



Tourism and Recreation

<https://dergipark.org.tr/tourismandrecreation>

E-ISSN: 2687-1971

Kruvaziyer sektörünün turizme, ekonomik ve sosyo-kültürel yapıya etkisinin belirlenmesine yönelik bir çalışma: Galataport Kruvaziyer Limanı

A study on the determination of the effects of cruise sector on tourism, economic and socio-cultural structure: Galataport Cruise Port

Yasemin Nemlioğlu^{1*}, Selma Erdoğan²

¹İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, yasemin.nemlioglukoca@istanbul.edu.tr, 0000-0003-2533-8078,

²İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, selmae@istanbul.edu.tr, 0000-0002-8356-0251

MAKALE BİLGİSİ/ARTICLE INFO

Araştırma / Research Article

Anahtar Kelimeler:

Denizcilik, Kruvaziyer Turizmi, Galataport, Çok Kriterli Karar Verme

Key Words:

Maritime, Cruise Tourism, Galataport, Multi-Criteria Decision Making

Gönderme Tarihi/Received Date:
02.03.2023

Kabul Tarihi/Accepted Date:
18.06.2023

Yayınlanma Tarihi/Published Online:
30.06.2023

DOI:
[10.53601/tourismandrecreation.1259178](https://doi.org/10.53601/tourismandrecreation.1259178)

ÖZET

Kruvaziyer turizmi önemli deniz turizmi kaynaklarından biri olup, hızla büyüyen bir sektör olarak ülke ekonomilerine katkı sağlamaktadır. Türkiye, kruvaziyer turizmine elverişli özellikleriyle ve sektöre yapılan yatırımlarla Akdeniz havzasında yeni bir rota olarak talep görmektedir. Türkiye'nin en yüksek kapasiteli limanı olarak tasarlanan İstanbul Galataport Kruvaziyer Limanı'nın Türkiye'nin turizm gelirinе büyük katkı sağlayacağı beklenmektedir. 2021 yılında açılan Galataport Kruvaziyer Limanı'nın bölgenin gelişiminde ve İstanbul turizmde olumlu etki yarattığı ve katkı sağladığı varsayılmaktadır. Bu çalışmada, Galataport Kruvaziyer Limanı'nın etkisinin belirlenmesinde Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yöntemlerinden olan Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) kullanılmıştır. Çalışmanın amacı, Galataport Kruvaziyer Limanı'nın İstanbul turizmde, ekonomik ve sosyo-kültürel yapısında etkili olan faktörlerin etki ve önem derecelerini belirlemektir. Çalışmada 10 kriterin AHP analiziyle ağırlıkları saptanmış ve önem sıralaması yapılmıştır. Bulgulara göre Galataport'un İstanbul turizmde etkisinde Kruvaziyer Turizmde Pazar Payı kriteri en etkili faktör olarak öne çıkmaktadır.

ABSTRACT

Cruise tourism is one of the important sources of maritime tourism and contributes to the national economy as a rapidly growing sector. Turkey is in demand as a new route in the Mediterranean basin through its features suitable for cruise tourism and investments in the sector. It is expected that Istanbul Galataport Cruise Port, which is designed as the highest capacity port in Turkey, will make a great contribution to Turkey's tourism income. It is assumed that the Galataport Cruise Port, which was opened in 2021, has a positive impact and contributes to the development of the region and Istanbul tourism. In this study, Analytical Hierarchy Process (AHP), which is one of the Multi-Criteria Decision Making (MCDM) methods, was used in determining the effect of Galataport Cruise Port. The aim of the study is to determine the impact and importance of the factors that are effective in Istanbul tourism and its economic-socio-cultural structure through the Galataport Cruise Port. In the study, the weights of 10 criteria were determined and ranked their importance by AHP analysis. According to the results, the Market Share in Cruise Tourism criterion stands out as the most effective factor in the effect of Galataport on Istanbul tourism.

1. Giriş

Deniz turizmi, turistik gezinin merkezinde deniz ve denizden yararlanma olanaklarının bulunduğu, deniz araçlarıyla yapılan turizm amaçlı faaliyetler olarak tanımlanmaktadır. Deniz araçlarının gelişimiyle denize yönelik eğlence, dinlenme ve spor amacıyla yapılan faaliyetler çeşitlenmiş, insanların bu turizm alanına ilgileri ve katılımları artmıştır. Kruvaziyer turizmi ise deniz turizminin bir alt türü olarak, turistlerin kruvaziyer gemilerle önceden belirlenen güzergahlarda yolculuk ettiği ve turistik faaliyetlere katılım sağladığı turizm çeşididir. Kruvaziyer turizmi son yıllarda dünya çapında en hızlı

büyüyen alternatif turizm sektörü olarak kabul edilmektedir. Başlangıcı 1840'lı yıllara dayanan bir gezi türü olan kruvaziyer turizmi, 1960'lı yıllardan sonra modern ve lüks kruvaziyer gemilerle yapılan, konaklama ve eğlence amaçlı turistik kıyı ve deniz gezileri haline dönüşen yeni bir pazar haline gelmiştir. Kruvaziyer turizm operatörleri, belirli bir yolculuk için tema ve süre üzerinde çalışırken, müşterilerin değişen tatil ihtiyaçlarını karşılamak üzere farklılıklar da sunmaktadır. Kruvaziyer turizmde, gelir seviyesindeki artışla yüksek yaşam kalitesine sahip müşterilerin beklentilerine uygun olarak yeni güzergahlar, modern tasarımlı gemiler, çeşitli kara ve deniz faaliyetleriyle tüm dünyada giderek daha fazla talep gören bir

* Sorumlu yazar /Corresponding author.

Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, yasemin.nemlioglukoca@istanbul.edu.tr, 0000-0003-2533-8078

turizm alanı yaratılmaktadır. Küresel nüfusun artan zenginliği ve yaşlanması, egzotik ve lüks tatil beldelerinin artan popülerliği ve turizm sektöründe yaratılan çeşitlilik, kruvaziyer sektörünün gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Kruvaziyer turizmi önemli deniz turizmi alanlarından biri olup, hem ulusal hem de küresel çapta hızla büyüyen bir sektör olarak ülke ekonomilerine katkı sağlamaktadır. Türkiye, kruvaziyer turizmi açısından dünyanın üç ana bölgesinden biri olan Akdeniz havzasında yer alan ülkedir. Kruvaziyer turizmine elverişli kıyı hattı, tarihsel/kültürel ve turistik özellikleri ve ulaşılabilir karasal alanlarıyla tercih edilen bir konumdadır. Bu kapsamda, özellikle 2000'li yıllar itibarıyla deniz ve kruvaziyer turizmi altyapılarına yapılan yatırımlarla Türkiye pazar payını artırmaya çalışmaktadır. Kruvaziyer turizmine hizmet verecek Türkiye'nin en yüksek kapasiteli ve altyapı olanaklı limanı şeklinde tasarlanan İstanbul Galataport Kruvaziyer Limanı 29 Ekim 2021 tarihinde hizmete girmiştir. Galataport Projesi'nin konumu, tesisleri ve işletme özellikleriyle, Türkiye'nin ihtiyacını karşılayacak kruvaziyer limanı ve altyapısıyla önemli bir turistik merkez haline gelmesi planlanmaktadır. Limanın Doğu Akdeniz'deki ana liman (turn-around/home-port) ihtiyacını karşılayacağı ve yıllık 1,5 milyon kruvaziyer turist hedefiyle Türkiye'nin turizm gelirinе büyük katkıda bulunacağı beklenmektedir¹. Liman projesinin, konumuyla ve tesisleriyle kruvaziyer gemi ve turistlere hitap etmesinin yanı sıra, limanın İstanbul'un merkezinde yer alması nedeniyle, şehrin yeni odak noktası haline geleceği düşünülmektedir.

Bu çalışmada Galataport Kruvaziyer Limanı'nın bölgenin gelişiminde ve İstanbul turizmde etkili olduğu düşünülen faktörleri belirlemek, bu faktörlerin önem ve etki derecelerini saptamak, kriterleri karşılaştırmalı olarak değerlendirmek ve bu değerlendirmeler üzerinden ilgili karar vericilere farklı bir bakış açısı sunmak amaçlanmaktadır. Galataport Kruvaziyer Limanı'nın bölgenin gelişiminde ve İstanbul turizmde olumlu etki yarattığı ve katkı sağladığı varsayılmaktadır. Galataport ve kruvaziyer turizmi ile ilgili etki ve katkının belirlenmesinde, bu alanda karar vermede ya da uygulamada yetkili/görevli olan uzmanların görüşleri alınarak değerlendirme ve ölçme yapılmıştır. Literatürde Türkiye'de kruvaziyer turizmi üzerine az sayıda çalışmanın bulunması ve analizlerin yetersiz kalması nedeniyle, çalışmanın önemi ve gereği vurgulanarak alanda eksikliği gidereceği düşünülmektedir. Sonuç bölümünde ise bu konuda farkındalık yaratacak politika önerisinde bulunulmaktadır.

2. Dünya'da ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizm

Kruvaziyer turizmi, dünya turizmi içinde son yıllarda hızla büyüyen deniz turizminin bir alt dalı olarak, planlı liman ziyaretlerini ve bu ziyaretler sırasındaki etkileşimleri içeren bir turizm türüdür. Kruvaziyer turizmi insanların denizde, çalışma saatleri dışında, temel amacının yolcu taşımacılığı olan bir gemide, belli bir ücret karşılığında farklı limanlara uğrayarak

yaptıkları, gezi unsuru içeren boş zaman etkinliği olarak tanımlanmaktadır (Wild & Dearing, 2000). Aynı zamanda "Cruise" sözcüğü denizde planlanan bir rotada belli limanlara uğrayarak zevk ya da tatil amacıyla yapılan gemi ya da tekne yolculuğu şeklinde açıklanabilir. Kruvaziyer gezisi, müşterilerine seyir ve liman ziyaretleriyle çeşitli turistik seçeneklerin bir arada sunulduğu ulusal ve uluslararası sulara yapılan deniz yolculuğudur. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) tarafından kruvaziyer turizmi derin sularda iki gün ya da daha fazla sürede, gezinin önceden programlandığı, en az 100 yolcu kapasiteli gemiyle gerçekleştirilen turistik faaliyet olarak tanımlanmaktadır (CLIA, 2021). Ayrıca kruvaziyer turizmi hem deniz yolculuğu, hem de uğrak liman şehirlerinde yapılan konaklama, alış-veriş, eğlence, dinlenme, gezme gibi turistik ve sosyo-kültürel faaliyetleri de kapsamaktadır. Güvenilir ve lüks otel konforunda gerçekleştirilen yolculuklarda, yüksek kalitede ve kapsamlı hizmetler sunulması nedeniyle "yüzen otel" benzetmesi yapılsa da, kruvaziyer gemi yolculuğu yüzen otelden daha fazlası olup, niş bir pazarda yapılan üst-orta gelir grubuna hitap eden deniz turizmi çeşididir (Biehn, 2006). Kruvaziyer turizminin ana unsurunu kruvaziyer gemi oluşturur; bu gemi aracılığıyla turistlere sunulan turistik deniz gezisinin yanında, yüksek kalitede konaklama, dinlenme, eğlence, spor, iletişim, kişisel bakım ve yenilenme, sağlık, alış-veriş vb. hizmetler de verilmektedir. Kruvaziyer turları gemi gezisi, uğrak limanlardaki etkinlikler, ulaşım ve konaklamayı içeren paket programlardan oluşur. Operatörlerin kruvaziyer turistler için hazırladıkları tur programları içinde, uğrak yapılacak limanlarda turistlerin ilgisini çekebilecek doğal, sosyo-kültürel ve tarihsel odak noktalarının yanı sıra, alış-veriş, eğlence ve sosyal etkinlik olanaklarına da öncelik sağlamaları önemlidir. Kruvaziyer gemiler ise, gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz turizmi aracıdır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, Madde 22.1.). Kruvaziyer limanı ise, deniz araçlarına navigasyon, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alış-veriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleridir (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, Madde 5.1. ve 8.1.). Kruvaziyer limanı genel olarak, kruvaziyer operatörleri tarafından organize edilmiş turlarla seyahat eden kruvaziyer turistlerin taşındığı kruvaziyer gemilerinin bağlandığı, gemilere yönelik liman hizmetlerinin verildiği, yolcuların ülkeye giriş ve gümrük işlemlerinin yapıldığı, şehir ve ülke turistik imajını

¹Galataport, (2022), <https://www.galataport.com/tr/hakkimizda/proje-hakkinda>. Yıllık kruvaziyer turist sayısı tahminini dönemin Özelleştirme İdaresi Başkan Vekili Ahmet Aksu (<https://www.haberturk.com/ekonomi/makro-ekonomi/haber/513330-sosyete-port>) ve dönemin Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Mişbah Demircan (<https://www.ihha.com.tr/haber-galataport-projesi-havadan-goruntulendi-607324/>) tarafından 3 milyon, dönemin Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy (<https://www.galataport.com/tr/haberler/galataport-milyon-turist>) tarafından 2,5 milyon olarak belirtilmiştir.

destekleyen turistik işletme ve fonksiyonlara (konaklama, dinlenme, eğence, alış-veriş, yeme-içme, danışma, bankacılık, iletişim vb.) sahip, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuların indirilme-bindirilmesine uygun kıyı yapıları ve tesisleridir. Limanların kruvaziyer turizm faaliyetleri içinde liman olarak yer almalarında ana özelliklerine ek olarak belirleyici 3 özelliğe de sahip olması gerekmektedir:

1. Limanın kruvaziyer güzergahları içinde yer almasını ve programlara entegrasyonunu sağlayabilecek uygun coğrafi konum.

2. Limanın bulunduğu bölgenin sosyo-kültürel, tarihsel ve turistik özellikleri ve çekiciliği.

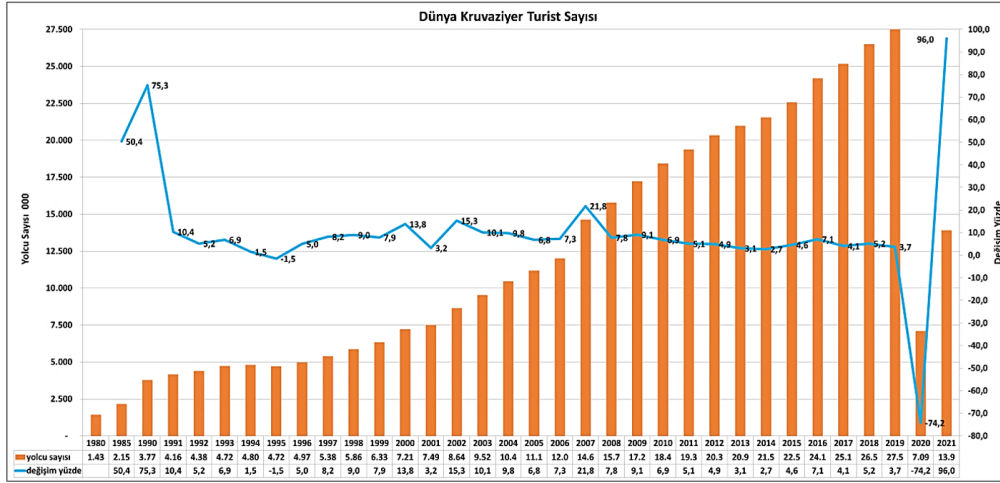
3. Limanın ulaşılabilirliği ve güvenliği.

Kruvaziyer limanları verdikleri hizmetlere göre ana liman, ara liman ve hibrit liman olarak ayrılmaktadır. Ana liman (Homeport/Turnaround/Baseport) kruvaziyer gezisinin başladığı ve bittiği, kruvaziyer turistin gemiye katıldığı ve gezi sonrasında ayrıldığı, geminin ihtiyaçlarının karşılandığı limandır. Ara/uğrak liman (Transit Port/Ports of Call/Way Port) kruvaziyer gezisinin önceden belirlenmiş programı içinde günübürlük ziyaret edilen limanlardır. Hibrit liman ise hem ana liman hem ara/uğrak liman işlevi gören interporting işlemleri yani ara yolcu katılımları yapılabilen limanlardır (Rodrigue & Notteboom, 2013; Pallis vd., 2022). Ana ve hibrit limanlarda yolcuların ve mürettebatın kalış süreleri, dolayısıyla harcama miktarları fazladır. Bu nedenle kruvaziyer sektöründen daha fazla gelir sağlamak isteyen ölkeler limanlarını ana ya da hibrit liman haline getirmeye çalışmaktadırlar.

Denizyoluyla yolcu taşımacılığı olarak ortaya çıkan kruvaziyer turizmi 1850'li yıllarda Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve İngiltere merkezli gemi işletmeleri tarafından gerçekeştirilmiştir. O yıllarda yolcu ve turistik gemileri arasında açık bir ayrım olmadığı için, özellikle yüksek gelirli Avrupalı yolcular tarafından Atlantik geçişlerindeki yolcu gemileriyle yapılan seferlere büyük bir ilgi gösterilmiştir. 20. yy. başlarında İngiltere ve Almanya'nın her alanda olduğu gibi kruvaziyer gemi yapımında da yürüttükleri yarış, bu gezilere yönelik ilgiyi artırmış, özellikle seçkin sınıf bir eğence türü olarak Transatlantik, Karayipler, Kanarya Adaları ve Akdeniz güzergahlarındaki gezileri tercih etmiştir. I. Dünya Savaşı ve sonrasında 1929 Büyük Buhran yıllarında kesintiye uğrayan kruvaziyer seferleri, 1930'dan sonra Almanya tarafından "Eğlen, Güç Kazan" sloganıyla desteklenmiştir. Ancak Almanya'nın kruvaziyer turizmde yarattığı bu ivme II. Dünya Savaşı'ndan sonra sürdürülememiştir (Üçaişık & Kadıoğlu, 2001). II. Dünya Savaşı sonrasında toparlanma dönemiyle birlikte, 1960'lı yıllar modern kruvaziyer turizmi için bir dönüm noktası olmuştur. Hava yolu şirketlerinin düzenli yolcu seferlerine başlamalarıyla, deniz yolcu taşımacılığında kruvaziyer gemiler tamamen konaklama ve eğence amaçlı lüks turistik kıyı ve deniz gezilerine hizmet veren bir yapıya kavuşmuştur. Yunan armatörler tarafından Adalar Denizi'nde yapılan turlar, Transatlantik rotasından farklı olarak Okyanusyaya, Bermuda ve Havai Adaları turları gibi popölerlik kazanan güzergahlara 1990'lı yıllardan itibaren, Güneydoğu Asya, Avustralya, Güney Afrika ve Amerika turları eklenmiştir.

Günümüzde kruvaziyer turizmi Karayipler, Akdeniz ve Güneydoğu Asya/Okyanusyaya olmak üzere 3 ana bölgede, Alaska, İşkandinavya, Güney Amerika, Güney Afrika, Kuzeybatı Avrupa, Bermuda, Kanarya, Havai ve Hint Okyanusu Adaları alt bölgelerinde gerçekeşmektedir. Sektörün büyüme stratejileri, daha büyük kapasiteli yeni gemiler inşa edilmesi ve yapının çeşitlendirilmesi, daha fazla yerel liman uğraklı rotalar programlanması, daha fazla sayıda ve çeşitte güzergahın belirlenmesi ve tüketicilerin taleplerini karşılayan gemide/karada yeni faaliyetlerin programlanması şeklinde yürütölmektedir. Kruvaziyer turizmde en önemli gelişme pazarın küreselleşmesidir; bu nedenle operatörler dikkatlerini geleneksel bölgelerin dışına çevirirken, ABD ve Kanada dışındaki potansiyel turistlere de ulaşarak pazarlarını genişletmektedir. Pazardaki yüksek talep kruvaziyer operatörlerini, güzergah ve limanlardaki ürün ve olanakları çeşitlendirmeye ve farklılaştırmaya yöneltmektedir. Ayrıca kruvaziyer şirketleri pazar paylarını artırmak için, düşük gelir ve genç yaş gruplarına yönelik farklılaştırılmış gezi programları oluşturarak potansiyel müşteri sayılarını artırmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda kruvaziyer gemi kapasiteleri de büyüme eğilimindedir ve bu gemilere hizmet sağlayan limanların da genişlemesi ve kapasitesinin artması beklenmektedir. Gezilerin etkinliğini artırmak ve yönetebilmek, büyüyen gemi boyutlarına ve sayısına hizmet verebilecek kruvaziyer limanının organizasyonunu ve düzenlenmesini, güzergahlardaki limanların çevresel, ekonomik ve sosyo-kültürel etkilerinin belirlenerek olumsuz etkilerin en aza indirgenmesini zorunlu kılmaktadır (Weeden vd., 2011).

şekil 1'de verilen dünya kruvaziyer turist sayılarına bakıldığında 1980 yılında 1,4 milyon olan turist sayısı yüksek oranlı ve düzenli bir artışla 2019 yılında 27,5 milyona ulaşmıştır ve ortalama yıllık büyüme 1990-2019 yılları arasında % 7 olarak gerçekeşmiştir. CLIA 2019 verilerine göre sektörün küresel ekonomiye katkısı 154,46 milyar ABD doları, toplam geliri 50,5 milyar ABD doları, toplam istihdama katkısı ise 1.166.213 kişidir. Kruvaziyer turizminin en önemli seyir rotaları Karayipler, Bahamalar, Bermuda ve Havai Adaları, Kanada, Transatlantik, Kanarya Adaları, Afrika/Ortadoğu, İşkandinavya, Panama Kanalı/Güney Amerika, Avustralya/Yeni Zelanda/Pasifik Adaları, Alaska, Batı ve Doğu Akdeniz, Kuzey Avrupa, Asya/Çin'dir (CLIA, 2020). Bu seyir rotaları üzerinde 2000 limanda kruvaziyer gemilere hizmet verilmektedir. Cruise Market Watch'a göre son yıllarda kruvaziyer turizmde katılan yolcuların kökeni % 48'i Kuzey Amerika, % 25'i Avrupa, % 16,7'si Asya, % 5,8'i Avusturalya-Yeni Zelanda, % 3,5'i Güney Amerika ve % 1'i Orta Doğu-Afrika'dır. Pazardaki payı en yüksek olan şirketler yolcu sayısı bazında % 42 ile Carnival, % 23,6 ile Royal Caribbean International, % 9,5 ile Norwegian Cruise Line'dir. Bu açıdan kruvaziyer sektörü oligopol bir yapı içerir ve kruvaziyer şirketleri piyasayı belirler. Güzergahlar, kruvaziyer turistlerin istek ve beklentilerine göre, bu şirketlerin ve tur operatörlerinin seçimiyle belirlenmektedir. Bir kruvaziyer gezi süresi ortalama 7,2 gündür. Yolcuların 7 günlük turda ortalama harcama miktarı 1.714 ABD doları, gemide 497 ABD doları, limanlarda ise 750 ABD dolarıdır. Kruvaziyer turizmde katılan turistlerin profiline bakıldığında % 54'ü 40-49 ve 60+ yaş aralığında, % 75'i lisans mezunu, % 78'i evli, % 63'ü çalışan ve % 20'si emekli, % 62'si 100-300.000 ABD doları yıllık gelire



Şekil 1. 1980-2021 Yılları Dünya Kruvaziyer Turist Sayısı

Kaynak: Cruise Market Watch, 2022

sahip kişilerden oluşmaktadır (Cruise Market Watch, 2022). Kruvaziyer turizmi, 2019 yılı sonunda başlayan ve 2020-2021 yıllarında da devam eden küresel Covid-19 salgının olumsuz etkisiyle büyük kayıp yaşamıştır. 2020-2021 yıllarında sektör % 74,22'lik kayıpla 7 milyon turisti ağırlamış, salgın sektördeki küçük ve orta ölçekli işletmeleri geniş ve kapsamlı şekilde olumsuz etkilemiştir. Salgının başlarında yolcuların ve mürettebatın alınan önlemlerle gemide tutulmaları, karaya çıkışlarının engellenmesi ve sonraki dönemlerde uluslararası sularda seyir ve kontrol şartlarının ağırlaştırılması nedeniyle kruvaziyer turizmine olan talep büyük düşüş yaşamıştır. Bununla birlikte 2021 yılı itibariyle sektörde toparlanma başlamış bir önceki yıla göre % 96'lık büyüme yaşanmış, 2022 yılı itibariyle ise sınırlamaların kalkmasıyla gezilere olan talep artmıştır. Sektördeki büyük operatörlerin Covid-19 salgını sonrasında daha fazla müşteriye ulaşmak için tur fiyatlarında yaptıkları indirimler olumlu sonuç vermektedir. Kruvaziyer yolcu sayısının 2022 yılında 31,7 milyona, 2027 yılında ise 38,7 milyona çıkacağı tahmin edilmektedir (Cruise Industry News Annual Report, 2022).

Kruvaziyer turizmde dünyanın 3 ana bölgesinden biri olan Akdeniz havzası, elverişli iklimi ve kıyı yapısı, uzun sezon dönemi, pazara yakınlığı, liman altyapı ve hizmetlerinin yetkinliği, karasal alanda sosyo-kültürel zenginliği ile kruvaziyer turistlere büyük olanaklar sağlamaktadır. Akdeniz limanları küresel kruvaziyer turizmde % 28'lik pay ile Karayipler bölgesinden sonra ikinci büyük bölge olarak hizmet sunmaktadır. Avrupa limanları kültürel, sosyal, tarihsel ve doğal özellikleriyle, deniz yolculuğunda bir seferde çok sayıda turistik merkezi güvenli, ekonomik ve konforlu şekilde ziyaret edilmesini sağlamaktadır. Bölge kapasitesinin % 71'ini Akdeniz, % 29'unu ise Kuzey Avrupa limanları oluşturmaktadır. Bu limanlar ulaşılabilirlik, boyut ve altyapı olanakları, kruvaziyer hatlarına yakınlık, liman ve turistik tesisleri ve yerel turizm politikaları bakımından farklılık göstermektedir. Akdeniz'de Barselona, Roma (Civitavecchia), Venedik, Pire, Marsilya, Napoli, Dubrovnik, Cenova, Savona limanları turların çıkış yaptığı ana limanlardır. Havzadaki ülkelere Fransa 6.316, İtalya 9.532, İspanya 6.882, Hırvatistan 8.032, Türkiye 8.333,

Yunanistan 16.040 km. kıyı uzunluklarıyla deniz turizmine elverişli yüksek yatırım alanı sağlayan ülkelerdir. Kruvaziyer turizm sektöründe en hızlı büyüyen ve pazar payını artıran bölge olarak kabul edilmesine rağmen, son yıllarda özellikle Doğu Akdeniz'deki ülkelerde yaşanan iç savaş, istikrarsızlık ve siyasal sorunlar nedeniyle bu bölgeye olan talep gerilemiş ve Türkiye'nin de aralarında bulunduğu ülkelere giden kruvaziyer gemi ve turist sayılarında düşüş yaşanmıştır.

Türkiye, Karadeniz'den Akdeniz'e kadar 8.333 km'lik elverişli kıyıları ve kıyı yapıları, tarihsel ve kültürel unsurlarla donanmış açık hava müzesi niteliğindeki yerleşimleriyle, kaliteli hizmet sunan turizm tesisleri ve yetiştirilmiş elemanlarıyla kruvaziyer turistik ürün arzı potansiyeli yüksek bir ülkedir. Değerlendirilebilir üstünlükleriyle gerek kıyılarda ve limanlarda, gerekse limanların ard bölgelerindeki doğal ve beşeri çekicilikleriyle Türkiye, Doğu Akdeniz'de etkinlik gösteren kruvaziyer şirketlerinin tur ürünlerine zenginlik katmaktadır. Başlangıçta Doğu Akdeniz'de ara/uçrak liman olarak gelişen Türkiye kruvaziyer limanları, zamanla kruvaziyer turizmde elverişli özellikleriyle daha fazla tur programının rotasında yer almaya başlamıştır. Türkiye limanları çıkışlı ilk kruvaziyer turları II. Dünya Savaşı sonrasında yerel talep doğrultusunda yapılmaktaydı. Bu kapsamda kruvaziyer turizmi faaliyetleri öncelikle iç pazara yönelik kabotaj hatlarında 1950'li yıllarda Ege gemisiyle başlamış, ardından Giresun, Ordu, Ankara, Trabzon, Tarsus İstanbul ve İskenderun gemileriyle bazı Akdeniz limanlarına seferler düzenlenmiştir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından İstanbul-Barselona, İstanbul-İskenderiye, Girne-Alanya-İskenderiye, Ege Adaları ve Batı Akdeniz hatlarında seferler sürdürülmüştür. Tablo 1'de görüldüğü üzere İstanbul-Barselona ve İstanbul-İskenderiye hatlarında düzenlenen seferler yıllar içinde azalan taleple 1998 yılından sonra kapanmıştır. İstanbul-Hayfa seferleri 1994 yılında başlamış, diğer hatlara göre daha fazla talep görerek 1999 yılına kadar sürdürülmüştür. Ayrıca Ege Adaları, İstanbul-Soçi ve Batı Akdeniz hatlarında seferler yürütülmüştür (Üçışık & Kadioğlu, 2001). 2000'li yıllardan itibaren ise, İstanbul çıkışlı Akdeniz ve Karadeniz-Rusya kruvaziyer programlarının giderek daha çok talep gördüğü bilinmektedir. Türkiye limanlarını ara/

uğrak liman olarak programına alan kruvaziyer gezilerinin çoğunlukla Pire ve Civitavecchia çıkışı 3-7 günlük Ege Adaları ve Doğu Akdeniz limanlarını içeren kruvaziyer turları olduğu görülmektedir. Limanlara gelen gemilerin tamamı uluslararası kruvaziyer şirketleri bünyesinde çalışan yabancı bayraklı gemilerdir. Türkiye kruvaziyer pazarında ABD ve Almanya birinci satın alıcı durumdadır. Küçük ve orta büyüklükteki gemiler talep görürken, Türkiye limanları uğraklı kruvaziyer gezilerini üst gelir ve yüksek eğitim seviyesindeki turistler tercih etmektedir. Kruvaziyer operatörlerinin öncelikli olarak tercih ettiği limanlar Kuşadası ve İstanbul'dur. İstanbul coğrafi konumuyla rekabetçilikte, Kuşadası liman işletmeciliğiyle marka konumlandırılmada ilk sıradadır (Nehir, 2022).

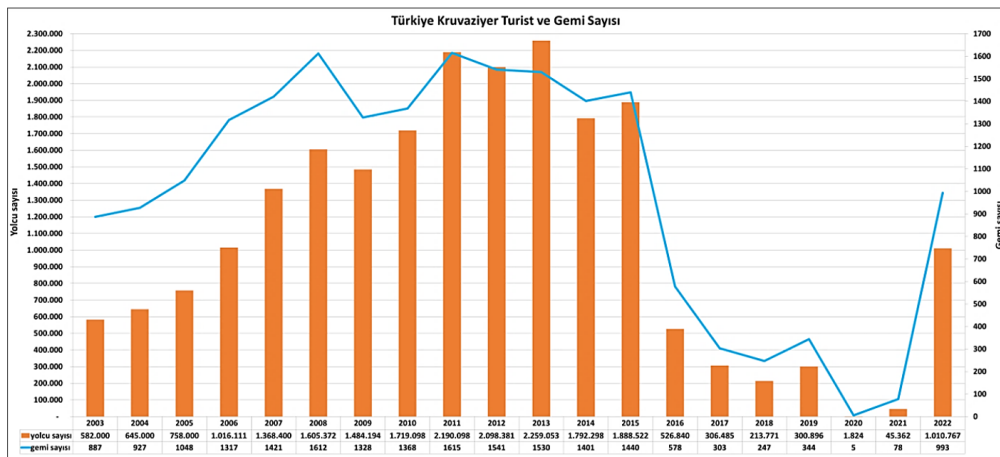
İstanbul, İzmir, Antalya, Trabzon, Çanakkale, Aydın, Mersin ve Sinop limanlarında kruvaziyer gemilere hizmet veren Türkiye'de 2000'li yıllar sonrasında kruvaziyer liman altyapılarına yapılan yatırımlarda artış sağlanmıştır. Buna bağlı olarak daha fazla tur operatörü Türk limanlarını gezi programlarına almış, süreç içinde Türkiye'de kruvaziyer turizmi sektörü dış kaynaklı olarak gelişmeye başlamıştır. Şekil 2'de görüldüğü üzere 2003-2015 yılları arasında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarında düzenli bir artış görülürken, 2016 yılı sonrasında kademeli olarak büyük düşüş yaşanmıştır. Ülkedeki ve bölgedeki siyasi istikrarsızlık, terör olayları, Doğu Akdeniz'de yaşanan siyasi krizler kruvaziyer turizmini doğrudan etkilemiş ve tur operatörlerinin gezi

programlarından Türk limanlarını çıkartmalarına neden olmuştur. 2020 yılı başında Covid-19 salgını kapsamında alınan önlemler doğrultusunda kruvaziyer programları iptal edilmiş, dolayısıyla salgın öncesinde de olumsuz durumda olan sektör, salgınla birlikte tamamen kapanmıştır. 2021 yılı itibarıyla ise sektörde toparlanma başlarken, İstanbul Galataport Kruvaziyer Limanı'nın da açılmasıyla ivme kazanmakta ve geleceğe yönelik beklentilerde olumlu yönde gelişme sağlanacağı kabul edilmektedir. Bununla birlikte Türkiye, 1990'lı yıllardan itibaren kruvaziyer turizmde yeni bir rota olarak talep görmesine ve yıllar içinde bu alana yönelik altyapı yatırımlarını artırmasına rağmen mevcut potansiyeline tam olarak erişememiştir. Kruvaziyer turizmde dünya genelinde elde edilen toplam gelir 50 milyar ABD doları iken, Türkiye'nin geliri yaklaşık 300 milyon ABD doları civarındadır. Ana limanların bulunduğu Akdeniz havzasında yer alan bir ülke olarak, kruvaziyer turizminden alınan pay oldukça düşük oranda kalmakla birlikte, son yıllarda Doğu Akdeniz güzergahında Türkiye limanlarının tercih edilmesiyle bu miktar artış eğilimindedir. Kruvaziyer sektörünün hızla büyüyen gelir ve yatırımlarından Türkiye'nin daha fazla pay alabilmesi için kruvaziyer gemi işletmeciliğinden daha çok, kruvaziyer limanı yatırımları ve işletmeciliğine odaklanması avantaj sağlayacaktır. 2023 Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında da, turizm potansiyeli yüksek liman şehirlerinde kruvaziyer turizmüne yönelik alt ve üst yapı çalışmalarını tamamlamak, kruvaziyer limanların turizme

Tablo 1. Türkiye'de 1993-1998 yılları arasında kruvaziyer seferleri ve yolcu sayıları

Hatlar / Yıllar		1993	1994	1995	1996	1997	1998
İstanbul-Barselona	Sefer	6	2	0	1	1	1
	Yolcu	1.043	442	0	270	176	243
İstanbul-İskenderiye	Sefer	3	1	0	1	1	3
	Yolcu	471	133	0	271	175	523
İstanbul-Hayfa	Sefer	0	7	15	12	3	15
	Yolcu	0	1.042	1.650	2.319	395	1.542

Kaynak: TDİ İstatistikleri, 2000



Şekil 2. 2003-2022 Yılları Türkiye Kruvaziyer Turist ve Gemi Sayısı

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2023

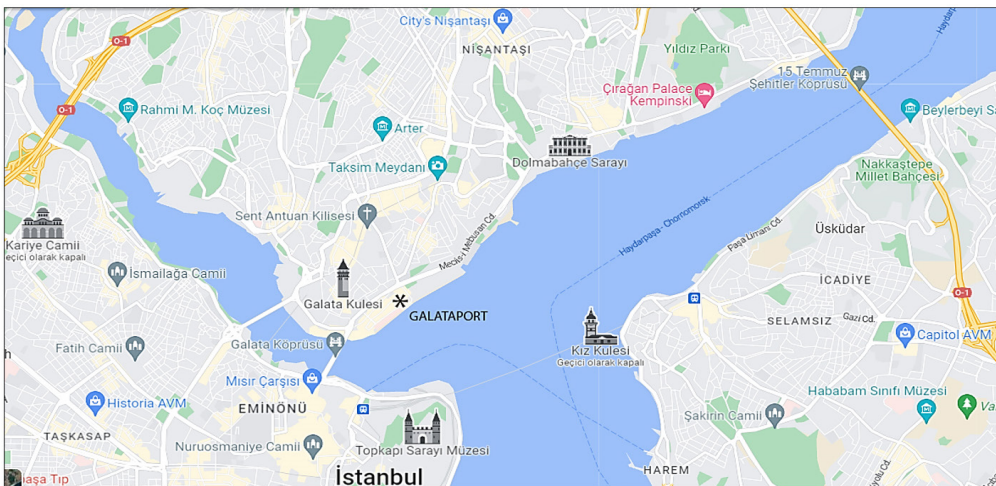
açılmasını sağlamak ve Akdeniz havzasındaki yat ve kruvaziyer turizminden yüksek pay almak hedeflenmektedir (Türkiye Turizm Stratejisi, 2023).

3. İstanbul Galataport Kruvaziyer Limanı

Galataport Kruvaziyer Limanı, Şekil 3'te görüldüğü gibi İstanbul İli Beyoğlu İlçesi Kılıç Ali Paşa Mahallesi 41°01' K, 28°58' D koordinatlarında, İstanbul Boğazı'nın Avrupa kıtası kıyısında eski Salıpazarı ve Karaköy rıhtımları olarak bilinen 1,2 km. kıyı hattı boyunca 112.000 m² alanda kuruludur. Limanın kuruluşu 10. yüzyıla kadar geriye gitse de, modern yük ve yolcu limanının inşası Osmanlı Devleti zamanında Jean Blaise Marius Micheal'e verilen imtiyazla Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi tarafından 1895 yılında tamamlanmıştır (TBMM Kayıtları, 1890). Elverişli ve korunaklı özellikleriyle şehrin ana limanı konumunda olan Galata limanı, sonraki dönemlerde deniz dolgusu ve kara alanındaki eklentilerle genişletilmiş, Cumhuriyetin ilanından sonra ise millileştirilerek İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne devredilmiştir (Resmi Gazete, 1935). 1953-1960 yılları arasında Salıpazarı'nda rıhtım ve antrepolar inşa edilmesine rağmen, limanın ard bölgesinde genişleme alanının bulunmaması ve trafik yoğunluğu nedeniyle yük limanı işlevini yitirmeye başlamıştır. 1980'li yıllardan sonra ise yolcu limanı haline dönüşmüş, 1986 yılında tamamen yük trafiğine kapatılmıştır. 1990 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından limanın dünya standartlarında bir terminal ve turistik kompleks haline dönüştürülmesi için ihale açılmış ancak sonuç alınamamıştır. Sonraki yıllarda özelleştirme kapsamına alınarak 2004'te Tophane Salıpazarı Liman Kruvaziyer Yat Limanı Uygulama imar planı hazırlanmış ve kentsel sit alanı kapsamında koruma statüsüne alınmıştır. Galataport Projesi olarak yap-işlet-devret modeliyle 2005 yılında açılan özelleştirme ihalesi 3,538 milyar Euro'luk teklifi ile Royal Caribbean Cruises'ın önderliğindeki konsorsiyum tarafından kazanılmıştır. Yenileme planlarının yasalara, şehir yapısına ve kamu yararına aykırılığı nedeniyle iptali için açılan dava sonunda yürütmeyi durdurma kararı

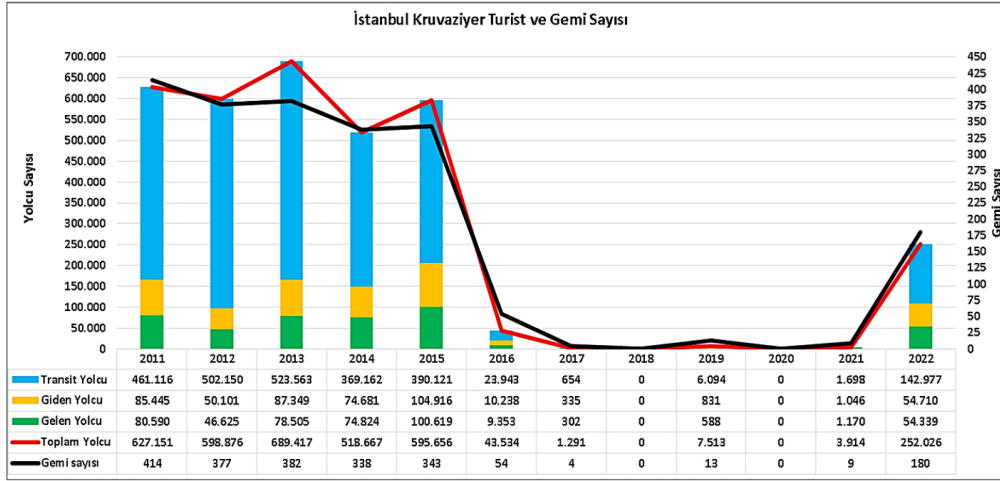
verilmiş ve ilk ihale iptal edilmiştir. 2012 yılında ise hazırlanan yeni imar planı Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından onaylanmış, 2013 yılında açılan ikinci ihaleyi 702 milyon ABD Doları teklifi ile Doğu Grup kazanmıştır. Şirket Galataport Projesi için toplamda 4,5 milyar TL yatırım yapılacağını açıklamıştır (Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Ulaştırma Ana Planı, 2023). 2016 yılında başlayan çalışmalar sonunda terminal ve kara liman alanının inşaatının büyük kısmı 2021 yılında tamamlanmış ve liman 29 Ekim 2021 tarihinde açılmıştır. Liman 29.000 m² yer altı terminal alanı, 37.625 m² yeme-içme alanı, 43.444 m² ofis alanı ve 17.256 m² otel ve salon alanı, 176 adet 3 metrelik özel kapak sistemi, günlük 3 gemi ve 15.000 yolcu kapasitesiyle hizmet vermektedir. Galataport'un çevresindeki kültür sanat etkinliklerinde de % 72'lik bir gelişme sağlayacağı öngörülmektedir (Galataport, 2022). Projenin bölgesel etki alanlarındaki dönüşümün de tamamlanmasıyla, modern bir kruvaziyer limanı ve turizm kompleksinin, turist yoğunluğunu karşılayabilecek konaklama alanlarının, tarihi doku ve yerleşim alanlarıyla bütünleşen kentsel yapıya katkı sağlayan yeni bir kültür, sanat, iş ve alış-veriş merkezinin ve bütünsel mekan organizasyonu yapılarak kamuya açık rekreasyon alanlarının yaratılması amaçlanmaktadır.

Ana liman olarak tasarlanan Galataport 2021 yılında inşasının büyük bir kısmı tamamlanarak hizmete girmiştir. Açılış dönemi küresel bir krize denk gelmesine rağmen, limanın ilk yılı olan 2022 yılının verimli geçtiği söylenebilir. Şekil 4'te görüldüğü üzere İstanbul Limanı kruvaziyer gemi ve turist hareketi Galataport Kruvaziyer Limanı'ndan karşılanmaktadır. Limanın inşa halinde olduğu 2016-2021 yılları arasında şehrin kruvaziyer turizme yönelik hizmet olanakları sıfırlanmış; limanın açılmasıyla birlikte salgın döneminde işlem yapılmasına rağmen, limanın kapandığı 2016 yılı öncesindeki potansiyeli yakalanmıştır. Türkiye'nin mevcut kruvaziyer turizm potansiyeli değerlendirildiğinde, Galataport Kruvaziyer Limanı Doğu Akdeniz kruvaziyer güzergahlarında ana liman olarak yeni bir odak yaratarak Türkiye'nin sektörde dikkat çekeceği ve daha fazla gelir sağlayacağı bir ekonomik ortam oluşturacaktır. Bununla birlikte limanın şehrin merkezinde yüksek turistik



Şekil 3. İstanbul Galataport Kruvaziyer Limanı

Kaynak: Google Maps, 2023



Şekil 4. 2011-2022 Yılları İstanbul Kruvaziyer Turist ve Gemi Sayısı

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2023

imaja sahip, diğer turistik ve sosyal-kültürel merkezlere ulaşılabilir bir konumda yer alması diğer turizm alanları için de büyük avantaj sağlamaktadır. Liman çevresinde oluşan hareketlilikle birlikte, liman ve çevresinin girişimcilerin ilgi odağı haline geldiği söylenebilir. Galataport Kruvaziyer Limanı ile birlikte artan turist potansiyelinin taleplerini karşılayabilmek için liman çevresinde çeşitli turistik tesis ve işletmeler açılmaktadır ki, bu durum yerel ekonomide de çarpan etkisi yaratmaktadır.

4. Literatür Taraması

Kruvaziyer turizmi, ilgili bölgede geniş bir yelpazede politik, ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel alanlarda olumlu ya da olumsuz etki oluşturmakta, dünya ve bölge ekonomilerinde doğrudan ve dolaylı etkiler yaratmaktadır. Özellikle özelleştirme yoluyla finanse edilen ve kalkınma girişimleri olarak değerlendirilen bu tür yatırımların yerel ve bölgesel ekonomilere katkısının ya da sosyo-kültürel ve çevresel etkisinin ne olabileceği konusunda tartışmalar bulunmaktadır. Bu etkiler temelinde ekonomik yapıya bağlı olarak gelişmekte ve kruvaziyer limanların özelliklerine ve güzergahlarına göre değişmektedir. Doğrudan etkiler kruvaziyer gemi faaliyetinin yarattığı yolcu harcamaları (uçak, tur, konaklama, yeme-içme, eğlence, liman harcamaları, ulaşım, hediyelik eşya, alış-veriş, gezi vb.), gemi operatörü harcamaları (liman ve acente hizmet ücretleri, gemi bakım ve onarım bedelleri vb.) ve gemi mürettebatı harcamalarıdır. Dolaylı etkiler ise yerel işletmelerin kruvaziyer faaliyetlerden elde ettiği gelirlerdir (Douglas & Douglas, 2004). Kruvaziyer turizmi ulaşım ve konaklama yönü ile diğer turizm alanlarından ayrılmaktadır. Gemilerin hem ulaşım hem de konaklama hizmeti vermeleri turizmdeki iki büyük maliyet unsurunu ortadan kaldırırken, bu unsurların yerine kruvaziyer operatörlerini o bölgeye çekebilecek unsurların konulmasını zorunlu kılmaktadır. Kruvaziyer operatörleri tarafından bir kruvaziyer limanının tur programına alınması ve güzergah olarak tercih edilmesi, bölgenin turistik çekiciliğine (tarihsel ve kültürel dokusu, alış-veriş olanakları, turistik etkinlikleri), ulaşılabilirliğine, güvenlik önlemlerine ve uygulamalarına, tesis, altyapı ve hizmetlerinin kalitesine

bağlıdır. Ayrıca kruvaziyer turlarında operatörler tarafından belirlenen güzergahlardaki limanların şehir ve ülke imajları kruvaziyer turistlerin satın alma, tatmin ve tavsiye niyetlerini doğrudan etkilemektedir. Kruvaziyer liman faaliyetinin olduğu şehirlerde istihdamın arttığı ve gelirin yükseldiği, aynı zamanda devlet tarafından güvenlik önlemlerinin artırıldığı alanlarda suç oranlarının da azaldığı görülmektedir (McNeill & Wozniak, 2018). Ancak kruvaziyer limanları gibi büyük turizm çekim alanları, bölge sakinlerine ve diğer ilgili kurumların ortak çıkarlarına eşit ölçüde yarar sağlayacak şekilde planlanmalıdır (Kim vd., 2022). Turizmin kontrolsüz ve plansız gelişimi artıkça yerel halkta turizme karşı olumsuz bir algı oluşmakta, dolayısıyla turizm girişimleri olumsuz sonuçlanmaktadır.

Oral vd. (2014) kruvaziyer limanı kuruluş yeri seçiminde turizm, liman kullanıcıları, çevre, sosyo-ekonomik, alt yapı ve mühendislik özelliklerini etki eden kriterler olarak belirlemişlerdir. Dwyer & Kim (2003) pazar payını ve güzergahlardaki rekabetin doğal kaynaklar, kültürel unsurlar ve miras, turistik altyapı, faaliyetler ve alış-veriş olanakları, ulaşılabilirlik ve hizmet kalitesinden kaynaklandığını, bunların bölgesel sosyo-ekonomik refaha ulaşmada etkili olduğunu belirtmektedir. Gibson & Bentley (2006), tarafından İngiltere'de Falmouth kruvaziyer limanının halk üzerindeki sosyo-kültürel etkileri incelenmiş, kruvaziyer turizmi hakkında olumlu bir görüş olduğu ortaya konmuştur. Ayrıca turizm kaynaklı büyümenin turistik merkezlerin ve tesislerin gelişmesine, istihdamda artışa ve ekonomik katkıya neden olduğu gibi, toplum genelinde bireysel ve toplumsal davranışlarda, dil ve konuşma yapısında, gelenek ve göreneklerde, aile ilişkilerinde değişime yol açtığı belirlenmiştir. Vaya vd. (2018) Barselonada kruvaziyer turizmi faaliyetlerinin yerel ve bölgesel ekonomiye etkisini araştırdıkları çalışmalarında, 3 ana sektörel düzeyde (kruvaziyer şirketleri, tur operatörleri, turistler ve mürettebat) doğrudan ve dolaylı etkileri belirlemeye çalışmışlardır. Araştırmada sadece geleneksel turizmle ilgili sektörlerin değil, tüm sektörlerin kruvaziyer turizminden yararlandığı ortaya konmuş, kruvaziyer turizminin şehirde ekonomik istikrar, yeni iş fırsatları ve genel olarak olumlu etkiler yarattığı belirlenmiştir. Şehir trafiği ve gemilerden kaynaklanan CO²

emisyonu gibi olumsuz çevresel etkilerinin ise araştırılması önerilmiştir. Macneill & Wozniak (2018) tarafından Honduras Trujillo Kruvaziyer Limanı'nın yerel halk üzerindeki ekonomik, sosyal ve çevresel etkisi ölçülmeye çalışılmış, limanın açılışı öncesi ve sonrasında veriler elde edilerek oluşan değişim belirlenmiştir. Çalışmada olumsuz çevresel etkiler bulunmasına ve halkın gelirin de doğrudan bir yükselişin olmamasına rağmen, güvenlik harcamalarının artışıyla bölgede suç oranlarında azalma görüldüğü belirlenmiştir. Brida & Zapata (2009) tarafından Kosta Rika'daki kruvaziyer turizminin bölge ekonomisine etkileri, kruvaziyer yolcularının demografik özelliklerine, tercihlerine ve harcama davranışlarına odaklanarak belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmalarında, Kosta Rika'yı ziyaret eden kruvaziyer turistlerinin, diğer turistlere göre yaş ortalamasının yüksek olduğu ve daha az harcama yaptığı sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısıyla Kosta Rika'da kruvaziyer turizminin desteklenmesi yönünde bir politika üretilmesi konusunda belirsizliklerin olduğu sonucu ortaya konulmuştur.

Bahar & Bilen (2020) tarafından güvenlik algısının, turistik güzergah seçiminde en önemli faktörlerden biri olduğu belirlenmiştir. İnan vd. (2011) Alanya limanını ziyaret eden kruvaziyer turistler üzerinde yaptıkları çalışmalarında, kültür ve altyapının, şehir imajının turistlerin güzergah seçiminde ve kararında, liman ziyaretlerindeki davranışlarında, ayrıca güzergah tavsiye etme niyetlerinde etkili olduğu; kruvaziyer operatörlerinin liman şehirlerinin imajına yönelik tüketici algılarını göz önüne alarak güzergah belirlemelerinin turistlerin tatmin düzeylerini artıracak sonucuna ulaşılmıştır. Çelebi (2017) Kuşadası halkının kruvaziyer turizmüne yönelik algılarını belirlemek için yaptığı çalışmada, kruvaziyer turizminin olumlu ve olumsuz etkilerinin yöre halkının sektörde çalışma durumlarına, demografik özelliklerine, ikamet sürelerine göre anlamlı bir farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Kuşadası halkının kruvaziyer turizminin etkilerine yönelik en yüksek olumlu algısı "sosyo-kültürel" alanda, en yüksek olumsuz algısı ise "ekonomik" alanda olduğu ortaya konmuştur. Çalışkan & Tütüncü (2008) yaptıkları çalışmada Kuşadası halkının turizme bakış açısını ve turizmden beklentilerini ortaya koymuşlardır. Çalışma sonucunda, turizm gelirlerinin bölgenin ekonomik gelişimine doğrudan yansımadağı, ancak halkın geçimlerini turizmden karşılayabildiklerini düşündüğü için turizme olumlu yaklaştığı belirlenmiştir. Bayazıt (2015) tarafından Türk kruvaziyer yolcuları ve limanları üzerine yapılan araştırmada kruvaziyer limanın seçiminde en etkili faktörün gemiye ve yolculara verilen hizmetlerin maliyetleri ve liman vergileri olduğu belirlenmiştir. Ayrıca Türkiye'nin kruvaziyer turizminden daha fazla gelir sağlayabilmesinin liman yapılarının geliştirilmesi ve pazarlama ve tanıtım stratejilerinin yürütülmesine bağlı olduğu, İstanbul Galataport ve İzmir Alsancak limanlarının ana limanlar olarak potansiyel yaratacağı vurgulanmıştır. Sargin & Konurhan (2021) tarafından yapılan çalışmada Galataport Kruvaziyer Limanı'nın mekânsal etkileri ve çevresel değişim incelenmiş, limanın bölgenin ve Türkiye'nin sosyo-ekonomik gelişimine katkı sağlayacağı belirtilmiştir. Aktaş & Koramaz (2020) Galataport liman bölgesi ticari işletmecilerinin görüşlerine dayanarak hazırladıkları çalışmalarında, limanın turizm potansiyeline, ekonomik ve sosyo-kültürel yapıya olumlu katkıda sağlayacağı, ancak trafik, gayrimenkul değerleri ve tarihi dokuyla uyum alanlarında

olumsuz etki yapacağı sonuçlarına ulaşmıştır. Kara (2022) ise Galataport Kruvaziyer Limanı'nı mekânsal dönüşüm üzerinden incelemiş, limanı kullananlar üzerinden yaptığı araştırmasında limanın kruvaziyer limanı olarak kullanımından daha çok, şehrin yeni odak merkezi olduğu ve sosyalleşme amacıyla kullanıldığı, yapıların şehrin tarihi ve kültürel dokusuna uymadığı, ancak projenin bölgeye ekonomik ve sosyo-kültürel alanda, turizm gelirlerinde olumlu katkı yaptığı sonucuna ulaşmıştır. Kruvaziyer limanların turizme, ekonomiye ve sosyo-kültürel hayata etkilerine yönelik literatürdeki bazı bilimsel çalışmalar Tablo 2'de listelenmiştir.

5. Yöntem

Özel olarak kruvaziyer turizmi üzerine yapılan çalışmalar, genel turizm çalışmalarından daha az kapsamlıdır ve hiçbiri doğrudan halk üzerindeki etkileri ölçmemekte ya da çok boyutlu bölgesel etkileri içeren ölçütleri içermemektedir. Bu bağlamda, çalışmada ana amaç başlangıç seviyesinde bir kruvaziyer limanın bölgesel etkilerindeki ölçütleri belirlemek; Galataport Kruvaziyer Limanı üzerinden İstanbul turizminde, ekonomik ve sosyo-kültürel yapısında etkili olan faktörlerin önem ve etki derecelerini saptamak, kriterleri karşılaştırmalı olarak değerlendirmek ve ileride kruvaziyer turizmi alanında yapılacak uygulamalarda bir bakış açısı yaratmaktır. Bu alanda karar vermede ya da uygulamada yetkili/görevli olan uzmanların kruvaziyer turizmi ve Galataport ile ilgili görüşleri alınarak, etkili faktörleri belirlemek, faktörler arasında önem sıralaması yapmak ve ölçmek, Türkiye şartlarına göre bu faktörler arasında öncelikli olanları saptamak planlanmıştır. Literatürde Türkiye'de bu konuda az sayıda çalışmanın bulunması ve analizlerin yetersiz kalması nedeniyle, çalışmayla alana katkı sağlanabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada kruvaziyer turizmi ve kruvaziyer limanlar hakkında yapılan çalışmalar incelenmiş ve literatür özetlenmiştir. Galataport özelinde İstanbul turizminde kruvaziyer turizminin etkisini belirlemek üzere faktörlerin etkinliğini ve önem derecelerini ölçmek için geliştirilen Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yöntemlerinden biri olan Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) kullanılmıştır. Çalışma amacı çerçevesinde, ilgili literatürden çıkarılan faktörler içerisinden, nicel ve nitel özellikler bir arada değerlendirilecek şekilde 10 kriter kullanılmıştır. Bu kriterlerin birbirleriyle karşılaştırılmasında, konuyla ilgili olarak karar verici ya da uygulama alanında yetkili/görevli olan uzmanlardan görüş alınmasına karar verilmiştir. Uygulama amacıyla kriterlerin derecelendirilmesine yönelik önermeleri içeren bir anket formu oluşturulmuştur. Araştırma konusunun, uzmanlık gerektirmesi nedeniyle örneklem, Galataport ile doğrudan ilişkili denizcilik, limancılık, turizm alanlarında özel ve kamu sektöründe görev yapan uzmanlardan tesadüfi olmayan (kasıtlı-amaçlı) örnekleme yöntemi kullanılarak seçilmiştir. Çalışmada veri toplama işlemlerinin yürütülebilmesi için İstanbul Üniversitesi Etik Kurulu'ndan 21.11.2022 tarihli ve 10 nolu toplantısında 1460793 sıra sayılı kararı ile izin alınmıştır ve araştırma Aralık 2022 tarihinde yürütülmüştür. Literatür çalışması sonucunda belirlenen önermelerden oluşan anketle uzmanlara yüzyüze ve e-posta yoluyla ulaşılmıştır. Anket için toplam 15 kişiyle görüşme yapılmış olup, 12 uzmanın anketi geçerli sayılarak

Tablo 2. Kruvaziyer sektörünün ve limanlarının etkileri hakkında araştırmalar

Araştırmacı	Veri	Kriterler	Yöntem	Bulgular, Sonuçlar
Bebek vd., 2020	UG	Güvenlik algısı ve riskleri	Anket-AHP	Kruvaziyer sektöründe en yüksek güvenlik riskini korsan saldırılarının yarattığı belirlenmiştir.
MacNeill & Wozniak, 2018	UG AV	Güvenlik algısı Turizm gelirleri Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki Ulaşılabilirlik	Anket- Regresyon analizi	Çevresel etkiler ve gelir dağılımında olumsuz; turizm gelirleri, güvenlik algısı, sosyo-kültürel etkide olumlu sonuçlar alınmıştır.
Polat vd., 2022	AV	Turizm gelirleri	Regresyon Analizi	Bir kruvaziyer yolcusunun geleneksel turiste göre 8 kat, yat yolcusuna göre 2 kat fazla turizm geliri sağladığı belirlenmiştir.
İnan vd., 2011	AV	Güvenlik Algısı Şehir imajı	Anket- Ki-kare testi	Şehir imajının ve güvenlik algısının turistlerin tavsiye niyetlerini etkilediği belirlenmiştir.
Jordan & Vogt, 2017	AV	Şehir imajı Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki	Anket - Ki-kare testi	Kruvaziyer turizminin ve limanının şehir halkı üzerinde olumsuz bir etki yaratmadığı belirlenmiştir.
Kim vd., 2022	AV	Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki Şehir İmajı Turizm gelirleri Turizm İmajı	Anket- Hiyerarşik Çoklu Regresyon Analizi	Kruvaziyer turizminin ekonomik ve sosyo-kültürel olarak olumlu bir turizm algısı yarattığı belirlenmiştir.
Chiappa & Abbate, 2016	AV	Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki	Anket- Çoklu Regresyon Analizi	Kruvaziyer turizminin ve limanının şehir halkı üzerinde ekonomik ve sosyo-kültürel olarak olumlu bir etki yarattığı belirlenmiştir.
Sönmez & Graefe, 1998	AV	Güvenlik algısı ve riskleri	Anket- Çoklu Regresyon Analizi	Turistlerin, risklerin ve güvensizliğin olduğu bölgeleri gezi planlarına almadığı belirlenmiştir.
Kara, 2022	AV	Ulaşılabilirlik Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki Turizm Gelirleri	Anket- Frekans Analizi	Galataport Kruvaziyer limanının şehir halkı üzerinde ekonomik ve sosyo-kültürel olarak olumlu bir etki yarattığı, ancak tarihsel ve kültürel yapıyı olumsuz etkilediği belirlenmiştir.
Nehir, 2022	AV	Rekabet Avantajı Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki Turizm Gelirleri Pazar Payı	Sosyal Ağ Analizi	Rekabet avantajında marka konumlandırmanın öne çıktığı, küçük ve orta büyüklükteki gemileri üst gelir grubu turistlerin tercih ettiği ve daha fazla turizm geliri sağlandığı belirlenmiştir.
Aktaş & Koramaz, 2020	UG	Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki	Anket- Frekans Analizi	Galataport Kruvaziyer Limanı'nın ekonomik ve sosyo-kültürel olarak olumlu katkı sağlayacağı gözlemlenmiştir.
Çelebi, 2017	AV	Sosyo-Kültürel, Ekonomik Etki, Güvenlik Algısı Turizm Gelirleri Çevresel Etki	Anket- Çoklu Regresyon Analizi	Kruvaziyer turizminin turizm gelirleri, sosyo-kültürel olarak olumlu katkı sağladığı, çevre ve ekonomik alanlarda olumsuz etki yarattığı gözlemlenmiştir.

UG: Uzman görüşü, AV: Analitik veri

analize alınmıştır. Katılımcı uzmanlara ait görev, sektör deneyim süresi, eğitim düzeyi gibi demografik bilgiler Tablo 3'de verilmiştir. Nitel verilerin elde edilmesinde 1-9 eşit aralık ölçekli düzenlenen anketle uzman görüşü alınarak karar matrisi oluşturulmuştur. 10 kriter için yapılan ikili karşılaştırmalar üzerinden elde edilen veriler AHP yöntemi analiz edilmiştir. 10 kriterin AHP ile ağırlıkları belirlenmiş, kriterlerin ikili karşılaştırmalarına bakılarak ağırlıklandırma ve önem sıralaması yapılmıştır. Araştırmaya ait bulgular değerlendirilmiş ve son bölümde belirtilen sonuçlara ulaşılmıştır.

Literatürde görüldüğü gibi, turizm araştırmalarında çeşitli analiz yöntemleri kullanılmaktadır. Bu yöntemlerden AHP, Çoklu Regresyon Analizi, Ki-kare testi, Sosyal Ağ Analizi, Regresyon analizlerinin kullanıldığı görülmektedir. ÇKKV yöntemleri, alternatifler arasında sıralama, sınıflama ve seçim olanağı sunması nedeniyle tercih edilmektedir. 1980'lerde Saaty tarafından geliştirilen AHP, ikili karşılaştırmalarla kriter ağırlıklarının belirlenmesi ve alternatifler arasında seçim/sıralama yapılması amacıyla kullanılmaktadır. AHP ekonomik, sosyal ve politik kararlarda organizasyona, yargıları ortaya

Tablo 3. Katılımcı Uzmanlara Ait Demografik Bilgiler

Uzman	Görevi	Sektör Deneyimi (Yıl)	Eğitim Düzeyi
1	Liman İşletme Müdürü	25	Lisans
2	Liman Operasyon Müdürü	20	Lisans
3	Liman Başkanlığı Müdürü	25	Lisans
4	Liman Pazarlama Müdürü	20	Lisans
5	Ticaret Odası Birim Müdürü	20	Yüksek lisans
6	Akademisyen	10	Doktora
7	Akademisyen	15	Doktora
8	Otel Müdürü	20	Yüksek lisans
9	Otel Müdürü	30	Lisans
10	Yerel Yönetim Birim Müdürü	10	Doktora
11	Yerel Yönetim Birim Müdürü	15	Yüksek Lisans
12	Yerel Yönetici	20	Lisans

çıkarmaya, yargıları nicelleştirmeye ve önceliklendirmeye, bu farklı öncelikleri matematiksel ve mantıksal olarak doğrulanabilir bir sonuç halinde sentezlemeye yarayan bir metodoloji olarak tanımlanmaktadır (Saaty & Vargas, 2013). Sosyal alanlarda maddi olmayan varlıkları ölçmek ve veri elde etmek için, insani değerlerle ilişkilendirilerek nicel bir yöntem sağlamak için AHP kullanılmaktadır.

Yöntemin uygulama aşamaları şu şekildedir:

Amaç hiyerarşisinin oluşturulması: hiyerarşi karar probleminin ilişkin bilgiyi belirlenen amaç doğrultusunda kriter ve alt kriter olarak oluşturulur.

İkili karşılaştırma matrislerinin oluşturulup normalleştirilmesi ve öncelik vektörlerinin hesaplanması: Karar probleminin ilişkin amaç hiyerarşisi oluşturulduktan sonra kriterlerin önem dereceleri belirlenmelidir. Kriterlerin önem dereceleri için aşağıda verilen Saaty'nin 1-9 puanlı tercih ölçeğinden yararlanılır.

Önem Ağırlığı	/Tanım
1	Eşit Önem
3	Orta Derecede Önem
5	Kuvvetli Derecede Önem
7	Çok Kuvvetli Derecede Önem
9	Mutlak Derecede Önem

Tutarlılık analizi: Karar verici, kriterler arasındaki önem ağırlıklarını belirlerken tutarlı olup olmadığı (CR) formül ile hesaplanır. Tutarlılık oranının hesaplanmasında Saaty'nin önerdiği Rastgele İndeks (RI) çizelgesinden yararlanılır. Tutarlılık değerleri Tablo 4' de gösterilmektedir:

Tablo 4. Tutatlılık Değerleri

N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
R.İ.	0.00	0.00	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49	1.51	1.48	1.56	1.57	1.59

6. Bulgular

Yapılan analizlerle, Galataport Kruvaziyer Limanı'nın kriterler üzerinden İstanbul turizmindeki etkisi belirlenmiştir. Galataport Kruvaziyer Limanı'nın kriterlerde verilen önermeler üzerinden İstanbul turizminde, ekonomik ve sosyo-kültürel yapısında etkili olduğu varsayılmıştır. Konuyla ilgili literatürün taranması sonucunda elde edilen ortak kriterlerden çalışma alanına uygun olan önermeler seçilerek 10 kriter belirlenmiş ve K ile simgelenmiştir. Öncelikle kriterlerin tutarlılığı analiz edilerek amaç hiyerarşisi oluşturulmuştur. Bu seçilen 10 kriterin etki analizinde öncelikli olabileceği düşünülmüş ve birbiri aralarındaki önem ağırlıklarından yola çıkarak yorumlamalar yapılmıştır. AHP yöntemi ile analiz Expert Choice programında gerçekleştirilmiştir ve analiz aşamaları aşağıda gösterilmiştir.

PID	Name	Overall	Galataport'un Kruvaziyer Turizme Etkisinin Belirlenmesi
0	Facilitator	.0820	.0820

Görsel 1. Anket Tutarlılık Tablosu

Deniz Turizmi içerisinde önemli bir yer tutan ve araştırmaya konu olan kruvaziyer turizmin ve Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı olarak hizmet sunan Galataport Kruvaziyer Limanı'nın bölgenin gelişimi ve İstanbul turizmi üzerindeki etkinlik düzeyini belirlemek üzere kullanılan ölçek maddelerinin tutarlılığını belirlemek için analiz uygulanmıştır.

Şekil 5'te görüldüğü üzere, 10 kriterin kullanıldığı ölçeğin tutarlılığına ait değer 0.0820'dır ve bu değer ilgili araştırma sorularının yüksek güvenilirlikte/tutarlılıkta olduğunu ve istatistiksel olarak analiz edilebileceğini göstermektedir.



Görsel 2. Amaç hiyerarşisinin oluşturulması

Kriterlerin tutarlılık analizinden geçerli sonuç alınmasıyla ÇKKV probleminin çözümüne katkı sağlamak için amaç hiyerarşisi oluşturulmuştur. Bu aşamada problemler ayrıştırılmakta ve değişik düzeylerdeki kriterlerin hiyerarşik yapısı oluşturulmaktadır. Belirlenen kriterlerin birbiriyle anlamlı düzeyde ilgili ve birbiri üzerinde anlamlı düzeyde etkili olduğu varsayımından yola çıkılarak hiyerarşik yapı oluşturulmaktadır.



	Güvenlik Algısı	Ulaşılabilirlik	Şehir İmajı	Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Değişim	Rekabet Avantajı	Bölgedeki Girişimci Sayısı	Kruvaziyer Turizmde Pazar Payı	Turist Sayısı	Turizm Gelirleri	Turizm İmajı
Güvenlik Algısı										
Ulaşılabilirlik	4,22									
Şehir İmajı	1,69	3,01								
Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Değişim	1,2	1,57	1,8							
Rekabet Avantajı				3,22						
Bölgedeki Girişimci Sayısı				2,81	5,12					
Kruvaziyer Turizmde Pazar Payı				6,23	4,97	4,97				
Turist Sayısı							1,8			
Turizm Gelirleri								1,2		
Turizm İmajı									1,24	

Görsel 3-4. Kriterlerin önem ağırlıkları

AHP yönteminde belirlenen hiyerarşik yapı çerçevesinde, önceden tanımlanmış Saaty'nin önerdiği Rastgele İndeks (RI) çizelgesinden yararlanılır. Bu çizelge karşılaştırmalı ölçüğü olarak

Tablo 5. Kriterlerin karşılaştırmalı ağırlıkları

Kriterler	Kriterlerin Önem Ağırlıkları		
	Puan	Yüzdelerik %	Sıra
K1 - Güvenlik algısı	0.021	2,0	10
K2 - Ulaşılabilirlik	0.080	8,0	6
K3 - Şehir imajı	0.082	8,2	5
K4 - Sosyo-kültürel ve ekonomik değişim	0.040	4,0	9
K5 - Rekabet avantajı	0.043	4,3	8
K6 - Bölgedeki girişimci sayısı	0.045	4,5	7
K7 - Kruvaziyer turizmde pazar payı	0.208	20,8	1
K8 - Turist sayısı	0.183	18,3	2
K9 - Turizm gelirleri	0.177	17,7	3
K10- Turizm imajı	0.122	12,2	4

kullanılır, tüm kriterler ve karar seçeneklerine ilişkin veriler toplanır. Öncelikle kriterlerin tümü için ikili karşılaştırmalardan yararlanılarak her bir kriterin ve her bir kritere göre karar seçeneklerinin alternatif öncelikleri hesaplanır. Kararı etkileyen kriterlerin ikili karşılaştırmaları ve karar seçeneklerinin her bir karar kriterine göre ikili karşılaştırmaları yapılır. İki kriterin ya da karar seçeneklerinin karşılaştırılmasında, bir kriterin karşılaştırma değeri x ise diğer kriter için bunun tersi karşılaştırma değeri 1/x'dir.

Amaç hiyerarşisi oluşturulan kriterlerin ikili karşılaştırmaları yapılmış olup analizde 0.021 - 0.208 arasında değerlere ulaşılmıştır. Değerler minimum ve maksimum alanda yoğunlaşmaktadır, ara değer dağılımı düşüktür. Bu durum kriterlerin etkinlik derecesini artırmaktadır. Şekil 7-8 ve Tablo 5'de görüldüğü gibi sonuçlarda K7-Kruvaziyer Turizmde Pazar Payı kriterinin 0.208 (% 20,8) değeriyle en yüksek ağırlığa sahip olduğu anlaşılmaktadır. K8-Turist Sayısı 0.183 (% 18,3) ve K9-Turizm Gelirleri 0.177 (% 17,7) kriterleri diğer yüksek ağırlığa sahip olan, dolayısıyla Galataport Kruvaziyer Limanı'nın bu alanda yüksek katkı yaptığı düşünülen kriterlerdir. En düşük ağırlığa sahip kriter ise 0.021 (%2) değeriyle K1-Güvenlik Algısı önermesidir, dolayısıyla Galataport Kruvaziyer Limanı'nın İstanbul'a yönelik güvenlik algısında bir etki ya da değişiklik yaratmadığı sonucu çıkarılmaktadır.

7. Sonuç ve Öneri

Bu çalışmada, Galataport Kruvaziyer Limanı'nın seçilen kriterler üzerinden İstanbul turizmdeki etkisi Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yöntemlerinden olan Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) kullanılarak belirlenmiştir. Galataport Kruvaziyer Limanı'nın kriterlerde verilen önermeler üzerinden İstanbul turizmde, ekonomik ve sosyo-kültürel yapısında etkili olduğu varsayılmıştır. Yapılan analiz sonucunda Galataport Kruvaziyer Limanı'nın "Kruvaziyer Turizmde Pazar Payı" alanında bölge üzerinde etkili olduğu ve katkı sunduğu; bölgenin "Güvenlik Algısı" üzerinde ise bir etki ya da değişiklik yapmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca limanın "Turist Sayısı ve Turizm Gelirleri" üzerinde de yüksek etkililikte olduğu görülmektedir.

Çalışmada elde edilen sonuçlar, literatürdeki Gibson ve Bentley (2006), MacNeill ve Wozniak (2018), Aktaş ve Koramaz (2020), Kara (2022), Nehir (2022), Polat vd. (2022) ait çalışmalarda vurgulanan kruvaziyer limanının turist sayısı

ve turizm gelirleri üzerinde yüksek etki ve artış yarattığı, istihdamda artışa ve ekonomik katkıya, dolayısıyla kruvaziyer turizm alanında pazar payının artışı sağladığı bilgisiyle örtüşmektedir. Galataport Kruvaziyer Limanı açılışı itibariyle Doğu Akdeniz kruvaziyer güzergahlarında önemli bir liman olarak yerini almaktadır. Bu durum Türkiye'nin ve İstanbul'un kruvaziyer sektöründeki yerini de doğrudan etkilemekte, dünyanın ikinci büyük limanı olan Akdeniz kruvaziyer turizmde pazar payını yükseltmektedir. Bununla birlikte, görüşü alınan uzmanların Türkiye şartlarına göre değerlendirme yaptıkları göz önüne alındığında, bazı kriterlerin ağırlıklarının literatürdeki sonuçlardan farklı olduğu söylenebilir. Özellikle Galataport Kruvaziyer Limanı'nın İstanbul'a yönelik güvenlik algısı ve sosyo-kültürel ve ekonomik değişim kriterlerinde düşük etki ve katkı yaptığının düşünülmesi, limanın açılışının üzerinden henüz çok kısa süre geçmiş olması ve etkilerin tam olarak belirginleşmemesi, kruvaziyer turistlerinin bölge turistik tesis ve işletmelerinden yeterince yararlanamamış olması nedeniyle bu düzeyde çıktığı kabul edilebilir. Bu açıdan ele alındığında limanın açılışının tanıtımının yapılması, daha fazla kitleye liman olanaklarının ve şehrin turistik özelliklerinin aktarılması, kruvaziyer turistlerinin tur başlangıç ve bitişlerinde şehirde konaklamalarının sağlanması ve bölgede kalış sürelerinin artırılması bu etkiyi belirginleştirecektir.

Galataport Kruvaziyer Limanı, Türkiye'nin kruvaziyer sektöründeki en büyük yatırım ve etkiye sahip projesidir. Liman, yaratacağı sosyo-kültürel ve ekonomik etkiyle Türkiye turizmde dönüm noktası yaratacak özelliklere ve potansiyele sahiptir. Liman içerisindeki ve çevresindeki konaklama ve turistik tesislerinden hizmet alan turistler ülkedeki seyahat/konaklama ve diğer tüm harcamalarıyla, Türkiye turizmde ve kruvaziyer turizmde olumlu katkı sağlayacaktır. Özellikle uluslararası ulaştırma ağının bir merkezi haline gelen İstanbul'un turizm potansiyeli de dikkate alındığında, limanın ana liman olarak kruvaziyer gezi operasyonlarına alınması ve kruvaziyer turistlerinin tur başlangıç ve bitişlerinde şehirde konaklamalarının sağlanması ülkenin turizm gelirini artıracaktır. Süreç içinde, liman hizmetlerinden yararlanan turistlerin yaptıkları harcamalar ve bölgede yarattığı ekonomi, limanın tüm faaliyetleriyle birlikte şehrin mekansal, sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına katkı sağlayacak değişimlere yol açacağı kesindir. Bir kruvaziyer limanının sektördeki pazar payı iyi bir şehir ve turizm imajına bağlıdır. Kruvaziyer turistlerin beklenti ve taleplerini bilmek, bu doğrultuda çekici ve kaliteli hizmet ve olanaklar sunmak limanın imajını geliştirecektir. Galataport Kruvaziyer Limanı'na hizmet sağlayan bölgedeki işletmelerin kruvaziyer turizm hakkında farkındalığının artırılması ve bilinçlendirilmesi, sürdürülebilirlik ve dolayısıyla bölgenin sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına katkı sağlayacaktır. Bununla birlikte uzman görüşlerine göre şehrin güvenliği hakkındaki düşük etki ya da diğer bir deyimle şehre ait olduğu düşünülen yüksek güvenlik riskleri, çözümlenmesi ve giderilmesi gereken bir sorun olarak araştırmada ortaya çıkmaktadır. Bu durum yalnızca kruvaziyer limanı ya da şehirle bağlantılı değil, ülkenin içinde bulunduğu siyasi istikrarsızlık, terör ve asayiş olaylarıyla da ilgilidir. Turizmin güvenlik sorunlarına ve istikrarsızlığa çok kısa sürede ve olumsuz tepki verdiği göz önüne alındığında, güvenlik risklerini en aza indirecek ortamın yaratılması ve bu

doğrultuda eylem ve önlemlerin alınması; şehir ve ülke imajını geliştirecek stratejilerin ve politikaların uygulanması; kurumlar, işletmeler ve organizasyon içindeki tüm paydaşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun sağlanması; yerel ve ulusal düzeyde turizm bilincinin ve farkındalığının oluşturulması önemli bir çözüm olanağı yaratacaktır.

Bu çalışma, alandan seçilen ve görüşü alınan uzmanların Türkiye şartlarına göre değerlendirme yaptıkları bir çalışmadır. Dolayısıyla bu uzmanların nitelik - nicelikleriyle ve konuya yaklaşımlarıyla sınırlıdır. Gelecekte limandan yararlanan kullanıcılar ve turistler üzerinden yapılacak çalışmalarla farklı sonuçlara ulaşılabılır ve değerlendirme yapılabilir. Yine özellikle turistlerin beklenti ve taleplerini belirlemek, bu doğrultuda çekici ve kaliteli hizmet ve olanaklar sunmak adına limana gelen kruvaziyer turistlere yönelik yapılacak diğer bir araştırma yararlı olacaktır. Kruvaziyer turistlerin limana geliş ve gidiş öncesindeki görüşlerinin alınacağı bir çalışma üzerinden süreç izlenerek farklılaşma daha açık bir şekilde ortaya konulabilir. Ayrıca bu çalışma limanın açılışının üzerinden henüz çok kısa süre geçmiş olduğu ve küresel Covid-19 salgınının etkilerinin devam ettiği 2022 yılında yapılmıştır. Bu açıdan birkaç sezon içinde limanın çevreye etkilerinin daha fazla belirginleşmesiyle elde edilecek veriler, gelecekte yapılacak çalışmaların daha kapsamlı ve anlamlı olmasını sağlayacaktır.

Etik Beyan

Bu çalışmada kullanılan anket yöntemi için İstanbul Üniversitesi Etik Kurulu'ndan 21.11.2022 tarihli ve 10 nolu toplantısında 1460793 sıra sayılı kararı ile izin alınmıştır. Aksi bir durumun tespiti halinde TO&RE Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazar (lar)ına aittir.

Yazar Katkı Beyanı

1. Yazarın katkı oranı %70, 2. Yazarın katkı oranı ise %30'dir.

Çıkar Beyanı

Yazarlar arasında çıkar çatışması yoktur.

Kaynakça

- 23 Aralık 1934 tarih ve 2665 sayılı İstanbul Rihtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi'nin Malları ile İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair Kanun. *Resmi Gazete Sayı: 2895*, Tarih: 01 Ocak 1935.
- Aktaş, M. & Koramaz, E. K. (2020). Yakın Çevre Kullanıcılarının Galataport Projesi'nden Beklentileri, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi*, 3(1), 69-79.
- Bahar, O. & Bilen, K. (2020). Turizmde Güvenlik Algısının Türkiye Ekonomisine Etkisi, *Güvenlik Bilimleri Dergisi (Uluslararası Güvenlik Kongresi Özel Sayısı)*, 185-206.
- Bayazıt, Ş. (2015). *Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul.

- Bebek, İ., Altun, N., Bucak, U. & Demirel, H. (2020). Kruvaziyer Gemilerinde Emniyet Riski Oluşturan Faktörlerin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Çalışma, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* (IV. Ulusal Liman Kongresi ve V. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Özel Sayısı), 73-84.
- Biehn, N.A. (2006). Cruise Ship Is Not A Floating Hotel, *Journal of Revenue Pricing Management*, 5(2), 135-142.
- Brida, J.G. & Zapata, S. (2010). Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica, *International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 21(2), 322-338.
- Chiappa, G. & Abbate, T. (2016). Island Cruise Tourism Development: A Resident's Perspective in The Context of Italy, *Current Issues in Tourism*, 19(13), 1372-1385.
- CLIA, (Ocak, 2020). *Global Economic Impacts*, <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> Erişim Tarihi: 02.01.2023.
- CLIA, (Aralık, 2021). *Global Report*, <https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/2021-1r-clia-001-overview-global.ashx> Erişim Tarihi: 25.12.2022.
- Cruise Industry News Annual Report, (Aralık, 2022). *Market Expansion*, <https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/annual-reports/2021-cruise-industrynewsannual-report/> Erişim Tarihi: 28.12.2022.
- Cruise Market Watch, (Aralık, 2022). *Growth, Cruise Market*, <https://cruisemarketwatch.com/growth/> Erişim Tarihi: 28.12.2022.
- Cruise Market Watch, (Aralık, 2022). *Passenger Origins, Capacity*, <https://cruisemarketwatch.com/passenger-origins/> Erişim Tarihi: 28.12.2022.
- Çalışkan, U. & Tütüncü, Ö. (2008). Turizmin Yerel Halk Üzerindeki Etkileri ve Kuşadası İlçesi Uygulaması, *IV. Lisansüstü Turizm Öğrencileri Araştırma Kongresi Kitapçığı*, 127-148, Antalya.
- Çelebi, F. (2017). *Yerel Halkın Kruvaziyer Turizminin Etkilerine Yönelik Algıları: Kuşadası Örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Muğla.
- Deniz Turizmi Yönetmeliği (24 Temmuz 2009). *Resmi Gazete Sayı: 27298*.
- Douglas, N. & Douglas, N. (2004). Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Port, *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- Dwyer L. & Kim C. (2003). Destination Competitiveness: Determinants and Indicators, *Current Issues in Tourism*, 6(5), 369-414.
- Galataport, (Aralık, 2022). *Proje Hakkında*, <https://www.galataport.com/tr/hakkimizda/proje-hakkinda>. Erişim Tarihi: 22.12.2022.
- Gibson, P. & Bentley, M. (2003). A Study of Impacts-Cruise Tourism and The South West of England, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 20(3-4), 63-77.
- İnan, E. A., Akıncı, S., Kıymahoğlu, A. & Akyürek, M. S. (2011). Kruvaziyer Turizmde Turistlerin Tavsiye Niyetlerinde Destinasyon İmajının Etkisi, *Ege Akademik Bakış*, 11(3), 487-497.
- Jordan, E. J. & Vogt, C. A. (2017). Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development, *Journal of Tourism Planning and Development*, 14(4), 527-547.
- Kara, F. E. (2022). *Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Tüketim Odaklı Mekansal Dönüşümü: Galataport İstanbul*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bursa.
- Kim, S. B., Marshall, L. H., Gardiner, R. & Kim, D.Y. (2022). Conflicts in Communities and Residents' Attitudes Toward The Impacts of Cruise Tourism in The Bahamas, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 38(9), 956-973.
- MacNeill, T. & Wozniak, D. (2018). The Economic, Social and Environmental Impacts of Cruise Tourism, *Journal of Tourism Management*, 66(1), 387-404.
- Nehir, M. (2022). *Kruvaziyer Terminal İşletmesi Analizi ve Türkiye'nin Kruvaziyer Potansiyeli*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul.
- Oral, E. Z., Coşar, Y., Danacı, A. & Esmer, S. (2014). Kruvaziyer Limanlarında Yer Seçimi, 8. *Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiri Kitabı*, ss. 297-308, İstanbul.
- Pallis, A.A., Wilmsmeier, G. & Satta, G. (2022). Preparing Cruise Lines, Ports, and Destinations for The Next Day of Cruising, *Research in Transportation Business & Management*, 45(1), 1-7.
- Polat, Ç., Bitiktas, F. & Açık, A. (2022). Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği, *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 3(2), 76-89.
- Rodrigue, P. & Notteboom, T. (2013). The Geography of Cruises: Itineraries, Not Destinations, *Applied Geography*, 38(1), 31-42.
- Saaty, T.L. & Vargas, L.G. (2013). *Decision Making with the Analytic Network Process*, Springer Publishing, New York.
- Sargın, S. & Konurhan, Z. (2021). Kruvaziyer Limanlarının Mekansal Etkilerine Bir Örnek: Galataport Kruvaziyer Limanı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 26(45), 213-234.
- Sönmez, S. F. & Graefe, A. R. (1998). Determining Future Travel Behavior from Past Travel Experience and Perceptions of Risk and Safety, *Journal of Travel Research*, 37(2), 171-177.
- TBMM. Kayıtları Düstur 6, No.191, s.785-804, *Dersaadet Rıhtımları İmtiyaz Mukavele, Şartname ve Tarifesi*, H.27 Rebiülevvel 1308, R.29 Teşrinievvel 1306, M.10 Kasım 1890.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Ulaştırma Ana Planı (Ocak, 2023), Limanlar ve Denizyolu Taşımacılığı Altyapı Politikaları, <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/ulusal-ulasirma-ana-plani/cilt-2-proje-veri-setleri.pdf> Erişim Tarihi: 02.01.2023.
- Türkiye Turizm Stratejisi (Ocak 2023), Kruvaziyer Limanlar, <https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0> Erişim Tarihi: 02.01.2023.
- Üçışık, S. & Kadioğlu, M. (2001). Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 3(1), 83-92.
- Vaya, E., Garcia, J.R., Murillo, J., Romani, J. & Surinach, J. (2018). Economic Impact of Cruise Activity: The Case of Barcelona, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 35(4), 479-492.
- Weeden C., Lester J. & Thyne M. (2011). Cruise Tourism: Emerging Issues and Implications for a Maturing Industry, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 26-29.
- Wild, P. & Dearing, J. (2000). Development and Prospects for Cruising in Europe, *Maritime Policy and Management*, 27(4), 315-333.