



KARADENİZ'DE ALTERNATİF BİR TURİZM ÖNERİSİ: KRUVAZİYER TURİZMİ

İbrahim SEZER*

ÖZ

Bu çalışmanın amacı; Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki limanlarının kruvaziyer turizmi açısından potansiyellerinin ortaya konulması ve mevcut potansiyelin geliştirilmesine yönelik öngörülerin sunulmasıdır. Bu çalışma hem nicel hem de nitel verilerin kullanıldığı bir saha araştırmasıdır. Veri toplama yöntemlerinden gezi-gözlem yönteminden yararlanılmış, Trabzon, Samsun gibi limanlarda saha etütleri gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra çalışma konusuyla ilgili literatür taraması yapılmış, ulusal ve uluslararası istatistiklere ulaşılmıştır. Yaptığımız araştırmalar neticesinde Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki limanlarının değerlendirilecek düzeyde kruvaziyer turizmi potansiyeline sahip olduğu, ancak gerek Rusya-Ukrayna krizi gibi uluslararası sorunlar gerekse ülkemizdeki terör olayları ve benzeri sorunlar ile altyapı yetersizlikleri nedeniyle bu potansiyelin istenilen ölçüde değerlendirilemediği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Karadeniz'in kruvaziyer turları için güvenli ortam hâline getirilmesi, ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlarda ve kentlerde kruvaziyer turizminin gerektirdiği teknik özellikler, işletme özellikleri ve şehirselleştirilmesinin geliştirilmesi, tanıtım, markalaşma ve pazarlama hususlarında gerekli çabaların sarf edilmesi ve kruvaziyer turlarının bölgeye çekilmesi neticesinde yakın zamanda bölgenin kruvaziyer turizminde çok daha ileri aşamalara erişebileceği kanısındayız.

Anahtar Kelimeler: Coğrafya, Karadeniz, Kruvaziyer, Turizm.

A SUGGESTION OF ALTERNATIVE TOURISM IN THE BLACK SEA REGION: THE CRUISE TOURISM

ABSTRACT

Cruise tourism is growing in popularity. Currently, the Mediterranean Region stands as the second most visited destination by cruise lines, following the Caribbean. However, the Black Sea has lots to offer in terms of potential as well. Six countries border along it, and all have ports that visited by cruise ships. Türkiye has 25 such ports – the city-provinces of Trabzon, Sinop, Samsun, and Bartın being particularly popular. This paper aims to delve deeper into this particular topic, and offer ideas about where and how Türkiye could improve. for the improvement of the current potential. We've used both quantitative and qualitative data based on field research that involved travel and observation in Trabzon and Samsun. We also conducted a literature as well to access national and international statistics. Our findings show us that Türkiye's Black Sea offer sufficient potential for cruise tourism, but international issues (e.g. the Russia-Ukraine crisis) as well as domestic issues (e.g. terror acts or infrastructural inadequacies) prevent that potential from being tapped. Hence, we feel that effort needs to be made in order to render the Black Sea safe for cruise lines. Other improvements that ought to be made concern the urban qualities, technical, and operational infrastructure required for cruise tourism in and around ports. The same goes for advertising and branding as well in order to cruise to the region.

Keywords: Geography, Black Sea, Cruise, Tourism.

Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 05.07.2022; Yayına Kabul Tarihi: 15.08.2022

* Doç. Dr., Giresun Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, GİRESUN; ORCID: 0000-0002-0067-7017, E- posta: ibrahim.sezer@giresun.edu.tr

Giriş

Gemi yolculukları, insanlığın gemi yapımını başarması ve denizlerde seyahat etmesinden itibaren, kara bağlantısı olmayan yerler başta olmak üzere alternatif bir ulaşım türü olarak kullanılmaya başlamıştır. Sanayi devrimi sonrası gemi teknolojisindeki gelişmelerle birlikte su ulaşımının önemi daha da belirgin hâle gelmiş, gemilerin hem boyutları hem de taşıma kapasitelerinde önemli artışlar olmuştur. Günümüzde başta yük taşımacılığı olmak üzere uluslararası taşımacılıkta su ulaşımı oldukça tercih edilmektedir. Nitekim dünya ticaretinin yaklaşık olarak % 80'i denizyollarıyla gerçekleştirilmektedir (Tümertekin vd. 2021, s. 514).

Uluslararası düzeyde daha ziyade yük taşımacılığında tercih edilse de yolcu taşımacılığında da az da olsa su ulaşımı tercih edilmektedir. Bu açıdan su ulaşımı iki şekilde değerlendirilmektedir. İlki arabalarla birlikte insanların taşındığı ferryboat (arabalı vapur) taşımacılığıdır. İkincisi ise kruvaziyer adı verilen büyük gemilerle denizde tatil geçirmeyi kapsayan yolcu gemiciliğidir (Özgüç, 2017, s. 93). Kruvaziyer turları, insanların bir yerden başka bir yere gemilerle götürüldüğü klasik ve sıradan bir yolcu taşımacılığı olmayıp, asıl amacın tatil olduğu bir seyahat aktivitesidir. Kruvaziyer turları, her geçen gün daha fazla rağbet görmekte ve bunun bir neticesi olarak da kruvaziyer turizminin ortaya çıkmasına ve giderek yaygınlaşmasına zemin hazırlamaktadır.

Deniz turizmi; kruvaziyer, yat, deniz sporları, ferryboat ve günlük turlar olmak üzere beş kategoriye ayrılmaktadır. Kruvaziyer turizmi, deniz turizminin alt kategorileri kapsamındadır (Akyüz, 2011, s. 17). Kruvaziyer turizmi ile ilgili çeşitli tanımlar söz konusudur. Kruvaziyer turizmi, iki ya da daha fazla destinasyon arasında nihai varış noktasından önce hiçbir yolcunun inip binemeyeceği, eğlence amaçlı bir gemide yapılan seyahat konaklaması olarak tanımlanabilir (Lois vd. 2005, s. 142). Bir başka tanımda ise kruvaziyer turizmi; asıl gayesi yolcu taşımak olan bir gemide ücret ödeyen yolcular tarafından gerçekleştirilen bir denizcilik seyahati şeklinde tanımlanmaktadır (Wild vd. 2000, s. 319). Başka bir tanımda da kruvaziyer turizmi; konukların, belli bir rota üzerinde çalışmaktan ziyade çeşitli destinasyonları ziyaret etmek üzere, asıl amacı normal olarak taşıma değil, konukları ağırlamak olan bir gemiye, boş zamanlarını değerlendirmek için, herhangi bir ücret ödeyerek yaptıkları seyahat olarak tanımlanmaktadır (Wild vd. 2000, s. 319-320). Tanımlarda da görüleceği üzere kruvaziyer turizmi, bir yandan seyahat ederken, diğer taraftan tatili, eğlenceyi, konaklamayı bir arada sunan bir turizm aktivitesidir. Kruvaziyer gemileriyle, denizler ve okyanuslar ile nehirlerde gezi turları yapılabilmektedir.

Kruvaziyer turizminin iki önemli özelliği vardır. Bunlardan birisi gemi seyahati iken, diğeri çeşitli limanlara yapılan günübirlik ziyaretlerdir. Kruvaziyer gemileri; seyahati programlanmış, derin sulara iki gün veya daha fazla süre vakit geçirilen, en az 100 yolcu kapasiteli gemiler şeklinde tanımlanmaktadır (DTGM, 2010, s. 61). Bu gemiler; gezi, spor ve eğlence amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyir eden deniz turizmi hizmet ticaretinde kullanılmaya uygun, içerisinde lüks kamaralar, gazinolar, yüzme havuzları bulunan, kıtalararası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesiyle faaliyet yürüten gemilerdir (DİDGM, 2019, s. 33). Bu gemiler oldukça donanımlı, pek çok eğlenme aktivitesini barındıran ve “yüzen otel”, “su oteli” (Özgüç, 2017, s. 93) hatta “yüzen tatil köyleri” olarak (Dowling, 2006, s. 3'ten aktaran; Karataş, 2021, s. 151) ifade edilmektedir.

Kruvaziyer gemileri; restoran, disko, havuzlar, çocuk kulüpleri, sinema, gazino, spor alanları, SPA salonları, kütüphane ve ibadet yerleri gibi kara üzerinde yer alan bir destinasyondaki hemen her şeye sunabilmektedirler. Gemilerin çoğu, her şey dâhil sistemi ile faaliyet yürütmektedir (Akoğlan Kozak vd. 2012, s. 200). Kruvaziyer gemilerinin boyutları, kapasiteleri ve donanımları giderek artmaktadır. Örneğin 2022 yılında sefere

konulması planlanan ve dünyanın en büyük kruvaziyer gemisi olduğu ifade edilen "Wonder of Seas" gemisi, 6 988 yolcu ve 2 300 mürettebat kapasitesine sahiptir. 362 m uzunluğa ve 64 m genişliğe sahip söz konusu gemide 2 867 kamara, 4 yüzme havuzu ve 18 güverte bulunmaktadır (Deniz Haber Ajansı, 2021). Kruvaziyer gemi seyahatinde ikinci önemli husus, seyahat süresince belirlenmiş limanlara yapılan kısa süreli (günübirlik) uğramalardır. Bu liman gezilerinde gemi yolcularının, dünyanın birbirinden ilgi çekici destinasyonlarının bulunduğu limanlara uğramasına, buralardaki tarihi ve doğal yerlerin görülmesine ve çeşitli alışverişlerin yapılmasına zemin hazırlanmaktadır.

Kruvaziyer turizmde seyahat süresi ve katılımcıların demografik profillerinde değişimler söz konusu olabilmektedir. Günümüzde en çok tutulan ve tercih edilen kruvaziyer seyahatleri 3-4 ile 6-8 gün süreli olanlardır (Özgüç, 2017, s. 93). Kruvaziyer turizmde yolcuların ortalama kalış süresi, 2020 yılı itibariyle 7,2 gündür (CLIA, 2020a). Kısa zamanlı ve 10-14 günlük gezilere de talep yüksek düzeydedir (Akoğlan Kozak vd. 2012, s. 199). Bunun yanı sıra son zamanlarda birçok kruvaziyer hattının üç ila beş günlük bir süre boyunca küçük boyutlu gemi yolculukları sundukları görülmektedir (CLIA, 2020). Kruvaziyer turizmde katılanların profilleri günümüzde oldukça çeşitlenmiş, ailelerin yanı sıra bireysel olarak da katılımın olduğu bir durum arz etmektedir (Öztürk vd. 2019, s. 1207). Bu bağlamda yalnız seyahat etmenin popüleritesinin giderek arttığı, kruvaziyer turlarının bir sürü ayrıntıyı düzenlemek endişesi olmadan yalnız seyahat etmeye izin verdiği gözlenmektedir (CLIA, 2019). Yolcu demografisindeki değişime uyum sağlamak için kruvaziyer hatlarında, stüdyo kabinler, tek kişilik etkinlikler, tekli ilaveler ve solo salonların ortadan kaldırılması gibi düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir (CLIA, 2020).

Kruvaziyer turizmdeki katılımcıları cinsiyetleri bakımından incelediğimizde, kadınların kruvaziyer turizmde olan ilgilerinin ve katılımlarının giderek arttığı anlaşılmaktadır. Kadın gezginlerin sayısının artmasıyla birlikte birçok turizm ve seyahat şirketinin, kadın merkezli güzergâhlar oluşturduğu görülmektedir (CLIA, 2019). Kruvaziyer turizmdeki katılımcıları yaşları bakımından incelediğimizde; katılanların ortalama yaşının 2020 yılı itibariyle 47,6 olduğu görülmektedir (CLIA, 2020a). 2018-2020 yılları arasında kruvaziyer turizmde katılanların yaşlarının dağılımına bakıldığında; 0-19 yaş aralığındakilerin oranı % 14 iken, 20-39 yaş aralığındakilerin oranı % 20, 40-59 yaş aralığındakilerin oranı % 32 ve 60 yaş ve üzerindeki oranı % 33 düzeyinde olduğu gözlenmektedir (CLIA, 2022). Kruvaziyer turizmde katılanların yaşlarında günümüzde değişimlerin olduğu da anlaşılmaktadır. Önceleri olgun ve yaşlı kesimlerin daha fazla rağbet gösterdiği, bu nedenle yaşlı ve emekli turizmi (Öztürk vd. 2019, s. 1207) gibi algılanan kruvaziyer turizmde genç kuşakların ilgilerinin arttığı gözlenmektedir. Nitekim 2020 yılı itibariyle yolcuların % 22'sinin 30 yaş altında olduğu, X kuşağının % 66'sından fazlasının ve Y kuşağının %71'inden fazlasının iki yıl öncesine kıyasla kruvaziyer seyahati konusunda daha olumlu bir tutuma sahip olduğu gözlenmektedir (CLIA, 2020; CLIA, 2020a). Z Kuşağının da bir önceki kuşak gibi seyahat aradığı, denizdeki müzik festivalleri gibi benzersiz deneyimlerin ve birden fazla destinasyonun çekiciliğinin, bu yeni kruvaziyer kategorisini çektiği de anlaşılmaktadır (CLIA, 2019).

1. Çalışmanın Amacı ve Metodu

Karadeniz, Akdeniz'in kara içlerine sokulmuş bölümlerinden birisi olup, altı ülkenin kıyısında yer aldığı ve pek çok limanın bulunduğu bir iç denizdir. Karadeniz kıyısındaki limanlar daha ziyade balıkçılık ve yük taşımacılığı bakımından önem taşımakla birlikte son dönemde yolcu taşımacılığı ve özellikle de kruvaziyer turizmi bakımından adından söz ettirmeye başlamıştır. Karadeniz, Akdeniz'in kruvaziyer turizmi açısından önem taşıyan dört bölgesinden birisidir. Ülkemizin de Karadeniz'de 25 limanı bulunmakta olup, bunlardan dört tanesi (Trabzon, Sinop, Samsun ve Bartın) kruvaziyer turlarına ev sahipliği yapmaktadır.

Bu çalışmanın amacı; Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki limanlarının kruvaziyer turizmi açısından potansiyellerinin ortaya konulması ve mevcut potansiyelin geliştirilmesine yönelik öngörülerin sunulmasıdır. Çalışmada öncelikle dünyadaki ve ülkemizdeki kruvaziyer turizminin mevcut durumu değerlendirilmiştir. Daha sonra çalışma sahamız olan Karadeniz'in kruvaziyer turizmi açısından Akdeniz havzasındaki durumu incelenmiş, Karadeniz kıyısında kruvaziyer turizmde öne çıkan limanlar ele alınmış, ülkemizin Karadeniz kıyısında yer alan ve kruvaziyer turlarına ev sahipliği yapan limanlar ve liman kentlerinin turistik potansiyelleri ortaya konulmuştur. Daha sonra ülkemizin Karadeniz kıyılarındaki limanlarının kruvaziyer turizmi açısından SWOT analizi yapılmış, bölgede kruvaziyer turizminin gelişmesini engelleyen sorunlar ve bunlara yönelik öneriler ifade edilmiştir.

Bu çalışma hem nicel hem de nitel verilerin kullanıldığı bir saha araştırmasıdır. Veri toplama yöntemlerinden gezi-gözlem yönteminden yararlanılmış, Trabzon, Samsun gibi limanlarda saha etütleri gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda söz konusu limanlara yönelik saha araştırması yapılmış, liman işletmelerinden limanlarla ilgili bazı bilgiler temin edilmiştir. Bunun yanı sıra çalışma konusuyla ilgili literatür taraması yapılmıştır. Kruvaziyer turizmiyle ilgili uluslararası istatistikler, CLIA (Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği) ve Medcruise (Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği) gibi uluslararası kuruluşların yayınlarından elde edilmiştir. Ayrıca ülkemizdeki limanların kruvaziyer istatistikleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayınlarından ve liman işletmelerinden temin edilmiştir. Eldeki çalışma, kruvaziyer turizmi bağlamında ülkemizin Karadeniz limanlarının bir bütün olarak değerlendirildiği bir çalışma olup, bu alandaki literatüre önemli katkılar sağlayabilecek özellikte olduğu kanısındayız.

2. Önceki Çalışmalar

Kruvaziyer turizmi konusunda hem ülkemizdeki hem de yurtdışındaki bilim insanları tarafından yapılmış birçok çalışma bulunmaktadır. Söz konusu çalışmalar içerisinde dünya, havza ve ülke bazında çalışmalar bulunmaktadır (Wood, 2000; Üçışık vd. 2001; İncekara vd. 2002; Lekakou vd. 2005; Lekakou vd. 2009; Oral vd. 2010a; Rodrigue vd. 2013; Büyükepekçi vd. 2015; Özgen Çiğdemli, 2016; Dikeç vd. 2016; Akpınar vd. 2016; Deniz, 2017; Esteve Perez vd. 2017; Akgül, 2018; Karlis vd. 2018; Evangelia vd. 2019; Önder, 2019; Yüksek yıldız, 2020). Bunun yanı sıra liman bazlı çalışmalar da mevcuttur (Oral vd. 2010b; Akyüz, 2011; Sezer, 2014; Dilek vd. 2015; Çelebi, 2017; Bayazıt, 2017; Oğuzbalaban vd. 2017; Kaya, 2017; Ruiz Guerra vd. 2019; Akbaş, 2020; Ceylan vd. 2020; Liu, 2020; Mangano vd. 2020; Sargın vd. 2021). Bunlara ek olarak kruvaziyer turizmi bağlamında çalışma sahamız olan Karadeniz ile ilgili çalışmalar da vardır (Gökgöz, 2010; Saklı vd. 2016; Bekci, 2022).

3. Dünyada Kruvaziyer Turizmi

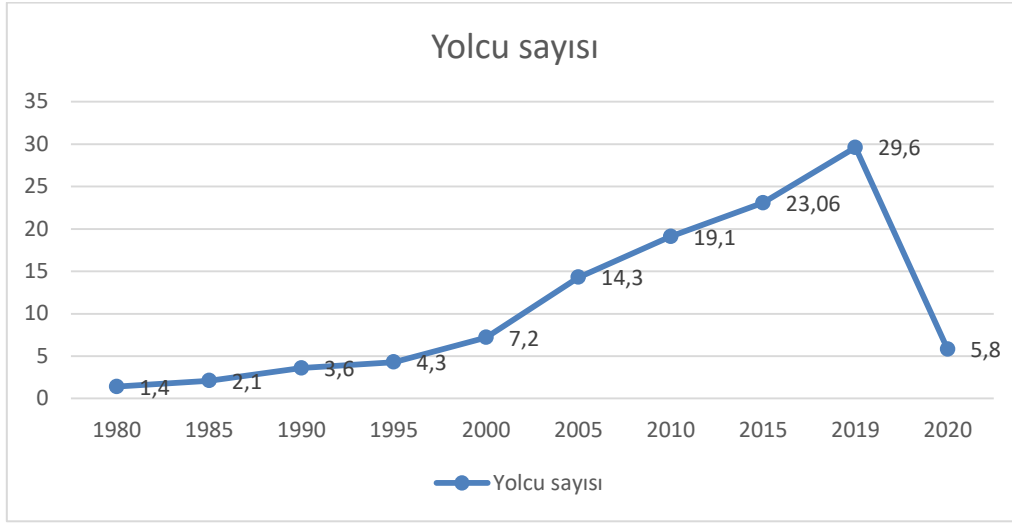
İlk turistik amaçlı gemi gezileri, Thames nehrinde 1843 yılında çağdaş turizmin kurucusu olan Thomas Cook tarafından gerçekleştirilmiştir (Akoğlan Kozak vd. 2012, s. 199). Deniz turizmi olarak isimlendirilecek şekilde kruvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı, ilk defa, Albert Blain tarafından 1890 yılında düzenlenmiştir. 1930 yılında kruvaziyer seferlere devlet desteği sağlayan Almanya sayesinde, kruvaziyer turizmi oldukça önemli bir gelişme göstermiştir (Üçışık vd. 2001, s. 84). Kruvaziyer turizmi bir kitle turizmi sayılmasa da, 1950'li yıllardan itibaren, genel olarak turizm hareketlerine katılımın yoğunlaşması, modern kruvaziyer turizminin de başlangıcı olarak söylenebilir (Deniz, 2017, s. 2).

2. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında yolcu gemileri yeniden eski popüleritesine kavuşmuştur. 1950'li yıllarda kıtalar arası hava taşımacılığının ön plana çıkmasıyla Atlantik'te yolcu taşımacılığına yönelik düzenlenmiş gemiler iş yapamaz duruma

düşmüşlerdir. Bunun bir neticesi olarak gemi şirketleri yeni bir pazar oluşturmak zorunda kalmış ve gemilerin, gezi ve tatil amaçlı kullanılması fikrinin gelişmesiyle kruvaziyer turları ortaya çıkmıştır. “Kruvaziyer turizmi” diyebileceğimiz etkinlik de aslında dünyada 1960’lı yıllardan itibaren başlamış ve asıl popüleritesine bu dönemden itibaren ulaşmıştır (KUTO, 2013, s. 6-7). Özellikle 1995 yılından sonra yoğunlaşan ve çağdaş anlam kazanan kruvaziyer gemi işletmeciliği, geleneksel tiplerden uzaklaşmış, modern gemi tipleri ile giderek daha fazla gelişme göstermiş durumdadır (Üçışık vd. 2001, s. 84).

Son dönemlerde kruvaziyer endüstrisi dünya seyahat ve tatil endüstrisi içerisinde popüler ve hızlı büyüyen bir sektör durumundadır (Gökgöz, 2010, s. 45). Yani diğer geleneksel turizm türlerine göre büyüme hızı daha fazladır (Deniz, 2017, s. 3; Evangelia vd. 2019, s. 87; Corluka vd. 2020, s. 182) ve dünya çapında bir sektördür (Araslı vd. 2020, s. 1; Mangano vd. 2020, s. 1; CLIA, 2020). Kruvaziyer turizminin bu denli hızlı büyümesinde büyük kruvaziyer gemilerinin ve yeni uğrak limanların turlara dâhil edilmesi oldukça etkili olmaktadır (Evangelia vd. 2019, s. 87). Kruvaziyer turizmin pazarlanmasını benzerlerinden daha cazip hâle getiren ve onun büyüme hızını artıran birçok faktör mevcuttur. Yolculuk boyunca eşsiz manzaralar izlemek, alışveriş ve diğer aktivitelerde hem okyanus hem de karada bulunmanın avantajlarını deneyimlemek ve seyahat sırasında turistlerin ağır bagaj taşımalarına gerek olmadan özgürce sürece katılmaları bunlardan yalnızca bazılarıdır (Cheng vd. 2020, s. 2’den aktaran; Karataş, 2021, s. 153). Bunlara ek olarak kruvaziyer gemilerini her geçen gün onları daha çekici hâle getiren eğlence ve ağırlama imkânlarının artması, lüks ve konforun giderek daha yüksek seviyede sunulması, kruvaziyer turizminin dinamik bir sektör olması ve hemen her türde turist profiline hitap edecek alternatiflerin ve yeniliklerin sunulması gibi başka faktörler de bu turizm türüne olan ilginin artmasına katkı sağlamaktadır. Örneğin Z kuşağına yönelik seçenekler, yalnız (drifter) turistler için seçenekler, instagram turları, kadın merkezli kruvaziyer turları, yeni kruvaziyer rotalarının oluşturulması, yeni destinasyonların ziyaret edilmesi, merhamet gemileri vb (CLIA, 2019; CLIA, 2022a).

1970’lerden günümüze kruvaziyer turizmine talep giderek artmakta ve kruvaziyer yolcu sayısında yükseliş trendi söz konusu olmaktadır. Nitekim 1970 yılında kruvaziyer turizmine katılan yolcu sayısı 500 bin civarında iken, 1980 yılında 1,4 milyona 1990 yılında 3,6 milyona yükselmiştir (Güzel, 2006, s. 33). Bu rakam 2000 yılında 7,2 milyona, 2005 yılında 14,3 milyona, 2010 yılında 19,1 milyona, 2015 yılında 23,06 milyona, 2016 yılında 25,1 milyona, 2017 yılında 26,7 milyona, 2018 yılında 28,5 milyona, 2019 yılında 29,6 milyona yükselmiştir. 2020 yılında ise yolcu beklentisi 32 milyon iken, Covid 19 Pandemisi nedeniyle 5,8 milyon olarak gerçekleşmiştir. Bu bağlamda 1980-2021 yılları arasında toplamda yaklaşık olarak 428,3 milyon kişinin kruvaziyer yolcusu olduğu anlaşılmaktadır (Grafik 1).



Grafik 1: Dünyadaki kruvaziyer yolcu sayısının yıllara göre dağılımı

Kaynak: CLIA, 2012; CLIA, 2012a; CLIA, 2013; CLIA, 2017; CLIA, 2018; CLIA, 2019; CLIA, 2020; CLIA, 2022; Güzel, 2006, s. 31.

Kruvaziyer Destinasyonları	2019 Yılı Pazar Oranları (%)
Karayipler	34,4
Akdeniz	17,3
Avrupa	11,1
Çin	4,9
Alaska	4,7
Avustralya	4,8
Asya	4,3
Güney Amerika	2,3
Diğer Yerler	16,2
Toplam	100

Tablo 1: Dünyada en fazla ilgi gören kruvaziyer destinasyonları

Kaynak: CLIA, 2019; CLIA, 2019a.

Kruvaziyer gemilerinin en çok tercih ettiği destinasyonlara baktığımızda; ilk sırada % 34,4 ile Karayipler'in olduğu görülmektedir. Gerçekten de bu bölge uzun yıllardır (1987'den beri) kruvaziyer turizmde önde gelen destinasyondur. Özellikle ABD'nin içinde olduğu ve dünyada en fazla kruvaziyer yolcusunun bulunduğu Kuzey Amerika'ya yakın olması ve barındırdığı muhteşem doğal güzellikler, bunda oldukça önemli rol oynamaktadır. İkinci sırada % 17,3 ile Akdeniz gelmektedir. Bu bölgenin bu düzeyde kruvaziyer pazarından pay almasında dünyanın en fazla kruvaziyer yolcusu barındıran ikinci önemli bölgesi olan Avrupa'ya yakınlığının ve barındırdığı doğal, tarihi ve kültürel çekiciliklere sahip olmasının oldukça önemli etkisi söz konusudur. Bu iki klasik kruvaziyer destinasyonunu bir başka önemli destinasyon olan Avrupa (% 11,1) izlemektedir. Bunları Çin (% 4,9), Alaska (% 4,7), Avustralya (% 4,8), Asya (% 4,3), Güney Amerika (% 2,3) ve diğer yerler (% 16,2) takip etmektedir (Tablo 1). Burada son yıllarda (Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu süreç hariç) egzotik güzellikleri, sıra dışı kültür ve inanç ortamlarıyla Asya/Pasifik pazarının payının giderek arttığı, klasik destinasyonların yanında yeni destinasyonların da ortaya çıkmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Karadeniz'de Alternatif Bir Turizm Önerisi: Kruvaziyer Turizmi

Kaynak Bölgeleri	2019 Yolcu Sayısı	Oran (%)
Kuzey Amerika	15 408 000	51,9
Avrupa	7 707 000	26
Asya	3 738 000	12,6
Avustralya/Yeni Zelanda/Pasifik	1 351 000	4,5
Orta ve Güney Amerika	980 000	3,3
Diğer Yerler (Afrika, Ortadoğu, Rusya vb)	484 000	1,6
Toplam	29 700 000	100

Tablo 2: Kruvaziyer yolcularının kaynak bölgelerinin dağılışı

Kaynak: CLIA, 2019a.

2019 yılı itibariyle kruvaziyer yolcularının kaynak bölgelerine bakıldığında; en fazla kruvaziyer yolcusunun 15,4 milyon ile Kuzey Amerika'dan olduğu ve kruvaziyer seyahatlerine katıldığı görülmektedir. Bu bölgenin yolcu göndermedeki payı % 51,9 düzeyindedir. Burada özellikle ABD ve Kanada gibi gelişmiş ve zengin yolcu kapasitesinin yüksek olduğu ülkelerin varlığı, bu durumun ortaya çıkmasında oldukça önemlidir. İkinci sırada 7,7 milyon yolcu ile kruvaziyer turizmine yolcu gönderen Avrupa kıtası gelmektedir. Bu bölgenin yolcu göndermedeki payı % 26 düzeyindedir. Burada da gelişmiş ve ekonomisi iyi durumda olan Avrupa ülkelerinin varlığı, kruvaziyer turizmi için oldukça önemli bir kaynaktır. Bunları sırasıyla Asya (3,7 milyon), Avustralya/Yeni Zelanda/Pasifik (1,3 milyon) izlemektedir. Kruvaziyer turizmde son dönemde (Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu süreç hariç) Asya/Pasifik bölgesinden de önemli düzeyde kruvaziyer yolcusunun, kruvaziyer turizmine katılım gösterdiği gözlenmektedir. Orta ve Güney Amerika ise 980 bin yolcuyla kruvaziyer turizmini desteklemektedir (Tablo 2).

Kaynak Ülkeler	2019 Yılı Yolcu Sayısı
ABD	14,1 milyon
Almanya	2,5 milyon
Birleşik Krallık/İrlanda	1,9 milyon
Çin	1,9 milyon
Avustralya	1,2 milyon
Kanada	1 milyon
İtalya	950 bin
Brezilya	567 bin
İspanya	553 bin
Fransa	545 bin

Tablo 3: Kruvaziyer yolcularının kaynak ülkelerinin dağılışı

Kaynak: CLIA, 2019a.

Kruvaziyer turizmine en fazla yolcu gönderen 10 ülkeyi incelediğimizde; ilk sırada 14,1 milyon yolcunun kruvaziyer turizmine katılım gösterdiği ABD'nin olduğu görülmektedir. Gelişmiş, ekonomik seviyesi yüksek ve zengin yolcu kapasitesiyle ABD, öteden beri kruvaziyer turizmine yolcu gönderen ülkelerin başında gelmektedir. Bunu Avrupa ülkelerinden Almanya (2,5 milyon yolcu) ve Birleşik Krallık/İrlanda (1,9 milyon yolcu) izlemektedir. Bunları 1,9 milyon yolcu ile Çin ve 1,2 milyon yolcuyla Avustralya izlemektedir. Çin ile Avustralya Asya/Pasifik bölgesinde en fazla kruvaziyer yolcu gönderen ülkelerdendir. Bunları yine Kuzey Amerika'dan Kanada (1 milyon yolcu) izlemektedir. Avrupa ülkelerinden İtalya 950 bin yolcuyla Kanada'yı takip etmektedir. İtalya'yı, Güney Amerika'dan 567 bin yolcuyla Brezilya izlemekte olup ülke, bölgeden

krvaziyer turizmine yolcu gönderen en önemli ülkedir. İspanya (553 bin yolcu) ve Fransa (545 bin yolcu) kruvaziyer turizmine yolcu gönderen diğer önemli Avrupa ülkeleridir (Tablo 3).

Kruvaziyer turizminin kruvaziyer gemi ve liman işletmeciliği şeklinde iki önemli unsuru vardır. Dünyada kruvaziyer gemi işletmeciliği yapan işletmelerin sayısı oldukça azdır. Bu yüzden kruvaziyer gemi pazarı az sayıda kruvaziyer gemi işletmecisi tarafından kontrol edilmektedir (Oral vd. 2010a, s. 825). 2020 yılı itibariyle dünyada kruvaziyer gemi işletmeciliğinde önde gelen şirketler; Carnival Corporation (yolcu pazarındaki payı % 42,3), Royal Caribbean (yolcu pazarındaki payı % 22,9), MSC Cruises (yolcu pazarındaki payı % 9,3), Norwegian Cruise Line (yolcu pazarındaki payı % 8,6) ve Genting Hong Kong (yolcu pazarındaki payı % 3,2) gibi kruvaziyer şirketleridir. Dünyanın en büyük kruvaziyer gemileri bu şirketlere aittir. Örneğin Wonder of the Seas, Harmony of the Seas, Allure of the Seas, Oasis of the Seas gemileri Royal Caribbean şirketine ait iken, MSC Maraviglia gemisi MSC Cruises şirketinin, Norwegian Escape gemisi Norwegian Cruise Line şirketindedir (Peručić, 2020, s. 91). Bu bağlamda dünyada 2020 yılı itibariyle 423 tane kruvaziyer gemisi bulunmakta, bunlara ait 638 159 yatak kapasitesi mevcuttur (*Cruise Industry News, 2021*).

Kruvaziyer turizminin diğer önemli unsuru, liman işletmeciliğidir. Kruvaziyer turizminde rekabet daha çok kruvaziyer liman işletmeciliğinde sürmektedir (Oral vd. 2010a, s. 825). Kruvaziyer limanları üç sınıfa ayrılmaktadır. Bunlar; ana liman (Home port), uğrak liman (Call of port) ve hibrid liman (hybrid port)'dır (Marti, 1990, s. 161; Lekakou vd. 2009, s. 216). Bunlardan ilki, ana limanlardır. Ana liman, bir gemi yolculuğunun başlangıç ve bitiş noktası ya da her ikisidir (Lekakou vd. 2009, s. 216). Dolayısıyla ana limanlar, seyahat başlangıcında yolcuların gemiye dâhil olduğu, seyahatin sonunda yine aynı limanda gemiden ayrıldığı ve turun sona erdiği limanlardır (Bayazıt, 2015, s. 124). Bu liman sınıfı yolcuların ve onların bagajlarının yüklenmesi için kolaylıklar sunmaktadır (Marti, 1990, s. 163). Bir kruvaziyer limanının ana liman olabilmesi için karşılaması gereken bazı önemli kriterler ve hususlar bulunmaktadır. İlk olarak limanın yeterli liman altyapısına sahip olması gerekir (rıhtımdaki derinlik, iskele uzunluğu, yolcu terminali vb). İkinci olarak yolcu gemisine, yolculara ve mürettebata geniş bir hizmet yelpazesinin sunulması gerekir (güvenlik ekipmanı, depo ve bagaj taşıma ekipmanı, otobüsler, taksiler ve özel otomobiller için park alanı, tedarik sağlanması ve gemi onarımları). Üçüncü olarak diğer ulaşım sistemleriyle bağlantılı olmalıdır (iyi bağlantılı bir uluslararası hava limanının mevcut olması, tren istasyonunun mevcut olması ve kruvaziyer limanının karayolu ile bağlantısının olması). Dördüncü olarak liman kentinin kruvaziyer yolcularını ağırlayabilecek konaklama ve yeme-içme olanaklarına sahip olması gerekir (Santos vd. 2019, s. 7). Dünyada ana limanlara örnek olarak şunlar verilebilir; Barcelona, Baleric, Palma De Malorca, Valencia (İspanya); Venedik, Genoa, Livorno, Civitavecchia, Savona (İtalya); Marsilya (Fransa); Pire, Santorini (Yunanistan); İstanbul (Türkiye); Miami, Canaveral, Fort Lauderdale, Everglades (ABD); Vancouver (Kanada), San Juan (Portoriko) vb. (Mc Calla, 1998; Lekakou vd. 2009; Rodrigue vd. 2013; Bagis vd. 2014; Esteve Perez vd. 2014; Karlis vd. 2018; Medcruise, 2018; Medcruise, 2019; Corluka vd. 2020).

Geleneksel kruvaziyer anlayışına göre, yolcuların hepsi ana limanda gemiye katılıp yine aynı limana dönüp gemiden inerler. Bununla beraber günümüzde *interporting* olarak adlandırılan yeni bir akım söz konusudur. *Interporting*, ara limanda yolcu indirmek ya da yolcu bindirmek olarak ifade edilmektedir. Bir bölgenin aynı limanları arasında sürekli çevrim yapan gemiler, ana liman dışında belli ara limanlarda da yolcu değişimi gerçekleştirmektedirler (Bayazıt, 2015, s. 124). Dolayısıyla zaman zaman ihtiyaca cevap veren bazı uğrak limanlarda da kısmi yolcu indirme ve bindirme işlemleri

gerçekleştirilmektedir; bununla beraber bu durum, yolcuların küçük bir yüzdesiyle alakalıdır (Esteve Perez vd. 2017, s. 160).

İkinci kruvaziyer liman çeşidi; uğrak limanlardır (Port of call) (Marti, 1990, s. 161; Lekakou vd. 2009, s. 216). Bu limanlar kruvaziyer gemilerinin seyir sürecince uğradığı limanlardır (Lekakou vd. 2009, s. 216). Gemilerin ikmal, onarım veya yük aktarması için geleneksel olarak durdukları bir ara liman özelliğindedirler. Bir uğrak limanı, kruvaziyer endüstrisi ile ilgili olarak, bir seyahat programı içerisine dâhil edilen bir mola yeridir (Santos vd. 2019, s. 6). Söz konusu limanlar, yolcu gemilerine ve yoldaki yolcularına genellikle günün yalnızca bir kısmı için hizmet sunar, bununla birlikte bazen geminin limanda kalış süresi daha uzun olabilir. Çoğunlukla gemiyi barındırmanın rahatlığının ötesinde bir şey sunarlar. Bu bağlamda iyi bir iklimin yanı sıra, tarihi öneme sahip bir simgeye ya da egzotik veya yabancı bir kültüre sahip bir bölgeye erişim imkânının olması, birincil gereksinimlerdir. Bu limanların en önemli koşulu, insanları gemiden iç çekim bölgelerine taşıyacak kara ulaşım altyapısının yeterli düzeyde olmasıdır (Marti, 1990, s. 160). Kruvaziyer limanlarının hemen hemen tamamı uğrak liman olarak isimlendirilebilir (Bayazıt, 2015, s. 125). Dünyada uğrak (ara) limanlara örnek olarak şunlar verilebilir; Baltimore (ABD), Bordeaux, Toulon, Nantes (Fransa); Cartegana (Kolombiya); Roatan (Honduras); Nassau (Bahamalar); Ghent (Belçika); İbiza, Malaga (İspanya); Livorno, Messina, Naples, Bari, Ravenna (İtalya); Dubrovnik (Hırvatistan); Trabzon, Sinop, İzmir, Kuşadası (Türkiye) vb. (McCalla, 1998; Rodrigue vd. 2013; Medcruise, 2018; Medcruise, 2019).

Üçüncü kruvaziyer liman çeşidi; hibrit limanlardır (hybrid Port) (Marti, 1990, s. 161; Lekakou vd. 2009, s. 216). Önceki iki kategorinin bir karışımı olan bağlantı noktaları olarak hibrit limanları; bazı kruvaziyer güzergâhları için başlangıç ve bitiş noktasıdır. Bununla beraber aynı zamanda diğer kruvaziyer güzergâhları için de ara nokta olma işlevine de sahiptirler (Lekakou vd. 2009, s. 216). Dünyada hibrit limanlara örnek olarak Stockholm (İsveç), Sydney, Darwin (Avustralya), Le havre (Fransa) vb. limanlar verilebilir (McCalla, 1998, s. 47). Kruvaziyer limanları, bölgelerinde hizmet ettikleri role göre de üç ana kategoriye ayrılır. Bunlar: hedef kruvaziyer limanı (destination cruise port), geçit kruvaziyer limanı (gateway cruise port) ve dengeli kruvaziyer limanıdır (balanced cruise port) (Rodrigue vd. 2013, s. 40).

Kruvaziyer turizmi hem bir yandan artan yolcu sayısı ve genişleyen destinasyon ağı ile turizm sektöründe alternatif bir turizm türü olarak önemini artırırken, diğer yandan da dünya ekonomisine yaptığı katkılarla dikkat çekmektedir. 2019 yılı itibariyle 1,166 000 kişiye iş olanağı ve bunların maaşları olarak 50,5 milyar \$ ücret sağlayan kruvaziyer turizmi, dünya ekonomisine 154,5 milyar \$ katkı sunmaktadır (CLIA, 2021). Kruvaziyer turisti, 7 günlük bir seyahatte gemide ortalama 1 719 \$ harcamaktadır. Bu rakama kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dâhil değildir. Bu bağlamda kruvaziyer turistinin normal turistten 3 kat daha fazla harcama yaptığı anlaşılmaktadır (DTO, 2019, s. 11). Bunun yanı sıra kruvaziyer gemi yolcularının yedi günlük yolculuk süresince liman şehirlerinde yolcu başına ortalama 750 \$ harcama yaptığı bilinmektedir (CLIA, 2022). Dolayısıyla kruvaziyer turizmi, barındırdığı yüksek gelir grubuna ait turist profiliyle uğradığı liman kentlerine de (alışveriş, yeme-içme vb) oldukça önemli ekonomik katkı sağlamaktadır. Bunlara ek olarak bir limana uğrayan kruvaziyer gemileri; kılavuzluk, römorkörler, erzak, yakıt, mürettebat kara izni, yolcu hizmetleri, teftişler, göçmenlik, oteller, restoranlar, yerel cazibe merkezleri ve liman bölgesindeki diğer ziyaretçi faaliyetlerinde istihdam artışı sağlar. Hava yolu, özel araç, otobüs, toplu taşıma ve taksit dâhil olmak üzere kruvaziyer yolcularını kapsayan iç ulaşım yoluyla da istihdama katkı yapar (Rodrigue vd. 2012, s. 24). Dolayısıyla hem liman hem de çevresindeki alışveriş noktaları, bundan olumlu etkilenmekte, bu kentlerin esnafı kruvaziyer gemilerini büyük

bir memnuniyetle karşılamaktadır. Kruvaziyer turizminin bir başka ekonomik katkısı, yeni kruvaziyer gemilerinin inşası ve mevcut olanların bakımı ve yenilenmesiyle ilgilidir. Bu konuda da gemi yapım sektörüne dikkate değer ekonomik katkı sağlanmaktadır (Karataş, 2021, s. 156).

4. Covid 19 Süreci ve Kruvaziyer Turizmine Etkisi

Covid 19 Pandemisi, sadece kruvaziyer turizmini değil bir bütün olarak turizm sektörünü şimdiye kadar hiç görülmemiş bir şekilde etkilemiş ve etkilemeye azalan düzeyde de olsa devam etmektedir. Bu küresel salgın başlamadan önceki son verilerin olduğu 2019 yılında dünyada toplam turist sayısı 1 460 milyon ve ortalama büyüme hızı % 4 düzeyindeydi. Buna ek olarak dünya turizm gelirleri 1 481 milyar \$ ve turizm gelirlerindeki ortalama büyüme hızı % 3 düzeyindeydi (WTO, 2020). Covid 19 Pandemisi'nin etkili olmaya başladığı 2020 yılında dünyadaki uluslararası ziyaretçi sayısında bir önceki yıla göre % 73 kayıp meydana gelmiştir. Bu da 2020 yılında yaklaşık 395 milyon uluslararası ziyaretçi olduğunu göstermektedir. 2021 yılının ikinci yarısından itibaren Covid 19 Pandemisi'nin etkisinin giderek azalmasıyla birlikte uluslararası turizmde, 2020'ye göre % 4'lük bir iyileşme olsa da hâlâ Covid 19 Pandemisi öncesi seviyenin % 72 altında olduğu anlaşılmaktadır. 2021 yılındaki iyileşmede artan sınır ötesi koordinasyon ve protokoller sebebiyle daha hafif seyahat kısıtlamalarının ve artan açılama oranlarının önemli etkisi bulunmaktadır (WTO, 2022).

Covid 19 Pandemisi, bir bütün olarak turizm sektörünü etkilemekle birlikte turizm sektörü içerisinde bundan en fazla etkilenenlerden birisi kruvaziyer turizmidir. Bu salgın nedeniyle dünya kruvaziyer turizmi endüstrisi önemli ölçüde etkilenmiş, kruvaziyer gemiler tüm turlarını iptal etmek zorunda kalmış ve kruvaziyer gemileri bağlama limanı arayışında olmuşlardır (DTO, 2021, s. 214). Bunda kruvaziyer seyahatlerinin kapalı ve oldukça dar bir alan olarak gemilerdeki tatili kapsamalarının ve kapalı alan olduğu için de bulaş riskinin daha yüksek olmasının oldukça etkili olduğu kanısındayız. Nitekim yapılan bir çalışmada gemideki bulaş oranının ortalama olarak karadaki bulaş oranından daha yüksek olduğu anlaşılmıştır (Russel vd. 2020'den aktaran; Sözen vd. 2021, s. 43). Bunun yanı sıra kruvaziyer turizminin sosyalleşme üzerine kurulu olması, sosyal mesafenin çoğu alanda olmaması da bulaş riskini artırmaktadır (Sözen vd. 2021, s. 47). Ayrıca kruvaziyer turizmini tercih edenlerin yaş ortalamasının 2020 yılı itibarıyla 47,6 olduğu, 40-59 yaş aralığındakilerin oranının % 32 ve 60 yaş ve üzerindekiilerin oranı % 33 düzeyinde olduğu bilinmektedir (CLIA, 2020a; CLIA, 2022). Bu durumda yaşın yüksek olmasının kronik hastalıklarla beraber Covid 19 hastalığında ölüm riskini artırdığı düşünüldüğünde, kruvaziyer gemi turlarının özellikle belirli yaşın üzerindekiiler için Covid 19 riskini ve dolayısıyla ölüm riskini daha da artırdığı söylenebilmektedir. Bu da kruvaziyer turizminin en önemli hedef kitesinden önemli düzeyde yoksun kalmasına neden olabilmektedir.

Her ne kadar gemilerin karadan ve Covid 19 Pandemisi'nin yoğun olduğu yerlerden daha uzakta seyretmesi söz konusu ise de gemide pozitif vaka çıktığında yukarıdaki olumsuz etkenlerden dolayı bütün gemi yolcularının bundan etkilenebilecek olması nedeniyle yürütülmesi zor ve hassasiyet gerektiren bir süreç gerektirmektedir. Nitekim Covid 19 Pandemisi'nin henüz başlangıç döneminde yaşanan olumsuz olaylar (Diamond Princes gemisinde 2020 yılında yaşanan Covid 19 vakaları vb.) kruvaziyer turizminin imajının olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Kruvaziyer gemilerinde ilk Covid 19 vakaları, ocak ayında World Dream gemisinde 12 yolcuda görülmüştür. Bu gemideki vakaları Diamond Princess gemisi (712 vaka ve 14 ölüm), Grand Princess gemisi (132 vaka ve 7 ölüm) ve Ruby Princess gemisinde (852 vaka ve 22 ölüm) görülen vakalar izlemiştir. Söz konusu vakalar 2020 yılının ocak-mart aylarında yaşanmıştır (Cruisemapper, 2022). 2020 yılının ilk çeyreğinde 54 gemide 2592 yolcu ve mürettebat Covid 19'a yakalanmıştır (Da Silva, 2021, s. 1). Resmi olan ve resmi olmayan verilere göre 2020 yılının ekim ayına

kadar olan dönemde 124 yolcu gemisini kapsayan en az 3908 Covid 19 vakası ve 111 ölüm olduğu belirtilmektedir (Muritala vd. 2022, s. 1). Bazı kaynaklara göre ise 2020 yılının mart ayından 2021 yılına kadar olan dönemde kruvaziyer gemilerinde 3335 vaka ve 76 ölüm; 2022 yılında 787 vaka ve 2022 yılında (mart ayı itibarıyla) 355 vaka tespit edildiği belirtilmektedir (Cruisemapper, 2022).

Kruvaziyer turlarında Covid 19 Pandemisi'nin başladığı 2020 yılının ocak-mart aylarında yaşanan olayların da etkisiyle 2020 yılı mart ayı içerisinde CLIA üyeleri dünya çapında kruvaziyer turizmi seferlerini geçici olarak askıya almıştır. Bu süreçte 100 binden fazla kruvaziyer mürettebatı ülkelere geri gönderilmiştir. Kruvaziyer turizminin Covid 19 Pandemisi nedeniyle askıya alındığı 2020 yılının mart ayından eylül ayına kadar olan dönemde, bundan kaynaklı olarak küresel ekonomide 77 milyar \$ kayıp yaşandığı ve 518 bin kişinin işsiz kaldığı tahmin edilmektedir (CLIA, 2021). Kruvaziyer yolculuklarının askıya alınması ve azalması, bu sektördeki gemi işletmelerini, limanları, destinasyonları, tur operatörlerini, yüzbinlerce küçük ve orta büyüklükteki işletmeyi de ekonomik olarak olumsuz etkilemiştir. Bu süreçte kruvaziyer turlarına katılan yolcu sayılarında, gelir ve istihdam durumlarında da önemli oranlarda azalmalar görülmüştür. Nitekim 2019 yılında 29,7 milyon olan kruvaziyer yolcu sayısı 2020 yılında % 81 azalarak 5,8 milyona kadar düşmüştür. 2019 yılında 1 170 bin kişiye istihdam sağlanırken, 2020 yılında bu rakam % 51 azalarak 576 bine kadar düşmüştür. 2019 yılında kruvaziyer turizmi sektörü tarafından dünya ekonomisine yapılan katkı 154 milyar \$ iken, bu rakam 2020 yılında % 59 azalarak 63,4 milyar \$ düzeyine kadar inmiştir (CLIA, 2022). Bu durum kruvaziyer gemisi işleten şirketleri de olumsuz etkilemiş, sektörün % 80'ini elinde bulunduran Carnival Corporation, Royal Caribbean ve Norwegian Cruise Line şirketleri başta olmak üzere pek çok kruvaziyer şirketinin gemilerinde vakalar ortaya çıkmıştır (Papathanassis, 2017'den aktaran; Muritala vd. 2022, s. 1). Bu şirketler ekonomik kayıplar yaşamış ve hisse fiyatları oldukça düşmüştür (Muritala vd. 2022, s. 1).

Yapılan bazı çalışmalarda da kruvaziyer gemi yolculuklarının Covid 19 salgınlarının önemli bir tetikleyicisi olma potansiyeli taşıdığı, kruvaziyer gemileri için varış ve ayrılış limanlarına sahip ülkelerdeki Covid 19 vaka sayılarının sadece uğrak limanların olduğu ülkelere daha yüksek olduğu, mart ayına (2020 yılı) kadar kruvaziyer gemilerini kabul eden ülkelere göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Ito vd. 2020, s. 1-5). Bunun yanı sıra gemi yolculuklarından dönen bazı yolcuların, Covid 19'un kendi ülkelerinde yayılmasına yol açtıkları anlaşılmıştır (Ito vd. 2020'den aktaran; Muritala vd. 2022, s. 1). Dolayısıyla kruvaziyer turlarının Covid 19 salgınında artırıcı özellikte olduğu anlaşılmaktadır.

Bütün bunlarla birlikte kruvaziyer piyasası esnek ve hareket kabiliyeti yüksek bir özelliğe sahip olduğu için Covid 19 Pandemisiyle mücadelede de bu özelliğini göstermiştir. Bu süreçte Covid 19 küresel salgınına karşı sert önlemler alınarak, kruvaziyer yolcularının güvenli seyahat etmesi için protokoller hazırlanmıştır. Bu süreçte CLIA üyeleri yolcuların, mürettebatın ve destinasyonların Covid 19 Pandemisi'nden korunması için katı önlemler alarak kruvaziyer turlarını sürdürmeye gayret etmişlerdir. Yolcu ve mürettebatın tamamının test yapılarak gemilere alınması, gemilerde maske zorunluluğunun uygulanması, fiziksel mesafenin korunmasına özen gösterilmesi, havalandırma stratejilerinin uygulanması ve Covid 19 vakalarına yönelik müdahale etmek için önceden düzenlenmiş müdahale lojistiğinin hazırlanması gibi birtakım tedbirler hayata geçirilmiştir (CLIA, 2021). Bunlara ek olarak kruvaziyer gemilerinde normal şartlar altında hijyene çok önem verildiği, gemideki tirabzanlar, kapı kolları, musluklar vb. mikrop bulaştırdığı bilinen yüzeylerin her gün birkaç kez temizlendiği ve sterilize edildiği, yolculara kişisel sağlık uygulamaları konusunda eğitimlerin verildiği, düzenli olarak ellerini yıkamalarının hatırlatıldığı ve el dezenfektanının gemideki halka açık alanlarda

kullanıma hazır hâlde tutulduğu belirtilmektedir (CLIA, 2020b). Pandeminin giderek etkisini azalttığı günümüzde de (2022 yılı) kruvaziyer yolculuklarında misafirlere Covid 19 Pandemisi'ne karşı kanıtlanmış halk sağlığı protokolleriyle yolcu gemilerinde en yüksek aşı ve sıkı kontrollerin olduğu güvenli bir ortamın sunulmasına gayret edilmektedir (CLIA, 2022).

Bütün bu önlemlerin neticesinde 2020 yılının mart ayında askıya alınan kruvaziyer turları temmuz ayından itibaren yeniden başlatılmış ve Avrupa, Asya ve Güney Pasifik'in bazı bölgelerinde yeniden aşamalı olarak kruvaziyer turları düzenlenmeye başlanmıştır (CLIA, 2021; CLIA, 2022). 2020 yılında temmuz ayının başından aralık ayının ortasına kadar 200'den fazla sefer yapılmıştır. 2021 yılında da Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Meksika, Karayipler ve başka yerlerde yeniden başlama yolunda adımlar atılmıştır (CLIA, 2021). 2021 yılında 270 CLIA üyesi kruvaziyer gemisinin tur yapması planlanmakta iken, bu rakam 2022 yılında 272'ye ulaşmıştır (CLIA, 2021; CLIA, 2022). Bunun yanı sıra 2022 yılında CLIA üyesi 16 yeni geminin piyasaya çıkması beklenmektedir (CLIA, 2022). Dolayısıyla hem Covid 19 salgınına karşı alınan yeni güvenlik önlemleri hem de kruvaziyer turizminin sadık müşteri tabanına sahip olması nedeniyle, bu sektörün Covid 19 Pandemisi sonrasında kısa süre içerisinde toparlanacağı öngörülmektedir (TÜRSAB, 2020, s. 26). Nitekim 2022 rezervasyonlarının artması, kruvaziyer gemi turlarının sayısının yeniden yükselişe geçmesi da bunun bir göstergesidir.

Kruvaziyer turizmi bir miktar iyileşme gösterse de 2019 seviyesini geçmesinin ancak 2023 yılı sonunda olabileceği tahmin edilmektedir. Kruvaziyer yolcu hacminin 2022'nin sonunda 2019 seviyesinin % 1'i düzeyinde, 2026'nın sonuna kadar ise 2019 seviyelerinin % 12 üzerinde iyileşmesi beklenmektedir. Dolayısıyla kruvaziyer turizmde 2022 yılının bir geçiş yılı olabileceği ve tam iyileşmenin 2023 yılında gerçekleşebileceği tahmin edilmektedir. Bunun neticesinde Covid 19 sürecinin ilk dönemlerinde işten çıkarılan veya izne gönderilen personel geri dönmeye, kruvaziyer turizminin yerel ve ulusal ekonomiler üzerindeki olumlu etkileri artmaya devam etmektedir (CLIA, 2022). Covid 19 Pandemisi'nin oluşturduğu geçici duraksamanın giderek azalacağı ve kruvaziyer turizminin alternatif turizm türleri içerisinde yeniden yıldızının parlamaya devam edeceği öngörülmektedir.

5. Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi

Türkiye, kruvaziyer turizmde oldukça önemli bir potansiyeli barındırmaktadır. Dünyada kruvaziyer turizmde Karayipler'den sonra en çok rağbet gören ikinci bölge olan Akdeniz havzasında yer alan bir ülke olarak Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olan, bir de iç denizi olan ve 8333 km kıyı uzunluğuna sahip bir ülkedir. Ayrıca geçmişten günümüze kadar barındırdığı başta İslam medeniyeti olmak üzere pek çok kültür ve uygarlığa ev sahipliği yapmış olmasının bir sonucu olarak, çok sayıda tarihi ve kültürel miras unsuruna da sahiptir. Bunlara ek olarak giderek gelişen liman altyapısı ve hizmetlerle ülkemizde kruvaziyer gemilerini ağırlayacak pek çok liman ve kent bulunmaktadır. Bunun son örneği İstanbul Galataport Limanı'dır. 2006 yılında gündeme gelen Galataport Liman Projesi'nde, 2015 yılında inşa faaliyetleri başlamış ve 2021 yılında hizmete açılmıştır (Sargın vd. 2021, s. 231). Bir ana liman (home port) olarak konumlanan söz konusu liman, dünyanın ilk yeraltı kruvaziyer terminaline sahip olup, pasaport kontrol ve gümrük prosedürlerini; taksi, minibüs, tur otobüsü gibi araç trafiğini yer altına yönlendirmekte ve yer üstünde deniz manzarasının kolaylıkla izlenmesi sağlanmaktadır. Bunun yanı sıra, günlük 3 gemi ve 15 bin yolcu ağırlama kapasitesine de sahiptir (Galataport İstanbul, 2022). Türkiye'de kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek donanımına sahip, Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği (Medcruise)'ne üye olan başta İstanbul ve Kuşadası olmak üzere Antalya, Alanya, Bodrum, Trabzon gibi limanlar mevcuttur.

Bütün bu avantajlarıyla Türkiye her geçen gün kruvaziyer turizmde adından daha çok söz ettirmektedir. Ülkemize gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısının yıllara göre dağılımını incelediğimizde 2003 yılından 2009 yılına kadar olan süreçte hem gemi sayısında hem de yolcu sayısından yükselen bir durum olduğu görülmektedir. 2009 yılında bir önceki yıla göre gemi sayısında % 11, yolcu sayısında ise % 7,5 oranında bir azalış gerçekleşmiştir. Bunda 2009 yılında tüm dünyada yaşanan ve turizm sektörünü dolayısıyla kruvaziyer turizmini de etkileyen ekonomik krizin dikkate değer etkisi bulunmaktadır. Ülkemizi ziyaret eden kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında 2010 ve 2011 yıllarında yükselme görülürken, 2012 yılında az da olsa bir düşme görülmüş, 2013 yılında gemi sayısında azalma varken, yolcu sayısında çok az artış olmuştur. Ülkemize gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında 2014 yılında bir önceki yıla göre düşme, 2015 yılında ise bir miktar yükselme görülürken, 2016 yılında sert bir düşüş gözlenmiştir. 2016 yılında bir önceki yıla göre gemi sayısında % 59,4, yolcu sayısında ise % 66,7 oranında bir azalış gerçekleşmiştir. 2017 ve 2018 yıllarında kruvaziyer gemi ve yolcu sayısındaki azalış devam etmiş, 2019 yılında bir miktar yükselme gözlenmiştir. 2019 yılında ülkemiz limanlarını 344 gemi ve 300 896 yolcu ziyaret etmiştir (Tablo 10). Bu durum Covid 19 Pandemisi başlamadan önceki göreceli olarak son iyi durumu göstermektedir. 2014 yılından 2019 yılına kadar olan azalışlarda; 2014 yılında Yunanistan'da başlayan ve ülkemize gelen kruvaziyer turlarının % 40'ının uğradığı Pire Limanı'nı da etkileyen grevler, 2016 yılında dünyada yaşanan küresel kriz ve terör tehdidi nedeniyle kruvaziyer şirketlerinin Doğu Akdeniz'den Uzakdoğu turlarına yönelmesinin ve Galataport Limanı'nın yapımı nedeniyle İstanbul'a kruvaziyer gemilerinin yanaşma yeri sıkıntısının olmasının etkili olduğu düşünülmektedir (DTO, 2019, s. 11). Ayrıca bu düşüşte ülkemizde yaşanan güvenlik sorunlarının (darbe girişimi, terör olayları vb) da etkili olduğu söylenebilir. Nitekim kruvaziyer şirketleri 2018 yılında güvenlik endişelerinden dolayı Türkiye limanlarına yapılacak turları iptal etmişlerdir (Sargın vd. 2021, s. 220).

Yıllar	Kruvaziyer Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2003	887	581 848
2004	927	645 264
2005	1 048	757 563
2006	1 317	1 016 314
2007	1 421	1 368 400
2008	1 612	1 605 372
2009	1 345	1 484 194
2010	1 368	1 719 098
2011	1 623	2 191 420
2012	1 587	2 095 673
2013	1 572	2 240 776
2014	1 385	1 790 125
2015	1 456	1 889 370
2016	590	628 033
2017	311	306 887
2018	247	213 771
2019	344	300 896
2020	5	1 824
2021	78	45 362
2022 (Ocak-Temmuz)	437	376 924

Tablo 4: Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcuların yıllara göre dağılışı

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8; DGM, 2022, s. 8; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022.

2020 yılından itibaren Covid 19 Pandemisi'nin etkisiyle tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kruvaziyer turizmi oldukça olumsuz etkilenmiştir. 2020 yılında ülkemizdeki limanlara giriş yapan gemi sayısı bir önceki yıla göre % 98,5 azalarak sadece 5 adete, yolcu sayısı da bir önceki yıla göre % 99,4 azalarak 1 824'e kadar düşmüştür (DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8). 2021 yılında 2019 yılı seviyesinin yine oldukça altında olsa da 2020 yılına göre daha iyi bir durum gözlenmektedir. Bunda 2021 yılında Covid 19 Pandemisi kısıtlamalarının azaltılması, kruvaziyer seyahatlerinin önündeki engellerin belli düzeyde kaldırılması, aşılama oranlarının artması ve güvenli ortamların oluşturulmasının oldukça etkili olduğu söylenebilir. Bunlara ek olarak 2021 yılının ikinci yarısından itibaren Galataport'un hizmete alınmasının da oldukça önemli etkisi söz konusu olmuştur. Nitekim 2021 yılında ülkemizdeki limanlara giriş yapan gemi sayısı bir önceki yıla göre % 1 460 artarak 78'e, yolcu sayısı da bir önceki yıla göre % 2 837 artarak 45 362'ye yükselmiştir. Bununla birlikte hem gemi sayısında hem de yolcu sayısında 2019 yılının oldukça gerisinde bir durum vardır. Gemi sayısında 2019 yılına göre % 77,4'lük kayıp varken, yolcu sayısında % 85'lik bir kayıp olduğu anlaşılmaktadır (DGM, 2022, s. 8). 2022 yılının ilk yedi ayında ise ülkemiz limanlarını 437 kruvaziyer gemisi ve bunlarla beraber 376 924 yolcu ziyaret etmiştir (Tablo 4). Bu rakam 2016 yılından bu yana son yılların en iyi ilk yedi aylık rakamı olarak dikkat çekmektedir. Nitekim Pandemi öncesinde 2018 yılının ilk yedi ayında ülkemizi 127 kruvaziyer gemisi ve 112 357 kruvaziyer yolcusu ziyaret etmiş iken, 2019 yılının ilk yedi ayında ülkemizi 161 kruvaziyer gemisi ve 131 831 kruvaziyer yolcusu ziyaret etmişti. 2020 ve 2021 yıllarında ise oldukça düşük rakamlar söz konusuydu (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Dolayısıyla 2022 yılının ilk yedi aylık rakamları, ülkemizdeki kruvaziyer turizminin 2022 yılı ve sonrasında hızla toparlanacağına dair yapılan öngörülerini doğrulayıcı niteliktedir.

Yıllar	2003		2008		2014		2019		2020		2021	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Kuşadası	337	225330	601	518872	448	556745	197	181193	3	1642	27	9057
İstanbul	199	200079	404	489544	317	518935	13	7513	0	0	9	3914
Marmaris	51	32977	70	101874	82	107724	44	35830	0	0	31	30571
Bodrum	63	15416	126	52862	78	32879	15	6219	0	0	3	214
İzmir	5	3271	133	318451	124	257233	0	0	0	0	0	0
Alanya	63	30737	84	57000	23	18556	26	15406	1	91	1	116
Antalya	92	48012	41	25057	58	175778	0	0	1	91	4	1225
Fethiye	22	2532	13	4217	8	1938	0	0	0	0	2	208
Çeşme	0	0	0	0	57	62115	31	49453	0	0	0	0
Diğer	55	23494	140	37495	190	58222	18	5282	0	0	1	57
Toplam	887	581848	1612	1605372	1385	1790125	344	300896	5	1824	78	45362

Tablo 5: Ülkemizdeki bazı kruvaziyer limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarının yıllara göre dağılışı

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2019, s. 37; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8.

Ülkemiz limanları içerisinde kruvaziyer gemi ve yolcularının en fazla ziyaret ettiği kruvaziyer limanlarının yıllar içerisindeki durumlarının gösterildiği yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere, ülkemize gelen kruvaziyer gemilerin en çok uğradığı limanlar İstanbul hariç daha çok Ege ve Akdeniz kıyılarında yer almaktadır. 2021 yılı hariç ülkemize gelen

kruvaziyer gemi ve yolcularının en çok uğradığı liman, Kuşadası'dır. Kuşadası Limanı'nın bu kadar çok tercih edilmesinde özellikle Efes ve Meryem Ana Evi'ne yakınlığı oldukça önemli bir etkidir. Son birkaç yıl hariç tutulursa İstanbul, Kuşadası'ndan sonra en çok tercih edilen limandır. Bunda İstanbul'un barındırdığı tarihi ve kültürel özelliklerle markalaşmış olması ve ana liman (homeport) özelliğinde olması oldukça etkilidir. Son birkaç yıldır Galataport Limanı'nın inşa faaliyetleri, Covid 19 Pandemisi gibi nedenlerden dolayı yeterince kruvaziyer gemi ağırlayamamış olan İstanbul'un, Galataport'un 2021 yılında faaliyete geçmesiyle yeniden çıkış yapmaya başlaması öngörülmektedir. Bunlara ek olarak Akdeniz kıyısındaki Antalya ve Alanya limanları ile Ege kıyılarındaki İzmir, Çeşme, Fethiye, Bodrum ve Marmaris limanları da ülkemizin en çok kruvaziyer gemi ve yolcu ağırlayan limanlarından (Tablo 5).

Şu bir gerçek ki 2003 yılından 2022 yılına kadar yaşanan bazı olumsuzluklardan dolayı başta Kuşadası ve İstanbul olmak üzere bütün kruvaziyer limanlarımız, son dönemde önceki yıllara oranla oldukça düşük düzeyde kruvaziyer gemi ağırlamaktadır. Özellikle Covid 19 Pandemisi'nin en çok etkili olduğu yıl olan 2020 yılında sadece üç limanımız (Kuşadası, Alanya ve Antalya) kruvaziyer gemi ağırlayabilmiştir. 2021 yılında bir miktar düzelme olsa da 2019 yılına kadar kruvaziyer gemi ağırlayan İzmir ve Çeşme gibi limanlarımıza hiçbir gemi gelmemiştir. 2021 yılındaki bir diğer gelişme de Marmaris'in Kuşadası ve İstanbul'u geçerek ilk sıraya yükselmesidir (Tablo 5). 2022 yılının ilk yedi ayında en fazla kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlayan liman, Kuşadası'dır. Bunu İstanbul ve Bodrum limanları izlemektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022).

2022 yılının temmuz ayı itibariyle tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de Covid 19'un etkisini iyice azaltması, Galataport'un hizmete girmesi, yeni kruvaziyer limanlarıyla ilgili yatırımların olacağına dair planlamaların olması, 2022 ve sonraki dönem için umutların artmasına katkı sağlamaktadır. Nitekim 2023 yılı Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı'nda (2007-2013); Samandağı, Antalya, Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul Galata, İstanbul Haydarpaşa, İstanbul Ataköy, İstanbul Zeytinburnu, Samsun, Trabzon gibi yerlerde kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projelerinin yapılması öngörülmüştür. Bu bağlamda İstanbul Galataport Limanı, inşa edilerek 2021 yılında faaliyete başlamıştır. Bütün bunlarla birlikte 2022 ve sonrası için kruvaziyer limanlarımıza yönelik gemi rezervasyonlarının artması, 2022 yılının temmuz ayı itibariyle limanlarımıza uğrayan gemi ve yolcu sayılarının giderek yükselmesi de kruvaziyer limanlarımızın tekrar bu sektörde daha fazla yer edinmesine destek olacaktır.

6. Karadeniz'de Kruvaziyer Turizmi

Kabaca elips şeklinde olan Karadeniz'in sahillerinin yarısı Avrupa, yarısı da Asya topraklarında bulunmakta, doğu batı doğrultusunda 1 170 km, kuzey güney doğrultusunda en geniş 600 km, en dar 265 km boyutlarındadır. Azak Denizi'yle beraber toplam yüzölçümü 460 000 km²'ye ulaşan Karadeniz'in en derin yeri, Sinop Ayancık'ın yaklaşık 80 km kuzeyinde bulunmakta ve 2245 m derinliktedir (Tuncel, 2001, s. 385). Karadeniz, İstanbul Boğazı'yla Marmara Denizi'ne bağlantılıdır. Dolayısıyla Karadeniz, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı, Ege Denizi, Akdeniz, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Babülmendep Boğazı ile de Hint Okyanusu'na bağlantılıdır. Karadeniz'e kıyısı olan altı ülke (Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan) bulunmaktadır.

Azak Denizi dâhil Karadeniz'in toplam kıyı uzunluğu 4 869 km'dir. Karadeniz'de Ukrayna'dan (1 756 km) sonra en fazla kıyı uzunluğuna sahip ülke, Türkiye'dir. Türkiye'yi Rusya (421 km), Bulgaristan (414 km), Gürcistan (322 km), Romanya (256 km) izlemektedir (Balık, 2019, s. 119). Toplam 8 333 km olan ülkemiz kıyı uzunluğunun 1 701 km'si Karadeniz kıyılarından oluşmaktadır (Doğan vd. 2005, s. 2).

Karadeniz, kruvaziyer turları bakımından Karayipler'den sonra ikinci en çok tercih edilen alan olan Akdeniz Havzası'nda yer almaktadır. Akdeniz'in 2019 yılı itibariyle kruvaziyer pazarındaki payı % 17,3 düzeyindedir (CLIA, 2019; CLIA, 2019a). Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'ne (Medcruise) üye olan kruvaziyer limanlarının Akdeniz'de dört bölgeye ayrıldığı görülmektedir. Bu bölgeler; Batı Akdeniz¹, Doğu Akdeniz, Adriyatik Denizi ve Karadeniz'dir (Lorenčić vd. 2020, s. 3). Genellikle siyasi istikrarsızlıktan dolayı bu listeye Güney Akdeniz dâhil edilmemektedir (Rodrigue vd. 2013, s. 40). Akdeniz'de kruvaziyer gemilerinin ziyaret ettiği Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'ne (Medcruise) üye, 3 kıtadan (Avrupa, Afrika ve Asya), 21 ülkeden 73 liman kenti ve 135 liman bulunmaktadır (Medcruise, 2020, s. 11). 73 liman kentinden 41'i Batı Akdeniz'de 15'i Doğu Akdeniz'de, 12'si Adriyatik Denizi'nde ve 5'i Karadeniz'de bulunmaktadır. Akdeniz'in özellikle Batı Akdeniz kesiminin kruvaziyer turlarında daha fazla rağbet gördüğünü ve en çok gemi ve yolcu ağırlayan limanların bu kesimde olduğu anlaşılmaktadır. Daha sonra Adriyatik Denizi, Doğu Akdeniz ve son sırada da Karadeniz gelmektedir (Tablo 6).

Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) 2019 yılını kapsayan verilerine göre Akdeniz'deki kruvaziyer limanlarının buldukları bölgeler itibariyle en fazla kruvaziyer yolcusu ağırlayan bölge, Batı Akdeniz'dir. Söz konusu bölge, Akdeniz'deki toplam kruvaziyer yolcu sayısının % 66,6'sına (23,4 milyon yolcu) ev sahipliği yapmaktadır. Bunu % 22 ile (5,4 milyon yolcu) Adriyatik Denizi ve % 11,3 ile (2,3 milyon yolcu) Doğu Akdeniz izlemektedir. Son sırada ise % 0,003 (1200 yolcu) ile Karadeniz gelmektedir. Bunlara ek olarak 2019 yılı itibariyle Akdeniz'de kruvaziyer turlarında seyir çağrısı (limana uğrayan gemi sayısı) bakımından ilk sırada gelen bölge yine Batı Akdeniz'dir. Toplam seyir çağrılarının % 75'i (9 121 çağrı) bu bölgeye aittir. Bunu % 17,4 (3 019 çağrı) ile Adriyatik Denizi ve % 7,6 (1 550 çağrı) ile Doğu Akdeniz izlemektedir. Son sırada ise % 0,014 ile (2 çağrı) Karadeniz gelmektedir (Tablo 6).

Yıllar	2009		2019	
	Yolcu Sayısı	Çağrı Sayısı ²	Yolcu Sayısı	Çağrı Sayısı
Batı Akdeniz	15 372 152	8001	23 413 001	9121
Adriyatik Denizi	3 687 208	2 919	5 431 388	3019
Doğu Akdeniz	2 681 229	2 435	2 365 163	1550
Karadeniz	101 543	183	1200	2
Toplam	21 842 132	13 538	31 210 752	13 692

Tablo 6: Akdeniz'de bölgelere göre kruvaziyer yolcu ve seyir çağrısı (limana uğrayan gemi sayısı) sayılarının yıllara göre dağılışı

Kaynak: Medcruise, 2014; Medcruise, 2020.

Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) verilerine göre 2009-2019 yıllarını kapsayan dönemde Akdeniz'deki bölgeler içerisinde kruvaziyer yolcu sayılarının değişimini incelediğimizde; Batı Akdeniz ve Adriyatik Denizi'nin yolcu sayılarını artırdığı gözlenirken, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de yolcu sayılarının azaldığı görülmektedir. Çalışma sahamız olan Karadeniz 2009 yılında 101 543 yolcuya ev sahipliği yapmışken, 2019 yılında bu rakam 1200'e kadar düşmüştür. Yine aynı dönemde Akdeniz'deki bölgeler

¹ Batı Akdeniz, Akdeniz kıyısındaki limanlara ek olarak Atlas Okyanusu'ndaki Azor, Madeira, Kanarya ve Capro Verde adalarındaki limanları da kapsamaktadır (Medcruise, 2020).

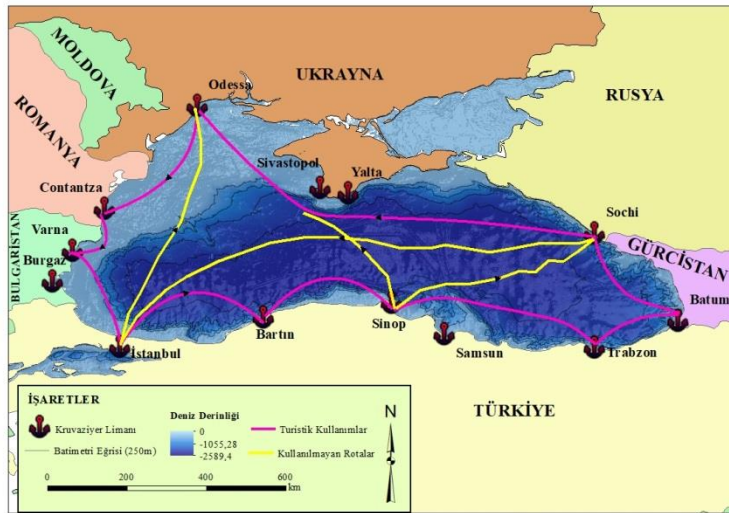
² Çağrı sayısı: Limana uğrayan gemi sayısı

Karadeniz'de Alternatif Bir Turizm Önerisi: Kruvaziyer Turizmi

içerisinde kruvaziyer gemi çağrılarının değişimini incelediğimizde; yolcu sayısında olduğu gibi gemi çağrısı sayısında da Batı Akdeniz ve Adriyatik Denizi'nde yükselme gözlenirken, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de azalma görülmektedir. Karadeniz'de 2009 yılında 183 gemi seyir çağrısı mevcut iken, 2019 yılında bu rakam 2'ye kadar düşmüştür. Bunun yanı sıra 2009-2019 yıllarında (özellikle 2014 yılından sonra) hem yolcu hem gemi seyir çağrısı sayısında en keskin azalma Karadeniz'de görülmektedir (Tablo 6).

Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) 2019 yılını kapsayan verilerine göre Akdeniz'de en fazla yolcu ağırlayan kruvaziyer limanları; Barcelona, Baleric Islands, Civitavecchia/Fiumicino/Gaeta, Genoa, Savona, Marseille, Venice, Naples/Salerno/Castellammare Di Stabia, Piraeus, Tenerife Ports, Valletta'dır (Medcruise, 2020, s. 22). 2019 yılında Akdeniz'deki bölgelere göre en fazla yolcu ağırlayan kruvaziyer limanlarını incelediğimizde; Batı Akdeniz'de Barcelona, Balearic Islands, Civitavecchia limanları ilk üç sırayı paylaşmaktadır. Adriyatik Denizi'nde Venice, Corfu ve Dubrovnik; Doğu Akdeniz'de Piraeus, Heraklion ve Souda/Chania limanları ilk üç sırada yer almaktadır. Karadeniz'de ise Odessa ve Constantza limanları ilk iki sırada yer almaktadır. 2019 yılında Akdeniz'deki bölgelere göre en fazla gemi seyir çağrısı yapılan kruvaziyer limanlarını incelediğimizde; Batı Akdeniz'de Balearic Islands, Barcelona, Civitavecchia limanları ilk üç sırayı paylaşmaktadır. Adriyatik Denizi'nde Dubrovnik, Venice, Kotor; Doğu Akdeniz'de Piraeus, Antalya/Bodrum/Kuşadası, Heraklion limanları ilk sıralarda yer almaktadır. Karadeniz'de ise Odessa ve Constantza limanları ilk iki sırada yer almaktadır (Medcruise, 2020).

Karadeniz'de kruvaziyer turlarını ağırlayabilecek potansiyele sahip limanlar; Bulgaristan'ın Burgaz, Nesebar, Varna; Romanya'nın Constanta; Ukrayna'nın Odessa, Sivastopol ve Yalta³; Rusya Federasyonu'nun Soçi; Gürcistan'ın Batumi; Türkiye'nin Trabzon, Samsun, Sinop limanlarıdır (Blacksea Cruise Platform, 2022; Harita 1). Bunlardan Trabzon, Odessa, Constanta, Varna ve Burgaz limanları, 2020 yılı itibariyle Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) üyesi durumunda olan limanlardır (Medcruise, 2020).



Harita 1: Karadeniz'deki kruvaziyer limanları ve kruvaziyer rotaları

Kaynak: Bekci, 2022, s. 4'teki haritadan yararlanılarak hazırlanmıştır.

³ Sivastopol ve Yalta limanları: De jure Ukrayna'ya, de facto Rusya'ya aittir. Yani Birleşmiş Milletler hukukuna göre Ukrayna'ya aitken, fiili olarak Rusya tarafından ilhak edilmiş durumdadır.

Liman	YILLAR										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Batumi	4127	3127	2564	2990	4562	16233	-	-	-	-	-
Burgas	-	-	-	999	5673	41763	7575	5833	1925	0	0
Contantza	8516	21286	23878	34010	54614	69910	31856	6912	1891	0	450
Odessa	31550	66010	68353	72516	91949	8506	6563	1242	1636	0	750
Sochi	13467	22509	13678	20080	21384	34299	19501	1194	-	-	-
Sivastopol	35447	16671	26066	23400	35000	-	-	-	-	-	-
Sinop	8436	5266	4140	4623	6331	16522	-	-	-	-	-
Trabzon	-	8580	5019	7949	9032	17118	2280	452	206	0	0
Varna	-	-	-	10695	2997	20939	3159	1109	791	0	0
Toplam	101543	143449	143698	177262	231542	225290	70934	16742	6449	0	1200

Tablo 7: Karadeniz’de Medcruise (Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği) üyesi olan bazı limanların kruvaziyer yolcu sayılarının yıllara göre dağılışı

Kaynak: Medcruise, 2014; Medcruise, 2015; Medcruise, 2016; Medcruise, 2017; Medcruise, 2018; Medcruise, 2019; Medcruise, 2020.

Liman	YILLAR										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Batumi	10	10	8	11	20	83	-	-	-	-	-
Burgas	-	-	-	1	5	27	5	4	1	0	0
Contantza	26	58	43	41	69	92	25	8	3	0	1
Odessa	58	132	122	121	148	32	13	5	12	0	1
Sochi	24	27	29	27	49	63	-	-	-	-	-
Sivastopol	50	42	111	58	115	-	-	-	-	-	-
Sinop	15	8	11	12	18	31	-	-	-	-	-
Trabzon	-	15	19	22	28	31	10	3	1	0	0
Varna	-	-	-	25	12	35	10	4	1	0	0
Toplam	183	292	343	318	464	394	63	24	18	0	2

Tablo 8: Karadeniz’de Medcruise (Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği) üyesi olan bazı limanlara uğrayan kruvaziyer gemi sayılarının yıllara göre dağılışı

Kaynak: Medcruise, 2014; Medcruise, 2015; Medcruise, 2016; Medcruise, 2017; Medcruise, 2018; Medcruise, 2019; Medcruise, 2020.

Tablo 7’de de görüleceği üzere 2009 ile 2019 yıllarını kapsayan süreçte Karadeniz’deki Medcruise (Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği) üyesi olan kruvaziyer limanlarına gelen yolcu ve gemi sayısındaki değişimi incelediğimizde; 2009 yılından 2014 yılına kadar olan süreçte kruvaziyer yolcu sayısında bir yükselme eğilimi olduğu anlaşılmaktadır. 2014 yılından 2019 yılına kadar olan dönemde ise kruvaziyer yolcu ve gemi sayısında azalış olduğu görülmektedir (Tablo 7 ve Tablo 8). Bu azalışta 2014 yılında Rusya’nın Kırım’ı ilhak etmesi gibi Karadeniz’de yaşanan siyasi ve askeri krizlerin önemli etkisi söz konusudur. 2019 yılında ise çok az bir miktarda kruvaziyer yolcusu ve gemisi Karadeniz limanlarına uğramıştır. Covid 19 Pandemisi’nin etkili olduğu 2020 ve 2021 yıllarında Karadeniz limanlarına kruvaziyer yolcusu ve gemisinin geldiğine dair veriye ulaşılamamıştır.

2009 ile 2019 yıllarını kapsayan dönemde Karadeniz limanları içerisinde en fazla kruvaziyer yolcusu ve gemisi ağırlayan liman, Ukrayna'nın Odessa Limanı'dır. Odessa Limanı, Ukrayna'nın en önemli limanı olmasının yanı sıra Karadeniz'de de önem arz eden limanlardandır. Kruvaziyer turizmde Karadeniz'de öne çıkan liman kentlerinden birisi olarak birbirinden ilgi çekici tarihi, arkeolojik ve mimari eserlere sahiptir. Bunlar içerisinde en dikkat çekenleri; Primorskiy Bulvarı ve Ekaterininskaya Meydanı'nın mimari topluluğu, Potemkin Merdivenleri, Şehir Bahçesi (Gorsad), Deribasovskaya Caddesi, Opera ve Bale Tiyatrosu, müzeler, anıtlar, saraylar, katedraller vb. olarak sıralanabilir. Bunlara ek olarak Odessa bölgesinde yer altı mezarları, Akkerman Kalesi, Shabo şaraphanesi ve Avrupa'nın tek biyosfer rezerv alanı (Danube Delta Biosphere Reserve-Vilkovo) gibi doğal ve beşeri turistik çekicilikler de bulunmaktadır (Blacksea Cruise Platform, 2022a). Bütün bu avantajlarıyla Karadeniz'de kruvaziyer turizmi için önemli uğrak limanlardan birisi olan Odessa Limanı'nı 2009-2019 yıllarında ziyaret eden kruvaziyer yolcularının ve gemilerinin değişimini incelediğimizde; 2015 yılına kadar olan dönemde yükselen bir eğilim varken, 2014 yılında keskin bir düşme görülmektedir. Bu azalışta 2014 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi gibi Karadeniz'de yaşanan siyasi ve askeri krizlerin önemli etkisi söz konusudur. 2014-2018 yılları aralığında düşme devam etmiş ve 2019 yılında ise çok az bir miktarda ziyaretçinin ağırlandığı görülmektedir. Bununla birlikte 2019 yılında Karadeniz'de kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlayan iki limandan birisidir (Tablo 7 ve Tablo 8). Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu 2020 ve 2021 yıllarında bu limana kruvaziyer gemisi ve yolcusunun geldiğine dair veriye ulaşılamamıştır. Günümüzde (2022 yılı) Rusya'nın işgali altında bulunmaktadır.

Karadeniz kruvaziyer limanları içerisinde dikkat çeken bir diğer liman, Romanya'nın Constantza limanıdır. Bu liman, Yunan kolonistlerine kadar giden uzun tarihsel geçmişi nedeniyle, endüstri ve turizm açısından barındırdığı potansiyel ile Romanya'nın en önemli limanlarından. Güney Romanya'nın en büyük kenti olan Constantza, 13 km'lik kumsala sahiptir. Romanya'nın önemli kültürel ve ekonomik merkezlerinden birisi olan Constantza, arkeolojik kalıntılar ve eski kasaba ortamının keşfedilmesine olanak sunmaktadır. Tarihi anıtlar, antik kalıntılar, büyük kumarhane, müze ve dükkânlar, sahile yakın konaklama tesisleri bu kenti, Karadeniz kıyı turizmi için odak noktası yapmaktadır (Constantin, 2019, s. 1-17). Bütün bu avantajlarıyla Karadeniz'de kruvaziyer turizmi için önemli uğrak limanlardan birisidir. Constantza Limanı'nı 2009-2019 yıllarında ziyaret eden kruvaziyer yolcularının ve gemilerinin değişimini incelediğimizde; 2014 yılına kadar olan dönemde bir yükselme eğilimi varken, 2015-2018 arasında düşme ve 2019 yılında ise çok az bir miktarda kruvaziyer gemisi ve yolcunun ağırlandığı görülmektedir. Bununla birlikte 2019 yılında Karadeniz'de kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlayan iki limandan birisidir (Tablo 7 ve Tablo 8). Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu 2020 ve 2021 yıllarında bu limana kruvaziyer gemisi ve yolcusunun geldiğine dair veriye ulaşılamamıştır. Yukarıdaki iki liman kentinden sonra Karadeniz kruvaziyer limanları içerisinde en fazla kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlayan bir diğer liman, Rusya'nın Sochi Limanı'dır. Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki en önemli liman kentlerinden biri olan Sochi birbirinden ilgi çekici tarihi, arkeolojik ve mimari eserlere sahiptir. Bunlar içerisinde en dikkat çekenleri; Başmelek Mikail Anıtı, Org Müzik Salonu, Kış Tiyatrosu, Ağaç Fidanlığı, The Red Glade – Kış Olimpiyat Oyunlarının Mekânı, Stalin'in Yazlık Konutu, Loo'daki Bizans Tapınağı, XIV. Yüzyıl, Matsesta Tatil Köyü, Dagomys'de Çay Plantasyonu, Alabalık Çiftliği, Devekuşu Çiftliği, Şah Nehri üzerinde Şelaleler Şelalesi, Delphinarium, Porsuk Ağacı Korusu vb. olarak sıralanabilir (Blacksea Cruise Platform, 2022b). Soçi Limanı'nda 2009 yılından 2015'e kadar kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında artış varken, bu tarihten itibaren düşüş görülmüştür (Tablo 7 ve Tablo 8). 2017-2022 yılları arasında Medcruise üyeliği olmayan limana, bu süreçte kruvaziyer gemisi ve yolcusunun geldiğine dair veriye ulaşılamamıştır.

Rusya'nın ilhak ettiği ve günümüzde fiili olarak Rusya'ya ait olan, ancak Birleşmiş Milletler hukukuna göre Ukrayna'nın limanı olarak kabul gören Sivastopol da Karadeniz kruvaziyer limanları içerisinde 2009-2019 yıllarında en fazla kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlayan dördüncü limandır (Tablo 7 ve Tablo 8). 2014-2022 yılları arasında Medcruise üyeliği olmayan limana ait kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında son sekiz yıllık veriye ulaşamamıştır. Sivastopol, birbirinden ilgi çekici tarihi, arkeolojik ve mimari eserlere sahiptir. Bunlar içerisinde en dikkat çekenleri şunlardır; Panorama Müzesi (Sivastopol Kuşatması), Denizcilik Müzesi, Grafskaya Warf, Nakhimov Meydanı, Malakhov Kurgan (Höyük) Sivastopol Fırtınası, Sapun Dağı Fırtınası, Diorama Müzesi, Inkerman Şaraphanesi, Mağara manastırları, Chufut mağara kalesi, Balaklava'daki denizaltıların yeraltı tünelleri, Chersonesos'taki Aziz Vladimir Katedrali, Bakhchisarai'deki Han'ın Sarayı vb. (Blacksea Cruise Platform, 2022c).

Karadeniz kruvaziyer limanları içerisinde dikkat çeken diğer limanlar, Bulgaristan'ın Burgas Limanı ile Varna limanlarıdır. Bulgaristan'ın en önemli limanları olarak bilinen bu limanların 2012'den itibaren Medcruise üyelikleri bulunmaktadır. Her iki limanda da 2015 yılına kadar kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında artış gözlenirken, 2015 yılından itibaren düşüş görülmüştür. 2018-2019 yıllarında herhangi bir kruvaziyer gemisi ve yolcusu ağırlamayan söz konusu limanlara, Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu 2020 ve 2021 yıllarında da kruvaziyer gemisi ve yolcusunun geldiğine dair veriye ulaşamamıştır (Tablo 7 ve Tablo 8).

Karadeniz kruvaziyer limanları içerisinde dikkat çeken diğer liman, Gürcistan'ın Batumi Limanı'dır. 2009 yılından 2014 yılına kadar Medcruise üyeliği bulunan limanda, bu yıllar içerisinde kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı giderek artmıştır (Tablo 7 ve Tablo 8). 2015-2022 yılları arasında Medcruise üyeliği bulunmayan limana, son yedi yıllık süreçte herhangi bir kruvaziyer gemisi ve yolcusunun uğradığına dair veri bulunmamaktadır. Batumi, birbirinden ilgi çekici doğal, tarihi ve mimari eserlere sahiptir. Bunlardan en dikkat çekenleri şunlardır; Batum Botanik Bahçesi, Mtsvane Kontskhi (Yeşil Pelerin), Yeni Rıhtımın Geçidi, dans eden fiskiyeler ve boş zaman eğlenceleri ile Primorskiy Parkı, Akşam holografik gösterisi, Avrupa ve Asya tarzlarında şehir merkezinde 19. yüzyıl mimarisi, Gonio Kalesi, Evangelist Mezarı Matthew, Erkek Heykeli (Dioscuri) vb. (Blacksea Cruise Platform, 2022d).

7. Ülkemizin Karadeniz Limanlarının Kruvaziyer Turizmi Potansiyeli

Karadeniz'e 1 701 km kıyı uzunluğu bulunan (Doğan vd. 2005, s. 2) ülkemizin 2020 yılı itibariyle 174 tane limanı bulunmakta, bunlardan 25'i Karadeniz kıyılarında yer almaktadır (Doğanay vd. 2021, s. 88). Bu limanlardan kruvaziyer turları açısından değerlendirilebilecek en önemli limanlar; Trabzon, Sinop, Samsun, Bartın ve Amasra limanlarıdır. Bu limanlardan günümüzde (2022 yılı itibariyle) sadece Trabzon Limanı, Medcruise üyesidir. Limanlarımızı kruvaziyer turizmi açısından Karadeniz'deki diğer ülkelerin limanlarıyla karşılaştırdığımızda ön sıralarda olmadıkları gözlenmektedir. Nitekim limanlara uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında ülkemiz limanlarının Ukrayna, Rusya limanlarından daha geride oldukları görülmektedir. Medcruise verilerine göre; 2009-2019 yılları arasında limanlara uğrayan toplam kruvaziyer yolcu sıralamasında Trabzon Limanı; Odessa, Constantza, Soçi, Sivastopol, Burgas limanlarının ardından altıncı sırada, Sinop Limanı ise sekizinci sıradadır. Buna ek olarak 2009-2019 yılları arasında limanlara uğrayan toplam kruvaziyer gemi sıralamasında Trabzon Limanı; Odessa, Sivastopol, Constantza, Soçi limanlarının ardından beşinci sırada, Sinop Limanı ise yedinci sıradadır (Tablo 7 ve Tablo 8).

Bütün bunlarla birlikte Karadeniz Havzası'nda kruvaziyer turları genellikle (bazı istisnalar hariç) İstanbul kaynaklıdır. Karadeniz'e gelen kruvaziyer turları içerisinde çok

Karadeniz'de Alternatif Bir Turizm Önerisi: Kruvaziyer Turizmi

az sayıda Akdeniz limanlarından (Yunanistan'ın Pire Limanı gibi) gelen kruvaziyer gemileri de olabilmektedir. Yani İstanbul, Karadeniz'e gelen kruvaziyer turlarının birçoğu için ana liman (home port) özelliğindedir. Havayoluyla İstanbul'a gelen yolcular, buradan Karadeniz turuna katılmakta, Trabzon, Sochi, Burgas, Varna, Sinop vb. limanlara uğrayıp, turlarını tamamlamaktadırlar. Bu durum, ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanları için değerlendirilmesi gereken oldukça önemli bir avantajdır. Yani İstanbul Galataport Limanı'nın ana liman özelliği, daha iyi değerlendirilip, Karadeniz'de kruvaziyer rotalarının ülkemiz limanlarını daha fazlasını kapsayacak şekilde yapılması için gayret edilmesi yararlı olabilir.

Yıllar	2003		2008		2014		2017		2020		2021	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Trabzon	7	3204	15	4813	37	16138	1	103	0	0	0	0
Sinop	0	0	6	3136	30	17518	1	103	0	0	0	0
Samsun	0	0	5	596	17	1558	0	0	0	0	0	0
Bartın	0	0	8	957	20	2824	1	103	0	0	0	0
Karadeniz Toplam	7	3204	34	9502	104	38038	3	309	0	0	0	0
Karadeniz Limanlarının Kruvaziyer Turlarındaki Oranı (%)	0,8	0,5	2,1	0,6	7,5	2,1	0,8	0,1	0	0	0	0
Türkiye Toplam	887	58184 8	1612	16053 72	1385	17901 25	344	30089 6	5	1824	78	45362

Tablo 9: Ülkemizin diğer kruvaziyer limanlarıyla Karadeniz'deki kruvaziyer limanlarına uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarının yıllara göre dağılışı

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2019, s. 37; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8.

2003-2021 yılları arasında ülkemizin Karadeniz kıyısında yer alan ve kruvaziyer gemi ve yolcu ağırlayan limanlarımızı ülkemizin diğer kruvaziyer limanlarıyla karşılaştırdığımızda; Karadeniz limanlarımızın kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında oldukça düşük rakamlara sahip olduğu görülmektedir. Nitekim 2003 yılında ülkemize gelen kruvaziyer yolcularının sadece % 0,5'inin Karadeniz limanlarına uğramış olduğu, bu oranın 2008 yılında % 0,6'ya, 2014 yılında % 2,1'e yükseldiği, 2017 yılında ise % 0,1'e düştüğü gözlenmektedir. Buna ek olarak 2003 yılında ülkemize gelen kruvaziyer gemilerinin sadece % 0,8'inin Karadeniz limanlarına uğramış olduğu, bu oranın 2008 yılında % 2,1'e, 2014 yılında % 7,5'e yükseldiği, 2017 yılında ise % 0,8'e düştüğü görülmektedir (Tablo 9).

2003-2021 yıllarındaki durumu incelediğimizde; ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlara gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayısının 2014 yılına kadar arttığı ancak 2015 yılından itibaren azaldığı, 2017 yılından itibaren ise herhangi bir kruvaziyer gemi ve yolcusunun uğramadığı görülmektedir. Bu durum Karadeniz kıyısındaki diğer ülkelerin limanlarıyla da paralellikler arz etmektedir. Ayrıca 2016 yılından itibaren ülkemizin diğer kruvaziyer limanlarında da geçmişe göre kruvaziyer yolcu ve gemi sayısında azalışlar görülmüştür. Dolayısıyla son dönemde Karadeniz havzasında yaşanan siyasi sorunlar (Rusya-Gürcistan ile Rusya-Ukrayna gerginlikleri), ülkemizde yaşanan Gezi Parkı olayları, terör faaliyetleri, İstanbul Salıpaazarı (Yeni adıyla Galataport) Limanı'nda 2015 yılından itibaren başlayan ve 2021'e kadar süren inşaa faaliyetleri, 2016 yılındaki darbe girişimi gibi iç sorunların ve gelişmelerin Karadeniz kıyısındaki kruvaziyer limanlarımızda gemi ve yolcu sayılarında düşmelere neden olduğu söylenebilir. En nihayetinde 2020 yılından itibaren tüm dünyada görülen Covid 19 Pandemisi'nin de etkisiyle Karadeniz

limanlarımıza 2020 ve 2021 yıllarında herhangi bir kruvaziyer gemisi ve yolcusunun uğramadığı görülmektedir (Tablo 9). Trabzon, Samsun ve Sinop limanlarındaki yetkililerle yapılan görüşmelerde 2022 yılında ise Karadeniz'e yönelik kruvaziyer turlarla ilgili planlamaların olduğu ancak henüz netleşmediği ifade edilmektedir. Ukrayna-Rusya krizinin ne kadar süreceği de bu durumu etkilemektedir. Bununla birlikte Karadeniz'in kuzeyinde yaşanan sorunların, ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlar için bir avantaj da oluşturabileceği düşünülebilir. Nitekim 2014 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi nedeniyle Yalta Limanı'na gitmesi planlanan kruvaziyer turlarının, Trabzon Limanı gibi ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlara yöneldikleri gözlenmiştir. Dolayısıyla daha önce Odessa, Sivastopol, Soçi, Yalta gibi limanlara uğrayan kruvaziyer turlarının buralardaki sorunlar nedeniyle ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlara yönelebilecekleri, özellikle İstanbul Galataport Limanı'nın da faaliyete geçmesiyle bunun daha mümkün hâle geldiği söylenebilir. Çalışmamızın bu bölümünde ülkemizin Karadeniz kıyısındaki kruvaziyer turizmi potansiyeli olan limanlarla ilgili detaylı incelemeler yapılacaktır.

Trabzon Limanı: Doğuda Narlık burnu (40° 57' 30" kuzey enlemi, 40° 02' 30" boylamı) ile batıda Işıklı burnundan (41° 06' 36" kuzey enlemi, 39° 25' 00" doğu boylamı) kuzey yönüne çizilen hatlar ve ona bitişik Türk Karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı içerisinde konumlanmıştır. Söz konusu bu alanlar içinde iç liman ve dış liman olmak üzere iki kısımdan oluşan Trabzon Limanı dalgakıranlarla korunaklı hâle getirilmiş, yapay bir liman özelliğindedir (Doğanay, 2014, s. 2-3). Limanda kılavuzluk, romörkaj, barınma, şifthing (gemi içi aktarma hizmeti), palamar, gemilere su ve elektrik verme, gemiden atık alma, yükleme, boşaltma, terminal, ardiye, yolcu salonu işletmeciliği gibi hizmetler verilebilmektedir (Trabzonport, 2022). Trabzon Limanı'nın bulunduğu Trabzon kenti ve çevresi, M.Ö. 2000'li yıllara uzanan köklü geçmişiyle Miletler, Persler, Romalılar, Bizanslılar, Komnenoslar ve Osmanlı devleti gibi çok sayıda devlete ve uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Bu açıdan bu uygarlıklardan günümüze kalan çok sayıda tarihi ve kültürel miras unsurlarıyla (müzeler, manastırlar, camiler, türbeler, hanlar, hamamlar, bedestenler, surlar, sivil mimari örnekleri ve çarşılar vb.) dikkat çekmektedir. Ayrıca bu çevrede horon, kemeççe, hasır bilezik, telkâri, kazaziye, sepetçilik, sürmene bıçağı, keşan, çorap, bakırcılık, şimsir kaşık gibi kültürel zenginlikler ile yaylalar, göller, akarsular, dağlar gibi doğal turistik çekicilikler de bulunmaktadır (Trabzon İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2011).

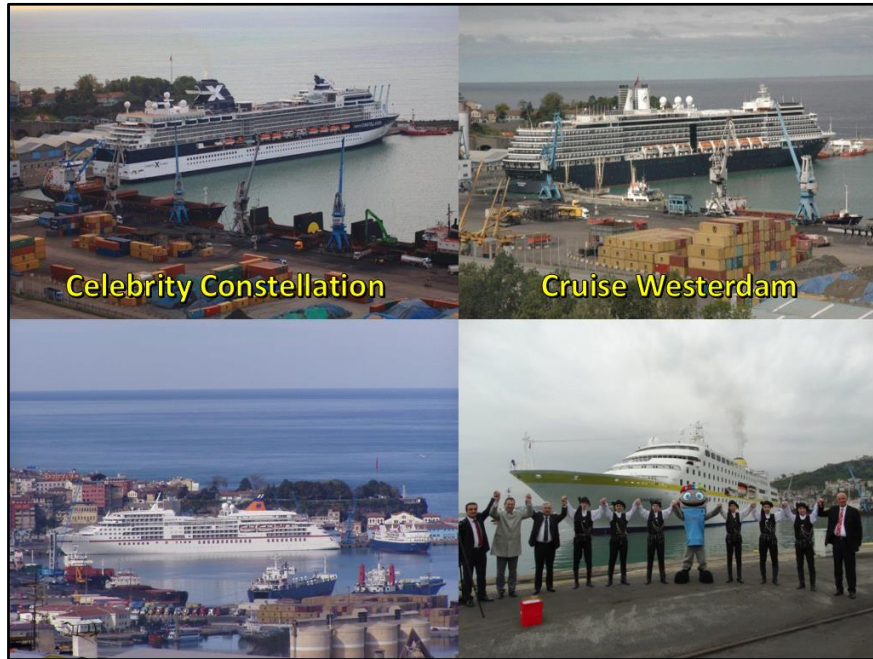
Trabzon kenti ve limanının elverişli konumu, hinterlandının geniş olması, liman çevresinde barındırdığı tarihi, kültürel ve doğal turistik değerler ile ülkemizin Karadeniz kıyısındaki en önemli limanlarından biridir. Bütün bu avantajlarıyla kruvaziyer turizmde dikkate değer bir potansiyele sahip olan Trabzon Limanı, ülkemizin Karadeniz kıyılarında Medcruise üyesi olan tek liman olarak Karadeniz'de kruvaziyer turlarının uğradığı noktalardan biridir. Trabzon Limanı, kruvaziyer turları açısından uğrak liman (call of port) özelliğine sahiptir. Bununla birlikte Trabzon Havalimanı'nın varlığı nedeniyle kruvaziyer gemileri, burada yolcu ve personel değişimi yapabilme olanağına da sahiptirler. Trabzon Limanı 1 tanesi 12 m'lik drafta⁴ sahip olan, yeterli draft ve uzunluklara sahip 8 rıhtımıyla 280-300 m'lik kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek kapasitededir (Trabzonport, 2022a). Ayrıca modern yolcu ağırlama terminaline sahip limanda aynı anda 3 gemi yanaşıp, yolcu indirebilmektedir.

Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. yetkililerinden alınan bilgilere göre; kruvaziyer gemileri, genellikle sabah vakitlerinde Trabzon Limanı'na demirlemekte, yolcuların bir

⁴ Su çekimi ya da draft; geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir (Wikipedia, 2022b). Kruvaziyer gemileri Grt'ları büyük olmasına rağmen su kesimleri düşüktür. Gemilerin neredeyse tamamı 9 metre drafttan daha düşüktür (Oral vd. 2010b, s. 18).

kısmı turlarla Sümela Manastırı'nı ve eski bir manastırdan, önce müzeye daha sonra camiye dönüştürülen Ayasofya Camisi'ni ziyaret etmektedir. Trabzon'a gelen kruvaziyer turlarının en önemli ziyaret noktası, Sümela Manastırı'dır. Trabzon Limanı ile Sümela Manastırı arasında yaklaşık 49 km (Google Maps) mesafe bulunmakta, yolculuk en fazla 1 saat sürmektedir. Limana gelen yolcuların bir kısmı da Trabzon kentini gezmekte, yöresel lezzetleri tadabilmekte, Trabzon'a özgü hazır bilezik, telkâri gibi kuyumculuk ürünlerini satın alabilmekte ve çeşitli alışverişler yapabilmektedir. Trabzon Limanı'nın kentin merkezi noktasında yer alması, bedesten, Ayasofya Cami, Atatürk Köşkü, Trabzon Müzesi gibi tarihi mekânların kruvaziyer yolcuları tarafından kolaylıkla gezilebilmesine olanak sağlamaktadır. Kunderacılar Çarşısı ve Uzun Sokak gibi kentin en canlı alışveriş noktalarının yürüyüş mesafesinde limana yakın olması, önemli bir avantaj olarak ifade edilebilir. Buradan Trabzon'a gelen kruvaziyer turlarının, doğal çekiciliklerdence daha çok tarihi ve kültürel çekiciliklere odaklandıkları anlaşılmaktadır. Uzungöl ve yaylaların mesafelerinin gününbirlik kruvaziyer turlarla gelenler için uzak olması da bunda etkilidir. Kruvaziyer gemileri, akşam saatlerinde limandan ayrılmaktadır.

Trabzon Limanı'na nadiren büyük boyutlu kruvaziyer gemi uğramakla birlikte, gemilerin genelde küçük ve orta boyutlu kruvaziyer gemileri olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf 1). 1976-2017 yılları arasında gemi başına düşen yolcu sayısı 363'tür. Tablo 18'de de görüleceği üzere nadir de olsa limana büyük boyutlu gemiler de gelebilmektedir. Örneğin bunlardan birisi 295 m uzunluğa, 90 940 grosstona ve 2119 yolcuya sahip Celebrity Constellation gemisidir. Bununla birlikte limana gelen gemilerin genellikle 250 m'nin altında uzunluğa sahip olduğu, yolcu sayılarının 1 000'in altında, draftlarının 8 m'nin daha az derinlikte ve grosstonlarının 70 000'nden daha az olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 10).



Fotoğraf 1: Trabzon Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemilerinden görünümler
Kaynak: Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. (Trabzonport)

Gemi Adı	Boyu	Genişliği	GRT (Gross Ton)	Yolcu Sayısı	Draft (Derinlik)
Celebrity Constellation	294	37,4	90940	2170	8,3
Riviera	239,2	32,3	66172	1250	7,3
Thomson Celebration	215		33933	1218	
Seven Seas Mariner	216	28,3	48075	700	6,4
Azamara Quest	181	25,4	30277	686	5,9
Insignia	180	25,7	30277	698	5,9
Europa 2	225	26,7	42830	516	6,3

Tablo 10: 2014 yılında Trabzon Limanı'na uğrayan gemilerden yolcu sayısı en fazla olanların listesi

Kaynak: Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.; Wikipedia, 2022; Ship Technology, 2022; Travel Weekly, 2022.

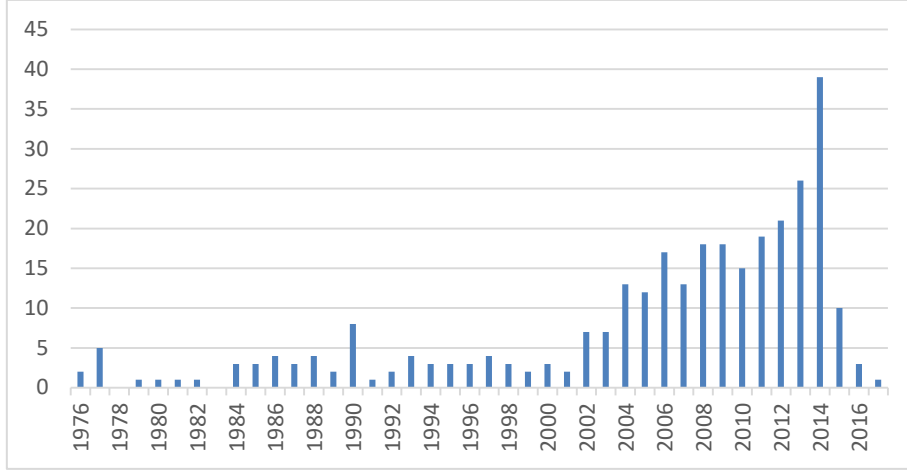
Trabzon Limanı'na ilk kruvaziyer gemisi 1976 yılında uğramıştır. 1976-2022 yılları arasında Trabzon Limanı, 307 kruvaziyer gemi ve 111 599 yolcu ağırlamıştır. Bu süreçte Trabzon Limanı'na uğrayan kruvaziyer yolcu ve gemi sayılarının değişimini incelediğimizde; 1976-2004 yılları arasında genellikle 8 gemiyi geçmeyecek şekilde ve az sayıda yolcunun uğradığı görülmektedir. 2004 yılından itibaren ise gemi ve yolcu sayısında artışlar görülmektedir. 2004 yılından 2014 yılına kadar ara sıra azalışlar olsa da ağırlıklı olarak bir yükselme eğiliminin olduğu ve 2014 yılında en yüksek rakamlara ulaşıldığı gözlenmektedir. Nitekim 2014 yılında limana 39 kruvaziyer gemisi ve 17 466 kruvaziyer yolcusunun uğradığı görülmektedir. Liman yetkililerinden alınan bilgiye göre 2014 yılındaki bu artışta Rusya'nın Kırım'a müdahalesi ve Ukrayna-Rusya gerginliğinden dolayı Yalta Limanı'na gitmekten vazgeçen kruvaziyer gemilerinin Trabzon Limanı gibi diğer limanlara yönelmesinin önemli etkisi söz konusudur. Limana uğrayan gemi ve yolcu sayısında 2015 yılında sert bir düşüşün ardından, 2016 yılında da azalışların sürdüğü, 2017 yılından itibaren ise herhangi bir kruvaziyer gemisi ve yolcusunun limana uğramadığı görülmektedir (Tablo 11, Grafik 2 ve Grafik 3). 2022 yılının temmuz ayı itibariyle Trabzon Limanı'na herhangi bir kruvaziyer gemisi uğramamıştır.

Yıllar	Gemi	Yolcu	Yıllar	Gemi	Yolcu
1976	2	2000	2000	3	883
1977	5	3409	2001	2	367
1978	-	-	2002	7	2270
1979	1	1695	2003	7	3161
1980	1	1596	2004	13	3829
1981	1	1748	2005	12	4422
1982	1	538	2006	17	4321
1983	-	-	2007	13	2799
1984	3	1203	2008	18	6061
1985	3	892	2009	18	8160
1986	4	1481	2010	15	8580
1987	3	718	2011	19	6578
1988	4	1127	2012	21	8481
1989	2	228	2013	26	7850
1990	8	978	2014	39	17466
1991	1	525	2015	10	2280
1992	2	223	2016	3	226
1993	4	525	2017	1	103
1994	3	487	2018	0	0
1995	3	435	2019	0	0
1996	3	573	2020	0	0
1997	4	1943	2021	0	0
1998	3	711	2022	0	0

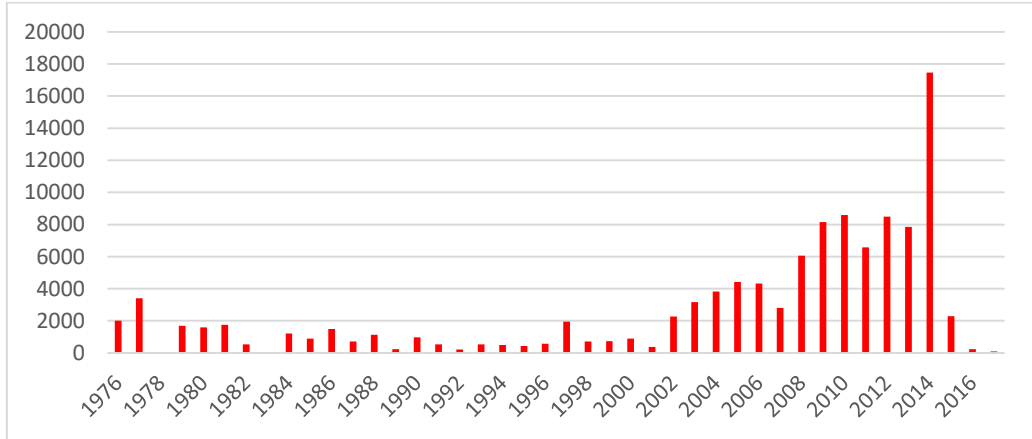
1999 | 2 | 727 | Toplam | 307 | 111599

Tablo 11: Trabzon Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (1976-2022)

Kaynak: Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. (Trabzonport).



Grafik 2: Trabzon Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi sayıları (1976-2022)



Grafik 3: Trabzon Limanı'na Uğrayan Kruvaziyer Yolcu Sayıları (1976-2022)

Trabzon Limanı'na gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarında 2015 yılından sonraki sert düşüşte İstanbul Salıpaazarı (Yeni adıyla Galataport) Limanı'nda 2015 yılından itibaren başlayan inşaa faaliyetleri nedeniyle bu limanın kruvaziyer turlarına kapanmasının oldukça etkili olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü İstanbul Salıpaazarı (Yeni adıyla Galataport) Limanı, birçok Karadeniz turu için homeport (ana liman) özelliğine sahip olduğu için bu limanın işlevsiz kalması, Karadeniz turlarını önemli oranda olumsuz etkilemiştir. Bunun yanı sıra bu süreçte gezi parkı olayları, terör hadiseleri, 2016 yılında ülkemizde yaşanan darbe girişimi gibi iç sorunlar da bu durumun oluşmasında etkili olmuştur. Ayrıca 2015 yılından itibaren kruvaziyer yolcularının Trabzon'daki en gözde ziyaret mekânı olan Sümela Manastırı'nın ziyarete kapatılması ve 2016 yılından itibaren restorasyon çalışmalarının başlaması da kruvaziyer turları için olumsuz bir durum oluşturmuştur. 2020 yılından sonra kruvaziyer turları yeniden başlayacakken, hatta Trabzon Limanı'na kruvaziyer turlarıyla ilgili talepler gelirken, bu kez Covid 19 Pandemisi'nin ortaya çıkmasıyla tüm Karadeniz'de olduğu gibi Trabzon Limanı da kruvaziyer turlarından yoksun kalmıştır. 2021 yılında Galataport'un faaliyete başlaması, Sümela Manastırı'nın yeniden ziyarete açılması ve Covid 19 Pandemisi'nin etkisini yitirmeye başlamasıyla 2022 yılından itibaren Trabzon Limanı'nda kruvaziyer turlarının yeniden canlanması beklenmektedir.

Bununla birlikte 2022 yılının ilk aylarında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi ve Karadeniz'de gemi güvenliğinin tehlikeye düşmesi gibi siyasi ve askeri gelişmeler, Karadeniz'e ve dolayısıyla Trabzon Limanı'na gelebilecek kruvaziyer turlarını da olumsuz etkilemektedir. Bu krizin erken bir sürede bitmesi Karadeniz limanlarına yapılması planlanan kruvaziyer turlarının gerçekleştirilmesi için önem arz etmektedir. Çünkü Karadeniz'deki kruvaziyer turları çoğunlukla nisan-ekim döneminde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte bu durum, Rusya-Ukrayna krizi nedeniyle Sochi, Yalta, Sivastopol, Odessa limanlarına gidemeyecek kruvaziyer turlarının Karadeniz'deki diğer ülke limanlarına (örneğin Burgas, Constantza, Varna, Batumi vb.) ve ülkemizin Trabzon Limanı gibi limanlara yönelmelerine de olanak sağlayabilir.

Çalışmamızın bu kısmında 2014 yılında oluşturulan Karadeniz Kruvaziyer Platformu'ndan (Blacksea Cruise Platform) bahsetmenin yararlı olacağı kanısındayız. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın girişimi ile Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Ukrayna'nın Karadeniz'deki liman şehirleri arasında oluşturulan bu platform, taraflar arasında turizmin gelişmesinde işbirliğini, ortak tanıtımı ve benzeri hedefleri amaçlamaktadır (Trabzon Ticaret Odası, 2022). Türkiye'den Trabzon, Gürcistan'dan Batumi, Rusya Federasyonu'ndan Sochi ve Yalta şehirlerinin liman ve ticaret ve sanayi odaları arasında imzalanan protokolle Karadeniz'de kruvaziyer turlarının geliştirilmesi kapsamında çalışmaların gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Bu platformda; Trabzon, Yalta, Sochi, Odessa ve Batumi limanları yer almaktadır (Blacksea Cruise Platform, 2022). Söz konusu platform, günümüzde kâğıt üzerinde aktif olsa da Karadeniz'de yaşanan siyasi ve askeri sorunlar ile Covid 19 Pandemisi'nden dolayı kruvaziyer turizmi bağlamında herhangi bir faaliyet gerçekleştirilememektedir. Bu platform, ilerleyen dönemde hem ülkemizin Karadeniz kıyısındaki Sinop, Samsun, Bartın gibi diğer kruvaziyer limanlarının hem de Karadeniz havzasındaki diğer ülkelerin kruvaziyer limanlarının katılımıyla daha da genişlerse, Karadeniz havzasındaki kruvaziyer turizminin daha da geliştirilmesine katkı sağlanabilir ve Trabzon Limanı gibi limanlarımız da bundan olumlu olarak etkilenebilir. Ayrıca 2023 yılı Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı'nda (2007-2013); Trabzon'da kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projelerinin yapılması öngörülmektedir. Bütün bu çalışmalar, Trabzon Limanı'nın kruvaziyer turizmde daha ileri noktalara gitmesine katkı sağlayabilir. Zaten Trabzon Liman İşletmesi, önümüzdeki dönemde kruvaziyer gemi sayısını 150'ye, yolcu sayısını da 70 000'e çıkarmayı hedef olarak ortaya koymuş durumdadır (Trabzonport, 2022b).

Sinop Limanı: 42° 1' 22" kuzey enlemi ile 35° 8' 38" doğu boylamı üzerinde yer alan (Wikimapia, 2022) liman, Sinop kentinde Camikebir Mahallesi'nde, Sinop Yarımadası berzahının güneydoğusundadır. Yarımadanın güney yönünde bulunan liman ise rüzgârlara kapalı konumuyla ve sakin deniziyle bilinmekte, bu özellikleri yüzünden "Akdeniz" ismini almıştır (Sinop Belediyesi, 2020, s. 20). Sinop Liman İşletmesi'nden alınan bilgiye göre; Limanda 210 m uzunluğunda 20 m genişliğinde iskele mevcuttur. Aynı anda iki kruvaziyer gemisi iskeleye yanaşabilmektedir. İskelenin su derinliği 8 m ile 13 m arasında değişmektedir. Bir adet 50 m uzunluğunda rıhtımın bulunduğu limanda 3 adet ro-ro rampası da mevcuttur. Limanda yolcu hizmetleri, gümrük işlemleri, tatlı su ve kumanya sağlama, kara tankeriyle yakıt ikmali, atık alımları, barınma, boşaltma, elektrik, işgaliye, kılavuzluk, limbo, palamar, römorkorcülük, ambar kapağı açma/kapama, araç ve ekipman kiralama, tartım, terminal, yük kaydırma yükleme vb. hizmetler yapılabilmektedir (Sinop Liman İşletmesi, 2022).

Tarih boyunca işlek bir liman yaşantısı ve tersane faaliyeti bu limanda sürdürülmüştür (Sinop Belediyesi, 2020, s. 20). Sinop Limanı, ülkemizin Karadeniz kıyılarındaki tek doğal limanıdır. Kruvaziyer turları açısından Trabzon Limanı gibi uğrak

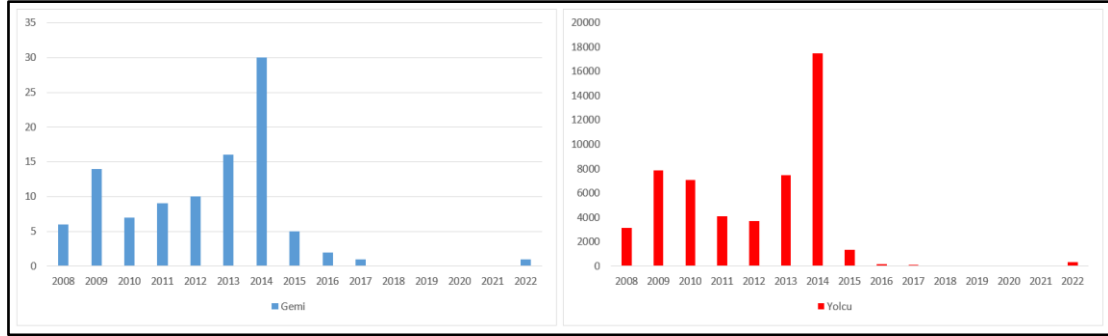
liman (call of port) özelliğine sahip olan Sinop Limanı, 2007-2015 yıllarında Medcruise üyesi iken, 2016 yılından beri Medcruise üyesi değildir.

Sinop Limanı'na gelen kruvaziyer turlarıyla ilgili ilk istatistiki bilgi 2008 yılına aittir. 2008-2022 yılları arasında Sinop Limanı, 101 kruvaziyer gemi ve 35 309 yolcu ağırlamıştır. Bu süreçte Sinop Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi sayılarının değişimini incelediğimizde; gemi sayısının 2008 yılında 6 adet iken, 2009 yılında 14'e ulaştığı, 2010 yılında ise 7'ye düştüğü görülmektedir. 2011 yılından itibaren yeniden yükselişe geçen gemi sayısı, 2014 yılına kadar bu eğilimi sürdürmüştü ve 2014 yılında 30 gemiyle en yüksek düzeye ulaşmıştır. 2015 yılından itibaren tekrar azalışa geçen gemi sayısı, 2017 yılında 1'e kadar düşmüştü ve 2022 yılına kadar limana herhangi bir kruvaziyer gemisi uğramamıştır. Sinop Limanı'na uğrayan kruvaziyer yolcusu sayısında 2008-2022 yılları arasında benzer gelişmeler yaşanmıştır. Bu süreçte en yüksek yolcu sayısına 2014 yılında ulaşılmış, 2018 yılından 2022 yılına kadar herhangi bir kruvaziyer yolcusu limana giriş yapmamıştır (Tablo 12, Grafik 4-5). 2022 yılında temmuz ayı itibarıyla Sinop Limanı'na 323 yolcusu olan transit bir adet kruvaziyer gemisi uğramıştır.

Yıllar	Gemi	Yolcu	Yıllar	Gemi	Yolcu
2008	6	3136	2016	2	171
2009	14	7861	2017	1	103
2010	7	7098	2018	0	0
2011	9	4088	2019	0	0
2012	10	3708	2020	0	0
2013	16	7460	2021	0	0
2014	30	17 518	2022	1	323
2015	5	1361	Toplam	101	35309

Tablo 12: Sinop Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2008-2022)

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2019, s. 37; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022.



Grafik 4-5: Sinop Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2008-2022)

Trabzon Limanı'na benzer şekilde Sinop Limanı'na nadiren de olsa büyük boyutlu kruvaziyer gemi uğramakla birlikte, gemilerin genelde küçük ve orta boyutlu kruvaziyer gemileri olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf 2). 2008-2017 yılları arasında gemi başına düşen yolcu sayısı 349'dur (Tablo 12). Tablo 13'te de görüleceği üzere nadir de olsa limana büyük boyutlu gemiler de gelebilmektedir. Örneğin bunlardan birisi 295 m uzunluğa, 90 940 GRT'ye ve 2119 yolcuya sahip Celebrity Constellation gemisidir. Bununla birlikte limana gelen gemilerin genellikle 250 m'nin altında uzunluğa sahip olduğu, yolcu sayılarının 1 000'in altında, draftlarının 8 m'nin altında ve GRT'nin 50 000'in altında olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 13). Kruvaziyer gemileri ile Sinop Limanı'na genellikle sabah saatlerinde gelen turistler, Sinop kenti ve yakın çevresindeki doğal ve tarihi yerler (Tarihi Cezaevi, Balatlar Kilisesi, Pervane Medresesi, Sinop Kalesi, Kumkapı sahili, Erfelek

Şelaleleri, Paşa Tabyaları, İnce Burun, Hamsilos Koyu) ile etnografya ve arkeoloji müzesi gibi müzeleri gezmekte, yemek yiyebilmekte, alışveriş yapabilmekte ve hediyelik eşyalar satın alabilmektedir.



Fotoğraf 2: Sinop Limanı'na gelen kruvaziyer gemisinden bir görünüm (Sinop İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022)

Gemi Adı	Boy	Genişliği	Yolcu Sayısı	GRT (Gross Ton)	Draft (Derinlik)
Silver Wind	156	21	296	16800	4,5
Prinsendam	203	32,3	835	39051	7
Celebrity Constellation	294	37,4	2170	90940	8,3
Seabourn Odyssey	200	26	450	32346	6,4
Crystal Serenity	250	32,2	900	68 870	8
Seven Seas Mariner	216	28,3	700	48075	6,4
Riviera	239,2	32,3	1250	66172	7,3

Tablo 13: Sinop Limanı'na uğrayan gemilerden yolcu sayısı en fazla olanların listesi

Kaynak: Wikipedia, 2022; Ship Technology, 2022; Travel Weekly, 2022.

Sinop İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre; Sinop Limanı ve kentinde kruvaziyer yolcuları için birtakım hazırlıklar yapılmakta, liman işletmecisi tarafından gemilerin yanaştığı iskele ve çevresindeki hizmet ünitelerinin temizlik, boya, ışıklandırma gibi eksiklikleri, periyodik bakımlarla giderilmekte, Sinop Limanı'na gelecek gemilerin sayısı ve geliş tarihleri ile ilgili bilgiler ilgili sektöre duyurulmakta, gelen turist gemileri kamu yetkilileri ve özel sektör temsilcileri tarafından ziyaret edilmekte, limanın hemen çıkışında turist kabilelerine yardımcı olmak amacıyla bir enformasyon bürosu hizmet vermekte, çeşitli dillerde hazırlanmış Sinop ilini tanıtıcı yayınlara buradan ulaşılabileceği gibi gelen her gemiye, yolcular inmeden yeteri miktarda yayın

gönderilmekte ve usturmaçaların⁵ her yıl bakımı yapılmaktadır. Ayrıca gelen gemilere daha iyi hizmet verebilmek için, slaç, kirli balast ve sintine suyu diye tabir edilen gemi atıklarını alabilecek araç bulunmakta, tur otobüslerinin rahatça hareket edebilmesi amacıyla turistik alanların çevrelerinde en az 3 otobüslük park alanları tanzim edilmekte, lokanta, cafe ve pastane gibi işletmelerde yabancı dilde menülerin oluşturulması sağlanmakta, liman çıkışında turist kafilesine hitap edecek şekilde alışveriş alanları oluşturulmuş durumdadır. Liman, şehir içinde ve her tarafa yürüme mesafesinde olduğu için, gelen turistler kent merkezinde ve yakın çevresinde yer alan turistik çekicilikleri kendileri gezebildikleri gibi, arzu ettikleri takdirde TÜRSAB'a kayıtlı seyahat acenteleri tarafından hazırlanan ve çeşitli alternatifler sunan günlük turlara da iştirak edebilmektedirler. Sinop Limanı'na gelen kruvaziyer turlarının genellikle İstanbul, Yalta, Trabzon gibi limanların da içerisinde olduğu güzergâhları izledikleri anlaşılmaktadır.

Samsun Limanı: 41° 18' 00" kuzey enlemi ile 36° 22' 00" doğu boylamı üzerinde yer almakta olan liman, Samsun'un İlkadım ilçesi Hançerli mahallesi Sahilyolu sokak üzerinde konumlanmıştır. Samsun Limanı'nda genel kargo, konteyner ve ro-ro hizmetleri verilmektedir. Liman, 445 000 m²'lik terminal sahasına sahip olup, 3 ana kapı, 1 acil müdahale kapısı, 2 demiryolu kapısı bulunmaktadır. Limanda 12 adet rıhtım olup, bunların toplam uzunluğu 1756 m'dir. Rıhtımların derinlikleri 5 m'den başlayıp, 11 m'ye kadar artmaktadır (Samsunport, 2022). Söz konusu liman barındırdığı tesis ve altyapı unsurlarıyla Karadeniz kıyılarımızdaki en büyük limanlardan birisi olup, oldukça geniş bir hinterlanda sahiptir. Gerek rıhtım uzunluğu ve derinliği gerekse yolcu ağırlama mekânlarıyla Samsun Limanı, kruvaziyer turları için daha ziyade küçük ve orta boyutlu kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek olanaklara sahip durumdadır. Samsun Limanı, Medcruise Birliğine üye değildir.

Samsun Limanı'na gelen kruvaziyer turlarıyla ilgili ilk istatistiki bilgi 2003 yılına aittir. 2003-2022 yılları arasında Samsun Limanı, 84 kruvaziyer gemi ve 12 254 yolcu ağırlamıştır. Bu süreçte Samsun Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi sayılarının değişimini incelediğimizde; gemi sayısının 2003 yılından 2006 yılına kadar arttığı, 2007 ve 2008 yıllarında azaldığı, 2009 yılında tekrar arttığı, 2010 ve 2011 yıllarında azaldığı, 2012 yılından itibaren yeniden artmaya başladığı, 2014 yılında en üst düzeye çıktığı, 2015 yılından itibaren yeniden azaldığı ve 2017 yılından itibaren ise limana herhangi bir geminin gelmediği görülmektedir. Kruvaziyer gemi sayısının en fazla olduğu yıl 2014 yılıdır. 2014 yılında limana 17 gemi gelmiştir. Bunu 12 gemiyle 2013 yılı izlemektedir. Bunların dışındaki yıllarda gemi sayısı 10'un üzerine çıkmamıştır. Bu süreçte yolcu sayılarını incelediğimizde; 2004 yılından 2006 yılına kadar arttığı ve 2006 yılında en üst düzeye çıktığı görülmektedir. 2007 yılında yolcu sayısında keskin bir azalmanın, 2008-2009 yıllarında yükselişin, 2010-2011 yıllarında yeniden azalmaların, 2012-2014 yıllarında yeniden artışların, 2015 yılından itibaren tekrar azalışların olduğu ve 2017 yılından itibaren ise limana herhangi bir kruvaziyer yolcusunun gelmediği görülmektedir (Tablo 14, Grafik 6-7). 2022 yılının temmuz ayı itibarıyla Samsun Limanı'na herhangi bir kruvaziyer gemi uğramamıştır.

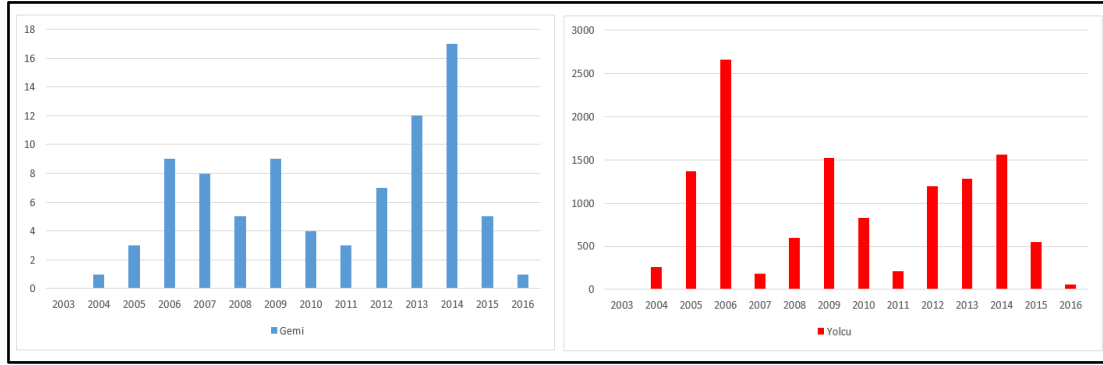
Yıllar	Gemi	Yolcu	Yıllar	Gemi	Yolcu
2003	0	0	2014	17	1558
2004	1	257	2015	5	550
2005	3	1364	2016	1	54

⁵ Usturmaça: Teknelerin birbirine veya pontona/rıhtıma yaslanmaları durumunda gövdelerinin çizilmesine, zarar görmesine engel olan, genelde içleri hava ile doldurulmuş yastıklardır (İmece Deniz Ansiklopedisi, 2022).

2006	9	2661	2017	0	0
2007	8	186	2018	0	0
2008	5	596	2019	0	0
2009	9	1524	2020	0	0
2010	4	825	2021	0	0
2011	3	208	2022	0	0
2012	7	1190	Toplam	84	12 254
2013	12	1281			

Tablo 14: Samsun Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2003-2022)

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2019, s. 37; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8.



Grafik 6-7: Samsun Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2003-2022)

Trabzon Limanı'nda olduğu gibi Samsun Limanı'nda da bu süreçte kruvaziyer turlarının azalmasının ve 2017 yılından sonra herhangi bir kruvaziyer turunun gelmemesinin nedenleri arasında ülkemizdeki iç sorunlar (terör olayları, darbe girişimi) ile dış sorunlar (Karadeniz'deki siyasi ve askeri krizler) ve en nihayetinde 2020 yılından itibaren tüm dünyada etkili olan Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu söylenebilir. Samsun Limanı'na az sayıda kruvaziyer turunun gelmesinde, yolcu ve gemi sayısının az olmasında özellikle büyük boyutlu kruvaziyer gemileri için yeterli olanaklara sahip olmamasının da etkisi olabilir. Bununla birlikte Samsun Limanı için 2022 yılında İstanbul, Zonguldak, Sinop limanlarını içeren rotaların olduğu bazı kruvaziyer turlarının düzenlemesine yönelik bir tur firmasını talebinin bulunduğu, ancak henüz planlama aşamasında olduğu ve bunun Rusya-Ukrayna krizinin sona ermesine de bağlı olduğu liman yetkililerince ifade edilmiştir.

Samsun Limanı'nda gemi başına düşen yolcu sayısı 146'dır (Tablo 14). Buradan limana gelen gemilerin nispeten küçük ve orta boyutlu kruvaziyer gemileri (180 m'ye kadar uzunluğa sahip) şeklinde olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf 3). Örneğin 2011 yılında limana uğrayan Clipper Odyssey gemisi, 103 m uzunluğa, 4,2 m drafta, 5218 grostona ve 110 yolcu kapasitesine sahiptir (Cruise International, 2022; Cruise International, 2022a). Zaten Liman yetkililerinden alınan bilgilere göre; limanın 225 m uzunluğa ve 9,5 m drafta kadar olan kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek olanaklara sahip olduğu anlaşılmaktadır. Limanda gelen yolcuların ağırlanabileceği yolcu salonu bulunmakta ve gümrük işlemleri yapılabilmektedir.



Fotoğraf 3: Samsun Limanı'na uğrayan küçük boyutlu kruvaziyer gemilerinden birisi olan Clipper Odyssey gemisinden bir görünüm

Kaynak: Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (Samsunport).

Samsun Limanı'na gelen kruvaziyer gemilerinin yolcuları, çoğunlukla Amasya'ya gününbirlik turlar gerçekleştirmektedirler. Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre; Samsun Limanı'na gelen kruvaziyer yolcuları, daha ziyade sabah saatlerinde tur otobüsleriyle Amasya'ya doğru yolculuğa çıkmakta ve öncelikle Havza'da kahvaltı yapmaktadırlar. Daha sonra Amasya kentine ulaşmış, buradaki tarihi ve kültürel açıdan önem taşıyan mekânları ziyaret etmektedirler. Bunlar içerisinde Gümüşhacıköy ilçesindeki eski kiliseden camiye dönüştürülmüş Maden Camisi, Arkeoloji Müzesi, Hatuniye Mahallesi'ndeki eski Osmanlı evleri, Amasya Kalesi, Kral Kaya Mezarları gibi yerler bulunmaktadır. Bu mekânları ziyaret eden kruvaziyer yolcuları, hediyelik eşya dükkânlarını gezmekte, gününbirlik olarak geldikleri Amasya'dan akşam saatlerinde ayrılıp, tekrar Samsun Limanı'na gelerek, limandan ayrılmaktadırlar. Bazı kruvaziyer turlarının ise Samsun kentindeki tarihi yerleri (Amisos Tepesi vb) ziyaret ettikleri liman yetkililerince belirtilmektedir. Buradan da Samsun Limanı'na gelen kruvaziyer turlarının ağırlıklı olarak kültür ve inanç turizmi odaklı oldukları görülmektedir. Limanın aynı anda küçük boyutlu iki veya daha fazla gemiyi alabilecek kapasitede olduğu, ancak diğer liman faaliyetlerini engelleyebileceği gerekçesiyle aynı anda tek bir kruvaziyer gemisi almayı tercih ettikleri de liman yetkililerince aktarılmıştır. Samsun Limanı'na gelen kruvaziyer turlarının genellikle İstanbul, Sinop, Trabzon ve Soçi limanlarının da içerisinde olduğu güzergâhları izledikleri anlaşılmaktadır.

Bartın Limanı: 42° 41' 8" kuzey enlemi ile 32° 13' 50" doğu boylamı üzerinde yer almakta olan (Wikimapia, 2022a) liman, kent merkezine 11 km mesafede ve Bartın Belediyesi mücavir alanındaki Topluca Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. Limanın kara alanı 29 500 m²'dir. Limanda 1 adet hizmet binası, 2 adet Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza ve Özel Güvenlik tarafından kullanılan bina, 1 adet pilot bot, 1 adet kiralık romörkör, 2 adet 1 500 m² büyüklüğünde antrepo bulunmaktadır (Bartın Belediyesi, 2020, s. 61). Bartın Limanı, Medcruise üyesi değildir.

Bartın Belediyesi tarafından işletmeciliği yapılan limanda kılavuzluk, romörkörcülük, tatlı su, palamar, sıvı ve katı atık, kapalı ve açık depo, kantar ve güvenlik hizmetleri gerçekleştirilmektedir (Bartın Belediyesi, 2010, s. 14-15). Yük ve yolcu

taşımacılığında uluslararası liman özelliğinde olan Bartın limanı aynı zamanda yük ve yolcu gümrük kapısı olarak işlev görmektedir. 480 m rıhtım uzunluğuna sahip Bartın limanının su derinliği 7,5 - 8 m olmakla beraber limana 215 m boyundaki gemilerin yanaşabilmesi mümkündür (Batı Karadeniz Turizm Master Planı, 2022). Bartın Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemileri arasında Harmony-G, L'Austral, Azamara Journey, Kristina Katarina, Sea Dream ve Clipper Odssey gibi gemilerin olduğu görülmektedir (Bartın İfohaber, 2022). Buradan limana gelen gemilerin, nispeten küçük ve orta boyutlu kruvaziyer gemileri şeklinde olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf 4). 2008-2017 yılları arasında gemi başına düşen yolcu sayısı 122'dir (Tablo 16). Çoğunlukla limana gelen gemilerin uzunlukları 181 m'yi, genişlikleri 26 m'yi, draftları 8 m'yi, iç hacimleri 32 000 gross tonu ve yolcu kapasiteleri 700'ü geçmemektedir. Örneğin limana uğrayan gemilerden Azamara Journey gemisi, 181 m uzunluğa, 25,4 m genişliğe, 5,8 m draftta ve 694 yolcu kapasitesine sahiptir (Wikipedia, 2022a; Tablo 15). Bartın Limanı'na gelen kruvaziyer yolcularına, Amasra ve Safranbolu gibi destinasyonlar gezdirilmektedir. Amasra'da Boztepe, tarihi kilise, tarihi kemer köprü, Unesco Dünya Mirası geçici listesinde yer alan Amasra Kalesi gibi tarihi turistik çekicilikler gezilmektedir. 1994 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne dâhil olan Safranbolu'da ise tarihi evler ve konaklar kruvaziyer yolcularına gezdirilmektedir. Bununla birlikte Bartın Limanı'nda bundan sonraki süreçte (2021 yılı ve sonrası) sadece yük elleçleme faaliyetlerinin gerçekleştirileceği ve yolcu kabul edilmesinin söz konusu olmayacağı anlaşılmıştır.



Fotoğraf 4: Bartın Limanına uğrayan Azamara Quest kruvaziyer gemisinden bir görünüm. Kaynak: Bartın İfohaber, 2014

Gemi Adı	Boyu	Genişliği	Yolcu Sayısı	GRT (Gross Ton)	Draft (Derinlik)
Harmony G	53	7	44	498	3,5
L'Austral	143	18	264	10944	4,7
Azamara Journey	181	25,4	694	30277	5,8
Kristina Katarina	128,7	12,9	317	12907	5,6
Sea Dream	108	14	112	4253	7,2
Clipper Odssey	102,9	15,4	110	5218	4,2

Tablo 15: Bartın Limanı'na gelen kruvaziyer gemilerinin bazılarının listesi

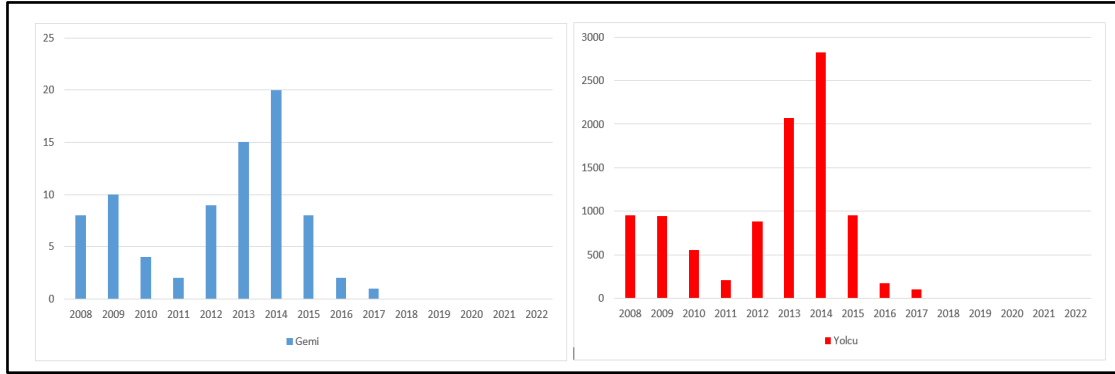
Kaynak: Vessel Finder, 2022; Marinetraffic, 2022; Wikipedia, 2022; Wikimedia Commons, 2022.

Bartın Limanı'na gelen kruvaziyer turlarıyla ilgili ilk istatistiki bilgi 2008 yılına aittir. 2008-2022 yılları arasında Bartın Limanı, 79 kruvaziyer gemi ve 9 666 yolcu ağırlamıştır. Bu süreçte Bartın Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi sayılarının değişimini incelediğimizde; gemi sayısının 2008 yılında 8 adet iken, 2009 yılında 10'a ulaştığı, 2010 yılında ise 4'e düştüğü görülmektedir. 2011 yılından itibaren yeniden yükselişe geçen gemi sayısı, 2014 yılına kadar bu eğilimi sürdürmüş ve 2014 yılında 20 gemiyle en yüksek düzeye ulaşmıştır. 2015 yılından itibaren tekrar azalışa geçen gemi sayısı, 2017 yılında 1'e kadar düşmüş ve ondan sonraki yıllarda limana herhangi bir kruvaziyer gemi uğramamıştır. Bartın Limanı'na uğrayan kruvaziyer yolcusu sayısında 2008-2022 yılları arasında benzer gelişmeler yaşanmıştır. Bu süreçte en yüksek yolcu sayısına 2014 yılında ulaşılmış, 2018 yılından itibaren herhangi bir kruvaziyer yolcusu limana giriş yapmamıştır (Tablo 16, Grafik 8-9).

Yıllar	Gemi	Yolcu	Yıllar	Gemi	Yolcu
2008	8	957	2016	2	171
2009	10	941	2017	1	103
2010	4	555	2018	0	0
2011	2	208	2019	0	0
2012	9	882	2020	0	0
2013	15	2071	2021	0	0
2014	20	2824	2022	0	0
2015	8	954	Toplam	79	9666

Tablo 16: Bartın Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2007-2022)

Kaynak: DTGM, 2014, s. 70; DGM, 2019, s. 37; DGM, 2020, s. 40; DGM, 2021, s. 8.



Grafik 8-9: Bartın Limanı'na uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (2007-2022)

Bartın ve Sinop limanlarına uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısının 2015 yılından sonraki azalışında, Trabzon ve Samsun limanlarını etkileyen faktörlerin burada da önemli oranda etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bunlar içerisinde özellikle ülkemizdeki iç sorunlar (özellikle 2016 yılında yaşanan terör olayları, canlı bomba saldırıları, darbe girişimi) ile dış sorunlar (Karadeniz'deki siyasi ve askeri krizler) ve en nihayetinde 2020 yılından itibaren tüm dünyada etkili olan Covid 19 Pandemisi'nin etkili olduğu söylenebilir.

Bartın Limanı'nın yolcu ağırlama işlevi, Amasra Limanı'na devredilmiştir. Amasra Limanı yetkililerinden alınan bilgilere göre; Amasra Belediyesi Yolcu Limanı, işletme iznini, Uluslararası Liman Tesisi Güvenlik kodu olan (ISPS) kodunu, yolcu (passenger) izinlerini ve hudut kapısı onayını 2021 yılında almıştır (Bu izinler olmadan yabancı bayraklı gemiler limana yanaşamamaktadır). Buna ek olarak limanda yapılan yeni

düzenlemelerle kruvaziyer gemilerinin gelmesi için gerekli olanaklar oluşturulmuş durumdadır. Yeni düzenlemelerle Amasra Limanı, 240 m uzunluğa ve - 9 m'den daha fazla drafta sahip bir rıhtımı barındırmaktadır. Bu bağlamda küçük ve orta büyüklükteki kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek rıhtım kapasitesine ulaşmıştır. Hatta 2021 yılında Amasra Limanı'na yapılan 10 kruvaziyer gemi rezervasyonu, Covid 19 Pandemisi nedeniyle iptal edilmiştir. 2022 yılında da 15 kruvaziyer gemisi rezervasyonu yapılmış ancak Ukrayna-Rusya krizi nedeniyle kesinleştirilememiştir. Amasra'ya henüz herhangi bir kruvaziyer gemi yanaşmamıştır. Rezervasyonu olan kruvaziyer gemilerinin yolcu kapasitesi 200 ile 1200 arasında değişmektedir. Dolayısıyla bundan sonraki süreçte tarihi ve doğal güzellikleriyle dikkat çeken Amasra, kruvaziyer turizmde de adını duyurabilme imkânına kavuşabilecektir.

8. Ülkemizin Karadeniz Kıyılarındaki Limanlarının Kruvaziyer Turizmi Açısından Swot Analizi

Güçlü Yönler:

- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında ilgi çekici doğal ve tarihi güzelliklerin bulunması (Örneğin Sümela Manastırı gibi)
- Karadeniz bölgesine özgü kültürel çekiciliklerin olması (yöresel yemekler, oyunlar, şenlikler, kıyafetler vb.)
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında Mayıs-ekim arası dönemde kruvaziyer turlarına uygun ılıman bir iklimin görülmesi
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında ormanlarla kaplı zengin bitki örtüsünün olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında kıta sahanlığının genellikle dar olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında sığ kayalıkların az olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında Sinop Limanı gibi doğal bir limanın olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek donanım ve işletme özelliklerine (rıhtım, iskele, yolcu salonu, hudut kapısı vb.) sahip limanların bulunması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında henüz keşfedilmemiş veya pek bilinmeyen pek çok ilgi çekici destinasyonun olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında deniz limanlarının bazılarının yakınında havalimanlarının bulunması (Samsun, Trabzon vb.)
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında tarihi dokuya sahip, alışveriş, yeme-içme ve ağırlama açısından yeterli, şehirleşme özellikleri bakımından elverişli liman kentlerinin bulunması (örneğin Trabzon vb.)

Zayıf Yönler:

- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağındaki pek çok liman kentinde kruvaziyer turlarını ağırlayabilecek yeterli tesis ve donatıların olmaması
- Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağında kruvaziyer turlarının uğradığı limanlarımızın daha çok küçük ve orta büyüklükteki kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek durumda olmaları, büyük kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek liman sayısının az olması
- Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki liman kentlerinin birçoğunun kruvaziyer turistlerini ağırlayabilecek alışveriş, yeme-içme ve konaklama açısından yeterli olmaması, şehirleşme özellikleri bakımından elverişli durumda olmamaları
- Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki liman kentlerinin ve çevresindeki turistik çekiciliklerin kruvaziyer turizmi bağlamında yeterince tanıtılmaması ve kruvaziyer turlarının bu destinasyonlara çekilmesi için yapılması gereken tanıtım çalışmalarının yetersiz olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlar içerisinde ana liman (home port) özelliğinde olan limanın olmaması, mevcut limanların ya uğrak liman (call of port) olması ya da kruvaziyer turlarının hiç uğramadığı özellikte olması

• Şimdiye kadar (2022 yılı itibariyle) ülkemizin Karadeniz kıyısındaki 25 limandan sadece 4 limana (Trabzon, Samsun, Sinop ve Bartın) kruvaziyer turlarının uğramış olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanların yolcudan ziyade yük elleçlemeye yönelik tesislere ve donatılara sahip olması, limanların yıllık iş durumlarının büyük bir kısmının buna yönelik olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlarda yük ve yolcu gemilerinin aynı limanda ağırlanmaları ve yolcuların rahatsız olabileceği gürültü, görüntü kirliliği gibi sorunların olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısında sadece kruvaziyer gemilerinin uğrayabileceği özel kruvaziyer limanlarının olmaması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlarda kruvaziyer turlarıyla gelen ziyaretçileri karşılayabilecek ve bu bağlamda hizmet verebilecek, bu konuda yetişmiş personelin yetersiz olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyılarında koy ve körfezlerin yanı sıra doğal ve korunaklı limanların da az sayıda olması

• Karadeniz'deki fırtınalı ve dalga yüksekliğinin fazla olduğu deniz ortamının gemiler açısından zaman zaman sorunlar oluşturabilmesi

Fırsatlar:

• Dünyada kruvaziyer turizmüne olan ilgi ve talebin giderek artması

• Karadeniz limanlarının da içerisinde olduğu Akdeniz Havzası'nın kruvaziyer sektöründe en çok talep gören yerler arasında Karayipler'den sonra ikinci sırada bulunması

• Karadeniz'in Akdeniz Havzası'ndaki kruvaziyer turları açısından alternatif kruvaziyer rotalarıyla öne çıkmaya başlaması

• Karadeniz'e yönelik kruvaziyer turlarının giderek artması

• Ülkemizin Karadeniz kıyısında Medcruise Birliği gibi kruvaziyer turları bakımından önem taşıyan uluslararası örgütlere üye olan bir limanın olması (Trabzon Limanı)

• Karadeniz limanlarına yönelik düzenlenen birçok kruvaziyer turunun kalkış ve bitiş noktası olan Galataport Limanı gibi ana liman (home port) özelliğine sahip olan limanın 2021 yılında yeniden faaliyete geçmesi

• İlerleyen dönemde Trabzon, Samsun ve Sinop gibi yerlerde özel kruvaziyer limanlarının yapılmasına yönelik planlamaların olması

• Ordu-Rize Hava Limanı gibi bölgeye yönelik yeni havalimanı yatırımlarının olması

• Karadeniz'in kuzey kesiminde (Rusya-Ukrayna limanları) siyasi ve askeri tehditlerden dolayı o limanlara gidemeyen kruvaziyer turlarının ülkemiz limanlarına yönelebilecek olması

• Covid 19 Pandemisi nedeniyle Uzakdoğu'ya gitmeyen kruvaziyer turlarının, içerisinde Karadeniz limanlarının da olduğu Akdeniz Havzası'ndaki limanlara gitme eğiliminin ortaya çıkması

• Bölgeye yönelik Arap turizminin kruvaziyer turizmi açısından da değerlendirilme potansiyelinin olması

Tehditler:

• 2020 ve 2021 yıllarında bütün dünyada olduğu gibi Karadeniz'deki kruvaziyer turlarını oldukça olumsuz etkileyen ve 2022 yılında iyice etkisini yitirse de Covid 19 Pandemisi'nin olumsuz etkisinin az da olsa devam etmekte olması

• İlerleyen dönemde kruvaziyer turlarını olumsuz etkileyebilecek yeni salgınların çıkma ihtimalinin olması (Örneğin Maymun çiçeği gibi)

• 2008 yılında Rusya-Gürcistan savaşı, 2015 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi ve 2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi gibi Karadeniz'deki kruvaziyer turlarını olumsuz etkileyen siyasi ve askeri krizlerin meydana gelmesi, ilerleyen dönemde buna benzer sorunların ortaya çıkma ihtimalinin olması

• 2022 yılındaki Rusya-Ukrayna krizi nedeniyle söz konusu yıl içerisinde ülkemizin Karadeniz limanlarına yapılan kruvaziyer tur rezervasyonlarının, bu sorun gerekçe gösterilerek bir türlü gerçekleştirilememesi

• Ülkemizin Karadeniz kıyılarındaki limanlarında kruvaziyer turizminin geliştirilmesi ve daha fazla sayıda kruvaziyer gemisinin ağırlanmasına yönelik devlet desteğinin yetersiz olması

• Ülkemizin Karadeniz kıyı kuşağındaki limanlara yeterli düzeyde kruvaziyer turlarının gelmemesi

• Karadeniz'in Akdeniz Havzası'ndaki bölgeler (Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz, Adriyatik Denizi ve Karadeniz) arasında kruvaziyer turları açısından en az turun düzenlendiği bölge olması

• Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) 2019 yılını kapsayan verilerine göre; Akdeniz Havzası'ndaki kruvaziyer yolcularının sadece % 003'ü (1200 yolcu), seyir çağrılarının % 0,014'ünün (2 çağrı) Karadeniz ülkelerinin limanlarına ait olması ve Karadeniz'in Akdeniz Havzası'ndaki dört bölge içerisinde en son sırada yer alması

• Akdeniz Havzası'nda en çok kruvaziyer gemisinin ve kruvaziyer ziyaretçisinin uğradığı 10 liman içerisinde, gerek ülkemizin gerekse diğer Karadeniz ülkelerinin limanlarından hiç birisinin olmaması

Sonuç ve Öneriler

Kruvaziyer turizmi, turizm sektöründe giderek ön plana çıkmaya başlayan alternatif turizm türlerinden birisidir. Turizm piyasasının aradığı, yüksek gelir düzeyine sahip turist profiliyle turizm sektöründe dikkate değer bir etkiye sahip olan kruvaziyer turizmi, hem seyahati hem de konaklamayı aynı anda sunması, uğradığı limanlara hatırı sayılır gelir bırakmasıyla dikkati çekmektedir.

Kruvaziyer turlarında 2020 ve 2021 yıllarında Covid 19 Pandemisi'nin olumsuz etkisiyle geçici de olsa önemli düşmeler yaşansa da sektörün dinamik hareket kabiliyetinin de katkısıyla 2022 yılından itibaren hızlı bir toparlanma sürecine girmiş olduğu anlaşılmaktadır. 2022 yılının haziran ayına kadar olan dönemde bu toparlanmanın işaretleri olarak birçok liman 2 yılın ardından yeniden kruvaziyer turlarına ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Sektörün eski hâline gelmesinin 2023 yılında olması öngörülmektedir. Böylesine bir ekonomik etkiye ve oldukça hızlı bir büyüme trendine sahip olan kruvaziyer turizmde çalışma sahamız olan Karadeniz limanlarımızın da içerisinde bulunduğu Akdeniz Havzası, Karayipler'den sonra dünyada kruvaziyer turlarına en fazla ev sahipliği yapan ikinci bölge olarak önem taşımaktadır.

Akdeniz Havzası, kruvaziyer turları açısından Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz, Adriyatik Denizi ve Karadeniz olmak üzere dört bölgeye ayrılmıştır. Bunlar içerisinde Barcelona, Civitavecchia gibi ana limanları barındıran Batı Akdeniz, Akdeniz Havzası'nda en fazla kruvaziyer gemi ve yolcularının uğradığı bölgedir. Bunu Adriyatik Denizi ve Doğu Akdeniz takip etmekte, çalışma sahamızın içerisinde yer aldığı Karadeniz ise son sırada yer almaktadır. Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) 2019 yılını kapsayan verilerine göre; Akdeniz Havzası'ndaki kruvaziyer yolcularının % 0,003'ü (1200 yolcu), seyir çağrılarının % 0,014'ü (2 seyir çağrısı) Karadeniz ülkelerinin limanlarına aittir.

Karadeniz'de kıyısı bulunan altı ülkeye (Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan) ait pek çok liman bulunmaktadır. Karadeniz kıyılarındaki bu limanlar içerisinde kruvaziyer turlarının uğrak noktası olan limanlar da vardır. Bunlara örnek olarak Bulgaristan'ın Burgas, Nesebar, Varna; Romanya'nın Constanta limanları; Ukrayna'nın Odessa, Sivastopol ve Yalta limanları; Rusya Federasyonu'nun Soçi Limanı; Gürcistan'ın Batum limanı ile Türkiye'nin Trabzon, Samsun, Sinop ve Bartın limanları verilebilir. Bunlardan Trabzon, Odessa, Constanta, Varna ve Burgaz limanları, 2020 yılı itibariyle Akdeniz Kruvaziyer Limanları Birliği'nin (Medcruise) üyesi durumunda olan limanlar olarak kruvaziyer turizmde dikkate değer potansiyele sahiptirler (Medcruise, 2020). Söz konusu limanlar, hem liman tesisleri ve işletme özellikleri hem barındırdıkları tarihi, kültürel ve doğal çekicilikleri hem de ağırlama, yeme-içme ve alışveriş olanakları bakımından oldukça elverişli özelliklere sahiptirler. Karadeniz'deki kruvaziyer limanları içerisinde geçmişten bugüne kadar en fazla gemi ve yolcu ağırlayan dört liman; Ukrayna'nın Odessa ve Sivastopol, Romanya'nın Constantza ve Rusya'nın Soçi limanlarıdır. Bununla birlikte günümüzde (2022 yılı itibariyle) Ukrayna'nın Odessa, Sivastopol, Yalta limanları ile Rusya Federasyonu'nun Soçi limanı, Rusya-Ukrayna arasındaki sorunların da olumsuz etkisinden dolayı kruvaziyer turlarına ev sahipliği yapmamaktadır.

Ülkemizin Karadeniz kıyısında yer alan limanlar, yakın çevrelerinde yer alan doğal, tarihi ve kültürel çekicilikleriyle kruvaziyer turizmi bakımında dikkate değer bir potansiyel taşımaktadır. Başta Trabzon ilindeki Sümela Manastırı olmak üzere Sinop, Amasya, Safranbolu, Amasra'da yer alan turistik çekicilikler, limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer turistlerinin ilgisini çekmektedir.

Ülkemizin Karadeniz kıyısında 25 liman bulunmaktadır. Bu limanlardan sadece dört tanesine (Trabzon, Sinop, Samsun, Bartın) şimdiye kadar olan süreçte kruvaziyer gemisi uğrayabilmiştir. Bu limanlar içerisinde geçmişten günümüze en fazla kruvaziyer gemi ve yolcu ağırlayan, Trabzon Limanı'dır. Bunu; Sinop, Samsun ve Bartın limanları izlemektedir. Son dönemde Bartın Limanı, sadece yük elleçlemeye yönelmiş, yolcu ağırlamaktan vazgeçmiştir. Bu çevrede Bartın Limanı'nın yerini yeni liman düzenlemeleri ve deniz hudut kapısı olmasıyla kruvaziyer gemilerini ağırlayabilecek niteliğe kavuşan Amasra Limanı'nın alması öngörülmektedir.

Yukarıda sözü edilen Karadeniz kıyısındaki limanlarımız, 2017 yılı itibariyle ülkemize gelen kruvaziyer gemilerinin % 0,8'ine, yolcuların da % 0,1'ine ev sahipliği yapmaktadırlar. Bunlara ek olarak Karadenize kıyısı olan ülkeler içerisinde kruvaziyer gemi ve yolcularını çekme sıralamasında, Karadeniz limanlarımız maalesef oldukça gerilerde yer almaktadırlar. Medcruise verilerine göre; 2009-2019 yılları arasında Karadeniz'deki limanlara uğrayan toplam kruvaziyer yolcu sıralamasında Trabzon Limanı; Odessa, Constantza, Soçi, Sivastopol, Burgas limanlarının ardından altıncı sırada, Sinop Limanı ise sekizinci sıradadır (Tablo 13). Ayrıca 2009-2019 yılları arasında Karadeniz'deki limanlara uğrayan toplam kruvaziyer gemi sıralamasında Trabzon Limanı; Odessa, Sivastopol, Constantza, Soçi limanlarının ardından beşinci sırada, Sinop Limanı ise yedinci sıradadır.

Ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlarına yönelik kruvaziyer turları bakımından geçmişten günümüze doğru yapılan incelemede, ülkemizin Karadeniz kıyısındaki limanlara gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayısının 2014 yılına kadar arttığı ancak 2015 yılından itibaren azaldığı, 2017 yılından 2022 yılına kadar herhangi bir kruvaziyer gemi ve yolcusunun uğramadığı, 2022 yılının temmuz ayı itibariyle de sadece Sinop Limanı'na 323 yolcusu olan bir adet transit kruvaziyer gemisinin uğradığı görülmektedir. Bu durum oluşmasında Karadeniz'de yaşanan ülkeler arası siyasi ve askeri krizler, ülkemizde yaşanan gezi parkı olayları, terör hadiseleri, 2016 yılındaki darbe girişimi gibi iç sorunlar ile Covid 19 Pandemisi etkili olmuştur. Ayrıca Karadeniz'deki kruvaziyer turları için

çoğunlukla homeport (ana liman) özelliğine sahip olan İstanbul Salıpazarı (Yeni adıyla Galataport) Limanı'nın, 2015-2021 yıllarında işlevsiz kalması, Sümela Manastırı'nın restorasyon nedeniyle ziyarete kapatılması da Karadeniz limanlarımıza (özellikle Trabzon Limanı) gelen kruvaziyer turlarını olumsuz etkilemiştir.

Değerlendirilebilecek düzeyde kruvaziyer turizmi potansiyeli içermelerine rağmen yukarıdaki bilgilerden de anlaşılacağı üzere Karadeniz'deki limanlarımız, çeşitli nedenlerle hem ülkemizin diğer kruvaziyer limanlarına göre hem de Karadeniz'deki diğer ülkelerin limanlarına göre istenilen ölçüde kruvaziyer gemi ve yolcusunu ağırlayamamaktadır. Bundan sonraki süreçte Karadeniz kıyısındaki limanlarda ve liman kentlerinde kruvaziyer turizminin gelişmesinin önündeki mevcut olan sorunların çözülmesi önem arz etmektedir. Öncelikle bizim kendi payımıza düşenleri yapmamız, ülkeler arası sorunların çözümüne de destek olmamız gerekmektedir. Bu bağlamda Karadeniz kıyılarımızda;

- İlk olarak sadece kruvaziyer gemilerinin uğrayabileceği özel kruvaziyer limanlarının yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda yapılması öngörülen Trabzon, Samsun ve Sinop'taki kruvaziyer limanlarının bir an önce somutlaştırılması önemlidir.
- İkinci olarak kruvaziyer gemilerinin uğradığı mevcut limanlarımızda düzenlemeler yapılmalı ve liman kentlerimizde kruvaziyer turistlerine yönelik cazibe unsurları artırılmalı ve kruvaziyer turlarının uğrayabileceği yeni limanlar oluşturulmalıdır.
- Üçüncü olarak kruvaziyer turizmde uluslararası düzeyde faaliyet yürüten Medcruise gibi birliklere üye olan liman sayısının artırılması gereklidir. Bilindiği üzere 2022 yılı itibarıyla Karadeniz kıyısındaki limanlarımızdan sadece Trabzon Limanı, Medcruise üyesidir.
- Dördüncü olarak 2014 yılında oluşturulan Karadeniz Kruvaziyer Platformu'nun (Blacksea Cruise Platform) daha aktif hâle getirilmesi, Trabzon dışındaki limanlarımızın ve Karadeniz kıyısındaki diğer ülkelerin limanlarının daha fazla sayıda bu platforma katılmalarının sağlanması gereklidir.
- Beşinci olarak kruvaziyer turizmde uluslararası düzeydeki fuarlara katılım gösterilmeli, limanlarımız etkili bir şekilde tanıtılmalıdır.
- Altıncı olarak kruvaziyer turizmde uluslararası düzeyde faaliyet yürüten tur şirketleriyle ve seyahat acenteleriyle bağlantılar artırılmalı ve daha fazla kruvaziyer turunun bölgeye çekilmesine gayret edilmelidir.
- Yedinci olarak 2021 yılında yenilenerek faaliyete geçen ve Karadeniz'deki birçok kruvaziyer turu için homeport (ana liman) özelliğine sahip olan İstanbul Galataport Limanı'nın bu özelliğinden istifade edilmeli, Karadeniz kıyısındaki liman işletmelerimiz eşgüdümlü çalışarak bölgeye yönelik kruvaziyer turlarının artırılmasına gayret etmelidirler.
- Sekizinci olarak Sümela Manastırı gibi tarihsel çekiciliklerin çekim gücünden istifade edilmeli ve söz konusu tarihi yapıt gibi kruvaziyer yolcularını çekebilecek yeni marka değerler oluşturulmalıdır.

Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasındaki sorunlar da kruvaziyer turlarını olumsuz etkilemektedir. Örneğin Rusya-Ukrayna arasında yaşanan askeri ve siyasi sorunlar, Karadeniz'de seyahat güvenliğini tehdit etmekte, bölgeye yapılması planlanan turlar da iptal edilebilmektedir. Nitekim ülkemizin Karadeniz kıyılarındaki limanlara 2022 yılı için yapılan rezervasyon talepleri, bu sorundan dolayı kesinleştirilememektedir. Bu bağlamda bu tür ülkeler arası sorunların ivedilikle çözülmesi ve Karadeniz'deki seyahat güvenliğinin yeniden oluşturulması, kruvaziyer turları için önem arz etmektedir.

Karadeniz'deki kruvaziyer turizminin sadece Türkiye tarafından yapılacak planlamalarla yeterli ölçüde geliştirilmesi mümkün değildir. Karadeniz'e kıyısı olan bütün

ülkeler, bu hususta eşgüdümlü hareket etmeli ve ortak stratejiler belirlemelidirler. Çünkü bilindiği gibi Karadeniz'e gelen kruvaziyer gemileri, birkaç ülkenin limanlarına uğrayıp, turlarını tamamlamaktadırlar. Bu bağlamda kruvaziyer gemileri Sinop, Trabzon, Soçi, Sivastopol, Odessa gibi limanlar arasında mekik dokumaktadırlar. O yüzden gerek ülkemiz limanlarına gerekse diğer ülkelerin limanlarına uğrayan gemiler incelendiğinde aynı gemi isimlerine rastlanılmaktadır. Nitekim ülkemizde Trabzon Limanı'na uğrayan birçok geminin aynı turun devamında Sinop Limanı'na da uğradığı görülmektedir.

Karadeniz, Akdeniz Havzası'ndaki bölgeler arasında günümüzde istenilen düzeyde kruvaziyer turuna ev sahipliği yapmasa da, ülkeler arasındaki siyasi ve askeri sorunlar nedeniyle geçici olarak seyahat güvenliği bakımından riskli olsa da kruvaziyer turları için yeni ve farklı çekicilikleri barındıran bir bölge olarak ilerleyen dönemde çok daha fazla kruvaziyer turunun yapılabileceği potansiyele sahiptir. Bu potansiyelin ortaya çıkarılması ve arzu edilen şekilde bundan istifade edilebilmesi için Karadeniz kıyısındaki limanlarımızda ve kentlerimizde kruvaziyer turizminin gerektirdiği teknik özellikler, işletme özellikleri ve şehirselle nitelikler geliştirilmeli, tanıtım, markalaşma ve pazarlama hususlarında çabalar sarf edilmeli ve kruvaziyer turlarının bölgeye çekilmesi için çalışmalar yürütülmelidir.

KAYNAKÇA

- AKBAŞ, F. (2020). "Kruvaziyer Turizmi Hakkında Yerel Halkın Farkındalık Düzeyinin Kuşadası Destinasyonu Özelinde Değerlendirilmesi". *Anasay*. 13: 103-124.
- AKOĞLAN KOZAK, M. - S. BAĞÇE (2012). *Özel İlgi Turizmi*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- AKGÜL, E. F. (2018). "Türkiye'de Kruvaziyer Limanlar: Pazar Yapısı ve Rekabetçilik Analizi". *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*. IV/2: 167-179.
- AKPINAR, H. - F. BİTİKTAŞ (2016). "Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlarının Mevcut Durumu, Potansiyeli ve Gelişimine Yönelik Öneriler". *III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu* (26-27 Şubat 2016). İzmir: 219-234.
- AKYÜZ, B. (2011). *Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekanlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Örneği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- ARASLI, H. vd. (2020). "Cruise Travelers' Service Perceptions: A Critical Content Analysis". *Sustainability*. 12: 6702.
- BAGIS, O. - M. DOOMS (2014). "Turkey's Potential on Becoming A Cruise Hub for The East Mediterranean Region: The Case of Istanbul". *Res. Transp. Bus. Manag.* 13: 6-15.
- BALIK, İ. (2019). "Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Ülkelerin Karadeniz'deki Balıkçılık Yetki Alanları ve Balıkçılık Faaliyetleri". *Acta Aquatica Turcica*. XV/2: 117-125.
- BAYAZIT, Ş. (2015). *Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- BAYAZIT, Ş. (2017). "Yerel Halkın Kruvaziyer Turizmi Farkındalığına Yönelik Uygulamalı Bir Çalışma: Bodrum Örneği". *Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*. I/2: 151-169.
- BEKCI, B. (2022). "Cruise Tourism Directed to Natural and Cultural Landscape Areas In The Black Sea Basin". *Journal of Multidisciplinary Academic Tourism*. VII/2: 1-17.

- BÜYÜKİPEKÇİ, S. - B. GÖK (2015). "Akdeniz Çanağındaki Kruvaziyer Turizm Rakiplerinden Türkiye ve Yunanistan'ın Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırılması". *Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*. XVIII/2: 21-40.
- CEYLAN, S. - R. ERTURGUT (2020). *Serbest Liman Uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik ve Kruvaziyer Turizmi; Antalya Limanı*. İstanbul: Paradigma Akademi Yayınları.
- CLIA (2012a). *2012 Industry Update*. Cruise Lines International Association (CLIA).
- CLIA (2012b). *2012 Cruise Industry Update*. Cruise Lines International Association (CLIA).
- CONSTANTIN, I. L. (2019). *Cruise Waves: New Cruise Tereminal In Constanta; Neue Kreuzfahrt In Konstanz*. Wien: Intitut Für Architektur und Entwerfen. (Diploma Thesis).
- CORLUKA, G. vd. (2020). "Cruise Port Passenger Flow Analysis: A Cruise Port Governance Perspective". *Nase More*. 67: 181-191.
- ÇELEBİ, F. (2017). *Yerel Halkın Kruvaziyer Turizminin Etkilerine Yönelik Algıları: Kuşadası Örneği*. Muğla: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- DA SILVA, A. L. R. (2021). "An Overview of The Impact of COVID-19 On The Cruise Industry with Considerations for Florida". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 10: 100391.
- DENİZ, M. (2017). "Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi". *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*. 3: 1-13.
- DİKEÇ, G. - E. F. AKGÜL (2016). "Cruise Ports in Turkey: A Statistical Analysis". *Annual Conference of The International Association of Maritime Economists (IAME) (23-26 August 2016)*. Hamburg/Germany: 1-17.
- DİLEK, S. E. vd. (2015). "Kruvaziyer Turizmi: İzmir Merkez Liman Olabilir mi?". *Yaşam Bilimleri Dergisi*. 5: 33-56.
- DOĞAN, E. vd. (2005). *Türkiye Kıyıları (Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım)*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş..
- DOĞANAY, S. (2014). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı*. Ankara: Pegem Akademi.
- DOĞANAY, H. - S. ZAMAN (2021). *Türkiye Turizm Coğrafyası*. Ankara: Pegem Akademi.
- DTGM (2010). *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*. Ankara: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- DTO (2019). "Türkiye'de Deniz Turizmi". *Deniz Ticareti Dergisi Ağustos Sayısı*. İMEAK Deniz Ticaret Odası Resmi Yayını.
- ESTEVE PEREZ, J. vd. (2014). "Estacionalidad del Turismo de Cruceros: El Mediterráneo Español." *XVIII Congreso Internacional de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT) (26-28 November 2014)*. Benidorm: 1-20.
- ESTEVE PEREZ, J. - A. GARCÍA-SANCHEZ (2017). "Strategic Positioning Analysis of Spanish Cruise Ports". *Marit. Bus. Rev.* II/2: 158-170.
- EVANGELIA, K. vd. (2019). "Cruise Industry in Greece: Possibilities and Prospects". *Journal of Ekonomi*. I/2: 87-97.

- GÖKGÖZ, B. (2010). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz'e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı. (Uzmanlık Tezi).
- GÜZEL, K. (2006). *Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. (Yayımlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Tezi).
- ITO, H. vd. (2020). "The Cruise Industry and The COVID-19 Outbreak". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 5: 100-136.
- İNCEKARA, A. - S. YILMAZ (2002). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayını.
- KARATAŞ, İ. A. (2021). "Kruvaziyer Turizminde Pazarlama". *Sektörlerde Stratejik Pazarlama*. (ed. Fahri Apaydın). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık: 149-164.
- KARLIS, T. - D. POLEMIS (2018). "Cruise Homeport Competition in The Mediterranean". *Tourism Management*. 68: 168-176.
- KAYA, O. (2017). "Turistlerin Kruvaziyer Gemileri Yiyecek ve İçecek Hizmetlerinden Beklenti ve Performans Düzeylerine İlişkin Bir Araştırma". *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*. V/2: 22-38.
- LEKAKOU, M. - A. PALLIS (2005). "Cruising The Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives". *Aegean Working Papers*. II/1: 45-61.
- LEKAKOU, M. vd. (2009). "Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria". *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*. IV/4: 215-240.
- LIU, Y. vd. (2020). "Cruise Tourism for Sustainability: An Exploration of Value Chain in Shenzhen Shekou Port". *Sustainability*. XII/7: 30-54.
- LOIS P. - J. WANG (2005). "Choosing a Cruise Destination and The Level of Passenger Satisfaction, Their Needs and Expectations: The Cyprus Case". *Tourism Today, The Journal of The College of Tourism and Hotel Management*. 5: 142-152.
- LORENČIČ, V. vd. (2020). "Development of Competitive-Cooperative Relationships among Mediterranean Cruise Ports Since 2000". *Journal of Marine Science and Engineering*. VIII/5: 374.
- MANGANO, S. - G. M. UGOLINI (2020). "New Opportunities for Cruise Tourism: The Case of Italian Historic Towns". *Sustainability*. XII/11: 4616.
- MARTI, B. E. (1990). "Geography and The Cruise Ship Port Selection Process". *Maritime Policy & Management*. XVII/3: 157-164.
- MCCALLA, R. (1998). "An Investigation into Site and Situation: Cruise Ship Ports". *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*. LXXXIX/1: 44-55.
- MURITALA, B. A. vd. (2022). "CoronavirusCruise: Impact and Implications of The COVID-19 Outbreaks on The Perception of Cruise Tourism". *Tourism Management Perspectives*. 41: 100948.
- OĞUZBALABAN, G. - İ. KIZILIRMAK (2017). "Türkiye'ye Kruvaziyer Gemilerle Seyahat Eden Ziyaretçi Yorumlarının Analizi: Cruise critic.com (Kuşadası Örneği)". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. X/50: 1014-1020.

- ORAL, E. Z. - S. ESMER (2010a). "Ege Bölgesi Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu ve Geleceği". *Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Alanları VIII. Kongresi* (27 Nisan-1 Mayıs 2010). Trabzon: 805-816.
- ÖNDER, D. (2019). *Türkiye'de Kruvaziyer Pazarında Tüketici Satınalma Tercihlerinin İncelenmesi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- ÖZGEN ÇİĞDEMLİ, Ö. (2016). *Akdeniz Kruvaziyer Turizm Destinasyonlarının Karşılaştırmalı Rekabet Analizi ve Türkiye Destinasyonunun Konumu*. Antalya: Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- ÖZGÜÇ, N. (2017). *Turizm Coğrafyası (Özellikler ve Bölgeler)*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- ÖZTÜRK, B. - B. ÖZTÜRK (2019). "Küresel Dünya Düzeninde Kruvaziyer Turizmi ve Türkiye'nin Yeri". *III. Uluslararası Farkındalık Konferansı* (5-7 Aralık 2019). Çanakkale: 1203-1236.
- PERUČIĆ, D. (2020). "Analysis of The World Cruise Industry". *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting*. V/1: 89-100.
- RODRIGUE, J. P. - T. NOTTEBOOM (2013). "The Geography of Cruises: Itineraries, Not Destinations". *Appl. Geogr.* 38: 31-42.
- RUIZ GUERRA, I. vd. (2019). "Prediction of The Impact on Air Quality of The Cities Receiving Cruise Tourism: The Case of The Port of Barcelona". *Heliyon*. V/3: 01280.
- SAKLI, A. R. - B. EROĞLU (2016). "Rize'nin Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin İncelenmesi". *II. Rize Sempozyumu: Turizm* (04-06 Kasım 2016). Rize: 81-96.
- SANTOS M. vd. (2019). "Port's Role as a Determinant of Cruise Destination Socio-Economic Sustainability". *Sustainability*. XI/17: 4542.
- SARGIN, S. - Z. KONURHAN (2021). "Kruvaziyer Limanlarının Mekânsal Etkilerine Bir Örnek: Galataport Kruvaziyer Limanı (İstanbul)". *Doğu Coğrafya Dergisi*. XXVI/45: 213-234.
- SEZER, İ. (2014). "Kruvaziyer Turizmde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı". *Doğu Coğrafya Dergisi*. XXXII/19: 49-78.
- SÖZEN, A. vd. (2021). "Diamond Princess Kruvaziyer Gemisinde Covid-19 Salgın Yönetiminin Simülasyon Tabanlı İncelenmesi". *Journal of Medical Sciences*. II/2: 41-49.
- Trabzon İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2011). *Trabzon*. Trabzon: Trabzon İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- TUNCEL, M. (2001). "Karadeniz". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul. 24: 385-386.
- TÜMERTEKİN, E. - N. ÖZGÜÇ (2021). *Ekonomik Coğrafya (Küreselleşme ve Kalkınma)*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- ÜÇİŞİK, S. - M. KADIOĞLU (2001). "Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları". *Marmara Coğrafya Dergisi*. III/1: 83-92.
- WILD, P. - J. DEARING (2000). "Development of and Prospects for Cruising in Europe". *Maritime Policy and Management*. XXVII/4: 315-333.
- WOOD, R. E. (2000). "Caribbean Cruise Tourism: Globalization at Sea". *Annals of Tourism Research*. XXVII/2: 345-370.

YÜKSEKYILDIZ, E. (2020). "Türkiye Kruvaziyer Limanlarının Performans Değerlendirilmesi". *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*. 18: 607-615.

İnternet Kaynakları

Bartın Belediyesi (2010). *2010-2014 Stratejik Planı*. Bartın: Bartın Belediyesi. Erişim Tarihi: 31.05.2022.

<https://bartin.bel.tr/dosyalar/2018/05/stratejikplan.pdf>

Bartın Belediyesi (2020). *2020-2024 Stratejik Planı*. Bartın: Bartın Belediyesi. Erişim Tarihi: 31.05.2022.

<https://bartin.bel.tr/dosyalar/2019/10/B.Belediye-2020-2024-Stratejik-Plan.pdf>

Bartın İfohaber (2014). "Yeniden Bartın'da". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.bartın.info/turizm/yeniden-bartında-h13829.html>

Bartın İfohaber (2022). "Kruvaziyer Turizmde Patlama". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.bartın.info/turizm/kruvaziyer-turizmde-patlama-h11407.html>

Batı Karadeniz Turizm Master Planı (2022). "Bartın Limanı". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://batıkaradeniz.gov.tr/?p=3388>

Blacksea Cruise Platform (2022). "Blacksea Cruise Platform". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://blackseacruiseplatform.com/>

Blacksea Cruise Platform (2022a). "Odessa, Russia". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://blackseacruiseplatform.com/odessa.php>

Blacksea Cruise Platform (2022b). "Sochi, Russia". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://blackseacruiseplatform.com/sochi.php>

Blacksea Cruise Platform (2022c). "Sevastopol, Russia". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://blackseacruiseplatform.com/sevastopol.php>

Blacksea Cruise Platform (2022d). "Batumi, Georgia". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<http://blackseacruiseplatform.com/batumi.php>

CLIA (2013). *The Cruise Industry*. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition. Erişim Tarihi: 22.02.2022.

<https://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3824>

CLIA (2017). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2017*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 22.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/CLIA/Research/Global%202018%20EIS>

CLIA (2018). *2018 Global Passenger Report*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 22.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-global-passenger-report-2018.ashx>

CLIA (2019a). *2019 Cruise Trends & Industry Outlook*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 20.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA%202019-Cruise-Trends--Industry-Outlook>

CLIA (2019b). *2019 Global Market Report*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 22.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx>

CLIA (2020a). *State of The Cruise Industry Outlook 2020*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 20.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx>

CLIA (2020b). *2020 Global Market Report*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 22.02.2022.

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-one-resource-passenger-reports/clia-global-passenger-report--2020.ashx>

CLIA (2020c). *Fact Sheet: The Cruise Community and COVID-19*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 16.04.2022.

https://cruising.org/-/media/Facts-and-Resources/Cruise-Industry-COVID-19-Fact-Sheet_June-2020

CLIA (2021). *2021 State of The Cruise Industry Outlook*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 13.03.2022.

https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx

CLIA (2022a). *State of The Cruise Industry Outlook 2022*. Cruise Lines International Association. Erişim Tarihi: 20.02.2022.

https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx

CLIA (2022b). "Mercy Ships". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/about-clia/mercy-ships>

CLIA (2022a). "Mercy Ships". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/about-clia/mercy-ships>

Cruise Industry News (2021). *2021 Cruise Industry News Annual Report*. Erişim Tarihi: 23.02.2022.

<https://www.cruiseindustrynews.com/flip/2021annual/mobile/index.html#p=1>

Cruise International (2022). "Clipper Odyssey". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.cruise-international.com/clipper-odyssey-2>

Cruise International, (2022a). "MS Clipper Odyssey Advice and Information". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.cruise-international.com/clipper-odyssey-information>

Cruisemapper (2022). "Coronavirus Cruise Ships and Companies Updates". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.cruisemapper.com/coronavirus#lines>

Deniz Haber Ajansı (2021). "Dünyanın En Büyük Yolcu Gemisi Wonder of The Seas, 2022'de Sefere Başlıyor". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.denizhaber.net/dunyanin-en-buyuk-yolcu-gemisi-wonder-of-the-seas-2022de-sefere-basliyor-haber-104988.htm>

DGM (2019). *2019 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.03.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2019.pdf>

DGM (2020). *2020 Deniz Ticareti İstatistikleri*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.03.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2020-61bc3b7e3c012.pdf>

DGM (2021). *İstatistik Bülteni, 2020*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.03.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/denizcilik-istatistikleri-bulteni-2020-02-02-2021-6114cee0349da.pdf>

DGM (2022). *İstatistik Bülteni, 2021*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.03.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/istatistik-bulteni-2021-22-02-2022.pdf>

DİDGM (2019). *Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları*. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.02.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-cins-tanimlari/gemi-cins-tanimlari.pdf>

DTGM (2014). *Deniz Ticareti 2014 Yılı İstatistikleri*. Ankara: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 20.03.2022.

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/2014.pdf>

DTO (2021). *Denizcilik Sektör Raporu*. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. Erişim Tarihi: 14.03.2022.

https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/Denizcilik_SektorRaporu2021.pdf

Galataport İstanbul (2022). "Liman Hakkında". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.galataport.com/tr/liman/liman-hakkinda>

İmece Deniz Ansiklopedisi (2022). "Usturmaça". Erişim Tarihi: 07.07.2022.

<https://www.wikiderya.org/wiki/usturma%C3%A7a>

KUTO (2013). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı*. Aydın: KUTO (Kuşadası Ticaret Odası) Araştırma Yayınları. Erişim Tarihi: 28.06.2022.

https://kuto.org.tr/site/assets/files/1581/kruvaziyer_turizmi_ve_kusadasi_limani_raporu.pdf

Marinetraffic (2022). "Marinetraffic". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.marinetraffic.com/tr/>

MedCruise (2014). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics 2013*. A MedCruise Report. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 17.04.2022.

http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2013.pdf

MedCruise (2015). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics 2014*. A MedCruise Report. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 17.04.2022.

https://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports-edition_2015_1.pdf

MedCruise (2016). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics 2015*. A MedCruise Report. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 17.04.2022.

http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2015_final_0.pdf

MedCruise (2017). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics 2016*. A MedCruise Report. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 17.04.2022.

http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2016.pdf

MedCruise (2018). *Cruise Activities in MedCruise Ports 2017 Statistics*. A MedCruise Report. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 17.04.2022.

http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf

MedCruise (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics Reports 2018*. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 06.03.2022.

<https://www.medcruise.com/18-statistics-cruise-activities-in-medcruise-ports>

MedCruise (2020). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics Reports 2019*. The Association of Mediterranean Cruise Ports. Erişim Tarihi: 06.03.2022.

<https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2019-medcruise-statistics-report>

ORAL, E. Z. - A. ÖZERDEN (2010b). *İzmir Alsancak Limanı'nda Kruvaziyer Hizmet Olanaklarının Geliştirilmesi*. İzmir: İzmir Ticaret Odası. Erişim Tarihi: 25.04.2022. <https://docplayer.biz.tr/10506582-Izmir-alsancak-limani-nda-kruvaziyer-hizmet-olanaklarinin-gelistirilmesi.html>

RODRIGUE, J. P. - T. NOTTEBOOM (2012). "The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call". *IAME 2012 Conference* (14-15 June 2012). Taipei/Taiwan: 1-20. Erişim Tarihi: 13.03.2022.

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.732.4567&rep=rep1&type=pdf>

Samsunport (2022). "Samsun Limanı". Erişim Tarihi: 28.06.2022.

<https://www.samsunport.com.tr/tr/anasayfa>

Ship Technology (2022). "Prinsendam-Cruise Liner". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.ship-technology.com/projects/prinsendamcruiseship/>

- Sinop Belediyesi (2020). *2020-2024 Stratejik Planı*. Sinop: Sinop Belediyesi. Erişim Tarihi: 31.05.2022.
http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/oqla0+STRATEJIK_PLAN.pdf
- Sinop İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2022). "Kruvaziyer Turizmi". Erişim Tarihi: 28.06.2022.
<https://sinop.ktb.gov.tr/TR-74911/kruvaziyer-turizmi.html>
- Sinop Liman İşletmesi (2022). "Sinop Liman İşletmesi Hizmet Kalemleri". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://si-port.com/>
- Trabzon Ticaret Odası (2022). "Karadeniz Kruvaziyer Platformu Kuruldu". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://www.ttso.org.tr/haber/3822/karadeniz-kruvaziyer-platformu-kuruldu/>
- Trabzonport (2022). "Hakkımızda". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://trabzonport.com.tr/hakkimizda>
- Trabzonport (2022a). "Rıhtımlar". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://trabzonport.com.tr/rihtimlar/>
- Trabzonport (2022b). "Liman Kapasitesi ve Fiziki Durum". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://trabzonport.com.tr/liman-kapasitesi-ve-fiziki-durum/>
- Travel Weekly (2022). "Celebrity Cruises Celebrity Constellation Ship Information". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://www.travelweekly.com/Cruise/Celebrity-Cruises/Celebrity-Constellation>
- Türkiye Turizm Stratejisi (2007). *Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı (2007-2013)*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı. Erişim Tarihi: 22.03.2022.
<https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>
- TÜRSAB (2020). *The World After The Coronavirus (Covit-19) Pandemic*. Erişim Tarihi: 14.03.2020.
<https://www.tursab.org.tr/assets/assets/uploads/arastirmalar/covid-19-ingilizce-rapor-15-Haziran-2020.pdf>
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). "Kruvaziyer İstatistikleri". Erişim Tarihi: 19.08.2022.
<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri>
- Vessel Finder, (2022). "Vessel Finder". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<https://www.vesselfinder.com/tr>
- Wikimapia (2022). "Sinop Limanı Konumu". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<http://wikimapia.org/26730818/tr/Sinop-Liman%C4%B1>
- Wikimapia (2022a). "Bartın Limanı Konumu". Erişim Tarihi: 27.06.2022.
<http://wikimapia.org/9859492/tr/Bart%C4%B1n-Liman%C4%B1>

Wikimedia Commons (2022). "Harmony-G, L'Austral, Azamara Journey, Kristina Katarina, Sea Dream, Clipper Odssey". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://commons.wikimedia.org>

Wikipedia (2022). "Celebrity Cansellation, Thomson Celebration, Seven Seas Mariner, Azamara Quest, Insignia, Europa 2, Harmony-G ve L'Austral, Azamara Journey, Kristina Katarina, Sea Dream, Clipper Odssey". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://en.wikipedia.org/>

Wikipedia (2022a). "Azamara Journey". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

https://en.wikipedia.org/wiki/Azamara_Journey

Wikipedia (2022b). "Su Çekimi". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Su_%C3%A7ekimi#:~:text=Su%20%C3%A7ekimi%20oya%20da%20draft,T%20harfi%20ile%20sembolize%20edilir

WTO (2020). *International Tourism Highlights 2020 Edition*. World Tourism Organization. Erişim Tarihi: 13.03.2022.

<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>

WTO (2022). "UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, January 2022". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2022.20.1.1>

WTO (2022). "UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, January 2022". Erişim Tarihi: 27.06.2022.

<https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2022.20.1.1>