

## Evaluation of Antalya Cruise Port Project in Terms of Location Selection Criteria and Responsible Tourism

### Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Yer Seçim Kriterleri ve Sorumlu Turizm Açısından Değerlendirilmesi

Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi

Cilt: 6 Sayı: 2 (2020) 224-238

Sonay Zeki AYDIN<sup>1</sup>, Fevzi BİTİKTAŞ<sup>2,\*</sup>, İsmet BALIK<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Akdeniz Üniversitesi Kemer Denizcilik Fakültesi, Antalya

<sup>2</sup>Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Balıkesir

#### ABSTRACT

Known as one of the world's most important tourism center Antalya, as of 2019, \$ 9.2 billion to Turkey's tourism income has been the province with the greatest overall contribution. Standing out in hotel tourism with the advantage of sea, sand, and sun, Antalya province actually offers great potential in terms of cruise tourism both with its location in the Mediterranean and its natural, historical and cultural wealth. However, it is observed that Antalya province cannot get the share it deserves from cruise tourism compared to other Mediterranean destinations. On the other hand, in 2007 within the scope of the tourism strategies announced by the Republic of Turkey Ministry of Culture and Tourism, it has come to the agenda to build a cruise port in Antalya in order to diversify tourism and increase tourism revenues.

Even though important steps were taken towards the realization of the cruise port project by the Antalya Metropolitan Municipality, it was criticized by the local people and various non-governmental organizations, especially for the port location. This study evaluates the latest cruise port project within the framework of location selection criteria and responsible tourism. The restructuring of the Antalya cruise port in a way that does not impair the life quality of the city and local people and does not threaten future generations is important for the economic, social, and cultural interests of both Turkey and Antalya.

**Keywords:** Antalya cruise ports, marine tourism, responsible tourism, Mediterranean, tourism revenues.

#### Article Info

Received: 03 September 2020

Revised: 13 September 2020

Accepted: 14 September 2020

\* (corresponding author)

E-mail: fevzibitiktas@gmail.com

## ÖZET

Dünyanın en önemli turizm merkezlerinden biri olarak görülen Antalya, 2019 yılı itibariyle \$ 9.2 milyarla Türkiye'nin genel turizm gelirlerine en fazla katkıda bulunan il olmuştur. Deniz, kum ve güneş avantajıyla otelcilik turizminde öne çıkan Antalya ili aslında hem Akdeniz'deki konumu ve hem de sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizmi açısından da büyük bir potansiyel barındırmaktadır. Ancak Antalya ilinin diğer Akdeniz ülkesi destinasyonlarına kıyasla kruvaziyer turizminden hak ettiği payı alamadığı gözlemlenmektedir. Diğer taraftan 2007 yılında T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından açıklanan turizm stratejileri kapsamında turizmin çeşitlendirilmesi ve turizm gelirlerinin artırılması amacıyla Antalya'da kruvaziyer liman yapılması gündeme gelmiştir. Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından kruvaziyer liman projesinin hayata geçirilmesine yönelik önemli adımlar atılmaya çalışılsa da özellikle liman yer seçimine yönelik yerel halk ve çeşitli sivil toplum kuruluşları tarafından eleştirilmiştir. Bu çalışma en son gündeme gelen Antalya kruvaziyer liman projesini liman yer seçim kriterleri ve sorumlu turizm çerçevesinde değerlendirmektedir. Antalya kruvaziyer liman projesi, kentin ve yerel halkın yaşam kalitesini bozmayacak ve gelecek nesilleri tehdit etmeyecek bir şekilde yapılaştırılması koşuluyla hem Türkiye'nin hem de Antalya ilinin ekonomik, sosyal ve kültürel çıkarları açısından büyük bir fırsat sunmaktadır.

**Anahtar sözcükler:** Antalya kruvaziyer limanı, deniz turizmi, sorumlu turizm, Akdeniz, turizm gelirleri.

## 1. GİRİŞ

Kruvaziyer turizmi, uluslararası turizmin en hızlı büyüyen dallarından biri olarak görülmektedir. 2018 yılında kruvaziyer turizminde %7'lik bir artış yaşanmış ve dünya genelinde toplam 28.5 milyon yolcuya hizmet verilmiştir (CLIA, 2020). 2019 yılı sonu itibariyle son 10 yılda sürekli artan bir talep eğrisine sahip olan dünya kruvaziyer pazarında Akdeniz suları en yoğun seyahat edilen ikinci bölge olmuştur (FCCA, 2017). Bölgedeki bu yoğun talebin temel nedeni destinasyonların sahip olduğu cazibe merkezleridir (Deniz, 2017: 3).

Cazibe merkezleri kruvaziyer limanlara olan talebi doğrudan şekillendirmektedir. Bu yüzden kruvaziyer liman yatırımları stratejik bir yapıda ele alınmalıdır. Aksi durumda hem beklenen talep karşılık bulamamakta hem de yanlış yatırımlarla destinasyon bölgelerinde kalıcı hasarlar

verilebilmektedir. Günümüzde özellikle çevre bilincinin artmasıyla birlikte öne çıkan sorumlu turizm ve sürdürülebilirlik yaklaşımlarıyla bu tür olumsuzlukları en aza indirmek mümkündür (Polat, 2015: 438). Bu noktada kruvaziyer turizmine konu olan turistler, yerel halk ve sivil toplum kuruluşları da dahil tüm paydaşların bilinçli bir şekilde sorumluluk alarak birlikte hareket etmesi önem arz etmektedir (Hacıoğlu ve Yetim, 2019: 44).

Akdeniz çanağında en uzun kıyıya sahip ülkelerden biri olan Türkiye'nin kruvaziyer turizmine yönelik önemli birçok cazibe merkezleri bulunmaktadır. 2007 yılında T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca yayınlanan raporda Türkiye'nin 2023 turizm stratejileri kapsamında turizmin çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla yeni kruvaziyer liman projeleri gündeme gelmiştir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 65). Bu projelerden biri de Antalya

krvaziyer liman projesidir. Türkiye'nin sahip olduğu potansiyel (Akpınar ve Bitiktaş, 2016: 1) ve bölgedeki kruvaziyer talebin artacağına yönelik projeksiyonlar (DenAr, 2017: 57) göz önünde bulundurulduğunda bu projenin büyük bir fırsat olduğu anlaşılmış ve özellikle 2017 yılından itibaren önemli girişimlerde bulunulmuştur. Ancak fizibilite çalışmaları sonuçlanan kruvaziyer liman projesi yerel halk ve çeşitli sivil toplum kuruluşlarında ekolojik ve sosyo-kültürel kaygılar doğurmuştur. 2020 yılı itibarıyla ise projeye yönelik halen somut bir adım atılmamıştır. Diğer taraftan Türkiye'de son yıllarda artan güvenlik kaygısı kruvaziyer hatların Türkiye'yi rotalarından çıkarmasına neden olmuş (Yağcı, 2017) ve Antalya dahil Türkiye'deki tüm kruvaziyer limanlara olan talep çok sert düşüş yaşamıştır. Bu durum Antalya kruvaziyer liman projesinin ekolojik ve sosyo-kültürel (Klein, 2011: 107) kaygılarına ek olarak ekonomik risk unsurunu da öne çıkarmıştır.

Bu çalışmada sorumlu turizm (responsible tourism) ve kruvaziyer liman kriterleri çerçevesinde Antalya'da en son gündeme gelen kruvaziyer liman projesine yönelik kavramsal bir değerlendirme yapılmıştır. Çalışmada akademik yaklaşımlar eşliğinde sektörel haberler, basın bildirgeleri ve resmî kurumların hazırlandığı raporlar başta olmak üzere ikincil veri kaynaklarından yararlanılmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye ve Dünya kruvaziyer pazarlarına yönelik son gelişmeler belirtilmiş ve Antalya ilinin mevcut kruvaziyer istatistikleri ortaya konulmuştur. Üçüncü kısımda ise sorumlu turizm ve kruvaziyer liman olma kriterleri konusuna değinilmiştir. Çalışmanın bir sonraki aşamasında da en son gündeme gelen Antalya kruvaziyer liman projesi sorumlu turizm ve kruvaziyer liman kriterleri altında tartışılmıştır. Çalışma sonuç bölümü ile tamamlanmıştır.

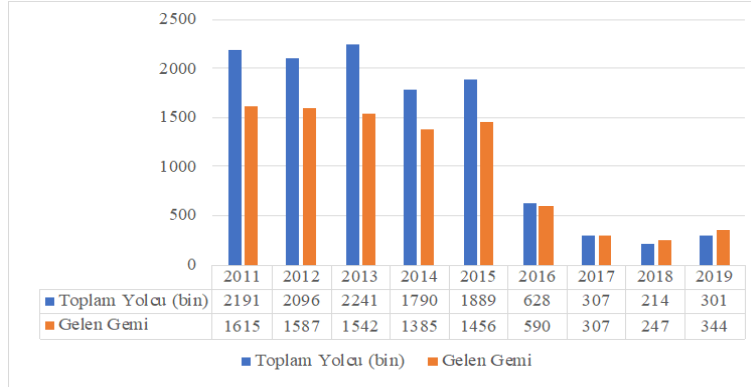
## 2. KRVAZİYER PAZARLARINDA GÜNCEL GELİŞMELER

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) Dünya Turizm Barometresi verilerine göre, uluslararası turizm talebi 2018 yılında %6 artarken, kruvaziyer turizmi aynı süreçte yaklaşık %7'lik bir artışla 28.5 milyon yolcuyla ağırlamıştır. Sektörün ayrıca 2018 yılı verilerine göre \$ 150 milyarlık bir ekonomi yarattığı tahmin edilmektedir (CLIA, 2020). Diğer taraftan Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz çanağı, Karayipler'den (%34.4) sonra en fazla kruvaziyer seyahatin gerçekleştiği bölgedir (%17.3).

Deniz turizmi gelirleri başta kruvaziyer yolcu ve liman harcamaları olmak üzere, yat limanı, ticari yat, gulet, günü birlik gezi tekneleri, dalış turizmi ve su üstü faaliyet gelirlerinden oluşmaktadır (Deniz Ticaret Odası Dergisi, 2017: 16). Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) verilerine göre 2019 yılında Türkiye'nin toplam turizm geliri \$ 34.5 milyar olmuştur (TUİK, 2020). Deniz Ticaret Odası (DTO) verilerine göre ise aynı yıl toplam deniz turizmi gelirleri yaklaşık \$ 7.2 milyar olarak hesaplanmıştır (DTO, 2020). Bu rakamlar ışığında Türkiye'de deniz turizmi gelirleri, genel turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sine karşılık geldiği söylenebilir.

Diğer taraftan 2014 yılında Yunanistan'da yaşanan kriz ve grevler ve sonrasında 2016 yılı küresel kriz ve terör algısının etkisiyle kruvaziyer hatlar rotalarını Akdeniz'den uzak doğu sularına yönlendirmeye başlamıştır (Deniz Ticaret Odası Dergisi, 2017: 17). Böyle bir dönemde üzerine bir de Türkiye'de artan güvenlik kaygılarıyla kruvaziyer hatların birçoğunun Türkiye'yi rotalarından çıkarmasına neden olmuştur.

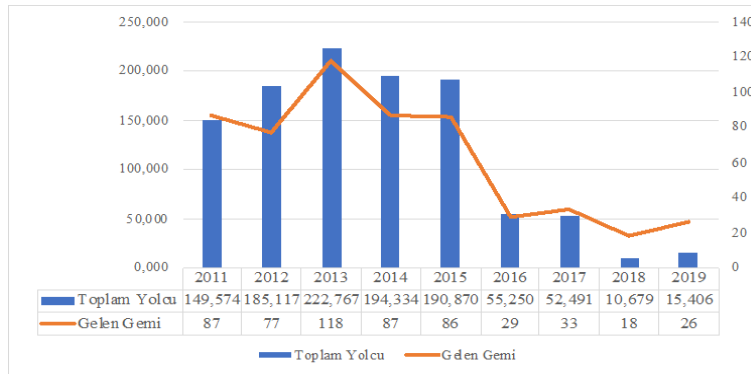
Türkiye'de büyük bir gelişme gösteren kruvaziyer limanlar 2016 yılından itibaren yolcu ve sayıları bakımından ciddi düşüşler yaşamıştır. Tablo 1'de 2011-2019 yılları arasında Türkiye kruvaziyer limanlarına gelen toplam yolcu ve gemi sayıları görselleştirilmiştir.



**Şekil 1.** Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2020).

Kruvaziyer limanlara olan bu genel düşüş Antalya'da bulunan kruvaziyer terminallerini de doğrudan etkilemiştir. Şekil 2'de 2011-2019 yılları arasında

Antalya'da faaliyet gösteren Port Akdeniz kruvaziyer terminali ve Alanya Limanı kruvaziyer terminaline gelen gemi ve yolcu sayıları görselleştirilmiştir.



**Şekil 2.** Antalya Kruvaziyer Terminallerine Gelen Gemi ve Yolcu Sayıları (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2020)

### 3. KRUVAZİYER VE SORUMLU TURİZM

Literatüre ilk defa doğal yaşam pazarlamasıyla giren (Hacıoğlu ve Yetim, 2019: 44) sorumlu turizm kavramı başta ekoturizm ve sürdürülebilir turizm olmak üzere, yeşil turizm, düşük etkili turizm, alternatif turizm gibi ifadelerle de anılabilmektedir (Akpınar ve Bulut, 2010: 1576). Bu kavramların her biri aslında çevreyi koruma, yerel halkın refahını devam ettirme ya da doğal alanlara karşı sorumluluk gibi benzer amaçlara hizmet etse de farklılaştığı noktalar bulunmaktadır (Kaypak, 2012: 13). Sürdürülebilir turizm geniş anlamda aslında

bir turizm türü değildir. Sürdürülebilir turizm, turizmin tüm türleri için geçerli olması beklenen temel bir koruma yaklaşımıdır. Sürdürülebilir turizmde asıl amaç çevrenin ve ekonomik faydanın uzun dönemlere yayılacak şekilde kullanımının sağlanmasıdır. Sürdürülebilirlik kavramı gelecek nesilleri de göz önünde bulunduran, fırsatları koruyan ve geliştiren bir niteliğe sahiptir (Erdoğan, 2014: 3, 5). Dünya Turizm Örgütü (World Tourism Organization, UNWTO)'ne göre çevresel kaynakları en uygun şekilde tüketmek, ekolojik dengeyi bozmamak, doğal ve kültürel mirasları ve biyolojik çeşitliliği korumaya yardımcı olmak, sağlam ve uzun vadeli ekonomik faaliyetler yürütmek,

istikrarlı istihdam ve gelir sağlamak ve tüm paydaşlara sosyo-ekonomik hizmetler sunmak sürdürülebilir turizmin en temel görevlerindedir (UNEP and UNWTO, 2005: 11, 12).

1980'lerin ortalarında ortaya çıkan ekolojik turizm ya da ekoturizm ise doğa temelli alternatif bir turizm türü olarak anılmaktadır. Ekoturizm doğayı koruma ve bozmama amacıyla (Kaypak, 2012: 12) aslında sürdürülebilir turizm özelliği taşır. Ekoturizm bir kavram olarak ekonomik faydaların etik ve eşit dağılımına karşılık gelirken, faaliyet olarak doğal alanları ziyaret anlamı taşımaktadır. Farklı bir tanımlamaya göre ise ekoturizm doğa odaklı, koruma ve muhafazayı konu alan, kültür, fayda, eğitim ve etik konuları da içine alan bir turizm türüdür (Erdoğan, 2014: 3, 7).

Zaman içerisinde turizm taleplerinin artmasıyla yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmış ve turizmde ekolojik ve sürdürülebilir nitelikler yetersiz kalmıştır. Bu yetersizliğin en önemli sebebi ekoturizmin ve sürdürülebilir turizmin "sorumluluk" olgusunu yeteri kadar öne çıkaramayıdır. Turizmde paydaşların sadece işletme yöneticilerinden oluşmadığı, aynı zamanda turistlerin ve yerel halkın da içinde bulunduğu bir topluluk olarak hareket etmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda sorumlu turizm, ilgili faaliyetlerdeki tüm aktörlerin (devlet, sivil toplum kuruluşları, turistler, yerel halk ve diğer paydaşlar) bilinçli bir şekilde ve tam sorumluluk alarak hareket etmesine odaklanmaktadır (Hacıoğlu ve Yetim, 2019: 44). 2002 yılında Güney Afrika'da Sürdürülebilir Gelişme Dünya Zirvesi (Johannesburg, 26 Ağustos- 4 Eylül 2002) öncesi Cape Town'da açıklanan "Güzergâhlarda Sorumlu Turizm" bildirgesine göre sorumlu turizm esasları şunlardır (Cape Town Turizm Departmanı, 2019: 2);

- Ekonomik, sosyal ve çevresel sorunların etkisini azaltır
- Yerel halka ekonomik katkı sağlar ve toplumun refahını artırır
- Çalışma şartlarını iyileştirir

- Yerel halka bölgeleri söz hakkı tanır
- Doğal ve kültürel mirasın korunmasına yardımcı olur
- Yerel halk ve turistler arasında doğru iletişim ve anlamlı ilişki kurma fırsatı sunar
- Engelli bireylerin turizme erişimini kolaylaştırır
- Kültürel hassasiyet, saygı ve güven tesis eder.

Sorumlu turizm şu üç temel kategoride ilkelere sahiptir; ekonomik, sosyal ve çevresel unsurlar (UNEP and UNWTO, 2005: 162). Bu ilkeler kruvaziyer turizmi açısından ele alındığında bir takım olumlu ve olumsuz algılar ortaya çıkabilmektedir (CESD, 2006: 93). Bu algılar Tablo 1'de özetlenmiştir

**Tablo 1.** Kruvaziyer Turizmin Algılanan Olumlu ve Olumsuz Etkileri (CESD, 2006: 93)

Etkiler	Olumlu	Olumsuz
Ekonomik	- Yatırım ve gelirlerin artışı - İstihdam artışı - Altyapı gelişimi	- Düşük harcama düzeyi - Ziyaretlerin gerçekleşmesindeki uyumsuzluklar
Sosyo-Kültürel	- Kültürler arası paylaşım	- Uyuşturucu ve suç oranlarında artış, - Arazi fiyatlarının yükselmesi - Aşırı kalabalıklaşma - Trafik yoğunluğu
Çevresel	-	- Aşırı kalabalıklaşma - Kaynaklara kısıtlı ulaşım, gürültü ve çevre kirliliği

Diğer turizm türlerinde olduğu gibi kruvaziyer turizmde de gelecek nesiller, yerel halkın yaşam kalitesi ve pazar yapısı gibi unsurlar gözetilmeden, sadece işletme çıkarlarına göre kısa vadeli hedefler çerçevesinde yapılan yanlış yatırımlar geri döndürülemez hasarlara yol açabilmektedir. Bu yüzden etkisi uzun süreli olan kruvaziyer liman yatırımlarına yönelik adımlar sorumlu

turizm çerçevesinde değerlendirilmesi büyük bir önem arz etmektedir. Sorumlu turizmin temel ilkeleri kruvaziyer turizminin ekonomik, sosyal ve çevresel unsurları altında bir sonraki bölümde ele alınmıştır.

### 3.1. Ekonomik Unsurlar

Kruvaziyer endüstrisi destinasyonlarda kısa süreli olumlu ekonomik etkiler yaratsa da, orta ve uzun vadede olumsuzluklara neden olabilmektedir. Özellikle büyük yatırımlara konu olan kruvaziyer limanlardan beklenen geri dönüş alınamayabilmektedir. Bu durum uzun vadede maliyet ve fayda dengesi açısından da olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir (Polat, 2015: 441, 442).

Diğer taraftan kruvaziyer hatlar tek bir destinasyona bağlı kalmak zorunda değildir. Destinasyon ülkelerinde olası bir doğal ya da politik kargaşa, talebin farklı bölgelere kaymasına neden olabilmektedir. Bu bağlamda kruvaziyer turizminin son derece kırılğan bir yapıda olduğunu belirtmek gerekir. (Deniz, 2017: 10).

Kruvaziyer turizminin destinasyon bölgesindeki ekonomik etkisi limanın ana liman ya da uğrama limanı olma durumuna da bağlıdır. Ana liman kruvaziyer seyahatin başladığı ve bittiği limanlardır. Uğrama limanı ise ara durak (transit) olarak hizmet veren limanlardır. Her iki amaca hizmet veren hibrit limanlar da bulunmaktadır.

Uğrama limanlarında kruvaziyer yolcular genellikle on saatten az zaman harcamaktadır (Brida ve Zapata-Aguirre, 2009: 215). Kruvaziyer turistlerin kısıtlı sürede konaklama ve diğer birçok hizmetten yararlanamıyor oluşu uğrama limanlarındaki harcamalarını en aza indirmektedir. Ana limanlarda ise ekonomik etki daha fazla olmaktadır. Yapılan bir araştırmaya göre ana liman özelliği taşıyan Miami kruvaziyer limanında yolcular ortalama 1.6 gün konaklamakta ve gecede ortalama \$ 63 harcamaktadır (Klein, 2005: 10).

Diğer taraftan liman masrafları ve vergiler ekonomik katkı sunsa da kruvaziyer limanların rekabetçi gücünde kritik etkiye

sahiptir (Deniz, 2017: 10). Örneğin Büyükipekçi ve Gök (2016)'ün yaptığı araştırmaya göre Batı Akdeniz bölgesinde Türkiye'nin rakibi olan Yunanistan, kruvaziyer gemiler için daha cazip bir vergilendirme yapısına sahiptir. Yapılan bir hesaplama göre Türkiye ve Yunanistan destinasyonları arasında ortalama gemi uğrama maliyetleri Türkiye için \$ 20,087, Yunanistan için \$ 6,876 olmuştur. Yani Türkiye'ye uğrayan bir kruvaziyer gemiden alınan vergi miktarı Yunanistan'ın üç katı kadardır. Yunanistan'ın, Türkiye'nin neredeyse dört katı kadar yolcu ve gemi ağırlamasının önemli nedenlerinden biri de uyguladığı bu düşük vergilendirme sistemi olduğu düşünülmektedir (Büyükipekçi ve Gök, 2016: 36).

### 3.2. Sosyo-Kültürel Unsurlar

Sosyo-kültürel açıdan kruvaziyer limanlar ilk olarak "toplumsal taşıma kapasitesi (social carrying capacity)" konusu ile gündeme gelmektedir. Toplumsal taşıma kapasitesi destinasyon bölgesindeki yöre halkının ve ziyaretçilerin kalabalık toleransı ya da rahatsız hissetmeyecekleri en fazla insan yoğunluğu olarak ifade edilmektedir. Kalabalık algısı kişilik tipi, cinsiyet türü, kültürel hatta mesleki özelliklerden etkilenen dinamik bir doğaya sahiptir (De Ruyck vd., 1997: 822).

Kruvaziyer gemiler limanlara anlık olarak binlerce insan getirir ve bu insanlar ortak kullanım alanlarında yüksek yoğunluklara neden olabilmektedir. Gemi sayısı arttıkça bu yoğunluğun derecesi daha da etkileyici düzeylere ulaşabilmektedir. Bu durum bölgesindeki yerel halkın ani kalabalığa karşı tolerans düzeyini zorlayabilmektedir. Söz konusu yoğunluk bölgenin yaşam kalitesini olumsuz etkileyebilmektedir. Kısıtlı zamana sahip yolcular kısa sürede en iyi turistik deneyimi elde etme güdüsüyle yerel halk ile olan etkileşimini yüzeysel ve niteliksiz düzeyde tutabilmektedir (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 10).

Bir diğer konu da kruvaziyer limanların bölgede homojenleşmeye neden olmasıdır. Kruvaziyer limanlar belli bir dereceye kadar

homojen olmak durumundadır ancak bu durum turist odaklı ürün çeşitliliğini de beraberinde getirmektedir. Özellikle büyük işletmeler açısından ekonomik bir katkı sunuyor olsa da kültürel anlamda yozlaşmaya neden olabilmektedir. Örneğin Alaska'nın Ketchikan isimli küçük bir kentinde kruvaziyer limandan kaynaklı 43 adet kuyumcu mağazası bulunmaktadır. Takı üretimi on yıl öncesine kadar yöre halkı tarafından sağlanmaktayken günümüzde bu pazarı büyük mağazalar ele geçirmiş durumdadır (Klein, 2011: 113).

Bir diğer konu da yerel deneyimlerin bozulma durumudur. Kruvaziyer turistlerin varış noktalarındaki yerel ve kültürel deneyim beklentileri, özellikle yoğun talebin olduğu dönemlerde karşılanamamaktadır. Çoğu kez bölgeye özel ürünler otantik özelliklerini yitirmekte ve hatta sahte ürünler ortaya çıkabilmektedir (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 10). Aynı şekilde turist yoğunluğunun fazla olduğu zamanlarda bölgedeki üreticiler ürünlerini kalitesiz bir yapıda ya da daha yüksek fiyatla satma arayışına girebilmektedir. Bu durum hem turistlerin o anki deneyimlerine hem de bölgenin markasına zarar verebilmektedir. Sosyal etkileri yerel halk kadar ziyaretçiler açısından da değerlendirmek mümkündür. Türkiye'de yapılan bir araştırmaya göre, Kuşadası'na gelen turistlerin talep etmemelerine rağmen halı, kuyum ve seramik pazarlarına götürüldükleri, yerel esnafın satış yapmak için turistleri rahatsız edici davranışlarda bulunabildikleri, eksik iletişime maruz kalabildikleri ve yeterli güvenlik hizmeti edinemedikleri gibi durumlar ortaya çıkabilmektedir (Oğuzbalan ve Kızılırmak, 2017: 1020). Bu gibi durumlar hem destinasyon markasını zedelemekte hem de sosyo-kültürel kaygılara neden olabilmektedir.

### 3.3. Çevresel Unsurlar

Kruvaziyer endüstrisi dünya denizlerine en fazla atık üreten oluşumlardan biri olarak görülmektedir. Özellikle kruvaziyer gemiler dünya deniz ticareti filosunun %1'ine karşılık geliyor olmasına rağmen, atıkların

%25'inden sorumludur (Butt, 2007: 591). Büyük ve lüks kruvaziyer gemiler çevrenin korunması açısından büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Ortalama bir kruvaziyer yolcu günde yaklaşık üç kilogram atık üretmektedir. Bunlara lağım çamurları ve yağlı sular da (Polat, 2015: 443) eklendiğinde denizler için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri Çevre Koruma Ajansı (United States Environmental Protection Agency, US EPA)'nın tahminine göre 3 bin kişilik bir yolcu gemisi haftada yaklaşık 800 bin litre lağım suyu üretmektedir. 2014 yılında yolcu gemileri, okyanusa 3 milyar litreden fazla işlenmemiş lağım atığı bırakmıştır (Webmaster, 2019).

Yüzen küçük şehirler olarak anılan kruvaziyer gemiler ekolojik bir ayak izine de sahiptir. Kruvaziyer gemilerin motorları, küresel ve yerel kükürt oksit (SO<sub>x</sub>), azot oksit (NO<sub>x</sub>) ve partikül madde (PM) emisyonlarına önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Havada oluşan bu kirlilik ayrıca iklime ve sağlığa zararlı olan kurum emisyonlarını (siyah karbon) da içermektedir (Soot-Free for the Climate, 2012: 5).

Aynı şekilde kruvaziyer gemilerin karbon salınımları da etkileyici boyutlardadır. Ortalama bir kruvaziyer geminin yolculuk süresince ortaya çıkardığı CO<sub>2</sub> emisyonu, bir tren yolculuğundan bin kat daha fazla (Webmaster, 2019) olabilmektedir. Daha da etkileyici olan ise bir kruvaziyer geminin bir yılda bir milyon otomobil kadar partikül madde yayabildiği gerçeğidir (Farand, 2017). Transport & Environment (2019)'un yaptığı bir araştırmaya göre, Carnival Corporation & PLC kruvaziyer gemilerin 2017 yılında Avrupa denizlerinde salındığı kükürt dioksitin, tüm Avrupa'daki yaklaşık 260 milyon yolcu aracından on kat daha fazla olduğu ortaya çıkmıştır. Günümüzde Avrupa'da kruvaziyer gemi hava kirliliğine en fazla maruz kalan ülkeler; İspanya, İtalya, Yunanistan, Fransa ve Norveç'tir. Kruvaziyer gemilerin en fazla uğrak yaptığı Barselona, Palma Mallorca ve Venedik kentleri ise en kirli bölgeler olmuştur

(Transport & Environment, 2019). Ancak kruvaziyer gemilerden kaynaklı bu yoğun hava kirliliğinin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren uluslararası sulardaki emisyonların düşürülmesine yönelik yürürlüğe soktuğu "Düşük Kükürt Yönetmeliği" ile en az seviyelere indirileceği belirtilmektedir (IMO, 2020).

#### 4. KRUVAZİYER LİMAN KRİTERLERİ

Kruvaziyer limanların en temel özelliği cazibe merkezleri ile olan ilişkisidir. Endüstriyel hizmet üreten denizcilik sektörünün altında yer alan kruvaziyer turizmi son tüketiciye hizmet sağlıyor olmasıyla benzersiz bir konuma sahiptir. Ancak bir kruvaziyer seyahatte destinasyon seçim kararını gemi operatörleri belirlemektedir. Yani son tüketici konumundaki kruvaziyer yolcular ya da turistler hatların önceden belirlediği rotalarda seyahatlerini gerçekleştirirler. Bu durumdan dolayı kruvaziyer limanların asıl müşterisinin kruvaziyer hatlar olduğu söylenebilir. Kruvaziyer hatlar rotalarına ekleyecekleri limanları sahip olduğu cazibe merkezlerine ve ulaşım imkanlarına göre (Muslu, 2018: 217) değerlendirmektedir. Limanlar kruvaziyer hatların müşterisi konumunda olsa da, kruvaziyer hatlara olan talebi son tüketiciler belirlediğinden limanların cazibe merkezleriyle olan ilişkisi dolaylı bir önem arz etmektedir.

Deniz turizmi endüstrisi uluslararası rekabetin en yoğun yaşandığı sektörlerin başında gelmektedir. Kruvaziyer hatların beklentilerini karşılamayan veya stratejilerine ayak uydurmayan limanların ayakta kalması mümkün değildir (Oral vd., 2011: 664). Bu bağlamda kruvaziyer hatların destinasyon limanı seçimine yönelik birtakım kriterler ön plana çıkmaktadır. Bu kriterlerin en başında limanın konumu yer almaktadır. Kruvaziyer gemilerin limanlardan en yüksek faydayı edinebilmesi için liman yer seçim kriterleri hayati bir önem taşımaktadır. Akademik

yazında kruvaziyer limanların yer seçim kriterlerine yönelik hazırlanmış çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Oral vd. (2014) kruvaziyer liman yer seçiminde öne çıkan altı unsuru aşağıdaki şekilde sıralamıştır (Oral vd., 2014: 303);

- Turizm: doğal, tarihi ve kültürel alanlara (cazibe merkezlerine) yakınlık
- Liman kullanıcıları: kruvaziyer hatların hizmet beklentileri
- Çevre: fiziksel, kimyasal ve biyolojik şartlar
- Sosyo-Ekonomik: bölge nüfusu, ticaret ve eğitim düzeyi
- Alt yapı: ulaşım imkanları, enerji, su ve konaklama durumu
- Mühendislik özellikler: jeolojik, topografik, oşinografik ve meteorolojik şartlar

Kruvaziyer limanların yer seçimi kritik öneme sahip ve karmaşık bir sorundur. Yatırım kararları sırasında ekonomi, çevre, insan hayatı ve toplumsal etki gibi önemli unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır. Demirel ve Yücenur (2011) kruvaziyer liman kriterlerini stratejik, teknik, ekonomik ve sosyal koşullar kapsamında ele almıştır. Bunlar;

- Stratejik koşullar; cazibe merkezlerine yakınlık, turizm pazarına yakınlık ve genişleme olanağı
- Teknik koşulları; meteorolojik özellikler, su derinliği, rıhtım uygunluğu, dalga etkileri ve kıyı şeridinin uygunluğu
- Ekonomik koşullar; yatırım, işletme ve tutundurma maliyeti
- Sosyal koşullar; ulaşım imkanları ve eğitim durumu

UNCTAD (2011) ise kruvaziyer ana limanı olma özelliklerini belirtmiştir. Aslında uğrama ve ana liman arasında birçok yönden benzerlik bulunsa da (emniyetli, güvenli, rahat ve ilgi çekici yerlerin yanı sıra yeterli, uygun maliyetli olanaklar gibi) başarılı bir ana limanı ayırt eden önemli kriterler şunlardır (UNCTAD, 2011: 10);

- Üst düzey liman hizmetleri ve cazip bir şehir
- Modern ve verimli bir havaalanı
- Çekici turistik mekanlar ve



güzergahlar

- Gelişmiş kent merkezi;
- Erişilebilirlik

McCalla (1998) ise liman seçimini iki ana başlık altında incelemiştir; saha (site) ve durum (situation) kriterleri. Tablo 2’de kruvaziyer limanlarda beklenen saha ve durum şartları özetlenmiştir. Örnek liman, çalışmanın yapıldığı 1998 yılının şartlarına uygun saha ve durum özelliklerini içermektedir. Günümüzdeki limanlar için gemilerin büyümesi ve kruvaziyer yolcu davranışlarındaki ve beklentilerindeki değişikliklerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

**Tablo 2.** Kruvaziyer liman özellikleri (McCalla, 1998)

Limana Sahası	Limana Durumu	Bölgesi
- Üst düzey liman olanakları	- İki havaalanı (45 dakika mesafede)	
- 4 gemi yanaşma yeri	- En iyi plaj, su sporları ya da ada turu imkanı.	
- 2 orta büyüklükte kruvaziyer geminin yanaşabileceği bir iskele	- Misafirperver yerel halk.	
- Büyük kruvaziyer gemiler için yanaşma yeri	- Tarihi mekanlar	
- Özel terminal	- Resif ve torpik ormanlar	
- Merkez, restoran ve otellere yürüme mesafesi ya da kısa yolculuk olanağı	- Merkeze ve turistik alanlara kolay ulaşım	
- Pilotaj, römorkaj, gümrük, acenta, ve yakıt olanakları		
- Gelgit sınırlamasının olmaması		
- 9.6 m draft		

Oral vd. (2014) kruvaziyer liman yer seçim kriterleri daha güncel ve detaylı olarak ele almıştır. Bu kriterler aşağıda özetlenmiştir (Oral vd., 2014: 303-305);

- Liman yatırım ve işletme sürecinde fiziksel, kimyasal ve biyolojik çevreye zarar vermemeli. Seçilen bölge olası kısa süreli olumsuz etkileri tolere edebilmeli.
- Seçilen bölge koruma statüsündeki yerler (milli park, tabiat ya da sit alanı, kültür varlıkları ve miraslar vb.) içinde yer

almamalı. Yaban hayat, orman ve tarım alanlarını tehdit edecek konumda olmamalı.

- Kentlin cazibe noktalarına yakın ve ulaşım, mesafe ve konfor açısından uygun olmalı
- Seçilen bölge sosyo-ekonomik şartlarıyla (gelişmişlik, eğitim, alışveriş olanakları) turizme uygun olmalı.
- Bölgenin temel altyapısı (elektrik, su, yol vb.) uygun olmalı
- Liman geri sahasında yoğun kentsel yapılanma olmamalı (yerel halkın yaşam alanlarının önünü kapatmaması ve rahatsızlık vermemesi için).
- Seçilen bölgenin deniz ulaşım özellikleri (deniz trafiği, manevra imkanı, yük ve yolcu yoğunluğu gibi) elverişli olmalı. Her türlü meteorolojik koşul ve deniz şartında emniyetli olmalı.
- Coğrafik özellikleri kruvaziyer liman için elverişli bir konumda olmalı. Geri saha topografik açıdan alan kazanmak için yoğun hafriyat gerektirmemeli. Benzer şekilde uygun su derinliği için yüksek hacimli tarama gerektirmemeli.
- Bölgenin meteorolojik ve iklim şartları uygun olmalı. Her türlü hava koşulunda ve deniz şartında emniyetli olmalı.
- Jeolojik bakımdan bölge (fay hatları, yapısal ve tektonik oluşumlar, zemin uygunluğu ve doğal şartlar) yatırıma uygun olmalı
- Seçilen bölgenin oşinografik karakteristiği (dalga, akıntı, gel-git miktarı, kimyasal ve biyolojik özellikler) liman yapılanmasına elverişli olmalı.

## 5. ANTALYA KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın 2007 yılında yayınladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı raporuyla deniz turizminin geliştirilmesi ve kruvaziyer limanlara özel önem verilmesi amacıyla Türkiye’nin belli bölgelerine kruvaziyer liman yapılması gündeme gelmiştir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 55). Bu kapsamda projelendirilen limanlardan bir

tanesi de Antalya kruvaziyer liman projesidir. Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin üstlendiği projede, 2017 ve 2018 yılları arasında önemli aşamalar kaydedilmiş olsa da 2020 yılı son çeyreği itibariyle halen somut bir adım atılamamıştır. 2017 yılında kruvaziyer limanın yapı-işlet-devret modeliyle Şekil

3'te görselleştirilen Kemeragzı- Kundu Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesinde yer alan Lara Birlik plajında yapılacağı (TRT Haber, 2017) ve 300 dönümlük bir arazi üzerinde yaklaşık bir kilometre sahil genişliğinde olacağı duyurulmuştur.



Şekil 3. Antalya'da en son gündeme gelen kruvaziyer limanı proje alanı

Proje bölgesinin güçlü yanları; Kundu ve Belek gibi turizm bölgelerine ve otellerine yakın olması, şehir merkezine ulaşım kolaylığı, havaalanına yakın olması ve dolayısıyla da bir ana liman kriteri olarak kruvaziyer seyahate başlama ve bitiş noktası olabilmeye özelliği taşımasıdır. Limanın 300 metreden büyük dört kruvaziyer geminin aynı anda yanaşabileceği şekilde planlandığı ve ayrıca 420 adet yat kapasiteli bir marina, ticari alanlar ve bir de otel barındıracağı açıklanmıştır. Ayrıca limanın cazibesini arttırmak için mendireğinin açıkta olacağı ve karaya geçişin bir tüp geçit sağlanacağı belirtilmiştir (DHA, 2017a). Proje ile Antalya iline yılda bir milyondan fazla kruvaziyer turist kazandırılması hedeflenmiştir. Yapılan fizibilite çalışmaları neticesinde yatırım maliyetinin yaklaşık 815 milyon TL olması tahmin edilen projenin 11 yılda kendini geri ödemesi öngörülmüştür (DenAr, 2017: 1). 2018 yılının son çeyreğinde yapılan ihalede \$ 300 milyonluk bir yatırımla Hong Kong ve Çin menşeli iki şirketin projeye ortaklaşa

talip olduğu açıklanmıştır (Deniz Haber Ajansı, 2018).

Limana projesiyle ilgili bu son güncel gelişmelerin ardından 2019 yılında 31 Mart Mahalli İdareler Genel Seçimleriyle birlikte Antalya Büyükşehir Belediyesi yönetimi el değiştirmiş ve sonrasında da projeye ilgili bir açıklama yapılmamıştır. 2019 yılı ortası Antalya Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü ve Nazım Plan Müdürlüğü'ne yapılan ziyarette edinilen bilgilere göre ise, yeni belediye yönetiminin kruvaziyer liman projesini rafta beklettiği ve liman yerleşim planının yeniden ele alınacağı ve değerlendirileceği belirtilmiştir.

### 5.1. Antalya Kruvaziyer Liman Projesinin Sorumlu Turizm ve Liman Kriterleri Açısından Değerlendirilmesi

Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı (Foundation for Environmental Education, FEE)'nin Avrupa, Asya, Kuzey ve Güney Amerika, Afrika ve Okyanusya'dan 47 farklı ülkenin üye olduğu mavi bayrak

uygulamasının (Blue Flag, 2019) verilerine göre Türkiye 463 mavi bayrak plajıyla İspanya ve Yunanistan'dan sonra, dünyanın en çok mavi bayrak sahibi üçüncü ülkesidir. Türkiye'deki bu 463 mavi bayrak plajın 202'si Antalya, 102'si Muğla ve 49'u da İzmir'de bulunduğu (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019: 40, 42) göz önünde bulundurulduğunda, aslında Antalya'nın, gerek Türkiye'nin gerekse Dünya'nın en temiz ve en değerli denizsel çevreye sahip kentlerinden biri olduğu söylenebilir.

Antalya ilinin sahip olduğu temiz denizsel çevresi ve bölgenin hali hazırda yüksek turizm gelirleri dikkate alındığında sorumlu turizm yaklaşımı önem kazanmaktadır. Özellikle yanlış bir planlama ile sonuçlanan liman yapılaşması gemilerden kaynaklı emisyon ve olası çevresel atıkların etkisiyle hem yerel halk hem de turizm tesisleri açısından büyük bir risk doğurabilir. Kruvaziyer gemilerin en fazla uğradığı Barselona ve Venedik gibi kentlerde yaşanan gemi kaynaklı kirlilik vakaları göz önünde bulundurulduğunda, kruvaziyer limanın Antalya şehrinin mavi bayrak plajlarına ve turizm tesislerine etkisi uzun sürebilecek zararlar verebileceği durumu iyi hesap edilmelidir.

Çeşitli haber kaynaklarından edinilen bilgilere göre en son gündeme gelen kruvaziyer liman projesinin, bölgeye verebileceği zararlara ilişkin birçok sivil toplum kuruluşu ve yerel halk hem fikir olmuş ve hayata geçirilmesine karşı çıkmıştır. Ayrıca konuya ilişkin açılan bir davada bilirkişi heyeti projenin uygun olmadığını raporlamıştır. Bilirkişi raporuna göre bölgenin söz konusu liman yapılaşmasıyla zarar göreceği, karasal yapıların bölgenin halka açık plajına engel olacağı ve alanın kuzeyinin doğal sit alanı olduğu ve bu alana zarar verebileceği belirtilmiştir (DHA, 2019). Diğer taraftan anayasanın 43. maddesi ve Kıyı Kanunu'nun 5. maddesinde "*Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır, kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu*

*yararı gözetilir*" düzenlemesi bulunmaktadır. Buna göre kamu yararı paralelinde olan sorumlu turizm kapsamında, söz konusu liman projesinin sorun oluşturabileceği düşünülmektedir. Her ne kadar liman mendireğinin kıyı şeridinden uzakta konumlandırılması planlansa da, uzun vadede bu bölgenin kara tarafında istenmeyen yapılaşmalar söz konusu olabileceği ve bölgenin doğasının zarar görebileceği tahmin edilmektedir.

Sorumlu turizmin en önemli kriterlerinden bir diğeri de yerel halka kendi yaşamlarını etkileyen kararlarda söz hakkının tanınıyor olmasıdır. Projenin gündeme geldiği dönemde basına yansıyan haberlere göre Antalya kruvaziyer liman projesinde yerel halk ve paydaşlar için çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) bilgilendirme toplantısının yapılmadığı belirtilmektedir (DHA, 2017b). Bu durum sorumlu turizm esaslarına aykırıdır ve gelecekte öngörülemez sorunlara yol açabileceği düşünülmektedir.

Diğer taraftan sorumlu turizm esaslarına göre yerel halkın turizm faaliyetlerinden ekonomik kalkınma ve refah sağlaması beklenmektedir. Ancak projenin yer aldığı Lara bölgesi Antalya ilinin en gelişmiş ve refah düzeyinin en yüksek olduğu bölgedir. Bölgede kültürel ve tarihi cazibe merkezlerinden çok turizm tesisleri, otel ve alışveriş merkezleri yer almaktadır. Ayrıca bölgenin kökeni seracılıktan gelmektedir ve gelişmiş alanlardan geri kalan kısımlarda da halen tarım faaliyetleri uygulanmaktadır. Bu bağlamda kruvaziyer limanın bölgeye ekonomik katkıdan çok bozulma ve yozlaşmaya neden olabileceği düşünülmektedir.

Antalya ilinde hali hazırda faaliyet gösteren iki kruvaziyer terminal bulunmaktadır. Bu terminaller Şekil 2'de görüleceği üzere yolcu ve gemi sayısı bakımından ciddi kayıplar yaşamıştır. Bu durumun temel nedeninin güvenlik kaygısı olduğu belirtilmiştir. Ancak 2016 yılı öncesi için de bir kapasite sıkıntısının olmadığı gözlemlenmektedir. Mevcut terminallerin normal şartlarda, diğer kruvaziyer limanlara

kıyasla yeterli sayıda gemi ve yolcu ağırlayamamasının temel nedeninin altyapı ve konum bazlı dezavantajlar olduğu düşünülmektedir. Örneğin T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019) denizcilik istatistiklerine göre 2019 yılı krizine rağmen Kuşadası'na 181 bin, Çeşme'ye 49 bin, Marmaris'e 36 bin kruvaziyer yolcu gelirken, Port Akdeniz kruvaziyer terminaline hiç gemi gelmemiştir. Kruvaziyer turizmin dibe vurduğu bir dönemde bile diğer limanlara belirli ölçüde talebin devam etmesinin en önemli sebebi, kapasite değil limanın cazibe merkezleri ile olan ilişkisine dayanmaktadır. Oysaki Antalya ili genel turizmde olduğu gibi kruvaziyer turizmde de üstünlük sağlayabilecek birçok cazibe merkezine sahiptir. Söz konusu liman projesinin bu cazibe merkezleriyle kolay etkileşimde bulunabileceği bir konuma inşa edilmesi kritik önem arz etmektedir.

Son olarak çalışmanın çerçevesini oluşturan sorumlu turizm ve kruvaziyer liman kriterlerince desteklenen, Antalya Meslek Odaları Eşgüdüm Kurulu'nun 2017 yılında Lara kruvaziyer liman projesi ile ilgili kaygılarını dile getirdiği (DHA, 2017b) basın açıklaması aşağıda özetlenmiştir (Antalya Tabip Odası, 2017);

- Proje yerel halkın faydalandığı dört kilometrelik kıyı şeridi ve doğal sit alanı olan kent parkını kapsamaktadır. Bu durum yerel halk ve turistik tesislerin denizle olan bağına riske atmaktadır
- Hızla artan nüfus ve gelecek nesiller düşünüldüğünde halk plajına liman yapılması kamu yararına olmayacaktır.
- Bölgenin doğal yapısı kruvaziyer liman yapımına uygun değildir
- Liman için gerekli olacak dalga kıranın ve dolgusunun bölgenin deniz ekosistemini bozabilir. Deniz akıntılarının önüne set oluşturarak kirlenmeye ve yosunlaşmaya neden olabilir
- Kara ve deniz taraflı yapılaşmalar (otel, destek ve hizmet binaları vb) bölge kumulları ve bitki örtüsü ve diğer canlılar için risk oluşturabilir

- Gemi atıkları denizsel çevreye zarar verebilir
- Olası bir gemi kazasında deniz kirliliği oluşabilir ve bu kirliliğin tesisler bölgesindeki kumsallara etkisi çok uzun süreli olabilir
- Bölgenin su derinliği mevsime göre değişmektedir ve bu yüzden sık sık basenin taranması ve temizlenmesi gerekecektir. Bu tür operasyonlar mavi bayraklı bir plaj konumundaki bölgenin çevresel tahribatına neden olabilir.
- Kruvaziyer gemilerin yaşayabileceği 20 metrelik su derinliği kıyından bir kilometre açıktadır. Karaya erişim için yüksek maliyetli bir yatırım gerektirecektir.

## 6. SONUÇ

Çalışmada öne çıkarılan sorumlu turizm ve kruvaziyer liman kriterleriyle en son gündeme gelen Antalya kruvaziyer liman projesi değerlendirilmiş ve en uygun proje için nelere dikkat edilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Türkiye'nin turizm başkenti olan Antalya ilinin mevcut turizm avantajları, gelecek nesiller, yerel halkın yaşam kalitesi ve paydaşların çıkarları göz önünde bulundurulduğunda söz konusu projenin sorumlu turizm yaklaşımıyla devam ettirilmesinin hayati bir önem taşıdığı anlaşılmıştır.

Sorumlu turizmin öne çıkan kriterlerinden biri yerel halka ve paydaşlara söz hakkı tanıyor olmasıdır. Söz konusu proje yönelik kaygıların başında çevresel konular gelmektedir. Mavi bayrak sularıyla öne çıkan bir kentin denizsel bölgesine yapılacak yanlış bir müdahale deniz olanaklarına, kumsallara ve haliyle bölgenin turizmine uzun süreli olumsuz etkiler yapabilir.

Kruvaziyer limanın yapılacağı bölgede gelecekte çeşitli yapılaşmaların olabileceği ve bu durumun da bölgenin homojenleşmesine neden olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. En son gündeme gelen proje alanının özellikle geri sahasında bulunan sit alanı gibi doğal alanların uzun

vadede tahrip edilmesi söz konusu olabilir. Hali hazırda gelişmiş bir bölgede yanlış bir yapılanma ekonomik faydadan çok bozulma, yozlaşma, kalabalık ve haliyle turizm yoğunluğundan dolayı da yükselen fiyatlar, çevresel tahribat, denizle bağının kısıtlanması ve yaşam kalitesinin düşmesi gibi olumsuz sonuçlar doğurabilir.

Liman yatırımları yüksek maliyet gerektiren ve varlığını nesiller boyu sürdüren yapılarıdır. Bundan dolayı bu tür yapılaşmalar sadece mühendislik hesaplamalarıyla ya da ekonomik fırsatlarıyla değil, yatırımın yapılacağı bölgedeki sosyal, kültürel ve doğal unsurlar ele alınarak değerlendirilmelidir. Antalya kruvaziyer liman projesinin kentin ve yerel halkın yaşam kalitesini bozmayacak ve gelecek nesilleri tehdit etmeyecek bir şekilde yapılaştırılması koşuluyla hem Türkiye'nin hem de Antalya ilinin ekonomik, sosyal ve kültürel çıkarları açısından büyük bir fırsat sunmaktadır. Gelecekteki araştırmalar Antalya kruvaziyer liman projesi için yerel halk ve paydaşların da görüşü alınarak en uygun yerleşim yerinin neresi olabileceğine dair kapsamlı bir saha araştırması yürütebilir.

## AÇIKLAMA BİLDİRİMİ

Yazarlar bu makalede çıkar çatışması olmadığını beyan ederler.

### ORCID Numaraları

Sonay Zeki AYDIN:

 <https://orcid.org/0000-0002-1422-6049>

Fevzi BİTİKTAŞ:

 <https://orcid.org/0000-0002-4761-6457>

İsmet BALIK:

 <https://orcid.org/0000-0003-2168-8572>

## 7. KAYNAKLAR

CLIA (Cruise Lines International Association), (2020). State of The Cruise Industry Outlook, 10.08.2020, <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx> adresinden alınmıştır.

FCCA (The Florida-Caribbean Cruise Association), (2017). Cruise Industry Overview, <http://www.fcca.com/downloads/2017-Cruise-Industry-Overview-Cruise-Line-Statistics.pdf> adresinden alınmıştır.

Deniz, M., (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi* 3: 1-13.

Polat, N., (2015). Technical innovations in cruise tourism and results of sustainability. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 195: 438-445.

Hacıoğlu, T., ve Yetim, A.Ç., (2019). Sorumlu Turizm Algısının Turist Davranışlarına Etkileri: Fethiye Destinasyonuna Yönelik Bir Araştırma. *Turizm ve Arastırma Dergisi* 8(1): 42-69.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023. Eylem Planı 2007-2013, <https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0> adresinden alınmıştır.

Akpınar, E., Bitiktaş, F., 2016. Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler. III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, 26-27 Şubat 2016, İzmir. DOI: 10.18872/DEU.b.U.DTS.2016.0015

DenAr, (2017). Antalya Kruvaziyer ve Yat Limanı Projesi Fizibilite Raporu, [http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Duyuru\\_Etkinlikler/Antalya%20FIZIBILITE%20RAPORU-KALKINMA%20BAKANLIGI.pdf](http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Duyuru_Etkinlikler/Antalya%20FIZIBILITE%20RAPORU-KALKINMA%20BAKANLIGI.pdf) adresinden alınmıştır.

Yağcı, S., (2017). Turizmde en ağır darbeyi kruvaziyer aldı, İstanbul'a gemi uğramaz oldu!, 15.10.2019, <https://www.dunya.com/ekonomi/turizmde-en-agir-darbeyi-kruvaziyer-aldi-istanbula-gemi-ugramaz-odu-haberi-351845> adresinden alınmıştır.

Klein, R.A., (2011). Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18(1): 107-116. DOI: 10.1375/jhtm.18.1.107

Deniz Ticaret Odası Dergisi, (2017). Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikleri Mart Sayısı Eki, [https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/Shared\\_Documents/DenizTicaretidergisi/mart\\_ek\\_2017.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/Shared_Documents/DenizTicaretidergisi/mart_ek_2017.pdf) adresinden alınmıştır.

- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2020). 2011-2019 Yıllık İstatistikleri. <https://atlantis.udhb.gov.tr> adresinden alınmıştır.
- TUIK, (2020). Turizm İstatistikleri, I. Çeyrek: Ocak-Mart, 01.09.2020, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33672> adresinden alınmıştır.
- DTO, (2020). Denizcilik Sektör Raporu, 01.09.2020, [https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor\\_raporu\\_tr\\_2020.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf) adresinden alınmıştır.
- Akpınar, E., Bulut Y., 2010. Ülkemizde Alternatif Turizm Bir Dalı Olan Ekoturizm Çeşitlerinin Bölgelere Göre Dağılımı ve Uygulama Alanları. III. Ulusal Karadeniz Ormancılık Kongresi, 20-22 Mayıs, Cilt: 4, s.1575-1594.
- Kaypak, Ş., (2012). Ekolojik turizm ve sürdürülebilir kırsal kalkınma. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 2012(1): 11-29.
- Erdoğan, N. (2014). Sosyal Çevre Bilimleri, In: "Ekoturizm, Turizm, Çevre ve Sürdürülebilirlik", (H. Reyhan, A. Mutlu, H. Doğan, A. Reyhan Eds.), Siyasal Kitabevi, s. 143-185, Ankara.
- UNEP (United Nations Environment Programme) and UNWTO (World Tourism Organization), (2005). Making Tourism More Sustainable-A Guide for Policy Makers, <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf> adresinden alınmıştır.
- Cape Town Turizm Departmanı, (2019). Responsible Tourism in CapeTown, [http://resource.capetown.gov.za/documentcentre/Documents/Graphics%20and%20educational%20material/Responsible\\_tourism\\_bro\\_web.pdf](http://resource.capetown.gov.za/documentcentre/Documents/Graphics%20and%20educational%20material/Responsible_tourism_bro_web.pdf) adresinden alınmıştır.
- CESD, (2006). Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact, <https://www.responsibletravel.org/docs/Cruise%20Tourism%20in%20Belize%20-%20Full%20Report.pdf> adresinden alınmıştır.
- Brida, J.G., Zapata-Aguirre, S., (2009). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1(3): 205-226.
- Klein, R.A. (2005). *Playing off the ports: BC and the cruise tourism industry*, Canadian Centre Policy Alternatives.
- Büyükipekçi, S., Gök, B., (2016). Akdeniz Çanağındaki Kruvaziyer Turizm Rakiplerinden Türkiye ve Yunanistan'ın Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırılması. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi* 18(2): 21-40.
- De Ruyck, M.C., Soares, A.G., McLachlan, A., (1997). Social carrying capacity as a management tool for sandy beaches. *Journal of Coastal research* 822-830.
- Ayazlar, R., Ayazlar, G., 2016. Kruvaziyer Turizmde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı. III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, DOI: 10.18872/DEU.b.UDDS.2016.0014
- Oğuzbalaban, G., Kızıllırmak, İ., (2017). Türkiye'ye Kruvaziyer Gemilerle Seyahat Eden Ziyaretçi Yorumlarının Analizi: Cruise critic. Com (Kuşadası Örneği). *Journal Of International Social Research* 10(50).
- Butt, N., (2007). The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton. *Marine Policy* 31(5): 591-598.
- Webmaster, (2019). Each Day A Cruise Ship Emits As Much Pollution As A Million Cars, 15.10.2019, <https://greenworldwarriors.com/2019/01/28/each-day-a-cruise-ship-emits-as-much-pollution-as-a-million-cars/> adresinden alınmıştır.
- Soot-Free for the Climate, (2012). Background paper, Soot emissions from cruise ships, [https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/131111-background\\_cruise\\_ships\\_2012.pdf](https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/131111-background_cruise_ships_2012.pdf) adresinden alınmıştır.
- Farand, C., (2017). Air quality on cruise ship deck 'worse than world's most polluted cities', investigation finds, 10.10.2019, [https://www.independent.co.uk/news/world/pollution-cruise-ships-po-oceania-higher-piccadilly-circus-channel-4-dispatches-a7821911.html?fbclid=IwAR3i6vJf2QKhBM\\_Ibcg\\_kqS74Kv6hyxuw7vQjMgosQHb9Gj1V6iMYaaLevg](https://www.independent.co.uk/news/world/pollution-cruise-ships-po-oceania-higher-piccadilly-circus-channel-4-dispatches-a7821911.html?fbclid=IwAR3i6vJf2QKhBM_Ibcg_kqS74Kv6hyxuw7vQjMgosQHb9Gj1V6iMYaaLevg) adresinden alınmıştır.
- Transport & Environment, (2019). One Corporation to Pollute Them All Luxury cruise air emissions in Europe, [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All\\_English.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf) adresinden alınmıştır.
- IMO, (2020). Sulphur 2020 – cutting sulphur oxide emissions, 13.08.2020, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx> adresinden alınmıştır.

- Muslu, A. (2018). Kruvaziyer Liman Organizasyonlarında Inovasyon Yönetimi için Öneriler. In: "International Conference on Intelligent Transportation Systems (BANU-ITSC'18)", s. 217-220.
- Oral, E.Z., Baran, H., Kaya, M.G., 2011. Ege Bölgesi Kruvaziyer Liman Yatırımları. 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, s. 657-664.
- Oral, E.Z., Coşar, Y., Danacı, A., Esmer, S., 2014. Kruvaziyer Limanlarında Yer Seçimi. 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, s. 297-308.
- Demirel, N.Ç. & Yücenur, G.N. (2011). The cruise port place selection problem with extended VIKOR and ANP methodologies under fuzzy environment. In: "Proceedings of the World Congress on Engineering", Vol. 2, pp. 6-8.
- UNCTAD, (2011). *Unctad Monographs on Port Management: The economic impact of cruise ports: The case of Miami*. United Nations, Newyork and Geneva.
- McCalla, R.J., (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 89(1): 44-55.
- TRT Haber, (2017). Kruvaziyer Liman Projesi ihaleye hazır, 12.10.2019, <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/kruvaziye-r-liman-projesi-ihaleye-hazir-333651.html> adresinden alınmıştır.
- DHA, (2017a). Lara'ya kruvaziyer limanı, <http://www.hurriyet.com.tr/laraya-kruvaziyer-limani-40580716> adresinden alınmıştır.
- Deniz Haber Ajansı, (2018). Antalya Kruvaziyer ve Yat Limanı Projesi'ne ilk talip çıktı, 09.10.2019, <https://www.denizhaber.net/antalya-kruvaziyer-ve-yat-limani-projesine-ilk-talip-cikti-haber-84936.htm> adresinden alınmıştır.
- Blue Flag, (2019). Blue Flag Website, 14.10.2019, <https://www.blueflag.global/> adresinden alınmıştır.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2019). 2019 Ocak-Haziran Mavi Bayrak İstatistikleri, 10.10.2019, <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/64688.turizm-istatistikleri--ocak-haziran-2019-2pdf.pdf?0> adresinden alınmıştır.
- DHA, (2019). Bilirkişi, Lara'da liman ve Boğaçay'da konutu uygun görmedi, 12.10.2019, <https://www.dha.com.tr/son-dakika/bilirkişi-larada-liman-ve-bogacayda-konutu-uygun-gormedi/haber-1681207> adresinden alınmıştır.
- DHA, (2017b). Eşgüdüm'den kruvaziyer liman uyarısı, 13.10.2019, <http://www.hurriyet.com.tr/esgudumden-kruvaziyer-liman-uyarisi-40691709> adresinden alınmıştır.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2019). Denizcilik İstatistikleri, Kruvaziyer İstatistikleri, [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_kruvaziye.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziye.aspx) adresinden alınmıştır.
- Antalya Tabip Odası, (2017). Antalya Meslek Odaları Eşgüdüm Kurulu, Lara Kruvaziyer Liman ve Avm Projesi Hakkında Basın Açıklaması Yaptı, [https://www.jmo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=10400&tipi=17&sube=2#.XaQ1rC17FQI](https://www.jmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=10400&tipi=17&sube=2#.XaQ1rC17FQI) adresinden alınmıştır.