

4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu
“Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler”
23-24 ŞUBAT 2018 - İZMİR

**KRUVAZİYER LİMANLARINDA KULLANIM SÜRECİ
KALİTE DEĞERLENDİRMESİ: ALSANCAK LİMANI
ÖRNEKLEMESİ**

¹E. Fulya ÖZMEN, ²Aycan BAHADIR

ÖZET

Deniz turizminin önemli bir bileşeni olan kruvaziyer turizmine verilen önem son 15 yılda gerek dünyada, gerekse ülkemizde büyük ilerleme göstermektedir. Bu ilerleme sürecinde, bazı sorunlarla karşılaşmış olsa da, ülkemizin de kruvaziyer turları destinasyonlarında yer alması için büyük çabalar sarf edilmiştir.

Ancak, kruvaziyer turizm pazarında yer edinmek büyük ölçüde limanların altyapı ve üstyapı niteliklerinin yükseltilmesine bağlı olmaktadır. Yolcuların/turistlerin ulaştıkları ve ayrıldıkları yer olarak, söz konusu limanların, kullanıcı gereksinim ve beklentilerinin karşılaması, algılanan kalite açısından çok önemli olmaktadır.

Bu bağlamda, bu çalışma kapsamında, kruvaziyer limanlarının kullanıcı gereksinim ve beklentileri yönünde oluşan üstyapı kalitesi, kullanım süreci değerlendirilmesi yoluyla, İzmir Alsancak Limanı üzerinden örneklenmektedir. Çalışmanın amacı, dünya standartlarında kruvaziyer limanı özellikleri taşıyan liman binalarının hazırlanmasına yönelik olarak, Türkiye pazarında, kriter oluşumuna olanak sağlamaktır. Söz konusu araştırma, 4 ana bölümü içermektedir. Bunlardan ilki kruvaziyer turizmi ve türleri üzerine biçimlenmektedir. İkinci bölüm ise, ilgili ulusal ve uluslararası standart, yönetmelik, genel ve özel teknik şartname ile uluslararası önemli kruvaziyer limanlarını kapsamaktadır. Üçüncü bölümde, İzmir Alsancak Liman binası, farklı kullanıcı gereksinimleri açısından ele alınmakta ve mevcut ulusal ve uluslararası bağlamlarda kullanım süreci kalitesi açısından değerlendirilmektedir. Elde edilen bulgular olumlu ve olumsuz yönleriyle tartışılmaktadır. Dördüncü bölüm ise, sonuç ve önerilerden oluşmaktadır.

Anahtar Sözcükler: İzmir Alsancak Limanı, Kruvaziyer Limanları, Kullanım süreci kalite değerlendirilmesi

¹ Öğr. Gör. Dr., Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Ankara
ful.61@hotmail.com

² Yüksek Lisans Öğrencisi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,
Ankara
aycanbahadir@gmail.com

1. GİRİŞ

Türkiye, Akdeniz havzasındaki destinasyonlara yakın oluşu, kültürel zenginliği ve doğal güzellikleri barındırmasıyla kruvaziyer sektörü açısından avantajları olan bir ülkedir. Fakat kruvaziyer yolcularını ağırlayacak modern liman sayısının az olmasından ve mevcut limanların da ihtiyaca tam cevap verememesinden ötürü dezavantajları da bulunmaktadır.

Uluslararası turizm hareketlerine bakıldığında, her ne kadar deniz, kum, güneş gibi klasik kitle turizm anlayışı ağırlığını korusa da, alternatif turizm hareketleri de belli oranda artmaktadır (UNWTO – Tourism Highlights, 2014). Turizm talebindeki bu değişim, farklı turizm arz kaynaklarına sahip destinasyonlara da yansımakta ve bu yerlerde yeni turizm olanakları yaratılarak, alternatif turizm türleri geliştirilmektedir. Bu turizm türlerinden biri de kruvaziyer turizmdir (Dilek, Kaygalak, Türksoy ve Timur, 2015: 34).

Kruvaziyer turizminin iki önemli bileşeni kruvaziyer gemi ve liman işletmeciliğidir. Dünyada, kruvaziyer gemi işletmeciliği yapan işletmelerin sayısı çok azdır. Bu nedenle kruvaziyer gemi pazarı az sayıda kruvaziyer gemi işletmecisi tarafından kontrol edilmektedir. Gerek pazarın az sayıda gemi işletmecisinin kontrolünde olması, gerekse kruvaziyer gemi yatırımının çok yüksek olması, gemi işletmecisi olarak pazara girişi zorlaştırmaktadır. Kruvaziyer turizmde rekabet daha çok, kruvaziyer liman işletmeciliğindedir ve kıyı ülkeleri kruvaziyer turizmdeki gelişmelerden pay almaya çalışmaktadır. Yaşanan rekabetin en önemli göstergesi ülkelerin kruvaziyer turizmüne yönelik alt yapı yatırımlarıdır. Akdeniz’de İspanya, İtalya, Yunanistan, Rusya, Tunus, Hırvatistan, Malta ve Türkiye kruvaziyer turizminden pay almaya çalışan ülkelerdir (Oral ve Esmer, 2010: 825).

Kruvaziyer liman işletmeciliği 2 farklı tip liman işletmeciliğinden oluşmaktadır. “Turnaround” yani “Seyahat Başlangıç ve Bitiş Limanları” ve “Transit” yani “Uğrak Limanları” Bunlardan bilhassa “Turnaround” limanlar büyük önem taşımaktadır. Çünkü gemi ile seyahat edecek olan tüm yolcular, geminin kalkacağı ülkeye ve/veya liman şehrine önceden seyahat etmekte, yolculuk öncesi ve sonrasında otelde konaklamakta, şehri ve civarını gezmekte, alışveriş ve yeme-içme aktivitelerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla ekonomiye sağladığı katma değer çok daha yüksek olmaktadır. Oysa “Transit” limanlardaki gemi kalışları genel

olarak yalnızca 6 ila 14 saat arası sürmekte ve sürenin kısıtlı olması itibariyle yolcuların yarattığı katma değer sınırlı olmaktadır. Ancak genel olarak, destinasyon ülkelerinde limanların kullanım amacı “Transit” liman şeklinde olmaktadır (Deniz Ticareti, 2015: 27).

Ülkemiz önemli bir destinasyon ülkesi olması nedeniyle, genel olarak kruvaziyer limanları transit yani uğrak limanlarından oluşmaktadır. Bu özelliği ile ülkemizin en yoğun gemi ve yolcu ağırlayan limanları Kuşadası, İstanbul ve İzmir Limanlarıdır (Deniz Ticareti, 2015: 28).

Ancak, mevcut durumlarıyla, bu limanların yolcu trafiği açısından, önemli sorunlar taşıdığı gözlemlenmektedir (Bayazıt, Ş., 2015; Yılmaz, S., 2015; Sezer, İ., 2014). Söz konusu sorunlar, kimi zaman liman binası ile sınırlı kalırken, zaman zaman kentle ilişkisi bağlamında trafik açısından sorun yaratmakta, kimi zaman da yolcuların gemiden ve gemiye transferinde farklı problemler yaşanmaktadır.

Bu bağlamda, bu çalışma kapsamında, kruvaziyer limanlarının üst yapı kalitesi, kullanıcı gereksinim ve beklentileri açısından, belirli performans göstergeleri kapsamında ele alınarak, İzmir Alsancak Limanı özelinde, kullanım süreci değerlendirmesi yoluyla incelenmektedir. Günümüzde kalite anlayışı, kullanıcı gereksinim ve beklentilerinin karşılanması ile doğru orantılı olarak biçimlenmektedir. Kullanım süreci değerlendirmesi yoluyla, var olan ve kullanıma geçmiş bir bina üzerinden, kalite sorunlarına çözüm aranması ve kullanıcı gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik bir model oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu şekilde, geri ve ileri beslemeli bir süreç oluşumuyla, hem mevcut sorunlar ele alınarak, düzeltici eylemler planlanabilmekte, hem de gelecekte oluşturulacak terminal binaları için altyapı oluşturulmasına olanak sağlanmaktadır.

2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Araştırmanın temel amacı, kullanıma geçmiş bir bina üzerinden, saptanan kalite ve performans sorunlarının, kullanım süreci değerlendirmesi (KSD) yoluyla, düzeltilmesi ve/veya ileride yapılacak liman binalarında ortaya çıkabilecek sorunların önlenmesine yönelik olarak biçimlenmektedir.

Bu doğrultuda, öncelikle, ilgili literatür araştırması yapılarak, kruvaziyer limanlarının üstyapı gerekliliklerine yönelik kalite kriterleri belirlenmiştir. İlgili alan araştırmasında, mimarlık ve yapı sektörü açısından, öncelikli kriterler tanımlanmış ve uluslararası limanların

özellikleri araştırılarak, belirlenmiştir. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca oluşturulmuş yönetmelikler de ele alınarak, incelenmiştir.

Çalışmada, kalite değerlendirme yaklaşımı 2 ana doğrultuda biçimlenmiştir (Özmen, 2003: 59).

- Bina tipolojisi kapsamında mekânsal gereksinimler ve yapı eleman ve bileşenleri
- Mekânsal özellikler doğrultusunda, performans gereklilikleri kalite değerleri

Oluşturulan kalite analiz modelinde geliştirilen ölçütler “var olan-nesnel” bir yapı üzerinden “bilgi geliştirmeye” yönelik olarak sorgulanmaktadır. Amaç, kullanıma geçmiş bir binanın kalite değerlendirmesi yapılması yolu ile var olan yapay çevrenin kullanıcı gereksinim ve beklentileri yönünde geliştirilmesi; mevcut duruma geri besleme sağlanması ve aynı zamanda gelecekteki üretimler için girdi oluşturulmasıdır (Özmen, 2003: 58).

Gelecek vaat eden bir liman olarak, İzmir Alsancak Limanı kullanım süreci değerlendirmesi (KSD) yapılmak üzere seçilmiştir. Seçilen yapının, işlevsel ve mekânsal sorunları, gözlem, yüz yüze görüşmeler ve çalışanlara açık uçlu sorular sorma yoluyla saptanmıştır.

3. LİMANLAR

Denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından biri olan limancılık sektöründe temel amaç yük ve yolcu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, hammadde, ürün ve insanların taşınmasında önemli rol oynamaktadır (Karataş Çetin ve Arabelen, 2012: 76).

Modern ekonominin önemli isimlerinden olan Adam Smith 1700'lü yıllarda dünya ekonomisinin büyüme taşlarından birinin denizcilik endüstrisi olacağını söylemiştir (Stopford, 2009: 20). Dünya taşımacılığının üçte ikisinin deniz yolu taşımacılığı ile yapıldığı düşünüldüğünde, denizcilik sektörünün küresel ticarete ne denli hayati rol oynadığı açıkça görülmektedir (Bichou, 2009: 15).

Limanların tarihsel gelişimleri incelendiğinde, ilk zamanlarda limanların sadece kara ve deniz arası bir bağlantı aracı olarak görüldüğü, sonraları ticaret merkezleri olarak algılandıkları ve günümüzde ise uluslararası ticaretin bir parçası ve ulaştırma sisteminin önemli halkalarından biri olarak tanımlandığı görülmektedir (Köseoğlu, 2015: 2).

Liman; gemilerin dalga, akıntı, fırtına ve buz gibi çevresel etkenlere karşı korunduğu, rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği olanakları kapsayan, tekneden kıyıya, kıyıda tekneye yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp ayrılması veya demirlemeleri, eşyanın karada ve/veya denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve olanakları bulunan, sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Öncü, 2010: 1).

Limanlar; hizmet sağladıkları ve hizmet verdikleri alanlar yönünden farklı şekillerde sınıflandırılabilir.

- ✓ Konteyner Limanı
- ✓ Kuru Dökme Yük Limanı
- ✓ Sıvı Yük /LNG Limanı
- ✓ Askeri Liman
- ✓ Yat Limanları
- ✓ Balıkçı Limanları
- ✓ Çok Amaçlı (Karma) Limanlar
- ✓ Kruvaziyer Limanları

3.1. Kruvaziyer Limanları

Turizm; insanların dinlenme, eğlenme, gezi görme, kültürel, sanatsal ve sportif etkinliğe katılma amacıyla yaptıkları geziler ve bunlardan doğan ilişkiler olarak tanımlanmaktadır.

Turizm sektöründe Dünya’da değişen talepler ve farklı destinasyon arayışları ile beraber deniz turizmi esaslı olan kruvaziyer turizmi ile, turizme yeni fırsat kapıları aralanmaktadır.

Kruvaziyer turizmi, belli bir program çerçevesinde iki veya daha fazla gün için en az 100 yolcu kapasiteli gemilerde gerçekleştirilen, gemi içinde düzenlenen çeşitli aktiviteler dışında, liman ziyaretleri, limana yakın yerleri ziyaret ve alışverişlerden oluşan bir turistik ürün çeşididir. Diğer bir ifade ile kruvaziyer turizmi, deniz yoluyla çeşitli limanlara uğrayarak gerçekleştirilen keyif amaçlı seyahat olarak tanımlanabilir. Kruvaziyerler yüzen oteller niteliğinde olup, otellerin sağladığı tüm imkânları misafirlerine sağlarlar. Bu anlamda kruvaziyer turizminin belirgin özellikleri şu şekilde sıralanabilir (Güzel, 2006: 10):

- Seyahat süresi yolcu açısından bellidir (5, 7, 10, 15, 30 veya 90 gün).
- Yolcu bindiği yere geri getirilmektedir. Binilen ve inilen limanlar aynı genellikle aynı olmakla beraber, farklı destinasyonlar da söz konusu olmaktadır.

- Gezi sırasında uğrak yerleri ve uğrak zamanları tarifeye dayandırılmıştır.
- Uğrak yerleri ağırlıklı olarak turizm merkezleri (kumsal, güneş, tarih, doğa, alışveriş vb.) arasından seçilmektedir.
- Hizmet, ulaştırmadan çok gezi niteliğindedir (Güzel, 2006: 10).



Şekil 1: Kruvaziyer turizmin ekonomiye katkısı (Deniz Ticareti, 2015: 12)

4-5 yıldızlı yüzer otel şeklinde olan bu gemiler, alışveriş, eğlence merkezleri, balkonlu/balkonsuz kamaralar; kumarhane, bar, restoran hizmetleri; dinlenme, okuma, terapi ve spor salonları; konferans salonları, tiyatro ve kütüphane, uydu haberleşme ağı gibi yolcuya yönelik hizmetlerle çok güverteli birer “yüzer şehir” şekline dönüşmüştür (Güzel, 2006: 27).

3.2. Kruvaziyer Liman Tanımı ve Türleri

Kruvaziyer turizmi, önceden belirlenmiş bir rota üzerinde geminin seyretmesi üzerine kurulu bir turizm çeşidi olup, gemi üzerindeki olanakları ve uğrak yapılan destinasyonların sahip oldukları turistik faaliyetleri (kara turları, dalış aktiviteleri vs.) kapsayan geniş kapsamlı turizm hareketidir (Bayazıt, 2015: 22).

Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatte kruvaziyer limanları, kruvaziyerin kendisinden sonra ikinci önemli bileşendir (Bircan, 2014: 98).



Şekil 2: Barselona Kruvaziyer Limanı

Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerinin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla, liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerinin yaşamasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limanlardır (idarehukuku.net, 2017).

Modern bir transit limanının; donanımlı bir terminal binası, eksiksiz ekipmanı ve güvenlik tedbirlerinin alınmış olması gerekir. İndi-bindi yani turnaround limanının ise, uluslararası bir havalimanına yakın olması, çevresinde oteller bulunması ve ulaşım açısından elverişli bir konumda yer alması, terminal binası içerisinde gümrük, polis ve pasaport sisteminin sorunsuz ilerlemesi ve güvenlik tedbirlerinin üst düzeyde olması gerekir.

3.3. Dünya’da Kruvaziyer Turizmi Gelişimi

Deniz turizmi içinde değerlendirilen kruvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı ilk kez Albert Balin tarafından 19. yüzyılın sonlarında, 1890 yılında gerçekleştirilmiştir. O yıllarda yolcu ve yük gemileri arasında donanım ve hizmet açısından tam bir fark olmadığından bu seferler dünya üzerinde büyük bir ilgi yaratmamıştır (İncekara ve Yılmaz, 2002: 12).

1914’te savaşın başlaması, deniz yoluyla yolcu taşımacılığını kesintiye uğratmıştır. Yolcu gemileri, askeri taşıtlar ve zırhlı ticaret gemileri haline dönüştürülmüşlerdir. Birinci dünya savaşından sonra, transatlantik trafiği, barış zamanında eski gemilerle kaldığı yerden devam etmiştir (Görgün, 2011: 45).

1930 yılında, kruvaziyer seferlere devlet desteği sağlayan Almanya sayesinde, kruvaziyer turizmi çok büyük bir gelişme göstermiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşında, Almanya'nın savaşı kaybetmesi üzerine kruvaziyer seferleri ortadan kalkmıştır. İkinci Dünya Savaşından sonra, Yunanlı Armatörler kruvaziyer gemi seferlerini başlatmışlardır. Amerikalılar, gezme-görme-dinlenme arzusunu, savaştan sonra tekrar düzenlenmeye başlayan kruvaziyer gemi seyahatlerinde bir turizm ve seyahat sloganı olarak yönlendirmede çok başarılı olmuşlardır. "Semiramis" isimli gemi ile gerçekleştirilen bu seferler büyük ilgi görmüştür (Kadıoğlu ve Güler, 1998: 44).

1951 yılında New York'tan Bermudaya sürekli bir haftalık deniz gezisi programı uygulayan ilk denizyolu şirketinin "Furness-Wilthy" olduğunu bilinmektedir (Güzel, 2006: 26). Bu ilk gemi seyahatleri Transatlantik seferlerin olmadığı kış aylarında yapılmaktaydılar. Seyahat sezonu Noel'de başlayıp Mart ayına kadar devam etmekteydi. Konfor ve kolaylığa sahip yeni modern yolcu gemileri 1957 yılında hizmete girmiştir (Görgün, 2011: 46).

Modern anlamda kruvaziyer turizminin kuruluşu ve işletilmeye başlaması açısından, 1966 yılında Ted Arison ve Knut Kloster tarafından kurulan "Norwegian Cruise Line" şirketinin faaliyete başlaması çok önemli bir dönüm noktasıdır (Güzel, 2006: 28).

Modern kruvaziyer yolcu gemilerinin öncüsü olarak sayabileceğimiz gemi Cunard Line şirketinin 1969 yılında ilk seferine başlayan Queen Elizabeth II gemisidir. Bu gemi 70.327 grosston ağırlığı ve 1800 kişilik yolcu kapasitesi ile dünyanın en büyük yolcu gemisi olarak uzun yıllar hizmet vermiştir. Cunard Line, bu geminin yeni versiyonu olarak 2004 yılında 150.000 grosston ve 3000 kişilik yolcu kapasitesi bulunan Queen Mary II gemisini hizmete sokmuştur (Gibson, 2006: 3).

Tablo 1: Dünyaca ünlü kruvaziyer limanlar ve özellikleri*

Kruvaziyer Limanı Adı	Demirleme Noktası Miktarı ve Teknik Özelliği	Sosyal – Kültürel Mekanlar	Ekstra hizmet yapıları
Barcelona Kruvaziyer ve Vapur Terminali	9 adet demirleme noktası bulunmaktadır. Dört demirleme noktası çok büyük kruvaziyer gemilerini (toplam uzunluğu 300m ila 400m arasında olan), üç demirleme noktası	- Kongre Salonu - Müze - AVM - Sinema - Akvaryum - Havuz - Restoran - Bar	- Otel

	orta uzunluktaki gemileri (toplam uzunluğu yaklaşık 200m) ve iki demirleme noktası ise vapur tipi gemileri kabul etmektedir. (7'si kruvaziyer gemileri, 2'si ise vapurlar içindir.)		
Venedik Kruvaziyer Limanı ve Vapur Terminali	5 adet demirleme noktası bulunmaktadır ve buraya kabul edilebilecek maksimum gemi uzunluğu 334 m'dir. Bir terminal küçük kruvaziyer gemilerine ayrılmıştır. Aynı zamanda başka yolcu terminalleri de (vapurlar vb.) vardır.	- Gümrük vergisinden muaf alan - Bagaj depolama alanı - Restoran - Bar	- Sağlık Birimi
Cenova Limanı	18 adet demirleme noktası bulunmaktadır. Kruvaziyer gemileri için 5 ve vapurlar için 13 teçhizatlı demirleme noktası bulunmaktadır.	- Toplantı Salonu - Müze - Festival Meydanı - Sinema - Akvaryum - Havuz - Restoran - Bar - Yat Kulübü	- Üniversite - Marina
Marsilya Limanı	6 adet demirleme noktası bulunmaktadır.	- Müze - Sinema - Tiyatro - AVM - Restoran - Bar	- Hastane - Denizcilik İstasyonu - Kütüphane - Otel - İş Yeri
Miami Limanı	14 adet demirleme noktası bulunmaktadır. Bir uzun ana iskele (uzunluğu 1800 m) bulunmaktadır ve bu iskele toplam uzunluğu yaklaşık 270 m olan altı adet gemiyi veya çok büyük kruvaziyer	- Sahne Sanatları Merkezi - Müze - AVM - Restoran - Gece Kulübü	- Otel

	gemileri demirlemişse daha az sayıda gemiyi kabul edebilecek kapasiteye sahiptir. Terminalde aynı zamanda yaklaşık 220 m uzunluğunda iki ayrı iskele bulunmaktadır. Toplam iskele uzunluğu yaklaşık olarak 2240 m'dir ve sekiz demirleme noktası vardır ve farklı uzunluktaki gemiler kabul edilebilmektedir.		
Everglades Limanı (Fort Lauderdale)	10 adet demirleme noktası bulunmaktadır. Bunlardan 5 tanesi büyük gemileri (toplam uzunluğu 300 m'den büyük) ve 5 tanesi ise orta büyüklükteki gemileri (toplam uzunluğu 300 m'den kısa) alabilmektedir.	- Sanat Enstitüsü - Konferans Merkezi - Park - Kumarhane - Restoran - Bar	- Otel

*Bayazit, 2015, Wright, 2001 ve diğerleri ve <https://shorebee.com/en/italy/venice/cruise-port>'dan uyarlanmıştır.

Yukarıdaki tabloda belirtilen limanlardan, Barselona limanı, gerek sahip olduğu modern kruvaziyer liman ve terminalleri ile gerekse limanın ard bölgesine, liman bölgesinin verimli ulaştırma bağlantıları ile bağlı olması sayesinde günümüzde hizmette olan tüm kruvaziyer gemilerine hizmet sağlayabilmektedir. Birçok geminin ana limanı olup, yıllık 2,5 milyon yolcunun ziyaret ettiği uğrak bir limandır. Barselona Limanı Yönetimi, kruvaziyer ve yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren terminallerini uzmanlık seviyesinde yönetmektedirler. Yolculara ve gemilere ihtiyaçları olan tüm hizmetler verilmekte olup, liman otoritesinden alınan bilgiler ve limana gelen yolcularla direk görüşülerek alınan görüşleri doğrultusunda ölçülen kullanıcı memnuniyeti oldukça yüksek seviyededir.

Kruvaziyer şirketlerin gemilerini bir kruvaziyer bölgesindeki limanlara konuşturmadan önce dikkate aldığı bir çok kriter vardır. Bu kriterlerin içinde limanın sahip olduğu teknik özelliklerin yanında liman otoritesinin gemi firmalarının beklentilerini ve özel ihtiyaçlarını

karşılatabilecek işletme anlayışına sahip olup olmadıkları da bulunmaktadır (Bayazıt, 2015: 65,66).

3.4. Türkiye’de Kruvaziyer Pazarı

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika arasında bir geçiş noktası olmakla birlikte Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz’e kıyısı olması sebebiyle de Kruvaziyer Turizmi için adeta biçilmiş kaftandır. Ülkemiz Antik Yunan, Roma, İlk Hıristiyanların, Bizans’ın ve Osmanlı kültürlerinin ortak mirasını paylaşmakta ve bu yönüyle başta arkeolojik alanlar olmak üzere Kruvaziyer gemileri için cazibe oluşturacak sayısız güzelliklere ve değerlere sahip bulunmaktadır (Güngör, 2016: 16).

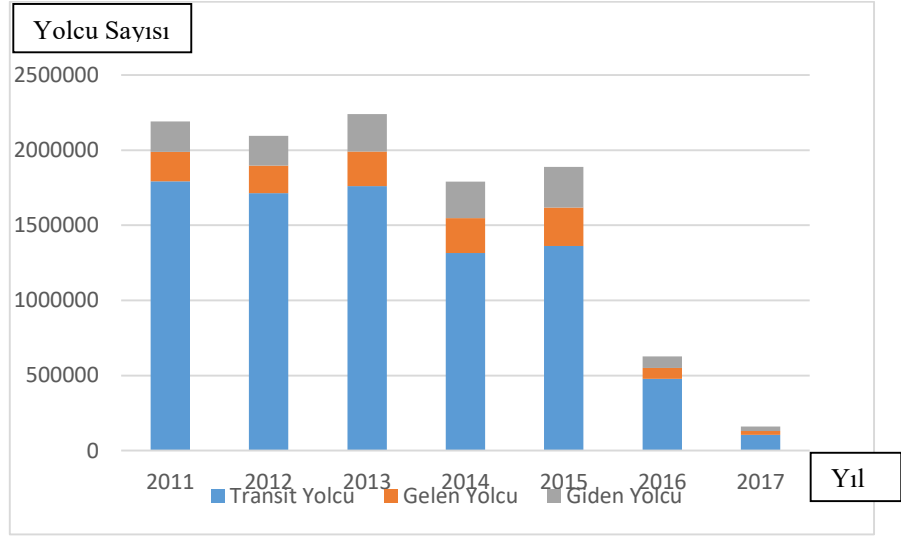
Türkiye, toplam 8333 kilometre uzunluğunda dört ayrı denize açılan kıyıları ile üç tarafı da suyla çevrili bir ülkedir. Fakat, kruvaziyer turizmini destekleyecek ve gemiler açısından cazip hale getirecek ölçüde hizmet veren liman sayımız çok azdır. Ülkemizde kruvaziyer turizmine hizmet veren başlıca limanlarımız, İstanbul Karaköy Salıpazarı Limanı, İzmir Alsancak Limanı ve Kuşadası Limanı’dır (Görgün, 2011: 107).

Dünyadaki tüm kruvaziyer turistlerinin yüzde 11’inin yolu Türkiye’den geçmektedir. Türkiye’ye gelen kruvaziyer turistlerinin yüzde 30’unun durağı İstanbul’ dur. Bunu yüzde 25.7 ile Kuşadası ve yüzde 21.7 ile İzmir takip etmektedir (Deniz Ticareti, 2015: 4).

2003 yılında, Türkiye genelinde sadece 887 gemi seferi ile yaklaşık 562bin kruvaziyer yolcu ziyareti olmuşken, 2011 yılına geldiğimizde 1.623 gemi seferi ile 2.19 milyon kruvaziyer yolcu ziyaretine ulaşılarak yolcu ziyareti bakımından kruvaziyer turizmde 4 kat büyüme artış görülmüştür (Güngör, 2016: 17). 2015 yılına kadar ülkemizi ziyaret eden kruvaziyer gemi sayısı yavaş yavaş azalmaya başlamış olup, 2015 yılında bu sayı biraz artış gösterse de ülkemizde yaşanan terör olayları ve bölgede oluşan güvenlik sorunları sebebiyle gemi sayısı 2016 yılında epeyi düşmüştür.

Limanlarımızda tek sorun bunlar değildir. Ülkemizde, çağa ayak uydurabilecek yeterli sayıda limanımız bulunmamakta, var olan binalar da eski veya çok yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, yapının çevresel ve fiziksel özellikleri de bir limanın tercih edilmesinde önemli bir etkidir. Kruvaziyer limanlarının tercih edilmesi, limanın konumuna, rıhtım boyutuna, limanın derinliğine, güvenliğine, yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilmesine vb. gibi özelliklere göre değişmektedir. Bu özellikler kapsamında da, en iyi limanlar büyük kruvaziyer turların destinasyonlarına girmektedir. Bu durum hem ziyaretçilerin verimli

zaman geçirmelerine olanak sağlamakta, hem de limanın bulunduğu ülkeye ekonomik olarak yarar sağlamaktadır. Bu nedenle kruvaziyer turizmi bir ülkenin gelişmesinde de büyük paya sahiptir.



Şekil 3: Türkiye’de kruvaziyer yolcu sayısı grafiği (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre grafik oluşturulmuştur.)

Türkiye’de kruvaziyer limanlarına gelen gemilerin sayılarını artırmak için, liman yanaşma kapasitelerinin artırılması, liman ücretlerinin revize edilmesi ve Avrupa’nın önemli limanlarının fiyatlarına çekilmesi, “ISPS” ve “Fener” gibi diğer liman ücretlerinin daha cazip hale getirilmesi, ulaşım, alışveriş, konaklama olanaklarının geliştirilmesi, politik durumun düzeltilmesi, uluslararası tanıtıma önem verilmesi ve geçmiş deneyimlerden ders çıkararak eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.

24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği’nde kruvaziyer liman türleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılmıştır.

A-Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı: 4 adet Kruvaziyer geminin yanaşacağı yanaşma yeri, iki adet terminal binası, yönetim binası, yolcuların giriş ve çıkışlarına dinlenme, konaklama, yeme, içme ve alışveriş gibi sosyal ve ticari ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

B-Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı: En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri, bir terminal binası, gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri, ile yolcuların giriş ve çıkış ve yeme, içme, alışveriş gibi sosyal ve ticari ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir. Fonksiyonları A Tipine göre daha sınırlı

olanakları olan B Tipi Kruvaziyer limanlar çok amaçlı limanlarda terminal bazında hizmet verebilmektedir.

Kruvaziyer limanında yer alması gereken altyapı ve üstyapı özellikleri “Deniz Turizmi Yönetmeliği” nde verilmiştir. Söz konusu yönetmeliğin 6. 7. ve 8. maddelerinde yer alan temel nitelikler altyapı ve üstyapı nitelikleri olarak 2 ana grupta ele alınmaktadır.

Tablo 2: Deniz Turizmi Yönetmeliği’ne Göre Kruvaziyer Limanlarında Sunulan Hizmetler

Hizmetin İşlevi	A Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı
Kruvaziyer Limanı Genel Hizmetleri		
Rıhtım - İskele	+	+
Fener ve Emniyet İşaretleri	+	+
Aydınlatma Sistemi ve Jeneratör	+	+
Temiz Su Deposu, Kullanma Suyu ve Sıcak Su Tesisatı	+	+
Yangın Önleme İstasyonu	+	+
Katı ve Sıvı Atıklar İçin Depolama ve Arıtma Tesisatı	+	+
Kara Park Sahası, iskele ve rıhtımlarda Su ve Elektrik Tesisatı, Televizyon ve Telefon Bağlantısı	+	+
Bedensel Engelliler İçin Bağlama Kapasitesinin %10’u kadar Otopark	+	+
Tesis İçi Araç Yolları	+	+
Gürültü Azaltılmasına İlişkin Yapı ve Sistem	+	+
En Az Bir Kruvaziyer Geminin Yanaşabileceği, Yeterli Uzunlukta Güvenli Fonksiyonel Yolcu İndirme Yeri	+	+
Tur Otobüsleri İçin Park Yeri ve Taksi Durağı	+	+
Kapalı Devre Güvenlik Sistemleri	+	+
Anons Yayın Sistemleri	+	+
Aynı Zamanda Dört Adet Kruvaziyer Geminin Yanaşabileceği, Aynı Anda Birden Fazla Kruvaziyer Geminin Yolcularını İndirebileceği Güvenli Fonksiyonel Yolcu İndirme Yerleri	+	-
Tesislere Emniyetli ve Kontrollü Giriş Sistemi	+	+

Kadın ve Erkekler İçin Yeterli Sayıda Duş ve Tuvalet	+	+
İlk Yardım Malzeme ve Gereçleri Bulunan Dolap	+	+
Personel İçin Yeme, İçme, Duş, Tuvalet ve Dinlenme Yeri	+	+
Akaryakıt İkmal İmkânı Veren Sistem veya Ünite	+	+
Palamar Botu	+	+
Söndürme Botu veya Yangın Söndürme Sistemi	+	+
Kruvaziyer Terminali	+	+
İlk Yardım Ünitesi	+	+
Bedensel Engelliler İçin Tuvalet ve Özel Düzenlemeler	+	+
İki Adet Terminal Binası	+	-
Yolcu Nakliyesi İçin Körük Sistemleri	+	-
Valiz Nakliye Alanı, Yükleme ve Boşaltma Sistemi	+	-
Revir	+	-
Kruvaziyer Limanı Ofis Hizmetleri		
Telefon, Faks, Post Cihazı, Data, İnternet ve Haberleşme Sistemleri	+	+
Çok Kanallı VHF Bantlarına Haiz Telsiz Alıcı-Verici Cihazları	+	+
Ön Büro ve Yönetim Ünitesi	+	+
Gümrüklü veya Gümrüksüz Satış Ünitesi	+	+
Deniz Araçları İçin Emanet ve Malzeme Depoları	+	+
Kamu Hizmet Binası	+	+
Personel, Yolcu ve Bagaj Güvenlik Kontrol Ünitesi	+	+
Danışma Ünitesi	+	+
Posta ve Diğer İletişim Hizmet Ünitesi	+	+
Personel Toplantı Salonu	+	+
İşletme ve Yönetim Birimleri	+	-
Turizm Seyahat Acenteleri ve Tur Operatörleri İşletme Ofisleri	+	-
Kruvaziyer Limanı Sosyal Hizmetleri		
Yeme, İçme Yerleri ve Dinlenme Salonları	+	+
Spor Tesisleri	+	+
Sergi Ve Gösteriler İçin Uygun Mahaller	+	+

Yakın Çevrede Yoksa Banka Hizmet Ünitesi	+	+
Konferans ve Toplantı Salonu	+	-
Eğlence Mekânları	+	-
VIP Hizmeti Salonu	+	-
Yeme, İçme Tesisleri	+	-
Helikopter Pisti	+	-

Kruvaziyer limanların kara saha planlaması, limanın ana liman (home port) veya uğrak limanı olmasına göre büyük farklılıklar göstermektedir. Ara limanlarda kısa süreli kalışlar ve yolcunun gezi amaçlı iniş-binişleri söz konusu iken, ana limanlarda, yolcuların eşya ve bagaj lojistiği de ortaya çıkmaktadır. Bu tür ana limanlarda terminal planlaması, uluslararası hava limanının terminalleri ile benzerlik taşımaktadır (AYGM, 2016: 235).

Kruvaziyer limanı planlaması yapılırken, araç, eşya ve yolcu trafiğinin doğru düzenlenmesi önemlidir. Gemi geliş sıklığı, yolcu sayısı, personel sayısı gibi faktörler, transferlerde kullanılacak kara ve deniz taşıtlarının miktarında belirleyici olacaktır (AYGM, 2016: 235).

4. İZMİR ALSANCAK KRUVAZİYER LİMANI TERMİNAL BİNASI KULLANIM SÜRECİ KALİTE DEĞERLENDİRMESİ

“Kullanım Süreci Değerlendirmesi (KSD)” binaların pozitif ve negatif yönleri hakkında fikir verebilecek önemli bir değerlendirme mekanizmasıdır. Kalite kavramı ise, kısaca, kullanıma uygunluk ve bir ürünün ilgili olduğu konuda gereksinim ve gereklilikleri yerine getirme özelliği olarak tanımlanabilir (Özmen, 2003: 58).

Bu doğrultuda, bir bina programlama tekniği olan KSD’ den bir araç olarak yararlanılmaktadır. Kullanım süreci değerlendirmesinin “Gösterici (Indicatif) KSD” düzeyi kullanılmaktadır. Gösterici KSD uygulamaları, bir yapıdaki temel hata ve başarıları ortaya çıkarmaya yönelik değerlendirmelerdir. 2-3 saat ile 1-2 günlük bir gerçekleştirme süreleri vardır. Yapıya ilişkin tüm performans türlerinin karşılanma durumlarının kabaca saptanması, bu konularda yönetimden görüş alınması, tüm yapının gezilerek olumlu-olumsuz yönlerinin not edilmesi ve belgelenmesi, çalışanlar ve/veya kullanıcılarla açık uçlu görüşmeler yapılması gibi teknikler Gösterici KSD için yeterli görülmektedir (Özmen, 2003: 59).

Gösterici KSD değerlendirmesi, literatürde yer alan örneklerin ve ilgili değerlendirmelerin incelenmesi, ilgili kalite gerekliliklerinin

belirlenmesi ve çalışanlarla yapılan açık uçlu görüşmeler Alsancak Limanı Terminal Binası kalite değerlendirmesinin temelini oluşturmaktadır.

4.1. İzmir Alsancak Limanı Özellikleri

TCDD İzmir Alsancak Limanı, İzmir İli, Konak İlçesi' nde bulunmakta olup, Alsancak Kruvaziyer Terminali Projesi bu liman içerisinde yer almaktadır. Geniş bir hinterlanda sahip olan İzmir Alsancak limanı deniz ulaşımı açısından Ege denizinin merkezinde Karadeniz – Akdeniz rotası üzerinde bulunmaktadır. İzmir körfezinin coğrafi yapısı sayesinde doğal bir liman niteliğinde olan İzmir Alsancak limanı yılın 12 ayı boyunca, her tip gemi ve yük türüne kesintisiz hizmet verebilmektedir (Oral, Özerden, a, 2010: 3).

Alsancak beton iskelesinin 13.03.1957 tarih ve 4/8783 sayılı bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. 22.01.1960 tarih ve 4/12662 sayılı vekiller heyeti kararı ile Denizcilik Bankası TAO'na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.04.1960 tarihinde Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir. 1964 yılından itibaren 440 sayılı kanun çerçevesine alınan Denizcilik Bankası TAO İktisadi devlet 110 teşekkülü olarak faaliyetine devam etmiştir. Yüksek Planlama Kurulu'nun 16.12.1988 tarih ve 88/121 sayılı kararı ile İzmir Liman İşletmesi; 1 Ocak 1989 tarihi itibarıyla TCDD'ye devredilmiştir (www.tcdd.gov.tr).

Limanda, kruvaziyer gemilerinin yanaşması için, 140 m, 190 m, 380 m ve 400 m boyutlarında 4 rıhtım bulunmaktadır. Liman max. kapasiteye 2013 yılında 283 gemi ve 500.000 yolcu ile ulaşmış olup, aynı anda 3 tane 300 metreden büyük ve 2 tane 200 metreden küçük boyutlara sahip 5 tane kruvaziyer gemisini misafir etmiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verisinden yararlanılmıştır).



Şekil 4: İzmir Alsancak Limanı vaziyet planı

Limanın temel yükleri içerisinde konteynır, genel kargo ve tekerlekli yükler önemli yer tutmaktadır. Toplam 3,386 metre yanaşma yerine sahip olan İzmir Alsancak limanının 1 ve 2 numaralı rıhtımları yolcu rıhtımı olarak belirlenmiştir. Ancak kurvaziyer gemi sayısı ve gelen gemilerin boylarındaki artışa bağlı olarak günümüzde genel kargo rıhtımları olan 3, 4 ve 5 numaralı rıhtımlarda kurvaziyer gemilerine tahsis edilmeye başlamıştır. 1 ve 2 numaralı rıhtımlar aynı zamanda ro-ro gemilerine de hizmet vermektedir (Oral, Özerden, a, 2010: 5).

4.2. İzmir Alsancak Limanı Terminal Binası Kullanım Süreci Kalite Değerlendirmesi

Kruvaziyer limanlarının en önemli altyapısını, yolcu terminali oluşturmaktadır. Yolcu terminali, gemiye erişimi kolay bir yerde konumlanmalı, büyüklüğü aynı anda hizmet alan gemilerin yolcu sayısı ile orantılı olmalıdır. Alsancak limanı yolcu rıhtımında kruvaziyer yolcularına hizmet vermek üzere bir adet iki katlı 4,456 m² terminal binası bulunmaktadır (Oral, Özerden, 2010: 6).

Yapılan incelemelerde, terminal binası ile ilgili olarak, en yoğun sorunların boyutsal yetersizlikler konusunda olduğu ortaya çıkmaktadır.

Terminal Binası, liman işletme müdürlüğüne ait idari bölümler, gümrük ve emniyet mensuplarına ait idari bölümler, yolcu salonu, VIP salon, dükkânlar, kafeterya, revir, WC, depo, teknik oda vb. gibi bölümlerden oluşmaktadır.

Yolcu salonu büyüklük olarak kapasiteyi karşılayamamakta olup, gelen ve giden yolcu salonu ortak kullanılmaktadır. Bu durum güvenlik ve konfor açısından sorun oluşturmaktadır. Yapılan incelemeler doğrultusunda yolcu salonunun gelen ve giden yolcu salonu olarak ayrılması gerekmektedir. Limanda sosyal alanlar da yetersizdir. Yolcuların limanda vakit geçirebilecekleri ya da oturup dinlenebilecekleri sosyal alanlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Kruvaziyer turizminin genel karakteristiği, geminin ziyaret ettiği liman şehirlerinde, gemi yolcularının bölgedeki önemli turizm cazibe merkezlerini gezmeleridir. Gemi ile gelen turistlerin cazibe merkezlerine ulaşımı genellikle tur operatörlerinin sağladığı otobüsler ile karayolu ile sağlanmaktadır. Bu nedenle kruvaziyer limanların en önemli bölümlerinden birisi otobüslerin bekleme alanı ve yolcu indirme bindirme peronudur (Oral, Özerden, 2010: 7).



Şekil 5: İzmir Alsancak Limanı Saha Araştırması, 2017

Alsancak Limanı şehir merkezinde olmasından ötürü yolcular ihtiyaçlarının büyük bir çoğunluğunu kentten karşılamaktadırlar. Limanda rekreasyon alanları bulunmasa da, limanın yanında bulunan Kordon sahil şeridi İzmir'e gelen yolculara güzel vakit geçirebilecekleri dinlenme olanakları sunmaktadır.

Kruvaziyer yolcuları, ziyaretlerini belli mekânları görmek amacıyla destinasyonlarını belirlemektedirler. Bergama, Sard, Tepekule, Selçuk, Meryem Ana, Hıristiyan âleminin kabul ettiği, Papanın ziyarete geldiği önemli bir inanç merkezleridir (Dilek, Kaygalak, Türksoy ve Timur, 2015: 47). Limana gelen yolcular bu gibi destinasyon merkezlerine turların sağladığı otobüslerle ulaştırılmaktadır.

Alsancak Limanında park alanı da büyük sorunlardan biridir. Yolcu gelmediği zamanlarda personel ve misafirler araçlarını park edebilirken, yolcular geldiği zaman bu iki park alanı da otobüslere tahsis edilmektedir. Otopark, yolcu gemisi geldiği zamanlarda yetersiz kalmaktadır. Yolcu miktarına göre 80 otobüs limana gelirken, mevcut otoparka ortalama 40 tane otobüs sığmaktadır.

Kent sıcak bir iklimde yer aldığından, bina içerisinde ısısal problemlerde yaşanmaktadır. Bina içinde merkezi ısınma sistemi bulunduğundan kış aylarında sorun yaşanmasa bile, yüksek sıcaklıkta bina klima sistemi yetersiz kalmaktadır. Mekânları salon tipi klimalarla soğutmaya çalışsalar da binaya merkezi soğutma sistemi gerekmektedir.



Şekil 6: İzmir Alsancak Limanı Saha Araştırması, 2017

Alsancak Limanı konumu ve işlevselliği bakımından Türkiye'deki diğer limanlara göre önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle limanda güvenlik önlemlerinin üst seviyelerde olması gerekir. Alsancak limanında 2016 yılında güvenlik sistemleri yenilenmiş olsa da, güvenlik personeline halen ihtiyaç duyulmaktadır.

Terminal binasında engelli kişiler içinde gerekli önlemlerin hepsi alınmamıştır. Binaya giriş kotu sıfır olduğundan bina girişinde rampaya ihtiyaç duyulmasa da, yangın merdiveninin dışarıya açılan kapısında kot farkı olmasına rağmen, engelli rampası çözülmemiştir. Ayrıca bina iki katlı olmasına rağmen üst kata ulaşım için ne asansör ne de merdiven çıkma aparatı bulunmaktadır.



Şekil 7: İzmir Alsancak Limanı Saha Araştırması 2017

Yukarıda yer alan kalite sorunlarının yanı sıra, limanın kendi özellikleriyle de hata ve kusurlar içerdiği görülmektedir. En büyük dezavantajlarından biri, kent içi karayolu ulaşımı üzerindeki olumsuz etkisidir.

Ayrıca, aynı anda 5 gemi yanaştığında, yolcuların karaya çıkma ve gemiye dönme işlemleri çok uzun süre almaktadır. Oysa böylesi bir limanda, bu tür aksamaların yaşanmaması gerekmektedir (radikal.com.tr, 2018)

5. SONUÇ

Deniz turizminin en önemli bileşenini kruvaziyer turizmi oluşturmaktadır. Bu turizm türü, bir yandan yolcuların güzel vakit geçirmesini sağlarken, diğer yandan ziyaret edilen liman kentinin gelişmesini de sağlamaktadır.

Türkiye, birçok kültür için tarihi önem taşıyan yapılara ev sahipliği yapmaktadır. Aslında, kruvaziyer gemilerinin destinasyonlarının içinde yer alması gerekirken, son zamanlarda bölgede yaşanan siyasi olaylardan ötürü tur şirketlerinin listelerinden çıkmaktadır. Zamanla düzelecek bu durum için mevcut olan limanlarımızda yapı kalitesini artıracak çalışmalar yapılması gerekmektedir.

İzmir Alsancak Limanı, gerek terminal binası, gerekse liman özellikleri açısından acil olarak yenilenmeli, mevcut sorunların çözümü için eylem planları oluşturulmalıdır. Kısa, orta ve uzun vadeli planlar yapılarak, çözüm olanakları araştırılmalıdır.

İzmir Alsancak Limanı'nın kentin merkezinde olmasından ötürü limanın hem üst yapılarının, hem de diğer yapılarının çevresel ve fiziksel olarak günümüz mimarlığını yansıtacak nitelikli tasarım ve uygulamalarla kentin yaşam kalitesine katkı sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekir.

Sonuç olarak; Alsancak Kruvaziyer Limanı'nda, gerek yapısal, gerek limansal sorunlar yaşanmaktadır. Öncelikli olarak, yenileme ve/veya yeniden yapım koşullarının hazırlanıp, gerekli genel ve özel şartnamelerin oluşturulması, sıvı ve kuru dökme yük limanının Aliğa Limanına çekilerek, kruvaziyer limanı ve konteyner limanının olanaklarının artırılması gerekmektedir. Gelen ve giden transit yolcuların, en seri şekilde geçişinin sağlanması; sosyal donatı alanları oluşturulması, pasaport kontrol noktalarının artırılması, değişik ticari alanların oluşturulması gibi farklı fonksiyonların sağlanabilmesi için küçük düzenlemeler yapmak olanaklıdır. Aynı zamanda, engelli erişimine olanak sağlayacak düzenlemeler de bir zorunluluk olarak belirmektedir.

Söz konusu eksikliklerin giderilmesi, kuşkusuz gerek ekonomik bağlamda, gerekse kullanıcıların gereksinimlerinin karşılanması bağlamında önemli getiriler sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Bichou, K. (2009) Lloyd's Practical Shipping Guides, Port Operations, Planning and Logistic, London, s:15.
- Gibson P. (2006) Cruise Operations Management, Elsevier Science Technology, USA, s:3.
- Stopford, M. (2009) Maritime Economics, London: Green Publishing, s:20.
- AYGM (2016) Kıyı Yapıları Planlama ve Tasarım Teknik Esasları, s:235.

Tezler

- Bayazıt, Ş. (2015) Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul, s:22,65-66.
- Bircan, K. (2014) Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Aydın, s:98.
- Özmen F., A. (2003) Yapı Üretiminde Kalite Yönetimi Değerlendirme Modeli: Otel Yapısı Kullanım Süreci Örnekleme, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara, s:58, 59.
- Görgün, E. (2011) Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Dönem Projesi, Edirne, s:45-46, 107.
- Güzel, K. (2006) Kruvaziyer Turizminin Türkiye'deki Geleceği (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, s:10, 26-28.
- Öncü, Z. İ. (2010) Betonarme İskelelerin Bakım, Onarım ve Güçlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, Kıyı Mühendisliği Programı, İzmir, s:1.

Yılmaz, S. (2015) Kentsel Dönüşüm Projelerinin Yaşam Kalitesine Etkisi: İstanbul Karaköy Salıpazarı Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Tasarım Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, İstanbul.

Bildiriler

- Güngör, A. (2016) Kruvaziyer Turizmi, 3. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İzmir s:16-17.
- Kadioğlu, M., Güler, N. (1998) Türkiye'nin Uluslararası Denizyolu Taşımacılığına Genel Bir Bakış, Dokuz Eylül Üniversitesi, National Marine Tourism Symposium, İzmir s:44.
- Oral, E. Z., Esmer, S. (2010) Ege Bölgesi Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu ve Geleceği, Türkiye Kıyıları' 10 Türkiye'nin Kıyı Alanları ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Cilt II, s:825.

Dergideki Makaleler

- Deniz Ticareti, Temmuz, 2015, İMEAK Deniz Ticareti Odası, s:4, 12.
- Dilek, E., Kaygalak S., Türksoy, S.S., Timur, A., (2015) Kruvaziyer Turizmi: İzmir Merkez Liman Olabilir mi, Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, s:34,47.
- Güngör, A. (2015), Deniz Ticareti, Temmuz, 2015, İMEAK Deniz Ticareti Odası, s:27-28.
- Karataş Çetin, Ç. ve Arabelen, G. (2012) Türkiye'de Limancılık Eğitimi Üzerine Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. Cilt:4 Sayı:1, s:76.
- Köseoğlu, B. (2015) Limanlarda Tasarım, Planlama ve Modelleme Süreçlerinde Kullanılan Yöntem ve Teknikler Üzerine Bir Literatür Araştırması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, s:2.
- Oral, E.Z., Özerden, A. (2010) İzmir Alsancak Limanı'nda Kruvaziyer Hizmet Olanaklarının Geliştirilmesi, İzmir Ticaret Odası, İzmir, s:6-7.
- Oral, E.Z., Özerden, A., a, (2010) İzmir Alsancak Limanı'nda Yük ve Gemi Hizmet Olanaklarının Geliştirilmesi, İzmir Ticaret Odası, İzmir, s:3, 5.
- Sezer, İ. (2014) Kruvaziyer Turizmde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı 32

Wright A. ve diğeri (2001) The Economic İmpact of Cruise Ports: The Case of Miami, Unctad Monographs On Port Management, 494(17).

İnternet

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2018). İstatistik http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik_kruvaziyer.aspx Erişim Tarihi: 01.01.2018

<https://shorebee.com/en/italy/venice/cruise-port> Erişim Tarihi: 20.12.2017

<http://www.idarehukuku.net/sozluk/terim/Kruvaziyer-liman.html> Erişim Tarihi: 29.12.2017

<http://www.radikal.com.tr/ekonomi/bes-gemi-ayni-anda-yanasinca-izmir-limani-karisti-1011835/> Erişim tarihi 09.02.2018

<http://www.tcdd.gov.tr> Erişim Tarihi: 26.12.2017