

KRUVAZİYER TURİZMİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YAKLAŞIMI

¹Reyhan A. AYAZLAR, ²Gökhan AYAZLAR

ÖZET

Dünya genelinde hızla gelişmeye devam eden turizm endüstrisinin gerek ulusal gerekse uluslararası alanda sürdürülebilirliğe etkileri tartışılmaktadır. Bu anlamda turizmin çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda sürdürülebilirliğe birtakım olumlu ve olumsuz etkilerinden söz etmek mümkün olmaktadır. Sürdürülebilirlik kavramı, turizmde özel bir alan olarak deniz turizminin geleceği açısından da önemlidir. Dolayısıyla deniz turizminde önemli bir rol oynayan kruvaziyer gemilerinin olumlu ve olumsuz olmak üzere deniz turizminin sürdürülebilirliğinde çeşitli etkileri ortaya çıkmaktadır. Gerek uluslararası alanda gerekse üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz açısından önemli bir kaynak niteliğinde olan kruvaziyer gemilerinin turizme sağladığı olumlu katkılarının uzun vadeye yayılması açısından sürdürülebilirliğin sağlanması gerekmektedir. Kruvaziyer gemileri pazarda önemli bir paya sahip olmakla birlikte sermayesi temiz sular olan deniz turizmi açısından bir tehdit haline de dönüşmektedir. Bu anlamda kruvaziyer gemilerinin sürdürülebilirliğe etkilerinin tartışıldığı bu çalışmada olumlu ve olumsuz yönler ortaya konmakta ve özellikle ülkemiz açısından olumsuz yönlerinin giderilmesi noktasında alınabilecek önlemlere yönelik tavsiyelerde bulunmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Deniz Turizmi, Kruvaziyer, Sürdürülebilirlik

1. GİRİŞ

Kruvaziyer turizmi dünya genelinde hızla gelişen bir pazardır. Gelişmiş ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan ülkeler de önemli ekonomik katkıları bulunan kruvaziyer turizminden pay almaya çalışmaktadır. Bununla birlikte kruvaziyer turizminin gelişiminde sürdürülebilirlik anlayışının göz ardı edilmesi olumsuz bazı etkilere neden olabilmektedir.

Uzun vadede ihtiyaç duyulabilecek kaynakları tüketmeden bugünün gelişimini sağlamak ifadesiyle tanımlanabilecek olan sürdürülebilirlik, bir turizm çeşidi değil bütün turizm çeşitlerinin olumlu

¹ Öğr.Gör.Dr., Adnan Menderes Üniversitesi, Didim Meslek Yüksekokulu, Aydın, reyhanayazlar@gmail.com

² Yrd.Doç.Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Muğla, gokhanayazlar@gmail.com

gelişimi açısından mutlaka göz önünde bulundurulması gereken bir yaklaşım olarak değerlendirilmelidir. Sürdürülebilirlik yaklaşımının ekonomik, sosyokültürel ve çevresel olmak üzere üç temel bakış açısına sahip olması önerilmektedir (Brida ve Zapata, 2009: 206; Klein, 2011: 108). Dolayısıyla kruvaziyer turizminin ekonomik, sosyokültürel ve çevresel alanlardaki karşılaşılabilecek olumsuz etkilerinin ortaya konularak gerekli önlemlerin alınması, kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliği açısından önemli görülmektedir. Bir diğer deyişle kruvaziyer turizminden elde edilecek gelirin adil paylaşımı, yerel halkın yaşamının olumsuz yönde etkilememesi ve doğal çevreye zarar vermeden gelişimi sağlanmalıdır. Ancak bu koşullarda sürdürülebilir bir kruvaziyer turizminden söz edilebilir.

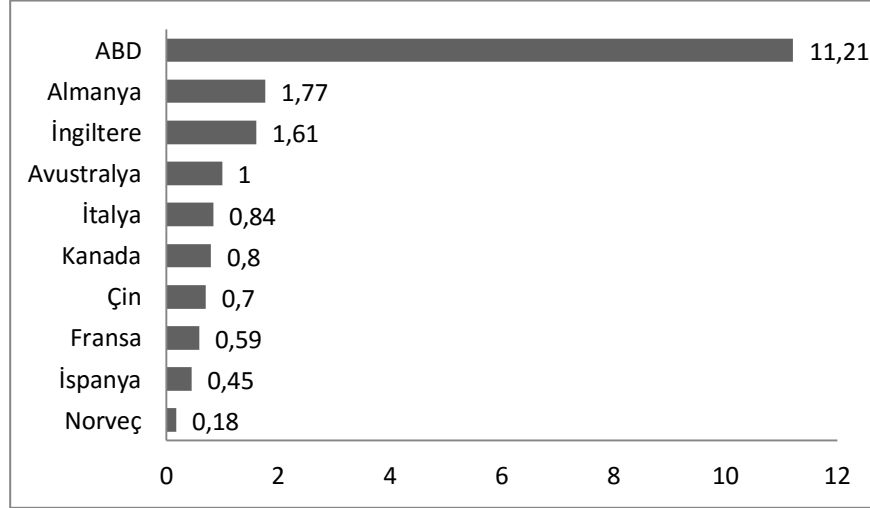
Bu çalışmanın amacı, kruvaziyer turizminin sürdürülebilirlik anlayışı çerçevesinde mevcut yapısını ortaya koymak ve daha sürdürülebilir bir kruvaziyer turizmi için önerilerde bulunmaktır. Bu amaca yönelik olarak öncelikle kruvaziyer turizminin günümüzdeki durumu incelenmiş ve sürdürülebilirlik yaklaşımıyla ekonomik, sosyokültürel ve çevresel etkileri ele alınmıştır. Daha sonra dünya genelinde uygulama örnekleri değerlendirilerek kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliğine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

2. KRUVAZİYER TURİZMİ

Kruvaziyer turizmi Wild ve Dearing (2000: 319) tarafından “konukların temel amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemiye para ödemek suretiyle bindikleri denize dayalı bir seyahat” olarak tanımlanmaktadır. Kruvaziyer turizminin gerek sektörde gerekse sektör dışındaki birçok alanda çeşitli etkilere sahip olduğunu söylemek mümkündür. Kruvaziyer turistlerinin harcamaları sektöre doğrudan bir etki etmekte ve sektördeki çeşitli işletmeler bu harcamalardan pay almaktadır. Sektör dışındaki işletmelerin de dolaylı yoldan olmak üzere kruvaziyer turizminden yararlandığı söylenebilir (Evangelia ve Maria, 2012: 72).

İlk kez 1831 yılında İtalya’da başlayan kruvaziyer turizmi, seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen segmentlerinden biri olarak uluslararası arenada yerini almıştır. 1970’li yıllarda 500.000 turist sayısına sahip olan kruvaziyer turizmi 2014 yılı itibariyle dünya genelinde 22,04 milyon turist sayısına ulaşmıştır. Son on yılda kruvaziyer turizm talebi %68’lik bir artış göstermiştir. Bu turistlerin yaklaşık olarak yarısı ABD vatandaşlarından oluşmaktadır. Toplam turist sayısının ülkelere göre dağılımı Şekil 1’de gösterilmektedir. 2018 yılında bu rakamın 24.1 milyona ulaşması beklenmektedir (CLIA, 2015; Deniz Ticareti, 2015: 3-4; Hritz ve Cecil, 2008: 169; Copeland, 2014: 4; Caric, 2015: 4).

Kruvaziyer turizminin yeni başladığı dönemlerde rotalar bir hafta ya da bir ayı geçecek kadar uzun süreli gerçekleştirilmekteydi. Zaman içerisinde sektördeki gemi arzının artmasıyla birlikte işletmeler kitle turizmine yönelmiş, 3-4 günü kapsayan tur rotaları oluşturmuş ve 200\$'ın altında tur satışları gerçekleştirmeye başlamıştır. Düşük ücretli bu kruvaziyer turları sektörün hızla büyümesinde önemli bir rol oynamıştır. Nehir seferleri de dahil olmak üzere dünya genelinde 2014 yılı itibariyle 411 kruvaziyer gemisi aktif bir şekilde faaliyetlerine devam etmektedir. Bu gemilerin 278'i okyanusta, 133'ü ise nehirlerde faaliyet göstermektedir. Kruvaziyer gemilerinin misafirlerine sunduğu toplam yatak kapasitesi ise 470 bin civarındadır. (CLIA, 2015; Deniz Ticareti, 2015: 3-4; Hritz ve Cecil, 2008: 169-170; Copeland, 2014: 4; Caric, 2015: 4).



Şekil 1: Ülkelere Göre Kruvaziyer Turistleri (Milyon)

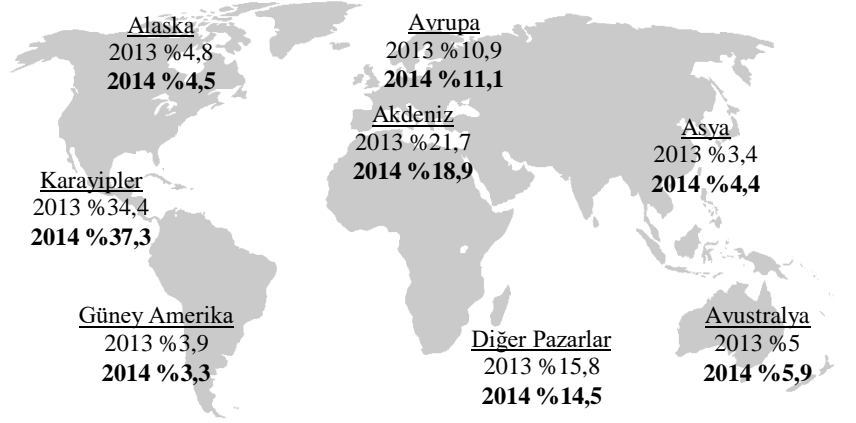
Kaynak: CLIA, 2015

Dünya pazarında Kuzey Amerika ve Karayipler %41,8'lik bir oran ile en fazla kruvaziyer turisti ağırlayan bölgelerdir. Bu bölgeleri %30'luk bir oran ile Akdeniz çanağını da içine alan Avrupa pazarı takip etmektedir. Dünyanın en fazla ziyaret edilen kruvaziyer destinasyonları 2013-2014 karşılaştırması ile Şekil 2' de sunulmaktadır.

Son yıllarda Mısır'dan sonra Türkiye'de de gemi ve turist sayısı bakımından görülen artışlar ülkemizin bu pazardaki yerini hissettirmektedir. Kruvaziyer turizminin Türkiye'deki durumuna bakıldığında 2014 yılı itibariyle 22.04 milyon turist 2.2 milyonunun

ülke sınırlarındaki limanlarda ağırlandığı görülmektedir. Bir diğer deyişle kruvaziyer turistlerinin yaklaşık %10'u Türkiye'ye uğramıştır (CLIA, 2015; Deniz Ticareti, 2015: 3-5; Caric, 2015: 5).

Kruvaziyer turizmi gemi seferleri ve bu gemilere hizmet eden limanlar üzere iki şekilde değerlendirilmektedir. Kruvaziyer turizmde gemi yatırımlarının oldukça yüksek olması sebebiyle birçok ülke liman işletmeciliği ile pazarda yer edinmeye çalışmaktadır. Türkiye Akdeniz çanağında yer alan İspanya, İtalya, Tunus, Hırvatistan, Yunanistan, Malta gibi rakipleri ile kruvaziyer turizminden pay almaya çalışmaktadır. Türkiye'de en çok tercih edilen destinasyonlar arasında %30 ile İstanbul yer almakta ve bunu Kuşadası (%25.7) ve İzmir (%21.7) limanları takip etmektedir (Resort, 2015: 27).



Kaynak: CLIA, 2015

Şekil 2: Kruvaziyer Turizmde En Fazla Ziyaret Edilen Destinasyonlar

Yıllara göre Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve turist sayısı Tablo 1'de gösterilmektedir. Tabloya göre kruvaziyer turizmi yıllara göre sürekli bir artış göstermiş yalnızca 2008-2009 krizinden etkilenerek bu dönemlerde düşüş yaşanmıştır. Benzer bir düşüş 2014 yılında da gözlemlenmekte ancak 2015 yılı sonu itibarıyla kruvaziyer seyahatlerinin %2-3 seviyelerinde artış göstererek turist sayısının 2.3 milyona çıkması beklenmektedir (Deniz Ticareti, 2015: 4).

Tablo 1: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Turist Sayısı (2003-2014)

YIL	GEMİ SAYISI	TURİST SAYISI	Sayısı (2003-2014)
2004	927	645.264	-
2005	1.048	757.563	2014)
2006	1.317	1.016.314	
2007	1.421	1.368.400	
2008	1.612	1.605.372	
2009	1.328	1.484.194	
2010	1.368	1.719.098	Kaynak:
2011	1.623	2.191.420	Deniz
2012	1.587	2.095.673	Ticare
2013	1.572	2.240.776	ti,
2014	1.385	1.790.125	2015:

4

Kruvaziyer turisti, kruvaziyer turizminin gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Kruvaziyer seyahatlerinin ortalama 7 gün sürdüğü göz önünde bulundurulduğunda bir kruvaziyer turisti bu seyahatte ortalama 1.719\$ harcama gerçekleştirmektedir. Söz konusu harcama miktarı turistlerin yalnızca gemide yaptıkları harcamalar olup gemi dışında yapılan harcamalar bu rakama dahil değildir. Bu rakama göre kruvaziyer turistinin normal turistin 3 katı harcama gerçekleştirdiğini söylemek mümkündür. Türkiye'ye gelen normal turistin günlük ortalama harcaması 50-55\$ civarındayken, kruvaziyer turistinin harcamaları 120 ila 150\$ seviyesindedir. Kruvaziyer gemilerinde görevli çalışanlar ise limanlarda günlük ortalama 70\$ harcama gerçekleştirmektedirler. Bu rakamlar doğrultusunda kruvaziyer turisti ve çalışanlarının Türkiye'de yaklaşık 400 milyon \$ harcama yaptıklarını söylemek mümkün olmaktadır. Kruvaziyer turistlerinin yaş ortalaması 50 olarak belirlenmiştir. Yıllık olarak ortalama 100-110 bin \$ gelir seviyesine sahip olan kruvaziyer turistlerinin bu turizm türünü tercih etme sebeplerinin başında "eğlenceli ve hesaplı lüks" bir turizm türü olması olarak gösterilmektedir. (Deniz Ticareti, 2015: 4-6). Tablo 2'de kruvaziyer turistlerinin harcama kalemleri yer almaktadır.

Tablo 2: Kruvaziyer Turistlerinin Harcamaları

HARCAMA KALEMİ	HARCAMA (\$)
Bilet	1.304
Seyahat Sırasında Harcama	415
Casino/Bar	222
İniş Giderleri (Kruvaziyere Kalan)	81
Spa	40
Diğer	61
Toplam	1.719

Kaynak: Resort, 2015:21

Kruvaziyer turizminin küresel düzeydeki ekonomik etkileri oldukça ilgi çekicidir. 2014 yılında destinasyonları ziyaret eden 118 milyon turist ve mürettebatın meydana getirdiği toplam gelir 55,77 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam kruvaziyer operasyonları için üretilen mal ve hizmetlere yönelik doğrudan harcamaları içermektedir. Doğrudan, dolaylı ve uyarılmış harcamalar birlikte hesap edildiğinde küresel düzeyde toplam 119,90 milyar \$'lık etkileyici bir rakam ortaya çıkmaktadır. Ekonomik yapı içerisinde değerlendirilebilecek bir diğer boyut kruvaziyer gemilerinin oluşturduğu istihdamdır. 2014 yılı itibariyle 939.232 çalışan için 39,34 milyar \$ ödeme yapılmıştır (CLIA, 2015:5-6).

Kruvaziyer turizmi diğer turizm türleri ile karşılaştırıldığında yalnızca deniz ve güneş ihtiyacının olmaması sayesinde daha uzun bir sezon aralığına sahip bulunmaktadır. Gemi durakları gününbirlik ziyaretleri kapsadığından ve kruvaziyer turisti bu duraklardaki tarihi yerleri ve diğer farklılıkları keşfetmeyi istediğinden destinasyonun iklimi ikinci planda yer almaktadır. Dolayısıyla kruvaziyer turizminin Mart ayından Aralık ayına kadar daha geniş bir zaman aralığını kapsadığını söylemek mümkündür (Deniz Ticareti, 2015: 10).

3. KRUVAZİYER TURİZMİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü turizmde sürdürülebilirlik “turizmin günümüz ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerinin tam anlamıyla bilincinde olarak; ziyaretçilerin, endüstrinin, çevrenin ve yerel halkın ihtiyaçlarının karşılanması” şeklinde tanımlanmaktadır (UNWTO, 2005: 12).

Sürdürülebilirlik ilkesi turizmin önemli doğal kaynaklarından biri olan denizler açısından da gündemde tutulması gerekmektedir. Denizlerde sürdürülebilir bir gelişme için doğal kaynaklara zarar vermeden günümüz ihtiyaçlarının dikkatli bir şekilde karşılanması gerekmektedir. Bu durum kruvaziyer turizminin geleceği açısından da önem taşımaktadır. Butt'a (2007: 593) göre kruvaziyer turistleri dünya genelinde ekolojik ya da biyo-çeşitlilik anlamında hassas olan bölgeleri cezbedici bulmakta ve bu durum kruvaziyer turlarını tercih etmelerinin temel sebeplerinden biri olmaktadır. Benzer şekilde bir kruvaziyer gemi şirketinin liman seçmede öncelik verdiği kriterler arasında coğrafya, çevresel konular ve destinasyondaki yerel durum gibi sürdürülebilir yaklaşımda da vurgulanan unsurlar yer almaktadır (Deniz Ticareti, 2015: 25).

Kruvaziyer turizminin çeşitli alanlara katkı yaptığı açıktır. Bununla birlikte kruvaziyer turizminin olumsuz yönlerine de dikkat çekilmektedir. Örneğin Belize'de turizm paydaşları ile gerçekleştirilen bir

araştırmaya göre kruvaziyer turizminin paydaşlar tarafından algılanan olumlu ve olumsuz yönleri Tablo 3'te gösterilmektedir.

Tablo 3: Kruvaziyer Turizminin Algılanan Etkileri

Etkiler	Olumlu Etkileri	Olumsuz Etkiler
Ekonomik	Artan gelirler ve yatırımlar, artan iş olanakları, altyapının gelişmesi	Yetersiz (az) harcama yapılması, mola ziyaretlerinde uyumsuzlukların yaşanması
Sosyo-Kültürel	Kültürel paylaşım ve öğrenme	Artan suç oranı ve uyuşturucu kullanım, arazi fiyatlarının yüksek olması, aşırı kalabalıklaşma, trafik yoğunluğu
Çevresel		Aşırı kalabalıklaşma, kaynaklara kısıtlı ulaşım, artan atık ve kirlilik oranı.

Kaynak: http://www.responsibletravel.org/projects/documents/qualitative_results.pdf

Kruvaziyer turizminin sürdürülebilirlik yaklaşımıyla ele alınmasında Klein (2011: 108) çevresel, ekonomik ve sosyo-kültürel bakış açılarını önermektedir.

3.1. Ekonomik Yaklaşım

Kruvaziyer turizminin doğrudan ve dolaylı olmak üzere ekonomik etkilerinden söz edilebilir (Dwyer ve Forsyth, 1998: 395). Bunun yanı sıra kruvaziyer turizmi, turizmin mevsimsellik özelliğinin azaltılmasında da etkili olabilmektedir (Deniz Ticaret, 2015: 16). Limanlar kruvaziyer gemilere yanaşma, su, elektrik ve atık yönetimi gibi hizmetler sunarak kar elde etmektedir (Polat, 2015: 442). Ayrıca kruvaziyer turistleri gemiden inerek hediyelik eşya, yerel ürünler, yiyecek-içecek gibi alanlarda harcamalar gerçekleştirmektedir (Hritz ve Cecil, 2008: 169). Kruvaziyer turizmde turistlerin yanı sıra gemide çalışan mürettebatın ve tur operatörünün çeşitli alanlarda harcamaları bulunmaktadır (Tablo 4).

Tablo 4: Kruvaziyer İle İlgili Yapılan Harcamalar

Turistlerin Harcamaları	Operatörün Harcamaları	Mürettebatın Harcamaları
Havayolu ücretleri İç seyahat	Liman harcamaları Hükümet ücretleri	Yerel mürettebat Yabancı mürettebatın liman harcamaları
Ek harcamalar Konaklama	Liman ücretleri Çekme ücreti	Gemi bakımı Turistlerin geldiği ülkedeki pazarlama faaliyetleri
Yemekler Alışveriş Günlük geziler Liman harcamaları	Toptan Perakende ve toptan Yakıt ikmal Hizmetler (atık imha, su)	Vergiler Gelir vergisi Gümrük vergisi Yurt dışına çıkış vergisi

Kaynak: Polat, 2015: 442.

Kruvaziyer turizminin ekonomik etkileri turizm gelirleri, liman gelirleri, gemi inşa sanayi, gemi ikmal, gemi acentaları ve kamu gelirleri başlıkları altında incelenebilir. *Turizm gelirleri* ile kruvaziyer turistlerinin tüm harcamaları ifade edilmektedir. Bu gelir, ülke ekonomisine doğrudan bir katkı sağlamaktadır. *Liman gelirleri* kapsamında limana giriş-çıkışlarda ödenen çeşitli gelirler yer almaktadır. *Gemi inşa ve bakım gelirlerinde* kruvaziyer gemilerinin onarım masrafları yer almaktadır. Kruvaziyer gemilerinin onarım masrafları yük gemilerine oranla daha fazla gelir getirmekte ancak ülkemizde yer alan tersanelerin bu pazardan pay alamadığı bilinmektedir. *Gemi ikmal gelirleri*, gemide yer alan ve toplamda 5.000'e yakın bir nüfus anlamına gelen turist ve mürettebat için kumanya ve aynı zamanda yağ ve yakıt gelirlerini kapsamaktadır. *Gemi acentaları ve kamu gelirleri* de kruvaziyer gemilerinin yararlandıkları çeşitli hizmetler karşılığında elde edilen gelirler olarak söylenebilir (Deniz Ticareti, 2015: 12). Bununla birlikte kruvaziyer turizminin yerel halka ekonomik anlamda herhangi bir getirisinin bulunmadığı görülmektedir.

Brida ve Zapata (2009: 215) kruvaziyer turizminin doğrudan ve dolaylı ekonomik etkilerinin hesaplanmasının zorluğuna dikkat çekmektedirler. Ayrıca kruvaziyer turizminin ekonomik katkılarının abartıldığına da yönelik çeşitli eleştiriler bulunmaktadır. Buna göre kruvaziyer turisti kendisini güvende hissetmek adına limandan çok fazla uzaklaşmamaktadır. Zaten geminin kendisi, 24 saat yiyecek-ıçecek, eğlence ve alışveriş olanakları sunması sayesinde bir çekim merkezi haline dönüşmektedir (Hritz ve Cecil, 2008: 169). Lester ve Weeden (2004: 47) kruvaziyer gemilerinin bir destinasyona yanaştıklarını ancak geminin aynı zamanda konaklama yeri olması nedeniyle turistlerin istemedikleri müddetçe kıyıya inmediklerini ifade etmektedir. Aynı zamanda karada geçirilecek zamanın sınırlı olması bir diğer deyişle karadaki gezilerin kısa süreli olması da turistlerin bu isteksizliklerini

artırmaktadır. Kruvaziyer turizminin kitle turizmine yönelmesi sonucu tur ücretlerinin azalması ile daha fazla sayıda turist bu turlara katılmalarına olanak tanınmış ancak bu durum destinasyonlardaki harcamalar bakımından olumlu bir etki oluşturmamıştır.

Kruvaziyer gemilerinin mobil özellikte olması limanların gemileri kendilerine çekmek için yoğun bir rekabete girmelerine neden olmaktadır. Dolayısıyla liman ücretleri oldukça düşük tutulmaktadır. Ücretlerini düşük tutmaya çalışan limanlar işgücü ve çevreye olumsuz etkileri olan alternatif yöntemlere başvurmak durumunda kalmaktadır. Turistik destinasyonlardaki kıyafet, aksesuar ve hediyelik eşya satan esnaf ve günlük turlar düzenleyen yerel acentalar kruvaziyer turistlerinin harcamalarının önemli bir kısmına sahip olmaktadır. Bununla birlikte bölgedeki restoranlar turistlerin harcamalarından çok az yararlanmaktadır. Çünkü düzenlenen turlar yeme-içmeyi de kapsamakta ya da günlük turlara katılmayan turistler öğle ya da akşam yemeklerinde gemide olmaktadır. (Polat, 2015: 442).

Tablo 5: Kruvaziyer Şirketlerinin Lobicilik harcamaları

Kruvaziyer Şirketi	Toplam (\$)		
	2004	2013	2014
Carnival	40.000	818.000	837.000
RCCL	20.000	691.000	514.000
Holland America	20.000	120.000	120.000
IACL	-	140.000	130000
Cruise Line Arison	100.000	120.000	120.000
CLIA Cruise Line	991.946	1.420.000	1.410.000
International Association			

Kaynak: <http://www.cruisejunkie.com/lobbying.pdf>

Kruvaziyer turizmiyle ortaya çıkan ekonomik faydanın ağırlıklı olarak kruvaziyer gemilerin bağlı olduğu şirketler tarafından kullanılması çeşitli araştırmacılar tarafından (Braun vd., 2002; Brida ve Zapata, 2009) dile getirilmiştir. Ekonomik faydanın adil dağıtılmamasının yanı sıra sosyokültürel ve çevresel düzeydeki olumsuz etkileri de birlikte değerlendirildiğinde kruvaziyer turizminin hızlı gelişimini anlamak zor olabilmektedir. Bu konu ile ilgili en açıklayıcı bilgi kruvaziyer turizm talebinin yaklaşık yarısını elinde tutan ABD'den gelmektedir. Diğer tüm büyük endüstri temsilcileri gibi kruvaziyer gemi şirketleri de kanun yapıcılar üzerinde lobicilik faaliyetlerinde bulunmaktadır. Tablo 5'te kruvaziyer endüstrisinin en büyük şirketlerinin ABD Kongresindeki lobicilik faaliyetleri ile ilgili yaptıkları harcamalar gösterilmektedir.

Tablo 5'e göre lobicilik faaliyetlerinde şirketlerin yanı sıra uluslararası kruvaziyer şirketlerinin birliği olan CLIA'nın da lobicilik faaliyetinde bulunduğu ve en yüksek düzeydeki harcamayı üstlendiği

görülmektedir. Tablo verilerinin derlendiği cruisejunkie.com sitesinin iddiasına göre kruvaziyer şirketlerinin Amerikan senatosundaki lobicilik faaliyetleri için harcadığı para 2014 yılı için toplamda 3.131.000\$'dır.

3.2. Sosyokültürel Yaklaşım

Kruvaziyer gemilerinin ortaya çıkardığı sosyokültürel etkiler limanların toplumsal taşıma kapasitelerinin göz önünde bulundurulması ile değerlendirilebilir. Toplumsal taşıma kapasitesi De Ruyck vd (1997: 829) tarafından kalabalık toleransı veya ziyaretçi ve yöre halkının hala konforlu ve rahat hissedebildikleri maksimum ziyaretçi yoğunluğu olarak açıklanmaktadır. Avcıkurt (2015) ise turistik deneyim neticesinde sağlanan tatmin veya mutluluğun en alt seviyesini belirleyen bir kavram olan sosyal taşıma kapasitesinin ayrıca, algısal, psikolojik veya davranışsal ve toplumsal kapasite olarak da ifade edilebileceğini belirtmektedir. Kruvaziyer gemilerinin taşıdığı turist sayısı düşünüldüğünde limana gelen bir kruvaziyer gemisi ile anlık olarak binlerce insanın limanda yaşayan insanların kullanım alanlarını paylaşması durumu ortaya çıkmaktadır. Gemi sayısının iki veya daha fazla olduğu limanlarda bu sayı daha etkileyici düzeylere çıkabilmektedir.

Kruvaziyer turistleri limanda deneyimledikleri ürünlerin keyfini çıkartırken yerel halkın oluşan ani kalabalığa karşı tolerans düzeyi zorlanmaktadır. Çünkü turistik bölgelerdeki hayat kalitesinin belirleyici faktörlerinden birisi de ziyaretçi sayısıdır. Ritter ve Schafer (1998: 68) kısıtlı zamana sahip kruvaziyer turistlerinin kısa zamanda en fazla turistik ürün deneyimi elde etme güdüsüyle davrandıklarını ifade etmektedir. Böyle bir ziyaret biçiminde turist yerel halk etkileşiminden beklenen kültürel çıktının çok düşük düzeyde ve niteliksiz olması kaçınılmazdır. Bu konuda Klein (2011: 113) Florida'nın Key West şehrinde diğer liman şehirlerinden farklı bir tutum sergileyerek kruvaziyer ziyaretçilerinden oluşan kalabalığın yöre halkı ve karadaki ziyaretçiler açısından oluşturduğu rahatsızlığın dikkate alındığını ve 2008 yılında kruvaziyer ziyaretçi sayısının azaltılmasına karar verildiğini aktarmaktadır. Ancak diğer liman şehirlerinin ekonomik fayda beklentisi karşısında böyle bir kararı almasını beklemek çok da gerçekçi olmaz. Küçük ada destinasyonlarında bile kruvaziyer turistleriyle yerel halkın sayısal oranlarının büyüklüğü karşısında henüz kısıtlayıcı önlemler alınmamıştır. Örneğin Brida ve Zapata (2009: 221) Güney Karayip bölgesinde bir Meksika adası olan Cozumel'in 73.000 nüfusa sahip olduğunu, ancak bir günde adaya yanan 7 büyük kruvaziyer yolcu gemisinden inen 20.000 insan adaya indiğinde altından kalkılması zor bir kalabalıkla karşılaştığına dikkat çekmektedirler. Başka bir örnek de Kanada'da 120 kişinin yaşadığı bir sahil köyü olan Nova Scotia'dan verilebilir. Gözde kruvaziyer limanlarından biri olan ancak sınırlı ulaşım imkanlarına sahip Nova Scotia'ya gelen fazla sayıda kruvaziyer turisti için 50 otobüslük bir

hizmet sunulmaktadır. Yöre halkı bu ulaşım hizmetiyle ortaya çıkan sıkışıklık, hava kirliliği ve yerel halkın kullandığı yaya yollarındaki bozulmayla mücadele etmek zorunda kalmaktadır.

Kruvaziyer turizmi ile gelen bir diğer etki limanların tek tipleşmesi olarak ifade edilebilir. Çoğu liman kruvaziyer turistleri için kuyumcu dükkânları, içecekler ve benzer ürünler için vergisiz satış mağazaları, turistlere yönelik ürünler satan çeşitli satış noktaları sunmaktadır. Klein (2011: 113) bu durumun dükkan sahipleri için dış ticaret açısından ekonomik bir değer sunmakla birlikte yöre halkı açısından bir önem ifade etmediğini belirtmektedir. Bu yapılanma liman şehrinin imajını değiştirdiği gibi yerel halkın bölgeyi kullanımını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Sosyokültürel bağlamda ele alınabilecek başka bir konu turistlerin yerel kültürü deneyimleme isteğine yönelik olabilir. Liman şehrinin aynı zamanda kıyıda ziyaretçilerinin bulunduğu durumlarda şehrin otantik yapısının korunması oldukça zorlaşmaktadır. Talebin yoğun olduğu bu durumlarda ürünlerin otantik özelliklerini koruyamadıkları ve sahte ürünlerle ziyaretçilere otantik deneyimlerin yaşatılmaya çalışıldığı durumlar söz konusu olabilmektedir.

Kruvaziyer turizmi ile ortaya çıkan sosyokültürel etkileri çalışanlar açısından da değerlendirmek mümkündür. Kruvaziyer gemileri binlerce turiste ev sahipliği yaparken dünyanın farklı bölgelerinden binlerce çalışan için bir çalışma ve yerleşim yeri niteliğindedir. Kruvaziyer gemilerinin çevresel bakış açılarında olduğu gibi işgücü konusunda da pek masum olduğu söylenemez. Brida ve Zapata (2009: 221) kruvaziyer çalışanlarının uzun çalışma saatleri, düşük ücretler, iş güvenliğinden uzak uygulamalar ve çeşitli istismarlar ile karşı karşıya olduklarına dikkat çekmektedir. Aynı zamanda çalışanların kendilerine iş ayarlayan aracı kurumlara yasal olmayan ücretler ödemek zorunda bırakılmaları bu bağlamda değerlendirilmesi gereken bir başka önemli durum olarak görülmektedir. Wood (2000: 350-351) bu sorunlar karşısında kruvaziyer gemileri için önemli olan konunun hangi ülkenin bayrağını taşıdığı olduğuna dikkat çekmektedir. Kolaylık sağlayan bayrak olarak tanımlanan Panama, Liberya ve Bahama ülkelerinin bayrakları kruvaziyer şirketleri tarafından özellikle tercih edilmektedir. Bu bayraklardan birine sahip kruvaziyer gemi çalışanları, işleri ile ilgili hukuki işlemlerde geminin bayrak aldığı ülkenin kanunlarına göre işleme tabi tutulmaktadırlar. Sözü geçen bu ülkelerdeki uygulamaların çalışanlardan yana olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Bir belirsizlik oluştuğunda ülkeler kolaylıkla uygulamalarını değiştirebilmektedir. Örneğin Panama kanunları çalışanlar için haftada bir günün tatil olacağını garanti etmesine rağmen, kruvaziyer şirketlerinin

lobicilik faaliyetleri ile kruvaziyer çalışanları için istisnalara yönelik kanunlar çıkartabilmektedir.

3.3. Çevresel Yaklaşım

Çevre faktörü turistik destinasyonlarda ve turizm endüstrisinde önemli bir rol oynamaktadır. Öyle ki turistik destinasyonlar sahip oldukları çevresel faktörler sayesinde de tercih edilebilmektedir. Birçok turist ekolojik anlamda hassas ve el değmemiş doğal alanlarda tatillerini geçirmek istemektedir. Kruvaziyer turizmi açısından da çevresel kaynaklardan biri olarak temiz sular, önemli bir çekici unsur olarak değerlendirilebilir.

Alanyazında kruvaziyer turizminin çevreye olumsuz etkilerinin daha çok olmasından dolayı bu noktaya ve çözüm önerilerine sıklıkla odaklanıldığı görülmektedir. Polat'a (2015: 443) göre kruvaziyer gemileri dünya denizleri üzerinde en fazla atığa neden olan araçlardan biri olarak görülmektedir. Kruvaziyer gemilerinin çıkardıkları emisyon nedeniyle oluşan kirlilik düzeyi küçük bir şehirle karşılaştırılabilecek düzeydedir. Seyahat boyunca gemiler, önemli miktarlarda ekolojik ayak izine neden olmakta, iklimsel problemler ve sağlık sorunlarının oluşmasında önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle gemi mürettebatı ve kıyı bölgelerde yaşayan yerel halk kalp ve karaciğer rahatsızlıkları konusunda tehlike altındadır. Eijgelaar vd. (2010: 347) kruvaziyer gemilerinin ortalamasının üzerindeki karbon emisyon oranları ile her seferlerinde iklim değişikliğine yaptığı etkiye dikkat çekmektedir.

Kruvaziyer gemilerinin dünya genelindeki ticaret filolarının %1'inden daha az bir yer edinmesine rağmen gemi atıklarının %25'inden sorumlu olması (Butt, 2007: 591) çevresel etkilerini anlama açısından oldukça çarpıcı bir örnektir. Kruvaziyer gemilerinin kapasitelerinin artmasına paralel olarak su ve elektrik ihtiyaçlarının artması kirliliğin boyutlarında etken unsurlar arasında yer almaktadır. Polat'a (2015: 443) göre bir kruvaziyer turistinin günlük su tüketimi ortalama 400 L, katı atık üretimi ise 3 kg'dır. Brida ve Zapata (2009: 219) ise turist ve mürettebat dahil ortalama 3.000 kişi kapasiteli bir kruvaziyer gemisinin neden olabileceği atık miktarına yönelik çarpıcı bilgiler sunmaktadır (Tablo 6).

Tablo 6: Kruvaziyer Gemilerinin Atıkları (3.000 kişilik)

<i>Atık Türü</i>	<i>Tanım</i>	<i>Etki</i>
Siyah su	Zararlı bakteriler, patojenler, hastalıklar, virüsler vb. taşıyan tuvalet ve medikal hizmetlerle oluşan atık su.	Her gün 68.000-136.000 litre
Gri su	Lavabolar, duşlar, mutfaklar, çamaşırhane ve kruvaziyerin temizliğinden oluşan atık su.	Her gün 340.000-965.000 litre
Katı atık	Cam, kağıt, karton, plastik, alüminyum ve çelik kavanozlar.	Dünyadaki tüm gemilerin ağırlıklı olarak %24'ü kruvaziyer gemilerdir
Tehlikeli atıklar	Kullanım süresi dolmuş ve atılan kimyasallar, tıbbi atıklar, piller, floresan lambalar, boya ve tinerler.	Miktarları az olmasına karşılık okyanuslardaki organizmalar için oldukça tehlikelidir.
Sintine suyu	Yüksek düzeyde oksijen gereksinimi malzeme barındıran kirleticiler ve katı atıklar, yağlar ve diğer kimyasallar	24 saatlik bir faaliyette ortalama 8 ton yağlı sintine suyu
Balast suyu	Dengelerini ve stabilitelelerini sağlamak için sadece bu amaçla ayrılmış tanklarına balast suyu olarak adlandırılan temiz deniz suyunu alırlar.	Bu yolla milyonlarca farklı sucul organizma ve mikro organizma bir ekosistemden bir başkasına taşınır.
Hava kirliliği	Dizel motorlardan çıkan sülfür dioksit, nitrojen oksit, karbon monoksit, karbon dioksit ve hidrokarbon gazları.	Kruvaziyerlerle ilgili spesifik bilgi yok

Kaynak: Brida ve Zapata 2009: 219

Kruvaziyer gemilerinin çevresel düzeyde olumsuz diğer etkileri ise şu şekilde sıralanabilir (Caric, 2015: 7; Copeland, 2010: 7; Johnson, 2002: 263);

Çarpışma (gemilerin çarpması) ve fiziksel rahatsızlık; balina türlerinin korunmasındaki öncelikli problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemilerin hızı, kütlesi ve su altında çıkardıkları gürültüler birçok memelinin hayatını tehlikeye atan zorluklar arasında yer almaktadır.

Gürültü kirliliği; sudaki canlıların hareket etmesi, beslenmesi ve üremesinde ciddi sorunlara yol açmaktadır. Gürültü, balıkların ve yırtıcıların rutin rotalarını değiştirerek eko-sistemi değiştirebilir.

Ekolojik ışık kirliliği; sudaki canlıların üremesi, beslenmesi ve göç etmesinde ihtiyaç duydukları karanlık ortamın yok edilmesi nedeniyle giderek artan bir problem haline dönüşmektedir.

Altyapı etkileri; gemi inşaatını, kruvaziyer turistlerine yönelik tesisler ve gemilerin yaşamlarını sağlayan olanaklar gibi etkinlikleri kapsamaktadır. Kruvaziyer turizmüne hizmet edebilmek için doğal

çevrenin değiştirilmesi doğal habitatın kaybolmasına, kıyı dalgalarının değişmesine neden olmaktadır.

Operasyonel etkiler; kullanımdan dolayı enerji, su ve hava kalitesinin kirlenmesini içermektedir. Ayrıca gemilerin demirlemesinden kaynaklanan ekosisteme verilen fiziksel zararlar da bu kapsama girmektedir.

Dağıtım etkileri; turistlerin seyahatleri ile ilgilidir. Turistlerin evlerinden geminin başlangıç noktasına uçmaları, oradan gemiye transferleri ve tur sonunda tekrar evlerine uçmaları da bu kapsam dahilindedir.

Kullanım etkileri; destinasyona çok sayıda ziyaretçi gelmesinden kaynaklanan aşırı kalabalıklaşma ve varlıklı turistlerin kültürel bir etki oluşturmaları yer almaktadır. Bu kalabalıklaşma su tüketiminin aşırı olmasına, temizlik maddelerinin ve kimyasalların aşırı kullanılmasına, vahşi yaşamı rahatsız edecek rekreasyonel etkinliklerin fazlalaşmasına, turistlerin merakı nedeniyle nesli tükenme tehdidi altında olan türler üzerinde baskının artmasına neden olmaktadır.

4. SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE YÖNELİK UYGULAMALAR

Dünya genelinde kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliğe olumsuz etkilerinin azaltılmasına yönelik birtakım yasalar, düzenlemeler ve standartların varlığından söz etmek mümkündür. Bu düzenlemelerin bazılarının birbirleri ile örtüşüğünü, bazı alanlarda boşlukların olduğunu ve coğrafi yargılama yetkilerinden kaynaklanan farklılıkların olduğunu söylemek mümkündür. Örneğin Amerika bünyesinde yer alan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) araç güvenliği ve deniz kirliliğine yönelik bazı standartlar oluşturmuştur. Amerika dahil 152 denizci milleti kapsayan bu standartlar 1978 yılında imzalanan ve MARPOL 73/78 (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme) olarak adlandırılan protokolün uyarlanması sonucu elde edilmiştir. Nerede seyir halinde oldukları, hangi milliyete ait oldukları fark etmeksizin bu protokolü imzalayan tüm araçlar bu standartlara karşı sorumlu tutulmaktadır (Copeland, 2010: 10). MARPOL sözleşmesi, işletme veya kaza nedenleriyle gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konularını düzenleyen temel uluslararası bir sözleşmedir. Sözleşme, petrol kirliliğinin yanı sıra kimyasal maddeler, kirli su ve çöp ile hava kirliliğini düzenleyen hususları da içermektedir. Sözleşme kapsamında 6 ek yer almakta ve bu eklerden I ve II. eklere katılım zorunlu diğer eklere katılım isteğe bağlı olmaktadır. MARPOL sözleşmesi aşağıdaki konu ve kuralları kapsamaktadır: (<http://imo.udhb.gov.tr/TR/19Marpol.aspx>)

- Ek I: Petrol kirliliğinin önlenmesi

- Ek II: Dökme halde taşınan zehirli sıvı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi
- Ek III: Denizde paketli halde taşınan zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi
- Ek IV: Gemilerden kaynaklanan pis su kirliliğinin önlenmesi
- Ek V: Gemilerden kaynaklanan çöp kirliliğinin önlenmesi
- Ek VI: Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi

Birçok gelişmiş ülkede atık yönetimine dair bir hiyerarşi uygulanmaktadır. Hiyerarşide uygulanan aşamalar, azaltma (önleyici), yeniden kullanma ve geri dönüştürme ile imha etme aşamalarından oluşmaktadır. Bununla birlikte atık hiyerarşisinde çevresel, sosyal ve ekonomik etkiler dikkate alınarak stratejilerin geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır (Butt, 2007: 593).

Kruvaziyer gemilerinde oluşan atıkların tasfiyesi çeşitli şekillerde yapılabilmektedir (Tablo 7). Söz konusu tasfiye şekilleri geminin yaşına, limanda yer alan imkanlara ve gemi sahibinin çevreye bakış açısına göre farklılıklar gösterebilmektedir.

Tablo 7: Gemi Atık Tasfiye Seçenekleri

<i>Sıkıştırıcı Makineler (kompaktörler) Parçalayıcılar/Öğütücüler</i>	Bu yöntem ile atıkların hacimleri azaltılmaktadır./azaltılabilmektedir. Yiyecek atıklarını dilimlemek suretiyle azaltarak sonrasında denize bırakılmasını da sağlayabilmektedir.
<i>Küspe makineleri/hamurlaştırıcılar Kağıt doğrayıcı/parçalayıcı</i>	Karton ve kağıtların öğütülmesini daha sonra da denize bırakılmasını sağlayabilmektedir. Bu makineler kemik, metal, cam ve plastiğin öğütülerek depolanmasını ya da denize bırakılmasını sağlayabilmektedir.
<i>Çöp fırınları</i>	Geri dönüşümü mümkün olmayan atıkların yakılmasını sağlayan araçlardır. Ancak zararlı atıklar ve plastikler bu makinelerde yakılmaz.
<i>Kanalizasyon arıtma tesisleri</i>	Hem gri hem de siyah atık sularının imhası için kullanılan çeşitli sistemler bulunmaktadır.

Kaynak: Butt, 2007: 595

Johnson (2002: 264) kruvaziyer turizmde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması için sektörde yer alan işletmeler ve destinasyonların uygulayabileceği birtakım stratejilerden söz etmektedir (Tablo 8).

Tablo 8: Kruvaziyer Şirketleri ve Destinasyonlar için Yönetim Girişimleri ve Çevresel Sürdürülebilir Stratejiler

Strateji	Yönetim Girişimi	
	Kruvaziyer Şirketleri	Kruvaziyer Destinasyonları
<i>Fiziksel</i>	Rotaların çeşitlendirilmesi Tuist sayısının sınırlandırılması Destinasyon rehabilitasyon (ıslah)/koruma projeleri	Tesis yapma Tesis tasarımı Feda edilebilecek alanlar
<i>Mevzuat</i>	Çevresel politikaların birleştirilmesi Çevresel yönetim sistemleri Çevresel uygulamaların geliştirilmesi	Ziyaretçi sayısının sınırlandırılması Etkinliklere/Kullanıma kapalı alanlar
<i>Ekonomik</i>	Çevresel maliyet muhasebesi Temiz teknolojilere yatırım Çevresel farkındalıklara ödüller Turistten elde edilen gelirlerin pozitif kullanımı	Farklı ücretler Zarar bonoları/tahvilleri Para cezaları Ödüller Yerel üretimin geliştirilmesi
<i>Eğitimsel</i>	Destinasyonlar ile sürdürülebilirlik konusunda işbirliği içinde olma Çevresel raporların birleştirilmesi Uygulama kodları İyi uygulamaların yayılması	Yazılı materyaller İşaretler Rehberli yürüyüşler/söyleşiler Operatörlerle iş birliği içinde olma

Kaynak: Johnson, 2002: 264-267

Kruvaziyer turizminin neden olduğu kirliliğin önlenmesinde gerek gemi işletmeleri gerekse liman işletmeleri olmak üzere sektörde yer alan paydaşların da çeşitli önleyici etkinlikler içinde olduğunu söylemek mümkündür. Örneğin dünya genelinde önde gelen kruvaziyer gemi şirketleri arasında yer alan Carnival Cruise Lines, 12 farklı markası ile bu sektörde hizmet vermektedir. 24 gemisi ile yılda 4.5 milyon turist taşıyan şirket, çevresel yönetimin sektörün geleceğinde oynadığı rolün farkında olarak kısaca HESS (Health, Environment, Safety, Security & Sustainability Policy & Governance) adını verdiği sağlık, çevre, güvenlik ve sürdürülebilirlik politikalarını açıklamıştır. Bu kapsamda şirket; (<http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=iro1-hess>)

- Turistlerin ve çalışanların sağlığını ve güvenliğini korumayı,
- Çevresel kaynakları etkili ve sürdürülebilir bir şekilde korumayı,
- Sağlık, güvenlik ve sürdürülebilirlikle ilgili tüm yasal düzenlemelere uymayı,
- Söz konusu kavramları öncelikli konular olarak belirlemeyi hedeflemektedir.

TUI, dünya turizm pazarında büyük bir paya sahip olan bir tur operatörü olarak kruvaziyer turizmi kapsamında da turlar düzenlemektedir. Kruvaziyer turizminin önemini yanı sıra sürdürülebilirliğe etkilerinin de farkında olan TUI, 2015-2020 yıllarını

kapsayan sürdürülebilirlik stratejilerini açıklamıştır (TUI, 2015: 11). TUI grubu 13 kruvaziyer gemisi ve 3 markası ile kruvaziyer turizmde faaliyet göstermektedir. Söz konusu markalar şu şekildedir:

- *TUI Cruises*, Royal Caribbean ile ortak bir girişimdir. Gruba ait Mein Schiff 4 gemisi Alman Doğa ve Biyo-Çeşitlilik Birliği (NABU) tarafından 2015 yılında pazarda faaliyet gösteren çevresel anlamda en etkili gemi olarak seçilmiştir.
- *Hapag-Lloyd Cruises*, lüks bir filoya sahiptir. Filoda yer alan MS EUROPA 2, nitrojen oksit emisyonunu %95 azaltan katalizör ile donatılmıştır. Enerji Etkililik Tasarım İndeksi (EEDI) tarafından ödüllendirilen ilk gemidir.
- *Thomson Cruises* gemileri enerji tasarruflu teknolojileri ile gemilerinin donanımını iyileştirerek 2007-2014 yılları arasında turist başına karbon dioksit emisyonunu %24 oranında azaltmıştır.

Genel anlamda TUI, diğer gemiler ile karşılaştırıldığında kruvaziyer gemilerinde enerji tasarrufunu %30 oranında artırarak endüstri bazında da yeni standartlar getirmektedir. TUI, kruvaziyer operasyonlarına yönelik stratejilerini şu şekilde belirlemiştir: (TUI, 2015: 11)

- Turist başına düşen karbon dioksit emisyonunu gecelik %10'a düşürmek
- Tüm TUI gemi mürettebatını ISO 14001 ile sertifikalandırmak
- Su tüketimi, atık yönetimi, sülfür ve nitrojen emisyonu konularında kruvaziyer operasyonlarını geliştirmek.

Kuşadası kruvaziyer limanı, kruvaziyer gemilerinin liman sınırları içerisinde buldukları süre zarfında yapmaları yasak birtakım koşullar getirmiştir (GLOBAL, 2015):

- Her türlü raspa ve boya işleri,
- Her türlü temizlik işleri (temiz su ile yıkama dahil)
- Denize her türlü atık atma
- MF-HF telsiz ile her türlü yayın
- Atık yakma ve çevreye zarar verecek ölçüde duman yayımı
- Balık tutma, yüzme ve dalma
- Denize sintine suyu veya herhangi bir atık bırakma
- Acil durumlar hariç düdük çalma
- Tıbbi, yanıcı/parlayıcı, reaktif ve kimyasal atıklar kesinlikle yasaklanmıştır.

Kruvaziyer turizminin olumsuz etkilerine karşılık sürdürülebilirliğin sağlanması amacıyla birtakım bölgesel düzenlemelere de gidildiği görülmektedir. Örneğin 1 Mart 2004 yılı itibariyle İngiliz Virgin Adaları Başbakanı kruvaziyer gemilerinin ve yolcularının

sayılarına bir sınırlama getirdiklerini açıklamıştır. Ağustos 2006 yılında ise Alaska sakinleri limana giren her bir kruvaziyer turistinden 50\$ ayakbasta vergisi alınmasına yönelik oy kullanmışlardır (Hritz ve Cecil, 2008: 170). Bir diğer örnek Baltık Denizi'nden verilebilir. 2010 yılından bu yana kruvaziyer gemilerinin sülfür içeriğinin %1'den fazla olmamasına yönelik sınırlama getiren düzenleme yürürlüktedir. Bununla birlikte böylesine önemli bir uygulamanın dünya genelinde uygulanmadığı görülmektedir (Polat, 2015: 443).

Türkiye'de kruvaziyer turizminin gelişimine yönelik planlamalar incelendiğinde öncelikli olarak görülen liman sayısının artırılmasıdır. Bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Hedefi"nde de yeni limanların yapılması planlanmaktadır (Samandağı, Antalya, Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul Galata, İstanbul Ataköy, İstanbul Zeytinburnu, Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanları programa alınmış bulunmaktadır) (Deniz Ticareti, 2015: 7). Bununla birlikte kruvaziyer turizminin gelişiminde liman sayısının artırılması yalnızca ekonomik fayda beklentisiyle yapılan bir girişimi ifade etmektedir. İnşa edilecek limanların sürdürülebilir ilkeler doğrultusunda ele alınmaması durumunda bir süre sonra söz konusu limanların bulunduğu sularda kirlenmeler yaşanacak ve bu durumdan yine en fazla kruvaziyer turizmi etkilenecektir.

5. SONUÇ

Deniz turizminin önemli kaynaklarından biri olarak değerlendirilebilecek olan kruvaziyer turizmi gerek ulusal gerek uluslararası alanda hızla gelişmeye devam eden bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik anlamda önemli getirilere sahip olan kruvaziyer turizminin yalnızca kısa vadede değil uzun vadedeki etkilerinin -özellikle kruvaziyer turizminin ve ülkelerin turizm geleceği açısından- tartışılması gerekmektedir. Bu çalışmada kruvaziyer turizminin olumlu etkilerinin yanı sıra sürdürülebilirlik ilkesi kapsamındaki etkilerine değinilmekte ve bu konuda aşağıdaki gibi sıralanabilecek ulusal ve uluslararası düzeyde önerilerde bulunmaktadır.

- Öncelikle Türkiye'de kruvaziyer turizminin mevcut durumuna ve gelecekteki planlamalarına yönelik değerlendirmeler incelendiğinde ortak hedefin liman sayısını artırmak olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte kruvaziyer turizmde uluslararası anlamda hizmet veren diğer bölgeler incelendiğinde, son zamanlarda bölgenin sürdürülebilirliği için gemi ve liman sayısına kısıtlamalar getirilmeye çalışıldığı gözlemlenmektedir. Dolayısıyla ülkemiz açısından henüz gelişmekte olan bir alan

olarak kruvaziyer turizminin planlanmasında kontrolsüz bir şekilde liman sayısının artırılmasından ziyade sürdürülebilirlik anlayışı çerçevesinde hareket edilmesi, yolun başında olan bir destinasyon olarak ülkemizde kruvaziyer turizminin uzun vadede gelişimine yönelik doğru bir karar olacaktır.

- İlk madde ile paralel bir şekilde ülkemize daha fazla geminin gelmesi için çeşitli vergi indirimlerine gidilmesinden ziyade güvenli ve kaliteli liman hizmetleri çerçevesinde hak edilen ücret taleplerinde bulunulması gerekmektedir.
- Kruvaziyer turizmi kapsamında destinasyon bölgesine gelen gemilerin emisyonunun azaltılmasına yönelik limanlarda iyi bir atık yönetiminin uygulanması ve bu konuda sınırlayıcı bölgesel yasaların uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.
- Kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliğinde dikkate alınması gereken noktalardan biri de konuyla ilgili tüm paydaşların planlama ve karar almada söz sahibi olmasıdır. Yalnızca kruvaziyer turizmi konusunda tecrübesi olan gruplar değil aynı zamanda bölgede yaşayan yerel halk, sivil toplum kuruluşları, eğitim kurumları gibi diğer paydaşların da bu sürece katılımları sağlanmalıdır.
- Kruvaziyer turizminin sürdürülebilirliğinde eğitim faktörü de önemli bir rol oynamaktadır. Bu alanda çalışan personel dışında kruvaziyer turizminin gerçekleştirildiği bölgedeki yerel halk, esnaf, liman çalışanları ve hatta turistlerin de sürdürülebilirlik konularında bilgilendirilmelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle turistlerin ve yerel halkın sürdürülebilirlik konusunda bilgilendirilmeleri her iki grubun sosyokültürel karşılaşmalarında ortaya çıkabilecek çatışmaların önlenmesi açısından da önem taşımaktadır.
- Limanlar kruvaziyer gemilerin atıklarını çevreye duyarlı uygulamalarla değerlendirmeye zorlanmalıdır. Özellikle atıkların geri dönüşüm ve tekrar kullanımının sağlanması çevresel zararı azaltırken uzun vadede ekonomik bir fayda sağlayacaktır.
- Kruvaziyer gemi işletmecileri çevreye duyarlı teknoloji ve uygulamalar geliştirmeye teşvik edilmeli ulusal ve uluslararası düzeyde özendirici tedbirler alınmalıdır.
- Bahama, Panama ve Liberya gibi kolaylık sağlayan bayrak olarak tanımlanan uygulamalarının oluşturduğu olumsuz koşulların giderilebilmesi için uluslararası düzeyde baskı kurulmalıdır.
- Kruvaziyer çalışanları için uluslararası düzeyde bağlayıcılığı olan iş kanunu çalışmalarının yapılması, çalışanların şirketler tarafından istismar edilmesinin önüne geçilebilir.

Ekonomik fayda beklentisiyle düşük düzeyde planlamalarla desteklenen kruvaziyer turizminin, zaman içerisinde ortaya çıkartabileceği olumsuz etkiler destinasyonlar için görünmeyen pek çok tehlikeyi barındırmaktadır. Dolayısıyla destinasyon yöneticilerinin bu önerileri dikkate alması kruvaziyer turizminin desteklenirken zaman içerisinde ortaya çıkabilecek olumsuz etkiler bağlamında önlem almalarını sağlayabilir.

Bu araştırma kruvaziyer turizminin sürdürülebilirlik yaklaşımıyla ele alınmasına yönelik literatür değerlendirmesinden oluşmakta ve bir ön çalışma niteliği taşımaktadır. İleriki araştırmacıların kruvaziyer turizminin etkilerini ve sürdürülebilirliğini sosyokültürel ve/veya ekonomik düzeyde kapsamlı alan araştırmalarıyla ele almaları oldukça önemli bulgular içerebilir.

KAYNAKÇA

- Avcıkurt, C. (2015). *Turizm Sosyolojisi*, 4. Basım Detay Yayıncılık: Ankara.
- Braun, B.M., Dander, J.A. ve White, K.R. (2002). “*The Impact of the Cruise Industry on a Region’s Economy: A Case Study of Port Canaveral, Florida*”. *Tourism Economics*, Cilt 8, Sayı 3. s: 281–288.
- Brida, J.G. ve Zapata, S. (2009). “*Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*”. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Cilt 1, Sayı 3. s: 205-226.
- Butt, N. (2007). “*The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton*”, *Marine Policy*, Cilt 31. s: 591-598.
- Caric, H. (2015). “*Challenges and Prospects of Valuation-Cruise Ship Pollution Case*”, *Journal of Cleaner Production*, Cilt 111. s:487-498.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2014). *Charting A Course to Access, 2014 Annual Report*. Erişim tarihi Aralık, 2015 <http://test.cruising.org/docs/default-source/annual-reports/clia-2014-annual-report-final.pdf?sfvrsn=2>
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2015). *CLIA Press Room*. Erişim tarihi Aralık, 2015 <http://www.cruising.org/about-the-industry/press-room>
- Copeland, C. (2010). *Cruise Ship Pollution: Background, Laws and Regulations, and Key Issues*, CRS Report for Congress, Prepared for Members and Committees of Congress, Order Code RL32450, USA.
- Deniz Ticareti (2015). *Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Potansiyeli ve Geleceği*, İMEAK Deniz Ticaret Odası resmi yayını, Temmuz.
- De Ruyck, M.C., Soares, A.G. ve MacLachlan, A. (1997). “*Social*

- Carrying Capacity As A Management Tool For Sandy Beaches*”, Journal of Coastal Research, Cilt 13, Sayı 3, s:822-830.
- Dwyer, L. ve Forsyth, P. (1998). “*Economic Significance of Cruise Tourism*”. Annals of Tourism Research, Cilt 25, Sayı 2, s:393-415.
- Eijgelaar, E., Thaper, C. ve Peeters, P. (2010). “*Antarctic Cruise Tourism: The Paradoxes of Ambassadorship, Last Chance Tourism and Greenhouse Gas Emissions*”. Journal of Sustainable Tourism, Cilt 18, Sayı 3. s: 337-354.
- Evangelı, S. ve Maria, L. (2012). *Generated Economic Impact on Cruise Destinations: The Piraeus Case, İçinde Cruise Tourism and Society A Socio-Economic Perspective*, Ed. Alexis Papathanassis, Tihomir Lukovic ve Michael Vogel, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 69-84.
- GLOBAL (2015). Kurallar ve Gereker. <http://www.globalports.com.tr/tr/liman-operasyonlari/dogu-akdeniz/ege-ports/kruvaziyer-operasyonlari/guvenlik-ve-emniyet/isps/kurallar-ve-gerekler.aspx>
- Hritz, N. ve Cecil, A. K. (2008). “*Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West*”, Journal of Sustainable Tourism, Cilt 16, Sayı 2. s:168-181.
- Johnson, D. (2002). “*Environmentally Sustainable Cruise Tourism: A Reality Check*”, Marine Policy, Cilt 26, s:261-270.
- Klein, R.A. (2011). “*Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability*”. Journal of Hospitality and Tourism Management, Cilt 18, s:107-116.
- Lester, J. ve Weeden, C. (2004). “*Stakeholders, the Natural Environment and the Future of Caribbean Cruise Tourism*”, The International Journal of Tourism Research, Cilt 6. s:39-50.
- Polat, N. (2015). “*Technical Innovations in Cruise Tourism and Results of Sustainability, Procedia*” – Social and Behavioral Sciences, World Conference on Technology, Innovation and Entrepreneurship, Cilt 195. s:438-445.
- Resort (2015). Türkiye’de ve Dünyada Kruvaziyer Turizmi. Erişim Tarihi Aralık, 2015 <http://resortdergisi.com/152-sayi/>
- Ritter, W. ve Schafer, C. (1998). “*Cruise-Tourism a Change of Sustainability*”. Tourism Recreation Research, Cilt 23, Sayı 1. 65-71.
- Sonuç, N. (2014). *Sürdürülebilir Turizm: Tanımı ve İçeriği, içinde Sürdürülebilir Turizm Kavramlar-Uygulamalar*, Ed. Metin Kozak, Detay Yayıncılık, Ankara.
- TUI Group (2015). *Better Holidays Better World Sustainability Strategy 2015-2020*.
- UNWTO (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for*

Policy Makers, <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>

Wild ve Dearing, (2000). “*Development of and Prospects for Cruising in Europe*”. *Maritime Policy and Management*, Cilt 27, Sayı 4. s: 315-333.

Wood, R.E. (2000). “*Caribbean Cruise Tourism Globalization at Sea*”. *Annals of Tourism Research*, Cilt 27, Sayı 2. s:345-370.