



Received / Makale Geliş Tarihi 26.04.2025
Published / Yayınlanma Tarihi 30.06.2025
Volume (Issue) Cilt (Sayı) 9 (55)
pp / ss 529-538

Research Article / Araştırma Makalesi
10.5281/zenodo.15807695
Mail: editor@pejoss.com

Öğr. Gör. Dr. Nermin Akarçay

<https://orcid.org/0000-0002-4827-6837>

Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Meslek Yüksekokulu / Tekirdağ-Türkiye

ROR Id: <https://ror.org/01a0mk874>

Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı ile Turizm Gelirleri Arasındaki İlişkinin Analizi

Analysis of the Relationship between Cruise Passenger Transport and Tourism Revenues

ÖZET

Bu çalışmanın amacı kruvaziyer yolcu taşımacılığı ile turizm gelirleri arasındaki ilişkilerinin analizidir. Bu bağlamda Kültür ve Turizm Bakanlığı (<https://yigm.ktb.gov.tr>) İstatistik verilerinden faydalanılarak 2004 ve 2023 yılları arasında gerçekleşen, deniz yolu yolcu sayıları ve turizm gelirleri ile ilgili verilerden yararlanarak; araştırmanın bağımlı ve bağımsız değişkenleri arasında ki ilişkiler analiz edilmiştir. Bu bağlamda yapılan analizler sonucunda; kruvaziyer yolcu taşımacılığının, elde edilen turizm gelirleri üzerinde istatistiksel olarak etkisi pozitif yönde olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer, Yolcu Taşımacılığı, Kruvaziyer Turizmi, Turizm Gelirleri

ABSTRACT

The aim of this study is to analyse the relationship between cruise passenger transport and tourism revenues. In this context, the relationships between the dependent and independent variables of the research have been analysed by using the data on the number of passengers and tourism revenues between 2004 and 2023 by making use of the statistical data of the Ministry of Culture and Tourism (<https://yigm.ktb.gov.tr>). As a result of the analyses made in this context, it has been determined that cruise passenger transportation has a statistically positive effect on tourism revenues.

Keywords: Cruise, Passenger Transport, Cruise Tourism, Tourism Revenues.

1. GİRİŞ

Bu çalışmada kruvaziyer yolcu taşımacılığı ve turizmden elde edilen gelirler arasındaki ilişkilerin araştırılması planlanmıştır. Bu bağlamda araştırmanın problem cümlesi; yolcu taşımacılığı, turizmden elde edilen gelirleri etkiler mi? şeklinde belirlenmiş olup, bu soru ile ilgili açıklamaların ve önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Yapılan analizler sonucunda ise kruvaziyer yolcu taşımacılığındaki artışların, turizmden elde edilen gelirleri artırdığı tespit edilmiştir.

Bu çalışmanın temel kavramlarından; *kruvaziyer*, olarak Türkçeye geçen "cruise" terimi, gezmek, dolaşmak, deniz seyahati ile deniz gezisi gibi anlamlara sahiptir. Kruvaziyer, konaklama imkanı sunan ve belirli boyutlar ile konfor standartlarına sahip olan gemileri tanımlamaktadır. Kruvaziyer turizmi, en basit tanımıyla, yüzen bir otelde konaklayarak uluslararası bir seyahat tecrübesi yaşamaktır. Kruvaziyer gemileri, turistik amaçlarla işletilen bir tür yolcu gemisidir (Bircan, 2014: 29). *Kruvaziyer turizm* ise Yolcuların bir yere ulaşımını sağlamaktan ziyade, konaklamaya odaklanan ve belirli bir rotada gidip gelmek yerine, destinasyonlarda vakit geçirmek amacıyla ziyaretler gerçekleştiren deniz seyahati için bilet satın alma olarak tanımlanmaktadır. (Wild ve Dearing, 2000: 319).

Kruvaziyer turizm, dünyanın genelinde turizm ve seyahat endüstrisinin en hızlı büyüyen segmenti haline gelmiştir. Türkiye, değişen talepler ve yeni destinasyon arayışlarıyla birlikte kruvaziyer turizmi alanında yeni fırsatlar yakalamaktadır. Son yıllarda Türk turizm sektöründe yaşanan daralma ve olumsuz gidişat, kruvaziyer turizmi ve deniz yolculuğuyla limanlara gelecek yeni turist gruplarını alternatif bir çözüm olarak sunmaktadır. Kruvaziyer gemi kuruluşları, gelirlerini artırmak amacıyla yeni pazarlar, rotalar ve destinasyonların arayışı içindedirler; çünkü bu pazar, "arzun yönlendirdiği" bir yapıya sahiptir. Eğer yeterli imkanlar, altyapı ve hizmetler oluşturulursa, Türkiye'deki sahil kentleri ve potansiyel limanlar daha çok

krvaziyer gemi turu çekebilir ve Akdeniz ile Karadeniz kıyılarındaki Türkiye'ye ait destinasyonlar, popüler seyahat rotaları arasına girebilir (Deniz, 2017: 1).

Bu çalışmanın birinci bölümünde giriş başlığı altında; kruvaziyer ve kruvaziyer turizmi kavramları izah edilmiştir. İkinci bölümde kruvaziyer gemi turizmi başlığı altında; kruvaziyer gemilerin özellikleri, kapasitesi, hizmetleri, mürettebat durumu, elde edilen gelirlerin kaynağı, kruvaziyer gemi yolcularının potansiyeli, turizm gelirlerinde ülke sıralaması, ülkelere göre gelen turist sayısı, turistlerin ülkeye sağladığı gelir miktarları, Türkiye'yi ziyaret eden ülkelerin dağılımı, ana limanlar, uğrak limanlar ve hibrit limanlar konuları izah edilmiştir. Üçüncü bölümde turizm gelirleri başlığı altında; limanların tarihi ve kültürel özellikleri, kruvaziyer gemilerin doğrudan ekonomik katkıları, dolaylı gelirler, doğrudan harcamalar ve dolaylı harcamalar izah edilmiştir. Dördüncü bölümde ise kruvaziyer gemi turizmi ve turizm gelirleri arasındaki ilişkilerin istatistiksel olarak analizleri yapılmıştır. Bu tür bilimsel araştırmaların, kruvaziyer gemi turizminin gelişmesine ve turizm gelirlerinin artırılmasına katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

2. KRUVAZİYER GEMİ TURİZMİ

Kruvaziyer gemiler, otel ve deniz işletmeciliğini bir araya getirerek yeni bir deneyim sunmaktadır. Bu gemiler, alışveriş, eğlence merkezleri, bar, casino, restoran, dinlenme alanları, terapi ve spor salonları, su sörfü, okuma köşeleri, konferans salonları, tiyatro ve kütüphane gibi birçok hizmeti 4-5 yıldızlı otel konforunda yolcularına sunmakta ve küçük bir kasaba gibi hizmet verebilmektedir (Güzel, 2006: 27). Kruvaziyer gemilerinin ebatları, kapasiteleri ve donanımları sürekli olarak artmaktadır. Örneğin, 2022'de hizmete giren ve dünyadaki en büyük kruvaziyeri olarak tanıtılan "Wonder of Seas" gemisi, 2,300 mürettebat ve 6,988 yolcu kapasitesine sahiptir. Bu gemi, 362 metre uzunluğunda ve 64 metre genişliğinde olup, ayrıca 2,867 kamarası, 4 yüzme havuzu ile 18 güvertesi bulunmaktadır (Buldaç, 2024: 1081). Türkiye'nin üç yanının da denizlerle kaplı olması ve Akdeniz'in Çanağı'nda bulunması, kruvaziyer turizmi açısından önemli bir avantaj sunmaktadır. Ülke, 8.333 kilometre uzunluğundaki kıyı şeridi ile Avrupa'nın en uzun kıyılarına sahip ülkelerinden birisidir. Ayrıca, bu bölge, dünya genelinde kısa süreli gemi turları için ideal bir konumda bulunmakta ve Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarının keşfedilmesine olanak tanımaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin kıyı şeridi ve stratejik konumu, kruvaziyer turizmi bakımından büyük bir potansiyel taşımaktadır (Büyükepeççi ve Gök, 2015: 28).

Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcuların 2003-2022 yılları arasındaki potansiyel incelendiğinde;

Tablo 1: Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcuların yıllara göre dağılışı.

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	437	376 924

Kaynak: (DGM, 2022: 8).

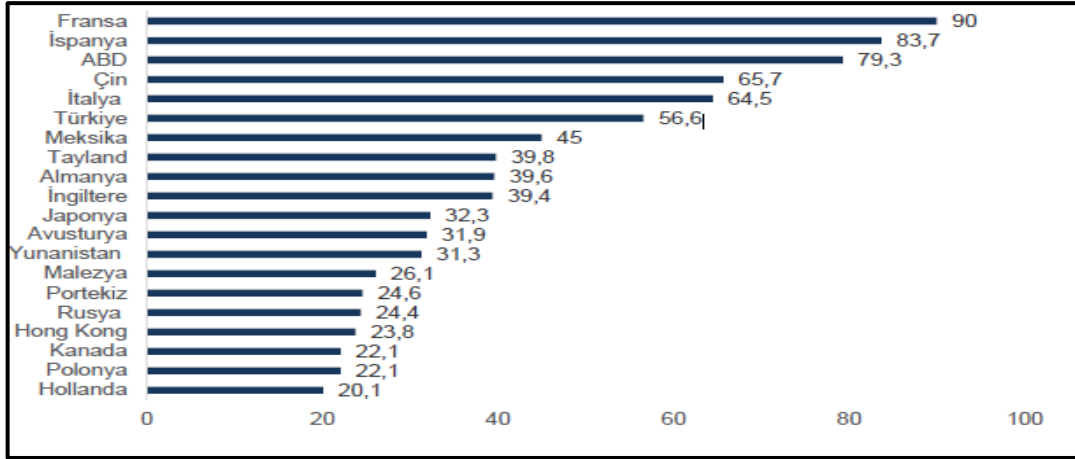
Tablo 1 incelendiğinde Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemilerin ve yolcuların yıllara göre dağılımının yer aldığı gözlemlenmektedir. Bu bağlamda 2003 yılından 2015 yılına kadar kruvaziyer gemi sayısı artarken, yolcu sayısı artmaktadır. 2016 yılında ise azalmaya yönelik gemi sayısına karşılık yolcu sayısı azalmış ve 2020'li yıllarda Covid salgını nedeniyle büyük düşüş yaşanmış ancak 2022'den itibaren artmaya devam etmiştir.

Tablo 2. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$)

Yıla Göre Sıralamadaki Yeri					Yıllar (Milyar \$)			
2019	2020	2021	2022		2019	2020	2021	2022
				DÜNYA	1.494	559	638	1.031
1	1	1	1	ABD	199	72.5	70.2	135.2
2	8	3	2	İspanya	79.7	18.5	34.5	72.9
5	3	5	3	Birleşik Krallık	58.6	26.6	33.1	68.2
3	2	2	4	Fransa	63.5	32.6	40.8	59.7
6	7	7	5	İtalya	49.6	19.8	25.2	44.3
13	12	6	6	Türkiye	34.3	13.3	26.6	41.2
11	5	4	7	BAE	38.4	24.6	34.4	..
9	6	8	8	Almanya	41.8	22.1	22.3	31.5
17	14	9	9	Meksika	24.6	11	19.8	28
15	10	12	10	Kanada	29.8	13.6	14.5	24

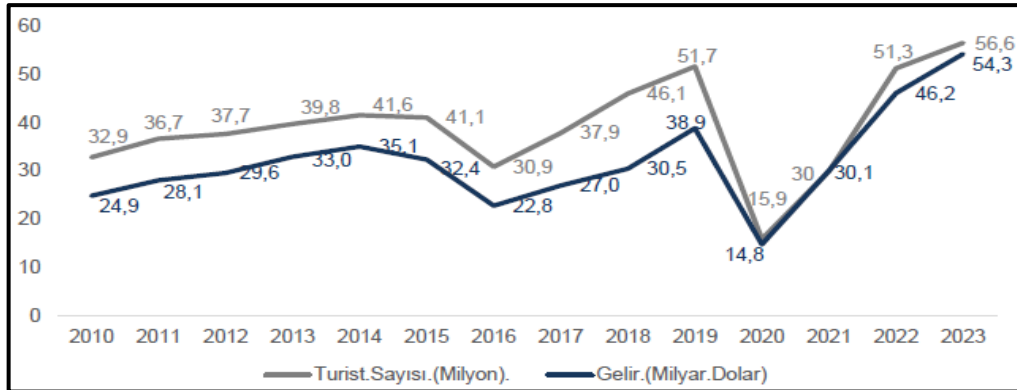
Kaynak: (Dünya Turizm Örgütü Verileri -UNWTO, <https://www.unwto.org>)

Tablo 2 incelendiğinde 2019-2022 yılları arasında ülkelerin sıralamadaki yeri ve turizm gelirleri incelendiğinde; 2022 itibarıyla Türkiye Dünya sıralamasında 6 sırada yer almış ve bunun karşılığında 41.2 milyar dolar gelir elde etmiştir. Ancak bu sıralamada Türkiye'nin daha üst noktalarda yer alabilmesi için diğer Turizm alanlarının yanı sıra gemi turizminde de gerekli önlemleri alarak etkili yatırımlar yapması gerekmektedir.



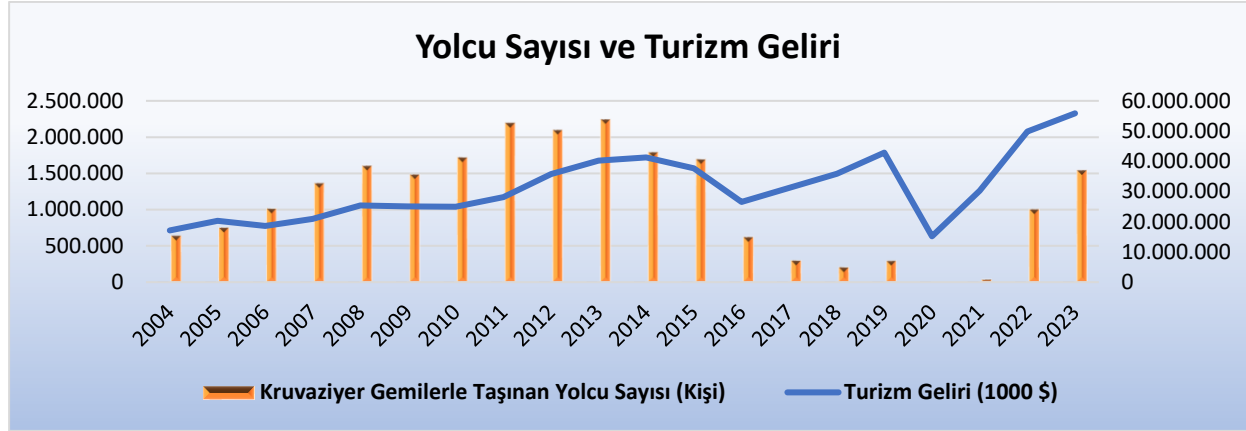
Grafik 1. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi), **Kaynak:** (Dünya Turizm Örgütü Verileri - UNWTO, <https://www.unwto.org>)

Grafik 1 incelendiğinde Dünya Turizm Örgütü'nün 2023 yılı analizlerine göre, 2019'a kıyasla en yüksek turizm performansını sergileyen ülkeler arasında Türkiye 56,6 milyon kişi ile 6. Sırada en çok tercih edilen destinasyon olarak yer almıştır (Dünya Turizm Örgütü Verileri - UNWTO).



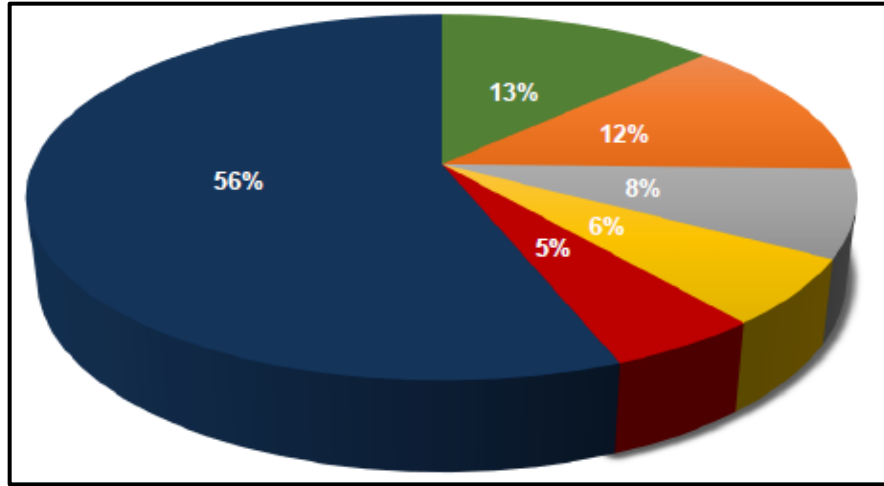
Grafik 2. Türkiye'yi Ziyaret Eden Yabancıların Sayısı Gelir İlişkisi, **Kaynak:** (Kültür ve Turizm Bakanlığı, <https://basin.ktb.gov.tr>)

Grafik 2 incelendiğinde 2023 yılında Türkiye'yi ziyaret eden yabancıların sayısı 2022 yılına kıyasla %10,33 oranında artış yaparak 56.693.837 olmuştur. 2023 yılında deniz taşımacılığı ile Türkiye'ye ziyaret eden toplam gelir ise 54,3 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Denizyolu yolcu sayısındaki bu artış, kruvaziyer gemilerin Türkiye limanlarına daha fazla uğramasının yanında, akdeniz ve ege'deki yat trafiğinin artması ve bu kıyılara olan talebin yükselmesiyle de ilişkilidir (Dünya Turizm Örgütü Verileri - UNWTO).



Grafik: 3. 2004- 2023 Yılları Arasında Kruvaziyer Gemilerle Taşınan Yolcu Sayısı ve Elde Edilen Turizm Geliri Karşılaştırması (Araştırmacı tarafından ve çalışma verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur)

Grafik 3 incelendiğinde 2004- -2023 yılları arasında kruvaziyer gemilerde taşınan yolcu sayısı ve turizmden elde edilen gelirler karşılaştırmasının yapıldığı gözlemlenmektedir. Bu kapsamda 2004'lü yıllardan itibaren başlayan turizm gelirleri 2013'lü yıllara kadar artarak devam etmiş, 2014 yılından sonra 2018 yılına kadar azalarak ilerlemiş ve pandeminin olduğu dönemde; turizm gelirlerinde duraklama dönemine geçilmiş, ancak 2022 ve 23 yıllarında turizm gelirleri artı yolcu sayısına bağlı bir şekilde artarak devam etmiştir.



Grafik 4. Türkiye'yi Ziyaret Eden Ülkeler (%), **Kaynak:** (Kültür ve Turizm Bakanlığı, <https://basin.ktb.gov.tr>)

Rusya.Fed., Almanya, İngiltere (Birleşik Krallık), Bulgaristan, İran, Diğer.

Grafik 4 incelendiğinde 2023 yılında Türkiye'ye en çok ziyaretçi yollayan ülkeler sıralamasında Rusya Federasyonu %12,83 (6.313.675) ile ilk sırada, Almanya %12,59 (6.193.259) oranı ile ikinci, İngiltere ise (Birleşik Krallık) %7,72 (3.800.022) yüzdesi ile üçüncü sırada görülmektedir. İngiltere'yi Bulgaristan ve İran takip etmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı).

Türkiye, kruvaziyer turizmde her geçen gün daha fazla dikkat çekmektedir. 2003 ile 2009 yılları arasındaki dönemde, Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu miktarında belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Ancak, 2009'da bir önceki yıla kıyasla yolcu sayısında %7,5, gemi sayısında ise %11 oranında bir düşüş yaşanmıştır. Bu durum, 2009 yılında dünya genelinde meydana gelen ve turizm sektörünü, buna bağlı olarak kruvaziyer turizmini de olumsuz etkileyen ekonomik krizin önemli bir etkisi olarak değerlendirilmektedir. 2010 ve 2011'lerde kruvaziyer gemi ve yolcu miktarında bir artış yaşanırken,

2012 yılında bu sayılarda küçük bir düşüş görülmüş, 2013 yılında gemi miktarında azalış, yolcu sayısında ise çok az bir artış kaydedilmiştir (Sargın vd., 2021: 220).

2019 yılı Kasımında Çin'in Wuhan şehrinde meydana gelen Yeni Koronavirüs (Covid-19) salgını, dünyanın her yerini etkisi altına almıştır. Bu durum, ülkelerin aldığı koruma ve uygulama önlemleri çerçevesinde en çok etkilenen sektörün turizm olduğunu göstermiştir. Ancak, yeni yatırımlarlar ve iş gücü ile birlikte, sektör 2022 itibarıyla toparlanmaya başlamıştır Covid-19 pandemisinin başlangıcı olan 2020'nin ocak-mart döneminde yaşanan gelişmelerin etkisiyle, i aynı yılın mart ayında dünya genelinde kruvaziyer turizmi seyahat acenteleri zorunlu olarak durdurma kararı almışlardır. Kruvaziyer yolculuklarının durdurulması veya azaltılması, bu sektördeki gemi kuruluşları, limanlar, destinasyonlar, tur operatörleri ve birçok küçük ve orta ölçekli işletme üzerinde olumsuz ekonomik etkiler yaratmıştır. Bu dönemde, kruvaziyer turlarına iştirak eden yolcu sayısında, gelirlerde ve istihdam düzeyinde önemli düşüşler gözlemlenmiştir. Sonuç olarak, bu işletmeler ekonomik zayıflar yaşamış ve hisse senedi fiyatları önemli ölçüde düşmüştür (Muritala vd. 2022: 1). 2020 yılı mart ayında durdurulan kruvaziyer seferleri temmuz ayında yeniden başlatılmış, Asya Avrupa ve Güney Pasifik'teki bazı bölgelerde yeniden aşamalı şekilde kruvaziyer turları başlamıştır. Covid 19 sürecinin ilk aşamalarında işten çıkarılan ya da izne gönderilen çalışanlar geri dönmeye başlamışlardır (Okat vd., 2020).

Kruvaziyer turizmi, misafirlerine iki taraflı bir hizmet sunmakta olup, bu hizmetin temelinde deniz ve gemi yolculuğu yatmaktadır. İlk grup, donanımlı ve modern yolcu gemileriyle dünyanın dört bir yanına yapılan seyahatleri içerirken; ikinci grup, beş yıldızlı otelden daha fazla lüks ve geniş hizmet imkanları sunan gemi içindeki konaklama, yeme-içme, dinlenme, eğlence, spor, alışveriş ve sanat faaliyetlerini kapsamaktadır. Seyahate katılan yolcular, kaliteli bir otel kuruluşundan bekledikleri hizmetleri almanın yanı sıra, her gün değişik limanlarda ve şehirlerde farklı gezi ve etkinliklere katılma fırsatı bulmaktadırlar. Kruvaziyer seyahatini kapsayan turizm segmentinde, liman ziyaretleri ve oraya yakın yerlerdeki alışveriş aktiviteleri öne çıkmaktadır. Bu nedenle, kruvaziyer hatlarının belirlediği limanlar ve bu limanlardaki hizmetler büyük bir önem taşımaktadır (Deniz, 2017: 2). Ayrıca getirileri açısından kruvaziyer sektörü bir sistem şeklinde ele alındığında, ulaşım, otel işletmeciliği, liman işletmeciliği, bakım-onarım ve tersane işletmeciliği, gemi işletmeciliği, gemi inşaatı ile bina inşaatı gibi pek çok doğrudan ve dolaylı sektörü bu sistemin alt bileşenleri olarak tanımlamak mümkündür (Ekşi ve Cesur, 2022: 85).

Kruvaziyer turizminin önemli bir bileşeni, liman işletmeciliğidir. Bu alandaki rekabet, özellikle kruvaziyer limanlarının işletilmesi üzerinde yoğunlaşmaktadır. Kruvaziyer limanları ana, uğrak ve hibrit limanlar olmak üzere üç ana kategoriye ayrılmaktadır. Ana limanlar, bir gemi seyahatinin başlangıç ve bitiş noktasıdır. Bu limanlar, yolcuların seyahatin başında gemiye bindiği ve seyahatin bitiminde yine aynı yerde gemiden ayrıldığı limanlardır. Geleneksel kruvaziyer anlayışında, yolcuların tamamı ana limanda gemiye binip ve aynı limana geri dönmektedirler. Ancak günümüzde "interporting" olarak bilinen yeni bir trend ortaya çıkmıştır. Interporting, yolcuların ara limanlarda indirilmesi veya bindirilmesi anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, bir bölgedeki gemiler, ana limanın yanı sıra belirli ara limanlarda da yolcu değiştirmesi yaparak sürekli bir döngü oluşturmaktadırlar (Bayazıt, 2015: 124). Bu liman, yolcuların ve bagajlarının yüklenmesi adına çeşitli kolaylıklar sunmaktadır. Bir kruvaziyer limanı, ana liman karakteri taşıması için yapması gereken bazı önemli işler bulunmaktadır. Öncelikle, limanın yeterli altyapıya sahip olması gerekmektedir. Bunlar; rıhtım derinliği, yolcu terminali ve iskele uzunluğu gibi unsurları içermektedir. İkincisi, yolcu gemisine, yolculara ve de mürettebata iyi bir hizmet yelpazesi sunulmalıdır; bu hizmetler arasında güvenlik ekipmanları, depo ve bagaj taşıma ekipmanları, otobüs, taksi ve özel araçlar için park alanları, tedarik hizmetleri ve gemi onarım sistemleri yer almaktadır. Üçüncü olarak, limanın diğer ulaşım birimleriyle bağlantılı olması gerekmektedir; bu, iyi bir uluslararası havaalanı, tren istasyonu ve karayolu bağlantısının mevcut olmasını gerektirmektedir. Son olarak, limanın bulunduğu kentin kruvaziyer yolcularını ağırlayabilecek yeme-içme ve konaklama olanaklarına sahip olması gerekmektedir (Santos vd., 2019: 7). Dünyadaki ana limanlar arasında Barcelona, Palma De Mallorca, Valencia (İspanya); Venedik, Livorno, Genoa, Civitavecchia, Savona (İtalya); Marsilya (Fransa); Miami, Pire, Santorini (Yunanistan); İstanbul (Türkiye);, Canaveral, Everglades (ABD), Fort Lauderdale, Vancouver (Kanada) ve San Juan (Portoriko) gibi örnekler bulunmaktadır (Corluka vd. 2020: 186).

İkinci kruvaziyer liman türü, uğrak limanlarıdır (Port of call). Bunlar, kruvaziyer gemilerinin seyirleri sırasında durakladıkları noktalar. Gemilerin ikmal, onarım ya da yük aktarması amacıyla geleneksel olarak durdukları ara limanlar olarak işlev görmektedirler. Uğrak limanı, kruvaziyer endüstrisi bağlamında, bir seyahat programına dahil edilen mola noktasıdır (Santos vd. 2019: 6). Bu limanlar, yolcu gemilerine ve yolculara genellikle günün sadece bir kısmında hizmet vermektedirler. Ancak, bazen geminin limanda kalma süresi daha uzun olabilmektedir. Bu limanların önemli bir gereksinimi, yolcuları gemiden karaya

taşıyacak ulaşım altyapısının yeterli seviyede olmasıdır. Kruvaziyer limanlarının neredeyse tamamı uğrak liman şeklinde adlandırılmaktadır. Dünyada uğrak limanlarına örnek olarak Baltimore, Toulon, Bordeaux, Nantes, Cartagena, Nassau, Roatan, Dubrovnik, Ghent, İbiza, Malaga, Livorno, Napoli, Messina, Bari, Ravenna, Trabzon, Sinop, Kuşadası ve İzmir gibi yerler gösterilmektedir (Rodrigue ve Notteboom, 2013: 31). Üçüncü tür kruvaziyer limanı hibrit limanlardır. Bu limanlar, önceki iki çeşitin bir birleşimi olarak, bazı kruvaziyer rotaları için hem başlangıç hem de bitiş noktası işlevi görmektedirler. Ayrıca, diğer kruvaziyer güzergâhları için ara durak olarak kullanılmaktadırlar. Hibrit limanlara örnek olarak Sydney, Stockholm, Darwin Le Havre gibi limanlar gösterilmektedir (Lekakou vd. 2009: 216).

3. TURİZM GELİRLERİ

Kruvaziyer turizm sektörü her yıl büyümeye devam ederken, turistlerin yeni limanlar ve şehirler keşfetme arayışında oldukları dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'deki kruvaziyer yolcu gemilerinin önemli duraklarından biri haline gelebilir ve turizm gelirlerinden daha büyük bir pay alacak fırsatlar yaratabilir. Tarihi ve kültürel mirası ile doğal güzellikleri, bu potansiyeli desteklemektedir. İskenderun'dan Hopa'ya kadar her liman, ziyaretçilere eşsiz ve henüz keşfedilmemiş güzellikler sunmaktadır. Avrupa'da keşfedilecek yer kalmayan kruvaziyer yolcuları için Türkiye'deki her liman, keşfedilmeyi bekleyen bir hazine gibidir (Deniz, 2017: 9).

Yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkileri doğrudan ve dolaylı etkiler olarak iki ana kategori altında incelenmektedir. Doğrudan ekonomik etkiler, kruvaziyer ve yat gemi faaliyetlerinin oluşturduğu nakit akışından kaynaklanmakta, dolayısıyla yolcular, mürettebat ve gemi operatörlerinin doğrudan ürün ve hizmet harcamalarını kapsamaktadır. Dolaylı etkiler de yerel kuruluşların kruvaziyer faaliyetlerinden elde ettikleri nakit akışının, bu işletmelerin faaliyetlerini sürdürebilmek için gerekli girdileri satın almalarına olan katkısını ifade etmektedir (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 4). Doğrudan harcamalar üç ana kategoriye ayrılmaktadır. Bunlar; Yolcu harcamaları (uçak bileti, tur, konaklama, içecek, yemek, eğlence ve liman içi harcamalar, hediyelik eşya, ulaşım, alışveriş, geziler vb.), görevli operatörün harcamaları (acente hizmet bedelleri, liman ücretleri, gemi onarım ve bakım masrafları vb.) ve gemi personeli harcamalarından (personel maaşları, vergiler vb.) oluşmaktadır (Douglas ve Douglas, 2004: 256). Türkiye'de konaklama harcamaları dışında, turistlerin en fazla harcama yaptığı alanlar doğrudan harcamalar olarak yeme, içme, giyim, ayakkabı ve hediyelik eşyalarla sınırlıdır. Örneğin, Kuşadası kruvaziyer limanında yapılan bir araştırma, kruvaziyer gemilerin ilçeye olan en çok katkısının gemi yolcuları ve personelinin liman dışında yaptıkları halı, kuyumculuk, hediyelik eşya ve deri ürünleri harcamaları olduğunu göstermiştir (KUTO, 2014: 19).

Yat ve kruvaziyer turizminin ekonomik etkileri doğrudan ve dolaylı etkiler olarak iki ana kategori altında incelenmektedir. Doğrudan ekonomik etkiler, kruvaziyer ve yat gemi faaliyetlerinin oluşturduğu nakit akışından kaynaklanmakta, dolayısıyla yolcular, mürettebat ve gemi operatörlerinin doğrudan ürün ve hizmet harcamalarını kapsamaktadır. Dolaylı etkiler de yerel kuruluşların kruvaziyer faaliyetlerinden elde ettikleri nakit akışının, bu işletmelerin faaliyetlerini sürdürebilmek için gerekli girdileri satın almalarına olan katkısını ifade etmektedir (DFAT, CAU ve IFC, 2014: 4). Doğrudan harcamalar üç ana kategoriye ayrılmaktadır. Bunlar; Yolcu harcamaları (uçak bileti, tur, konaklama, içecek, yemek, eğlence ve liman içi harcamalar, hediyelik eşya, ulaşım, alışveriş, geziler vb.), görevli operatörün harcamaları (acente hizmet bedelleri, liman ücretleri, gemi onarım ve bakım masrafları vb.) ve gemi personeli harcamalarından (personel maaşları, vergiler vb.) oluşmaktadır (Douglas ve Douglas, 2004: 256). Türkiye'de konaklama harcamaları dışında, turistlerin en fazla harcama yaptığı alanlar doğrudan harcamalar olarak yeme, içme, giyim, ayakkabı ve hediyelik eşyalarla sınırlıdır. Örneğin, Kuşadası kruvaziyer limanında yapılan bir araştırma, kruvaziyer gemilerin ilçeye olan en çok katkısının gemi yolcuları ve personelinin liman dışında yaptıkları halı, kuyumculuk, hediyelik eşya ve deri ürünleri harcamaları olduğunu göstermiştir (KUTO, 2014: 19).

4. YÖNTEM

Yöntem kapsamında çalışmanın literatür bölümünün hazırlanması için yarı yapılandırılmış, niteliksel tüm-dengelim yöntemi izlenmiş; tezler, kitaplar, internet kaynakları ve yazılı kaynaklardan yararlanılmıştır. Çalışmada yöntem bölümünde ise değişkenlere arasındaki neden sonuç-ilişkisinin tespitinde, niceliksel yöntemlerinden izlenmiş; bu bağlamda SPSS 21 istatistik programından yararlanarak, “normallik”, “korelasyon” ve “regresyon analizleri” yapılmıştır.

4.1. Araştırmanın Sınırlılıkları

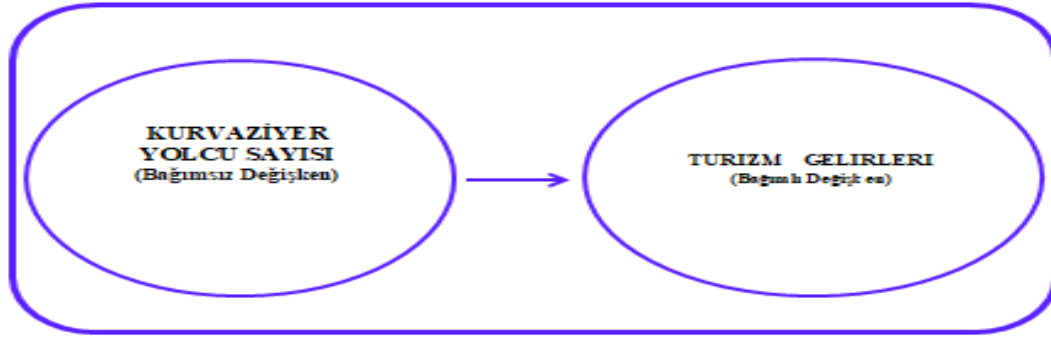
- Araştırmanın kapsamı kruvaziyer yolcu taşımacılığı ve turizmden elde edilen gelirler ile sınırlıdır.
- Finansal kaynak sağlanamadığından araştırmanın bütçesi araştırmacı tarafından oluşturulmuştur..

4.2. Araştırmanın Varsayımları

- Araştırmanın analizleri bilimsel yöntemlerle yapıldığından, sonuçların güvenilir ve geçerli olacağı ve bulguların alana katkı sağlayacağı var sayılmıştır.

4.3. Araştırmanın Modeli ve Hipotezi

H1: Kruvaziyer yolcu taşımacılığı ve turizmden elde edilen gelirleri etkiler.



Şekil 1. Kruvaziyer Yolcu Sayısı ve Turizm Gelirleri Arasındaki İlişkilere Yönelik Kavramsal Model

4.4. Korelasyon Analizi

Araştırma değişkenlerine yönelik ilişki büyüklüğü ve yönünün belirlenmesi için korelasyon katsayısı dikkate alınmakta ve korelasyon kat sayısı -1 olduğunda “Negatif Güçlü”, $+1$ olduğunda “Pozitif Güçlü İlişki” olduğuna ve 0 olduğunda ise değişkenler arasında bir ilişkinin olmadığına verilmektedir. Bu çalışma için yapılan korelasyon analizinin bulguları Tablo 3’te yer almaktadır.

Tablo 3. Korelasyon Analizi

	Yolcu Sayısı	Turizm Geliri
Yolcu Sayısı	1	,578**
Turizm Geliri	,578**	1

Korelasyon katsayıları Tablo 3’te incelendiğinde, yolcu sayısı ile turizm geliri arasında ($r = 0,545$) pozitif yönde orta seviyede güçlü bir ilişki olduğu gözlemlenmiştir. Yani yolcu sayısı artarken ve turizm gelirlerinin, arttığını söylemek mümkündür. Bu kapsamda değişkenler arasındaki ilişkilerin etki seviyelerini belirleyebilmek adına regresyon analizi yapılmıştır.

4.5. Normallik Testi

Normallik testi sonucunda verilerin normal dağılıma uygun çıkması durumunda, parametrik yöntemleri yöntemlerin kullanılmasına karar verilmektedir. Bu kapsamda çalışma için yapılan normallik testi bulgularına Tablo 4’te yer verilmiştir.

Tablo 4. Normallik Testi

	Skewness / Çarpıklık	Kurtosis / Basıklık
Yolcu Sayısı	,621	1,124
Turizm Geliri	-,072	1,088

Normallik sınaması için histogram, Shapiro-Wilk-W testi, q-q plot, Kolmogorov Smirnov testlerden yararlanılarak; çarpıklık ve basıklık kat sayılarının test edilmektedir. Bu kapsamda analiz sonuçlarının -2 ile $+2$ arasında değer alması beklenmektedir. Yapılan analizlerde sonuçların -2 ile $+2$ aralığında yer aldığı, gözlemlenmiş ve parametrik yapıda olan regresyon analizi aşamasına geçilmiştir.

4.6. Regresyon Analizi

Regresyon analizlerinde kurulacak denklem, “ $Y = \beta_0 + \beta_i X_i + \epsilon_i$ ” şeklindedir. Bu denklemde “Y bağımlı değişkeni”, “ β_0 sabit katsayı değerini” “ β_i i. bağımsız değişkene ait katsayıyı”, “ X_i i. bağımsız değişkeni” ve “ ϵ_i ise i. bağımlı değişkene sahip hata terimlerini” temsil etmektedir.

Tablo 5. Regresyon Analizi

	Turizm Geliri	
	β	P
Sabit Katsayı	26.970.303	,000
Yolcu Sayısı	0,245	0,028

“H1: Kuvvaziyer yolcu taşımacılığı ve turizmden elde edilen gelirleri etkiler” hipoteziyle ilgili regresyon bulguları incelendiğinde; gelen yolcu sayısının ($p=0,028$) turizm gelirleri üzerinde istatistik anlamda etkisi olduğu görülmektedir ($p<0,05$). Regresyon analizi kapsamında kurulacak denklem, “ $Y = \beta_0 + \beta_1 X_i + \epsilon_i$ ” = “Turizm Gelirleri” (Y) = 26.970.303 + 0,245 “Yolcu Sayısı” şeklindedir. Regresyon denklemine göre yolcu sayısı değişkeninin 1 birim artması sonucunda turizm gelirleri 0,245 birim artmıştır. Diğer bir anlatıma ile yolcu sayısında meydana gelen bir birimlik artış, turizm gelirlerine %24,5 oranında artışa neden olmaktadır (H1 hipotezi kabul edilmiştir).

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kuvvaziyer yolcu taşımacılığı ve turizmden elde edilen gelirler arasındaki ilişkilerin analiz edilmesi ile edilen sonuçlar ve öneriler;

Bu çalışmada yapılan analiz sonuçlarına göre ülkeye gelen turist yolcu sayısında meydana gelen bir birimlik artış, turizm gelirlerine %24,5 oranında artışa neden olmaktadır. Turist sayısındaki her bir kişilik artışın, turizm getirisini 670,68 birim (\$) artışına sebep olduğu tespit edilmiştir. Benzer şekilde, (Polat vd., 2022: 85) çalışma sonuçlarına göre kruvaziyer yolcu sayısındaki her bir kişilik artış, turizm gelirlerini 5996,95 birim (\$) artırmakta, yat yolcu sayısındaki bir kişilik artış ise turizm gelirlerini 2566,59 birim (\$) yükseltmektedir. Bu kapsamda öneri olarak, yurt dışından gelecek olan turistlerin artışını sağlayabilecek yeniliklerin yapılması, yiyecek içecek kalitesinin yükseltilmesi, yapılacak olan spor aktivitelerinin artırılması, gezilecek yerlerin reklamının yapılması ve rakiplere üstünlük sağlayacak stratejilerin belirlenmesi; turizm gelirlerinin artmasına neden olabilir.

Sezer, (2022: 861) yaptığı araştırma sonucunda, Türkiye'nin limanlarının kruvaziyer turizmi açısından değerlendirilmesi gerektiği ve bir potansiyele sahip olduğu, buna karşılık Rusya-Ukrayna ve İsrail-İran savaşı gibi sorunlar, terör olayları ve limanların altyapı eksiklikleri nedeniyle ülke potansiyelinin yeterince değerlendirilemediğini belirtmiştir. Ayrıca ayrıca Deniz, (2017: 2) yaptığı çalışmada, kruvaziyer gemilerindeki yolcular, genellikle birbirinden farklı kültürler, etnik kökenler, dinler ve dillerle bir araya gelerek belirli bir süre boyunca etkileşimde bulunmaktadırlar. Kruvaziyer turizminin, eksik kapasite sorunu yaşamaması, oldukça karlı bir kuruluş yapısına sahip olması ve sektör giderek büyüyen bir eğilim göstermesi için yüksek kaliteli hizmet sunan limanların olması gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda öneri olarak, ülkeler arası iletişimlerde yapıcı uluslararası politikalar izlenmesi, savaşları önleyecek tedbirler alınması, terör olaylarının önlenmesi, limanların dijital teknolojileri entegrasyonu, ülkenin kültürel- sosyal- doğal zenginlikleri açısından tanıtımı ve dünya tüketicilerinin beklentilerinin karşılanacak şekilde yeniliklerin planlanması; turizm gelirlerinin artmasına önemli katkılar sağlayabilir.

Yapılacak olan çalışmalara öneri olarak, konu kapsamına Ülkelerin kruvaziyer potansiyeli, yolculara sunulan yiyecek içeceklerin niteliği, gemilerdeki spor tesislerinin özelliği, yapılacak olan farklı aktiviteler, gidilecek olan yerlerin tanıtımı, fiyatlar, Seyahat süresi, gemilerin alt yapısı, gemi Kapasitesi, personel yeterliliği, acil durum çalışmaları, sigorta durumları, geri ödeme şartları gibi başlıkların çalışmaların dahil edilmesi alana olan katkıyı artırabilir.

KAYNAKÇA

- Bayazıt, Ş. (2015). *Kruvaziyer pazarı ve destinasyonlarının analizi: Türk yolcuları ve kruvaziyer limanları hakkında ampirik bir çalışma*. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. (398078), Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi.
- Bircan, K. (2014). *Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında kruvaziyer limanların etkinliğinin değerlendirilmesi: Alternatif liman önerisi*. [Doktora Tezi]. (353828), Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Buldaç, M. (2024). Art Deco-Streamline Moderne Combination in Design: An Analysis of the Floating Space SS Normandie From the Outside to the Inside. *Journal of Architectural Sciences and Applications*, 9(2), 1078-1094.
- Büyükipekçi, S. & Gök, B. (2015). Akdeniz çanağındaki kruvaziyer turizm rakiplerinden Türkiye ve Yunanistan'ın liman vergilendirmelerinin karşılaştırılması, *Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 18(2), 21-40.
- Ćorluka, G., Peronja, I. & Tubić, D. (2020). Cruise port passenger flow analysis: A cruise port governance perspective. *Naše More: znanstveni časopis za more ipomorstvo*, 67(3), 181-191. Doi: 10.17818/NM/2020/3.1
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer turizminin Türk turizm sektörü açısından değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 1-13.
- DFAT., CAU. & IFC. (2014). *Assessment of the economic impacts of cruise ships to vanuatu: report*, August 2014. Canberra: Australia Government Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT).
- DGM. (2010). *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*. Utikad.
- Douglas, N. & Douglas, N. (2004). Cruise ship passenger spending patterns in pacific Island ports. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261. <https://doi.org/10.1002/jtr.486>
- Ekşi, O. & Cesur, Z. (2022). Algılanan müşteri deneyiminin (kruvaziyer turist deneyiminin) marka sadakati üzerine etkisi: MSC kruvaziyer örneği. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 08(02), 83-98.
- Güzel, K. (2006). *Kruvaziyer turizmin Türkiye'deki geleceği*. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. (202865), Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi.
- <https://basin.ktb.gov.tr/TR-373983/turkiye>.
- <https://www.unwto.org/tourism-statistics>.
- KUTO (2014). *Dünyada ve türkiye'de kruvaziyer turizmi ve kuşadası limanı*. https://kuto.org.tr/site/assets/files/1581/kruvaziyer_turizmi_ve_kusadasi_limani_raporu.pdf.
- Lekakou, M., Pallis, A., & Vaggelas, G. (2009). Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *Tourismos*, 4(4), 215-240.
- Muritala, B. A., Hernández-Lara, A. B., Sánchez-Rebull, M. V. & Perera-Lluna, A. (2022). Coronavirus cruise: Impact and implications of the COVID-19 outbreaks on the perception of cruise tourism. *Tourism Management Perspectives*, 41, 1-15.100948. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2022.100948>
- Okat, C., Bahçeci, V., & Ocak, E. (2020). Covid-19 (Yeni Koronavirüs) salgınının neden olduğu krizin yiyecek içecek işletmeleri üzerindeki etkisinin değerlendirilmesi. *International Journal of Contemporary Tourism Research*, 4(2), 201-218.
- Polat, Ç., Bitiktas, F. & Açık, A. (2022). Türkiye'de yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri: Antalya Örneği. *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 3(2), 76-89. <https://doi.org/10.52602/mtl.1113233>
- Rodrigue, J. P. & T. Notteboom (2013). The geography of cruises: itineraries, not destinations. *Appl. Geogr.* 38(1), 31-42. Doi:10.1016/j.apgeog.2012.11.011
- Santos, M., Radicchi, E. & Zagnoli, P. (2019). Port's role as a determinant of cruise destination socio-economic sustainability. *Sustainability*, 11(17), 4542. <https://doi.org/10.3390/su11174542>

- Sargın, S. & Konurhan, Z. (2021). Kruvaziyer limanlarının mekânsal etkilerine bir örnek: Galataport kruvaziyer limanı (İstanbul). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 26(45), 213-234. <https://doi.org/10.17295/ataunidcd.817588>
- Sezer, İ. (2022). Karadeniz'de alternatif bir turizm önerisi: Kruvaziyer turizmi. *Karadeniz Araştırmaları*, (75), 861-908. <https://doi.org/10.56694/karadearas.1173605>
- Wild, P. & Dearing, J. (2000). Development of and prospects for cruising in Europe. *Maritime Policy and Management*, 27(4), 315-333. <http://dx.doi.org/10.1080/030888300416522>