

**Türkiye kruvaziyer turizmi verilerinin rekabetçilik analizi çerçevesinde değerlendirilmesi\***

**Evaluation of Turkey's cruise tourism data within the framework of competitiveness analysis**

Gönderim Tarihi / Received: xx.xx.2021

Kabul Tarihi / Accepted: xx.xx.2022

Doi: [10.31795/baunsobed.1252496](https://doi.org/10.31795/baunsobed.1252496)

Berna YAŞAR<sup>1</sup>

Mehmet DÜZGÜN<sup>\*\*2</sup>

Atınç OLCAY<sup>3</sup>

**ÖZ:** Kruvaziyer turizmi turistlere yönelik farklı aktiviteleri bir araya getirebilen bir niteliğe sahiptir. Bu doğrultuda söz konusu turistlere yönelik sunulan hizmetler arasında ulaşımın yanında yeme-içme, konaklama ve diğer rekreasyon faaliyetlerinin de yer aldığını söylemek mümkündür. Öte yandan kruvaziyer turistler liman ziyaretleri ile birlikte limana yakın turistik yerleri ziyaret ve alışveriş imkânlarından da faydalanırlar. Bundan dolayı ülkeler söz konusu limanlara ve destinasyonlara önemli yatırımlar yapmaktadır. Bu kapsamda Türkiye’de yer alan kruvaziyer gemilerin ziyaret rotasında yer alan limanların 2017-2022 yılları arasındaki beklenen ve gerçekleşen büyüme oranlarının tespit edilip karşılaştırılması amacıyla gerçekleştirilen bu araştırma nitel desende tasarlanmıştır. Ulaşılan veriler döküman analizi yöntemi ile incelenerek elde edilen veriler değişim pay analizlerine tabi tutulmuştur. Ulaşılan sonuçlara göre 2022 yılında her ne kadar kruvaziyer turist sayısı artış trendine girmiş olsa da 2017 ve 2018 yıllarının baz alındığı değişim pay analizlerine göre araştırma kapsamında yer alan limanları genel anlamda beklenen sayının gerisinde turistlerin ziyaret ettiği tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kruvaziyer turizmi, Rekabetçilik, Değişim pay analizi

**ABSTRACT:** Cruise tourism has a quality that can bring together different activities for tourists. In this direction, it is possible to say that the services offered to these tourists include food and beverage, accommodation and other recreational activities as well as transport. On the other hand, cruise tourists also benefit from port visits as well as visiting the touristic places close to the port and shopping opportunities. Therefore, countries make significant investments in these ports and destinations. In this context, this research, which was carried out in order to determine and compare the expected and actual growth rates of the ports on the cruise ships' visit route in Turkey between 2017-2022, was designed in qualitative design. The data in question were accessed by document analysis method and the data obtained were subjected to change share analyses. According to the results obtained, although the number of cruise tourists has entered an increasing trend in 2022, according to the change share analyses based on 2017 and 2018, it has been determined that the number of tourists visiting the ports within the scope of the research is generally behind the expected number.

**Keywords:** Cruise tourism, Competitiveness, Shift-share analysis

<sup>1</sup> Yüksek Lisans Öğrencisi, Gaziantep Üniversitesi/Turizm Fakültesi /Turizm İşletmeciliği Bölümü/ Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, [bernayasar@hotmail.com](mailto:bernayasar@hotmail.com), <https://orcid.org/0000-0001-7968-4502>

<sup>\*\*</sup> Sorumlu Yazar / Corresponding Author

<sup>2</sup> Dr., T. C. Milli Eğitim Bakanlığı, [duzgunsmehmet@gmail.com](mailto:duzgunsmehmet@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0003-4318-0729>

<sup>3</sup> Prof. Dr., Gaziantep Üniversitesi/Turizm Fakültesi/Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü/ Gastronomi ve Mutfak Sanatları Anabilim Dalı, [atincolcay@gmail.com](mailto:atincolcay@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0003-0407-5467>

## EXTENDED ABSTRACT

### Literature review

Cruise tourism, which grows rapidly in the world and leaves big money to the countries and cities visited, is a type of tourism that appeals to the middle and upper income group (İncekara et al. 2014: 5). Cruise ships achieve high guest satisfaction and loyalty by meeting the demands of guests such as products, services and high quality (Ay, 2021: 13). Cruise ships have water parks, surfing pools, golf and sky-diving simulators, ice skating rinks, rock climbing walls, billiard halls, villas with private pools and more activities with their new generation features and innovations. In addition, today's newly designed ships provide facilities to meet the needs of family or single travellers (Florida-Caribbean Cruise Association, FCCA, 2014). Nowadays, the modern cruise industry is offered in combination with various types of tourism, characterised as leisure tourism, because the destination and geography are becoming more than the sole attraction for guests. The demands of the guests are more complex, multifaceted and sophisticated. Moreover, the cruise sector responds to the sophisticated demands of the guests (Bircan, 2014). Cruise operators try to create a strategy by applying capacity and marketing discounts in order to increase demand. Therefore, they prefer itineraries, specific regional and cultural events and purpose-oriented ports (Öz, 2015: 85).

Cruise ports generally have economic, social and environmental impacts within the framework of sustainability (Ren, 2021: 5). Cruise tourism provides shipbuilding and maintenance revenues within the scope of port revenues. For this service it provides, repair costs provide more income than freight ships. Ports provide cruise ships with activities such as berthing, utilisation of port facilities, fuel, water, electricity, waste management, etc. Cruise tourism includes many elements that make cruises attractive (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 8). During the tour period, journeys with great comfort are carried out. During the holiday, travel and accommodation opportunities are provided to the desired environment and climate. On the other hand, cruise ships have negative environmental impacts such as fuel waste, bilge water discharge, air and noise pollution. In addition, in small destinations, overcrowding at the moment of disembarkation of many passengers brings about the strain on the infrastructure (Güzel, 2006: 31).

### Methodology

It is very important to include written and visual materials in the researches designed in qualitative design in terms of contributing to validity. Document analysis method was used to access the data. In this direction, the data covering the period between 2003-2022 were obtained based on the reports published in the Statistical Information System of the Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Merchant Shipping Statistical Information System for the years 2013-2022. In the said system, the data of the port authorities published in 2017 were compared with the data of 2021, and the data of the port authorities published in 2018 were compared with the data of 2022. In this research, the number of passengers visiting the ports within the scope of the research through cruise ships was subjected to Shift-Share Analysis. In shift-share analyses, the amount of change between the market share based on the total number of tourists in the first part of the specified time interval and the expected and achieved market shares based on the number of tourists in the last part is calculated. In this direction, it has been tried to reveal whether the total number of tourists coming to the ports visited by the cruise ships within the scope of the research is above or behind the expected amount. The relationships between the data are revealed within the framework of competitiveness analysis based on the increase and decrease rates.

### Findings and discussion

The cruise sector experienced a sharp decline in 2019 and 2020 due to the impact of external factors and the Covid-19 outbreak. Since 2015, the cruise market has continued to grow strongly, as evidenced by the increased demand for cruise tourism. The decline in the number of cruise ships visiting Turkey has become evident since 2016, and a further decline occurred during the Covid 19 pandemic period. A similar situation occurred in the number of passengers, and the decline observed until 2021 ended in 2022, and it was determined that there was a significant increase in the said year compared to previous years. However, according to the results obtained, Kuşadası has reached a very high number of cruise

tourists. Apart from Kuşadası, the ports of Antalya, Bodrum, Çanakkale and Dikili also reached a higher number of tourists than expected. However, when the years 2018 and 2022 are compared, it is seen that Çanakkale Port has achieved a significant momentum. On the other hand, the number of cruise tourists visiting Çeşme port was much lower than expected. Similarly, there is a similar situation in terms of decline in Fethiye and Mersin ports.

### **Results and recommendations**

The decline in the number of tourists travelling by cruise ships, especially in the comparison of 2017 and 2021, can be counted among the reasons for the decline in 2021, along with the financial crises in developed countries, security concerns due to terrorist incidents in our country, political crises and the measures taken during the Covid-19 process. According to the research results, when the years 2018 and 2022 are compared, the increase in the number of cruise tourists visiting destinations such as Alanya, Çeşme, Kuşadası and Marmaris fell behind the expected increase. In general, based on the year 2022, it can be said that the number of cruise ships and tourists has started to increase again. Although this situation can undoubtedly be related to many economic and political developments, it is still very important to focus on the advertising and promotional activities of these destinations in order to contribute to the cruise routes. In addition, enriching the physical, social and other facilities in the ports will contribute to more ships visiting these ports. In future research, qualitative studies can be carried out that reveal the concrete reasons for the decline in the destinations visited by cruise ships that do not reach the expected number of tourists.

## Giriş

Kruvaziyer turizmi bakımından Türkiye'nin üç tarafının denizler ile çevrili olması önemli avantajları beraberinde getirmektedir. Bunun yanında kültürel ve coğrafi unsurların tarihi zenginlikler ile bir arada yer alması söz konusu turizm çeşidinin Türkiye' deki gelişiminde büyük önem arz etmektedir (Yüksekyıldız, 2020: 608). Bununla birlikte zaman içerisinde kruvaziyer gemiler ile gerçekleştirilen seyahatlerin turizm sektöründeki payı her geçen gün artmış, artan gelir düzeyi ve teknolojik gelişmelerle birlikte kruvaziyer seyahatleri Türkiye'de ve dünyada hızlı bir gelişim göstermektedir (Kozak, 2012: 21). Kruvaziyer turizmine olan talebin artmasıyla birlikte, kruvaziyer gemilerin uğradıkları limanlara oldukça büyük miktarda gelir bırakması ülkelerin bu alandaki yatırımlarına hız vermelerini sağlamıştır (Soyak, 2013: 14). Bununla birlikte ziyaret edilen şehirlerde kruvaziyer turlara dayalı ekonomik hareketlilik de artmaktadır (Öz, 2015: 73).

Bir kruvaziyer turunda, kruvaziyer turunun nereden başlayacağı, rotası, turun uzunluğu ve nerede biteceği önceden belirlenmiştir (Akyüz, 2011: 25). Turlar genellikle belirli bir limanda başlar ve aynı limanda son bulur. Kruvaziyer turizmi, farklı deneyimler ve macera arayan turistlerin tercih ettiği bir turizm türüdür. Yolcular, belirli bir güzergâh üzerinde farklı limanları ziyaret etme, bu yerlerde yöreye özgü faaliyetlere katılma fırsatı bulmaktadırlar (Ay, 2021: 13). Uçaklar kıtalar arası yolcu taşımacılığına başlamadan önce, Atlantik'in iki yakası arasındaki ulaşım, "Oceon Liner" adı verilen, zamanına göre yüksek teknolojiye sahip lüks gemilerle sağlanıyordu (Ceyhan, 2017: 272). İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uçaklardaki gelişmeler nedeniyle bu gemilere olan talep büyük ölçüde azalmıştır. Tüm bu gelişmelerden sonra gemiler tatil ve seferler için kullanılmaya başlanmış, gemi firmaları düşen talebi yeniden artırmaya çalışmıştır (Bircan, 2014: 14). Zamanla kruvaziyer olarak adlandırılan uluslararası bir tanım ortaya çıkmıştır (Kılıçhan, 2012: 5). Kruvaziyer gemi, seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemiler olarak kabul edilmektedir (Sezer, 2014: 51). Söz konusu gemilerde belli bir süre içerisinde programlı olarak limanlar ziyaret edilip, farklı aktiviteler gerçekleştirilmektedir (Kılıçhan, 2012: 4). Bu doğrultuda 3000-4000 yolcu taşıyabilen, her türlü sosyal etkinliğe ev sahipliği yapan yolcu gemileri aracılığı ile söz konusu aktiviteler gerçekleştirilmektedir (Köse, 2012: 50).

Kruvaziyer limanları genel olarak sürdürülebilirlik çerçevesinde ekonomik, sosyal ve çevresel etkilere sahiptir (Ren, 2021: 5). Kruvaziyer turizmi liman gelirleri kapsamında gemi inşa ve bakım gelirleri sunmaktadır. Bu anlamda kruvaziyer gemilerin, yük gemilerine nazaran daha çok gelir sağladığını söylemek mümkündür (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 8). Limanlar, kruvaziyer gemilerine yanaşma, liman imkânlarından faydalanma, yakıt, su, elektrik, atık yönetimi gibi gelir elde etmeye yönelik faaliyetler sağlamaktadır (Polat, 2015: 443). Kruvaziyer turizmi, yolculukları çekici kılan birçok unsuru bünyesinde bulunmaktadır. Tur süresi boyunca büyük bir konfora sahip yolculuklar gerçekleştirilmektedir. Tatil boyunca istenilen çevre ve iklime seyahat ve konaklama imkânları sağlanmaktadır. Karada yapılan tur ve alış-veriş imkânları da liman işletmesi ve bölgenin gelir elde etmesini sağlamaktadır (Güzel, 2006: 31). Öte yandan kruvaziyer gemilerin yakıt atıkları, sintine suyu tahliyesi, hava ve gürültü kirliliği gibi olumsuz çevresel etkilerinden de söz edilebilir. Bununla birlikte küçük destinasyonlarda birçok yolcunun karaya çıktığı anda yaşanan aşırı kalabalık alt yapının zorlanmasını beraberinde getirmektedir (Brida, 2010: 220). Kruvaziyer turizmi ziyaret edilen ülke ve limanlara ekonomik anlamda önemli ölçüde gelir sağlamaktadır. Kruvaziyer turizmi kapsamında gemilerin harcama kalemleri arasında girmiş oldukları limanlardan yaptıkları yakıt ve su alımları ve liman ücretleri ile birlikte ödenen diğer vergiler yer almaktadır. Turistler ise limanın yer aldığı destinasyondaki ulaşım araçlarından, tur rehberlerinden, yiyecek içecek işletmeleri ve hediyeleşme eşya mağazaları başta olmak üzere birçok imkândan yararlanmaktadır. Bu durum kruvaziyer turizminin ekonomik önemini vurgulamakla birlikte geleceğe yönelik turizm plan ve politikalarının belirlenebilmesi amacı ile destinasyonlar açısından belirli zaman dilimlerine odaklı gemi ve turist sayısını temel alan rekabetçilik analizlerinin gerçekleştirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda yapılan bu çalışmada 2013 ve 2022 yılları arasında gerçekleşen kruvaziyer seyahat istatistikleri temelinde 2017 ile 2021 ve 2018 ile 2022 yıllarında gerçekleşmiş olan kruvaziyer turist sayılarındaki değişim; araştırma kapsamında yer alan kruvaziyer liman istatistiklerine göre değişim pay analizi aracılığı ile karşılaştırılmış ve rekabetçilik açısından değerlendirilmiştir.

## Literatür taraması

### *Kruvaziyer turizmi*

Yolcu gemisi yolculuğu belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda liman ve belirli bir süre sürecek olan gezi öncesi ve sonrası, katılımcıların ulaşım ve konaklamaları turistik ürünün diğer bileşenlerini oluşturur. Kruvaziyer turizminin anlamı ise, denizde, gölde veya nehirde yapılan yolculuğu içeren bir tatildir (Görgün, 2011: 50). Bu bağlamda kruvaziyer turizmi deniz gezisi, destinasyon ziyaretleri, gemide ve karada yapılan farklı aktiviteleri içeren bir tatil türüdür (Sezer, 2014: 51). Kruvaziyer turizminin asıl amacı ulaşım değil, misafirlerin konaklaması ve gemide kalan misafirlerin boş zamanlarını belirli bir rota üzerinde çeşitli destinasyonları ziyaret ederek geçirmeleridir (Wild ve Dearing, 2000: 315). Kruvaziyer turizmde liman ziyaretleri, limana yakın yerleri ziyaret ve alışveriş aktiviteleri mevcuttur. Yolcu gemilerinin ziyaret ettiği limanlarda turistlere sunulan hizmetler, ev sahibi ülkenin en çok yatırım yaptığı alanlardır (Deniz, 2017: 2). Ancak kruvaziyer turizminin temelinde deniz ve gemi seyahatleri bulunmakta olduğundan turistik bir ürün olan kruvaziyer seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve farklı liman ziyaretlerini kapsamaktadır (Kılıçhan, 2012: 4).

Dünyada hızla büyüyen ve ziyaret edilen ülke ve şehirlere önemli ölçüde ekonomik gelir bırakan kruvaziyer turizmi, orta ve üst gelir grubuna hitap eden bir turizm türüdür (İncekara vd. 2014: 5). Yolcu gemileri misafirlerin talep ettiği ürün, hizmet ve yüksek kalite gibi isteklerinin karşılanmasını sağlayarak yüksek misafir memnuniyeti ve sadakatine ulaşmaktadır (Ay, 2021: 13) Kruvaziyer gemileri yeni nesil özellikleri ve yenilikleri ile su parkları, sörf havuzları, golf ve sky-diving simülörleri, buz pateni pistleri, kaya tırmanış duvarları, bilardo salonları, özel havuzlu villalar ve daha fazla etkinliklere sahiptir. Ayrıca günümüzü yeni tasarlanmış gemileri, aile veya tek seyahat eden misafirlere ihtiyaçlarını sağlamaya yönelik olanaklar sağlamaktadır (Florida-Caribbean Cruise Association, FCCA, 2014). Günümüzde modern kruvaziyer endüstrisi, eğlence turizmi olarak nitelendirilen çeşitli turizm türleri ile birlikte sunulmaktadır. Çünkü destinasyon ve coğrafya, misafirler için yegâne çekici unsur olmanın ötesine geçmektedir. Misafirlerin talepleri daha karmaşık ve çok yönlü bir niteliktedir. Dahası kruvaziyer sektörü misafirlerin özel taleplerine de yanıt vermektedir (Bircan, 2014). Kruvaziyer operatörleri talebi arttırmak amacıyla kapasite ve pazarlama indirimi uygulayarak strateji yaratmaya çalışmaktadır. Bu nedenle seyahat programları, belirli bölgesel ve kültürel etkinlikler ve amaca yönelik limanları tercih etmektedir (Öz, 2015: 85).

### *Türkiye’de kruvaziyer turizmi*

Türkiye, Akdeniz Havzasında yer almaktadır. Akdeniz Havzası limanlarının tarihi yerlere ve turistik cazibe merkezlerine olan yakınlığı, diğer ülkelere olan yakınlığı ile kruvaziyer turizmi için oldukça elverişli bir konumdadır (Deniz, 2017: 7). Türkiye zengin kültür ve tarihi, doğal güzellikleri, coğrafi konumu ile kruvaziyer turları için uygun koşullar sağlamaktadır. Bununla birlikte Türkiye son yıllarda en önemli ve en çok ziyaret edilen ülkelerden biri haline gelmiştir (Akbaş, 2020: 109). Öte yandan Türkiye’nin diğer ülkelere, tarihi yerlere ve turistik cazibe merkezlerine olan yakınlığı kruvaziyer turizmi bakımından büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bundan dolayı kruvaziyer limanlarda gelecek yıllarda yoğunluk oluşacağı ön görülmesi bakımından söz konusu limanların, taleplere yanıt verecek kapasite, donanım ve fonksiyonel anlamda geliştirilmesi önemlidir (Akyüz, 2011: 38).

Türkiye, kruvaziyer turizmi kapsamında arz potansiyeline sahiptir. Akdeniz havzasında yer almakta ve en uzun kıyıya sahip ülke konumu ile avantajlı bir yapıya sahiptir. Türkiye’de kruvaziyer turizmi; İspanya, Yunanistan, İtalya çıkışlı paket turların uzantısı olarak ve günübirlik uğrağı olarak değerlendirilmektedir (Gökgöz, 2010: 19).

Limanlarda yapılan harcamalarının yüksekliği, dünyada bu pastadan pay almanın önemini ortaya koymaktadır. Limanlar gerçekleştirmiş oldukları altyapı iyileştirmeleri ile hem fiziki altyapılarını güçlendirmekte hem de fiziksel anlamda daha büyük gemileri kabul edecek imkânları sağlamaya çalışmaktadırlar. Bu anlamda limanların turistlere yönelik hizmet alanları ve lüks gemi seyahatine olanak sağlayacak olanaklara sahip olması gerektiğinin önemli olduğunu söylemek mümkündür. Liman hizmetleri servis kalitesi ve güvenlik konusunda gereksinimleri karşılayacak standartlara ulaşmak önemli hale gelecektir (Güzel, 2006: 40). Türkiye’de son yıllarda kruvaziyer limanlarının çoğu uzmanlaşmıştır. Her liman potansiyelini arttırmaya yönelik yeniden yapılanmaya ilişkin çalışmalar

gerçekleştirmektedir. Kuşadası, İzmir, İstanbul, Antalya gibi limanlar kruvaziyer turizmi için büyük bir potansiyele sahiptir (Sezer, 2014: 55). Geçmiş yıllarda Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyerler ve yolcu sayıları değerlendirildiğinde; kruvaziyer sektörünün Türkiye ekonomisine önemli ölçüde olumlu etki yapma potansiyeline sahip olduğu görülmektedir (Ayazlar ve Ayazlar, 2016: 6). Türkiye'de yer alan kruvaziyer limanlarının birçoğu son yıllarda gelişmiş ve uzmanlaşmıştır. Limanlar potansiyelini arttırmaya yönelik çalışmalar yapmaktadır. İstanbul, Antalya, İzmir, Kuşadası kruvaziyer turizmi için büyük bir potansiyele sahiptir (Polat, 2022: 77).

### ***Kruvaziyer limanlar***

Kruvaziyer limanları kullanım türlerine göre; ana liman (homeport) , ara liman (port of call) ve hibrit liman olmak üzere üçe ayrılmaktadır (Lekakou vd. 2009):

Ana Liman (Homeport): Yolcuların seyahate başladığı ve seyahatin bitiminde aynı limanda indiği, turun bittiği nokta olarak nitelendirilmektedir (Bayazıt, 2015: 16). Genel olarak ana limanlar kruvaziyerlere hizmet vermektedir (Lekakou vd. 2009: 216). Liman ve çevresinde yapılan harcamalar, yakıt karşılamaya yönelik faaliyetler, ulaştırma hizmetleri çevre ekonomisine katkı sağlamaktadır. Gemilerin temel ihtiyaç ve isteklerini karşılayan limanlar gateway ports ya da hub liman olarak adlandırılmış olsa da genel olarak ana liman terimi kullanılmaktadır (Bayazıt, 2016: 21). Yolcuların ana limandan alıp yine aynı limanda turun bitiminde ayrılmalari geleneksel kruvaziyer anlayışı olarak nitelendirilmektedir. Ancak yeni bir kavram olan interporting adı verilen yeni bir akım başlamıştır. Bu akıma göre kruvaziyer seyahat planında yer alan ikinci veya üçüncü limanda yolcu değişimi yapmak amacıyla uygulanan değişim söz konusudur. Operasyon sürecine intraporting, yolcular için yapılan indirme/bindirme anlamına gelir (Sezer, 2022: 868).

Uğrak Liman ( Port of call): Kruvaziyer limanlarının birçoğu uğrak liman olarak faaliyet göstermektedir (McCalla, 1998: 45). Kruvaziyer yolculuklarında uğrak limanların payı büyüktür. Yolcuların yeniden gelecek kruvaziyer deneyimini sağlamasında etken özelliğe sahiptir. Uğrak limanlar; bölgedeki tarihi ve kültürel özellikleri, müze-özen yerlerine yakınlığı, kaliteli zaman geçirilmesine yönelik unsurlara sahip olması kruvaziyer yolculukları için önemli kriterler arasında yer alır (Brida, 2010: 207). Türkiye'de Marmaris Limanı, Bodrum Limanı, Alanya Limanı, Dikili Limanı örnek verilebilir (Abolafya, 2019: 33).

Hibrit Liman (Hybrit Port) : Ana liman ve uğrak limanın birleşiminden oluşan hibrit bağlantı noktası olarak nitelendirilmektedir (Yüksekyıldız, 2020: 608). Kruvaziyer gemilerinin uğrak liman yapısına yönelik hizmet vermeye başlamış, ihtiyaçlarına göre artırılan kapasite, bazı durumlarda bakım ve onarım hizmeti veren limanlar haline gelmiştir (Bayazıt, 2015: 126).

### ***Yöntem***

Bu bölümde öncelikli olarak araştırma deseni, araştırmanın amacı ve önemi, verilerin toplanması ve verilerin analizine ilişkin detaylı bilgiler yer almaktadır.

### ***Araştırma deseni***

Bu çalışmada 2013-2022 yılları aralığında Türkiye'de yer alan limanları ziyaret eden yolcu sayısı baz alınmıştır. Araştırma kapsamında yer alan veriler Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan elde edilmiştir. Bu doğrultuda nitel desende tasarlanmış olan bu çalışmada verilerin incelenmesinde döküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Gerçekleştirilen pay değişim analizleri aracılığı ile de veriler üzerinden karşılaştırma yapılabilmesine imkân sağlanmıştır.

### ***Araştırmanın amacı ve önemi***

Türkiye'de yer alan kruvaziyer gemilerin ziyaret rotasında yer alan limanların geride kalan beş yıllık periyot kapsamında 2017-2022 yılları arasındaki beklenen ve gerçekleşen büyüme oranlarının tespit edilip karşılaştırılması gerçekleştirilen bu araştırmanın temel amacını oluşturmaktadır. Bununla birlikte kruvaziyer turizminin destinasyonlara yönelik daha fazla katkı sağlamasına yönelik potansiyel fayda ve risklerin göreceli hale getirilmesi araştırma kapsamında yer almaktadır.

### Verilerin toplanması

Nitel desende tasarlanmış olan araştırmalarda geçerliliğe yönelik katkı sağlaması bakımından yazılı ve görsel materyallerin yer alması oldukça önemlidir (Baş ve Akturan, 2018: 121). Verilerin incelenmesinde döküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Bu doğrultuda 2013-2022 yılları arasında kapsayan veriler Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi'nde yayınlanan raporlar 2013-2022 yılları baz alınarak elde edilmiştir. Söz konusu sistemde 2017 yılında yayınlanan liman başkanlıkları verileri ile 2021 yılı, 2018 yılında yayınlanan liman başkanlıkları verileri ile de 2022 yılı verileri karşılaştırılmıştır.

### Verilerin analizi

Yapılan bu araştırmada kruvaziyer gemiler aracılığı ile araştırma kapsamında yer alan limanları ziyaret eden yolcu sayıları değişim payı analizlerine (Shift-Share Analysis) tabi tutulmuştur. Değişim payı analizlerinde belirlenen zaman aralığının ilk bölümünde yer alan toplam turist sayısının baz alındığı pazar payı ile son bölümünde yer alan turist sayısının baz alındığı beklenen ve ulaşılan pazar payları arasındaki değişim miktarları hesaplanmaktadır (Akgül, 2018: 171-172). Bu doğrultuda araştırma kapsamında yer alan kruvaziyer gemilerin ziyaret etmiş oldukları limanlara gelen toplam turist sayısı beklenen miktarın üzerinde veya gerisinde olup olmadığı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Veriler arasındaki ilişkiler artış ve azalış oranlarına bağlı kalarak rekabetçilik analizi çerçevesinde ortaya konulmuştur.

### Bulgular ve tartışma

Bu bölümde kruvaziyer gemilerde yıllara göre seyahat eden toplam yolcu sayılarına, yıllara göre Türkiye'ye gelen toplam yolcu ve gemi sayılarına ve araştırma kapsamında yer alan limanlara kruvaziyer gemiler ile gelen toplam turist sayısının baz alındığı değişim pay analizlerine ve sonuçlarına yer verilmiştir.

### Toplam uluslararası kruvaziyer yolcu sayısı

2013-2022 yılları arasında toplam uluslararası kruvaziyer yolcu sayısına yönelik sayısal veriler Tablo 1'de gösterilmiştir.

**Tablo 1:** 2013-2021 yılları arasında toplam uluslararası kruvaziyer yolcu sayısı

Yıl	Yolcu Sayısı (Milyon)
2013	21,3
2014	22,34
2015	23,06
2016	25,2
2017	26,7
2018	28,5
2019	29,7
2020	5,8
2021	4,8

**Kaynak:** Cruise Lines International Association – CLIA 2022

Tablo 1'e göre kruvaziyer sektörü, yaşanan dış faktörlerin etkisi ve salgınla beraber 2019 ve 2020 yıllarında sert bir düşüş yaşamıştır. 2015 yılından 2020 yılına kadar ise kruvaziyer turizmne yönelik turist sayısının düzenli bir biçimde arttığını söylemek mümkündür.

### Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları

2013-2022 yılları arasında Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarına ilişkin sayısal veriler Tablo 2'de gösterilmiştir.

**Tablo 2:** 2013-2022 yıllarında Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları

Yıl	Gemi sayısı	Yolcu sayısı
-----	-------------	--------------

2013	1542	2259053
2014	1385	1792298
2015	1456	1888552
2016	590	626840
2017	311	306485
2018	247	213771
2019	34	300896
2020	5	1824
2021	78	45362
2022	975	996500

**Kaynak:** (DGM, 2022a)

Tablo 2’ ye göre Türkiye’yi ziyaret eden kruvaziyer gemi sayısındaki düşüş 2016 yılından itibaren belirgin hale gelmiştir. Bunun yanı sıra Covid 19 salgını döneminde söz konusu düşüş hızlanmıştır. Benzer durum yolcu sayılarında da meydana gelmiş, 2021 yılına kadar gözlenen düşüş 2022 yılında son bularak söz konusu yıldan itibaren önceki yıllara göre önemli bir artışın meydana geldiği görülmektedir.

### Değişim pay analizleri

Değişim payı analizlerinde pay (share) kruvaziyer limanları ziyaret eden turist sayısında beklenen artışı, değişim (shift) ise paya olan uzaklığı temsil etmektedir. Formülde t0 ve t1 zaman aralıklarını, büyüme net büyümeyi, Sharei pay etkisini, n toplam liman sayısını ve PAXi toplam turist sayısını ifade etmektedir (Akgül, 2018: 172; Dikeç ve Akgül, 2016: 7). Yöntemin matematiksel ifadesi ise aşağıda gösterilmiştir:

$$BÜYÜME = PAX_{it1} - PAX_{it0} = SHARE_i + SHIFT_i$$

$$SHARE_i = \left( \frac{\sum_{i=1}^n PAX_{it1}}{\sum_{i=0}^n PAX_{it0}} - 1 \right) \cdot PAX_{it0}$$

$$SHIFT_i = PAX_{it1} - \frac{\sum_{i=1}^n PAX_{it1}}{\sum_{i=1}^n PAX_{it0}} \cdot PAX_{it0}$$

Tablo da 2018-2022 yılları arasında kruvaziyer limanlarını ziyaret eden turist sayılarının temel alındığı pay değişim analizi sonuçları gösterilmiştir.

**Tablo 3:** 2018-2022 yıllarını kapsayan değişim payı analizi sonuçları

Sıra	Liman	2018	2022	Beklenen Büyüme	Gerçekleşen Büyüme	Değişim Payı Etkisi
1	Alanya	3.023	5.746	6531	2723	-3808
2	Antalya	7.656	33.109	16540	25453	8913
3	Bodrum	24.263	95.462	52418	71199	18781
4	Çanakkale	22	13.905	46	13883	13837
5	Çeşme	51.054	20.651	110298	-30400	-140698
6	Dikili	103	6.410	223	6307	6084
7	Fethiye	273	790	590	517	-73
8	Göcek	162	596	350	434	84
9	Kuşadası	121.821	487.662	372885	365841	-7044
10	Marmaris	5.311	11.218	11474	5907	-5567
11	Mersin	83	59	179	24	-155
<b>Toplam</b>		213771	675608			

**Kaynak:** (DGM, 2022b; DGM, 2019).

Tablo 3’ e göre özellikle Kuşadası oldukça yüksek sayıda kruvaziyer turist sayısına erişmiştir. Kuşadası dışında Antalya, Bodrum, Çanakkale ve Dikili limanları da beklenin üzerinde turist sayısına ulaşmıştır.



Bununla birlikte Çanakkale Limanı 2018 ve 2022 yılları karşılaştırıldığında önemli bir ivme yakaladığı görülmektedir. Öte yandan Çeşme limanını ziyaret eden kruvaziyer turist sayısı beklenenin çok altında kruvaziyer turist tarafından ziyaret edilmiştir. Benzer biçimde Fethiye ve Mersin limanlarında da düşüş anlamında benzer bir durum söz konusudur. Tablo 4'te ise Covid 19 salgın döneminin kruvaziyer turizmüne olan etkisi veriler üzerinden gösterilmiştir.

**Tablo 4:** 2017-2021 yıllarını kapsayan değişim payı analizi sonuçları

Sıra	Liman	2017	2021	Beklenen Büyüme	Gerçekleşen Büyüme	Değişim Payı Etkisi
1	Alanya	12190	116	-9795	-12074	-21869
2	Antalya	40301	1225	-32383	-39076	-71459
3	Bodrum	31641	214	-25424	-31427	56851
4	İstanbul	1291	3914	-1037	2623	3660
5	Kuşadası	119884	9057	-96332	-110827	-207159
6	Marmaris	23736	30571	-19072	6835	25907
	<b>Toplam</b>	<b>229043</b>	<b>44997</b>			

**Kaynak:** (DGM, 2017; DGM, 2021).

Tablo 4'te 2017 ve 2021 yılları karşılaştırılmıştır. Buna göre Alanya, Antalya, Bodrum, İstanbul, Kuşadası ve Marmaris olmak üzere tüm limanlarda beklenen büyüme negatif olarak hesaplanmıştır. Ancak söz konusu limanlardan sadece İstanbul ve Marmaris limanları gerçekleşen büyüme rakamlarında pozitif değerlere ulaşmıştır. 2021 yılında ulaşılmış olan toplam kruvaziyer turist sayısının % 80 azalarak 2017 yılındaki sayının çok altında olduğu anlaşılmaktadır.

### Sonuç ve öneriler

Akdeniz çanağında oldukça önemli bir konuma sahip olan Türkiye kruvaziyer turizmüne yönelik birçok unsuru bünyesinde barındırmaktadır. Bununla birlikte Türkiye sahip olduğu doğal güzellikler, zengin kültürel yapısı, tarihi eserler ve diğer cazibe unsurları ile birlikte dünya turizmi açısından oldukça önemli bir destinasyondur. Bu bağlamda kruvaziyer turizmi kapsamındaki turist sayılarına yönelik büyüme oranlarının tespit edilmesi amacıyla gerçekleştirilmiş olan bu çalışmada 2017 ve 2021; 2018 ve 2022 yıllarında kruvaziyer limanları ziyaret eden turist sayıları değişim pay analizlerine tabi tutularak beklenen büyüme ve gerçekleşen büyüme rakamları hesaplanarak karşılaştırılmış böylelikle mevcut durum ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ziyaretçi sayılarına yönelik gerçekleştirilen karşılaştırmanın limanlara ve destinasyonlara yönelik yapılan önemli yatırımların ekonomik önemini değerlendirilmesine katkı sağlamasını yanı sıra limanlar ve destinasyonlar bakımından gelecekteki turizm politikalarının belirlenmesine de katkı sağlayacağını ifade etmek mümkündür. Diğer taraftan limanların ve limanların yer aldığı destinasyonların çekiciliklerinin artırılması bakımından geleceğe ilişkin plan ve politikaların belirlenmesi öncesinde durum tespiti yapılması amacıyla gemi ve turistlere ilişkin verilerin karşılaştırmalı analizlerinin gerçekleştirilmesi kritik derecede önemlidir.

Kruvaziyer turizmüne yönelik yapılan çalışmalarda Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi avantaj ile birlikte liman sayısı ve kapasitesi bakımından bulunan kruvaziyer turizmüne yönelik faaliyetlerden yüksek miktarda pay elde edebilecek kapasitenin olduğu vurgulanmıştır (Deniz, 2017; Kolçak ve Solmaz, 2018). Bunun yanında kruvaziyer turizmini tercih eden turistler karar aşamasında gidilmesi planlanan destinasyonlara ilişkin özellikler ile birlikte yeme içme ve alışveriş olanaklarını da göz önünde bulundurmaktadırlar (Duman, 2022: 66). Kruvaziyer limanlar kullanım türlerine göre ana liman, uğrak liman ve hibrit liman olarak sınıflandırılmıştır (Lekakou vd. 2009). Bunun yanında kruvaziyer limanların birçoğu uğrak liman olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bu bağlamda uğrak liman niteliğindeki kruvaziyer limanların yolcuların nitelikli zaman geçirebilmelerine yönelik fiziki, sosyal ve diğer imkânlara sahip olmaları daha fazla ziyaretçi sayısına ulaşılabilmesi için oldukça önemlidir. Kruvaziyer gemiler aracılığıyla seyahat eden turist sayılarında özellikle 2017 yılı ve 2021 karşılaştırılmasında 2021 yılında görülen düşüşün sebepleri arasında gelişmiş, ülkelerde meydana gelen finansal krizler, yaşanan terör olaylarına bağlı güvenlik kaygıları, siyasal krizler ve Covid-19 salgınına yönelik alınan önlemler gösterilebilir. Araştırma sonuçlarına göre 2018 ve 2022 yılları

karşılaştırıldığında Alanya, Çeşme, Kuşadası ve Marmaris gibi destinasyonları ziyaret eden kruvaziyer turist sayısındaki artış beklenen artışın gerisinde kalmıştır. Genel olarak 2022 yılı baz alındığında ise kruvaziyer gemi ve turist sayısının yeniden artışa geçtiği söylenilebilir. Bu durum hiç şüphesiz ekonomik ve politik anlamda birçok gelişme ile ilişkili olabilir. Ancak söz konusu destinasyonların reklam ve tanıtım faaliyetlerine ağırlık verilmesi kruvaziyer rotalarda daha fazla yer alabilmesine katkı sağlanması bakımından oldukça önemlidir. Bununla beraber limanlarda yer alan güvenlik noktaları, yeme içme alanları ve bekleme salonları gibi fiziki ve sosyal imkânların zenginleştirilmesi daha fazla sayıda geminin bu limanları ziyaret etmesine katkı sağlayacaktır. Özellikle turistler açısından limanların daha çekici hale getirilmesi ziyaretçi sayısının artırılması açısından oldukça önemlidir. Bu anlamda turistlerin destinasyonlarda serbest bir biçimde alışveriş yapmasını sağlayacak ulaşım imkânlarının geliştirilmesi, yakın mesafede yer alan tarihi nitelikteki önemli alanlara gezi programlarının düzenlenmesi ve liman alanlarına turist ihtiyaçlarını karşılayacak alt ve üst yapı hizmetlerinin genişletilmesinin daha fazla sayıda turist için kruvaziyer turizmüne yönelmesini sağlamasına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Gelecek araştırmalarda ise özellikle beklenen turist sayısını yakalamayan kruvaziyer gemilerin ziyaret etmiş oldukları destinasyonlarda söz konusu düşüşün somut gerekçelerini derinlemesine ortaya koyan nitel araştırmalar gerçekleştirilebilir. Bunun yanında benzer niteliklere sahip yurt dışında yer alan kruvaziyer limanlar ile yurt içinde yer alan kruvaziyer limanlar arasında yolcu sayılarının karşılaştırması yapılabilir.

### Kaynakça

- Akbaş, F. (2020). Kruvaziyer turizmi hakkında yerel halkın farkındalık düzeyinin Kuşadası destinasyonu özelinde değerlendirilmesi, *Anasay*, (13), 103-124.
- Akgül, E. F. (2018). Türkiye’de kruvaziyer limanlar: Pazar yapısı ve rekabetçilik analizi, *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 4(2), 167-179
- Akyüz, B. (2011). *Kruvaziyer limanların kentsel kıyı mekanlarına etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport kruvaziyer limanı projesi örneği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Ay, S. (2021). *Kruvaziyer turizmde marka sadakatinin değerlendirilmesi: modern kruvaziyer gemileri üzerine bir araştırma* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Aydın Adnan Menderes Üniversitesi.
- Ayazlar, A. Reyhan ve Ayazlar, G. (2016). Kruvaziyer turizmde sürdürülebilirlik yaklaşımı, 3. *Uluslararası Deniz Turizmi Sempozyumu, 26-27 Şubat- İzmir Bildiriler* (197-218). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları
- Baş, T., ve Akturan, U. (2018). *Sosyal bilimlerde bilgisayar destekli nitel araştırma yöntemleri*, Seçkin Yayınevi.
- Bayazıt, Ş. (2015). *Kruvaziyer pazarı ve destinasyonların analizi: Türk yolcuları ve kruvaziyer limanları hakkında ampirik bir çalışma* [Yayımlanmamış Doktora Tezi], İstanbul Teknik Üniversitesi
- Bayazıt, Ş. ve Levent, K. (2016). Analysis of the cruise market and destinations in the Mediterranean Region: An empirical study to understand the profile of the Turkish cruisers, *Journal of Marine Tourism*, 1(1), 18-31.
- Bircan, K. (2014). Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında kruvaziyer limanların etkinliğinin değerlendirilmesi: alternatif liman önerisi [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Adnan Menderes Üniversitesi.
- Brida, J. G. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.
- Ceyhan, S. K. (2017). Filyos liman projesinin kruvaziyer gemi turizmi açısından değerlendirilmesi ve bölge ekonomisine katkısı, *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(13), 271-283.
- Cruise Lines International Association-CLIA (2022). *State of the cruise industry outlook report* <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2022/january/state-of-the-cruise-industry-outlook-2022> Erişim Tarihi: 10.01.2023.
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer turizminin Türk turizm sektörü açısından değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, (3)1-13.
- Dikeç, G. - E. F. Akgül (2016). Cruise ports in Turkey: A statistical analysis. *Annual Conference of The International Association of Maritime Economists*, 23-26 August Hamburg (1-17) Hamburg: Germany.

- DGM, (2022a). *Kruvaziyer istatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri> Erişim Tarihi: 29.01.2023.
- DGM, (2022b). *Kruvaziyer istatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri-2022> Erişim Tarihi : 29.01.2023.
- DGM, (2019). *Kruvaziyer istatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri-2019> Erişim Tarihi: 15.10.2022].
- DGM, (2021). *Kruvaziyer istatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri-2021> Erişim Tarihi: 16.10.2023.
- DGM, (2017). *Kruvaziyer istatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri-2017> Erişim Tarihi: 20.10.2022.
- Duman, S. (2022). Yüzen otellerde serbest zaman incelemesi. Uluç, A. (Ed.), *Sporda güncel yaklaşımlar* (1. Baskı) içinde (s. 65-76). Ankara: Gazi Kitabevi.
- Florida-Caribbean Cruise Association, (2014). *Cruise industry overview report*. <http://www.fcca.com/downloads/2014-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf> Erişim Tarihi: 28.12.2022.
- Gökgöz, B. (2010). *Dünyada ve Türkiye’de kruvaziyer turizmi ve endüstrisi: Karadeniz’e yönelik bir destinasyon modellemesi* [Yayımlanmamış Uzmanlık Tezi], Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı.
- Görgün, E. (2011). *Geleceğin turizm anlayışında kruvaziyer turizm uygulamaları* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Trakya Üniversitesi.
- Güzel, K. (2006). *Kruvaziyer turizmin Türkiye’deki geleceği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul Üniversitesi.
- International Maritime Organization, IMO, (2008). *Maritime safety committee* <https://www.imo.org> Erişim Tarihi: 25.12.2022.
- İncekara, B., Dördüncü, H., ve Ozan, Özer. (2014). Turizm ulaştırmasının deniz yolu ulaştırıcılığı yönünden gelişimi, *Journal of Economic Policy Researches*, 2(1), 1-16.
- Kılıçhan, R. (2012). *Kruvaziyer gemilerin yiyecek içecek departmanlarında hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti ve müşteri sadakati ilişkileri: Ketchikan, Juneau ve Skagway limanlarında bir araştırma* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi.
- Kolçak, Ç. ve Solmaz, M. S. (2018). Review of cruise tourism in the world and in Turkey, global trends and local factors affecting cruise tourism in Turkey. *Uluslararası Turizm Ekonomi ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 2(2), 113-121.
- Kozak, M. A. (2012). *Genel turizm bilgisi*. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Köse, N. (2012). 65 yaş üstü nüfusun gereksinimlerine bağlı konut alanı ve çevresi tasarım ölçütleri-istanbul ve viyana örneği [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Lekakou, M., Pallis, A., ve Vaggelas, G. (2009). Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *Tourismos*, 4(4), 215-240.
- McCalla, R. J. (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89(1), 44-55.
- Soyak, M. (2013). Uluslararası turizmde son eğilimler ve Türkiye’de turizm politikalarının evrimi, *Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (4), 1-18.
- Öz, M. D. (2015). *Kruvaziyer turizmine yönelik tur uygulamalarında değer zinciri analizi* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Adnan Menderes Üniversitesi.
- Polat, Ç. B. (2022). Türkiye’de yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri: Antalya Örneği, *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 3(2), 76-89.
- Polat, N. (2015). Technical innovations in cruise tourism and results of sustainability, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 195, 438-445.
- Ren, C. J.-H. (2021). Cruise trouble. A practice-based approach to studying Arctic cruise tourism. *Tourism Management Perspectives*, (40) 1-7.
- Sezer, İ. (2014). Kruvaziyer turizmde dikkat çeken bir nokta: Kuşadası Limanı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 19 (32), 49-78.
- Sezer, İ. (2022). Karadeniz’de alternatif bir turizm önerisi: Kruvaziyer turizmi, *Karadeniz Araştırmaları*, 19(75), 861-908.

Abolafya, S. Ş (2019). *İzmir Alsancak limanının kruvaziyer yolcu taşımacılığında ana çıkış limanı olma potansiyeline yönelik delphi çalışması*, [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi], Karadeniz Teknik Üniversitesi.

Yüksek yıldız, E. (2020). Türkiye kruvaziyer limanlarının performans değerlendirilmesi, *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (18), 607-615.

Wild, P., ve Dearing, J. (2000). Development of and prospects for cruising in Europe. *Maritime Policy & Management*, 27(4), 315-333.

#### **Etik kurul onayı**

Araştırma kapsamında Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, gibi tekniklerin kullanılmamış olması sebebi ile bu araştırma etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasında yer almaktadır.

#### **Araştırmacıların katkı oranı beyanı**

Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

#### **Çıkar çatışması beyanı**

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.