



Atıf/Citation

Sargin, S., Konurhan, Z, (2021), Kruvaziyer limanlarının mekânsal etkilerine bir örnek: Galataport kruvaziyer limanı (İstanbul). Doğu Coğrafya Dergisi, 26 (45), 213-234

KRUVAZİYER LİMANLARININ MEKÂNSAL ETKİLERİNE BİR ÖRNEK: GALATAPORT KRUVAZİYER LİMANI (İSTANBUL)

An Example of the Spatial Effects of Cruise Ports: Galataport Cruise Port (İstanbul)

Prof.Dr. Sevil SARGIN*

Araş.Gör. Zekeriya KONURHAN**



Öz

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizmi kategorisi içinde yer alan, özellikle II. Dünya savaşından sonra sürekli artış gösteren önemli bir turizm aktivitesidir. Kruvaziyer turizmi açısından dünyada Karayipler, Akdeniz Havzası, Pasifik kıyıları başta olmak üzere birçok destinasyon alanı bulunmaktadır. Türkiye'nin de içinde yer aldığı Akdeniz Havzası, kruvaziyer turizmde önemli destinasyon alanlarına sahiptir. Bu anlamda ülkemiz, İstanbul (Galataport), Antalya, Marmaris, Kuşadası gibi önemli limanlara sahiptir. Bu çalışmada yeniden inşa edilen Galataport kruvaziyer limanının mekânsal etkileri üzerinde durulmuş ve liman çevresinde meydana gelen mekânsal dönüşüm incelenmiştir. Çalışma alanı olan İstanbul Galataport kruvaziyer limanı inşasına 2015 yılında başlanmıştır, 2021 yılı itibarıyla tamamlanması planlanmıştır. Kruvaziyer limanları önemli turist çekim noktalarıdır. Bu nedenle yapıldığı yerde mekânın dönüşmesine ve gelişmesine neden olurlar. Nitekim Galataport kruvaziyer limanı da inşa sürecinin başladığı 2015 yılından itibaren çevresinde mekânın fonksiyonel dönüşümüne etki etmektedir. Galataport kruvaziyer limanı ve çevresini de içine alan Beyoğlu Kültür Yolu projesi de önemli bir mekânsal dönüşüm örneğidir.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer Turizmi, Galataport Kruvaziyer Limanı, İstanbul Galataport Limanı

Abstract

Cruise tourism is an important tourism activity that is included in the category of sea-based tourism, and has been continuously increasing especially after World War II. In terms of cruise tourism, there are many destination areas in the world, especially the Caribbean, the Mediterranean Basin and the Pacific coast. The Mediterranean Basin in which Turkey is also located has many significant destination areas in cruise tourism. In this sense, our country has important ports such as Istanbul (Galataport), Antalya, Marmaris and Kuşadası. In this study, the spatial effects of the reconstructed Galataport cruise port are emphasized and the spatial change occurring around the port is examined. The construction of Istanbul Galataport cruise port, which is the working area, started in 2015 and is

* Marmara Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, sevil.sargin@marmara.edu.tr, ORCID ID:0000-0003-3402-4660

** Munzur Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü. zkonurhan@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-9750-5907

planned to be completed by 2021. Cruise ports are important tourist attraction points. For this reason, they cause the transformation and development of the space where it is built. As a matter of fact, Galataport cruise port has also port affected the functional transformation of the surrounding space since 2015, when the construction process started. The Beyoğlu Cultural Road project, which also includes the Galataport cruise port and its surroundings, is an important example of spatial transformation.

Keywords: *Cruise Tourism, Galataport Cruise Port, Istanbul Galataport Port.*

1. Giriş

Günümüzde klasik turizm aktivitelerinden (deniz-güneş-kum turizmi) sıkılan ve farklı arayışlara giren insanların arzuladığı çeşitli deneyimleri sunan alternatif turizm türleri, oldukça rağbet görmeye başlamıştır. Kitle turizmine karşı ortaya atılan alternatif turizm kavramı, birçok şeyi kapsayabilmekte ve farklı tanımları yapılabilmektedir. Bu kapsamda yerel halk tarafından yerel doğa ve kültüre dayandırılmış küçük ölçekli turizm olarak tanımlanabildiği gibi uzak destinasyonlara, özellikle de gelişmekte olan ülkelere bağımsız bir şekilde az sayıda kişinin yaptığı yolculuk olarak da tanımlanmaktadır (Özgüç, 2013: 177). Turizmin birçok türü, alternatif olarak düşünülebilir. Kruvaziyer turizmi de alternatif turizm türleri içinde önemli bir turizm türüdür. Söz konusu turizm türü hem deniz seyahatini hem de liman yerlerindeki turistik faaliyetleri kapsamaktadır.

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyer turizmde liman ziyaretleri, limana yakın yerlere ziyaret ve bu bölgelerde yapılan turistik faaliyetler bulunmaktadır. Kruvaziyer turizmin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşmaktadır. Ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanılmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlayarak yine aynı limanda veya farklı bir limanda sona erer (İncekara ve Yılmaz, 2002: 9). Kruvaziyer turizmi uzun bir süre boyunca orta yaşın üzerindeki üst gelir grubuna hizmet vermekteydi. Son yıllarda ise genç evli çiftlerin ve orta gelirli grupların da kruvaziyer turizmine olan ilgisi artmıştır (Özgüç, 2013: 93). Bu bağlamda emeklilik turizm aktivitesi olarak görülen kruvaziyer turizmi, daha genç turist profiline dönüşmeye başlamıştır.

Kruvaziyer turizmde hem yolcu hem de gelir açısından Kuzey Amerika Kıtası en büyük paya sahiptir. Kuzey Amerika'da, Karayipler, Alaska, Hawaii, Meksika ve ABD, Kanada ve Atlantik kıyıları kruvaziyer turizm adına önemli destinasyon alanlarının başında gelmektedir. Avrupa kruvaziyer turizm endüstrisinde ikinci büyük bölgedir. Avrupa'da, Akdeniz ve Kuzey Avrupa kruvaziyer turizminin yoğunlaştığı alanların başında gelmektedir. Ayrıca Akdeniz, kruvaziyer turizm sektöründe payını artıran ve en hızlı büyüyen bölge olarak kabul edilmektedir. Diğer taraftan son yıllarda önemi artıran Asya-Pasifik ve Güneydoğu Asya ülkeleri kruvaziyer turizm endüstrisinin üçüncü büyük bölgesini oluşturmaktadır.

Çalışma alanı olan İstanbul Salıpazarı (yeni adı ile Galataport) limanı 1986 yılından itibaren yolcu limanı olarak kullanılmaya başlanmıştır (Çimenoglu, 2011: 34). Bu dönemde kruvaziyer turist sayılarındaki artış limanın yolcu limanı olarak kullanılmasında etkili olmuştur. Kruvaziyer turizmde artan rekabet ve talep Salıpazarı liman alanında daha modern bir liman inşa edilmesini gündeme getirmiştir. Bu doğrultuda 2015 yılında Galataport adıyla yeni bir liman inşa edilmeye başlanmıştır. Limanın inşasının 2021 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Galataport kruvaziyer liman projesinin 2015 yılında başlamasıyla birlikte liman çevresinde ciddi oranda mekânsal dönüşüm ve gelişim yaşanmış ve yaşanmaya da devam etmektedir. Bu kapsamda birçok mekân sahibi yapılarını yenileyip işlevlerini değiştirerek kullanmaya başlamıştır. Market, bakkal, depo ve dükkân gibi küçük ölçekli işletmelerin işlevleri değiştirilmiştir. Bu mekânlar özellikle kafe, restoran, bar ve gece kulübü gibi daha fazla turist çekebilecek mekânlara dönüşmüştür. Ayrıca Galataport kruvaziyer limanın etkisiyle birlikte yeni projeler de oluşturulmuştur. Bu kapsamda yapılan Beyoğlu Kültür Yolu projesi limandan başlayarak birçok turistik noktayı birbirine bağlayan önemli bir projedir.

Çalışmada kruvaziyer turizminin ne olduğu ve küresel çapta gelişimi irdelenmeye çalışılmıştır. Çalışma alanı olan Galataport kruvaziyer limanının özellikleri detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Diğer taraftan liman, Karaköy'de önemli bir mekânsal ve çevresel değişime neden olmuştur. Meydana gelen bu mekânsal ve çevresel dönüşüm incelenerek ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda liman çevresindeki işletmeler ve halkla 2020 Mayıs, Ağustos ve Eylül aylarında mülakatlar yapılmıştır. İşletmelere ve halka kruvaziyer limanın getirmiş olduğu hareketlilik, liman alanının yerinin uygun bulunup bulunmadığı, yaşanan mekânsal dönüşüm hakkındaki görüşlerinin neler olduğu gibi birçok soru yöneltilmiştir. Ayrıca işletmelerden Galataport kruvaziyer limanından beklentilerinin neler olduğu öğrenilmeye çalışılmıştır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Turizm sektörü birçok ülkeye ekonomik gelir sağlamaktadır. Kruvaziyer turizmi de ülkelere büyük ölçüde ekonomik katkı sağlayan önemli bir alternatif turizm çeşididir. Türkiye, özellikle son yıllarda kruvaziyer turizmine önem vermeye başlamış ve İstanbul Yenikapı, Antalya ve Fethiye'de yeni kruvaziyer liman projeleri hazırlamıştır. Bu limanlardan biri de İstanbul'da inşa edilen Galataport kruvaziyer limanıdır. Türkiye, Galataport kruvaziyer limanı ile kruvaziyer turizmi adına önemli bir konuma gelmeyi hedeflemektedir.

Bu çalışmada kruvaziyer turizminin dünyada ve ülkemizdeki durumunun değerlendirilmesi, ayrıca İstanbul'daki kruvaziyer turizminin son durumunun detaylı bir şekilde irdelenmesi ve yeni bir liman olan Galataport kruvaziyer limanının incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu anlamda gerek kruvaziyer turizminin tarihsel

gelişim süreçleri gerekse dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmeleri incelenmiştir. Çalışma alanı olan Galataport kruvaziyer limanının bölge için mekânsal ve ekonomik etkilerinin neler olabileceğinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Ayrıca çalışma Galataport kruvaziyer limanının bir ana liman (homeport) olma durumunun üzerinde gerekli değerlendirmeler yaparak olumlu ve olumsuz sonuçlarını ortaya koymayı hedeflemektedir. Kruvaziyer turizmi özelinde özellikle coğrafyacılara tarafından yapılmış çalışmaların yetersiz olduğu belirlenmiş ve bu eksikliği gidererek literatüre katkı sağlama düşüncesi de çalışmanın bir diğer amacı olmuştur. Son olarak ise çalışma gerek kruvaziyer turizminin getirmiş olduğu sorunlara yönelik gerekse kruvaziyer limanlarının koruma-kullanma dengesi içerisinde kullanılmasına yönelik gerekli değerlendirmeleri yapmayı ve bu konuda bir takım öneriler getirmeyi hedeflemektedir.

1.2. Önceki Çalışmalar

Kruvaziyer turizm alanında gerek yurt içi gerekse yurt dışında yapılmış birçok çalışma bulunmaktadır. Yapılan çalışmalarda kruvaziyer turizminin ekonomik, sosyal, mekânsal ve çevresel etkileri ile kruvaziyer limanlarının teknik özellikleri gibi birçok konu üzerinde durulmaktadır (Dwyer ve Forsyth, 1998; Wood, 2000; İncekara ve Yılmaz, 2002; Douglas ve Douglas, 2004; Gibson ve Bentley, 2006; Oral ve Esmer, 2010; İnan vd., 2011; Yaşar, 2012; Sezer, 2014; Oral, vd., 2014; Ayazlar ve Ayazlar, 2016; Aslanoğlu ve Balakan, 2016; Marksel, Tominc ve Bozicnik, 2016; Deniz, 2017; MacNeill ve Wozniak, 2018). Kruvaziyer turizminin liman alanlarında mekânsal değişime neden olduğu bilinmektedir. Ancak bu konu üzerine yapılmış çok kapsamlı çalışmalar bulunmamaktadır. Bu çalışmalar arasında; Caric (2011) Dubrovnik limanı çevresinde kruvaziyer turizminin yapmış olduğu çevresel etkilerinin yanı sıra mekânsal değişimi de incelemiştir. McCarthy ve Romein (2012) çalışmasında Hollanda'nın Amsterdam ve Rotterdam limanlarını incelemiş, limanların gelişiminde kullanılması için gerekli mekânsal planlama üzerinde durulmuştur. Urbanyi-Popiolek (2014) çalışmasında Gdynia limanının kruvaziyer turizminin gelişmesi ile birlikte liman çevresinde meydana gelen mekânsal değişimleri incelemiştir. Galataport kruvaziyer limanı kapsamında da çeşitli çalışmalar bulunmaktadır (Erdoğan, 2006; Çimenoğlu, 2011; Tepeli, 2015; Demircioğlu, 2017; Boz ve Koramaz, 2018; Bilal, 2019; Chiarabelli, Miranda, Pagliacci, 2019).

2. Materyal ve Yöntem

Araştırma modeli olarak tarama (Survey) modeli seçilmiştir. Çalışmada kruvaziyer turizminin dünyada, ülkemizde ve İstanbul özelinde Galataport kruvaziyer limanının durumunu değerlendirmeyi amaçladığı için tarama modeli seçilmiştir. Bu anlamda hem nicel hem de nitel verilerden yararlanılarak gerekli yorumlamalar yapılmıştır. Araştırma kapsamında gerekli literatür taraması yapılarak veriler elde edilmiştir. Çalışma için gerekli veriler 2020 Mayıs, Ağustos ve Eylül aylarında halk, işletme ve kurumlarla mülakat tekniği kullanılmasıyla yanı sıra arazi çalışmaları yapılarak toplanmıştır.

3. Kruvaziyer Turizmi Nedir

Kruvaziyer turizmi, bir gemideki yolcuların herhangi bir yere ulaşmasını sağlamak yerine, yolcuların gemide konaklamasıyla birlikte belirlenmiş rota üzerindeki limanlara yapılan turistik seferler olarak tanımlanmıştır (Wild ve Dearing, 2000: 319-320). Başka bir tanımda kruvaziyer turizm; ulaşım, konaklama ve liman bölgesindeki turistik aktivitelerin karışımı olan özel bir serbest zaman dinlencesi olarak tanımlanmaktadır (Akpınar ve Bitiktaş, 2016: 220). Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA-Cruise Lines International Association) ise kruvaziyer gemilerini şöyle tanımlamıştır; seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemilerdir. Bu anlamda kruvaziyer turizmi, kruvaziyer gemisinin kendisi ve belirli limanlara yapılacak olan seyahat programlarını içermektedir.

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyer turizminin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır (Doğaner, 2014: 113). Kruvaziyer gemileri her türlü sosyal aktiviteyi gerçekleştirebilen ve 3.000-4.000 yolcu taşıyabilen 4-6 yıldızlı yüzen oteller şeklinde tasarlanmıştır (İncekara ve Yılmaz, 2002: 9-27). Kruvaziyer gemi içerisinde alışveriş, eğlence merkezleri, casino-bar, restoran hizmetleri, dinlenme ve spor salonları, tiyatro ve kütüphane, gemi içerisinde çıkarılan dergi ve gazeteler gibi yolcuya yönelik birçok hizmet bulunmaktadır (Güzel, 2006: 27). Bu nedenle kruvaziyer gemileri için klasik gemi kavramı yerine “yüzen tatil köyü”, “yüzen otel”, “su oteli”, “yüzen şehir” gibi kavramlar kullanılmaktadır (Özgüç, 2013: 93). Bu bağlamda kruvaziyer gemileri içinde barındırdığı lüks donanımlar, üst düzey hizmet kalitesi ve çeşitli eğlence seçenekleriyle, özellikle son yıllarda kısa süreli tatil programlarının vazgeçilmezleri arasına girmiştir.

Kruvaziyer turizmi uzun bir süre boyunca orta yaşın üzerindeki üst gelir grubuna hizmet vermekteydi. Son yıllarda ise genç evli çiftlerin ve orta gelirli grupların da kruvaziyer turizmine olan ilgisi artmıştır. Ayrıca yolculuk süreleri de kısalmıştır. Günümüzde çoğunlukla yolculuklar 3-4 ve 6-8 gün süreyle gerçekleştirilenlerdir

(Özgüç, 2013: 93). Kruvaziyer turizmde kısa mesafeli rotalar belirlenerek yapılan bu seferler genç bireyleri kendine çekerek etki alanını genişletmektedir. Bu bağlamda emeklilik turizm aktivitesi olarak görülen kruvaziyer turizm profili, daha genç turist profiline dönüşmeye başlamıştır.

Kruvaziyer limanları genellikle üç kategoride sınıflandırılmaktadır. Birincisi homeport, yani ana limanlardır. Ana limanlar kruvaziyer hatları için başlangıç veya bitiş noktasıdır, hatta bu iki nokta birlikte de olabilmektedir. İkinci kategori, seyir sırasında bir kruvaziyer gemisinin ziyaret ettiği limanlar olan uğrak limanlardır. Üçüncü kategori ise önceki iki kategorinin karışımı olan hibrit bağlantı noktalarıdır; bu limanlar bazı kruvaziyer gemileri için başlangıç ve bitiş noktasıyken, diğer kruvaziyer gemileri için uğrak liman görevi görmektedirler (Lekakou, vd., 2009: 2).

Kruvaziyer turizminin ekonomik katkısı doğrudan, dolaylı ve bu etkilerin yaratmış olduğu tetiklenmiş etki olarak üç şekilde sınıflandırılmaktadır. Doğrudan etki, yolcunun ve mürettebatın şehir içinde yapmış olduğu harcamalar veya kruvaziyer şirketlerinin şehir içinde tükettiği mal ve hizmetleri kapsamaktadır. Doğrudan harcamalarda liman maliyetleri, vergiler, yiyecek-içecek, yakıt, su ve deniz giderleri gibi gemi harcamalarını içerirken, yolcu harcamaları hediyelik eşyalar, taksiler, kıyı gezileri ve kişisel harcamaları kapsamaktadır. Dolaylı etki, harcamalardan doğrudan etkilenen işletmelerin ihtiyaç duydukları mal ve hizmetleri sağlamak için yaptığı harcamaları ve bu harcamalardan gelir elde eden işletmelerin kazanımlarını kapsamaktadır. Tetiklenmiş etki ise doğrudan ve dolaylı etkilerden kaynaklı olarak kruvaziyer endüstrisinden katkı alan firma veya bireylerin kazanımlarını kapsamaktadır (Brida ve Zapata, 2010: 214; Marksel, Tominc ve Bozicnik, 2016: 122; Kolçak ve Solmaz, 2018: 116).

3.1. Dünyada Kruvaziyer Turizminin Gelişimi

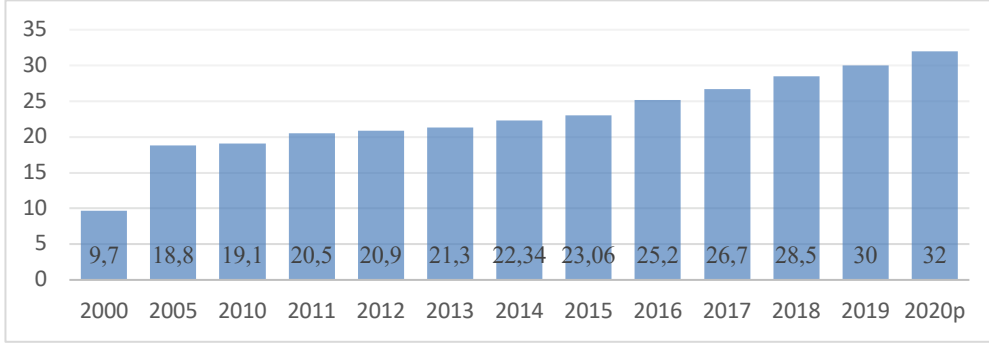
Dünyada kruvaziyer gemi olarak adlandırılan yolcu taşımacılığı, ilk defa, Albert Blain tarafından 1890 yılında gerçekleştirilmiştir. O yıllarda, yolcu gemileri ile yük taşımacılığı arasında tam bir uzmanlaşma olmadığından bu seferler büyük ilgi uyandırmıştır (Üçışık ve Kadioğlu, 2001: 84).

1900'lü yılların başlarında, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte gemi ile yolcu taşımacılığı kesintiye uğramıştır. Büyük yolcu gemileri bu dönemde hem asker ve mühimmat taşıyan hem de zırhlı ticaret gemilerine dönüşmüştür. Savaştan sonra kruvaziyer seferleri, ikinci dünya savaşına kadar kaldığı yerden devam etmiştir (Görgün, 2011: 45). Bu dönemde yapılan kruvaziyer seferleri genellikle transatlantik seferleriydi. Bu seferler, dünyanın çeşitli bölgelerinden birçok turistti kendine çekiyordu. İkinci Dünya Savaşı'na kadar da bu seferler bir hayli popüler hale gelmişti.

1929 yılında yaşanan ve büyük buhran olarak adlandırılan ekonomik kriz döneminde, krizin etkisini en aza indirmek için, kruvaziyer şirketleri Atlantik ötesi seferlerine alternatif olarak daha kısa deniz seferleri düzenlemiştir. Bu anlamda Bahama adalarına birçok kısa seferler düzenlenmiştir. Böylece kruvaziyer seferlerinin ilgi odağı, Atlantik'in ötesine giden kruvaziyer seferleri değil, Atlantik Okyanus'una giden kruvaziyer seferleri önemli hale gelmiştir. Bu dönemde yine mevsimsel olarak, İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya'dan İskandinavya ve Akdeniz'e birçok sefer düzenlenmiştir (Görgün, 2011: 45).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ekonomisinin ivme kazanmasıyla birlikte kitle turizmi için gerekli koşullar ortaya çıkmıştı. Savaş sonrasındaki gelişmelerle birlikte Yunanistanlı armatörler Adalar Deniz'i kruvaziyer seferlerini başlatmışlardır. "Semiramis" adlı gemiyle gerçekleştirilen bu seferler büyük ilgi toplamıştır (Kadioğlu ve Güler, 1998: 44; Yaşar, 2012: 415).

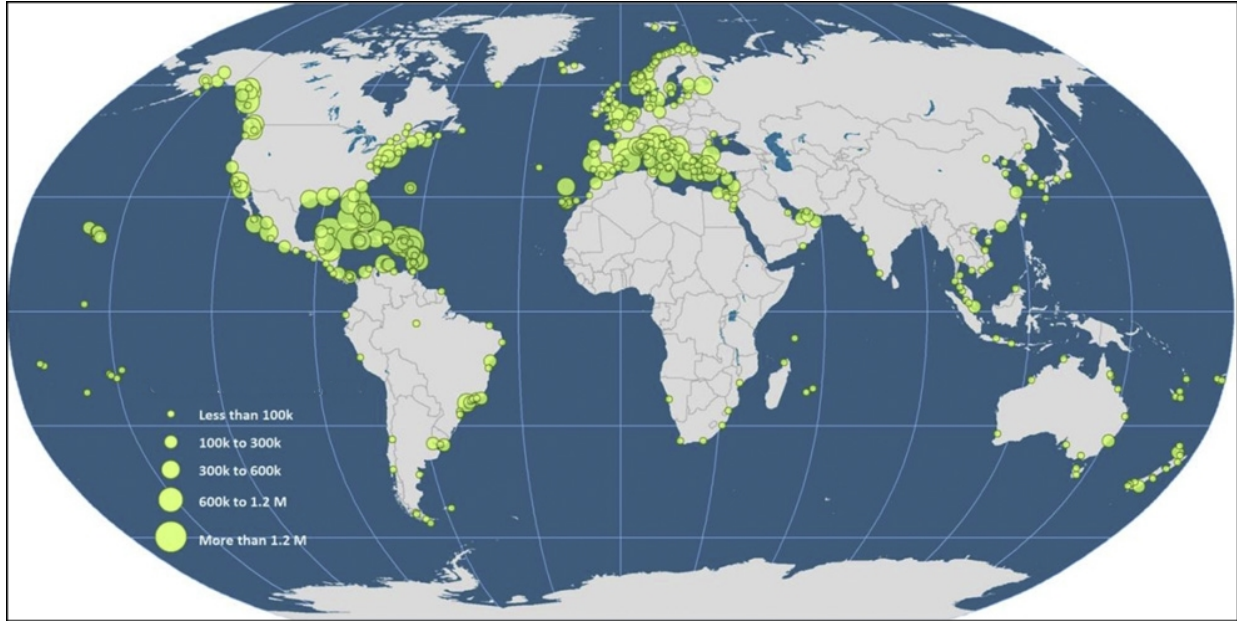
Modern anlamda kruvaziyer turizmi, 1960'ların sonunda ve 1970'lerin başında Norveç Cruise Line (1966), Royal Caribbean International (1968) ve Carnival Cruise Line (1972) gibi büyük kruvaziyer gemi şirketlerinin kurulmasıyla başlamıştır. Bu dönemden sonra kruvaziyer turizmi de giderek yaygın hale gelmeye başlamıştır (Rodrigue ve Notteboom, 2013: 32; Deniz, 2017: 3). Kruvaziyer turizmindeki artış 1970'ler ve 1980'lerde de devam etmiş, 1970'te yarım milyon olan yolcu sayısı 1980'de 1,4 milyona, 1990'da 3,8 milyona ve 1997 yılında 8,5 milyona ulaşmıştır (Şekil 1) (Wood, 2000; Brida ve Zapata, 2010; Evangelia, Panagiota ve Charikleia, 2019).



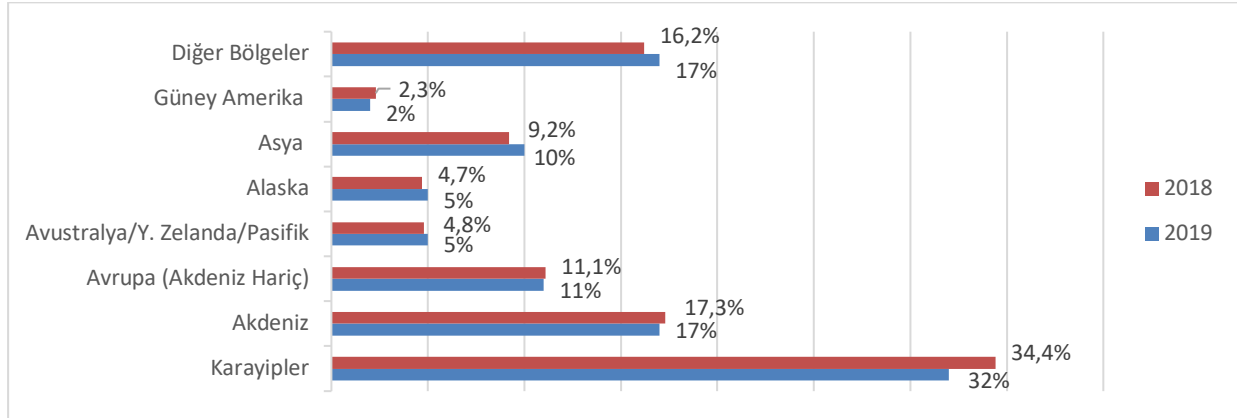
Şekil 1. Dünyadaki kruvaziyer turizmine katılan yolcu sayıları (milyon) p: projected (tahmini) rakam). **Kaynak:** <https://cruising.org/>

Kruvaziyer turizmi en hızlı büyüyen turizm sektörlerinden biridir. 1980'den itibaren yıllık ortalama %7 ile %8 arasında bir artışla sürekli büyüme kaydetmiştir (Wood, 2000; Lekakou, Pallis ve Vaggelas, 2009; Karlis ve Polemis, 2018; Evangelia, vd., 2019). 2000 yılına gelindiğinde 9,7 milyon olan yolcu sayısı, 2005 yılında 14,3 milyon, 2010 yılında 18,8 milyon, 2015 yılında 23 milyon, 2019 yılında 30 milyona ulaşmış, 2020 yılı sonunda ise 32 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir (Şekil 1) (<https://cruising.org/> Son erişim tarihi; 23.11.2020). Ancak 2019 yılı sonunda ortaya çıkan ve 2020 yılı itibariyle küresel bir salgın haline dönüşen COVID-19 salgınının kruvaziyer turizmini de olumsuz etkilemesi beklenmektedir. Bu nedenle 2020 yılı sonu itibariyle tahmin edilen yolcu sayısına ulaşılması mümkün görünmemektedir.

Kruvaziyer turizm endüstrisinde hem yolcu hem de gelir açısından Kuzey Amerika Ülkeleri en büyük paya sahiptir. Kuzey Amerika'da, Karayipler %78, Alaska, Hawaii ve Meksika %17 ve ABD, Kanada ve Atlantik kıyıları %5'lik bir paya sahiptir. Avrupa kruvaziyer turizm endüstrisinde %28'lik bir pay ile ikinci büyük bölgedir. Bölge kapasitesinin %71'ini Akdeniz, %29'unu ise Kuzey Avrupa oluşturmaktadır. Akdeniz, kruvaziyer turizm sektöründe payını artıran ve en hızlı büyüyen bölge olarak kabul edilmektedir. Akdeniz, küresel payını 2016 yılına kadar %12,6'lardan %19'lara kadar çıkarmıştır. Ancak son yıllarda, özellikle Doğu Akdeniz'de bulunan ülkelerdeki siyasal sorunlar nedeniyle kruvaziyer turizmde düşüşler yaşanmış ve bu oran %17'ye kadar gerilemiştir. Bu da kruvaziyer şirketlerini alternatif destinasyon alanlarını aramaya yöneltmiştir. Bu anlamda Asya-Pasifik bölgesi alternatif olarak öne çıkmış ve küresel kruvaziyer turizm endüstrisinin üçüncü büyük bölgesi olmuştur. Bölgede Avustralya ve Güney Pasifik ülkeleri %45'lik bir pay ile en büyük pazara sahiptir. Bunu Uzak Doğu (%35) ve Güneydoğu Asya (%20) ülkeleri takip etmektedir (Şekil 2 ve 3) (<https://cruising.org/> Son erişim tarihi; 23.11.2020).



Şekil 2. Dünya kruvaziyer turizmde en çok ziyaret edilen destinasyonlar. **Kaynak:** Rodrigue ve Notteboom, 2011



Şekil 3. : Dünya kruvaziyer turizminde önemli destinasyon alanları. **Kaynak:** <https://cruising.org/>

Kruvaziyer turizmine en fazla katılım, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Kanada ve bazı Avrupa ülkelerinden (Fransa, İtalya, İspanya, Almanya, İngiltere, Yunanistan) olmaktadır. Bu ülkelerin ardından Asya, Avustralya, Yeni Zelanda ve Pasifik'te bulunan ülkeler gelmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Kruvaziyer turizmine katılım gösteren turistlerin katıldığı bölgeler

Bölge	Oran
Kuzey Amerika	54,5
Avrupa	26,0
Asya	9,2
Güney Amerika	3,5
Avustralya, Yeni Zelanda, Pasifik	5,2
Orta doğu ve Afrika	1,6

Kaynak: <https://cruising.org/> (Son erişim tarihi; 15.05.2020).

3.2. Türkiye'de Kruvaziyer Turizminin Tarihçesi ve Gelişimi

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olup Akdeniz Çanağında yer almaktadır. 8,333 km'lik kıyı uzunluğu ile Avrupa'daki en uzun kıyı uzunluğuna sahip ülkelerden biridir ve kıyılarının büyük bir bölümü Akdeniz iklimi etkisi altındadır. Bu özellikleri ile ülkede deniz turizmi oldukça gelişmiştir. Yanı sıra Türkiye'nin bulunduğu Akdeniz Bölgesi, gerek doğal güzelliklerin gerekse tarihi/kültürel varlıkların bir arada bulunduğu bir bölgedir. Nitekim bu önemli turist çekicilik alanları da liman kentleri ve yakın çevresinde yer almaktadır. Bu nedenle Türkiye, hem deniz ve kruvaziyer turizmi hem de kültür turizmi açısından önemli bir konumdadır.

Deniz turizminin bir alt türü olan kruvaziyer turizmi, sadece doğal güzellikleri egemen olduğu bozulmamış, temiz kıyı ya da limanların bulunduğu destinasyonlara yapılmaktadır. Bu anlamda Akdeniz ülkeleri deniz-kum-güneş, doğa ve tarihin bir arada bulunduğu önemli bir kruvaziyer merkezidir (İncekara ve Yılmaz, 2002: 44). Türkiye de Akdeniz'deki uzun sahil şeridi, doğa ve tarihi turistik çekicilikleri ile kruvaziyer turizmi adına önemli çekicilikler sunmaktadır. Yanı sıra Türkiye, Akdeniz ile Karadeniz arasında bir geçiş güzergâhında olması ve özellikle son yıllarda Karadeniz'in kruvaziyer turizmi adına gelişmekte olması, kruvaziyer turizmi adına önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

Türkiye'de kruvaziyer turizmi, 2. Dünya savaşından sonraki yıllarda başlamıştır. Kruvaziyer gemi işletmeciliğinde ilk adım, bir lineer yolcu gemisi olan "Ege" adlı gemiyle başlamıştır. Daha sonra, ikinci el olarak, ABD'den alınan "Ankara", "Tarsus", "Adana", "İstanbul", "Ordu", "Trabzon" ve "Giresun" adlı gemilerle lineer taşımacılığı devam etmiştir. İtalya'da 1950 yılında inşa edilen "Samsun" ve "İskenderun" gemileri de kruvaziyer olarak Akdeniz'in çeşitli limanlarında seferler yapmıştır (Üçışık ve Kadioğlu, 2001: 86-87).

Ülkemiz, kruvaziyer turizminden aldığı pay anlamında değerlendirildiğinde, 2003 yılından 2013 yılına kadar sürekli bir artış yaşandığı görülmektedir. 2003 yılında 887 gemi ile yaklaşık 582 bin yolcu ülkemize

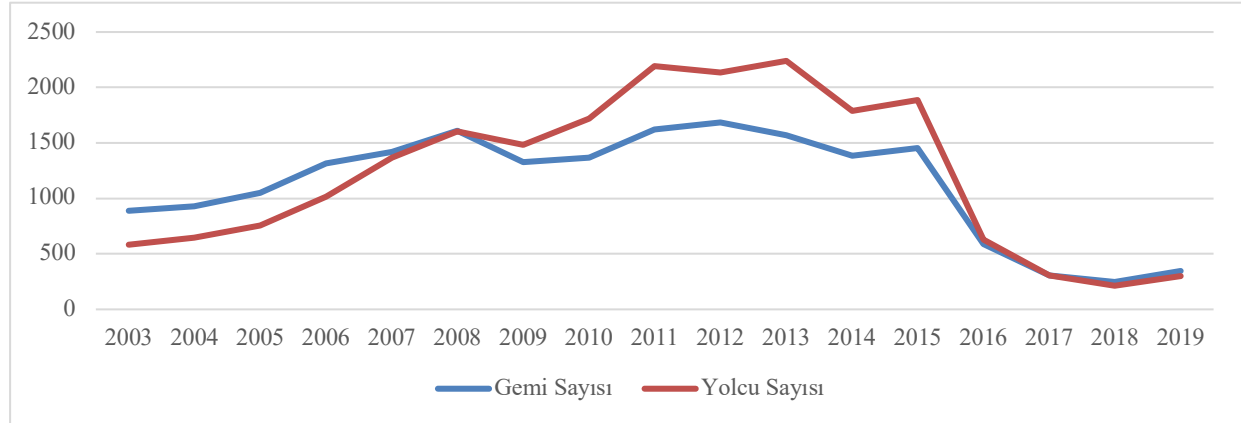
gelmiştir. 2005 yılına gelindiğinde 1048 gemi ile yaklaşık 758 bin yolcu, 2007 yılında 1421 gemi ile yaklaşık 1,4 milyon yolcu, 2010 yılında 1368 gemi ile yaklaşık 1,7 milyon yolcu, 2012 yılında ise 1685 gemi ile yaklaşık 2,1 milyon yolcu gelmiştir. 2013 yılından 2019 yılına kadar hem gemi sayısında hem de gelen yolcu sayılarında kademeli olarak azalış yaşanmıştır. 2015 yılında 1456 gemi ile yaklaşık 1,8 milyon yolcu, 2018 yılında 247 gemi ile yaklaşık 215 bin yolcu, 2019 yılında ise 344 gemi ile yaklaşık 300 bin yolcu gelmiştir (Tablo, 2) (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx Son erişim tarihi; 23.11.2020).

Ülkemizde 2015 ve 2017 yılları arasında yaşanan siyasal darbe girişimi ve terör olayları ülke içindeki güvenlik endişelerini arttırmıştır. Bu nedenle kruvaziyer turizmi kapsamında ülkemize gelen gemi ve yolcu sayılarında 2015 yılından başlayarak kademeli olarak bir azalış yaşanmıştır. Özellikle 2016 yılında yaşanan siyasal darbe girişiminden sonra 2017 yılında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşün ardından önemli kruvaziyer şirketleri 2018 yılında da güvenlik endişelerinin öne sürerek Türkiye için yapılacak seferlerini iptal etmişlerdir (<http://tr.sputniknews.com/> Son erişim tarihi; 18.08.2020). Ülkemizde yaşanan bu tür siyasi ve terör olayları özellikle son yıllarda, kruvaziyer turizmde ciddi kayıplara neden olmuştur. Bu düşüşlere rağmen, ülkemiz 2019 yılında tekrardan bir ivme kazanmaya başlamış ve kısmi bir artış yaşanmıştır (Şekil 4).

Tablo 2. Yıllara göre Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları

	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2003	887	581.848
2005	1048	757.563
2007	1421	1.368,400
2010	1368	1.719,098
2012	1685	2.133,930
2015	1456	1.889,370
2016	590	628.033
2017	307	306.887
2018	247	213.771
2019	344	300.896
2020*	5	1.824

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/> Erişim Tarihi; 18.08.2020 (2020* Kasım sonuna kadar).



Şekil 4. : Yıllara göre Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (Bin).Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>

Türkiye'deki önemli kruvaziyer limanların başında İstanbul Galataport, İzmir Alsancak ve Çeşme, Aydın Kuşadası, Muğla Marmaris ve Antalya limanları gelmektedir. Özellikle Salıpaazarı limanı (yeni adıyla Galataport) ve Kuşadası limanı kruvaziyer turizmi adına en önemli limanlarımızın başında gelmektedir. İstanbul, gerek doğal, tarihi ve kültürel turistik çekicilikleriyle, gerekse transit gemiler için bir geçiş konumunda olmasından dolayı önemli bir liman kentidir. Kuşadası ise gerek doğal çekicilikleriyle, gerek Meryem Ana, Efes

gibi tarihsel değerlerin varlığı, gerekse kültürel özellikleriyle ülkemizin önde gelen turizm kentlerinden birisidir. Galataport ve Kuşadası limanları, bu tür özelliklerden dolayı önemli kruvaziyer limanları haline gelmiştir. Nitekim 2015 yıl sonu itibariyle İstanbul limanlarına 345 kruvaziyer gemi, Kuşadası limanına 506 kruvaziyer gemisi ve bu limanlara yaklaşık 600 bin yolcu gelmiştir (Tablo, 3).

Tablo 3. Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları

	2011		2015		2016		2017		2018		2019	
	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
Alanya	19	22.324	34	22.332	13	9.272	22	12.910	3	3.023	26	15.406
Anamur	4	351	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antalya	64	127.250	52	168.538	16	45.979	11	40.301	3	7.656	-	-
Bartın	2	208	8	954	2	171	1	193	-	-	-	-
Bodrum	82	46.031	90	62.050	46	61.315	22	31.817	20	24.263	15	6.219
Çanakkale	23	4.371	73	22.494	28	6.394	5	848	1	22	6	2.819
Çeşme	1	89	41	40.772	68	57.987	62	66.021	35	51.054	31	49.453
Dikili	34	17.485	41	8.317	17	3.998	1	99	2	103	4	776
Fethiye	5	1.975	10	2.824	2	338	-	-	2	273	2	598
Göcek	7	1.216	6	2.824	2	162	4	538	1	162	5	1.078
Güllük	3	1.692	3	347	3	323	7	640	-	-	-	-
İskenderun	5	1.308	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İstanbul	420	627.897	345	595.880	56	43.543	5	1.332	-	-	13	7.513
İzmir	262	493.533	114	241.716	24	27.619	18	9.172	-	-	-	-
Kaş	3	507	11	4.122	4	1.057	-	-	-	-	-	-
Kuşadası	568	662.456	506	567.315	271	349.781	126	119.884	146	121.821	197	181.193
Marmaris	84	170.021	83	129.126	22	15.628	24	23.736	21	5.311	44	35.830
Mersin	3	416	2	1.597	3	2.505	-	-	1	83	-	-
Samsun	3	208	5	550	1	54	-	-	-	-	-	-
Sinop	9	4.088	5	1.361	2	171	1	103	-	-	-	-

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>

4. Galataport Kruvaziyer Limanı

4.1. Galataport Kruvaziyer Limanının Konumu ve Önemi

Karaköy semti, İstanbul Boğaz'ının güneybatısında, Asya ile Avrupa arasında bulunan önemli bir mevkidedir. Çalışma alanı olan Galataport kruvaziyer limanı da İstanbul'un Beyoğlu ilçesine bağlı Karaköy semtinde bulunan kruvaziyer gemiler için bir yolcu limanıdır. Ayrıca liman, Haliç'in boğaza açıldığı alanın kuzeyinde bulunmaktadır (Şekil 5). Dolayısıyla, liman ticari ve kıyı potansiyeli açısından önemli niteliklere sahiptir.

Karaköy, İstanbul'un merkezi noktalarına yakın bir konumda yer almaktadır. Özellikle Haliç'in boğaza uzanan kuzey burnunda yer almasından dolayı önemli bir karakteristik özelliğe sahiptir. Bölge, Galata Köprüsü ve Karaköy İskelesi ile Karaköy-Beyoğlu Tüneli arasındaki bağlantıları ile birbirine bağlanmaktadır. Dolayısıyla ticari, tarihi ve turistik bir merkez olarak ulaşım bağlantısı gelişmiştir. Galataport kruvaziyer limanı da ticari, tarihi ve turistik özelliklerine önemli bir katkı sağlamaktadır. Liman, bölgenin dünyaya açılan kapısı konumundadır. Ayrıca liman turistler için önemli bir cazibe merkezi halindedir.



Şekil 5. : Araştırma alanı lokasyon haritası

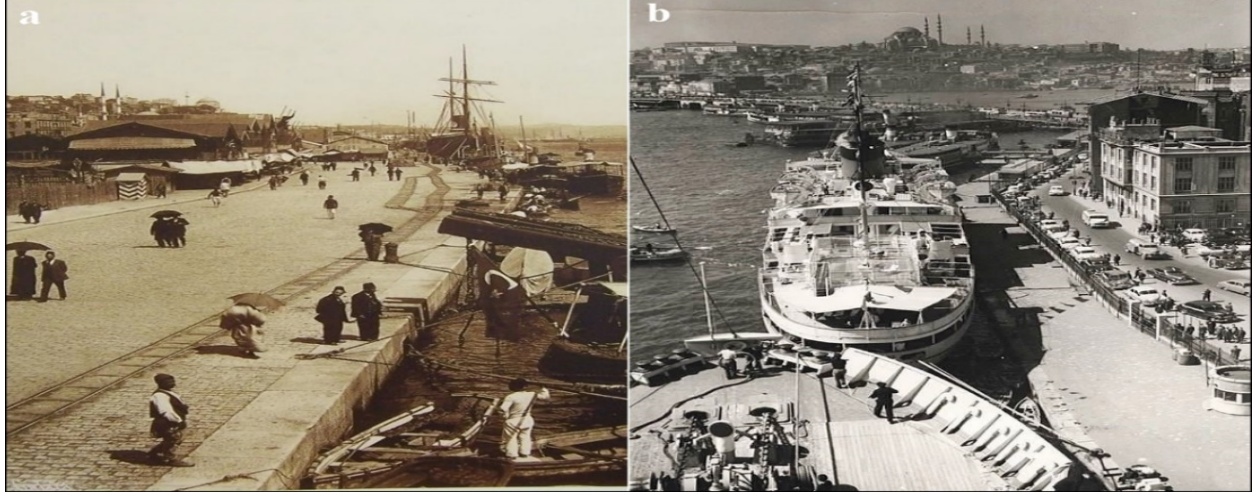
Karaköy, geçmişten günümüze kadar mekânsal işlevlerin kendini koruması, kentlinin hafızasındaki görüntüler ve kente dair oluşturduğu hatıralar gibi özellikleri ile oldukça önemli bir konumdadır. Ayrıca alan tarih boyunca erişilebilir bir konumda ve ulaşım ağının merkez noktalarında yer almaktadır. Bu nedenle Karaköy, ticari bir merkez olarak gündelik hayatta insanların en önemli uğrak noktası olmuştur. Bu bağlamda merkezi konum olarak Galataport kruvaziyer limanı, gerek stratejik konumu gerekse tarihi, kültürel ve turistik değerleri açısından incelenmesi önem arz etmektedir.

4.2. Galataport Kruvaziyer Limanının Tarihsel Gelişimi

Karaköy'deki liman inşasına 1882 yılında başlanmıştır. İnşaat sırasında bazı depremlere rağmen, 1895 yılı sonlarında Karaköy (Galata) Rıhtımlarının 285 metrelik kısmı bitirilmiş, 670 metrelik alana blok taşları konularak 500 metrelik bir saha doldurulmuştur. Bugün Salıpazarı olarak bilinen alanda 1894 yılında başlayan inşaat 1900 yılında 374 metre uzunluğundaki rıhtımla tamamlanmıştır. 1910 yılında iki depo, 1928 yılında üç depo daha eklenmiştir (Çimenoğlu, 2011: 33).

Salıpazarı limanına 1909 yılından itibaren düzenli sefer yapan gemilerin yanı sıra turistik amaçlı gemilerde gelmeye başlamıştır. Limanda düzenli sefer yapan gemilere turistik amaçlı gelen gemilerin de eklenmesiyle yoğunluk yaşanmaya başlamıştır. Bu nedenle 1934 yılına gelindiğinde Karaköy iskelesine iki, Eminönü iskelesine ise sekiz bina olmak üzere toplam 30 bin 735 m² antrepo sahası yapılmıştır (Bilal, 2019: 45-48).

Salıpazarı limanı, konteyner taşımacılığının artması nedeniyle 1986 yılına kadar ülkenin en büyük ithalat yük limanı olarak hizmet vermiştir. Yine aynı yıl liman kruvaziyer gemileri için bir yolcu terminaline dönüştürülmüş ve bu dönemden itibaren daha çok yolcu limanı olarak kullanılmıştır. Salıpazarı limanı yolcu limanına dönüştürülmesinden sonra ilk kez 1990 yılında, liman alanının dünya standartlarına uygun olarak terminal, otel, iş, alışveriş ve eğlence merkezlerinden oluşacak büyük bir liman alanına dönüştürülmesi planlanmıştır. Ancak bu plan olarak kalmış, hayata geçirilememiştir (Demircioğlu, 2017: 45-49).



Fotoğraf 1. 1900 (a) ve 1950’li (b) yıllarda Salıpazarı limanı (Kaynak: <http://www.eskiistanbul.net/>)

2001 yılı, Salıpazarı liman alanına Galataport adıyla yeni bir liman projesinin kamuoyuna ilk kez duyurulduğu yıl olmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) eski liman alanının daha turistik bir cazibe merkezi haline dönüştürülmesi için bir proje yarışması düzenlemiştir. TDİ’nin 2001 yılında açtığı yarışmayı Tabanlıoğlu Mimarlık kazanmıştır. Ancak Tabanlıoğlu’nun hazırlamış olduğu proje hayata geçirilememiştir. Dolayısıyla Salıpazarı limanının dönüşümünü hedefleyen ikinci plan da sonuçsuz kalmıştır. Projenin hayata geçirilememesine rağmen, liman alanında boş kalan depo alanları kiralanmış ve kiralanana alana 2004 yılında İstanbul Kültür Sanat Vakfı (İKSV) inşa edilmiştir. Bu anlamda İKSV, liman alanının dönüşümü için atılan ilk adım ve Galataport kruvaziyer liman projesinin ilk parçasıdır.

2001 yılında planlan projenin hayata geçirilememesiyle birlikte 2004 yılında tekrar “Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi” Nazım İmar Planı hazırlanmış, alanın kentsel sit alanı olması dolayısıyla koruma kriterleri belirlenmiş, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. 2005 yılında da Galataport Projesine dair ihale Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak, 2 Haziran 2005 tarihinde Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İstanbul Büyükkent Şubesi, liman alanının yenilenmesine yönelik çıkan planların yasalara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırılığı dolayısı ile iptal ve yürütmenin durdurulması istemiyle dava açmıştır. 7 Aralık 2005 tarihinde ise dava edilen planlar hakkında Danıştay 6. Dairesi, planlama yetkisinin Özelleştirme Yüksek Kurulunda olması nedeni ile yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir ve Galataport kruvaziyer liman projesi bir kez daha iptal edilmiştir (Demircioğlu, 2017: 52-53).

2012 yılının Aralık ayına gelindiğinde ise Salıpazarı Kruvaziyer Liman alanına ilişkin koruma amaçlı uygulama imar planı onaylanmıştır. 10 Ekim 2013 tarihinde de Salıpazarı Kruvaziyer Liman projesi için yapılacak ihale kesinleşmiş ve Galataport limanı sürecine girilmiştir. Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi adı ile ihaleyi 702 milyon dolarlık teklifi veren Doğu Grubu kazanmıştır. Ocak 2014’te Doğu Grup ve Bilgili Holding’e bağlı BLG Capital ile Galataport projesi için “Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş” şirketini kurmuştur. Şubat 2015’te ise Salıpazarı Kruvaziyer Liman projesine yani Galataport liman projesinin inşasına başlanmıştır (Şekil 6, Fotoğraf 2).



Şekil 6. : Galataport kruvaziyer limanı maketi (Kaynak: <https://www.galataport.com/>)

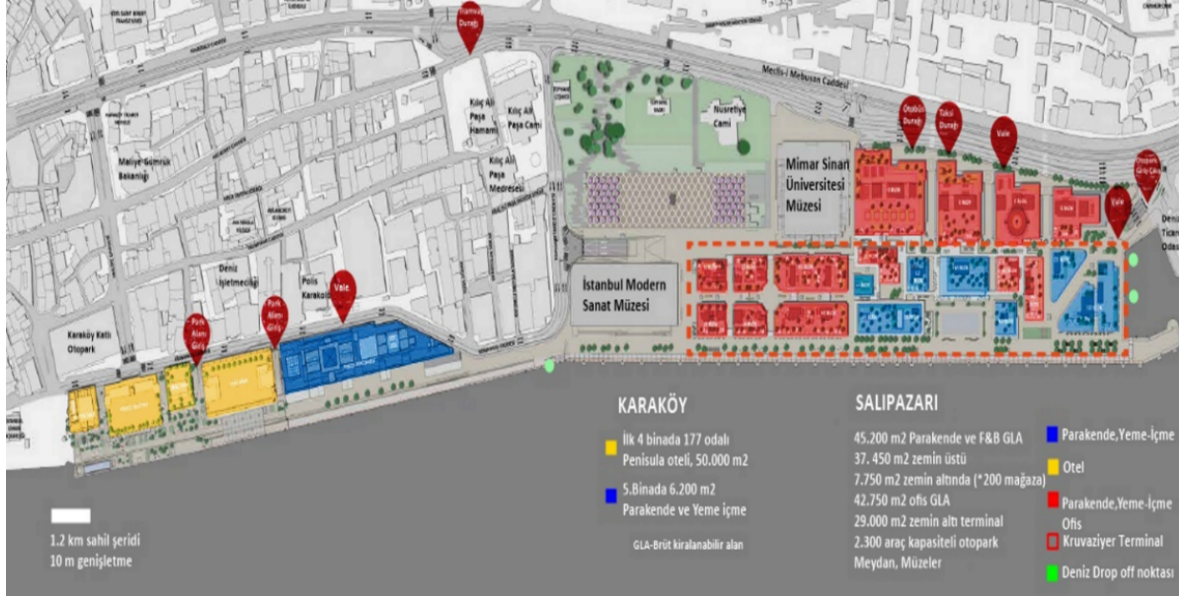


Fotoğraf 2. Galataport kruvaziyer limanının karadan ve kıyıda görünümü

4.3. Galataport Kruvaziyer Limanının Özellikleri

Galataport kruvaziyer limanı 1.200 metrelik bir sahil şeridinde ve yaklaşık 120.000 m²'lik bir alana sahiptir. Liman, Galata Köprüsü'nden Boğaz'ın batı kıyısındaki Salıpazarı'na uzanan Karaköy (Galata) ve Salıpazarı olmak üzere iki bitişik rıhtımdan oluşmaktadır (Şekil 7). Galataport kruvaziyer limanına her yıl 25 milyon ziyaretçi, yaklaşık 7 milyon turist ve 1,5 milyon kruvaziyer yolcusunun (yolcu mürettebatı ve personel dâhil) gelmesi beklenmektedir. Liman, üç yolcu gemisi ve günde yaklaşık 15,000 yolcu ağırlama kapasitesine sahiptir (<https://www.galataport.com> Son erişim tarihi; 26.05.2020).

Galataport kruvaziyer limanın 120.000 m²'lik Karaköy ve Salıpazarı liman alanının işlevsel dağılımında; yaklaşık 85 bin m²'lik alan ile toplam alanın %75'ini oluşturan kruvaziyer liman alanı, yaklaşık 14 bin m²'lik alan ile toplam alanın %12'sini oluşturan rekreasyon alanı, yaklaşık 11 bin m²'lik alan ile toplam alanın %10'unu oluşturan kültürel tesis alanı ve son olarak yaklaşık 891 m²'lik alan ile toplam alanın %0,8'ini oluşturan ulaşım yolları yer almaktadır.



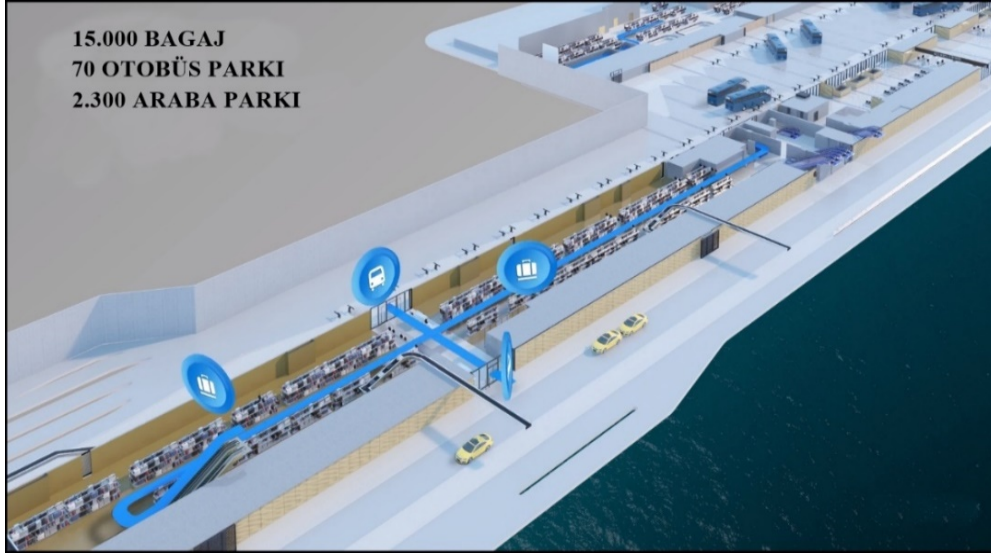
Şekil 7. : Galataport kruvaziyer liman alanı (Kaynak: <https://www.galataport.com/>)

Galataport kruvaziyer liman alanında yerli ve yabancı turistler ile İstanbul'da yaşayan halk tarafından günün her saatinde kullanılabilecek işlevsel alanlar düzenlenmiştir. Alanda oteller, kafe-restoran ve eğlence merkezleri, sanat müzesi, sergi alanları, alveriş merkezleri, hediyelik eşya stantları ve otopark alanları gibi birçok alan bulunmaktadır. Galataport kruvaziyer liman alanı çevresinde bulunan tarihi, kültürel ve doğal nitelikteki kentsel öğelerle bir bütünlük oluşturacak şekilde inşa edilmiştir. Ayrıca Tophane Meydanı ve tarihi Tophane Saat Kulesi alanı kentsel cazibe merkezi olarak yeniden düzenlenmiştir.

Limanın Salıpaazarı bölümünde yer alan binaların zemin ve birinci katları, mağaza olarak kullanılmaktadır. Bu bölümde perakende birimleri, butik markaları ve çeşitli markalara ait mağazalar yer almaktadır. Alanda yer alan birçok binanın ikinci ve üçüncü katları ise ofis olarak kullanılmaktadır. Ayrıca alanın zemin seviyesi ve üstünde 37.450 m², zemin altında da 7.750 m² olmak üzere toplamda 45.200 m²'lik çeşitli amaçlar için kullanılabilecek kiralanabilir alan bulunmaktadır.

Galataport kruvaziyer limanı gerek gemi ve yolcu kapasitesinin yüksek gerekse modern anlamda bir liman olması sebebiyle liman kullanıcıları açısından bir avantaj oluşturmaktadır. Limanda hem limandaki rekreasyon hizmetlerinden yararlanmak isteyen şehir sakinleri için hem de kruvaziyer yolcuları için yeterli sosyal alanlar bulunmaktadır. Ayrıca limanda, yakıt, atık su boşaltım hizmeti, temiz su takviyesi gibi birçok hizmet de sağlanmaktadır.

Kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların birçoğu tur şirketleriyle önemli turistik yerlere taşınmaktadır. Limana gelen 10-15 bin yolcunun taşınması için yaklaşık 80-100 otobüs gerekmektedir. Bu nedenle kruvaziyer limanlarının bulunduğu bölgelerde, özellikle liman çevresindeki yol durumu ve trafik yoğunluğu oldukça önemlidir. Galataport kruvaziyer limanı, aynı anda üç gemi ve 15.000 yolcu kapasitesi ile çevredeki trafik yoğunluğunu etkileyecek düzeydedir. Bu anlamda Galataport kruvaziyer limanı için çevredeki mekânsal yoğunluk göz önünde bulundurularak, yolcu terminali ve gümrük alanı zemin katı altında yapılmıştır (Şekil 8). Zemin altına yapılan yolcu terminali özel bir kapak kullanılarak yapılmış olup kruvaziyer gemilerinin bulunmadığı zamanlarda halk için kıyı alanı kullanımına açılacaktır. Yolcu terminalinin zemin altında yapılmasıyla bölgede oluşabilecek trafik yoğunluğunun büyük oranda önüne geçilmiştir. Ayrıca hem kentsel dokunun korunması sağlanmış hem de kıyı alanı halkın kullanımına açılmıştır. Diğer taraftan kruvaziyer limanın yakınında bulunan metro, otobüs ve tramvay gibi toplu taşıma araçları da gelen yolcu sirkülasyonu kaldırabilecek düzeyde programlandırılmıştır.



Şekil 8. : Galataport kruvaziyer limanı zemin altında bulunan yolcu terminal planı(Kaynak: <https://www.galataport.com/>)

4.4. Kruvaziyer Turizminde Ana Liman (Homeport) Özellikleri ve Galataport Kruvaziyer Limanı

Bir kruvaziyer limanının ana liman (homeport) olabilmesi için yedi faktör belirlenmiştir, bu faktörler; 1. Destinasyonun turist çekiciliği, 2. Limanın yeri, 3. Ulaşım tesisleri, 4. Liman altyapısı, 5. Kruvaziyer gemileri ve yolcular için liman tesisleri, 6. Siyasi koşullar ve 7. Liman ücretlerinden oluşmaktadır (Aslanoğlu ve Balakan, 2016: 23-24). Bu bağlamda birçok mevcut ana liman, tarihi, kültürel ve doğal turistik çekim merkezlerine yakın konumda olmasının yanı sıra birçok alternatif ulaşım imkânlarının bulunduğu yerlerde konuşlanmıştır. Ayrıca bu limanlar, kruvaziyer gemilerin yakıt, atık su boşaltımı, temiz su takviyesi gibi ihtiyaçlarına karşılayan aynı zamanda yolcular için rekreasyon alanları bulunan limanlardır. Diğer taraftan kruvaziyer turları yolcuları ana limandan alıp tekrar ana limana bıraktığı için, mevcut ana limanların bulunduğu çevrelere yakın bir konumda en az bir tane uluslararası havalimanı bulunmaktadır. Ana liman çevresine yakın bir konumda uluslararası havalimanının bulunması yurt dışından gelecek yolcular için ayrıca önem taşımaktadır.

Türkiye’de Galataport inşa edilenine kadar ana liman özelliği gösteren liman bulunmamaktaydı. Oysa Türkiye’nin kruvaziyer turizmini destekleyecek anlamda yüksek bir turizm potansiyeli mevcuttur. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizdeki birçok kruvaziyer liman alanı turistik çekim merkezlerine yakın bir konumdadır. Bu bağlamda Galataport kruvaziyer limanı da İstanbul’daki tarihi ve kültürel turistik çekim merkezlerine yakın bir konuma inşa edilmiştir. Özellikle İstanbul’da en çok ziyaret edilen tarihi yarımada yakın bir konumdadır. Galataport kruvaziyer limanı, liman çevresinde bulunan İstanbul Modern Sanat Müzesi, Mimar Sinan Üniversite Müzesi, Nusretiye Camii, Tophane Köşkü, Tophane Çeşmesi ve Kılıç Ali Paşa Camii gibi simge yapıları ile Galata Kulesi, İstiklal Caddesi ve Taksim Meydanı gibi önemli turistik cazibe merkezlerine yakın bir konuma inşa edilmiştir. Ayrıca liman, 14.000 m² büyüklüğündeki park alanında açık hava sergileri, sanat enstalasyonları, defileler, konserler gibi kültür-sanat etkinliklerinin düzenlenmesi ile hem yerli halk hem de turistler için önemli bir cazibe merkezi olacaktır. Galataport kruvaziyer limanı İstanbul Havalimanına yakın bir konumdadır ve havalimanından liman çevresine çeşitli ulaşım imkânları bulunmaktadır. Ayrıca Galataport limanı Karadeniz’e açılan bir kapı ve Karadeniz kıyısındaki ülkelere yapılacak kruvaziyer seferleri için oldukça önemli bir konumdadır. Limanın sahip olduğu bu tür özelliklerinden dolayı önemli bir ana liman özelliği göstermektedir. Özellikle Galataport kruvaziyer limanı özelinde gerekli teşvik ve tanıtımlar yapılması halinde önemli bir ana liman olacaktır.

4.5. Galataport Kruvaziyer Limanının Neden Olduğu Mekânsal Etki

1990’lar boyunca Kuledibi ve çevresi ilk olarak iç mekân ve daire bazında; daha sonra ise bina ölçeğinde restore edilmiş ve yeniden kullanılmıştır. Kuledibi’nde başlayan bu dönüşüm zamanla Karaköy’e ulaşmıştır (Darğa, 2014: 66). Günümüzde, özellikle 2015 yılında başlayan Galataport kruvaziyer liman projesi ile Karaköy’ün mekânsal değişimi hız kazanmıştır. Galataport liman projesi kapsamında rıhtım çevresinde restorasyon ve yenileme çalışmalarının yapılması, ayrıca liman çevresi ve geri sahasının da yenilenerek deprem

karşısında güçlendirilmesi planlanmıştır. Galataport projesinin amacı benzer örnek projelerde olduğu gibi limanın bulunduğu alanın geleneksel özelliklerini kaybetmeden daha modern fonksiyonlar yüklemektir. Proje kapsamında mekânsal değişim adına ilk kırılma noktası eski deniz deposunun çağdaş sanat müzesi olarak dönüştürülüp yeniden kullanılmasıdır. 2004 yılında açılan İstanbul Modern Sanat Müzesi mekânsal değişimin ilk örneği olarak kabul edilmektedir. 2005 yılında da ise dönüşüm kültür ve sanat eksenine kaydırılmak istenmiştir. Bu bağlamda Uluslararası İstanbul Bienali için başka bir depo seçilerek restore edilmiş ve kullanıma açılmıştır. 2011 yılında da tarihi bir binada açılan Salt Galata, yaşanan kültür ve sanat dönüşümünün bir örneğidir. Kültür ve sanat alanındaki bu tür dönüşümler bazı kesimlerin dikkatini çekmiştir. Bu da büyük ölçekli yatırımların yanı sıra bağımsız olarak sergi salonları, sanat galerileri, küçük sanat atölyeleri gibi küçük mekânlarında hızlıca yaygınlaşmasına sağlamıştır.

Galataport kruvaziyer liman projesinin bulunduğu çevre içerisinde tarihi ve doğal değerleri düzenleyici ve birleştirici bir niteliği vardır. Bu çerçevede tarihi Mimar Sinan Üniversite binası, Kılıç Ali Paşa camii, Tophane Çeşmesi, Tophane Saat Kulesi ile bunun devamı olan şehir yapısı, parklar ve Beyoğlu bağlantısı gibi alanlar düzenlenmiştir. Özellikle Tophane Meydanı ve Tophane Saat Kulesi çevresi, tekrar düzenlenip şehir içinde bir odak merkezi yaratılmaya çalışılmıştır. Tarihi Saat Kulesi'nin önüne bir havuz yapılması ve etrafının ağaçlandırılarak insanlara bir dinlenme ortamı sunulması planlanmaktadır. Çimlerin arasına yapılan patika yollar ise insanları meydana doğru yönlendirecektir. Ayrıca meydan sosyal etkinliklere ve çocuk aktivitelerine imkân sağlayacaktır.



Şekil 9. : 2008 yılı zemin kat alan kullanım analizi (a) ile 2015 yılına göre işlevi değişen yapılar (b) (Kaynak: Tepeli, 2015)

Liman çevresinde gerek kamu ve ticari yapılar gerekse dini yapılar alan kullanımında önemli bir yer tutmaktadır. Son yıllardaki gelişmelerle birlikte yapıların yenilerek fonksiyonlarının değiştiği görülmektedir. Şekil 9'da Tepeli'nin (2015) yapmış olduğu çalışmada 2008 yılı ile 2015 yılı arasındaki mekânsal değişim gösteren yapıların durumları gösterilmiştir.

Galataport kruvaziyer limanı ve çevresinin tarihi geçmişinden gelen Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınan birçok tarihi yapı bulunmaktadır. Nusretiye Camii, Mimar Sinan eseri Kılıç Ali Paşa Camii, 2. derece kültür varlığı olan Çinili Han ve İstanbul Modern Sanat Müzesi bu yapılardan bazılarıdır. Proje kapsamında Çinili Han, TDİ Rıhtım Han, Paket Postanesi, Yolcu Terminali Oteli gibi tarihi yapıların fonksiyonları değiştirilerek kafe ve restorana dönüştürülmüştür.



Fotoğraf 3: Proje için tasarlanan rıhtım kullanımı Paket Postanesi önü.(Kaynak: Salıpaazarı Kruvaziyer Liman Projesi ÇED Raporu,2015)

Liman alanı hem konumu hem de Boğaz manzarası nedeniyle önemli bir seyir noktasıdır. Bu alanın kamuya açılacak olması mekânsal gelişim açısından pozitif bir gelişmedir. Ayrıca alanın büyük kısmında yer alan otellerin kullanımı ve üst gelir grubu turistlere hizmet edecek ticari alanlar mekânın kullanıcı kitlesi üzerinde belirleyici olacaktır. Mekânın gelişimi ve değişimi bu kullanıcı kitlesine hitap edecek şekilde devam edecektir.

Galataport kruvaziyer liman projesinin 2015 yılında başlamasıyla çevredeki değişim giderek hızlanmış ve birçok yapı yenilenip işlevleri değiştirilerek kullanılmaya başlanmıştır. Bu anlamda önemli dini yapılar varlığını sürdürmeye devam ederken, bazı tarihi binalar ile dükkân, market, bakkal, depo ve atölyeler gibi küçük ölçekli işletmelerin işlevleri değiştirilmiştir. Bu mekânlar özellikle kafe, restoran, bar ve gece kulübü gibi daha fazla turist çekebilecek mekânlara dönüşmüştür (Fotoğraf, 4).



Fotoğraf 4. Liman çevresinde bulunan tamirhanenin kafeye dönüşmüş hali

Çalışma alanındaki birçok kamusal alan da yaşanan mekânsal dönüşümden etkilenmektedir. Belirli alanlarda değişim ve dönüşüm süreçleri tamamlanmakla birlikte mekânsal dönüşüm halen devam etmektedir. Yaşanan bu değişim ve gelişim süreçleri içinde, yeni binaların yapılmasında, kamusal alana açılımı olan yeme içme mekânlarında ve hâlihazırda dönüşümü süren pek çok yapı bulunmaktadır. Özellikle Galataport limanına yakın yerlerde mekânsal dönüşüm günümüzde de devam etmektedir (Fotoğraf 5).



Fotoğraf 5. Liman çevresinde devam eden yapılaşma faaliyetleri

Çalışma alanındaki mekânsal dönüşüm ve gelişim süreci içerisinde diğer bir önemli gelişim de Beyoğlu Kültür Yolu Projesidir. 2020 yılı içinde tamamlanması beklenen proje Galataport limanından başlayarak Taksim Meydanı'na kadar uzanmaktadır. Rota Galataport Kruvaziyer Limanından başlayarak, Galata Kulesi, Tarık Zafer Tunaya Kültür Merkezi, Emek Sineması, Mehmet Akif Ersoy Müze Evi, İstanbul Sinema Müzesi ve Taksim Camii Kültür Merkezi ile devam ederek Atatürk Kültür Merkezi ile son bulmaktadır (Şekil 10) (<https://www.trthaber.com/haber/turkiye/bakan-ersoy-beyoglu-kultur-yolu-calismalarini-inceledi-483160.html> Son erişim tarihi 28.08.2020).



Şekil 10. : Beyoğlu kültür yolu projesi

Galataport kruvaziyer limanının önemli etkilerinden olan Beyoğlu Kültür Yolu projesi çevrede önemli bir mekânsal dönüşüm ve gelişim sürecine işaret etmektedir. Limanın tamamen faaliyete geçmesiyle birlikte gerek liman alanında gerekse rota üzerindeki birçok alanda mekânsal değişim ve gelişim olacaktır. Kültür yolu projesi kapsamında projesinin ilk durağı olan Galata Kulesi ve çevresinde düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda Galata Kulesi içerisinde yapıya uygun olmayan kafeterya, restoran, mutfak ve çalışma ofisleri dışarıya çıkarılması planlanmıştır. Rotanın ilk durağı Galata Kulesi kültür sanat etkinliklerinin de başlangıç noktası olarak tasarlanacak ve gerek kruvaziyer yolcuları gerekse diğer turistler için önemli bir çekim merkezi olacaktır.

4.6. Galataport Kruvaziyer Limanının Kruvaziyer Turizmine ve Ekonomiye Katkısı

Kruvaziyer turizmi, hızla gelişmesi ve ülkelere kazandırmış olduğu katma değer ile birçok ülkeyi turizmde gelişimin anahtarı olarak düşünmeye itmiştir. Bu nedenle, özellikle son yıllarda söz konusu turizm türüne olan ilgi artmıştır. Ülkemizde de bu anlamda gerekli çalışmalar yapılmakta ve İstanbul için 2023 yılı Türkiye Turizm Stratejisi hedefinde yeni limanlar yer almaktadır. Bu kapsamda, Galata Kruvaziyer Limanı tamamlanmış, Ataköy Kruvaziyer Limanı ve Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı ise plan aşamasındadır.

İstanbul'daki kruvaziyer limanlarına 2011 yılında 420 kruvaziyer gemisi ile yaklaşık 628 bin yolcu gelmişken, 2015 yılında 345 gemi ve yaklaşık 600 bin yolcu gelmiştir. 2015 yılında Galataport kruvaziyer limanının inşa edilmeye başlamasından dolayı gelen gemi sayısı 56'ya, yolcu sayısı ise yaklaşık 43 bine düşmüştür. 2017 yılında ise gelen gemi sayı 5'e yolcu sayısı ise yaklaşık bine düşmüştür. 2018 yılında ise hiç yolcu gelmemiştir (Tablo 3). Yeni bir kruvaziyer liman inşasının yanı sıra ülkede yaşanan siyasal sorunlarla terör olaylarından dolayı gelen gemi ve yolcu sayılarında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Galataport kruvaziyer limanının tam olarak faaliyete geçmesiyle birlikte yılda 25 milyon ziyaretçi ile yaklaşık 7 milyon turist gelmesi beklenmektedir (<https://www.galataport.com> Son erişim tarihi; 31.05.2020). Dolayısıyla önümüzdeki yıllar İstanbul'a gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında artış yaşanması beklenmektedir.

Bir kruvaziyer yolcusunun 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama 1719 dolardır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dâhil değildir. Kruvaziyer turisti normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır. Türkiye özelinde ise normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, kruvaziyer turisti için bu rakam ortalama 130 dolar seviyesine ulaşmaktadır. Kruvaziyer mürettebatı da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama yapmaktadır (https://www.tursab.org.tr/haberler/tursab-turkiye-kruvaziyer-turizmi-raporu_10714 Son erişim tarihi; 23.11.2020). Son yıllarda ise kruvaziyer turizm ekonomisinde düşüşler yaşanmıştır. Ancak günümüzde tekrardan bir ivme yakalanmaya çalışılmaktadır. Bu anlamda Galataport kruvaziyer limanı tamamıyla faaliyete geçtiğinde ekonomik anlamda ciddi bir katkı sağlayacağı beklenmektedir.

Kruvaziyer turizmde ekonomik katkının büyüklüğü bir limanın transit liman veya ana liman olma durumuna bağlıdır. Özellikle bir limanın ana liman olma durumu ekonomik geliri arttırmaktadır (Lekakou, Stefanidaki ve Vaggelas 2011; Brida ve Zapata, 2010: 215; Lekakou, vd., 2009). Bir yolcunun ana limanlarda yapmış olduğu harcamalar uğrak limanda yapmış olduğu harcamalardan altı ila yedi kat daha fazla olduğu bilinmektedir. Bu nedenle gerek ülkeler gerekse kruvaziyer şirketleri kruvaziyer limanlarının ana liman olmasına önem vermektedir (Lekakou, vd., 2009: 2). Galataport kruvaziyer limanı, kruvaziyer gemileri için önemli bir ana liman özelliği gösteren limandır. Bu nedenle Galataport kruvaziyer limanının ana liman olarak kullanılması ülke adına önemli bir ekonomik katkı sağlayacaktır.

Kruvaziyer turizminin getirmiş olduğu ekonomik hareketlilik özellikle liman çevresinde yeni işletmelerin yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Liman çevresindeki eğlence merkezleri, oteller, kafeler, restoranlar, hediyelik eşya mağazaları, ünlü markaların giyim-kuşam mağazaları gibi birçok işletme liman çevresinde yer almaya başlamıştır. Ayrıca yapılan görüşmelerden liman çevresinde ulaşım faaliyetlerini sağlayacak olan taksi ve tur otobüs şirketlerinin de kruvaziyer limanını önemli bir gelir kapısı olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Bu anlamda Galataport kruvaziyer liman çevresindeki işletmelerle yapılan görüşmelerde de bunu destekleyecek geri dönütler alınmıştır. Nitekim modern bir şekilde tasarlanan Galataport kruvaziyer limanının açılmasıyla birlikte daha fazla gemi ve yolcunun geleceği, buna bağlı olarak liman çevresinde ekonomik hareketliliğin artacağı öngörülebilir.

5. Sonuç ve Öneriler

Kruvaziyer turizmi küresel olarak incelendiğinde, özellikle 1980'lerden sonra sürekli artış göstermiştir. Projeksiyonlara göre bu artışın uzun yıllar süreceği düşünülmektedir. 2019 yılı itibarıyla kruvaziyer turizmde katılan yolcu sayısı tüm zamanların en yüksek rakamı olan 30 milyona ulaşmıştır. Bu yolcuların yarısından fazlası (%54) Kuzey Amerika'dan katılırken, yaklaşık %26'sı Avrupa ülkelerinden (İngiltere, Fransa, İspanya

gibi) katılmıştır. Kruvaziyer turizmde destinasyon alanları olarak Karayipler birinci sırada yer alırken, Akdeniz bölgesi ikinci sırada yer almaktadır. Ancak, özellikle son yıllarda Akdeniz bölgesindeki siyasal karışıklıklar, kruvaziyer gemilerini yeni güzergâhlara yönelmiştir. Bu kapsamda Güney ve Güney Doğu Asya Bölgesi, kruvaziyer gemilerinin alternatif olarak tercih ettiği önemli bir rota olmuştur. Bu da bu bölgedeki kruvaziyer turizminin artmasına neden olmuştur.

Türkiye'deki kruvaziyer turizmi ilk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlamıştır. Bir yarımada ülkesi olarak Türkiye, kruvaziyer turizmde uygun bir konumdadır. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili ve toplam 8333 km kıyı uzunluğu ile kruvaziyer turizmde önemli bir potansiyele sahiptir. Kruvaziyer turizmde Türkiye'yi ziyaret eden yolcu sayısının 2013 yılına kadar sürekli arttığı ve yaklaşık 2,2 milyona ulaştığı görülmektedir. Ancak sonraki yıllarda azalan bir eğilim yaşanmış, 2019 yılına gelindiğinde sadece 300.896 kruvaziyer yolcusu Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer yolcularının önemli bir kısmı Kuşadası, Galataport, Marmaris, Çeşme, İzmir ve Alanya limanlarına gelmektedir. Galataport kruvaziyer limanının tamamen faaliyete geçmesiyle birlikte ülkemize gelen kruvaziyer yolcu sayılarında önemli bir artış olacaktır.

Salıpaazarı limanı, 1986 yılına kadar hem yük hem de yolcu limanı olarak kullanılan liman bu yıldan itibaren kruvaziyer gemileri için bir yolcu terminaline dönüştürülmüştür. 2006 yılına gelindiğinde yeni bir liman olarak Galataport kruvaziyer limanı projesi gündeme gelmiştir. Ancak liman inşasına 2015 yılında başlanmıştır.

Galataport limanı 2020 yılında açılması planlanan ancak COVID-19 küresel salgınından dolayı bir yıl gecikmeyle 2021 yılında açılacak olan bir kruvaziyer limanıdır. Liman aynı anda 3 kruvaziyer gemisi ile 15 bin yolcu kapasitesine sahiptir. Galataport limanı 1,7 milyar dolarlık yatırım tutarı ile Boğaz kenarında 1.2 km'ye sahip sahil şeridini kapsayan, dünyanın önemli liman projeleri arasında yer almaktadır. Limanın tamamen faaliyete geçmesiyle birlikte yılda mürettebat dâhil yaklaşık 1,5 milyon kruvaziyer yolcusunun İstanbul'u ziyaret edeceği öngörülmüyor. Ayrıca Galataport kruvaziyer limanının, 7 milyonu yabancı olmak üzere yılda toplam 25 milyon ziyaretçi ağırlayacağı düşünülmektedir.

Galataport kruvaziyer limanı konumu itibarıyla hem Karadeniz kıyısındaki hem de Ege ve Akdeniz kıyısındaki limanlara yönelik oluşturulacak seferlerde bir geçiş güzergâhında yer aldığı için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Bu anlamda Galataport limanının bir homeport (ana liman) olarak hizmet vermesi planlanmaktadır. Böylece kruvaziyer gemilerinin hem kalkış limanı hem de varış limanı olarak kullanılması sağlanacak ve önemli bir kruvaziyer limanı haline gelecektir.

Galataport kruvaziyer limanının inşasının başlamasıyla birlikte, liman çevresinde önemli mekânsal değişimler yaşanmıştır. Liman alanında ilk dönüşüm, liman çevresindeki antepoların yıkılmasıyla başlamıştır. Devamında Karaköy Yolcu Salonu ve Eski Paket Postanesi gibi mekânların yıkılmış ve üzerine yeni liman modern bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Diğer taraftan liman çevresinin peyzaj düzenlemesiyle, tarihi Tophane Meydanı'nı da yeniden İstanbul'un en önemli meydanlarından biri haline getirilmiştir. Galataport sahasında yer alan bu meydan, Türkiye'nin en önemli kültür-sanat kurumlarından İstanbul Modern Sanatlar Müzesi Mimar Sinan Üniversitesi İstanbul Resim ve Heykel Müzesinin bulunduğu alan İstanbul'un ilk müze meydanı olarak tasarlanmıştır. Ayrıca liman çevresindeki birçok küçük işletmelerin fonksiyonları da dönüşüm geçirerek, otel, kafe, restoran ve eğlence merkezleri gibi daha çok turist çekebilecek mekânlara dönüşmüştür.

Galataport kruvaziyer limanı gerek proje aşamasındayken gerekse inşası sürecinde yapılıp yapılmaması konusunda birçok tartışmalara neden olmuştur. Özellikle liman alanında yer alan Karaköy Yolcu Salonu gibi önemli tarihi binaların yıkılması kamuoyunda tartışılmıştır. Ayrıca birçok yapının ya dönüşüm geçirmesi ya da bazı yapıların yıkılarak yerine yeni yapılar inşa edilmesi sebebiyle, mekânın tarihi-kültürel kimliğinin zarar gördüğü düşüncesi de ciddi tartışmalara neden olmuştur.

Galataport kruvaziyer limanın koruma-kullanma dengesine dikkat edilerek sürdürülebilir bir şekilde işletilebilmesi için getirilen öneriler şunlardır;

1. Galataport kruvaziyer limanı gerek konumu gerekse teknik özellikleri bakımından önemli bir limandır. Bu nedenle limanın bir ana liman olarak kullanılması için gerekli reklam ve tanıtım çalışmalarına önem verilmelidir. Bu anlamda düzenlenen uluslararası kruvaziyer fuarlarına katılarak gerekli tanıtım çalışmaları yapılmalıdır.
2. Limana gelecek kruvaziyer gemileri için gerek Galataport liman işletmesi gerekse devlet tarafından teşvikler sağlanmalıdır. Bu anlamda özellikle gelen kruvaziyer gemilerinden alınan vergiler Yunanistan ile karşılaştırıldığında ciddi oranda fazladır (Büyükipekçi ve Gök, 2015). Türkiye, bu konuda Yunanistan'ın izlemiş olduğu düşük vergilendirme politikasını izlemelidir.

3. Galataport kruvaziyer liman alanında birçok restoran, kafe, eğlence merkezi gibi mekânlar bulunmaktadır. Herhangi bir tura katılmayan yolcular bu alanlarda vakit geçirebilecektir. Liman çevresinde de kafe, restoran, eğlence merkezleri, hediyelik eşya satış yeri gibi birçok mekân bulunmaktadır. Kruvaziyer yolcularının sadece liman alanında bulunan işletmelerden değil aynı zamanda liman çevresindeki işletmelerden de faydalanması için gerekli önlemler alınmalıdır.
4. Kruvaziyer turizminin koruma-kullanma dengesi içerisinde sürdürülebilmesi için tüm paydaşlarıyla birlikte hareket edilmelidir. Özellikle Galataport kruvaziyer limanı inşasında yaşanan belli başlı tartışmalar dikkate alınarak gelecek liman inşalarında bu tartışmalar göz önünde bulundurulmalıdır. Liman çevresinde ikamet eden yerel halk, esnaf, eğitim kurumları, sivil toplum kuruluşları gibi diğer paydaşlarında görüşleri alınmalıdır.
5. Liman çevresinde gelen yolcuların herhangi bir trafik sıkışıklığına neden olmaması için gerekli projeksiyonlar hazırlanarak önlemler alınmalıdır.
6. Galataport kruvaziyer liman işletmesi liman alanına boşaltılacak atıkların çevreye duyarlı olup olmadığını gerekli uygulamalarla takip etmelidir. Ayrıca atıkların geri dönüşüme kazandırılıp tekrar kullanımının sağlanması çevresel zararı azaltarak uzun vadede ekonomik bir katkı sağlayacaktır.
7. Galataport kruvaziyer limanı çevresinde birçok mekân dönüşüm geçirmiş, günümüzde de bu dönüşüm halen devam etmektedir. Mekânsal dönüşüm sürecinde mekânın tarihi ve kültürel değerlerinin tahrip edilmemesine dikkat edilmelidir. Böylece Karaköy'ün tarihi ve kültürel değerleri korunmuş olacaktır.
8. Galataport kruvaziyer limanına gelen kruvaziyer yolcularına yönelik İstanbul'un tanıtıcı haritaları dağıtılarak il içerisinde rahat bir şekilde zaman geçirmeleri sağlanmalıdır.
9. Kruvaziyer yolcularının şehir içinde gezinmeleri için alternatif ulaşım araçları sağlanmalıdır. Özellikle Anadolu Yarımadasının gezilip görülmesi için limandan hareket eden deniz taksileri bulundurulmalıdır.
10. Kruvaziyer yolcuların yapmış olduğu çevresel tahribatı önlemek için gerekli tedbirler alınmalıdır. Bu kapsamda örnek ana limanlar incelenmelidir.
11. Gelen yolcuların ortaya çıkarabileceği gürültü kirliliği, görüntü kirliliği, insan trafiği gibi olumsuz etkileri en aza indirmek için gerekli tedbirler alınmalıdır.
12. Kruvaziyer gemileri ile gelen turistler genellikle orta ve üzeri yaş grubundadır. Bu nedenle liman çevresinde veya şehir içinde turistlerin can ve mal güvenliğini sağlamak için gerekli tedbirler alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Akpınar, H. Ve Bitiktaş, F. (2016). Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli Ve Gelişimine Yönelik Öneriler. *3. Ulusal Deniz Turizm Sempozyumu* İçinde (219-234 Ss.). İzmir.
- Aslanoğlu, E. Ve Balakan, A. (2016). An Analysis Of Cruise Tourism On Turkish Economy; A Case Study For Istanbul And Barcelona Ports. *Yıldız Social Science Review*, 1-28.
- Ayazlar, A. Reyhan Ve Ayazlar, G. (2016). Kruvaziyer Turizmde Sürdürülebilirlik Yaklaşımı, *3. Uluslararası Deniz Turizmi Sempozyumu* İçinde (197-218 Ss.). İzmir.
- Bilal, E. (2019). *Galataport Yenilenme Sürecinde Cumhuriyet Dönemi Kültür Mirası Üzerine Bir Değerlendirme: Galata-Karaköy Yolcu Salonu*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Boz, M. Ve Koramaz, K., T. (2018). Kentlerdeki Değişimlerin Kentsel Bellek Ve Kullanıcı Algısına Etkileri: Galataport Projesi Örneği. *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu* İçinde (1055-1073 Ss.). İstanbul.
- Brida, G., J. Ve Zapata, S. (2010). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural And Environmental Impacts, *Int. J. Leisure And Tourism Marketing*, 1(3). 205-226.
- Chiarabelli, M., Miranda, S. Ve Pagliacci, F. (2019). The Deep Soil Mixing For The Galataport Project In Istanbul, Turkey. *DFI Journal - The Journal Of The Deep Foundations Institute*, 147-162.
- Çimenoğlu, G. (2011). *Kruvaziyer Turizminin Kent İle İlişkisi Bağlamında "Karaköy – Salıpazarı Bölgesi*.

- (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Darğa, S., A. (2014). *İstanbul'un Liman Kenti Kimliğinin Dönüşümü: Galata Bölgesi Üzerinden Bir Okuma*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demircioğlu, C. (2017). *Küresel Kent Bağlamında Limanlar: Galataport Örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi, *Balkan Ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 03, 1-13.
- Doğaner, S. (2014). Türkiye Turizm Coğrafyası. *İstanbul Üniversitesi Açık Ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Ders Notu*, 1-297.
- Dokay ÇED Çevre Mühendisliği. (2015). Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu. Ankara.
- Douglas, N. Ve Douglas, N. (2014). Cruise Ship Passenger Spending Patterns İn Pacific Island Ports, *Int. J. Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- Dwyer, L. Ve Forsyth, P. (1998). Economic Significant Of Tourism, *Annals Of Tourism Research*, 25, 393-415.
- Erdoğan, Z. (2006). *Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü - Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Evangelia, K., Panagiota, D. Ve Charikleia, D. (2019). Cruise Industry İn Greece: Possibilities And Prospect. *Journal Of Economi*, 02, 87-97.
- Gibson, P. Ve Bentley, M. (2006). A Study Of İmpacts – Cruise Tourism And The South West Of England, *Journal Of Travel & Tourism Marketing*, 20(3-4), 63-77.
- Görgün, E. (2011). *Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Edirne.
- Güzel, K. (2006). *Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- [Http://www.Eskiistanbul.Net/](http://www.eskiistanbul.net/)
- [Http://www.Tabanlıoğlu.Com/Project/Galataport/](http://www.tabanlıoğlu.com/project/galataport/)
- [Https://Cruising.Org/](https://cruising.org/)
- [Https://Denizcilikistatistikleri.Uab.Gov.Tr/](https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/)
- [Https://Tr.Sputniknews.Com/](https://tr.sputniknews.com/)
- [Https://www.Galataport.Com/](https://www.galataport.com/)
- [Https://www.Trthaber.Com/Haber/Turkiye/Bakan-Ersoy-Beyoglu-Kultur-Yolu-Calismalariniinceledi-483160.Html](https://www.trthaber.com/haber/turkiye/bakan-ersoy-beyoglu-kultur-yolu-calismalariniinceledi-483160.html)
- [Https://www.Tursab.Org.Tr/Haberler/Tursab-Turkiye-Kruvaziyer-Turizmi-Raporu_10714](https://www.tursab.org.tr/haberler/tursab-turkiye-kruvaziyer-turizmi-raporu_10714)
- İnan, A., E., Akıncı, S., Kıymalıoğlu, A. Ve Akyürek, S., M. (2011). Kruvaziyer Turizmde Turistlerin Tavsiye Niyetlerinde Destinasyon İmajının Etkisi. *Ege Akademik Bakış*, 11(3), 487-497.
- İncekara, A. Ve Yılmaz, S. (2002). *Dünyada Ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayını.
- Kadioğlu, M. Ve Güler, N. (1998). Türkiye'nin Uluslararası Denizyolu Taşımacılığına Genel Bir Bakış, National Marine Tourism Symposium, İzmir.
- Karasar, N. (2016). *Bilimsel İrade Algı Çevresi İle Bilimsel Araştırma Yöntemi: Kavramlar İlkeler Teknikler*. Ankara: Nobel.
- Karlis, T. Ve Polemis, D. (2018). Cruise Homeport Competition İn The Mediterranean. *Tourism Management*, 68, 168-176.

- Kolçak, Ç., İ. Ve Solmaz, S., M. (2018). Review Of Cruise Tourism In The World And In Turkey, Global Trends And Local Factors Affecting Cruise Tourism In Turkey. *Uluslararası Turizm, İşletme, Ekonomi Dergisi*, 2(2), 113-121.
- Lau, Y. Ve Yip, T. (2020). The Asia Cruise Tourism Industry: Current Trend And Future Outlook. *The Asian Journal Of Shipping And Logistics*, 1-12.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A., Ve Vaggelas, G. K. (2009). Which Homeport In Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria. *TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal Of Tourism*, 4(4), 215–240.
- Lekakou, M. B., Stefanidaki, E., Ve Vaggelas, G. K. (2011). The Economic Impact Of Cruise To Local Economies. The Case Of An Island. *Athens Tourism Symposium*, Athens, Greece.
- Macneill, T. Ve Wozniak, D. (2018). The Economic, Social And Environmental Impacts Of Cruise Tourism, *Tourism Management*, 66, 387-404.
- Marksel, M., Tominc, P. Ve Bozicnik, S. (2016). Determinants Of Cruise Passengers Expenditures In The Port Of Call. *Management*, 21, 121-143.
- Mccarthy, J. (2003). The Cruise Industry And Port City Regeneration: The Case Of Valletta. *European Planning Studies*, 11(3), 341-350.
- Mccarthy, J. Ve Romein, A. (2012). Cruise Passenger Terminals, Spatial Planning And Regeneration: The Cases Of Amsterdam And Rotterdam, *European Planning Studies*, 20(12), 2033-2052.
- Oral, E. Ve Esmer, S. (2010). Ege Bölgesi Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu Ve Geleceği. *Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları 8. Ulusal Kongresi İçinde* (825-834 Ss). Trabzon.
- Oral, E., Z., Coşar, Y., Kişi, H., Danacı. A., (2014), *Fethiye Kruvaziyer Limanı Fırsat Analizi*, Fethiye Sanayi Ve Ticaret Odası.
- Özgüç, N. (2013). *Turizm Coğrafyası*. İstanbul: Çantay Kitapevi.
- Rodrigue, J. Ve Notteboom, T. (2013). The Geography Of Cruises: Itineraries, Not Destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42.
- Sezer, İ. (2014). Kruvaziyer Turizmde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 32(19), 49-78.
- Tepeli, Ö. (2015). *Kentsel Mekânda Kimliğin Ve Belleğin Proje Etkisiyle Değişimi: Karaköy Kemeraltı Bölgesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Üçışık, S. Ve Kadioğlu, M. (2001). Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 3(1), 83-92.
- Wild, G., P. Ve Dearing, J. (200). Development Of And Prospect For Cruising. *Maritime, Policy & Management*, 27(4), 315-333.
- Wood, R. E. (2000). Caribbean Cruise Tourism: Globalization At Sea. *Annals Of Tourism Research*, 27(2), 345-370.
- Yaşar, O. (2012). The Popular Resort Port Of Cruise Tourism In The Eastern Mediterranean. *International Journal Of Human Sciences*, 9(1), 412-440.