok uzun vakit geçirmeden seyahatinin tamamlandığı limanların elverişliliği, etkileyici tarihi ve turistik alanlara yakınlığı açısından İzmir'in şehir olarak bu kapasiteyi kaldırabilecek nitelikte olduğu fikri üzerinde uzmanlar tarafından uzlaşılmıştır (*ifade 12*).

Uğrak limanlar ele alındığında, İzmir yine konumu itibari ile kolay kruvaziyer sefer hatlarının kurulabileceği bir liman olarak ele alınmaktadır (*ifade 7*). Bu ifade üzerinden, yine İstanbul ve Kuşadası Limanları göz önünde bulundurulduğunda, İzmir Liman'ı biraz daha kişisel çabalar ve desteklerle birlikte farkındalık yaratarak öne çıkmaya çalışmaktadır. Ana çıkış limanı kategorisinde olduğu gibi İstanbul ve Kuşadası Limanları uğrak limanlar içerisinde de, gerek jeolojik konumları, gerek tarihi ve turistik yerleri itibari ile İzmir için rakip konumunda bulunmakta olduğu paylaşılmıştır.

3.1.3. Delphi Çalışması İkinci Aşama Bulguları

Delphi çalışmasının birinci aşamasında uzlaşma sağlanamayan 10 ifade, uzmanların yorumlarına göre tekrar gözden geçirilerek ikinci aşama için 12 yeni ifade ile tekrardan oluşturulmuştur. Bu ifadeler, birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ilgili ifadeler, sıklık ve yüzde dağılımları ve bu aşamadaki uzlaşma oranları Tablo 8 ile sunulmuştur.

Kruvaziyer gemilerle ilgili araştırmaya yapılırken gemilerin büyüklük ve ebatlarının daha fazla yolcu kapasitesi demek olduğu kanısıyla birlikte birinci aşamada uzmanlar, kullanılan gemilerin daha lüks gemiler olması ile birlikte daha az ancak daha yüksek kalibrede yolcu transferlerinin gerçekleşeceğini belirtmiştir. Bu sebeple ikinci aşamada yönlendirilen ifadeye göre lüks ve ultra lüks donanıma sahip gemilerin kruvaziyer turizmde daha çok tercih edilmesinde tüm uzmanların ortak kararı olarak uzlaşmaya varılmıştır (*ifade1*). Buradaki en önemli kriter bazı yolcuların özellikle uzun yolculukların yapıldığı yolcu gemilerinde, özel hizmet almak istemesidir. Ancak dikkat çeken bir diğer kısım ise lüks olması ile birlikte bu gemilerden beklenen daha güvenli gemiler olmasıdır. bir uzmanın ilavesi ile birlikte, gelecek geminin ultra lüks olması geldiği limana/şehire getirisi özelinde kıymetli olduğu, ilaveten daha güvenli bir gemi olması beklendiğinden gemi ve şehir emniyeti açısından da önem arz etmesi ve de tercih edilmesinin dikkat çektiği vurgulanmıştır. Lüks gemiler özelinde ise birinci aşamada bahsediliği gibi daha az yolcu,

daha kompozit gemiler ile birlikte öz ancak getirisi yüksek bir seviyeye ulaşmanın mümkün olduğuna ulaşılmıştır. Turizmin her dalında olduğu gibi kruvaziyer turizmde de gelir düzeyi daha yüksek turiste yönelik hizmetlerin geliştirilmekte olduğu uzmanların büyük bir çoğunluğu tarafından paylaşılmıştır (*ifade 2*). Bunu ileten uzmanların büyük bir kısmı, kruvaziyer turizm için de, özünde kitle turizmi değil daha az kişi-daha çok gelir olarak dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır. Bu ifadeye ait başka bir görüş ise, daha az ve öz yolcu yerine standart kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatler sonucu daha fazla insana şehiri tanıtmının getirisininin daha fazla yeni turist ile geri dönüş yapacağı olmuştur.

İkinci aşama dahilinde oluşturulan ifadeler ve alınan yanıtlar, şehir nitelikleri kapsamında Tablo 8’de oranlarla birlikte sunulmuştur.



Tablo 8. Delphi çalışması ikinci aşama sonuçları

Ifade No	İFADELER	E		H		Y	SONUÇLAR
		N	%	N	%	N	
1	Kruvaziyer turizmde kullanılan gemilerin teknik özelliklerinden daha çok lüks ve ultra lüks donanımına sahip olmaları önemlidir.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
2	Kruvaziyer turizmde kullanılacak olan gemilerde daha az müşteriye, kaliteli ve lüks hizmet sunulması daha önemli hale gelmiştir.	7	64	4	36	0	%64 Katılıyorum
3	Kruvaziyer turizm faaliyeti içinde sahip olduğunuz limanların ana çıkış limanı olması çok önemli bir unsur olarak kabul edilmemelidir.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
4	İzmir limanı doğrudan ya da dolaylı olarak İzmir'e ve çevresindeki bölgeye istihdam ve ekonomik açıdan katkı sağlamamaktadır. Ana çıkış limanı olması ile bu seviye ancak yakalanabilecektir.	1	10	10	90	0	%90 Katılmıyorum
5	İzmir Limanı, İzmir şehiri ve yakın çevre ilçeler ile bağlantısında havalimanı, karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleri entegrasyonu etkili bir şekilde oluşturulmuştur.	9	82	2	18	0	%82 Katılıyorum
6	İzmir limanı bulunduğu bölgede, kruvaziyer turizm ile bölgede bulunan turistlerin gezmeleri için yapay alanlar yerine doğal alanlara geziler düzenlenmelidir. Turistlere farklı alternatifler sunmak İzmir Limanı'nı daha çekici hale gelecektir	10	90	1	10	0	%90 Katılıyorum
7	İzmir Limanı ve yakın çevresinde, İzmir Limanı kruvaziyer gemiler için ana çıkışlimanı olacak olur ise gelen ve giden yolcuları ağırlayabilecek kapasitede otel sayısına sahiptir.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
8	İzmir limanında gerekli güvenlik önlemleri, güvenlik cihazları ve yolcu valizlerinin yüklenmesi ve dağıtılması için gerekli araç ve gereçlerin donanımına sahiptir.	9	82	2	18	0	%82 Katılıyorum
9	İzmir limanı, Kruvaziyer turistlerin konaklama, alışveriş yapmaları ve turistik gezi bölgeleri ziyaret etmeleri açısından önemli bir potansiyele sahiptir.	11	11	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
10	İzmir Limanı, alt yapı ve kruvaziyer gemiler için sunduğu teknik hizmetler açısından yetersiz kalmaktadır	0	0	11	100	0	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA
11	İzmir Limanı, rıhtım yapısını yenilediğinde ve teşviklerle kruvaziyer turizmi için İzmir Limanı'na yatırım yapıldığında, örneğin kruvaziyer turizm için yeterli personel istihdamı, daha güvenli bir liman ve yenilenmiş yolcu salonu gibi yatırımlarla ana çıkış limanı olabilecek seviyeyi yakalamış olacaktır.	11	100	0	0	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
12	İzmir limanı, Kruvaziyer turizm açısından ana çıkış limanı olma potansiyeline sahip bir liman değildir.	7	70	3	30	1	%70 Katılıyorum

* E-Katılıyorum, H-Katılmıyorum, Y-Yorumsuz

** Uzlaşma sağlanamamış olan ifadelerdir. Bu ifadeler, çalışmanın ikinci aşamasında tekrar değerlendirilmiştir.

Daha fazla yolcunun gelmesi İzmir Limanı için değerlendirildiğinde öncelikli olarak yeterli personel istihdamı göze çarpmaktadır. İzmir Limanı, özellikle kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında yeterli personel istihdamının liman içerisindeki önceliklerden biri olduğu vurgulanmıştır (*ifade 4*) İzmir Limanı, bir konteyner limanı olarak büyüklüğü itibari ile yeterli çalışan kapasitesine sahiptir ve çevre il/ilçeler ve özellikle İzmir şehri için istihdam yaratmaktadır, ancak kruvaziyer gemiler ile turistler geldiğinde, yabancı dille yolculara destek sağlayacak, ihtiyaçları dahilinde yardımcı olacak, biletleme ya da pazarlama işlemleri sırasında yanlarında olacak eğitilmiş personel eksikliği yaşamakta olduğu ayrıca belirtilmiştir. Yolculara bu ihtiyaçları kapsamında daha çok tur operatörleri çalışanları destek sağlamaktadır ancak yeterli olmadığı görülmektedir.

Kruvaziyer turizm özelinde bir liman için ana çıkış limanı olmanın çok önemli bir unsur olmadığı konusunda uzlaşmıştır (*ifade3*). Uzmanlar tarafından özellikle her limanın ana çıkış limanı olma şansının olmadığı üzerinde durulmuş ve de kruvaziyer turizm kapsamında uğrak liman olarak da kruvaziyer rota içerisinde kalan limanlar arasında olmanın bir liman ve limanın bulunduğu şehir için değerli olduğu ayrıca belirtilmiştir.

İzmir Liman'ı kruvaziyer turizm kapsamında değerlendirildiğinden de ana çıkış limanı olabilmesi için birinci aşamada öncelikli olarak gelen ve giden yolcuların transferlerinin sağlanabilmesinin önemli olduğu konusunda ortak bir yargıya ulaşılmıştır. İzmir limanı bu kapsamda değerlendirmeye alındığında, şehir merkezi ve çevre ilçelere ulaşımı ile, havalimanı, kara ve demir yolu bağlantıları değerlendirildiğinde İzmir Limanı yeterli potansiyele sahip olduğu vurgulanmıştır (*ifade 5*). Ancak ayrıca üzerinde durulması gereken, gelen yolcuların İzmir ana çıkış limanı olacak ise direkt İzmir'den gemiye katılacak olmasıdır. Bu durumda, İzmir'den ya da direkt İzmir'e sağlanacak aktarmasız uçuşlar, şehir için avantaj sağlayacak ve ulaşımın çok daha kolay olacağı üzerinde ortak bir fikir olarak durulmuştur. İzmir Liman'ı büyüyen şehir ile birlikte ilerleyen yıllarda şehrin tam merkezinde yer aldığı için şehir trafiğini yaşamak durumunda kalmakta olduğu paylaşılmıştır. Bu durum İzmir Limanı için hem avantaj hem de dezavantaj teşkil etmekte olduğu bazı uzmanlar tarafından ayrıca belirtilmiştir. Şehrin merkezinde olması ile birlikte limanın ulaşım araçlarına yakın olması, şehirde yapılacak ufak gezintilerin kısa sürelerde yapılmasının sağlanması avantajlar içerisinde sayılmaktadır. Dezavantaj olarak ise, şehrin merkez kalabalığının yaşanması sayılmaktadır.

İzmir Limanı, özellikle şehir merkezinde yer alması ile birlikte turistlerin konaklaması, alışveriş yapabilme, kültürel ve turistik gezi düzenlenebileceği alanlara yakınlığı

kapsamında önemli bir potansiyele sahip olması görüş birliği sağlamıştır (*ifade 9*). Özellikle İzmir'in tarihi bir liman kenti olması, antik dönem uygarlıklarının doğduğu toprakların üzerinde bulunması ve günümüz Türkiye'sinde gelişmiş seviyedeki şehirleri arasında olması ile İzmir, konaklama, alışveriş, yeme-içme ve planlanabilecek başka tursitik faaliyetler için en uygun şehirler arasında yer almakta olduğu üzerinde durulmuştur. Konaklamanın da yorumlandığı bu ifadeyi takip eden bir diğer ifade de yolcuların İzmir Limanı'nı tercih etmesi ile birlikte gelen ve şehirden ayrılması planlanan yolcular için ihtiyaç duyulan bir başka konu olan İzmir'de var olan otellerin yeterliliğidir. İzmir şehiri, bu anlamda incelendiğinde Türkiye'nin üçüncü büyük şehiri olması ile birlikte her sene düzenlenen fuar aktiviteleri, özellikle mermer ve gıda fuarları Dünya çapından görücüye çıkması sebebi ile yerli ve yabancı iş insanlarının ağırlandığı bir şehirdir. Uzmanların verdiği ortak yanıt, İzmir şehir olarak yerli ve yabancı turisti de kaldırabilecek kapasitede otel sayısına sahip olduğu yönündedir (*ifade 7*).

Uzmanların büyük çoğunluğu tarafından İzmir Limanı'na inen ya da İzmir Limanı'ndan seyahate katılacak yolcular için çevrede doğal turistik alanların olması yolcuların seyahatlerinin rotası dahilinde İzmir Limanı'nın seçilmesinde avantaj sağlayacağı vurgulanmıştır (*ifade 6*). Özellikle yakın yerlerdeki kapalı alışveriş merkezleri yerine, turist açısından cezbedici olarak farklı turların düzenlenebileceği, daha çok şehiri tanıtmaya yönelik planlamalar yolcuların şehir ile gili fikirlerinin değişebilmesini sağlayacağı savunulmaktadır.

İzmir Limanı incelenirken kruvaziyer turizm açısından özellikle altyapısı değerlendirildiğinde eksiklikler olduğu birinci aşamada ortaya sunulmuştur. Özellikle altyapı sorunu ve limanın kruvaziyer gemiler için sunduğu teknik hizmet değerlendirildiğinde, İzmir Limanı'nın yeterli seviyede olduğu, ancak gelişmeye ihtiyacı olduğu ortak kararına varılmıştır (*ifade 10*). Özellikle modern bir yolcu terminali ve yenilenmeye ihtiyaç duyan yolcu salonu öncelikli olarak değiştirilmesi ve geliştirilmesi gereken eksikler arasında yer almaktadır.

Özellikle önceki bölümlerde bahsettiğimiz gibi yenilenen rıhtım yapısı ve alınacak teşviklerle birlikte İzmir Limanı gelişmeye açık ve uygun yatırımlarla araştırma konumuz olan ana çıkış limanı olabilecek konuma gelmekte olduğu paylaşılmıştır (*ifade 11*). İzmir Limanı'nda şehir merkezinde kalması ile birlikte ayrıca daha büyük gemilerin yanaşabilmesi için yeterli draft derinliğine de sahip olmaması da her geminin İzmir uğrağı yapamamasına sebebiyet vermekte olduğu uzmanlar tarafından belirtilmiştir. Daha sonra

güvenlik önlemleri göz önünde bulundurulduğunda, İzmir Limanı yeterli seviyeye sahip bir liman olduğu üzerinde durulmuş, özellikle kruvaziyer gemiler yanaştığında ekstra güvenlik önemleri alınmakta, yolcu bagajlarına ekstra önem gösterilmektedir (*ifade 8*). Ancak daha önce de belirttiğimiz gibi yeterli personelin artırılması bu noktada önem arz edeceği uzmanlar tarafından tekrar belirtilmiştir.

Son ifade olarak uzmanlarla paylaşılan İzmir'in ana çıkış limanı olma potansiyeli ile ilgili yargıda uzmanların çoğunluğu potansiyele sahip olduğunu paylaşmıştır (*ifade 12*). İzmir limanı gelişime açık bir limandır ancak ana çıkış limanı olma şansının mevcut olduğu uzmanlar tarafından iletilmiştir. Şu an için bu imkanlara sahip olmadığı görülse de, kentin gelişimi, Dünya turizm trendlerinin değişimi, kruvaziyer rotalarındaki farklılaşma, İzmir ve İzmir Limanı'nın tanıtımı ve promosyonlar, liman işletmecisinin yapacağı yatırımlar ve devlet destekleri sayesinde İzmir Limanı, tıpkı İstanbul gibi cezbedici konuma ulaşabilecek ve ana çıkış limanı olabilecek seviyeyi yakalayabilecek konuma erişeceği uzmanların ortak paydası olarak paylaşılmıştır.

4. TARTIŞMA

Delphi çalışması ile birlikte İzmir Limanı'nın ana çıkış limanı olma potansiyeli iki aşamalı analiz aracılığı ile incelenmiştir. Yapılan analiz sonucunda ortaya çıkan bulgular, çalışmaya başlarken yararlanılmış olan kaynaklar ile karşılaştırılmıştır.

Yapılan Delphi çalışması ile birlikte öncelikli olarak İzmir Limanı'nın özelliklerinin geliştirilmesi sonucu elde edilmiştir. Özellikle tüm katılımcılar tarafından İzmir Limanı için, potansiyeli olduğu ancak ana çıkış limanı olabilmesi için yapılacak yatırımlarla birlikte limanın geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Limanın özelliklerini geliştirmesi ile birlikte, limanda çalışan personel yeterliliği, tedarikçilerden alınan hizmetlerde önem arz etmektedir. Çalışma esnasında yararlanılan kaynaklardan Zhuling Xu (2014), Brida ve Zapata (2010), McCalla (1997), Gibson ve Bentley (2006) ve Brida, Pulina, Riano ve Zapata (2012)'da ana çıkış limanı olabilmesi için ortak bir payda da buluşmuş ve liman özellikleri ve liman tedarikçilerinden alınan hizmetin önemli olduğu belirtilmiştir. Özellikle limanda çalışan personellerle ilgili olarak da alınan hizmet ve personel yeterliliğinin önemli olduğunu McCalla (1997) ve Brida, Pulina, Riano ve Zapata (2012) belirtilmiştir. Delphi çalışması ile elde ettiğimiz sonuçlardan personel yeterliliği de İzmir Limanı için şu an yeterli seviye olmamakla birlikte özellikle ana çıkış limanı olabilmesi için personel sayısının artırılmasının önemli olduğu vurgulanmıştır.

Limana gelişimine ek olarak ayrıca elde edilen sonuçlardan bir diğeri ise İzmir Limanı'nın İzmir ve çevre ilçelere sağlamış olduğu ekonomik avantajdır. Ana çıkış limanı olarak planlanan bir liman için yolcuların varış yaptığı ve ayrıldığı limanın, aynı şehirden yapıldığı bilgisine önceki bölümlerde değinilmiştir. Bu bilgiler ışığında, kruvaziyer geminin ayrılacağı şehire birkaç gün önceden gelen yolcu ve gemi seyirini bitirdikten sonra yine aynı, başlangıç limanına gelerek gezisini tamamlayan yolcu aynı şehire varış yapacağı için birkaç gün önceden gelip otellerde kalabilir, çevre tarihi ve turistik ilçeleri gezip dolaşacak daha fazla zaman harcayabilir durumda olacaktır. Konuyla ilgili olarak yapılan araştırmada, Zhuling Xu (2014), Brida ve Zapata (2010), McCalla (1997), Gibson ve Bentley (2006) ve Brida, Pulina, Riano ve Zapata (2012)'da ana çıkış limanı ölçütleri için bir limanda başlayan seyrin yine aynı limanda tamamlanması özelliği üzerinde durmuştur. Ancak otellerde bütün yolcuların kalması gerekmediği ve genel hatları ile yolculuk başlarken gelen ve yolculuk

bitir bitmez dönen, yeni nesillerin zamanlarını sadece tatil odaklı harcadıkları konusuna Zhuling Xu (2014) tarafından değinilmiştir.

Özellikle tarihi ve turistik yerlerin turistler üzerindeki etkisi, yolculuğun seçilmesinde önemli rol oynamaktadır. Bu sebeple var olan güzargah seçimi etkilenmektedir. Delphi çalışması esnasında da uzmanlar, güzargah seçimlerinin ana çıkış limanı olan limanlarda ayırt edici bir özellik olduğunu, İzmir Limanı için de bu ölçütün karşılanmakta olduğunu belirtmişleridir. Yararlanılan kaynaklar içerisinde Zhuling Xu (2014), Brida ve Zapata (2010), Mccalla (1997), Gibson ve Bentley (2006) ve Brida, Pulina, Riano ve Zapata (2012)'da tarihi ve turistik yerlerin yakınlığının önemini belirtmiş ve bunu ana çıkış limanı ölçütleri arasında göstermiştir.

Ayrıca yolcular limanda ve geldikleri şehirde yaptıkları harcamalarla döviz bırakarak ekonomiye de bir anlamda destek olmakta olduğu daha önce belirtilmiş ve delphi çalışmasında da uzmanlardan yorumları alınmıştır. Çalışma esnasında yararlandığımız kaynaklar içerisinde özellikle Gibson ve Bentley(2006) ile Brida, Pulina, Riano ve Zapata (2012)'nın bu konudaki görüşleri de ana çıkış limanlarının ve limanların buldukları şehirlerin ülke ekonomisine katkıda buldukları yönündedir. Diğer taraftan Zhuling Xu (2014), Brida ve Zapata (2010) ve Mccalla (1997) ana çıkış limanlarının ülke ekonomisi anlamında avantaj sağlamasından çok ülkenin Dünya'ya tanıtılması yönünde bir amaç içerdiğini belirtilmektedir.

5. SONUÇ

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı, en basit anlatımıyla deniz turizmi kategorisi içinde yer alan, liman yerleşimlerini ve çevrelerini ziyaretler ile alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsayan bir faaliyet olduğu önceki bölümlerde bahsedilmiştir. Deniz ile ulaşımı kapsayan bir seyahat şekli olan kruvaziyer turizm, günümüz turizm sektöründe oldukça öne çıkan bir turizm çeşidi olarak yer almaktadır.

Kruvaziyer yolcu gemilerinin uğrak yaptığı limanlar ve kruvaziyer limanlar kapsamında yolculara sağlanan turistik hizmetler, ülkelerin uluslararası alanda belli yerlere gelebilmek için özellikle yatırım yaptığı alanlar olduğu hakkında önceki bölümlere bilgi verilmiştir. Kruvaziyer limanlarda sağlanan hizmetler ve liman uğraklarından oluşan bir turizm şekli olan kruvaziyer turizmde gidilen şehirlerde konaklama ve ulaştırma hizmetleride alınabilmektedir.

Kruvaziyer yolcu taşımacılığının gelişmesinde var olan tarihi süreç, inanişaya göre Nuh'un gemisi ile başlamakta, sonrasında insanların savaşımlardan ve istilalardan kaçışları ile devam edip en sonunda günümüzdeki şeklini alması ile gelişimini tamamlamış ve yenilikleri beklemekte olan bir turizm şeklidir. Günümüzde turist olarak seyahat eden yolcuların ülkelerinde giderek artan milli gelirdeki artış sonucu seyahatlerin artması ve seyahate ayrılan zamanın fazlaşması, siyasal yapıların ülkeler nezdinde rahatlatılması ve küreselleşme sonucu seyahat özgürlüğünün de aynı paralellelikle yükselmesi gelmektedir. Özellikle limanları etkileyen faktörlerden küreselleşme üzerinde durduğumuz zaman, küreselleşen dünya ile birlikte diğer ülkelerle olan ilişkilerin arttırılması, ekonomik iş birlikleri ve antlaşmalar imzalanması ile birlikte kruvaziyer limanlar için liman potansiyelinin artacağı konusu, araştırmanın birinci bölümde detaylı olarak verilmiştir.

Rekabet sonucunda uluslararası seyahatin ucuzladığı, hızla artan turların çok sayıda bölgeyi kapsamaması, çalışan insanların daha az tatil sürelerine sahip olsa bile kısa zamanda birçok ülkeyi gezebilmesi, insanların tatili yaşamlarının bir parçası olarak görmeye başlaması, teknolojik gelişmeler sonucunda işlemlerin kolaylaşması, kruvaziyer gemilerin kalitesinin ve güvenliğinin artması da kruvaziyer turizme olan talebi arttırmaktadır.

Kruvaziyer turizmi hem doğrudan hem de dolaylı olarak ülke ekonomilerine katkıda bulunan bir sektördür. Özellikle limanlara ve limanların buldukları şehirlere yapılan yatırımların sonucunda gelen yolcu sayılarında gözle görülür artışlar olmaktadır.

Limanlar, kruvaziyer yolcu taşımacılığında yolcunun ülkede ilk ayak bastığı yer olmakta ve uluslararası yapıda hizmet sağlayabiliyor olmaları gerekmektedir. Ayrıca limanların en büyük özelliğide birbirleri ile yarışabilir durumda olması ve rekabetle birlikte hizmette daha ileri seviyelere erişebilmeleridir.

Türkiye coğrafi konumu olarak, Tropik adalar, Kuzey ve Güney Amerika limanları sonrasında, kruvaziyer turizm kapsamında dünyanın ikinci büyük pazarı olan Akdeniz’de yer almaktadır. Özellikle yılın 12 ayı boyunca var olan ılıman iklim, ülke çeşitliliği ve farklı kültürlerin bir araya gelebilmesi tek bir gezi içinde sunulabilmektedir. Akdeniz bölgesinde gün geçtikçe yükselen yolcu trafiği sebebi ile limanlara yapılan planlı altyapılar ve kruvaziyer gemi filolarına eklenen yeni nesil büyük gemilerin ihtiyaçlarını ve gereksinimlerini sağlayacak limnalar önem kazanmaktadır.

Türkiye’de 2000’li yılların sonrasında kruvaziyer yolcu gemileri ile yapılan seyahatlere talepleri giderek artmıştır. Deniz turizmini dikkate aldığımızda, özellikle pastanın büyük oyuncularının yabancı kruvaziyer şirketleri olduğunu göz önünde bulundurduğumuzda, demirleyen her kruvaziyer yolcu gemisi ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır.

Kruvaziyer turizm sektöründe değişen talepler ve alternatif liman arayışları sonucunda Türkiye içinde fırsatlar doğmaktadır. İzmir Alsancak limanı’da yükselen performansı ile Türkiye’yi kruvaziyer sektörü içerisinde ileriye taşıyabilecek limanlar arasında gösterilmektedir.

Bir limanın büyük kruvaziyer gemilerini ağırlayabilmesi; kruvaziyer amaçlı kullanımına, ana çıkış limanı olma potansiyeline, ana çıkış liman olmak amacıyla yapılan geliştirme faaliyetlerine, bunlara ek olarak ana çıkış limanında gerçekleştirilen hizmetlerin kruvaziyer şirketlerin istekleriyle uyumlu olup olmadığına bakılması önem arz etmektedir. Bu unsurları göz önüne alarak hareket edecek olursak İzmir’in şehir merkezi, kültürel zenginliği yüksek, şehrin yaşam tarzı modern, İzmir limanın hinterlandının geniş olması gibi faktörlere sahip olmasından dolayı Avrupa kruvaziyer limanların ana çıkış limanı olma potansiyeline sahip olduğu belirtilmektedir. Ancak İzmir’in var olan turizm olanaklarının gelişime açık olması ve Türkiye kruvaziyer sektörü içerisinde önemli bir yere sahip olması

açısından, mevcut ticari limandan uzak ve kruvaziyer turizmini destekleyici modern bir terminale gereksinim duyulduğu araştırma sonuçları ortaya konulmuştur.

Ana çıkış limanının, kruvaziyer seyahatinin başladığı ya da bittiği, yolcuların karaya çıkartıldığı limandır. Bir limanın ana çıkış limanı olabilmesi için en temel nokta ana çıkış limanının kurulduğu bölgede, kruvaziyer seyri başlamadan önce gerekli görüldüğü takdirde yolcuların konaklayabileceği oteller, ayrıca bölgenin turizm alanlarının artırılması ve tur seçeneklerine kolay erişilebilmesi, ulaşımın kolay yapılabilmesi için de havayolu ve karayolu bağlantılarının olabilmesidir. Bir ana çıkış limanına ait en önemli ölçütler elde ettiğimiz sonuçlara göre şu şekilde sıralanabilir;

- Uluslararası Havalimanı'na yakınlık
- Çevresinde önemli otel yapıları
- Gelebilecek maksimum yolcu miktarlarına göre konaklama kapasitesi fazla olan oteller, turistik mekanlar, alışveriş merkezleri
- Turizmde ilgi çekicilik
- Çevre ilçelere ya da tarihi turistik yerlere giderken yolcuların kullanacağı turlara kolay erişim
- Nitelikli ve planlı rıhtım yapısı

Yukarıda belirtilen hususlar göz önüne alındığında, Akdeniz'de tüm limanlar homeport niteliğinde olmadığını, bir bölgede ana çıkış limanı bir diğer adıyla hompoert liman oluşturabilmek için birtakım stratejik özelliklerin bulunması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Sorulan sorulardan hareketle, katılımcıların cevapları incelendiğinde ortaya limanın fiziksel özelliklerinin geliştirilmesi gerektiği çalışmamızın araştırması esnasında biraz daha öne çıkmıştır. İzmir Alsancak Limanı'nın teknik alt yapısı ve kruvaziyer gemiler için sunduğu teknik hizmetler sorunu tespit edilmiştir. Çıkan sonuçlarda, İzmir Limanı'nın özellikle modern bir yolcu terminali ve yenilenmeye ihtiyaç duyan yolcu salonu öncelikli olarak modernleştirilmesi ve geliştirilmesi yapılması gereken eksikler arasında yer almakta olduğu sonucuna varılmıştır. Ayrıca daha çok kruvaziyer geminin yaşayabilmesi için "parmak iskele" olarak tabir edilen, İzmir Limanı şehir içerisinde ve belli draft derinliğinde kaldığı için daha genişleyebilme şansı olmadığından deniz üzerinde büyüterek iskele oluşturulması gerekmektedir. Limanın çevresinden düzenlemeler yapılması gerekliliği ve daha fazla kruvaziyer gemi barındırma ve bu gemilere hizmet sunma potansiyelinin oluşturulması gerekmektedir. Limanın var olan mevcut şartları iyileştirilmeli ve kruvaziyer

yolcusunu İzmir'e çekebilmesi için önemli yatırımların yapılması bu sebeple önem arz etmektedir. Bu önlemlerin bir altyapı meselesi ile ilgili olduğu unutulmamalı ve aynı zamanda ana çıkış limanı olabilmek için son derece önemli bir basamak olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Güvenlik bakımından İzmir Limanı incelendiğinde, turizm faaliyetleri sırasında önemli bir unsur olduğu bu konu altında özellikle belirtilmiştir. Araştırma sonucunda bulgularda ortaya çıkan duruma göre İzmir Alsancak Limanı güvenlik konusunda yeterli seviyede olduğu ve kaliteli bir şekilde yerine getirildiği sonucuna ulaşılmıştır.

İzmir Alsancak limanı, Avrupa'da rekabet halinde olduğu limanlar ile kıyaslandığında, geride kalmasının bir diğer sebebi ise, tarihi bölgelere olan mesafesidir. Özellikle Kuşadası ve Dikili gibi uğrak yapma imkanı daha kolay ve antik şehirlere olan mesafeleri daha yakın olan limanların İzmir'e yakın yer almasıdır. Bu konu ile ilgili olarak gelecek olan turistler için farklı turlar düzenlenecek şekilde yolcuyu çekmeye çalışılmalıdır. Ayrıca gemilerin limanda bekleme süresinin az olması nedeniyle çevredeki tarihi yerlerin gezilme konusunda kısıtlamalar yaşandığı sonucuna varılmıştır. Bu duruma çözüm olarak turistlere bu yerleri hızlı bir şekilde görmeleri sağlayacak ve alışverişlerini yapmalarını sağlamak amacıyla servis noktaları ve faaliyetlerinin oluşturulması gerekliliğini öne çıkarmaktadır. Ayrıca İzmir Alsancak Limanı'nın daha fazla tanıtılması gerektiğini çeşitli aktiviteler ve tanıtım faaliyetlerinin düzenlenmesi gerekliliğini belirtmişlerdir.

Diğer önemli faktörlerden biri ise iklim koşullarıdır. Limanın bulunduğu bölgenin kruvaziyer turizm için elverişli bir yapıya sahip olması gerekmektedir. Liman bölgesinin turistlerin tatillerini yapabileceği ve çok değişken olmayan iklim özelliklerine sahip olmasının önem arz ettiğini belirtmiştik. Önceki bölümlerde de bahsettiğimiz gibi, Türkiye Akdeniz'de yer alan, ılıman iklime sahip bir ülkedir. İzmir ve İzmir Limanı için düşünecek olur isek, İzmir'de oldukça sıcak hava koşullarına sahip, uzun süren bahar ve yaz ayları ile avantaj sağlayan bir şehirdir.

Limanalara ulaşım ise önemli olan bir diğer faktördür. Limana gelecek olan yerli ve yabancı turistler limana kolay ulaşım gerçekleştirmeleri için liman çevresinde ulaşımın entegrasyonu gerçekleştirilmiş olmalıdır. İzmir Limanı'ı büyüyen şehir ile birlikte ilerleyen yıllarda şehrin tam merkezinde yer aldığı için şehrin merkezinde olması ile birlikte limanın ulaşım araçlarına yakın olması, şehirde yapılacak ufak gezintilerin kısa sürelerde yapılmasının sağlanması avantajlar içerisinde sayılmaktadır. Şehir içi entegrasyon için de, özellikle yabancı turistlerin limana ulaşımını sağlayacak havaalanından limana

gerçekleştirilecek ulaşımın planlı olması gerekmektedir. Ulaşım faktörü olarak ele alındığında, tarihi-turistik yerlere ve alışveriş merkezlerine ulaşımında planlı olması gerekmektedir. İzmir limanı bu kapsamda değerlendirmeye alındığında, şehir merkezi ve çevre ilçelere ulaşımı ile, havalimanı, kara ve demir yolu bağlantıları değerlendirildiğinde İzmir Limanı yeterli potansiyele sahip olduğu sonucun varılmıştır. Ancak İzmir Limanı'nın ana çıkış limanı olabilmesi için önemli olan bir diğer konu, gelen yolcuların İzmir ana çıkış limanı olacak ise direkt İzmir'den gemiye katılacak olmasıdır. Bu durumda, İzmir'den ya da direkt İzmir'e sağlanacak aktarmasız uçuşlar, şehir için avantaj sağlayacak ve ulaşımın çok daha kolay olacaktır. Şu an için bu şekilde hizmet sağlayan çok az uçak firması olması ve çok az destinasyon olması, imkanları etkilemekte ancak İstanbul ve Ankara'dan yapılan direkt uçuşlara alternatif olarak İzmir'e ve İzmir'den özellikle daha fazla direkt uçuş imkanı sağlanabilir ise ana çıkış limanı olabilmesi bir adım daha atılabilmiş olacaktır.

Katılımcıların verdiği cevaplarla beraber, araştırma sonucumuz olan İzmir Alsancak Limanı'nın ana çıkış limanı olma potansiyeli olduğu ancak gelişmekte olan bir liman olması sebebi ile özellikle sonuç kısmında bahsetmiş olduğumuz alanlarda yatırımların yapılması gerektiği bilgisine varılmıştır. Dünya'daki birçok limanda olduğu gibi limanların çok çeşitli hizmet vermeleri, limanda yapılacak düzenlemeler ile devam edebilmektedir. İzmir Alsancak Limanı'da, içerisinde bulunan konteyner alanı değiştirilmeden, sağlanacak düzenlemeler ve modernleşmeler ile belli bir seviyeyi yakalayabilecek bir limandır.

Sonuç olarak, kruvaziyer sektörü için son derece elverişli özelliklere sahip olan İzmir'in kruvaziyer turizminden sağladığı faydayı arttırabilmesi sektöre dahil olan tüm birimlerin bir arada çalışarak planlama yapması ve ileriye dönük turizm politikalarının oluşturabilmesi ile doğru orantılıdır.

Bununla birlikte, ana çıkış limanı olabilmek için; İzmir havalimanlarından direkt uçuşların arttırılması, liman yatırımlarının ve altyapının geliştirilmesi için devlet teşviki ile mevcut turistik alanların doğru bir şekilde pazarlanabilmesi ile birlikte tercih noktası haline gelmiş bir varış noktası olabilmesi için tanıtım faaliyetlerinin arttırılması da ilgili planlama içerisinde yer alması gereken diğer önemli kısımlardır.

İzmir Limanı, İzmir'in bir aynasıdır. Ona değer vermeli ve karşılığında bize kazandıracaklarını beklemeliyiz.

6. ÖNERİLER

Gelecekte bu konuyla ilişkin yapılacak çalışmalarda, antik şehirlere olan mesafe değişmeyeceğinden, İzmir Liman çevresine yapılacak yeni düzenlemeler önem arz etmektedir. İzmir için ihtiyaç dahilinde, yeni bir planlama yapıp, gerekli görüldüğü takdirde yeni bir birim kurulup, İzmir Limanı ana çıkış limanı olarak hizmet vermesi isteniyor ise, tur şirketleri ile ortak bir payda yaratılması gerekmekte, ancak bu şekilde tursitleri çekebilecek alternatif seçenekler çalışılmalıdır.

Limanın potansiyelinin eksiklikler giderilerek arttırılması, teşviklerle ve sonrasında çevre ülkelerle ilişkilerinin gerçekleşmesi ile hükümetler arası anlaşmalar yapılmalı ve ülke içinde yasalar ile İzmir Limanı geliştirilmeli ve korunmalıdır. Bu şekilde İzmir Limanı'nın kruvaziyer ana çıkış limanı olabileceği için adımlar atılmış olacaktır.

Bütün bunlara ek olarak, kruvaziyer gemiler ile turistler geldiğinde, yabancı dille yolculara destek sağlayacak, ihtiyaçları dahilinde yardımcı olacak, biletleme ya da pazarlama işlemleri sırasında yanlarında olacak eğitimli personel eksikliği yaşamakta olduğundan, bu konu önemsenmeli orta ve yükseköğrenimlerde kruvaziyer turizm alanlarına yer verilmeli, uzmanlaşmalar sağlanmalıdır. Turizm okullarında da deniz turizmi ile ilgili derslerin ilave edilmesi, öğrencilere kruvaziyer şirketlerde staj olanaklarının sağlanması özellikle bu bakımdan yetiştirilecek bilinçli personelin arttırılması imkanı yaratılmalıdır.

7. KAYNAKLAR

Akten, N., 2007. Buğ Gemileri ve Türklerde Posta Taşımacılığı.

Alkan, G., Ergin, A., 2008. “Gemi İnşa Sektörünün Türk Denizcilik ve Ekonomisine Etkisi”, Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Alanları VII. Ulusal Kongresi, Ankara.

Andriotis, K., Agiomirgianakis, G., 2010. Cruise Visitors’ Experience In A Mediterranean Port of Call. *International Journal of Tourism Research* 12, 390e404.

Arı, K., 1991. Mübadele Göçmenlerini Türkiye’ye Taşıma Sorunu ve İzmir Göçmenleri (1923–1924).

Arı, K., 2009. Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, İzmir.

Barla, M.C., Alkan G.B., Akten N. ve Yıldız M., 1998. Türkiye Odaklı Akdeniz İçi Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı, I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Bayazıt, Ş., 2015. Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma.

Bircan, K., 2014. Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında kruvaziyer limanların etkinliğinin değerlendirilmesi: alternatif liman önerisi.

Boyacı, C. ve Çizel, B., 1998. Kruvaziyer Gemi İşletmeciliği ve Bir Uğrak Liman Olarak Türkiye’nin Pazarlanması, I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Brett, V. ve Roe, M., 2010. The Potential for the Clustering of the Maritime Transport Sector in the Greater Dublin Region, *Maritime Policy and Management*, 37(1):1-16.

Brida, A., Manuela Pulina B. and Eugenia Riaño A.C., Zapata S., 2012. *Ocean & Coastal Management* 55 (2012) 135-145.

Brida, J., G., Zapata, S., 2010. Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural And Environmental Impacts. *International Journal of Leisure And Tourism Marketing* 1 (3), 205e226.

Buck, A., J., Gross M., Hakim, S., Weinblatt, J., 1993. Using the Delphi process to analyse social policy implementation: a post hoc case from vocational rehabilitation. *Policy Sciences*, 26, 271-88.

Clayton, M., J., 1997. Delphi: A Technique to Harness Expert Opinion for Critical Decision- Making Tasks in Education, *Educational Psychology*, 17(4), 373–386.

Çayır, A., S., 2008. Kruvaziyer Turizmi: İstanbul Galataport Örneği, Ankara.

Dünya’da ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı, Kuşadası Ticaret Odası Araştırma-Geliştirme Bölümü Resmi Gazete, 2010.

Ekber, A., Ş., 2001. Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniği ve Kullanımı.

Gibson, P., Bentley, M., 2006. A study of Impactse Cruise tourism and the South West of England. *Journal of Travel & Tourism Marketing* 20 (3/4), 63e77.

Gibson, P.,, 2006. *Cruise Operation Management*, Oxford.

Goodman, C., M., 1987. The Delphi technique: a critique. *Journal of Advanced Nursing*, 12, 729-34.

Gordon, T., J., 1994. The Delphi Method, *Futures Research Methodology*, Ac/Unu Millennium Project.

Görgün, E., 2011. Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları.

Güneş, M., 2010. Kruvaziyer Raporu-Vizyon Dergisi, İzmir Ticaret Odası.

Hasson, F., Keeney, S. and McKenna H., 2000. Research Guidelines for the delphi Survey Technique, *Journal of Advanced Nursing*, 32(4):1008-1015.

Hatton, M., 2004. Redefining the relationships: The future of travel agencies and the global agency contract in a changing distribution system. *Journal of Vacation Marketing*.

Hollis, N., Davis I. and Reeb R., 1995. Use of a Delphi technique to prioritize clinical nursing research needs.

İncekara, İ. ve Yılmaz S., 2002. Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi.

Jeffery, G., Hache, G. and Lehr, R., 1995. A group-based Delphi application: defining rural career counselling needs. *Measurement and Evaluation in Counselling and Development*, 28, 45-60.

Jen Wayne, S., L., 2003. A shifting tide. Environmental challenges and cruise industry responses. Interim Summary Report from the Centre for Environmental Leadership in Business.

Jenkins, D., Smith T., 1994. Applying Delphi methodology in family therapy research. *Contemporary Family Therapy*, 16(5), 411-30.

Kaptan Altay Altuğ ile röportaj, 2012

Kılıçhan, R. ve İlhan İ., 2014. Hızla Gelişen Dünya Turizminde Yeni Trend: Kruvaziyer Turizm.

Kızıldemir, O., 1986. İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşları, Türkiye Denizciler Sendikası, Eğitim Dizisi Yıl:13 İstanbul, 20-23, 30, 34, 37, 57.

Kozak, N., Kozak M. A., Kozak M., 2001. Genel Turizm, İlkeler-Kavramlar, Ankara, Detay Yayıncılık.

Dilek, E., Kaygalak S., Türksoy S., Timur A., 2015. Kruvaziyer Turizmi: İzmir Merkez Liman Olabilir mi?

Kuşadası Ticaret Odası (Kuto) Yayınları, 2010. Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Ve Kuşadası Limanı.

Lloyd's List, 250 th Anniversary Special: Supplement, 1984. Passenger vessels;from emigrants and Atlantic liners to cruise ships,Londra,Kesim-15,s-178-179.

Mccalla, R.J., 1997. An Investigation Into Site And Situation:Cruise Ship Ports.

Nedim, İ., 2000. Mübadele ve Samsun, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara.

Norddeutscher Lloyds, 1857. It was founded by Hermann Henrich Meierand Eduard Crüsemann in Bremen on February 20.

Oral, E., Z., Baran, H. ve Kaya, G., 2011. Ege Bölgesi Kruvaziyer Liman Yatırımları.

Oral, E. Z., Coşar, Y., Danacı, A. ve Esmer, S., 2013 Kruvaziyer Limanlarında Yer Seçimi.

Oral, E., Z. ve Esmer, S., 2010. ,Ege Bölgesi KurvaziyerTurizminin Mevcut Durumu ve Geleceği.

Oran B., 1986. Türk-Yunan İlişkilerinde Batı Trakya Sorunu, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları: 2, Ankara.

Oskay, T., 1983.Turizm Olayına Genel Yaklaşım, İstanbul, Der Yayınları Yayınevi, s. 98.

Öner, Ç., 1997. Seyahat Ticareti,Literatür yayıncılık, İstanbul.

Özsoy, İ., 2007. Mübadelenin Hüzün Gemileri, Bizim Gazete, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, s.25; Türkiye Ticareti Bahriyesi, II/6,1924, s.619-629.

Safety of Life at Sea (Solas), 2002.

Sezer, İ., 2014. Kruvaziyer Turizmi'nde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı, Doğu Coğrafya Dergisi.

Soysal, İ., 1989. Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasi Antlaşmaları (1920–1945), C.1, Türk Tarih Kurumu yayını, Ankara, 1983, s.176-183.

Stewart, J., 2001. Is the Delphi Technique a Qualitative Method?, Medical Education, 35:922-923.

TTC International and Roger Tym ve Partners, 2005. Cruise research final report Southampton.

Türk ve Dünya Tarihi Ansiklopedisi; Cilt 4, s.1176, 2011

Ürük, Y., 2006. Martı Sevdalıları Karşıyaka Karşıyaka Dergisi sayı 2, sayfa 20, Haziran – Temmuz.

Vellas, F., Becherel, L., 2005. International Tourism Basingstoke:MAcmillian Press.

Williams, P., L., Webb, C., 1994. The Delphi technique: a methodological discussion. Journal of Advanced Nursing.

Yapıcı M., Koldemir B., Hişan B., 2016. Kruvaziyer Gemileriyle Seyahat Eden Yolcuların Destinasyon Algısı: İstanbul Limanı Üzerine bir Çalışma.

Yarcan, Ş., 1993. Seyahat Yönetimi, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1993, s.21.

Yenituna, B., 2014. Turizmin Her Araçla Özendirilmesi Bağlamında Gazeteci Yunus Nadi'nin Başyazılarında Turizm Konusu (1930-1940) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimleri Dergisi_Yıl:13 Sayı:25.

Yeong Y., Kau, K., and Tan, L., 1989. A Delphi Forecast for the Singapore Tourism Industry: Future Scenario and Marketing Implications, European Journal of Marketing, 23(11):15-26.

Yılmaz İ., A. ve Tükeltürk, Ş.A., 2014. Türkiye'nin Yat ve Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi, II. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Zhuling X., 2014. Study on the Operating Characteristics of Shanghai Cruise Home Port.

URL-1, www.turizmguzel.com/makale/kruvaziyer-turizmi-ve-turkiye-m219.html 21 Nisan 2012

URL-2, www.denizlerden.com/Nuh'un_gemisi. 17 Mart 2014

URL-3, www.odatv.com/endulus-muslumanlari-ve-yahudi-surgunun-gercek-yuzu-0205101200.html 17 Mart 2014

URL-4, www.arsiv.salom.com.tr/news/print/5439-Bir-milletin-Ispanyadan-surgun-hikayesi.aspx 17 Mart 2014

- URL-5, www.turkyahudileri.com-gunumuzde-Turk-Yahudileri 17 Mart 2014
- URL-6, Güteryüz, 2012 Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Yahudilerin Tarihi- 17 Mart2014
- URL-7, Salihoğlu, M. www.gemimodelciligi.com/buggemisi.pdf 17 Mart 2014
- URL-8, Akten, N www.utikad.org.tr/haberler/?id=9697 17 Mart 2014
- URL-9, www.dunyabulteni.net/tarihten-olaylar/osmanlidan-gunumuze-tersane-i-amire-halic-tersanesi-h265880.html 10 Mart 2014
- URL-10, ww.sehirhatlari.com.tr/tr/kurumsal/sirket-i-hayriye-459.html 17 Mart 2014
- URL-11, www.os-ar.com/ Türk Denizcilik Tarihi 20 Mart 2014
- URL-12, www.belgeler.com/blg/pwp/turkiye-ile-yunanistan-arasinda-mubadele-meselesi-1923-1930-questions-exchange-of-minorities-between-turkey-and-greece-1923-1930 20 Mart 2014
- URL-13, Erdal, S. [www.denizgazete.com/Türkiye ile Yunanistan arasında mübadele meselesi \(1923-1930\)](http://www.denizgazete.com/Türkiye_ile_Yunanistan_arasında_mübadele_meselesi_(1923-1930)) 17 Mart 2014
- URL-14, www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d02/c007/tbmm02007fih.pdf 15 Mart 2014
- URL-15, www.lozanmubadilleri.org.tr/arastirma_kemalari17.htm 17 Mart 2014
- URL-16, www.izdeniz.com.tr 17 Mart 2014
- URL-17, Bozoğlu A., www.denizgazete.com/yazarlar/ali-bozoglu/marmaranin-uc-gulu/100792 23 Nisan 2014
- URL-18, www.kaptanhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=28&yazi_id=100792 17 Mart 2014
- URL-19, Ceyhan, A., Mudanya – İstanbul Hattının efsane vapuru “Güzel Trak” www.bursakutuphanesi.blogspot.com.tr/2013/12/mudanya-istanbul-hattinin-efsane-vapuru.html 17 Mart 2014
- URL-20, www.hrw.org Batı Trakya Türkleri 17 Mart 2014
- URL-21, www.crwflags.com/fotw/flags/de~ndl.html 17 Mart 2014
- URL-22, www.titanicstory.com 17 Mart 2014
- URL-23, www.lloydslistintelligence.com 21Mart 2014
- URL-24, Güneş, M. www.izto.org.tr/bilgi-bankasi/izmir/turizm/kruvaziyer-turizmi 21 Mayıs 2018
- URL-25, İstikbal, C. Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi www.denizhaber.com, 20 Ağustos 2016
- URL-26, www.cruising.org/regulatory/cruise-lines-ships 17 Mart 2014

- URL-27, www.amawaterways.com 17 Mart 2014
- URL-28, www.avalonwaterways.com 17 Mart 2014
- URL-29, www.cruising.org/regulatory/cruiseline/azamara-club-cruises/ships/azamara-journey 17 Mart 2014
- URL-30, www.carnival.com 17 Mart 2014
- URL-32, www.celebritycruises.com 17 Mart 2014
- URL-33, www.cunard.com 17 Mart 2014
- URL-34, www.disneycruise.com 17 Mart 2014
- URL-35, www.hurtigruten.us 17 Mart 2014
- URL-36, www.msccruisesusa.com 17 Mart 2014
- URL-37, www.ncl.eu 17 Mart 2014
- URL-38, www.oceaniacruises.com 17 Mart 2014
- URL-39, www.pgcruiises.com 17 Mart 2014
- URL-40, www.pearlseascruises.com 17 Mart 2014
- URL-41, www.princess.com 17 Mart 2014
- URL-42, www.rssc.com 17 Mart 2014
- URL-43, www.royalcaribbean.com 17 Mart 2014
- URL-44, www.seadream.com 17 Mart 2014
- URL-45, www.seabourn.com 17 Mart 2014
- URL-46, www.silversea.com 17 Mart 2014
- URL-47, www.tauck.com 17 Mart 2014
- URL-48, www.uniworld.com 17 Mart 2014
- URL-49, www.windstarcruises.com 17 Mart 2014
- URL-50, www.tursab.org.tr/tr/seyahat-acentalari/dunden-bugune-seyahat-acentalari_501 17 Mart 2014
- URL-51, www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_izmir.htm 17 Mart 2014
- URL-52, www.izmirturizm.gov.tr/TR,76824/izmir-avrupanin-lider-krvaziyer-destinasyonu-secilerek-.html 17 Mart 2014
- URL-53, www.alsancaklimani.gov.tr/liman_bilgisi.aspx 17 Mart 2014

URL-54, www.tcdd.gov.tr/liman/izmir.htm 17 Mart 2014

URL-55, Brett., V. ve Roe, M., The Impact of the Irish Maritime Cluster, www.ncirl.ie/dynamic/File/Research/VBTechnical%20Report%20Aug%202006.doc., 26 Mayıs 2014

URL-56, www.modelteknikleri.com/gemiler-ve-modellerimizin-tarihceleri-ship-history/1870-bug-osmanlinin-ilk-buharli-gemisi.html 23 Nisan 2018

URL-57, www.listelist.com/mubadele-nedir 23 Nisan 2018

URL-58, www.samsun03.blogcu.com/gulcemal-vapuru/1028893 Aralık 2018

URL-59, www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=10424244 Aralık 2018

URL-60, www.iccl.org/faq/cruising.cfm 10 Aralık 2018

URL-61, www.lighthouse-foundation.org 15 Eylül 2013

URL-62, www.mevzuat.adalet.gov.tr, 18 Haziran 2013

URL-63, www.marmariscruiseport.com/marmaris_data.php Mart 2015

URL-64, www.globalyatirim.com.tr/tr/yatirimlar/liman/global-liman-isletmeleri/138-bodrum-yolcu-limani Mart 2015

URL-65, www.yatliman.com/limanlar/alanya-yat-limani 26 Mart 2015

URL-66, www.portofdikili.com/ 26 Mart 2015

URL-67, www.dunya.com/sectorler/turizm/barselona039yi-aldi-kruvaziyer-liman-isletmeciliginde-dunya-lideri-haberi-254043 18 Mart 2015

URL-68, www.tcdd.gov.tr/izmir 2018 30 Mart 2014

URL-69, www.izmirkulturturizm.gov.tr Mart 2014

URL-70, www.tdi.gov.tr/egeport-kusadasi-liman-isletmeleri-a-s/ 23 Mart 2014

URL-71, www.arkitera.com/haber/23559/karakoyden-salipazarina-mekansal-degisim---hakim-aktorler 20 Mart 2014

URL-72, www.tdi.gov.tr/ortadogu-antalya-liman-a-s 20 Mart 2014

URL-73, www.arkitera.com/haber/14177/salipazari-limani-702-milyon-dolara-dogus-un 20 Aralık 2018.

URL-74, www.dogusgrubu.com.tr/tr/salipazari-liman-isletmeciligi-ve-yatirimlari-a-s 20 Aralık 2018

8. EKLER

EK.1. Delphi Çalışması Birinci Aşama Soruları

İZMİR LİMANI'NIN KRUVAZİYER TURİZMDE ANA ÇIKIŞ LİMANI (HOMEPORT) OLMA POTANSİYELİNİ DEĞERLENDİRMEYE YÖNELİK DELPHİ ÇALIŞMASI

Aşağıda yer alan ifadeleri okuduktan sonra 'Katılıyorum – Katılmıyorum – Yorumsuz' seçeneklerinden size uygun gelen herhangi biri (X) şeklinde işaretleyiniz. Eğer, 'Katılıyorum' ya da 'Katılmıyorum' seçeneklerini işaretlediyseniz, boş bırakılan yere düşüncelerinizi belirterek neden katıldığınızı ya da katılmadığınızı açıklayınız. Teşekkür ederim.

1.Kruvaziyer turizmi dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye/şehire oldukça yüklü gelir bırakan bir turizm çeşididir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

2. Kruvaziyer turizmde kullanılacak olan gemilerin büyüklükleri, tonajı, kapasitesi ve hızı önemli faktörlerdir. Bu faktörler arasında en önemlisi gemilerin yeterli kapasitelerinin olmasıdır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

3. Kruvaziyer turizm faaliyeti içinde sahip olduğunuz limanların ana çıkış limanı/limanları (home port) olması bir şehir için ayırt edici durumdur.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

Ek- 1'in devamı

4. İzmir Limanı doğrudan İzmir'e ve çevresindeki bölgeye istihdam açısından önemli bir katkı sağlamaktadır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumuz

5. İzmir Limanı havalimanı, karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleriyle entegrasyon halinde olmalıdır. Bu ulaşım sistemlerinden en önemlisi havalimanıyla entegrasyonudur.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumuz

6. İzmir limanının bulunduğu bölgede, kruvaziyer turizm ile bölgede bulunan turistler için sadece konaklama, alışveriş yapacakları ve turistik gezi düzenleyecekleri tesislerin olması önemli bir unsurdur.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumuz

7. Uğrak limanların(ports of call) yeri belirlenirken, kruvaziyer hatların kolay kurulabileceği bölgede bulunması gerekmektedir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumuz

8. İzmir limanında gerekli güvenlik önlemleri, güvenlik cihazları ve yolcu valizlerinin yüklenmesi ve dağıtılması için gerekli araç ve gereçlerin bulunması önemli bir unsurdur.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumuz

Ek- 1'in devamı

9. İzmir Limanı ana çıkış limanlarında(home port) kruvaziyer gemiler için ihtiyaçlarını karşılayacak, gemileri tamir edilmesi ve eksiklerinin giderilmesi için gereken bir alt yapıya sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

10. İzmir Limanı Türkiye'de yer alan limanlar arasında ana çıkış limanı(home port) olma potansiyeline en fazla sahip olan limandır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

11. İzmir Limanı Türkiye'de yer alan limanlar arasında uğrak liman olma(ports of call) potansiyeline en fazla sahip olan limandır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

12. İzmir Limanı, uğrak limanların(ports of call) bulunduğu bölgelerde olması gereken özelliklerden olan konaklama, alışveriş yerleri ve turistik gezi bölgeleri açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

13. İzmir Limanı, kruvaziyer turizm personeli istihdamı açısından yeterli düzeye sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

Ek- 1'in devamı

14. İzmir limanı, kruvaziyer hatlar içinde yer alan turistik bölgelere uzak bir bölgede bulunmaktadır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

15. İzmir Limanı, güvenlik, yolcu ve kruvaziyer gemi ihtiyaçları için gerekli tüm alt yapı, araç-gereç ve personele sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

EK.2. Delphi Çalışması İkinci Aşama Soruları

İZMİR LİMANI'NIN KRUVAZİYER TURİZMDE ANA ÇIKIŞ LİMANI (HOMEPOR) OLMA POTANSİYELİNİ DEĞERLENDİRMEYE YÖNELİK DELPHİ ÇALIŞMASI

Aşağıda yer alan ifadeleri okuduktan sonra 'Katılıyorum – Katılmıyorum – Yorumuz' seçeneklerinden size uygun gelen herhangi biri (X) şeklinde işaretleyiniz. Eğer, 'Katılıyorum' ya da 'Katılmıyorum' seçeneklerini işaretlediyseniz, boş bırakılan yere düşüncelerinizi belirterek neden katıldığınızı ya da katılmadığınızı açıklayınız. Teşekkür ederim.

1. Kruvaziyer turizmde kullanılan gemilerin teknik özelliklerinden daha çok lüks ve ultra lüks donanıma sahip olmaları önemlidir.

() Katılıyorum () Katılmıyorum () Yorumuz

2. Kruvaziyer turizmde kullanılacak olan gemilerde daha az müşteriye, kaliteli ve lüks hizmet sunulması daha önemli hale gelmiştir.

() Katılıyorum () Katılmıyorum () Yorumuz

3. Kruvaziyer turizm faaliyeti içinde sahip olduğunuz limanların ana çıkış limanı olması çok önemli bir unsur olarak kabul edilmemelidir..

() Katılıyorum () Katılmıyorum () Yorumuz

4. İzmir limanı doğrudan ya da dolaylı olarak İzmir'e ve çevresindeki bölgeye istihdam ve ekonomik açıdan katkı sağlamamaktadır. Ana çıkış limanı olması ile bu seviye ancak yakalanabilecektir.

() Katılıyorum () Katılmıyorum () Yorumuz

Ek- 2'in devamı

5. İzmir Limanı, İzmir şehiri ve yakın çevre ilçeler ile bağlantısında havalimanı, karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleri entegrasyonu etkili bir şekilde oluşturulmuştur.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

6. İzmir limanı bulunduğu bölgede, kruvaziyer turizm ile bölgede bulunan turistlerin gezmeleri için yapay alanlar yerine doğal alanlara geziler düzenlenmelidir. Turistlere farklı alternatifler sunmak İzmir Limanı'nı daha çekici hale gelecektir

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

7. İzmir Limanı ve yakın çevresinde, İzmir Limanı kruvaziyer gemiler için ana çıkışlimanı olacak olur ise gelen ve giden yolcuları ağırlayabilecek kapasitede otel sayısına sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

8. İzmir limanında gerekli güvenlik önlemleri, güvenlik cihazları ve yolcu valizlerinin yüklenmesi ve dağıtılması için gerekli araç ve gereçlerin donanımına sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

9. İzmir limanı, Kruvaziyer turistlerin konaklama, alışveriş yapmaları ve turistik gezi bölgeleri ziyaret etmeleri açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

Ek- 2'in devamı

10. İzmir Limanı, alt yapı ve kruvaziyer gemiler için sunduğu teknik hizmetler açısından yetersiz kalmaktadır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

11. İzmir Limanı, rıhtım yapısını yenilediğinde ve teşviklerle kruvaziyer turizimi için İzmir Limanı'na yatırım yapıldığında, örneğin kruvaziyer turizm için yeterli personel istihdamı, daha güvenli bir liman ve yenilenmiş yolcu salonu gibi yatırımlarla ana çıkış limanı olabilecek seviyeyi yakalamış olacaktır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

12. İzmir limanı, Kruvaziyer turizm açısından ana çıkış limanı olma potansiyeline sahip bir liman değildir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Yorumsuz

ÖZGEÇMİŞ

3 Kasım 1987 yılında İzmir’de doğan Sinem Şanal, lise eğitimini yine İzmir’de Selma Yiğitalp Lisesinde tamamlamıştır. 2005 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği ikinci öğretim bölümünü kazanarak Trabzon’a gitmiştir. Üniversite’de okurken not ortalaması dikkate alınarak verilen kredi ve yurtlar kurumu karşılıksız bursunu kazanmıştır. Ayrıca ikinci öğretim öğrencilerine sunulan bir hak ile, sınıfta ilk %10 başarı sıralamasında yer alıp harcını birinci öğretim seviyesinde çevrilebilme hakkını elde etmiştir. Socrates Erasmus programını kazanıp, 4. Sınıfta Erasmus ile Yunanistan-İgoumenitsa şehrine gidip, okulunun son dönemini Yunanistan’da tamamlamıştır. 2010 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında yüksek lisans eğitimine başlamıştır. Aynı Dönemde MSC gemi acenteliği, Trabzon şubesinde işe başlamıştır. Yüksek lisans derslerinin bir bölümünü misafir öğrenci olarak İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim dalında tamamlamıştır. 2012 yılından beri de Arkas Holding şirketinde çalışmaktadır.