



**T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞL-DR-2014-0001**

**KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI KAPSAMINDA
KRUVAZİYER LİMANLARIN ETKİNLİĞİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: ALTERNATİF LİMAN ÖNERİSİ**

HAZIRLAYAN

Kâmil BİRCAN

TEZ DANIŞMANI

Yrd. Doç. Dr. Esin SAYIN

AYDIN-2014

**T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞL-DR-2014-0001**

**KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI KAPSAMINDA
KRUVAZİYER LİMANLARIN ETKİNLİĞİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: ALTERNATİF LİMAN ÖNERİSİ**

HAZIRLAYAN

Kâmil BİRCAN

TEZ DANIŞMANI

Yrd. Doç. Dr. Esin SAYIN

AYDIN-2014

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

İşletme Anabilim Dalı İşletme Doktora Programı öğrencisi Kâmil BİRCAN tarafından hazırlanan “**Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi**” başlıklı tez, 06 Ocak 2014 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Unvanı, Adı ve Soyadı	Kurumu	İmzası
Doç. Dr. Aykut Hamit TURAN (Başkan)	Sakarya Üniversitesi	
Doç. Dr. İrfan ERTUĞRUL (Üye)	Pamukkale Üniversitesi	
Yrd. Doç. Dr. Esin SAYIN (Üye)	Adnan Menderes Üniversitesi	
Yrd. Doç. Dr. Ece ARMAĞAN (Üye)	Adnan Menderes Üniversitesi	
Yrd. Doç. Dr. Didem TEZSÜRÜCÜ (Üye)	Adnan Menderes Üniversitesi	

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu İşletme Anabilim Dalı Doktora tezi Enstitü Yönetim Kurulunun sayılı kararıyla.....tarihinde onaylanmıştır.

Doç. Dr. Fatma Neval GENÇ
Enstitü Müdürü

Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

Kâmil BİRCAN

YAZAR ADI-SOYADI: Kâmil BİRCAN

BAŞLIK: KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI KAPSAMINDA KRUVAZİYER LİMANLARIN ETKİNLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: ALTERNATİF LİMAN ÖNERİSİ.

ÖZET

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı, Türkiye’de son yıllarda önem kazanmış bir turizm sektörüdür. “Türkiye Turizm Stratejisi Hedefleri” bildirisinde, kruvaziyer limanlarının sayısının artırılması gerektiği vurgulanmıştır. Kruvaziyer turizmi hem doğrudan hem de dolaylı olarak ülke gayri safi milli hasılasına (GSMH) katkıda bulunmaktadır. Türkiye kruvaziyer limanlarında ve hinterlandlarında yaratılan ekonomik katma değerler büyük bir pazarın varlığını göstermektedir. Bu nedenle, kruvaziyer limanlarının etkin hizmet üretebilmeleri için çaba sarfetmek ve işletmecilerini doğru belirlemek gerekmektedir. Türkiye kruvaziyer turizm gelirlerinin artmasına yönelik hedeflerin gerçekleşmesine bilimsel katkı sağlamak amacıyla, işletmecilik açısından uygun liman belirlemesi yapmak üzere bu tez hazırlanmıştır.

Tez çalışmasında, turizmin genel tanımlaması yapılarak turizm olgusu içindeki kruvaziyer turizmin tanımı, önemi, yeri, gelişimi ve unsurları değerlendirilmiştir. Kruvaziyer turizmin iki ana bileşimi olan kruvaziyer gemi ve kruvaziyer limanı kavramları hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Etkinlik kavramı ve veri zarflama analizi hakkında kapsamlı açıklamalar yapıldıktan sonra Türkiye’deki kruvaziyer limanlar, bölgesel dağılımlarına, işletme haklarına ve yolcu türlerine göre karşılaştırılmıştır. Analizlerde Türkiye kruvaziyer limanlarının 2012 yılı verileri dikkate alınarak, çıktıya yönelik BCC modeli ve çıktıya yönelik CCR modeli kullanılmıştır. DEA Solver paket programı ile gerçekleştirilen analizde kruvaziyer limanlarına ilişkin toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinliği değerleri hesaplanmıştır. Verilerin analizi sonucunda, Kuşadası, İzmir-Alsancak ve İstanbul-Salıpazarı kruvaziyer limanlarının etkin oldukları görülmüştür.

Çalışma sürecinde, “Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı”nda yer alan, iyileştirilmesi veya yeni kurulması hedeflenen onbir kruvaziyer limanına ilişkin turistik

çekicilik faktörleri temelinde, bu alanda çalışan akademisyenlere, politikacılara ve liman yöneticilerine, 'çekicilik faktörlerinin ağırlıklandırma puanlaması' yaptırılmıştır. Ayrıca, onbir limandan hangisi/hangilerinin turistik çekicilik faktörleri açısından öne çıktığını belirlemek için anket çalışması yapılmıştır. Anket sonucunda, ağırlıklı ortalamalara tek yönlü varyans analizi ve post hoc tukey hsd testi uygulanmıştır.

Çalışmalar sonucunda, Kuşadası, İzmir-Alsancak, İstanbul-Salıpazarı kruvaziyer limanlarının etkin oldukları ve bu limanların buldukları çevrenin turistik çekicilik faktörleri açısından cazibe merkezi olduğu saptanmıştır. Bundan dolayı, söz konusu limanlar baz alınarak alternatif yeni çekim alanları yaratmak için Haydarpaşa, Zeytinburnu, Didim ve Üçkuyular'a kruvaziyer limanları kurulması öngörülmüştür.

ANAHTAR SÖZCÜKLER

Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı, Kruvaziyer Limanlar, Etkinlik Kavramı, Kruvaziyer Limanı Etkinliği, Veri Zarflama Analizi (VZA)

AUTHOR NAME: Kâmil BİRCAN

TITLE: EVALUATION OF THE CRUISE PORTS EFFICIENCY WITHIN THE FRAMEWORK OF CRUISE PASSENGER TRANSPORTATION: AN ALTERNATIVE PORT PROPOSAL

ABSTRACT

Cruise passenger transportation is a tourism sector which gained importance in the recent years. In the “Objectives of the Tourism Strategy of Turkey”, the need to increase the number of cruise ports has been underlined. Cruise tourism contributes to the Gross National Product (GNP) of Turkey both directly and indirectly. Economic values added in the cruise ports and hinterland of Turkey point to the existence of a great market. Therefore, it is necessary to exert effort to ensure the cruise ports provide an effective service, and to determine the operators properly. This thesis has been drafted to determine the suitable ports in terms of operation with a view to provide scientific contribution for the realization of Turkey’s objectives for the increase of the cruise tourism profits.

In this thesis, tourism has been defined in general, and also definition, importance, status, and development factors of cruise tourism have also been addressed under the notion of tourism. Detailed information has been provided on the two main components of cruise tourism, which are cruise ships and cruise ports. Following the comprehensive explanations regarding the concept of efficiency and data envelopment analysis, cruise ports in Turkey have been compared by their regional distributions, operating rights, and passenger types. In the analyses, 2012 data regarding the cruise ports in turkey was taken into account and output oriented BCC and CCR models were utilized. In the analysis realized with DEA Solver package, total efficiency, technical efficiency and scale efficiency scores were measured. Results of the data analysis indicate that the cruise ports of Kuşadası, İzmir-Alsancak and İstanbul-Salıpazarı are effective.

During the study, on the basis of the factors of tourist attractiveness regarding the eleven cruise ports aimed to be renovated or newly established in line with the

“Action Plan for the Tourism Strategy of Turkey”, “weighting scores of the factors of attractiveness” has been determined for the academicians working in this field, politicians, and port administrators. Moreover, a survey was carried out to find out which one/ones of these ports come to the forefront in terms of the factors of tourist attractiveness. Following the survey, one-way analysis of variance and post hoc tukey hsd test were applied to the weighted averages.

As a result of the study, it has been determined that the cruise ports of Kuşadası, İzmir-Alsancak, İstanbul-Salıpazarı are effective and that the surroundings of these ports are points of attraction in terms of tourism. Accordingly, depending on these ports, it has been foreseen to establish cruise ports in Haydarpaşa, Zeytinburnu, Didim and Üçkuyular to create new alternative points of attraction.

KEY WORDS

Cruise Passenger Transportation, Cruise Ports, the Concept of Efficiency, Efficiency of Cruise Port, Data Envelopment Analysis (DEA)

ÖNSÖZ

“Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi” başlıklı bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının etkinlik değerlerinin hesaplanmasını, değerlendirilmesini ve turistik çekicilik faktörlerine dayalı olarak alternatif yeni limanların önerilmesini amaçlamaktadır.

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde baştan sona bana her konuda yardımcı olan danışmanım Yrd. Doç. Dr. Esin SAYIN’a, tez izleme komisyonu üyeleri Doç. Dr. Aykut Hamit TURAN ve Yrd. Doç. Dr. Ece ARMAĞAN’a teşekkür ederim.

Tez yazım sürecinde lojistik desteğini ve ilgisini benden esirgemeyen değerli arkadaşım Yrd. Doç. Dr. Algın OKURSOY’a teşekkür eder, bu vesileyle doktora ders danışmanım kıymetli hocam Prof. Dr. Ahmet ULU’yu da saygı ve rahmetle anmak isterim.

Yoğun çalışmalarım esnasında beni daima motive eden ve hiçbir fedakârlığı esirgemeyen hayat arkadaşım Yrd. Doç. Dr. Özlem BİRCAN’a şükranlarımı sunarım.

Kâmil BİRCAN

İÇİNDEKİLER

ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
EKLER LİSTESİ	xiii
ÇİZELGELER LİSTESİ	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ	xvi
KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ	xviii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KRUVAZİYER TURİZMİ VE KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI

1.1.	TURİZM KAVRAMI VE TANIMI	6
1.2.	TURİZMİN KÜRESEL BOYUTLARI	9
1.3.	TURİZMİN İKTİSADİ VE SOSYO-KÜLTÜREL ETKİLERİ	11
1.3.1.	Turizmin Kalkınmaya Etkisi	12
1.3.2.	Turizmin Ekonomik Etkileri	15
1.3.3.	Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri ve Çevresel Etkileri	17
1.4.	TURİZMİN SINIFLANDIRILMASI	20
1.4.1.	Ziyaret Edilen Yerlere Göre Turizm Çeşitleri	20
1.4.1.1.	İç Turizm (Ulusal Turizm)	20
1.4.1.2.	Dış Turizm (Uluslararası Turizm)	21
1.4.2.	Katılanların Sosyo-Ekonomik Durumlarına Göre Turizm Çeşitleri	21
1.4.2.1.	Sosyal Turizm	21
1.4.2.2.	Lüks Turizmi	22
1.4.3.	Katılanların Amaçlarına Göre Turizm Çeşitleri	22
1.4.3.1.	Kongre Turizmi	23
1.4.3.2.	İnanç Turizmi	23

1.4.3.3.	Termal Turizmi	23
1.4.3.4.	Golf turizmi	24
1.4.3.5.	Dağ ve Kış Turizmi	24
1.4.3.6.	Mağara Turizmi	25
1.4.3.7.	Av Turizmi	25
1.4.3.8.	Akarsu Turizmi	25
1.4.3.9.	Deniz Turizmi	26
1.4.3.9.1.	Yat Turizmi	28
1.4.3.9.2.	Kruvaziyer Turizm	28
1.5.	KRUVAZİYER TURİZMİ VE KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI	28
1.5.1.	Kruvaziyer Turizminin Tanımı	29
1.5.2.	Kruvaziyer Turizmin Tarihsel Gelişimi	31
1.5.3.	Kruvaziyer Gezisinin Fonksiyonları	41
1.5.3.1.	Güzergâh Fonksiyonu	42
1.5.3.2.	Taşımacılık Fonksiyonu	43
1.5.3.3.	Konaklama Fonksiyonu	43
1.5.3.4.	Ek Servisler Fonksiyonu	44
1.5.3.5.	Kruvaziyer Turizm Pazarının Durumu ve Gelişimi	44
1.5.4.	Dünyada Kruvaziyer Turizmi	46
1.5.5.	Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi	48
1.6.	TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZMİ	48

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU ULAŞTIRMASI VE KRUVAZİYER LİMANLAR

2.1.	ULAŞIM, ULAŞTIRMA KAVRAMLARI TANIM VE GELİŞİMİ	51
2.1.1.	Ulaştırma Fonksiyonları	54
2.1.1.1.	Ekonomik Fonksiyonlar	56
2.1.1.2.	Sosyal Fonksiyonlar	56
2.1.1.3.	Politik Fonksiyonlar	57
2.1.2.	Ulaştırma Sistemleri	58
2.1.2.1.	Yol (Rota)	59
2.1.2.2.	Yolcu ve Yük	61

2.1.2.3. Terminal	62
2.1.2.4. Ulaşım Aracı	63
2.1.2.5. İşletme	65
2.1.2.6. Düzenleme ve Denetleme	66
2.1.3. Dünyada Ulaştırmanın Mevcut Durumu	67
2.2. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMANIN MEVCUT DURUMU	69
2.3. KÜRESELLEŞME VE DENİZYOLU ULAŞTIRMASI	71
2.3.1. Küreselleşme Kavramı	72
2.3.1.1. Küreselleşme Sürecini Etkileyen Faktörler	73
2.3.1.2. Küreselleşme Sürecinin Uluslararası Turizm Üzerine Etkileri	74
2.3.1.3. Küresel Ekonomi Açısından Denizyolu Ulaştırmasının Önemi	76
2.4. KRUVAZİYER GEMİLER	78
2.4.1. Kruvaziyer Gemi Tanımı	78
2.4.2. Kruvaziyer Gemilerin Tarihi Gelişimi	80
2.4.2.1. Great Western Gemisi (1.300 GRT)	80
2.4.2.2. SS Great Britain gemisi (3.300 GRT)	81
2.4.2.3. Conte Di Savoia Gemisi (49.000 GRT)	82
2.4.2.4. SS Normandie Gemisi (79.000 GRT)	83
2.4.2.5. Quenn Mary (81.000 GRT)	84
2.4.2.6. Independence of Seas (154.407 GRT)	85
2.4.3. Kruvaziyer Gemilerin Sınıflandırılması	86
2.4.3.1. Kitle Kruvaziyerleri	87
2.4.3.2. Klasik Kruvaziyerler	87
2.4.3.3. Lüks (De-Luxe) Kruvaziyerler	87
2.4.3.4. Özel Kruvaziyerler	88
2.4.4. Kruvaziyer İşletmeciliği	89
2.4.5. Kruvaziyer Endüstrisindeki Önemli Gelişmeler	93
2.5. KRUVAZİYER LİMANLAR	98
2.5.1. Kruvaziyer Liman Tanımı ve Sınıflandırılması	98
2.5.2. Kruvaziyer Limanların Fonksiyonları	102
2.5.3. Kruvaziyer Liman Yönetimi	103
2.5.4. Türkiye Kruvaziyer Liman Sektörü	106

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ETKİNLİK KAVRAMI VE VERİ ZARFLAMA ANALİZİ

3.1.	PERFORMANS VE VERİMLİLİK KAVRAMLARI	108
3.1.1.	Performans Kavramı	108
3.1.2.	Verimlilik Kavramı	109
3.2.	ETKİNLİK KAVRAMI	111
3.2.1.	Etkinlik Türleri	113
3.2.1.1.	Teknik Etkinlik	113
3.2.1.2.	Ölçek Etkinliği	116
3.2.1.3.	Tahsis Etkinliği	117
3.2.2.	Eş Ürün Eğrisi ve Etkin Sınır	119
3.2.3.	Etkin Üretim ve Eş Ürün Eğrisi Örneği	121
3.2.4.	Etkinlik Ölçme Yöntemleri	122
3.2.4.1.	Oran Analizi	123
3.2.4.2.	Parametrik Yöntemler	124
3.2.4.3.	Parametrik Olmayan Yöntemler	125
3.2.5.	Etkinlik Ölçüm Yöntemlerinin Karşılaştırılması	125
3.3.	VERİMLİLİK VE ETKİNLİK ARASINDAKİ FARKLAR	127
3.4.	VERİ ZARFLAMA ANALİZİ	127
3.4.1.	VZA'nın Tanımı ve Tarihsel Gelişim Süreci	128
3.4.2.	Uygulama Alanları	131
3.4.3.	Uygulama Aşamaları	132
3.4.3.1.	Karar Verme Birimlerinin Seçilmesi	132
3.4.3.2.	Girdi ve Çıktıların Seçimi	133
3.4.3.3.	Modelin Seçimi	135
3.4.3.4.	Görel Etkinliğin Ölçülmesi	135
3.4.3.5.	Sonuçların Değerlendirilmesi	137
3.4.4.	VZA'nın Modelleri	138
3.4.4.1.	CCR Modeli	139
3.4.4.2.	BCC Modeli	142
3.4.4.3.	CCR ve BCC Etkinlik Değerlerinin Karşılaştırılması	144

3.4.5. Veri Zarflama Analizinin Güçlü ve Zayıf Yönleri	145
3.4.5.1. Veri Zarflama Analizinin Güçlü Yönleri	145
3.4.5.2. Veri Zarflama Analizinin Zayıf Yönleri	146

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYGULAMA

4.1. ARAŞTIRMA PROBLEMİ	149
4.2. ARAŞTIRMANIN AMACI	152
4.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	152
4.4. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	156
4.5. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI	156
4.6. ARAŞTIRMANIN KARAR VERME BİRİMLERİNİN SEÇİMİ	157
4.6.1. Alanya Limanı	157
4.6.2. Anamur Limanı	157
4.6.3. Antalya Limanı	158
4.6.4. Bartın Limanı	158
4.6.5. Bodrum Limanı	159
4.6.6. Çanakkale Limanı	159
4.6.7. Çeşme Limanı	159
4.6.8. Dikili Limanı	160
4.6.9. Fethiye Limanı	160
4.6.10. Göcek Limanı	160
4.6.11. Güllük Limanı	160
4.6.12. İskenderun Limanı	161
4.6.13. İstanbul – Salıpazarı (Galata, Karaköy) Limanı	161
4.6.14. İzmir – Alsancak Limanı	161
4.6.15. Kaş Limanı	162
4.6.16. Kuşadası Limanı	162
4.6.17. Marmaris Limanı	163
4.6.18. Mersin Limanı	163
4.6.19. Mudanya Limanı	164
4.6.20. Samsun Limanı	164

4.6.21. Sinop Limanı	164
4.6.22. Taşucu Limanı	164
4.6.23. Trabzon Limanı	164
4.6.24. Yalova Limanı	165
4.7. ARAŞTIRMANIN GİRDİ VE ÇIKTI KÜMELERİNİN SEÇİMİ	165
4.7.1. Uygulamanın Girdi Birimleri	166
4.7.1.1. Rıhtım Uzunluğu	166
4.7.1.2. Yanaşma Yeri Sayısı	166
4.7.1.3. Personel Sayısı	167
4.7.1.4. Kruvaziyer Sektöründe Faaliyet Süresi	167
4.7.1.5. Ören Yerleri Sayısı	167
4.7.1.6. Özelleştirme Sonrası Yapılan Yatırım Tutarı	168
4.7.2. Uygulamanın Çıktı Birimleri	168
4.7.2.1. Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı	168
4.7.2.2. Gelen Yolcu Sayısı	169
4.7.2.3. Giden Yolcu Sayısı	169
4.7.2.4. Transit Yolcu Sayısı	169
4.7.2.5. Toplam Yolcu Sayısı	169
4.8. ARAŞTIRMAYA UYGUN VERİ ZARFLAMA MODELİNİN SEÇİMİ	170
4.9. KARAR VERME BİRİMLERİNİN GÖRELİ ETKİNLİKLERİNİN ÖLÇÜLMESİ VE BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ	170
4.9.1. Kruvaziyer Limanların Bölgesel Dağılımlarına Göre Etkinlikleri	174
4.9.2. Kruvaziyer Limanların İşletme Hakkı Türüne Göre Etkinlikleri	182
4.9.3. Kruvaziyer Limanların Yolcu Türüne Göre Etkinlikleri	185
4.10. ALTERNATİF LİMAN UYGULAMASI VE BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ	188
4.10.1. Ağırlıklandırma (Tartılandırma) Yöntemi ile Kuruluş Yeri Seçimi	190
4.10.2. Alternatif Liman Kuruluş Yeri Seçiminin İstatistiksel Analizi	199
SONUÇ VE ÖNERİLER	208
KAYNAKÇA	216
EKLER	234
ÖZGEÇMİŞ	241

EKLER LİSTESİ

EK – 1: Yıllar itibariyle Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına gelen gemi ve yolcu sayıları (2003 – 2012).	234
EK – 2: Anket Formu.	235
EK – 3: Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013).	238
EK – 4: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının çıktıya yönelik BCC modeli VZA etkinlik değerleri grafiği.	239
EK – 5: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının çıktıya yönelik CCR modeli VZA etkinlik değerleri grafiği.	240

ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge 1.1: 2020 Yılında Bölgelere Göre Turist Varış Tahminleri.	10
Çizelge 1.2: Ülkelerin Turizm Gelirleri Sıralaması.	12
Çizelge 1.3: Yabancı Ziyaretçi ve Yurt Dışında İkamet Eden Vatandaş Ziyaretçi Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Dağılımı.	14
Çizelge 1.4: Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı.	16
Çizelge 1.5: Türkiye Turizm Gelirinin Dünyadaki Payı.	16
Çizelge 1.6: Dünya Turizm Gelirleri.	17
Çizelge 2.1: 2011 yılı Dünya Kruvaziyer Kapasitesi.	95
Çizelge 2.2: Avrupa Kruvaziyer Endüstrisinin Toplam Gelirleri.	95
Çizelge 2.3: Avrupa Kruvaziyer Endüstrisinin Toplam Gelirleri.	96
Çizelge 2.4: Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Karşılaştırması.	96
Çizelge 2.5: Kruvaziyer Yolcu Sayıları.	97
Çizelge 3.1: Etkinlik Ölçüm Yöntemlerinin Karşılaştırılması.	126
Çizelge 4.1: Türkiye Cumhuriyeti Kruvaziyer Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları.	148
Çizelge 4.2: VZA Literatür Taraması.	154
Çizelge 4.3: Akdeniz bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	175
Çizelge 4.4: Ege bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	176
Çizelge 4.5: Karadeniz bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	177

Çizelge 4.6: Marmara bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	178
Çizelge 4.7: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	179
Çizelge 4.8: İşletme hakkı özelleştirilmiş kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	182
Çizelge 4.9: İşletme hakkı Kamuya ait kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	183
Çizelge 4.10: Gelen, Giden ve Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	185
Çizelge 4.11: Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri.	187
Çizelge 4.12: Turistik çekicilik unsuru ölçütleri ve sınıflandırılması.	188
Çizelge 4.13: Kruvaziyer limanların doğal faktörler esaslı ağırlıklı ortalamaları.	190
Çizelge 4.14: Kruvaziyer limanların sosyal faktörler esaslı ağırlıklı ortalamaları.	192
Çizelge 4.15: Kruvaziyer limanların tarihi değerler esaslı ağırlıklı ortalamaları.	193
Çizelge 4.16: Kruvaziyer limanların rekreasyon ve alışveriş kolaylıkları esaslı ağırlıklı ortalamaları.	195
Çizelge 4.17: Kruvaziyer limanların teknik enfastrüktür esaslı ağırlıklı ortalamaları.	196
Çizelge 4.18: Kruvaziyer limanların genel esaslı ağırlıklı ortalamaları.	198
Çizelge 4.19: İlgili kruvaziyer limanlara ait betimleyici istatistikler.	200
Çizelge 4.20: Limanların turistik çekicilik faktörlerine ait ortalama değerlerinin karşılaştırılmasına ilişkin varyans analizi sonucu.	201
Çizelge 4.21: Kruvaziyer limanların turistik çekicilik faktörlerine ait ortalama değerleri arasındaki farkın kaynağını belirlemek üzere uygulanan Post-hoc Tukey HSD testine ilişkin sonuçlar.	202

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Kruvaziyer yolcuların dağılımı.	46
Şekil 1.2: Kuzey Amerika'daki kruvaziyer yolcu sayılarının yıllara göre artışı.	47
Şekil 1.3: Kruvaziyer Endüstrisinde Artan Globalleşme.	47
Şekil 2.1: Kruvaziyer Yolcu Ziyaretleri. Karayipler, 2012.	60
Şekil 2.2: Great Eastern gemisi.	81
Şekil 2.3: SS Great Britain gemisi.	82
Şekil 2.4: Conte Di Savoia Gemisi.	83
Şekil 2.5: SS Normandie Gemisi.	84
Şekil 2.6: SS Normandie Gemisi.	85
Şekil 2.7: SS Normandie Gemisi.	86
Şekil 2.8: Kruvaziyer Gezi Ortalama Gelir ve Masrafları, 2011.	90
Şekil 2.9: Oasis of the Seas Gemisi.	94
Şekil 2.10: Ana Kruvaziyer Hattı İşletmelerinin Pazar Payları, 2011.	94
Şekil 2.11: Kruvaziyer Yolcu Pazarı, 2010.	97
Şekil 2.12: Küresel Kruvaziyer Liman Sistemi.	99
Şekil 2.13: Seçilmiş Kruvaziyer Güzergâhı (Karayipler).	101
Şekil 2.14: Seçilmiş Kruvaziyer Güzergâhı (Akdeniz).	102
Şekil 3.1: Teknik etkinlik değişimi.	114
Şekil 3.2: Teknik Etkinlik.	115
Şekil 3.3: Ölçeğe Göre Sabit ve Değişken Getiri.	117

Şekil 3.4: Farrell Teknik ve Tahsis Etkinliği.	118
Şekil 3.5: Eş-ürün Eğrisi.	120
Şekil 3.6: Olanaklı Üretim Teknikleri ve Eş-ürün Eğrisi.	121
Şekil 3.7: VZA'da Doğrusal Programlama Yaklaşımları.	145
Şekil 4.1: Türkiye kruvaziyer limanlarını ziyaret eden yolcu ve kruvaziyer gemi sayıları.	150

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
AIENT	: The International Association of Scientific Experts in Tourism
CLIA	: Cruise Lines International Association
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	: Deniz Ticaret Odası
GSMH	: Gayri Safi Millî Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IMO	: International Maritime Organization
ISPS CODE	: The International Ship and Port Facility Security Code
İMEAK	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri
KEİB	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Belgesi
MSC	: Maritime Safety Committee
OECD	: The Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
RCCL	: Royal Caribbean Cruises Ltd.
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TTK	: Türkiye Taşkömürü Kurumu
TUİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TUYED	: Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği
UNWTO	: United Nations World Tourism Organisation
WTO	: World Trade Organisation
WTTC	: World Travel and Tourism Council

GİRİŞ

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer alan, liman yerleşimlerini ve çevrelerini ziyaretler ile alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsayan iktisadi faaliyettir. Temel amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemiye konukların para ödemek suretiyle bindikleri denize dayalı bir seyahattir. Günümüz turizm sektöründe yıldızı oldukça parlayan bir turizm çeşidi olarak ön plana çıkmaktadır.

Kruvaziyer yolcu taşımacılığının gelişmesinde turist gönderen ülkelerdeki ekonomik büyüme sonucunda milli gelirin ve harcanabilir gelir düzeyinin artması etkili olmuştur. Diğer nedenler arasında boş zaman artışına paralel olarak seyahate ayrılan zamanın artması, bürokratik engellerin kaldırılması ve küreselleşme sonucu seyahat özgürlüğünün artması gelmektedir. Rekabet sonucunda uluslararası seyahatin ucuzlaması, hızla artan organize paket turların çok sayıda bölgeyi kapsamaması, insanların tatili yaşamlarının bir parçası olarak görmeye başlaması, teknolojik gelişmeler sonucunda işlemlerin kolaylaşması, kruvaziyer gemilerin kalitesinin ve güvenliğinin artması da kruvaziyer turizme olan talebi arttırmaktadır.

Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda kruvaziyer yolcularına sunulan hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıklı yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Yatırımın amacı üretim faaliyetlerinden maksimum kâr elde etmektir. Ancak her sektörde olduğu gibi, üretim faaliyetleri için girdiler sonsuz değildir ve ihtiyaçların yarattığı baskı nedeniyle de yatırımı gerçekleştirenle bundan faydalanan seçim yapmaya zorlanır. Bu duruma karşın, yapılan araştırma ve anketler kruvaziyer gemiler ile tatile çıkanların tatillerini ‘tahminlerinin ötesinde iyi’ ve ‘çok iyi’ bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin başında ‘geminin konforu’, ‘kendilerine iyi davranılması’ ve ‘pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması’ unsurlarını belirtmektedirler. Bu unsurları oluşturan beklentilerin karşılanması için gerçekleştirilen yatırımlarla yeni istihdam alanları da yaratılmaktadır.

Kruvaziyer turizmi hem doğrudan hem de dolaylı olarak ülke ekonomilerine katkıda bulunan bir sektördür. Gemi üzerinde ve limanlarda yapılan ekonomik gelir yaratan faaliyetler büyük bir pastanın varlığına işaret etmektedir.

Limanlar, hizmetin üretildiği ünitelerdir. Ancak kruvaziyer yolcu taşımacılığının uluslararası karakterde olması nedeniyle limanlar da, kruvaziyer yolcu taşımacılığının bu özelliğine ayak uydurarak yoğunlukla uluslararası nitelikte hizmet üretmektedir. Limanların önemli bir özelliği birbirleri ile rekabete açık olmalarıdır. Limanlar rekabet felsefesiyle hizmet üretirken, rakiplerinin ürettiği hizmeti kendi hizmetleri ile kıyaslamak istemektedirler.

Limanların etkin çalışması liman yönetimi için bir amaçtır. Bu amaca ulaşmada limanlar, hem kendi teknik ve idari olanaklarını en iyi şekilde kullanarak, hem de yatırıma gitmeden liman hizmet üretiminde maksimum faydayı sağlamak isterler. Ancak liman yönetimi kendi sunduğu hizmetin ne kadar etkin olduğunu veya mevcut hizmette etkinlik artışı sağlanıp sağlanmadığını kendi ölçeklerini kullanarak tespit edememektedir. Bu kapsamda benzer hizmeti veren işletmelerin verdikleri hizmet ile kendisinin sunduğu hizmeti kıyaslama yapmak iyi bir yöntemdir. Böylece işletme, bir başka işletmenin veya aynı işletmenin sahip olduğu limanların değişkenlerini kendi aralarında kıyaslayarak etkinlik konusunda yeni bir sonuç elde etmektedir. Burada amaç, işletmeler arasında kıyaslama yaparak işletmenin işleyişi hakkında bilgi sahibi olmaktır.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Akdeniz çanağında yer alması kruvaziyer turizmi açısından ülke için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Bu bölge dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya kıtalarının gezilip görülebileceği bir konumdadır. Bu durum ülkemiz kruvaziyer turizmi açısından oldukça büyük bir potansiyel oluşturmaktadır.

2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde kayda değer bir artış gözlemlenmekte ve deniz hudut kapılarında yolcu trafiğinde öncesine göre yoğunluk yaşanmaktadır. Limana demirleyen her kruvaziyer yolcu gemisi ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamaktadır.

Turizm sektöründe Dünya’da değişen talepler ve farklı destinasyon arayışları ile beraber Türkiye'nin önünde kruvaziyer turizm ile ilgili yeni fırsat kapıları aralanmaktadır.

Ulusal ve uluslararası düzeyde turizm sektörünün artan önemi dikkate alınarak, turizm sektörüne yön verecek makro politikaların, stratejilerin ve turizmin bölgesel olarak geliştirileceği destinasyonların belirlenmesi ihtiyacı doğrultusunda “Türkiye Turizm Stratejisi-2023” hazırlanmıştır. Proje kapsamında, Türkiye’yi 2023 yılına kadar, sürdürülebilir turizm yaklaşımı doğrultusunda istihdamın artırılmasında ve bölgesel gelişmede sektörü öncü konumuna ulaştırmak; uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından ilk beş ülke arasında önemli bir destinasyon ve bir marka haline getirmek hedeflenmektedir. Planlama stratejisi olarak, “Ekonomik gelişimi destekleyen, fiziksel düzeyde uygulanabilir, toplum yönelimli ve sürdürülebilir turizm ilkesini içeren bir planlama yaklaşımının ortaya konması” benimsenmektedir. Ulaşım ve altyapının güçlendirilmesi stratejisi olarak da “deniz turizmine gereken önem verilerek kruvaziyer limanlar, mega yat limanları ve yat limanlarının yatırım programına alınması sağlanmalı” ifadesi kullanılmaktadır. Bu stratejilere ilişkin hazırlanan Ulaşım Eylem Planı’nın “Deniz Ulaşımı Bağlantıları” kısmında ise 11 kruvaziyer limana ilişkin fizibilite ve uygulama projesi hazırlanması öngörülmektedir.

Turizm sektörünün de kruvaziyer gemilerinden azami şekilde faydalanması ve gemi yolcularına yeni liman ve gezi olanaklarının sunulması ile beraber Türkiye zaman içerisinde dünyada kruvaziyer turizmine yönelik çok cazip bir merkez haline gelebilecektir.

Kruvaziyer turizmi sadece yabancı değil yerli turistlere alternatif ve farklı bir tatil deneyimi yaşama şansını sunmaktadır. Bu bağlamda Türkiye kruvaziyer turizmde gelişmeye ve büyümeye çok açık bir durumdadır.

Bu tez çalışmasının öncelikli amacı, Türkiye’de kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında faaliyet gösteren mevcut limanların etkinliklerinin belirlenmesidir. Etkin olarak faaliyet gösteren kruvaziyer limanlara paralel olarak “Türkiye Turizm Stratejisi-2023” çerçevesinde Ulaşım Eylem Planı’nda belirtilen 11 kruvaziyer limandan hangisi

ve/veya hangilerinin ağırlıklı puanlama ile kuruluş yeri seçimi yöntemine göre yatırım önceliği arz ettiğinin ortaya konması bu çalışmada hedeflenmiştir. Ayrıca, mevcut veriler değerlendirilerek etkin limanlar kapsamında alternatif bir liman önerisinde bulunulması amaçlanmaktadır.

Kruvaziyer liman etkinliği, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcularını indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin, mevcut kaynaklarla en yüksek üretim düzeyine ulaşmasını ifade etmektedir. Üretimde etkinlik sağlanmışsa, kıt kaynakların alternatif kullanım alanlarını değiştirerek üretimi arttırmak mümkün olmamaktadır. Üretimde etkinliğin sağlanması durumunda üretim olanakları eğrisi üzerindeki herhangi bir hizmet bileşiminin üretimi gerçekleştirilir. Üretim olanakları eğrisinin içinde bir noktada üretimde bulunuluyorsa üretimde etkinlik sağlanamamaktadır. Etkin kruvaziyer liman mevcut girdiler ile hedeflenen çıktı düzeyine ulaşmış olan limandır. Kruvaziyer limanın etkin işletilmesi ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlayacağından, yeni yatırımı yapılacak olan kruvaziyer limanların özellikle girdilerini oluşturan değişkenlerin değerinin özenle hesaplanması gerekmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’de faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarının üretim etkinlik analizleri, bölgesel, kamu ve özel işletmeler bazında, yolcu türlerine göre gruplandırılıp karşılaştırmalı olarak veri zarflama yöntemi kullanılarak yapılmıştır.

“Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanlarının Etkinliklerinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi” başlıklı tez dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde turizm kavramı genel hatlarıyla ele alınmakta ve turizm sınıflandırılması yapılarak kruvaziyer yolcu taşımacılığının hizmet ettiği ana sektör olan kruvaziyer turizme ait bilgiler sunulmaktadır. İkinci bölümde ise denizyolu ulaştırması fonksiyonları, sistemleri ve küreselleşmenin denizyolu taşımacılığı üzerindeki olumlu etkilerine ilişkin bilgiler sunulmakta ve kruvaziyer yolcu taşımacılığının temel unsurları olan kruvaziyer gemiler ve kruvaziyer limanlar hakkında geniş kapsamlı bilgilendirme yapılmaktadır. Üçüncü bölümde etkinlik kavramı ile veri zarflama analizi modelleri üzerinde durulmakta ve analizin uygulanması aşamaları teorik olarak anlatılmaktadır. Bu bölüm hazırlanırken, kruvaziyer turizm, kruvaziyer yolcu taşımacılığı, kruvaziyer sektörü ve veri zarflama analizi yöntemi hakkında, global ve ulusal anlamda literatür araştırması yapılmıştır. Çalışmanın kruvaziyer limanların etkinliğinin ölçülmesi

kısımında ikincil verilerden, kuruluş yeri seçimi kısmında ise birincil verilerden yararlanılmıştır. Dördüncü bölümde ise Türkiye Cumhuriyeti'nde faaliyet gösteren kruvaziyer limanların bölgesel karşılaştırmaları, işletme haklarının özel veya kamusal olmasına göre karşılaştırmaları ve yolcu türlerine göre karşılaştırmaları yapılarak etkinlik değerleri saptanmaktadır. Bununla birlikte kruvaziyer liman kurulması planlanan kuruluş yerlerine turizm çekicilik faktörleri kapsamında ağırlıklı puanlama yaptırılarak konunun uzmanlarına anket uygulanmakta ve bulgular değerlendirilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KRUVAZİYER TURİZMİ VE KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI

1.1. TURİZM KAVRAMI VE TANIMI

II. Dünya Savaşı sonrasında değişen siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel şartlar sonucunda turizm sektörü hızla gelişmeye başlamış ve daha fazla insanın içinde yer aldığı kitlesel bir olgu durumuna dönüşmüştür. Günümüze kadarki süreçte teknolojinin gelişmesi, ulaşım olanaklarının çeşitlenmesi, harcanabilir gelirin yükselmesi ve boş zamanın artması sonucunda çok hızlı bir şekilde büyümüştür. Dünya Turizm Örgütü'nün verilerine göre, günümüzde, yarattığı istihdam, hizmet verdiği insan sayısı, yarattığı gelir ve katma değerle dünyanın en büyük sektörü konumuna gelmiştir (Kandır vd., 2008). Bu nedenle, tüm dünya ülkeleri kendi vatandaşlarını, turizme üretici veya tüketici olarak katılmaları için teşvik etmektedirler.

Turizm sektörü Türkiye gibi turizm çekicilikleri bulunan ancak ekonomisi gelişmekte olan ülkeler açısından çok daha fazla önemlidir. Son yıllarda, sağladığı döviz geliri ile ödemeler dengesi ve milli gelire katkısının yanısıra, bölgelerarası gelir dengesizliklerini gideren, etki alanına giren iş kolları ve yarattığı istihdam olanakları ile işsizliğin azalmasına katkıda bulunan bir faaliyet olarak ülke ekonomisinde büyük rol oynamaktadır. 2012 yılında tatilini Türkiye'de gerçekleştiren turistlerin %68'ini orta gelir grubu, %16'sını yüksek gelir grubu, %12'sini de düşük gelir grubundaki kişiler oluşturmaktadır. Turist başına yapılan ortalama harcama rakamı ise 798 USD'dır. Turistlerin Türkiye'de en çok yeme-içme, konaklama, sağlık, ulaştırma, kültür ve tur hizmetleri, giyecek-ayakkabı ve hediyelik eşya harcamaları yaptıkları görülmektedir (TÜİK, 2012).

Gerek sermaye yatırımlarına gerek istihdama olan katkısı ile Türkiye'nin önde gelen sektörlerinden biri haline gelen turizm, sağladığı döviz gelirleri ile bütçe açığının finansmanına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. 2012 yılında turizm sektöründen 29,4

milyar USD gelir elde eden Türkiye'nin turizm gelirlerinin toplam ihracat içinde payı %20'lere ulaşmaktadır. Elde edilen gelirin %95'ten fazlasının yurt içinde kaldığı turizm sektörü, cari açığın kapanmasında da kritik bir rol oynamaktadır. Rekabet gücünden yoksun gelişmekte olan birçok ülke dış ticaret açıklarını turizm gelirleri ile kapatmayı hedeflemektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkeler turizmi başlı başına bir ekonomik gelişme aracı olarak kabul etmekte ve sınırlı ekonomik kaynaklarını turizm sektörünün gelişimine tahsis etmektedirler (Kandır, Karadeniz, Özmen ve Önal, 2008). Yapılan birçok akademik çalışma turizm sektöründe meydana gelen büyümenin ülke ekonomilerine yaptığı olumlu katkıları ortaya koymaktadır. (Var, Toh ve Khan, 1999; Balaguer ve Cantavella-Jorda, 2002; Kar, Zorkirişçi ve Yıldırım, 2004; Sinclair, Blake ve Gooroochurn, 2005; Blake, Arbache, Sinclair ve Teles, 2008; Kaplan, Çelik, 2008; Çağlayan, Şak ve Karymshakov, 2012; Dritsakis, 2012). Turizmin ülke ekonomileri üzerindeki olumlu etkileri ve kanıtları tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'yi de harekete geçirmiş, turizm başta devletin öncülüğünde hızlı bir şekilde gelişmiş yerli ve yabancı birçok turizm işletmesi açılmıştır. Halihazırda bu işletmeler bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde yoğun bir rekabet ortamı içerisinde yer almaktadır.

Turizm sözcük olarak Latince "dönmek" anlamına gelen "tornus" sözcüğünden türemiştir. Sözcük kökeninden de anlaşılabilirliği gibi "başladığı yere geri dönecek şekilde dolaşarak yapılmış bir hareketi" tanımlamaktadır. İlk olarak 1942 yılında W. Hunziker ve K. Krapf tarafından yapılan ve Uluslararası Bilimsel Turizm Uzmanları Cemiyeti (AIEST) tarafından da kabul gören tanıma göre, "Turizm, insanların sürekli çalışma ve konutlarının bulunduğu yer dışında yaptıkları seyahat ve konaklamalarından meydana gelen ilişki ve olayların tümüdür"(Kozak vd., 2012:29).

Seyahat ve turizmin kavramsal olarak uygun bir tanımını yapma tartışmalarına, uluslararası bir uzlaşma sağlamak amacıyla, tanımlar Dünya Turizm Örgütü resmi tanımına dayandırılmıştır. Bu tanım şöyledir: "Turizm, bir yıldan fazla olmamak kaydıyla, tatil, iş veya diğer amaçlarla genel ikamet alanlarının dışında seyahat eden veya genel ikamet alanlarının dışında ikamet eden insanların aktivitelerinden oluşur" (WTO, 1993). Turizm 20.yy'da sektör olarak büyüme gösterdikçe tanımlaması da paralel şekilde zamanla gelişim ve çeşitlilik göstermiştir. Middleton (1994) bu tanıma eklemeye çalışmıştır; "Her çeşit turizm bir seyahati içerir fakat her seyahat turizm değildir". Bu

bakış açısıyla sıradan ev ile iş arasında gidiş gelişler ve tamamen yerel seyahat turizm açısından dikkat alınmamaktadır (Middleton, 1994). Buna karşın “turizm” genellikle “seyahat” ile eşanlamı kabul edilmektedir ve seyahat kavramı yerine kullanılmaktadır.

Turizm kavramına değişik bakış açılarıyla yaklaşılabileceğini göz önünde bulundurmak turizmi ve seyahati tanımlarken literatürdeki temel sınıflandırma modellerini takip etmek gerekmektedir. Bununla birlikte, turizmi tartışırken son 20 yıldır bir tanımlama sorunu ortaya çıkmaktadır. Lundberg, Krishnamoorthy ve Stavenga'ya (1995) göre turizm bir şemsiye kavramıdır ve bu yüzden tanımı değişmeye devam etmektedir. Buna göre esas sorun, turizm endüstrisinin sağlanan mal ve hizmetler açısından değil, mal ve hizmet talep eden müşteriler açısından tanımlanmasıdır.

Witt, Brooke ve Buckley (1995) talep yönlü tanımları ile turizmin aşağıda belirtilen sınıflandırmalarını gerçekleştirmişlerdir.

- a) İç Turizm,
- b) Gelen Turizm,
- c) Giden Turizm,
- d) Uluslararası Turizm.

İç Turizm, bir ülkede yaşayan insanların sadece kendi ülke sınırları içerisinde yaptıkları seyahatleri kapsamaktadır. Gelen turizm ise söz konusu ülkede seyahat eden yabancıların seyahatini kapsar. Bu açıdan ‘Giren Turizm’ adını alır ki bu terim turizm endüstrisinde sıklıkla kullanılmaktadır. Giden Turizm, bir ülkede yaşayan insanların başka bir ülkeye seyahat etmek için uluslararası sınırları geçmesini kapsamaktadır. Giden turizme ‘Çıkan Turizm’ de denir. Gelen ve Giden turizmin bileşkesi Uluslararası Turizmi oluşturmaktadır.

Elliot da çok benzer bir yaklaşım sunmaktadır (1997). Onun tanımına göre turizm üç ana başlığı kapsar.

- a) İç Turizm,

- b) Ulusal Turizm,
- c) Uluslararası Turizm.

Elliot'un kavramı diğeriyle kıyaslandığında 'İç Turizm', ilk sınıflandırmadaki 'İç Turizm' ve 'Gelen Turizmi' kapsamaktadır. Bunların yanında 'Ulusal Turizm' de 'İç Turizm' ve 'Giden Turizmi' kapsamaktadır. 'Uluslararası Turizm' tanımları ise öncekilerle aynıdır.

Seyahat ve turizm endüstrisi 5 ayrı alt işkoluna bölünmüştür. Bunlar: 'Konaklama', 'Cazibe ve Çekicilik Unsurları', 'Taşıma', 'Seyahat Organizasyoncuları' ve 'Güzergâh Organizasyonları' işkollarıdır (Middleton, 1994). Lundberg, Krishamoorthy ve Stevenga'nın (1995) görüşüne göre turizmin ekonomik boyutları dışında, psikolojik, sosyolojik, ekolojik boyutları ve politik seyahat etkileri gibi pek çok boyutu vardır. Bir turistin seyahatinden önce, seyahat esnasında ve sonrasında karmaşık etkileşimleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Turizm pazarı, 1960'lardan beri en hızlı büyüyen pazarlardan biridir. Bugün dünyanın en büyük ekonomik aktivite dalıdır. 20. yüzyılın 'altın madeni' bir endüstrisi haline gelmiştir ve boş zamanlarımızın kontrolünü ele geçirmeye devam edecektir. Seyahat boş zamanların %40'ını, kısa turların %30'unu ve daha uzun tatillerin %10'unu oluşturmaktadır (Krippendorf, 1982).

1.2. TURİZMİN KÜRESEL BOYUTLARI

Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi'nin yaptığı araştırma ve değerlendirmelere göre 21. yüzyılda turizm endüstrisi dünyanın en hızlı büyüyen ve en büyük endüstrisi olma özelliğini korumaya devam edecektir (WTTC, 2009). Uluslararası seyahatlerde çeşitli formalitelerin kaldırılması ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinin güçlenmesi ile uluslararası turizm büyüme hızını sürekli olarak arttırmaktadır. Seyahat alternatiflerinin gelişmesi ile birlikte uluslararası turizme katılanların sayısının günden güne artması beklenmektedir. Küreselleşme sürecinin sosyal psikolojik etkisiyle gelişmekte olan ülkelere dış turizm aktivitelerini monoton çalışma ortamından kaçış

isteği ve teknolojik gelişmeden kaynaklanan artan boş zaman hızlandırmaktadır (Yu, 1999).

Küreselleşme hareketleri ve yaşanan sosyo-ekonomik değişimler sonucu, birçok yeni destinasyon turizm endüstrisi içindeki geleneksel destinasyonlara meydan okumaya başlamıştır. Turistik kaynakları aşırı kullanımdan dolayı çekiciliğini yitirmiş birçok destinasyona kıyasla, bu yeni destinasyonların yıpranmamış turistik kaynakları ile gelecekte turizm faaliyetlerinden daha fazla pay almaları öngörülmektedir. Turizm arz potansiyelinin yüksek olduğu, yıpranmamış doğal, tarihi ve sosyo-kültürel çekiciliklere sahip ülkeler kaynaklarını koruyarak ve planlı kullanım ilkelerine bağlı kalarak değerlendirmeli, bu turistik arz kaynaklarına ek olarak turizmde ürün çeşitliliğini sağlayacak alternatif turizm aktivitelerini geliştirmelidir. Bu ülkeler, etkili uluslararası tanıtım ve imaj oluşturma çalışmaları yürüterek gelecekte, gelişen turizm sektöründen daha büyük pay alma olanağına sahip olacaktır.

Çizelge 1.1: 2020 Yılında Bölgelere Göre Turist Varış Tahminleri (Milyon Kişi)

Bölgeler	2000		2008		2009		2010		2020*	
	Kişi	%	Kişi	%	Kişi	%	Kişi	%	Kişi	%
Avrupa	386	57	481	53	457	52	472	50	717	46
Asya ve Pasifik	110	16	184	20	181	21	204	22	397	26
Amerika	128	19	148	16	141	16	151	16	282	18
Afrika	27	4	44	5	46	5	49	5	77	5
Ortadoğu	25	4	56	6	53	6	60	6	69	4
Dünya	675	100	913	100	877	100	935	100	1.542	100

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 2011 Raporu.[*Tahmin]

2010 yılında dünyada turist sayısı bir önceki yıla göre %6,7 artışla 877 milyondan 935 milyona ulaşmıştır. Ekonomik kriz ile 2009'da %4 azalan turist sayısı dünya ekonomisindeki normalleşmeye paralel olarak artışa geçmiştir. Artışlar turizm pastasından en fazla pay alan ülkelerde olmuştur. Dünyada en fazla turist çeken kara parçası, son 10 yıllık dönemde %7 pay kaybetmesine karşın Avrupa olmuştur. Asya ve

pasifik ülkeleri %6'lık bir artış göstererek dünyada turist çeken ülke oranını %16'dan %22'ye çıkarmıştır. 2020 yılına kadar Avrupa'daki küçülme ve Asya'daki büyüme eğilimlerinin devam etmesi beklenmektedir (UNWTO, 2011).

Konu Türkiye açısından ele alındığında turizmin ekonomik boyutu karşımıza çıkmaktadır. Türkiye gibi gelişme yolunda olan ve turistik değerlere sahip olan ülkeler için turizm alanına yoğunlaşmak bir zorunluluk arz etmektedir. Türkiye'de yatırımların artması, işsizliğin azalması, kalkınma sürecinin hızlandırılması, bölgelerarası dengesizliğin azaltılması ve ödemeler dengesi sorununun giderilmesi büyük ölçüde turizm sektörünün gelişme düzeyine bağlıdır (Çeken, 2004).

Küresel gelişmelerle birlikte turizmin 1980 yılından sonra birtakım teşvik yatırımlarıyla desteklenmesi sonucu çok büyük gelişmeler gösterdiğini, kalkınmada lokomotif görevi üstlendiğini ve dış ticaret dengesinin sağlanmasında en önemli kalem olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz (Bahar ve Sarı, 2006). Türkiye son yıllarda gelen turist ve elde edilen turizm gelirleri açısından sürekli ve güçlü bir artış eğilimi göstermiştir. 1980 öncesi Türkiye, uluslararası turizm hareketlerinde bindelik bir paya sahipken uluslararası turist varışları sıralamasında 2012 yılında 35,7 milyon kişiyle 6. sırada turizm gelirleri sıralamasında ise 25,7 milyar USD ile 12. sırada yer almıştır (UNWTO, 2013). Fakat Türkiye'nin turizmde sahip olduğu pay turistik değerleri açısından değerlendirildiğinde olması gereken noktada değildir. Özellikle Türkiye'nin düşük fiyat stratejisi izleyerek çok sayıda turisti ülkeye çekme çabası, turizm gelirlerinin istenilen düzeyde olmamasına yol açmaktadır. Günümüzde, hedef pazarlara yönelik daha planlı pazarlama stratejileri yürütülmektedir. Deniz Turizmi ve unsurları olan 'Yatçılık', 'Marinacılık' ve 'Kruvaziyer' turizmi gibi alternatif turizm fırsatlarının değerlendirilmesi Türkiye'nin uluslararası turizm pazarından daha yüksek bir pay almasına olumlu katkı sağlayacaktır.

1.3. TURİZMİN İKTİSADİ VE SOSYO-KÜLTÜREL ETKİLERİ

Sürdürülebilir kalkınma ve rekabet edebilir ekonomi hedeflerine ulaşılması, bir ülkenin güçlü olduğu sektörlerinde potansiyellerini en üst seviyede değerlendirebilmesi ile mümkündür. Diğer yandan, refah seviyesi artan birey her geçen gün işi ile evi

arasına sıkışan hayatını turizm faaliyetleri ile canlandırmak istemekte, kendisi için ayırabildiği bu kısa zaman dilimini de kendince en önemli gördüğü ve kısıtlı bütçesine uygun bir yerde geçirmek istemektedir.

Çizelge 1.2: Ülkelerin Turizm Gelirleri Sıralaması. (2012-ilk20)

Sıra	Ülke	Yıllık Turizm Geliri (Milyar USD)			Sıra	Ülke	Yıllık Turizm Geliri (Milyar USD)		
		2011	2012	Değişim (%)			2011	2012	Değişim (%)
1	A.B.D.	116,1	128,6	10,7	12	Türkiye	25,1	25,7	2,4
2	İspanya	59,9	55,9	-6,7	13	Malezya	19,6	19,7	0,5
3	Fransa	54,5	53,7	-1,5	14	Singapur	18,1	19,3	6,6
4	Çin	48,5	50,0	3,1	15	Avusturya	19,9	19,8	-0,5
5	İtalya	43,0	41,2	-4,2	16	Hindistan	17,7	18,0	1,7
6	Macao (Çin)	38,5	38,5	-	17	Kanada	16,8	17,4	3,6
7	Almanya	38,9	38,1	-2,1	18	İsviçre	17,5	16,6	-5,1
8	İngiltere	35,1	36,4	3,7	19	İsveç	13,8	15,4	11,6
9	Hong Kong	27,7	31,7	14,4	20	Japonya	11,0	14,6	32,7
10	Avustralya	31,5	31,5	-	Dünya		1.042	1.075	3,2
11	Tayland	27,2	30,1	10,7					

Kaynak: UNWTO, 2013 Raporu.

Uluslararası turizmde rekabet halinde olan ülkeler ise, en fazla harcama yetisine sahip kişileri misafir ederek en üst seviye gelir elde etmeyi hedeflemektedirler. Buna yönelik olarak turizm faaliyetleri için uzun vadeli planlar yapmakta ve hedefler koymaktadırlar.

1.3.1. Turizmin Kalkınmaya Etkisi

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, turizm, dünya ekonomisinde en hızlı gelişen ve genişleyen sektörlerden biri haline gelmiştir. Genellikle bölgesel ve/veya

ulusal kalkınma için bir araç olarak kullanılan turizm sektörü, yaygın biçimde gelir ve istihdamın yanı sıra vergi gelirlerinin artırılmasında, ödemeler dengesi sorunlarının giderilmesinde rol oynayan önemli bir sektördür. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler üzerine yapılan çalışmalarda turizm ekonomik büyümenin ve gelişmenin en önemli kaynaklarından birisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Diamond, 1977; Britton, 1982; Copeland, 1991).

Turizm kalkınma için ihtiyaç duyulan döviz girdisini sağlamaktadır (Çizelge-1.3). Turizmden elde edilen gelirler, yabancı ülkelere alınan ekonomik yardımlara göre daha çok üstünlüklere sahiptir. Çünkü politik ve ekonomik kısıtlamalardan uzaktır ve herhangi bir baskı aracı olarak kullanılamaz. Diğer yandan turizm, tarımsal ürün ve hammadde ihracatından da çok daha fazla bir üstünlüğe sahiptir. Her şeyden önce, turizm mal ve hizmetlerinin fiyatları, gelişmekte olan ülkenin geleneksel ihracat ürünlerinin fiyatlarına oranla çok daha fazla kendi denetimi altındadır. Ayrıca turizm, gelişmekte olan ülkenin ihracatı için bir çeşitlendirme fırsatı yaratır ve döviz gelirlerindeki büyük dalgalanmaları da ortadan kaldırır.

1950'lerde dünya turist sayısının 25,3 milyon olduğu dikkate alındığında, geçen yaklaşık 50 yıllık dönemde dünya turizm hareketleri %2.631 oranında (yaklaşık 27 kat) artmıştır. Bu rakamların 2020 yılında sırasıyla 1,6 milyar kişi ve 2 trilyon USD (Cho, 2003), 2050 yılında ise 2 milyar kişi ve 2,1 trilyon USD olması öngörülmektedir. Bununla birlikte, yine 2050 yılında, dünya genelindeki iç ve dış turizm gelirlerinin toplam olarak 24,2 trilyon USD'ye ulaşacağı beklenmektedir (Pizam, 1999). Benzer şekilde Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi'ne (WTTC) göre, dünya genelinde toplam işgücünün %11,1'ine denk gelen 255 milyondan fazla insan turizm sektöründe istihdam edilmektedir (Papatheodorou, 1999). Bu nedenle, turizm başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere, turizm potansiyeline sahip birçok ülkede, istihdama, gelir düzeyine, iç ve dış borç yükünün hafiflemesine, ödemeler dengesine ve sonuçta ülke insanının refah düzeyinin yükselmesine önemli ölçüde katkı sağlamaktadır (Göymen, 2000; Marcouiller vd., 2004).

Çizelge 1.3: Yabancı Ziyaretçi ve Yurt Dışında İkamet Eden Vatandaş Ziyaretçi Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Toplam			Yabancı			Vatandaş		
	Turizm Geliri (1000 USD)	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (USD)	Turizm Geliri (1000 USD)	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (USD)	Turizm Geliri (1000 USD)	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (USD)
2001	10.067.155	13.450.121	748	7.386.246	11.276.532	655	2.680.908	2.173.589	1.233
2002	11.900.925	15.214.516	782	9.009.677	12.921.981	697	2.891.247	2.292.535	1.261
2003	13.203.144	16.302.050	810	9.676.623	13.701.418	706	3.526.520	2.600.632	1.356
2004	15.887.699	20.262.640	784	12.124.059	17.202.996	705	3.763.639	3.059.644	1.23
2005	18.153.504	24.124.501	752	13.929.300	20.522.621	679	4.224.203	3.601.880	1.173
2006	16.850.947	23.148.669	728	12.556.829	19.275.948	651	4.294.117	3.872.721	1.109
2007	18.487.008	27.214.988	679	13.989.952	23.017.081	608	4.497.055	4.197.907	1.071
2008	21.950.807	30.979.979	709	16.801.618	26.431.124	636	5.149.189	4.548.855	1.132
2009	21.249.334	32.006.149	664	15.853.074	27.347.977	580	5.396.260	4.658.172	1.158
2010	20.806.708	33.027.943	630	15.577357	28.510.852	546	5.229.352	4.517.091	1.158

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011 İstatistikleri.

Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi Belgesi'nde temel amaç; “Temelde yerel potansiyelin ve kaynakların değerlendirilmesini, doğal ve kültürel varlıkların korunmasını esas alarak; kırsal toplumun iş ve yaşam koşullarının kentsel alanlarla uyumlu olarak yöresinde geliştirilmesi ve sürdürülebilir kılınmasıdır.” Bu amaca ulaşabilmek için belirlenen stratejik amaçlardan “Ekonominin Geliştirilmesi ve İş İmkânlarının Artırılması” başlığının altında “Kırsal Ekonominin Çeşitlendirilmesi” öngörülmektedir.

1.3.2. Turizmin Ekonomik Etkileri

Turizm, her şeyden önce ödemeler dengesi üzerinde önemli etkileri bulunan bir dışsattım kalemidir. Bir bakıma, ülke içinde perakende fiyatlarla yapılan mal ve hizmet dışsattımı olarak kabul edilebilir. Turizm gelirleri, özellikle dış finansman kaynaklarına gereksinim duyan kalkınma yolundaki ülkeler açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu alana yapılan yatırımlar, oransal olarak çok yüksek düzeyde döviz getirisi sağlar. Otomasyona ve mekanizasyona geçme imkânları sınırlı olan turizm endüstrisinde istihdam/yatırım oranı da genel olarak yüksektir. Turizm ayrıca, yarattığı uyarıcı etkiler nedeniyle dolaylı olarak da diğer kesimlerde istihdam ve gelir düzeylerini yükseltir (Özdemir, 1992).

Bir ekonomide turizmin geliştirilmesinin akılcı nedenleri ve beklenen sonuçları incelendiğinde bu endüstrinin ekonomideki rolü ve önemi de ortaya çıkmaktadır. Bu inceleme, bir bakıma turizmin ekonomik potansiyelini ve turizm işletmelerinin yatırım ve işletme aşamalarında ulusal ve bölgesel ekonomilere sağlayacağı doğrudan ve dolaylı etkileri ortaya koyacaktır. Ancak, unutulmaması gereken nokta, turizmin ekonomik yararlarının gerçekleşebilmesinin hükümetlerin turizm politikalarına ve turizm geliştirme projelerini uygulama ve denetleme yeteneklerine bağlı olduğudur.

Çizelge 1.4: Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı. (2008-2009-2010 / Milyon kişi)

		2008				2009				2010	
Sıra	Ülkeler	Kişi	%	Sıra	Ülkeler	Kişi	%	Sıra	Ülkeler	Kişi	%
1	Fransa	79,2	8,62	1	Fransa	74,2	8,46	1	Fransa	78,9	8,44
2	A.B.D.	57,9	6,30	2	A.B.D.	54,9	6,26	2	A.B.D.	60,8	6,50
3	İspanya	57,2	6,22	3	İspanya	52,2	5,95	3	İspanya	52,6	5,63
4	Çin	53,0	5,77	4	Çin	50,9	5,80	4	Çin	55,9	5,98
5	İtalya	42,7	4,65	5	İtalya	43,2	4,93	5	İtalya	43,5	4,65
6	İngiltere	30,1	3,28	6	İngiltere	28,0	3,19	6	İngiltere	27,0	2,89
7	Türkiye	25,0	2,72	7	Türkiye	27,1	3,09	7	Almanya	27,0	2,89
8	Almanya	24,9	2,70	8	Almanya	24,2	2,76	8	Türkiye	26,9	2,88
9	Malezya	22,6	2,46	9	Malezya	23,6	2,69	9	Meksika	24,8	2,65
10	Meksika	22,1	2,40	10	Meksika	21,5	2,45	10	Malezya	23,0	2,46
	Dünya	919	100		Dünya	877	100		Dünya	935	100

Kaynak: UNWTO (Dünya Turizm Örgütü) 2011 İstatistikleri.

Çizelge 1.5: Türkiye Turizm Gelirinin Dünyadaki Payı. (Milyar USD)

Turizm Geliri	2008	2009	2010
Dünya Turizm Geliri	941	852	890
Türkiye Turizm Geliri	21,9	21,2	20,8
Türkiye/Dünya (%)	2,3	2,5	2,3

Kaynak: UNWTO 2011, Türkiye İstatistik Kurumu, Kültür ve Turizm Bakanlığı.

2010 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı 26,9 milyon kişi ve turizm geliri 20,8 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Ülkemizin dünya turizm gelirlerinden aldığı pay %2,3'tür.

Çizelge 1.6: Dünya Turizm Gelirleri. (Milyar USD)

Bölgeler	2008		2009	
	USD	%	USD	%
Avrupa	473,7	50,36	413	48,47
Asya ve Pasifik	208,9	22,21	203,7	23,91
Amerika	188,1	20,00	165,2	19,39
Afrika	30,2	3,21	28,9	3,39
Ortadoğu	39,7	4,22	41,2	4,84
Dünya	940,6	100	852	100

Kaynak: UNWTO (Dünya Turizm Örgütü) 2011 yılı raporu.

Turist sayısında olduğu gibi dünya turizminden en büyük payı %48,47 ile Avrupa kıtası almaktadır. Avrupa'yı aynı şekilde Asya Pasifik ülkeleri ve Amerika kıtası takip etmektedir. 2009 yılı verilerine göre ülkelere göre dünya turizm gelirlerinden 93,9 milyar USD ve %11,02 oranla ABD en yüksek payı almaktadır. Türkiye ise 21,2 milyar USD ile dünya turizm gelirlerinden %2,5 pay almaktadır.

1.3.3. Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri ve Çevresel Etkileri

Günümüzde turizmin yarattığı ekonomik, sosyal, kültürel ve politik etkilerin özellikle uluslararası ekonomik ve politik ilişkilerde oynadığı rol giderek önem kazanmaktadır. Bu durum, yalnız uluslararası turizm hareketinden büyük pay alan gelişmiş ülkelerde değil, aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerde de turizme verilen önemi artırmaktadır. Turizm, uluslararası ölçekte geniş istihdam olanakları yaratan bir sektördür ve dünyada yaklaşık 300 milyon insanı istihdam etmektedir. Başka bir ifadeyle, dünyada her 16 çalışandan biri turizm sektöründedir ve tüm uluslararası sermaye yatırımlarının yaklaşık %7'si turizm alanına yapılmaktadır. Bu bağlamda dünyada ve ülkemizde turizme verilen önem artmakta, turizm eğilimleri çeşitlilik kazanmakta, yeni yerler yeni turizm türleri insanların ilgisini çekmektedir (Emekli, 2005).

Doğal kaynakların korunmasının geniş kapsamlı ekonomik ve sosyal stratejiler ile bütünleştirilmesi için yapılan evrensel ölçekteki girişimler, 1972 yılında Birleşmiş Milletler tarafından Stokholm'de yapılan 'Human Environment Konferansı' ile başlamış, 1980'de hazırlanan 'Dünya Koruma Stratejisi' ve 1987 'Brundtland Raporu' ile geliştirilmiştir. Bu girişimlerde çevre korunmasının kalkınmaya bir engel teşkil etmediği, tersine doğal çevrenin korunmasının kalkınma için önemli olduğu kabul edilmiştir. Çevre korunmasında turizmin rolü, Dünya Turizm Organizasyonu'nun 'Manila Bildirgesi' ile ortaya konmuştur. Bu bildirmede, turizm kaynaklarının kontrolsüz bırakılmaması, turizmin gereksinimleri karşılanırken turizm alanlarında yaşayan nüfusun sosyal ve ekonomik yaşantısına, turist çeken tarihi ve kültürel alanlarda doğal kaynaklara zararlı olacak faaliyetlerde bulunulmaması ve bütün turizm kaynaklarının insanoğlunun mirası olduğu vurgulanmıştır (Dal, Baysan, 2007).

Her yıl farklı ekonomik, sosyal ve kültürel yapılara sahip binlerce insanı birbirleriyle tanıştıran turizm olgusu üzerindeki çalışmalar gün geçtikçe artmaktadır. Rekreatif seyahat ve turizm, toplumsal yaşamda birçok değişimler meydana getirmekte, bu değişimler turizmin etkilerini oluşturmaktadır. Turizmin yer aldığı ya da gelişmeye başladığı ülke veya bölgenin mekânı üzerinde olduğu kadar, ekonomik ve toplumsal yapısı üzerinde de, yarattığı değişimler nedeniyle, olumlu ve olumsuz etkileri vardır. Turizmin yarattığı hizmetlerde çeşitli iş olanaklarının ortaya çıkması belirli bir alan üzerinde olumlu etkiler yarattığı gibi, toplumsal sorunları ortaya çıkarması, gelen hizmetlerin mekânı değişime uğratarak çevre sorunları yaratması da olumsuz etkilerdir (Özgüç, 2007). Çevresel yönden başlıca olumlu etkilerin, doğal, arkeolojik ve tarihi alanların korunması, çevre kalitesinin iyileştirilmesi, çevrenin değerinin artırılması, altyapı olanaklarının geliştirilmesi, çevrenin ön plana çıkarılmasıyla başlıca olumsuz etkileri, su, hava ve gürültü kirlilikleri, görsel kirlenme, katı atıklar, ekolojik bozulmalar ve biyolojik çeşitliliğin azalması ile alan kullanım sorunlarıdır.

Turizmin sosyo-ekonomik açıdan olumlu etkileri, kültürel mirasın korunması, kültürel değerlerin yenilenmesi, karşılıklı kültürel değişimdir. Diğer taraftan olumsuz kültürel etkileri ve sosyal sorunları, potansiyel ekonomik yararların kaybolması, ekonomi ve istihdam bozulmaları, aşırı kalabalık ve yerlilerin ayrıcalıklarının kaybolmasıdır (Inskeep, 1991). Olumlu ya da olumsuz gerçekleşen bu değişikliklerden

en çok etkilenen kesim ise o bölgede yaşayan yerel halktır. Bu açıdan yerel halkın bölge turizmine bakış açısı önemlidir. Gelişmekte olan bir turizm bölgesinde turizmin bölge halkı üzerindeki etkilerinin olumlu mu, yoksa olumsuz mu olduğunun ölçülmesi o bölgedeki turizmin gelişmesi açısından önemlidir.

Turizmde doğal ve kültürel özelliklerin kullanılmaya başlanması ile turistlerin çevre dostu aktiviteleri tercih etmesi, çevrenin korunmasına ve yerel halkın ekonomik olarak kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Böylece turizm geliştirmekte olan ülkelerin ekonomik gelirlerini artırmada önemli bir sektör haline gelmeye başlamıştır. Ekonomik, sosyal, kültürel pek çok yararı olan turizm sektörü, aşırı doğal kaynak kullanımı ve yanlış yer seçimleri nedeniyle doğal alanların, tarihsel değerlerin ve kıyı alanlarının tahrip edilmesine yol açabilmektedir. Turizm potansiyelinin temelini oluşturan doğal, kültürel ve tarihi değerlerin, uzun vadede korunabilmesi için turizm yörelerinde yapılacak planlama çalışmalarının her aşamasına yerel halkın katılımının sağlanması önem taşımaktadır (Mansuroğlu, 2006). Turizm gelişmelerinde yerel halkın ilgisinin eksikliği turizmin yararlarının düzensiz dağılımına yol açması ise ayrı bir sorundur. Yerel halkın gelenek ve göreneklere ile eğitim durumuna bağlı olarak, yaşamlarında ekonomik, sosyal ve kültürel yönden çok hızlı değişimlerin olması, koruma çalışmalarını ve turizm faaliyetlerini olumsuz etkileyebilmektedir (Sekhar, 2003). Yerel halkın kültürel yapısının da korunması gerektiği amaçlanmalıdır. Çevre sorunlarının geri dönülemez boyuta ulaşması, orada yaşayanların yaşam kalitesini düşürdüğü gibi, turizmin o bölgede ekonomik fayda getirmesini de engelleyecektir. Turizmin hızlı ve aşırı gelişmesinin yarattığı çevre sorunları arttıkça hem turistler hem de yörede yaşayan yerli halkın da sorunlar yaşaması kaçınılmaz hale gelecektir (Tekeli, 1992). Plansız ve kısa zamanda gelişen turizm faaliyetleri, turistik yörelerde ekonomik açıdan “refah kaynağı” çevresel açıdan ise “afet” yaratabilir (Young, 1973).

Yerel halkı turizm gelişim sürecine dahil etmek, onların bu konudaki görüş ve önerilerini almak ve gelecekteki turizm gelişmesini teşvik yönünde de bilgilendirmek yerel halkın karar merkezlerini etkileyebilmesi ve kendilerini turizmin bir parçası olarak hissetmeleri açısından oldukça önemlidir. Eğer turizmin sürdürülebilir kılınması isteniyorsa planlanan turizmin, gelişme şekli, ölçeği ve konumu ile ilgili olarak yöre toplumunun kabulünü kazanması gerekmektedir (Avcıkurt, 2003). Bu temel etmenin

dikkate alınmaması durumunda turizmin geliştirilmesi ve turizm gelirlerinin artırılması, diğer bir ifadeyle, sürdürülebilir bir turizm gelişim modelinin hayata geçirilmesi imkânsızdır. Yerel toplumun değerleri ve beklentileri dikkate alınmadan yapılan salt ekonomik planlama yaklaşımları başarılı olmaz. Halka rağmen turizmi geliştirme çabası da hiçbir anlam ifade etmez ve halkın istemediği hiçbir oluşum sonuç vermez. Bu nedendir ki, olumlu yönlerin artması, sürdürülebilir turizm şeklinin gerçekleşebilmesi ve olumlu etkilerin en üst düzeye çıkarılması için planlama çalışmalarına yerel halkın mutlaka dâhil edilmesi ve onların görüş ve önerileri doğrultusunda şekillenmesinin sağlanması gereklidir (Gunn, 1988).

1.4. TURİZMİN SINIFLANDIRILMASI

Turist olmak için bir kişinin yaşadığı yerden başka bir yere seyahat etmesi gerekir. Bununla birlikte, yapılan bütün seyahatler turizm olarak değerlendirilemez. Dünya Ticaret Örgütüne göre turizm olarak kabul edilmeyen başlıca seyahat türleri; askeri personel hareketleri, günlük rutin yolculuklar, trafikte gidip gelmeler, göçmen ve işçi yolculukları, diplomatların ve konsolosluklarda çalışanların seyahatleridir. Bir seyahatin turizm olarak değerlendirilebilmesi için dinlenme ve eğlence, arkadaş ve akraba ziyaretleri ile iş yapma olmak üzere başlıca üç nedeni olması gerekmektedir.

1.4.1. Ziyaret Edilen Yerlere Göre Turizm Çeşitleri

Turizm faaliyetleri, turistin geldiği veya ziyaret edilen yere göre iç turizm ve dış turizm olarak iki farklı gruba ayrılmaktadır. Turistin hareket yönünün ulusal sınırlar içine ya da dışına olması esasına dayanan bu turizm çeşitlerine ulusal turizm ve uluslararası turizm de denilmektedir.

1.4.1.1. İç Turizm (Ulusal Turizm)

Bir ülkenin vatandaşlarının kendi ülke sınırları içinde turizm faaliyetine katılmalarına iç turizm denilmektedir (Olalı, 1981). Pasaport, vize, yabancı dil bilgisi ve döviz işlemleri gerektirmeyen iç turizmin, ekonomiye döviz getirici etkisi yoktur. Ancak iç turizm, ulusal gelirin bölgelerarasında dengeli dağılımında önemli katkılarda bulunur. Ekonomik anlamda bu katkının yanı sıra turizme katılan kişilerin kendi

ülkelerinin doğal ve kültürel değerlerini öğrenmelerine ve kültürel değerlerini sevmelerine yardımcı olan, iş yaşamlarında verimliliklerini artıran, sosyal faydası yüksek olan bir turizm şeklidir. Bunların yanı sıra, iç turizmin, turizm bilincinin gelişmesinde de olumlu etkisi vardır. Çünkü turizmin öneminin ve turist psikolojisinin anlaşılması, bizzat turizm faaliyetine katılmakla öğrenilen bir olgudur.

1.4.1.2. Dış Turizm (Uluslararası Turizm)

Dış turizm ise yabancıların bir ülkeye seyahatleri ve ülke vatandaşlarının yabancı bir ülkeye seyahatlerini ifade eder. İç turizmden farklı olarak pasaport, döviz, vize gibi işlemleri gerektirir. Dış turizmin en önemli ayırıcı özelliği döviz getirici etkisidir. Bu yönüyle incelendiğinde dış turizm, “dış pasif turizm” ve “dış aktif turizm” olarak kendi içinde iki alt gruba ayrılır.

Dış pasif turizm, bir ülke vatandaşlarının başka bir ülkeye seyahatleri ifade eder. Bu turizm türü, ödemeler dengesi üzerine döviz çıkışı ya da ithalat etkisi olarak kendini gösterir. Dış aktif turizm ise dış turizm ödemeler dengesi üzerine döviz kazandırıcı yönde etki eder ve ekonomiye ihracat etkisi yapar. Özellikle, Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu darboğazların aşılmasında dış aktif turizm son yılların en önemli politikalarından biri olarak değerlendirilmektedir.

1.4.2. Katılanların Sosyo-Ekonomik Durumlarına Göre Turizm Çeşitleri

Turizme katılmada etkili olan bir diğer unsur da, insanların sahip oldukları toplumsal statüleri ve ekonomik durumlarıdır. Bireylerin sosyo-ekonomik durumlarına göre turizmin çeşitleri kendi içerisinde sosyal turizm ve lüks turizm olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1.4.2.1. Sosyal Turizm

Sosyal turizm, ekonomik bakımdan zayıf olan kitlelerin birtakım özel önlemler ve teşvik uygulamaları yoluyla ile turizm etkinliklerine katılmalarının sağlanmasından doğan bir turizm türü olarak tanımlanmaktadır (Mill ve Marrison, 1985).

Sosyal turizmde ölçü olarak “ekonomik güç” esas alınmaktadır. Ancak günümüzde, belirli bir gelir düzeyinin altında bulunan ve turizme katılmak için yeterli gelire sahip olmayan kişilerin yanında, bedensel yönlerden engelli olan kişilerin de sosyal turizm kapsamı içinde düşünülmesi söz konusudur. Sosyal turizmin temel ilkesi, her birey için seyahat hakkı; her bireyin seyahat fırsatlarına ulaşımının sağlanmasıdır (Moufakkir & Kelly, 2010: 38).

1.4.2.2. Lüks Turizmi

Yüksek gelir grubunda yer alan bireylere özgü olan turizm biçimidir. Bu turizm çeşidi, ekonomik gücü ve geliri yüksek olan, toplum içerisinde büyük saygınlık taşıyan kesimlerin turistik etkinliklerini kapsamaktadır. Bu kesimlerin turizm anlayışı, toplumun diğer gelir gruplarına göre oldukça farklı yönlere sahiptir. Türkiye’de “sosyete” olarak adlandırılan grubun turizm anlayışı olarak daha açık bir şekilde ifade edebileceğimiz lüks turizmde, bireyler, oldukça pahalı konaklama tesislerinde konaklar ve her türlü konforu bulunan transatlantikler ile seyahat ederler. Büyük ve lüks kumarhanelerin başta gelen müşterileri bu grup içerisinde çıkar.

Paket turlarla seyahat edenlerin aksine bu gruba giren turistler kendi özel ulaşım araçlarıyla, çoğu zaman da kendi özel hizmetçilerini yanında götürerek yolculuk ederler. Bu tür grupların en fazla itibar ettikleri turizm türleri arasında av turizmi, golf turizmi, kruvaziyer turizmi ve kumar turizmi gelir. Bu toplumsal sınıf içinde yer alan kişilerin önemli bir bölümünün dünyanın sayılı güzellikteki tatil bölgelerinde kendilerine ait villaları bulunmaktadır. Bundan dolayı, zengin ya da üst gelir grubundaki turistlerin konaklama tesislerindeki geceleme sayısının diğer turist gruplarına göre daha az sayıda gerçekleştiği görülmektedir (Kozak, 2012).

1.4.3. Katılanların Amaçlarına Göre Turizm Çeşitleri

Son yıllarda Türkiye’de üzerinde çok sık durulan “turizmin çeşitlendirilmesi” kavramı, katılanların amaçlarına göre turizm ölçütü ile yakından ilgilidir. Çünkü turizmin çeşitlendirilmesi ile hedef kitledeki kişilerin farklı amaçlarla turizme katılması planlanmaktadır. Bu nedenle, bu ölçüte göre oluşturulacak turizm türleri aynı zamanda turizmin çeşitlendirilmesi bağlamında geliştirilen turizm türleriyle de örtüşmektedir.

1.4.3.1. Kongre Turizmi

Dünyada son yıllarda gelişmekte olan önemli turizm çeşitleri arasında kongre turizmi de bulunmaktadır. Her kongre bir turistik hareket nedenidir. Her yıl giderek artan kongre organizasyonları, bu turizm türünün geleceğinin oldukça parlak olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin bugün dünya pazarlarından aldığı pay büyük boyutlarda olmamasına karşın, özellikle İstanbul, İzmir, Antalya ve Ankara gibi yeterli alt ve üst yapıya sahip bölgeleri ile dünya kongre pazarından isminden bahsedilen ülkeler arasında yer almaya başlamıştır. Turizm çeşitleri arasında %20'nin üzerinde bir ciro payına sahip olan kongre turizmi, başta Avrupa ülkeleri olmak üzere Hong Kong, Tayland, Singapur gibi ülkelerin ana turizm kaynaklarını teşkil etmektedir (Kozak, 2012).

1.4.3.2. İnanç Turizmi

Kutsal yerlere yönelik turizm etkinlikleri “inanç turizmi” olarak tanımlanmaktadır. Değişen turist isteklerine bağlı olarak tüm dünyada gelişme gösteren inanç turizmi kapsamında mevcut kültür değerlerinin korunması, turizme kazandırılması ve tanıtılması hedeflenmektedir. İnsanlar inandığı dinin liderinin yaşadığı yeri görmek ister (Sezgin, 1995). Bu durum kutsal yerlerin, ibadethanelerin ziyaret edilmesine sebep olur. Dinlerin çoğunda, yılın belirli dönemlerinde toplu halde yapılan ibadetler vardır. Müslümanların Kurban Bayramı'nda Mekke'de yaptıkları hac ibadeti, Hinduların günahlarından arınmak için Ganj Nehri'ndeki toplu ibadetleri buna örnek olarak verilebilir. Ayrıca, Meryem Ana Evi, İzmir Selçuk'taki Bülbüldağı'nda İsa'nın annesi Meryem'in son yıllarını St. Jean (Yuhanna) ile birlikte geçirdiğine inanılan kilisenin adıdır. Hıristiyanlar için hac yeridir. Özellikle Kuşadası Limanına gelen kruvaziyer yolcularının merakla geldikleri bir antik kenttir (<http://tr.wikipedia.org/>).

1.4.3.3. Termal Turizmi

Termal turizm, sağlık turizmi içerisinde değerlendirilen, içeriklerinde erimiş mineral bulunan maden sularının dinlenme, zindeleşme, tedavi vb. amaçlarına dönük olarak kullanımından doğan bir dizi ilişkiden kaynaklanmaktadır. Sağlık Turizmi, tedavi amacı ile yapılan seyahatlerdir. Fizik tedavi ve rehabilitasyon gereksinimi olanlarla

birlikte uluslararası hasta potansiyelini kullanarak sağlık kuruluşlarının büyümesine olanak sağlayan turizm türüdür (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010). Günümüzde, eski çağlarda olduğu gibi, insanlar termal kaynak yönünden değer taşıyan alanlara giderek rahatsızlıklarına çare aramaktadırlar. Dünyada sağlık turizminin bir alt dalı olan termal turizmi alanında oldukça önemli yatırımların gerçekleştirildiği bilinmektedir. Termal turizmüne dönük olarak yalnızca Almanya’da yılda sekiz milyon dolayında iç ve dış turiste hizmet sunulmaktadır (Kozak, 2012).

1.4.3.4. Golf turizmi

Golf turizmi, toplumun gelir düzeyi yüksek ve orta-ileri yaşlardaki insanların tercih ettiği bir turizm türüdür. Turizmin çeşitlendirilmesi, istihdam olanağı yaratması, gelir getirmesi ve yeşil alanlar yaratması gibi nedenlerle Türkiye’de son yıllarda golf turizmüne önem verilmeye başlanmıştır. Önümüzdeki on yıl içinde dünyada 50 milyon kişinin golf sporu ile ilgileneceği tahmin edildiğinden Fransa, Portekiz, Fas, Tunus, İspanya gibi ülkelerde her yıl yeni golf alanları açılmaktadır (Kozak, 2012).

1.4.3.5. Dağ ve Kış Turizmi

Kayak sporunun merkezinde bulunduğu ve buna uygun karlı ve eğimli alanlara yapılan seyahatleri, konaklama ve diğer hizmetlerden oluşan faaliyet ve ilişkilerin bütünü olarak tanımlanabilir. Kış turizmi, karlı ortamlara bağlı bir takım hareketleri ağırlıklı kapsadığı için, belli yükseklik ve eğime sahip, kayak ve diğer yürüyüş, tırmanış gibi alışkanlıkların yapılabilmesine imkân sağlayan yerlerin varlığını öncelikle gerekli kılar. Kayak yapmaya uygun kar varlığı da, kış turizminin en önemli bileşenleri arasındadır. Karın uzun bir süre kalması, kayak yapılabilme süresini arttırabilecektir. Tatillerini genellikle yaz mevsiminde geçiren insanlar, bu alışkanlıklarını kış mevsiminde de sürdürmeye başlamışlar ve dağ-kış turizmi hareketlerinin hızlanmasına neden olmuşlardır. Dolayısıyla, bu yönde giderek büyüyen talebi karşılayabilmek üzere turizmde gelişmiş ülkeler, dağ ve kış turizminin yoğunlaştığı yörelerde, çalışmalar yapmışlardır. Özellikle Orta Avrupa ülkelerinden İsviçre ve Avusturya’nın Alp Dağları’nda yarattıkları turizm olanaklarının, yaz turizmi ile önemli döviz girdisi sağlayan ülkeler ile yarıştıkları bir gerçektir (Kozak, 2012).

1.4.3.6. Mağara Turizmi

Doğal süreçler sonucunda oluşmuş yeraltı oyuğuna mağara adı verilmektedir. Genel olarak yeraltı boşluğu ya da birbirlerine bağlantılı boşluklar sistemini içeren mağaralar işlevlerine ve yapılarına göre obruk olarak da tanımlanmaktadırlar. Turizme açılacak olan mağaraların, öncelikle Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na kültür varlığı olarak tescil edilmesi gerekmektedir. Tescil kararı, olası bir tahribat için caydırıcı bir önlemdir. Çünkü tescilli mağaralarda yapılan tahribat cezalandırılırken, tescilsiz mağaralardaki tahribatlar cezasız kalmaktadır. Tescil aşamasından sonra Kültür ve Turizm Bakanlığı, mağaraların kiralama işlemini yapan Maliye Bakanlığı'na görüş bildirmektedir. Bu iki bakanlık arasında sağlanacak koordinasyondan sonra uygun görülen mağaralar turizm amaçlı olarak kullanıma açılmaktadır. Mağara turizminde de temel amaç bu tür doğal değerlerin koruma-kullanma dengesi çerçevesinde turizme kazandırılmasıdır (Kozak, 2012).

1.4.3.7. Av Turizmi

Av turizmi, bilinçli ve belli bir eğitime dayanarak, doğaya zarar vermeden yapılan sadece olgunluğa erişmiş hayvanların avlanması olayıdır. Av turizmi, bilinçli ve kurallara uygun olarak yapılması durumunda her yönden olumlu etkileri olan bir turizm türüdür. Bir yandan ülkenin yaban hayatını koruyup geliştirirken, diğer yandan da, önemli bir gelir kaynağını oluşturmaktadır. Av turizminin önemsendiği ülkelerde av hayvanları sayıca artmakta, çevreye ve yaban hayatına özen gösterme duygusu gelişmektedir. Ayrıca, av turizminin yapıldığı yörelerde, usulsüz avcılığın azaldığı ve oto kontrolün sağlandığı da görülmektedir (Kozak, 2012).

1.4.3.8. Akarsu Turizmi

Akarsu kaynaklarının çeşitli dinlendirici ve rahatlatıcı amaçlarla kullanılmasına akarsu turizmi adı verilmektedir. Rafting, dağ yürüyüşü, yüzme, av turizmi (balık avlama) gibi turizm türleri, çeşitli akarsularda (nehir, dere, ırmak vb.) yapılması durumunda akarsu turizmi kapsamında yer almaktadır. Çağdaş insanın modern yaşamın getirdiği gerilimlerden belirli bir süre uzaklaşmak isteğinde olması ve doğaya dönme

arayışında akarsu turizmi, doğa yürüyüşü, dağ ve kış sporları gibi turizm türleri bu amacı gerçekleştirmede önemli bir araç olmaktadır.

1.4.3.9. Deniz Turizmi

Türkiye’de talebin en fazla olduğu turizm türüdür. Burada kişilerin deniz-kum-güneş üçlüsü olarak değerlendirilen deniz ya da kıyı turizminden yararlanması söz konusudur. Türkiye, deniz turizmi için gerekli olan; uzun kıyıları, temiz deniz, uygun kumsallar, doğal ve tarihi güzellikler yanında, uygun iklim koşullarına da sahip olması nedeniyle bu turizm türünde oldukça gelişme göstermiştir. Pek çok ülkede olduğu gibi, Türkiye’yi ziyaret eden turistlerin yaklaşık %90’ı deniz turizmine yönelik amaçlarla seyahat etmektedir. Ancak, Türkiye’de deniz turizmi sadece kıyı ve plajlardan yararlanılarak gerçekleştirilmekte, deniz kürü uygulamalarına yeterli düzeyde yer verilmemektedir. Bunun sonucu olarak da deniz turizminden yararlanmak 4-5 ay gibi kısa bir süre ile sınırlandırılmakta ve yaz mevsiminde kıyılarda aşırı yoğunlaşma ile ortaya çıkan ciddi sorunlar yaşanmaktadır (Kozak, 2012).

Deniz turizmi, ekonomiye kaynak yaratmak ve istihdam geliştirmesinin yanı sıra, faaliyet alanlarında birçok sektörün gelişmesini sağlayacak, bölgesel kalkınmada da önemli bir rol üstlenmiştir. Denizde deniz araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri, Deniz Turizmi olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu bu meslek faaliyetleri: Yat Yatırımları ve İşletmeciliği, Mürettebatsız Tekne İşletmeciliği, Günlük Gezi Tekne İşletmeciliği, Yat Yapım, Çekme ve Tamir Hizmetleri İşletmeciliği, Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği, Marina Yatırımları ve İşletmeciliği, Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği, Dalış Turizmi ve Su Sporları kollarından oluşmaktadır.

Deniz Turizmi alanında kamuya karşı tek yetkili kuruluş, yasa ile belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası’dır (DTO). 2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nun da desteğiyle, özellikle 1980’li yıllardan itibaren mürettebatsız tekne işletmeleri gündeme gelmiş, bunun yanı sıra sayıları artan marina işletmeleri, yerli ve yabancı yatçıların hizmetine girmiştir. Türkiye’nin güney kıyılarında komşu adalara yapılan turizm amaçlı feribot seferleri, başlı başına bir sektör oluşturmuştur. 1990’lı

yıllardan sonra yat yapım ve çekek yerleri, turizm amaçlı olarak gelişmesini sürdürmüştür. 2000’li yıllarla birlikte küreselleşme ve devlet limanlarının özelleştirilmesi politikalarıyla birlikte Kruvaziyer Liman İşletmeciliği ve Kruvaziyer Turizm ön plana çıkmaya başlamıştır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi, turizm girdilerinde yaklaşık % 20’lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir. Deniz turizmi girdileri yıllar itibariyle artış göstermiştir. İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası’nın (İMEAK-DTO) 2010 yılı Deniz Sektörü Raporuna göre, 2002 yılı sonunda tutarı 2,6 milyar USD olan ülkemiz deniz turizmi girdileri, 2007 yılı sonunda 3 milyar USD ve 2010 yılı sonunda ise büyük bir artış göstererek 4,16 milyar USD’ye ulaşmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2012 yılı sonu itibarıyla da ülkemize gelen turist sayısı 32 milyona ve turizm gelirlerimizde 23 milyar USD’ye ulaşmıştır.

Günümüzün “Deniz Gezisi” kavramı geliştirilmiş, genişletilmiş ve daha kolay tüketim için hazır hale getirilmişse de, eski günlerdekinden pek farklı değildir. Tanım olarak “deniz gezisi yapmak” genel olarak birkaç değişik limana uğrayarak seyahat etmek olarak görülür. Bu yüzden, normal anlamıyla “deniz gezisi”, “zevk maksatlı deniz gezisi”, veya “önceden belirlenen bir plana uygun olarak birkaç limana uğrayarak yapılan yolculuk” anlamında gemi ile seyahat etme işidir. “Deniz Gezisi” ürününü oluşturan parçaları etraflı bir şekilde listelemek bu parçaların çeşitliliği nedeniyle çok zordur. Deniz gezisi kavramının anlamı çoğunlukla zevk amaçlı deniz gezisi şeklinde kısıtlansa da konuya geniş bir perspektiften bakılınca çok daha geniş bir kapsamı olduğu anlaşılır. Deniz gezisi olgusu, turistlerin memnuniyetinin her yönünü kapsayan maddi ve manevi unsurların oluşturduğu karmaşık bir bütündür. Deniz gezisinin değeri ulaşım, gidilecek limanlar, barınma, yemek ve spor imkânlarından sosyal aktivitelere ve eğitim işlerine kadar uzanan önemli öğelerden oluşur ki bu unsurlar, her şeyi kapsayan bir tatil paketini oluşturur. Buna karşın, deniz gezisi, fiziksel boyutları ne olursa olsun, üç ana unsurdan oluşan aynı temel bileşenlerden oluşur. Bu unsurlar, Ulaşım (Gidilecek yerler), Konaklama (Geminin kendisi) ve Hizmetlerdir (Ekstralar) (Johnson & Barry, 1992).

Deniz turizmi, hem yat turizmi hem de kurvaziyer turizmi konularını kapsamaktadır. Günümüz modern turizm anlayışı içinde, kruvaziyer turizminin önemli bir yeri vardır. Havayollarında yaşanan rötarlar, yüksek fiyatlar ve yolculuk güzergâhının görülememesi gibi dezavantajlar nedeniyle kruvaziyer seyahatleri özellikle yaşlı ve üst sosyo-ekonomik sosyal kategorilerdeki Avrupalı turistler tarafından tercih edilen bir deniz turizmi olmaktadır. Türkiye'nin Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyıları kruvaziyer turizmi için son derece elverişli koşullara (doğal, tarihi ve kültürel değerler) sahiptir ve bu turizm türüne de diğer kıyı turizmi türleri kadar önem verilmesi gerekmektedir (Kozak, 2012).

1.4.3.9.1. Yat Turizmi

Yat turizmi, insanların yatlarıyla seyahat etmelerinden doğan turizm çeşididir. Yat turizmi insanların gezi, dinlence ve eğlence amacıyla yatla doğal, tarihi ve turistik değerleri içeren ve değişik yöreleri içine alan bir rota boyunca yaptıkları gezidir (Çağlayan, 1992). Bunun yanı sıra özgürce hareket etmek isteyenlerin tercih ettikleri bir turizm türü olarak da nitelendirilmektedir.

1.4.3.9.2. Kruvaziyer Turizm

Son yıllarda giderek daha fazla görmeye başlayan bir turizm çeşidi de, kurvaziyer turizmidir. Büyük yolcu gemileriyle yapılan gezi etkinliğine kurvaziyer turizmi adı verilmektedir. Kurvaziyer turizmde 1998 yılında talep 7.79 milyon yolcuyken 2008 yılında 16.36 milyon yolcuya çıkmıştır ve bu artış on yıl içerisinde sektörde %110'luk bir büyüme olduğunu göstermektedir. 2008 yılı itibariyle Akdeniz sularında 159 kurvaziyer gemisinin aktif olduğu belirlenmiştir. Kurvaziyer turizm açısından Avrupa en önemli ülkeler ise İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya ve Fransa'dır (GP Wild Limited and Business Research and Economic Advisor, 2009).

1.5. KRUVAZİYER TURİZMİ VE KRUVAZİYER YOLCU TAŞIMACILIĞI

Turizm geniş yelpazeli, birçok sektörün direkt ve dolaylı etkilendiği bir endüstri biçimidir. Söz gelimi, basit bir gezide dahi birçok hizmet sektörü (ulaşım, konaklama,

yeme-içme, alışveriş, bilgilendirme, rehberlik, organizasyon işleri, aracı sektörler, eğlence sektörleri, sağlık sektörleri, işletmeciler, döviz büroları, seyahat acenteleri vb.) devreye girmektedir. Dolayısıyla turizm, tek bir sektör olarak değil, etkilendiği ve etkilediği tüm sektörlerle birlikte organize bir disiplindir (Tribe, 1999). Kendine özgü birçok niteliği olan bu turizm biçimi diğer turizm biçimlerine bazı özellikleriyle benzerken bazı özellikleri açısından da ayrılmaktadır.

1.5.1. Kruvaziyer Turizminin Tanımı

Türkçe'ye Kruvaziyer olarak giren 'cruise', kelime olarak; gezmek, dolanmak, seyretmek (gemicilik), deniz gezisi vb. demektir (denizcilik.terimleri.com, 2013). Kruvaziyer kelimesi, (konaklamalı) tatil amaçlı kullanılan, boyutlarıyla ve konfor koşullarıyla belirli standartlara sahip olan gemiyi tanımlamaktadır. Kruvaziyer turizmi ise en yalın tabiriyle yüzen bir otelde konaklayıp, uluslararası bir seyahat gerçekleştirmektir. Bu deniz gezisi tecrübesi, büyük bir otelde konaklamayı yansıtır ve bu gemiler pek çok açıdan beş yıldızlı otellerle aynı işlevlere sahiptir. Kruvaziyer turizminde; liman ziyaretleri, kent gezileri ve alışverişten oluşan aktiviteler vardır. Kruvaziyer gemilerinin uğradığı limanlar ve bu limanlarda turistlere sunulan turistik hizmetler ev sahibi ülkelerin bu konuda ağırlıklı yatırım yaptıkları alanlardır (Israel & Miller, 1999).

Turizm biçimi olarak kruvaziyer yolculuğu kendi endüstrisini yaratmıştır. Giderek büyüyen bu endüstri dünya çapında yıllık 15 milyar dolarlık bir iş kolunu oluşturmaktadır (cruising.org, 2013). Diğer turizm biçimlerinde ulaşım ve konaklama ayrı ayrı endüstriler oluştururken, kruvaziyer turizmi ve deniz gezileri, ulaşım endüstrisini, konaklamayı ve hatta bunların yanında eğlenceyi kendi içinde birleştirmektedir.

Kruvaziyer yolcuları, Dünya Turizm Örgütü'ne göre aynı gün gelen ve ayrılan ziyaretçiler olarak gösterilmektedirler (unwto.org, 2013). Bu yüzden bir durakta bir gecedenden fazla konaklamama durumu olabilmektedir. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu tarafından tanımlandığı gibi, deniz gezisi yolcuları bir ülkeye seyahat gemileriyle gelenlerdir (imo.org, 2013). Bu insanlar, bir veya birçok kez karaya çıkmış

olsalar bile geceyi gemide geçirirler. Kruvaziyer gezileri, gidilen yerlerde yerel halkla daha az etkileşim içine girilen ve daha az sosyal ilişki içinde bulunulan bir turizm şeklini karşımıza çıkartmaktadır.

Kent ve kent insanları açısından da bu turizm biçimi diğerlerinden ayrılmaktadır. Küçük bir tatil bölgesine aynı anda binlerce insanın gelmesi ve çok kısa süre sonra burayı terk etmesi, o yerleşim alanında anlık değişimler oluşturur. Ziyaretçilerin kente homojen dağılmamaları, birlikte hareket etmeleri zaman zaman trafik ve ulaşım sorunlarına da sebep olabilmektedir (Çimenoglu, 2011).

Ziyaretçilerin sosyo-ekonomik yapısı ve deniz seyahati süresince konfor koşulları yüksek mekânlarda zaman geçirmeleri bu gezi biçimini tercih etmelerinin en başta gelen nedenlerindedir. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA), kruvaziyer turizminin bu kadar cazip olmasının nedenleri şu şekilde sıralamıştır (Güzel, 2006):

a) Yapılan güncel bir anket kruvaziyer gemi ile tatile çıkanların tatillerini “tahminlerinin ötesinde iyi” ve “çok iyi” bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin başında “geminin konforu”, “kendilerine iyi davranılması” ve “pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması” gibi unsurları vurgulamışlardır.

b) Bir kruvaziyer gemi, insanların bir tatilde isteyebileceği hemen hemen her şeyi sunabilmektedir.

c) Kruvaziyer turizmi fiyat/satın alınan değer oranı açısından diğer tatil türlerine oranla daha uygundur. Denizde yapılan tatilde barınma, eğlence, birinci sınıf hizmet ve diğer lüks seçenekler fiyata dâhil olmaktadır.

d) Her yıl kruvaziyer gemilerle yolculuğa çıkanların yaklaşık % 40-45’ini ilk kez katılanlar oluşturmaktadır.

e) ABD'deki kruvaziyer turizm yolcuları genelde evli, yıllık geliri 99.000 Amerikan doları civarında, kolej mezunu ve bir işte çalışan kişilerdir. Genelde eşleriyle birlikte ortalama 6,2 gün gemide kalan bu kişiler için, bu süre içerisinde kişi başı 1.650 Amerikan doları maliyet çıkmaktadır.

f) Günümüzün lüks kruvaziyer gemilerinde tam teşekküllü SPA merkezlerinden, sağlık kulübüne, özel restoran ve gurme seçeneklerinden profesyonel çocuk kulüplerine, spor etkinliklerinde golften, dağcılığa kadar ve internet merkezleri de dahil olmak üzere her yaşta ve her zevkte yolcuya hitap eden seçenekler bulunmaktadır.

g) Günümüzün kruvaziyer gemileri gerek ana makine gerekse pervane sistemlerinde; atıkların değerlendirilmesinde ve haberleşmede en son teknolojik yenilikleri kullandıklarından çevreye daha duyarlı, daha güvenli ve daha kullanışlı gemiler olarak kendilerini tanıtmaktadırlar.

h) Kruvaziyer seyahati yolculara güvenli ve konforlu bir şekilde dünyanın en uzak ve bazen de vahşi bölgelerine, tarihi değerdeki şehirlere ulaşma olanağını sağlamaktadır.

ı) Kruvaziyer endüstrisi, tüketicilere kendi kişisel yaşam tarzlarına, zevklerine ve bütçelerine uygun seçimi yapmalarını sağlayacak profesyonel destek sunmaktadır.

Dünya çapında kruvaziyer turizmine olan talep artışı sonucu şirketler son yıllarda yeni kruvaziyer gemilerini filolarına katmışlardır. Dünyadaki kruvaziyer gemi sayısı toplam 500 civarındadır. Bu gemilerin neredeyse tamamı (% 98'i) başta İtalya olmak üzere Avrupa Ülkelerinin tersanelerinde üretilmiştir. İtalya'yı sırasıyla Finlandiya, Fransa, Almanya ve Norveç takip etmektedir. 1995-2005 yılları arasında bu beş Avrupa ülkesinde toplam 110 kruvaziyer gemi inşa edilirken, dünyanın geri kalan ülkelerinde sadece 15 kruvaziyer tipi gemi inşa edilmiştir (cruiseindustrynews.com).

1.5.2. Kruvaziyer Turizmin Tarihsel Gelişimi

Gerçek anlamda ilk deniz seyahatinin ne zaman olduğu konusunda veya nereye gidildiği konusunda uzlaşmazlıklar vardır. Tarihçiler, Thomas Cook'un ilk tur operatörü

olduğu hususunda anlaşsa da bu durum ilk deniz gezisi operatörünün kim olduğu konusu için geçerli değildir. “The Peninsula and Oriental Steam Navigation” (P&O) şirketinin 1844 yılında, “eğlence amaçlı deniz gezisini sunarak, deniz gezisini icat ettiği belirtilmektedir (Ward, 1999).

Amerikan menşeli ilk deniz gezisi, 1867 yılında yapılan New York’tan hareket eden buharlı gemi “Quacker City” ile yapılmıştır. Bu seyahatin reklâmı “Kutsal Topraklar, Mısır, Kırım, Yunanistan ve aradaki istenilen yerlere gezinti” olarak yapılmıştır. Bu aşamada müşterilerin ilgisini çeken kişinin değişik yerlere göreceli olarak kolay ve güvenli bir şekilde seyahat edebilmesi düşüncesidir.

1904’te P&O şirketi tarafından sunulan ilk modern tarzdaki gemi seyahati, T.Cook tarafından organize edilerek ilk birinci sınıf lüks deniz gezisi olmuştur. B.Dickinson ve A.Vladimir (1997) şöyle açıklarlar: “Deniz gezisinin günümüzdeki güncelliği Mark Twain tarafından dile getirilen özgün düşüncelere dayandırılabilir. Şöyle ki deniz gezisi göreceli olarak zahmetsizdir, çünkü bir defada eşyalar toplanıp, tekrar çıkarılabilmektedir, güvenlidir ve yeni arkadaşlar edinilebilir. Twain'in deniz gezisine büyük bir piknik olarak bakış açısı günümüz deniz gezisini şekillendiren yemek yeme, dans ve eğlenme gibi sürekli ve çeşitli eğlenceleri akla getirmektedir”.

Seyahat ve turizmin büyümesi, 19. yüzyılda buharlı gemiler ve demiryollarının ortaya çıkışı ile güvenli bir taşımacılık sistemine dayanmaktadır. Turizm aynı zamanda şehirleşme, endüstriyelleşme, zenginlik, eğitimdeki artış ve deniz aşırı yerleri görme isteğinden faydalanmıştır. Bunların sonucunda, taşımacılığa olan talep artmıştır ve bu da gemicilik endüstrisinin temellerinin atılmasını sağlamıştır (Dervaes, 2002).

Göç dönemi olan 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında okyanuslararası seyahate Avrupa ile Kuzey Amerika, Büyük Britanya ile Avustralya ve Yeni Zelanda arasındaki göçmen trafiği hâkim olmuştur. Atlantik Okyanusu’nun sert sularını geçerek ve sefalet içinde yapılan bu uzun okyanus yolculuklarına “tahammül edilirdi, bunlardan zevk alınmazdı ve romantizme hiçbir faydası yoktu” (Dickonson ve Vilademir,1997). Gemiler sadece bir ulaşım aracı olarak görülüyordu. Sadece birinci sınıf bir buharlı deniz gezisine gücü yetenler bu “dev yüzen otellerden” etkileniyorlardı. Deniz gezisini

bir efsane yapan ayrıcalıklı insanların muhteşem tecrübeleri idi. Bu “sıradan” insanlar için aşırı lüks bir tatil olarak algılanmaktaydı (Swarbrooke ve Horner, 2007).

Yolcu taşımacılığı endüstrisinin başlarında, Atlantik ötesine düzenli buharlı gemi seyahatleri başlatılmıştı. Önemli olan rahatlık değil hızı. Britanya ve Alman şirketleri arasında pazar payı için bir yarış ön plana çıkmaktaydı. Alman deniz yolu şirketi “Deutschland” ve “Kronprinz Wilhelm” gemileri ile Samuel Cunard tarafından kurulan ve daha sonraları Cunard Deniz Yolları adını alan “Royal Mail Steam Packet Company” ile yoğun bir rekabet içindeydi. Cunard, pazarda liderliği ele geçirebilmek için Lusitania ve Mauretania adında iki yeni gemiyi filosuna kattı. Bunlar daha sonra express yolcu gemilerinin yeni jenerasyonu olacaklardı. Her biri 30 bin ton ağırlığındaydı ve en son teknoloji ile donatılmışlardı. 1906 yılında hizmete girdiğinde Mauretania 26 deniz mili azami hıza sahipti ki bu hız 22 yıl boyunca geçilememiştir. Tasarım yenilikleri açısından bu gemi dört pervaneye ve gemiyi daha sessiz ve daha sarsıntısız hale getiren dev buhar türbinlerine sahipti. Bundan başka özel bir özelliği de düzgün bir şekilde ard-arda konulmuş dört adet bacasıydı. O yıllarda yolcuların gözünde bacalar güç ve hızın göstergesiydi. Bu yüzden sonraki yıllarda, teknolojik gelişmeler sayesinde, daha verimli santralleri havalandırmak için sadece 3 adet baca gerekirken, işlevsiz dördüncü baca kullanılmaya devam edildi çünkü bazı tasarımcılar bunun geminin genel görüntüsünü olumlu etkilediği düşüncesine önem veriyorlardı. Gemilere ek odalar konuldu. Yine de, Cunard o dönemin temel ticaret prensibini unutmamıştı. “Hız her zaman konfordan önce gelirdi”. Aslında hız konfordan daha fazla bilet satmaktaydı. Çünkü, insanlar zorunlu olduklarından daha fazla denizde kalmak istemiyorlardı. Açıkça görülmekteydi ki gelişme için hâlâ olanak vardı ve Cunard'ın en büyük Britanyalı rakibi olan “White Star Line” bunun avantajını kullandı (Gibson, 2012).

White Star şirketinin stratejisi, daha sessiz ve daha güvenli bir seyahat sağlayan daha önce okyanuslararası rotada seyahat eden diğer bütün gemilerden daha büyük ve daha emniyetli gemiler inşa ederek ve bunları yzürerek yolcu taşımacılığında fark yaratmaktı. Dönemin ünlü firmaları daha fazla yolcu, kısa sürede taşımak için gemiler yaptırıyordu. Olimpik, Titanik ve Britanik böylesi bir ortamda doğdu. Yüzyıllar boyunca insanları çeşitli nimetlerinden faydalandıran deniz, çeşitli rekabetlere de

tanıklık ediyordu. 20'inci yüzyılın başlarında İngiltere'de faaliyet gösteren iki firma; Cunnard ile White Star Line, söz konusu rekabetin mimarları oldular. Cunnard'ın daha hızlı ve lüks gemiler yapmaya başlamasıyla White Star Line firmasının yolcu sayısı önemli oranda düşmeye başlamıştı. Bunun üzerine White Star Line sektörü tekrar ele geçirmek adına bir plan yaparak hemen uygulamaya koymuştu. Firma sahipleri daha önce hiç yapılmamış olanı deneyerek Olimpik Sınıfı'nda üç gemi inşa ettirirler. Gemilerin, Cunnard'ınkilerden yaklaşık 30,5 metre daha uzun, daha hızlı, 3 bin 500 kişiyi taşıyacak kadar geniş olması düşünülmüştü. İsimleri de aynı aileden olduklarını gösterecek şekildeydi: Olimpik, Titanik, Britanik (Giantik). Firma sahiplerinin İrlanda (Keltik) kökenli olması gemilerinin adının "ik" ile bitmesinin başlıca nedenidir. White Star Line'ın, "Olimpik Sınıf" ilk gemisi Olimpik, bu grubun batmayan tek üyesidir. 20 Kasım 1910 yılında inşa edilen Olimpik, sefere çıktığı ilk günlerde HMS Hawke gemisi ile çarpışır. Belfast'ta tamir edildikten sonra 30 Aralık 1911'de denize geri döner. Kız kardeşi Titanik'in 1912 Nisan'ında batmasıyla altı ay boyunca güvenliğe yönelik bazı eklemeleri yapılır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, büyüklüğü nedeniyle hedef olabileceği düşünülerek denize açılması durdurulur. Savaşın ardından tekrar seferlerine başlayan Olimpik, daha sonra alınan bir kararla askerin taşınmasında kullanılır. Denizcilik dünyasında meşhur olan renkli görüntüsüne de burada kavuşur. İçindeki lüks ve özel bölümler çıkarıldığı için her seferinde yaklaşık 7 bin asker taşır. 1918 Mayıs'ında bir Alman "U-boat" ile karşılaşan Olimpik, direkt olarak onun üzerine giderek denizaltıyı batırır. Böylece, tarihte ilk kez ticari bir gemi, denizaltını batırılmış olur. 1934 yılına kadar oldukça etkileyici bir kariyer yapan ve "Yaşlı Güvenilir" adını alan Olimpik, 1937 yılında parçalanmak üzere satılır. Taşındığı 10 binlerce insanı, seferleri sırasındaki ilginç olayları ve göz alıcı renkleriyle Olimpik, denizcilik tarihinde kalıcı bir iz bırakmıştır (Lunn, 2010).

White Star Line gemilerinin vizyonunu tam olarak yansıtan Titanik, genişliği ve hızının yanı sıra o dönemde yapılan en lüks gemilerden biridir. Olimpik'ten edinilen deneyimden yola çıkılarak ve yeni eklemelerle yapılan Titanik, "dünyanın en büyük transatlantığı" unvanını alır. Yapımında kullanılan teknikler ve mühendislik tasarımı çok övülür ve "batmasının mümkün olmadığı" gibi inanışlar yayılır. Özellikle çift tabanlı 16 su tankı kompartımanının geminin ortasından geçmesi ve onun kapanmasını

sağlayan kontrol mekanizmasının ana merkezden uzak oluşu, geminin batmamasını sağlayan unsurlar olarak gösterilir. Oysa büyük umutlar bağlanarak denize açılan Titanik, henüz ilk seferini yaparken içindeki yüzlerce yolcu ile sulara gömülür (Lunn, 2010).

Titanik faciasından sonra "olimpik sınıfı" gemilerin üçüncüsü ve sonuncusu 1914'te denize açılır. Giantik adı altında yapıldığı iddia edilen geminin Titanik faciasından sonra Britanik ismini aldığı söylenir. Diğer iki kız kardeşinden edinilen deneyim ile daha fazla özen gösterilen Britanik, üç geminin en küçüğüdür. Denize açıldığı yıllarda Birinci Dünya Savaşı sürmektedir ve bu nedenle Britanik ticari bir yolcu gemisi olarak kariyerini yapamaz. Yaralı asker taşıyan Olimpik gibi hastane gemisi olarak görev yapar. Titanik gibi ömrü çok kısa sürer ve aldığı bir torpido yarısıyla 55 dakika içinde batar. Titanik ve Britanik gemilerinin kısa süren kariyerlerinden sonra White Star Line şirketi çok fazla ayakta kalmaz. Olimpik, kız kardeşlerine oranla uzun süre denizde kalır ve efsane üçlünün en dayanıklı gemisi olarak tarihe geçer (Lunn, 2010).

Trajik "Titanic" kazasından sonra, transatlantik rotalarını daha güneye kaydırmak, su geçirmez gemi bölgelerini yükseltmek ve daha fazla cankurtaran botunun ilavesi gibi yolcu güvenliği ile ilgili birkaç değişiklik yapılmıştır. Bu yenilikler Almanya'nın yeni kuşak gemileri olan "Imperator", "Vaterland" ve "Bismark" gemilerinde uygulanmıştır. Daha güvenli bir sisteme ek olarak, su geçirmeye karşı daha iyi önlemler alınmış ve daha fazla cankurtaran botu eklenmiştir. Aynı zaman diliminde, bazı öncüler, Kuzey Atlantik'i geçmede artık rekabet gücünü kaybetmiş olan daha eski ve küçük gemiler kullanarak seyahatler düzenliyorlardı. Bu yolculuklar açık bir şekilde çağdaş deniz gezisinin öncüleriydiler. Yine A noktasından B noktasına gidilmektedir fakat gidiş-gelişin uygunluğundan ziyade, müşterilerin istediği sadece taşımacılık değil, gezinti yaparak tatil yapmaktır (Dowling, 2006).

Çağdaş anlamda deniz gezisine ilk akınların bir diğer örneği de Hamburg-Amerika Denizyolları'nın yılda bir gerçekleştirdiği, dünyayı etrafını 125 günde dolaşan tek tarifeli deniz gezisi uygulamasıdır. 1912 yılında "Deutschland" gemisinin "Victoria Lousie"e çevrilmesi sırasında, bu denizyolu şirketinin geniş ek odalara yatırım yapması,

yıl boyu sürecek olan deniz gezisine ilk atılım yapmayı temsil etmektedir. Bundan başka, bu dönem için bir ilk olarak geminin dış boyasının beyaz olması dikkat çekicidir. Işığı daha iyi yansıttığı için ve geminin güneşli Karayipler’de seyahat etmesi amaçlandığı için, beyaz seçilmiştir. Üstün ısı yansıtma özellikleri ve çekiciliği nedeniyle beyaz gemiler günümüzde hâlâ tercih edilmektedirler (Chirnside, 2011).

1914’te savaşın patlak vermesi deniz yoluyla yolcu taşımacılığını kesintiye uğratmıştır. Yolcu gemileri, asker taşıtları ve zırhlı ticaret gemileri haline dönüştürülmüşlerdir. I. Dünya Savaşı’ndan sonra, transatlantik trafiği çoğunlukla, barış zamanında kullanımı için yeniden döşenen eski gemilerle kaldığı yerden devam etmiştir. Fakat yolcu taşımacılığı değişik şartlarla karşı karşıya gelmiştir. Bir yandan Birleşik devletler 1920 yılında sınırlarını göçmenlere açma politikasını sınırlamak yönünde adımlar atmıştır. O dönemde en önemli denizyolu firmalarının temel pazarı göçmenlerden oluştuğu için, bu iş kolu bu karar ile bloke olmuştur. Gemileri doldurmak için yeni yolcular aranmaya başlanmıştır. Bu durum aslında sektör için yeni pazar hedefleri ve pazar kesimleri için bir arayışı başlatmıştır (Chirnside, 2011).

Savaş Avrupa’yı ziyaret etme hususunda büyük bir talep yaratmıştı. Güçlü bir pazarlamanın yardımıyla göçmenlerin yerini, ünlü savaşların yapıldığı yerleri görmek isteyen öğretmenler, öğrenciler ve turistler almıştır. 1919 yılında Birleşik devletler hükümetince bu duruma karşı önlem alınmış ve yasak getirilmiştir. Bu yüzden Transatlantik seyahati için başka bir teşvik yaratıldı. Bütün bu eğilimlerden faydalanmak için gemilerin tasarımlarında bir değişiklik gerekmekteydi. Bu günümüz seyahat gemilerine benzeyen yeni tasarımlı gemilerin yapımının öncüllerini oluşturmuştur. Daha fazla gemi yapıldıkça, daha büyük, daha konforlu ve hatta lüks hale gelmişlerdir. Göçmen kabinleri “üçüncü sınıf” veya “turist sınıfı” yerleşmelerine çevrilmiş ve barlar, kokteyl salonları eklenmiştir. Güverte tenisi, bilardo, maskeli balo vb. yeni aktiviteler düzenlenmiştir. Bu yolla okyanuslar arası seyahat eden gemilerin heyecan verici yerler olduğu imajı yaratılmıştır (Lunn, 2010).

Cunard Denizyolları en büyük ve en ünlü iki gemisinden, “Queen Mary”yi 1934 yılında ve “Queen Elizabeth”i 1940 yılında suya indirdi. Bunlardan ikincisi 1992 yılına

kadar yapılan en büyük yolcu gemisi idi (80.000 ton). İki savaş arasında deniz gezisi daha popüler hale gelmeye başlamıştır (Güzel, 2006).

Transatlantik yolcu taşımacılığı savaş sonrası dönemde giderek önemini arttırsa da zirveye, 1957 yılında çıktı. Turizmin genel olarak çok büyük oranda büyümesi ile özellikle büyük jetlerin ortaya çıkışı, buharlı gemilerin yavaşça ortadan kaybolmasına neden oldu. Pan Amerikan Havayolları 1939 yılında ilk transatlantik uçuşu gerçekleştiren firma olmasına karşın düzenli transatlantik yolcu seferini Kasım 1958’de gerçekleştirmiştir.

1960 yılına gelindiğinde, sürekli transatlantik seferleri düzenleyen 11 başka havayolu şirketi daha hizmete girmişti. Gemi ile Avrupa’ya geliş veya gidiş 6-7 gün sürerken uçak ile bu seyahat 6-7 saat kadar kısa bir süre almaktaydı. Bunun sonucunda, deniz yolcu taşımacılığına olan talep önemli ölçüde azaldı. On yıldan biraz daha uzun bir süre zarfında şirketlerin geleneksel yolcu taşımacılığı hizmetlerini sona erdirmişti. Uçaklar transatlantik yolcu taşımacılığı için kullanılmaya başlandıktan sonra, pek çok denizyolu şirketi yolcu taşımacılığı hizmetlerine son vermek zorunda kaldı. Transatlantik gemi işletmeleri yaşanan gemilerine iş bulmak için yeni yollar ararken, seyahatin tatil kısmına yoğunlaştılar ve deniz gezisi alanına girdiler. 1960’larda transatlantik yolcu taşımacılığı kan kaybederken, filolarını yeniden konuşlandırmayan şirketler batmaya başlamıştır. Pek çok deniz yolu firması sektörden çekildi ve gemileri gerçek fiyatlarının çok altında satıldı, hatta hurdaya ayrıldı. Yaşamaya devam eden şirketler de gemicilik kârlarındaki dalgalanmaları dengeleyebilmek için tamamen değişik alanlarda önemli yatırımlar yaptılar. Denizyolu firmaları ıskartaya çıkartılmış gemileri alarak özel amaçlı olarak tasarlanmış seyahat gemileri haline getirmişlerdir (Miller, 1988).

Ted Arison’un modern Amerikan deniz gezisi kavramının öncüsü olduğu söylenmektedir. Arison yolcu taşımacılığı işi için mükemmel planlanmış bir pazarlama ve satış fikri oluşturmuştur. Fakat bunları gerçeğe dönüştürecek envanterlere sahip değildir. Bu adım yeni bir şirket olan “Norwegian Caribbean Lines”ın kurulmasına yol açmıştır. Yıl boyu düzenli olarak Miami’den Karayibler’e seferler yapan dört gemilik

modern filosuyla bu şirket günümüzde bildiğimiz şekliyle deniz gezisi işletmeciliğini başlangıcını temsil etmektedir.

Her başarılı yeni fikir gibi deniz gezisi de çok çabuk rekabete açılmıştır. 1967 yılında diğer bir endüstri devi olan Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL) kurulmuştur. Yıl boyu süren Karayibler deniz gezileri için modern bir filo kuran şirket, sadece iki hedef pazara yoğunlaşmıştır. Satışlar ve tanıtımdaki verimlilik maliyetleri azalttığında şirket, bu tasarrufları müşterilerine aktarma imkânına sahip olmuştur (Miller, 1988).

1965 yılında Stanley B. McDonald'ın kara seçeneklerini bir deniz gezisi ile birleştiren bir paket tur sunma düşüncesi Meksika'ya yapılan deniz gezilerine öncülük etmiştir. Bu amaçla McDonalds, Canadian Pasific'in "Princess Patricia" gemisini kiralanmış ve bu deniz gezilerini kendi şirketinin ismi olan "Princess Sea Travel" adı altında yapmıştır. Bu girişimin başarısı 1970'lerde P&O'nun dikkatini çekmiştir. P&O şirketi satın alarak yeni yapılmış gemi portföyüne eklemiştir: "Sun Princess" ve "Pasific Princess". Diğer bir şirket olan Costa Kruvaziyer şirketi ilk yıllarında deniz gezisi işletmeciliğinde bir devrim yaratmıştır. Amerika'da deniz gezisi işine giren bu İtalyan şirketi müşterilerine paket hava/deniz tatilleri satan ilk şirkettir. Deniz gezisini havayolu taşımacılığı ile beraber satmak, günümüzde de deniz gezisinin çok önemli bir parçası olan "hava/deniz" programını oluşturmuştur. Bu deniz gezileri yolcunun evi ile turun başlayacağı yer arasında gidiş-gelişi hava yolculuğu ile birleştiriliyordu ve gerekirse barınak da sağlanmaktaydı (Lunn, 2010).

Günümüzde kruvaziyer kelimesi yüzen otel kavramını anlamca karşılamaktadır. Kruvaziyer gezisi gemici işi olmaktan çıkıp, ciddi tur organizasyonu gerektiren, kurumsallaşmış şirketlerin üstlenebildiği bir endüstri halindedir. Gemilerin boyutları büyüktür ve açık alan metrekareleri nispeten azalmıştır. Bunun sebebi kapalı alan ihtiyacının artması ve kapalı alanda gerçekleştirilen işlevler (eğlence birimleri, kumarhaneler, spor tesisleri, rekreatif alanlar, yeme içme birimleri, galeriler, salonlar vb.) için daha fazla yer ayrılmasıdır. Ana fikir olarak; yüzen otellerin karadaki lüks otellerle yarışabilecek düzeyde olmaları gerekmektedir. Gemilerde hijyen, sağlık, güvenlik konularına azami dikkat gösterilmektedir (Gülbahar, 2009).

Kruvaziyer gemilerinde sağlanan nitelik ve konfor yükselişi, bu alandaki potansiyel talebi fiili düzleme çekebilmektedir. Ayrıca, kruvaziyer turizm ürünü talebinde, denizi ve denizde gemi seyahatini sevmek, belki de ön koşul olmalıdır. İlk kez bir kruvaziyer turuna katılan bir turist, gemi ile seyahatten hoşlanmaması durumunda, gemideki konfor, eğlence ve diğer imkânlar ne olursa olsun, bu seyahatin tekrarı beklenemeyebilir. Başka bir açıdan bakıldığında, bu durum gemi seyahatinden hoşlanan bir insan için ise sürekli bir talebe de dönüşebilmektedir (İncekara & Yılmaz, 2002). Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin yaptırdığı bir araştırmaya göre, mevcut kruvaziyer turistleri içinde kadınların oranı %53-54 iken, kruvaziyer turu alması beklenenlerin içinde erkeklerin oranı %51-54 aralığındadır. Ayrıca bu turizm biçimini seçenlerin yaş ortalaması da gün geçtikçe düşmektedir (CLIA, 2013). TUYED'in hazırladığı bir rapora göre, dünyada yılda ortalama 16 milyon kişi kruvaziyer turlarıyla seyahat etmektedir. Yapılan araştırmalar ve anketler sonucunda tatilini kruvaziyer gemilerinde geçirenlerin tekrar kruvaziyer gemilerini tercih etme oranı % 90'dır. Dünyada kruvaziyer turizminin büyüklüğü 35 milyon USD'dır.

1980 yılından itibaren Kruvaziyer Endüstrisi, yıllık ortalama yolcu sayısı % 8,2 oranında büyüme göstermiştir. (CLIA, 2006 Overview) Kruvaziyer gemi işletmeciliği, seyahat endüstrisinin en hızlı büyüyen kısmıdır. 1970 yılından beri % 2.100 büyüme göstermiştir. 12 milyondan fazla kişi 2006 yılında kruvaziyer gezi yapmıştır. Bu sayı 2012 yılı itibariyle 21 milyon kişiye ulaşmıştır. Yaklaşık 40 yeni gemi 1980'li yıllarda üretilmiş, 1990'lı yıllarda da yaklaşık 80 yeni gemi ilk defa sefere çıkmıştır. 2007'nin sonlarında, 2000 yılından bu yana kabaca 100 yeni gemi kruvaziyer endüstrisine dahil olmuştur. (CLIA Cruise Industry Source Book, 2007)

CLIA (Uluslararası Kruvaziyer Hatları Derneği) nin 2006 Raporuna göre, 1990 yılından beri sektör ortalama % 8,2 oranında hızlı bir büyüme göstermiştir (CLIA, 2006). Sektördeki bu güçlü büyüme, kruvaziyer tatil anlayışını ve ihtiyaçlarını da oldukça geliştirmiştir. Yıllar geçtikçe, seyahat rehberlerinde, çok farklı uğranılacak liman, daha rahat gemiye binecekleri limanlar ve gemiler ile ilgili oldukça farklı yenilikler, kolaylıklar düşünülmüştür. İnternet kafeler, kablosuz bağlanma alanları, dağcılık için tırmanma duvarları, bowling alanları, sörf havuzları, çok odalı villalar, çok

temalı restoranlar, spa'lar, sağlık ve fitness salonları, cep telefonu girişleri vs. uygulanmıştır.

Kruvaziyer destinasyonlar içerisinde, son yıllara kadar Kuzey Amerika, Güney Amerika ve tropik adalar ön planda iken, günümüzde Uzak Doğu, Kutuplar, Baltık Denizi Bölgesi, Arap Yarımadası, Kızıldeniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi gerek pazarlama stratejisi gerekse kruvaziyer destinasyonlarında yeni güzergâhlar yaratması bakımından dikkat çekmektedir. Akdeniz çanağı kruvaziyer destinasyonları için giderek yükselmekte olan bir yıldız olduğundan, Güney Amerika destinasyonundan sonra ikinci sıraya yükselmiş ve son 3 yılda kruvaziyer turizmin gözdesi haline gelmiştir. Önümüzdeki 20 yılda ise Akdeniz havzasının hızlı yükselişinin kesintisiz devam etmesi düşünülmektedir. Bu turizm çeşidi özellikle Akdeniz'de İspanya, İtalya, Yunanistan, Hırvatistan ve Malta'da ön plana çıkmaktadır (imenoğlu, 2011).

Kıyı bölgesinin en önemli Deniz Turizmi etkinlik gruplarından biri liman etkinlikleridir. Liman etkinliklerden biri olan Kruvaziyer Gemi İşletmeciliği, son yıllarda dünyada olduğu gibi Türkiye'de de önem kazanmış, turistlerin, destinasyonlar arasında seçmeye başladığı ve giderek, Türkiye Limanlarına gelen yolcu gemisi ve sayısının arttığı bir destinasyon haline gelmiştir.

Uluslararası kıyı ve deniz turizmi ile deniz ticareti kapsamında yer alan 'Kruvaziyer Gemi İşletmeciliği', diğer bir deyişle 'Kruvaziyer Turizmi', 1990'lı yıllardan bu yana dünyada yoğun bir ilgi odağı oluşturmuştur. Dünyada kruvaziyer turizmi sektöründeki gelişmeler ile kruvaziyer gemilerin sayılarındaki artışlar ve kruvaziyer sektörünün tedarik kısmında yer alan gemi işletmecileri ve firmaların sağladığı gemi üzeri hizmetlerdeki artışları da beraberinde getirmiştir. Böylece yaklaşık yarım milyon dolarlık gemiler dünya denizlerinde işletilmeye başlamış olup, 700 milyon dolarlık gemilerin inşasına da başlanmıştır.

Kruvaziyer turizmde liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler vardır. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağrılıkla yatırım yaptıkları alanları oluşurmaktadır. Ancak, kruvaziyer turizmin temelinde deniz

ve gemi seyahati vardır. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak kruvaziyer gemi işletmeciliği, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünü diğer bileşenleridir. Kruvaziyer turizm seyahatlerinde kullanılan gemilerin tanımları da yapılabilir. Bu konuda uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin tanımı şöyledir: “Seyahati önceden programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir”. Turizm amaçlı kruvaziyer gemi işletmeciliği farklı ve zor bir uğraş alanıdır. Özellikle kruvaziyer gemiler sabit yatırımı, sermaye ve teknoloji açısından özellikli bir yatırımdır.

1.5.3. Kruvaziyer Gezisinin Fonksiyonları

Her turizm ürünü gibi, kruvaziyer gezisi doğası itibariyle soyuttur ve geleneksel ürün sınıflandırılmasında “hizmet” olarak sınıflandırılır. Somut mallar ve hizmetler olmak üzere temel olarak iki tür ürün sunumu vardır. Seyahat ve turizm sektöründe, esas sunulan, yani çekirdek ürün, bir tatil hizmetidir. Turizm bağlamında, turizmdeki çekirdek hizmet tatil deneyimidir ki bunun karşılanması için hem somut ürünler hem de soyut hizmetler gerekmektedir. Çekirdek ürün soyut olduğundan, satın almayı teşvik etmek için tasarlanan kelime ve resimlerle ifade edilmesi gerekir. Somut ürün broşürde belirtildiği şekliyle ürünün resmi teklifini içerir. Fakat ekstra ürünü tanımlamak daha zordur.

Hizmetlerin kendine özgü genel özelliklerinden biri soyutluluğudur. Çoğu hizmetler görülemeyen, tadı alınamayan, dokunulamayan, aynı zamanda sayılamayan, ölçülemeyen, envanteri tutulamayan, test edilemeyen veya satış öncesi doğruluğu tespit edilemeyen faaliyetlerdir. Hizmetler insan gücüne dayalı olduğu için performans açısından çok değişkendir. Bu durum, çalışanların motivasyonunda, performansında ve dolaylı olarak da hizmet kalitesinde istikrarsızlık problemine yol açar. Ayrıca müşteri sürecin bir parçası haline geldiğinden hizmet ilişkilerinde homojenlik yoktur.

Her turizm deneyimi gibi, deniz seyahati de doğası itibariyle özellikle hem öznel hem de soyuttur. Prensipte olarak, mevcut gemilerin tamamına yakını deniz gezisi hizmetini vermektedir. Değişik limanlara uğrayarak yapılan her şey dâhil deniz yolculuğu, hizmetin esasını oluşturmaktadır (Çubuk ve Koçak, 2012).

1.5.3.1. Güzergâh Fonksiyonu

Bir deniz gezisi satın alırken güzergâh, geminin gideceği yerlerin programından oluşur. Gezi programı bölgesel bileşenler, uzunluk ve uğranacak limanlar şeklinde ayrılır. Bir kruvaziyer gezinin temel hedefi denizdir ve bu yüzden güzergâh, gezi programı, geminin rotası, gezinin uzunluğu ve uğranacak yerlerin bir bileşiminden oluşur. Deniz gezisi firmaları ve tur operatörleri, ürün farklılaştırma stratejilerinin bir parçası olarak değişik güzergâhlara seferler düzenlemektedirler. Çünkü bu endüstride ürün yelpazesini coğrafi deniz gezisi bölgelerine ayırmak çok yaygındır. Geçilecek veya uğranacak temel deniz gezisi bölgeleri şunlardır:

- Kuzey Amerika, Alaska, Karayibler,
- Kuzey Avrupa, Akdeniz,
- Hawaii ve Büyük Okyanus,
- Okyanusya (Avustralya) ve Uzakdoğu (Bahçe, 2012).

Gezi şirketlerinin gemilerini bir mevsimin sonunda yeniden konumlandırması çok yaygın bir uygulamadır. Kış döneminde Karayibler’de gezinti yapan gemiler yaz döneminde Avrupa’yı turlamak üzere Atlantik okyanusunu geçerler veya gemiler, tur operatörleri tarafından kiralandıktan sonra normal hizmetlerine geri dönerler. Karayib ve Bahama bölgesinin dünyanın en yaygın deniz gezisi güzergâhı olduğu bilinmektedir. Kapasitenin %42’sini bu bölgeye düzenlenen geziler oluşturmaktadır. Avrupa dünyadaki toplam kapasitesinin %20’sini elinde bulundurmaktadır. Alaska %9’luk, Panama kanalı %6,6’lık, Meksika’nın büyük okyanus kıyıları %5,5’luk ve Bermuda %3,2’lik bir paya sahiptir (Güzel, 2006).

1.5.3.2. Taşımacılık Fonksiyonu

Deniz gezisinin taşıma aracı geminin kendisidir. Deniz gezisi gemileri büyüklükleri veya yolcu/alan oranına göre sınıflandırılabilir. Gemilerin basit ve kalıplaşmış sınıflandırmalarından biri büyüklüğüne göredir. Bir geminin büyüklüğü gros tonlar ve asgari yatak kapasitesi olarak da adlandırılan kapasitesi ile ölçülür.

Bir geminin yolcu/alan oranı, geminin gros ton ağırlığının yolcu sayısına bölünmesiyle elde edilir. Deniz gezisinin el kitabında değişik deniz gezisi gemilerinin yolcu/alan oranlarını kullanarak bir sınıflandırma yapılmıştır. 50 ve üzeri bir alan oranı nihai “geniş yeri” ifade ederken, 20-50 arası bir oran normal ve 10 altındaki bir oran ise aşırı kalabalık bir çevre anlamına gelmektedir. 39 ve 44 arasındaki alan oranları çok yaygındır fakat çok lüks kesimde bu oran genellikle 50’dir. Lüks kesime hizmet eden gemiler kitle pazarındaki gemilerden ebat olarak daha küçük olsa da bu ek alanın çoğu, çoğunluğu süit odalardan oluşan kamaralarda bulunmaktadır.

1.5.3.3. Konaklama Fonksiyonu

Deniz gezisinin konaklama fonksiyonu bir gezi gemisinde yemek ve konaklamanın bir kombinasyonu şeklindedir. Gezi sırasındaki konaklama değişik kategori ve yerlerdeki kamaralarda sağlanır. Tüm gezi gemileri değişik kategorilerine göre dörtlü pulmandan lüks süitlere kadar uzanan bir yelpazede standart imkânlar sunan tek kişilik, çift kişilik, üç kişilik ve dört kişilik kamaralara sahiptir. Kamaraların yerinin içeride veya dışarıda olması, balkonlu veya balkonsuz olması fiyat üzerinde etkili olmaktadır (Güzel, 2006).

Ward’a göre: “Yemek genellikle bir deniz gezisinin en çok konuşulan ve yazılan yönüdür.” (1999). Gezilerde yemeğin sunumu, kalitesi ve yemek çeşitliliğine eski lüks transatlantik geleneklerine uygun olarak çok özen gösterilir. Kahvaltı, öğle yemeği, akşam yemeği ve 24 saatlik bir oda servisi artı günlük bir gece yarısı büfesi, yemeği belki de gemideki en önemli aktivite yapar. Klasik örneğe göre, her gezinin sonunda kaptanın verdiği ‘kaptanın veda yemeğinin’ her zaman hatırlandığı söylenmektedir.

1.5.3.4. Ek Servisler Fonksiyonu

En son çıkan dev gemilerde danstan, kumara, spor salonlarından, aerobik salonlarına, yüzme havuzlarına ve yürüyüş pistlerine, hatta 8 delikli mini golf sahalarına veya tırmanma duvarlarına ve buz pateni pistlerine kadar pek çok imkân sunulmaktadır.

Gezinin değeri, yukarıda belirtilen unsurlar ile sahil gezintilerine, genellikle kâr amacıyla küçültülen butikler ve güzellik salonlarına kadar uzanan bir yelpazedeki değişik unsurlardan oluşur. Buna karşın, imkânları ve değeri açısından turistler için sağlanan kişisel memnuniyet onların bir deniz gezisi için genel isteklerine bağlıdır. Çok zengin olan deniz gezisinin tüm tatil şekilleri arasında en fazla memnuniyet oranına sahip olan tatil şekli olduğu söylenmektedir.

1.5.3.5. Kruvaziyer Turizm Pazarının Durumu ve Gelişimi

Kruvaziyer turizm turistik ürünü önce de belirtildiği üzere, özel nitelikli gemi seyahatinin merkezinde bulunduğu bir turizm aktivitesidir. Kruvaziyer turistler, temelde, bir gemi seyahati satın alırlar. Bu gemi seyahati, birkaç limanın da bu süre içinde ziyaret edildiği, belli bir süre zarfında gerçekleşir. Bunun için kruvaziyer turistler Avrupa veya Amerika'dan, mesela İstanbul'a gelebilirler. Tersine, Karayipler bölgesinde birkaç liman ziyaretini kapsayan bir kruvaziyer tur için İstanbul'dan bir turist, uçakla bölgedeki bir kalkış liman kentine gidebilir.

Gemi işletmeciliği sektöründe olduğu gibi kruvaziyer sektöründe de tescilin yabancı menşeli olduğu görülmektedir. Dünyadaki önemli kruvaziyer şirketlerinin merkezlerinin Miami veya Florida'da olmasına ve yolcuların büyük bir kısmının Kuzey Amerika'dan katılanlar olmasına rağmen şirketleri ve kruvaziyer gemileri Panama, Liberya, Bermuda veya Bahamalar'a kayıtlıdır. Kruvaziyer şirketlerinin bu şekilde hareket etmelerinin en önemli sebebi merkez ofislerinin bulunduğu ülkelerin vergi uygulamalarından kolayca kaçınabilmeleridir. Bu yöntemle ki 'Carnival Corporation' veya 'Royal Caribbean Cruises Limited' hiç bir gelir vergisi ödememektedir.

Kruvaziyer şirketlerin yabancı ülkeye kayıtlı olmalarının diğer bir sonucu da bu şirketlerin kayıtlı oldukları ülkelerdeki iş kanuna bağlı olmalarıdır. Bu ülkelerin

kanunlarında genelde asgari ücret veya çalışma süreleri gibi konulara ilişkin çalışanın lehine uygulamaların olmadığı hatta ve hatta kimi ülkelerde iş kanununun dahi bulunmadığı durumlar söz konusudur.

Bu durumda kruvaziyer şirketleri düşük ücretlerle çalışanları daha uzun sürelerle istihdam edebilmektedir. Bu uygulamaların önüne geçmek amacıyla ABD Kongresi kruvaziyer şirketlerini de ABD'deki iş kanunu kapsamına alacak kanun tekliflerinde bulunmuşlardır. Buna karşılık şirketlerden gelen ABD limanlarını kullanmama tehditleri sonrasında bu çalışma sonuçsuz kalmıştır.

Kruvaziyer turistik ürününü çekici kılan bazı unsurlardan söz etmek mümkündür. Yolculuk sırasında, diğer seyahatlerde normal olarak karşılaşılan yolculuk güçlükleri, deniz gezilerinde yoktur. Bütün tatil boyunca, hareket eden bir evde oturulurken, önceden seçilmiş bir limandan diğerine uğramak mümkündür. Ayrıca gemide büyük bir konfor vardır. Deniz turlarında, istenilen iklim ve çevrelere seyahat edilebilir. Yolculuk süresince çeşitli eğlence ve aktivitelerle, gemide iyi bir zaman geçirilmesi sağlanmaktadır (Toskay, 1983). Kruvaziyer gemilerde sağlanan nitelik ve konfor yükselişi, bu alanda potansiyel talebi fiili düzleme çekebilmektedir. Diğer yandan, kruvaziyer turizm ürünü talebinde, denizi ve denizde gemi seyahatini sevmek, belki de ön koşuldur. İlk kez bir kruvaziyer tura katılan bir turistin, gemi ile seyahatten hoşlanmaması durumunda, gemideki konfor, eğlence ve diğer imkânlar ne olursa olsun, tekrarı beklenemeyebilir. Aynı durum, gemi seyahatinden hoşlanan bir insan için, sürekli bir talebe dönüşebilmektedir (İncekara & Yılmaz, 2002).

Yapılan araştırmalara göre kruvaziyer turistik ürün talep eden kitlenin; yaşlı, zengin, gemi seyahatini diğer turizm türlerine tercih eden insanlardan oluştuğu yönündeki temel tespit büyük ağırlıkla sürmektedir. Ancak, son yıllarda yapılan araştırmalar, kruvaziyer turizm ürünü talep eden insanların vasıflarında geleceğe dönük olarak değişimler beklendiğini ortaya koymaktadır. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin yaptırdığı bir araştırmaya göre, mevcut kruvaziyer turistler içinde kadınların oranı %53-54 iken, kruvaziyer tur alması beklenenlerin içinde erkeklerin oranı %51-54'e çıkmaktadır. 1995 yılında yapılan araştırmada, mevcut kruvaziyer tur

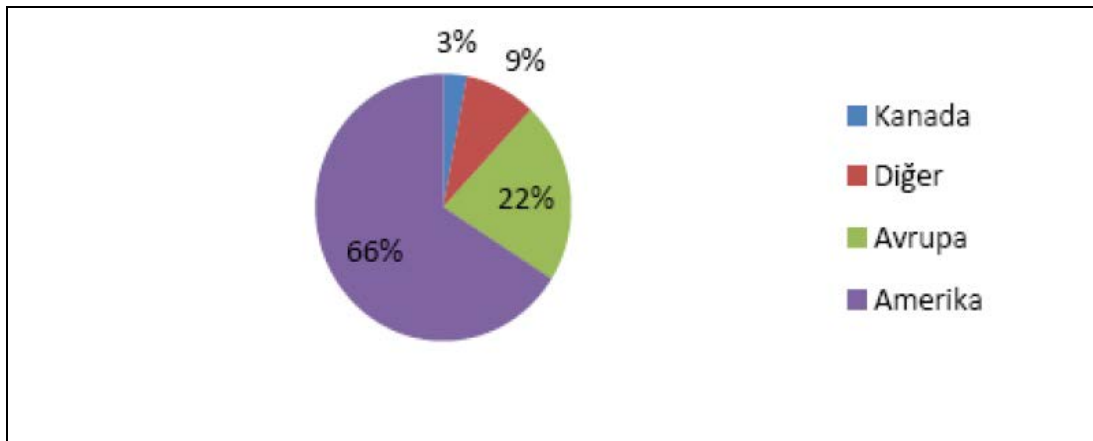
almış turistlerin yaş ortalaması 49-50 iken, bu sektöre katılması beklenenlerin ortalama yaşları 43-45'e düşmektedir.

1.5.4. Dünyada Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer adı verilen lüks gemilerle yapılan, orta ve üst gelir grubuna mensup kişilere hitap eden kruvaziyer turizmi her yıl %10 civarında büyüme kaydetmektedir. Dünya çapında 13,6 milyon kişinin seyahat ettiği lüks gemilerle yapılan bu turizm türü yaklaşık 30 milyar Amerikan Doları bir büyüklüğe ulaşmaktadır.

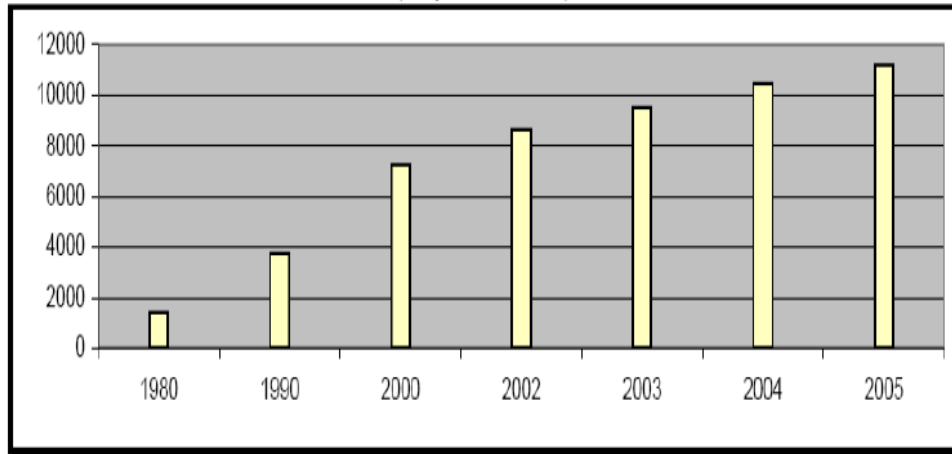
Dünya kruvaziyer piyasasına bakıldığında, en önemli pazar payını Amerika'nın aldığı, onu Kuzey Amerika ve Kanada'nın izlediği anlaşılmaktadır. Avrupalı yolcular, tüm dünyadaki yolcuların %22'sini oluşturmaktadır (Şekil 1.1).

Son yıllarda Akdeniz çanağı kruvaziyer turizm açısından önemli uğrak yerlerden birisi olmuştur. Akdeniz çanağında 2010 yılında 162 gemi aktif olarak çalışmış, bu 162 geminin toplam yatak kapasitesi 190.114, gemi başına ortalama yatak kapasitesi ise 1.174 düzeyinde olmuştur. Yine 2010 yılında 3,47 milyon yolcu ortalama 8 gün olmak üzere Akdeniz çanağında seyahat etmiştir (CLIA, 2011).



Şekil 1.1: Kruvaziyer yolcuların dağılımı. [Kaynak: İzmir Ticaret Odası, Pusula Yayınları, Eylül, 2007]

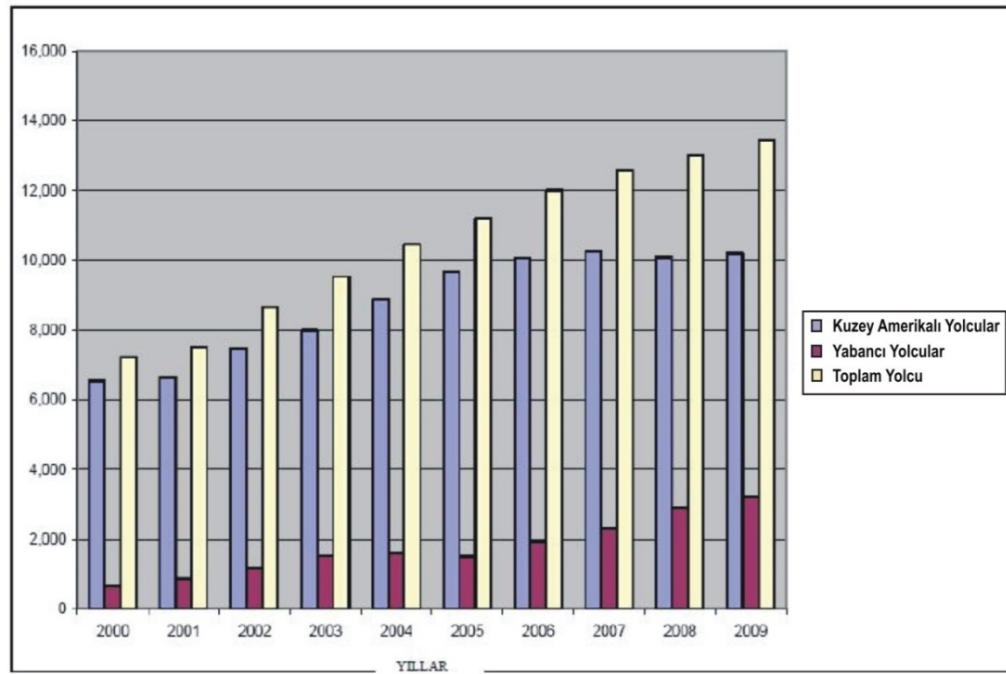
Şekil 1.2'de Kuzey Amerika'da 1980 yılından 2005 yılına doğru Kruvaziyer Endüstrisi'ndeki büyüme görülmektedir. Şekil 1.3'de ise Kruvaziyer Endüstrisi'ndeki globalleşmede yine Kuzey Amerika'nın ne kadar etkin olduğu dikkat çekmektedir.



Şekil 1.2: Kuzey Amerika'daki kruvaziyer yolcu sayılarının yıllara göre artışı.

[Kaynak: CLIA, 2006]

Sektördeki büyüme; Avrupa Kruvaziyer Konseyi tarafından yaptırılan istatistiklerden çıkan sonuçlarla oluşturulan kruvaziyer pazarındaki büyüme incelendiğinde ve CLIA raporlarının 2006 ve 2010 verileri karşılaştırıldığında kolayca görülmektedir.



Şekil 1.3: Kruvaziyer Endüstrisinde Artan Globalleşme. [Kaynak: CLIA, 2010]

Günümüzde artan turizm talebi içerisinde özellikle kruvaziyer gemilerle yapılan turizm, giderek artan ölçüde talep görmektedir.

1.5.5. Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3-4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkânlarıyla birçok ülke ve kentlerini gezme olanağını vermektedir. Dünya Kruvaziyer pazarı içinde %48 pazar payı olan ‘Carnival Corporation’ ve %24 pazar payı olan ‘Royal Caribbean Cruises Ltd.’ tarafından sunulan Avrupa limanlarından çıkışlı Akdeniz paketlerinin sayısı önemli ölçüde artmıştır. Bu trend, Amerikan pazarındaki yavaş büyüme ile birlikte Karayip turlarına olan talebin belli bir doygunluğa ulaşmasından kaynaklanmaktadır.

Akdeniz pazarı genel olarak Batı Akdeniz (Malta dahil) ve Doğu Akdeniz olarak iki segmente ayrılmaktadır. Yunan Adaları ve Türkiye’yi içeren Doğu Akdeniz pazarı, pazardaki diğer tüm uluslararası destinasyonlara kıyasla en hızlı büyüyen destinasyondur. 2010’da elde ettiği %19'luk pazar payı ile yılın en popüler kruvaziyer destinasyonu olarak sınıflandırılmıştır.

Hâlihazırda, Akdeniz pazarında faaliyet gösteren yaklaşık 50 kruvaziyer gemi işletmecisi firma mevcut bulunmaktadır. Uluslararası kruvaziyer sektörü 60 yılı aşkın bir zamandır Kuzey Amerika ve Avrupa’da varlığını sürdürürken, 25 yıldan fazla bir süredir dinamik bir büyüme içinde bulunmaktadır. Küresel seyahat endüstrisi içinde kruvaziyer turizmi en hızlı gelişen sektör olarak tanımlanmaktadır.

1.6. TÜRKİYE’DE KRUVAZİYER TURİZMİ

Türkiye kruvaziyer yolcu taşımacılığı incelendiğinde, sadece devlete ait Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) yolcu gemileri ile yakın tarihe kadar faaliyette bulunduğu görülmektedir. TDİ’ye ait gemiler, 1980 yılına kadar Akdeniz ve Karadeniz limanlarında söz sahibi iken, gerekli yatırımların yapılmaması sonucu gelişmelere uyum sağlayamamış ve bunun sonucunda bugün Türk bayraklı, tek bir yolcu gemisi dahi kalmamıştır.

85 milyar USD’lık dünya turizm pastasından, Türkiye’nin alabildiği pay sadece 17 milyon dolardır. Bu sadece binde ikilik bir paydır. ABD ise kruvaziyer turizm endüstrisinden yılda 20 milyar dolar gelir elde edebilmektedir.(İstikbal,2006).

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı %8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000-3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer gezisi satın almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkânlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler. Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup Carnival'in sahip olduğu 'Carnival-Costa-Aida' (%48)'dir. Onu Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini artıran 'Caribbean' (%24) takip etmektedir. Türkiye limanları da program kapsamındadır. İstatistiklere göre Türk limanlarına kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı bir milyonu aşmıştır.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibarıyla her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisinde. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Code-International Ship and Port Facility Security) uygulaması, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen Türk limanları, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanların da aynı gelişmeyi yakalaması beklenmektedir. Akdeniz çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisinde.

Türkiye için uzun vadeli planlar ve alt yapılar üzerinde çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin günümüzde 2 adet kruvaziyer anlamında yolcu gemisi vardır. TC Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun, Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin kısmında, ilk defa, Kruvaziyer Turizm tanımı yer almıştır. Böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörüne bir ivme kazandırılarak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliği artırılıp döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanması hedeflenmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU ULAŞTIRMASI VE KRUVAZİYER LİMANLAR

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında, dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu denizcilik sektörünün önemini artıran unsurlardır.

Doğu Akdeniz, Ege ve Karadeniz deniz ulaşımında geo-politik konuma sahip Türkiye’de, denizlerin ve limanların kullanımı ile ilgili konular, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) faaliyetleri doğrultusunda yürütülmektedir. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİB) ve Avrupa Birliği gibi uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla denizcilik politikalarında uyum içinde olmaya özen gösterilmektedir (Ulaştırma ÖİK Raporu, 2001). Ülkemiz bu gün otuz üçten fazla ülke ile ikili denizcilik anlaşması içinde olup denizcilik faaliyetlerini geliştirme çabasıdadır. Denizciliğimiz ekonomik katkısının yanı sıra ulusal güvenliğimiz açısından da hayati öneme sahiptir.

Son 20 yılda dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır.

Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş yüklerin ve yolcuların kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan çoklu taşımacılık giderek artan bir önem kazanmıştır. Denizyolu ulaştırmasında ulaşım ağının sınırlılığı da böylece deniz ve kara ulaşım ağının birbirlerine bağlanmasıyla çözülmektedir. Türk denizcilik sektörünün dünyadaki yerini bu gelişmelere yeterli düzeyde ve zamanında uyum sağlayabilmesi belirleyecektir. Limanlarla gerçekleştirilen deniz yolu ulaştırmasında zaman, miktar, maliyet ve güvenlik unsurları önem taşımaktadır. Günümüz rekabet

koşullarında hizmetlerdeki verimlilik ve kalitenin yükseltilmesi, kruvaziyer limanlarının uluslararası standartlara getirilmesi gerekmektedir.

2.1. ULAŞIM, ULAŞTIRMA KAVRAMLARININ TANIMI VE GELİŞİMİ

İnsan ve eşyanın bir yerden başka bir yere aktarılmasına ulaşım adı verilmektedir. Medeniyet tarihinde ulaşım, insanların yaşayışında her zaman önemli bir yer almıştır. Eşya ve malların üretildikleri yerler dışına taşınmaları, bunlara değişik yerlerde ihtiyaç duyulmasından ileri gelir. İnsanlar ise iş icabı veya sosyal, kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için bir yerden başka bir yere gitmektedirler. Gerek herhangi bir malın gerekse bir insanın bulunduğu yerle nakledileceği yer arasındaki mesafe, alacağı vakit, mâl oluş fiyatı düşünülerek ulaşım şekli seçilir. Buradan hareket edilerek ulaşımında yapılan yeni gelişmelerde daima gaye mesafeyi azaltmak ve böylece hem vakit kazanmak, hem de fiyatı düşürmek olmuştur. Bu arada konfor ve emniyet de dikkate alınmaktadır (www.ulasim.nedir.com 08.09.2013).

Ulaşım yolları genellikle düz hat olarak çizilirler ve dağ, su gibi yolu uzatacak veya dolandıracak herhangi bir engeli olmayan en kısa yoldan geçirilmektedir. Diğer ulaşım araçlarına nazaran en modern olan hava taşımacılığı, yeryüzü şekilleri ve topoğrafyadan en az etkilendiğinden en kısa yolla yapılmış olmaktadır (Ertin, 1998).

İlk taşıma şekli olarak, insanın sırtı ile çocuk ve eşyalarını taşıması akla gelmektedir. Daha sonra hayvanlar taşımada yer almıştır. İnsanın tekerleği keşfetmesi ulaşımında en büyük adımdır. MÖ 4. Binde tekerleğin kullanımı ile hayvanlar artık çekici vasıta olarak daha ağır yükleri, taşıyor olmuşturlardır. İnsanların icat ettiği en eski diğer bir ulaşım aracı, MÖ 4. Bin sonlarından itibaren Mezopotamya’da ticari mal sevkiyatı amacıyla kullanılmaya başlanmış, hem nehir hem de denizlerde kürek ve yelken gücüyle giden, binlerce yıl sürecinde artan taleplerle gelişen sal → tekne → kadirga → gemilerdir. MÖ 2. Binlerden kullanımını bildiğimiz Çin’den Avrupa’ya kadar uzanan ipek ve baharat yol güzergâhında nehir ticaret limanlarının; karayolunu Akdeniz’e-Ege’ye bağlayan deniz limanlarının olması hatta Nil nehri aracılığıyla Afrika’nın Akdeniz bağlantısını sağlayan limanların bulunması; ulaşımın binlerce yıl gemilerle,

hayvan sırtlarında ve vagon biçiminde arabalarla yapıldığını göstermektedir (Gürdal, 1995).

MÖ 400 yılında ise, eski Yunanlıların denizyolu ulaştırması sayesinde ticari bakımdan büyük bir gelişme kaydettikleri görülür. Ulaşımında yapılan büyük keşiflerden biri de pusulanın bulunuşudur. Pusula ile çok daha uzun kara ve deniz yollarına çıkma imkânı doğmuştur (Gürdal, 1995).

Ulaşımın tarihte milletlerin yaşayışına büyük etkisi olmuştur. Romalılar kara ve deniz yoluna çok önem vermişler, her tarafa kolayca ulaşma çareleri aramışlardır. En uzak noktalara gönderdikleri asker ve tüccarlarıyla o bölgeleri siyasi ve iktisadi olarak kontrol altında bulundurmuşlardır (www.ulasim.nedir.com 08.09.2013).

15. Yüzyıla kadar özellikle İspanya ve Portekiz, denizlerdeki hâkimiyetlerini sürdürmüşlerdir. 1821 yılında ilk buharlı gemi Manş Denizi'ni geçmiş, 1840 yılında ise ilk gezi amaçlı gemi "Cunard Line" seferlerine başlamıştır (Lunn, 2010). 20. yüzyıl ise turizm bakımından denizyolu ulaşımının geliştiği bir dönemdir. Bu yüzyılda gemilerde akaryakıt ve nükleer enerji kullanılabilmesi; araçların kömürden, personelden, yer ve zamandan büyük ölçüde tasarruf sağlamalarını ve hız bakımından gelişmelerini mümkün kılmıştır. Yüzme havuzu, spor salonu, sinema, oyun ve okuma salonları gibi hizmet birimleri ile gezme, dinlenme ve eğlenmeyi birlikte gerçekleştirmeye olanak veren kruvaziyer gemilerle düzenlenen seyahatlerin başlama tarihi 1840 yıllarına dayansa da, modern anlamda kruvaziyer organizasyonunun 1950-1970 yıllarında geliştiği görülmektedir (Öner, 1997:35).

Buhar makinaları demiryolu taşımacılığına da yol açmış, 1825 senesinde İngiltere ve ABD'de demiryolları faaliyete başlamıştır. 1887 senesinde ise Alman mühendis Gottlieb Daimler ilk benzinli motoru bulunca ulaşım araçlarına yenileri katılmış, hayvan taşımacılığı tamamen ortadan kalkmıştır. Hava taşımacılığında ilk adım 1783 senesinde Fransa'da balonla yapılmış, bunu 1903 senesinde ilk başarılı uçak yapımı takip etmiştir (Lunn, 2010).

İngiltere, 17 ve 18. yüzyılda Roma İmparatorluğuna benzer bir sistemi uygulamıştır. Günümüzde ABD dünya hâkimiyetini büyük bir hava desteği altında deniz yollarıyla sağlamakta, Roma ve Osmanlı karışımı siyasi ve iktisadi kontrol uygulamaktadır (www.ulasim.nedir.com 08.09.2013)

Türkiye'deki ticari yol ağlarının MÖ 2. binden bu yana kullanıldığı bilinmektedir. Roma'da kral yolları olarak bu ağların kullanımı sürmüştür. Türkler Anadolu'ya geldikten sonra kendilerinden önceki yaşamış uygarlıkların yaptıkları bu yolları kullanmışlardır. Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde yeni yol ağları da kullanılanlara eklenmiştir. Özellikle, 16. yüzyılda Mimar Sinan'ın yeni köprü yapım tekniğini geliştirip dere ve ırmakların üzerine köprüler yapması yol yapımı konusunu daha da geliştirmiştir (www.ulasim.nedir.com 08.09.2013)

Türkiye'de karayolu yapımına organize bir şekilde 1950 yılından sonra başlanılmıştır. Bu tarihlerde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve kıyılarımız boyunca karayolları yapılmıştır. İç bölgeler düzgün yollarla deniz limanlarına bağlanmıştır. Böylece ulaşım ve taşımacılık devlet demiryollarından kara, deniz ve hava taşımacılığına kaydırılarak hızlı ulaşım ve taşımacılığa geçilmiştir.

Ulaştırma, canlı ya da cansız varlıkların (malların ya da haberlerin) bir yerden başka bir yere taşınması ile ilgili bütün faaliyetleri kapsar. Aslında ulaştırma; yer değiştirme, dağıtma, aktarma, nakliye, taşıma, iletme, götürme, transfer etme, vardırma, dolaştırma gibi kavramlara yakın olan bir terimdir ve kısaca insanın ya da nesnenin mekânda bir noktadan diğerine gitmesi veya götürülmesi işidir (Kara, 2010). Nesnenin kapsamına somut unsurların yanı sıra soyut unsurlar da girer. Örneğin; internet, telefon şebekesi, televizyon ve radyo istasyonları, uydular, sayısal verilerin ulaştırmasında rol oynamaktadır (Öter, 2007: 53). Ulaştırma için, “bir yarar sağlamak üzere kişi veya eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi” (9. Ulaştırma Şurası Sonuç Bildirgesi, 1998) olarak yapılan bir tanımda da, taşınan şeyin değil neden ve nasıl taşındığının önemi vurgulanmaktadır.

Ulaştırma, ekonomik anlamda; insanların gereksinimlerinin karşılanmasında önemli bir role sahiptir. Her gün binlerce insanın yiyecek, içecek, giyecek, kitap gazete,

dergi, akaryakıt, araba, araç, gereç, mobilya vb. sınırsız denilebilecek çeşitlilikte gereksinimleri olmakta ve bu gereksinimler ancak ulaştırma ile karşılanabilmektedir. Bir ülkede ulaştırma altyapısı oluşturulmadan ekonomik sistemin geliştirilmesi olanaksızdır. Çünkü ulaştırma hizmeti ekonomik faaliyetlerin her aşamasına katkıda bulunmaktadır (Kaya, 2010:10).

Ulaştırmanın insan yaşamına kattığı faydalar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Kaya, 2010: 13-15):

- a) Her düzeyde insan gereksinimlerinin karşılanmasına yardımcı olur ve yaşamı kolaylaştırır.
- b) Üretim faktörlerinin, kaynakların, girdilerin, üretim ortamına akışını sağlayarak, üretim yapmayı olanaklı kılar.
- c) Ticareti en yakından en uzak mesafeye kadar olanaklı kılar.
- d) Değer arttırıcı etkisi vardır.
- e) Maliyetleri düşürücü etkisi vardır.
- f) Gelir arttırıcı etkisi vardır.
- g) Küresel ekonomiyi ve çağdaş yönetim yaklaşımlarını uygulama olanağı sağlar.
- h) Sosyal ve siyasal bütünleşmeyi sağlar.
- i) Olağanüstü durumlarda kurtarıcı rol oynar.

2.1.1. Ulaştırma Fonksiyonları

Ulaştırma sektörü, teknolojinin gelişimi ile yeni bir boyuta geçmiş ve hayatın vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Özellikle turizm sektöründe bir destinasyonu oluşturan unsurların en önemlilerinden biri olarak ulaştırmayı görebiliriz. Turistlerin

evlerinden tatil yapacakları yere olan gidiş ve oradan evlerine dönüşlerindeki ana ulaşımları ve gittikleri yerdeki yerel ulaşımları, seyahatlerinde önemli bir maliyet kalemi olmaktadır.

Ulaştırma sektörünün özellikleri, ulaştırma politikalarının belirlenmesi sırasında göz önünde bulundurulması gereken konulardandır. Çünkü bu özellikler, daha etkin bir ulaştırma planlaması yapılmasına yardımcı olmaktadır. Ulaştırmanın özellikleri şöyle özetlenebilir (<http://www.seeglo.com/Hafta-5-B.pdf> 08.09.2013).

- a) Ulaştırma hizmetinin, ileriki bir zamanda kullanılabilmesi için depolanması söz konusu değildir. İhtiyaç kadar üretilmelidir.
- b) Ulaştırma sektöründe, toplam maliyet içinde sabit maliyetin payı yüksektir.
- c) Ulaştırma sektörü, ekonomik, sosyal ve politik olayları etkilemesi nedeniyle etkili bir sektördür. Yeni bir ulaşım sisteminin kurulması ya da mevcut olanın iyileştirilmesi ülkenin ekonomik, sosyal ve politik yapısını değiştirmektedir.
- d) Ulaştırma yatırımları, kâr veya zarardan ziyade, toplumsal, ekonomik ve politik açıdan değerlendirilmektedir.
- e) Son yıllarda, ulaştırmanın da diğer ekonomik faaliyetlerde olduğu gibi, çevreyi kötü etkilememesi konuları gündeme gelmiştir.
- f) Ulaştırma, sadece ekonomik değil, sosyal ve politik fonksiyonların da varlığı sebebiyle, işletmeler tam bir ticari serbesti içinde olamamaktadır. Böyle olunca da kâr, yerini sosyal faydaya terk etmek durumunda kalmaktadır. Bunun yanı sıra, ulaştırma sistemleri arasında talep geçişinin kolaylığı sebebiyle, ekonomik serbesti olsa bile, talebin başka sistemlere kayması kârı en üst düzeye çıkarmayı zorlaştırmaktadır.

Ulaştırmanın fonksiyonları ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlar şeklinde üç başlık altında toplanmaktadır.

2.1.1.1. Ekonomik Fonksiyonlar

Ulaştırmanın en belirgin özelliği, birbirinden uzakta bulunan yerlerde üretilen malların arzını o malların talebinin bulunduğu piyasalara taşımaktır. Ulaştırma bölgelerarası işbölümünün uzmanlaşmasına yardımcı olmak gibi bir işleve sahiptir. Bu olguya bakarak ulaştırmanın mekân faydası sağlayan bir faaliyet biçimi olduğu kabul edilebilir (TOBB, 1993).

Ulaştırma hizmetleri olmadan işbölümüne dayalı bir ekonomi ve bir piyasa sözü konusu olamamaktadır. Üretimin bir ön koşulu olan insan ve eşyanın yer değiştirmesi, uygun ve ekonomik olmalıdır. Ekonomi içinde toplam arz ve toplam talebin uyumunu sağlamak ile hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin gerekli yerlere gerektiği zamanda iletilmesini sağlamak ulaştırma ile mümkün olmaktadır.

Günümüzde ulaştırma hizmeti üretimin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Üretilen malın ya da hizmetin tüketiciye en etkin, en verimli ve en ucuz şekilde ulaştırılması günümüz ekonomisinin üzerinde durduğu önemli bir noktadır (Saatçioğlu, 2011). Ulaştırma, pek çok bilim dalı tarafından araştırılan ve ilişkisi incelenen disiplinler arası önemli bir konu olmuştur. Sosyal, fen ve siyaset bilim dallarının hemen hepsi ulaştırma konusunu incelemekte ve kendi bakış açıları ile değerlendirmektedirler. Örneğin, ekonomistlerin, coğrafyacıların, tarihçilerin, turizmcilerin, işletmecilerin, şehir planlamacılarının, mühendislerin, tasarımcıların, askerlerin ve lojistik uzmanlarının ulaştırmayı inceledikleri ve bu konuda kendi bilim dalları ile ilgili ortak çalışmalar yaptıkları görülmektedir.

2.1.1.2. Sosyal Fonksiyonlar

Nüfus ulaştırmanın sosyal fonksiyonlarından birisidir. Ulaştırma, işgücünün belli yerlerde yoğunlaşmasını engellemekte ve yerleşim yerlerinin gelişmesine önemli katkılar sunmaktadır. Ulaştırma aynı zamanda insanların birbirlerine yaklaşmasını sağlamakta ve sosyal yaşamı olumlu yönde şekillendirmektedir.

Az gelişmiş ülkeler açısından ulaştırma konusu ele alındığında yeni ve gelişmiş bir ulaştırma modunun bu tarz ülkelere girişinin piyasanın gelişmesini sağlayıp,

işbölümünü ve üretkenliği arttırdığı gözlemlenmektedir. Rostow (1960), tarihsel olarak ekonomilerin kalkış aşamasına geçtiğini gösteren en güçlü göstergenin demiryollarının devreye girişi olduğunu ileri sürmüştür.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Kentleşme oranı toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin bir göstergesi olarak görülebilir; ancak planlı kentleşme, mevcut altyapısıyla, taşıma altyapısıyla bir bütündür. Bu nedenle ulaşım ve onun bir parçası olan trafikle ilgili yapılacak planlamalar ve çözüm önerileri de bir bütünlük içerisinde olmak zorundadır.

2.1.1.3. Politik Fonksiyonlar

Gelişen teknoloji insan yaşantısını yönlendiren diğer sektörler gibi ulaşım sektörünü de vazgeçilmez kılmaktadır. Günlük yaşantının en az 3-5 saatini trafikte harcayan insanlar; trafikte geçirdikleri bu sürenin hızlı, konforlu, emniyetli, ekonomik ve daha kısa olması için bir arayış içerisindeyler. 21.Yüzyıl dünyasında yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir. Her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern ve en gelişmiş taşıma araçlarına sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak ekonomik kalkınmanın ve refahın bir gereğidir. Devletlerin temel görevi de; ekonomik ve toplumsal gelişmenin ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratabilmek, ülke ve toplum çıkarlarına uygun taşıma sistemlerini kurmak ve koordine etmektir.

Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir. Ulaştırma kendi bünyesinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer bütün sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen önemli bir hizmet sektörüdür. Hizmetin üretimi ve satışı aynı anda olur. Bu hizmetin ileride ihtiyaç duyulduğunda kullanılması amacıyla depolanma olanağı bulunmamaktadır. Diğer sektörler kendisine duyulan ihtiyaç kadar üretmek durumundadır. Daha açık bir ifadeyle bir ülkenin ulusal ulaşım ana planının olması gerekir. Bütün bu çalışmalar, ilişkiler, ihtiyaçlar, kaynaklar, bu planlama çerçevesinde

değerlendirilmek durumundadır. Ulaşım planlanması; gelişen kentlerin ve kentler arasında yaşayanların en önemli gereksinimi olan ulaşım gereksinimini ekonomik, hızlı, konforlu, en kısa zamanda ve emniyetli olarak temin etmenin yöntemlerini araştırır. Amacı da insan, araç ve eşyanın kentlerde ve kentler arasında hızlı, ekonomik, emniyetli, en kısa zamanda ve çevre problemi yaratmadan hareketini sağlamaktır.

21. yüzyıl ulaşım uygulamaları çağdaş teknik, yaklaşım ve politikaları tercih eden; yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeye çıkaran, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen nitelikte olmalıdır. Kentin veya kentlerin kaderini etkileyecek büyük projelerde, kentlerin sahibi olan kentlilerin söz ve karar sahibi olduğu, meslek kuruluşları ve sivil toplum örgütlerini her aşamada karar süreçlerine katan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözetilen projeler, yöntem ve teknikler kullanılmasıyla oluşacak bir ulaşım sistemi toplumda refah, huzur ve barışı pekiştirecektir.

2.1.2. Ulaştırma Sistemleri

Sistem kavramını, belirli parçalardan (alt birimlerden, alt sistemlerden) oluşan, bu parçalar arasında belirli ilişkiler olan, bu parçaların aynı zamanda dış çevre ile ilişkisi olan bir bütün olarak tanımlamak mümkündür. Sistem yaklaşımı, yönetim olaylarını tek tek incelemek kadar, bu olaylar arasındaki ilişkilerin ve karşılıklı etkileşimin incelenmesinin önemini vurgulamıştır. Ulaştırma da bir sistemdir ve kendisini oluşturan unsurlar vardır. Pek çok yazar ulaştırma sistemini oluşturan bu unsurları çeşitli şekillerde sınıflandırmışlardır. Kimi yazar ulaştırma sisteminin ulaşım araçları ve yol ağlarından oluştuğunu ifade ederken (Burton, 2000: 161), kimi yazar ise bu sistemin yol, terminal, taşıt ve enerjiden oluştuğu yaklaşımını kabul etmiştir (Westlake and Robbins, 2005: 469). Bu çalışmada ulaştırma sistemleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

- a) Yol (Rota),
- b) Yolcu ve/veya Yük,

- c) Terminal,
- d) Ulaşım Aracı,
- e) İşletme,
- f) Düzenleme ve Denetleme.

Ulaştırma sistemlerinin ekonomik etkinliklerini belirleyen en önemli faktörlerin başında hız, ulaşım araçlarının kitle nakliyatına uygun olup olmadığı, ulaşım ağını kurmada uygunluğu, güvenlik, konfor, rahatlık, taşıma hizmetinin sıklığı, enerji tüketimi, yatırım ve işletme maliyetleri gelmektedir.

2.1.2.1. Yol (Rota)

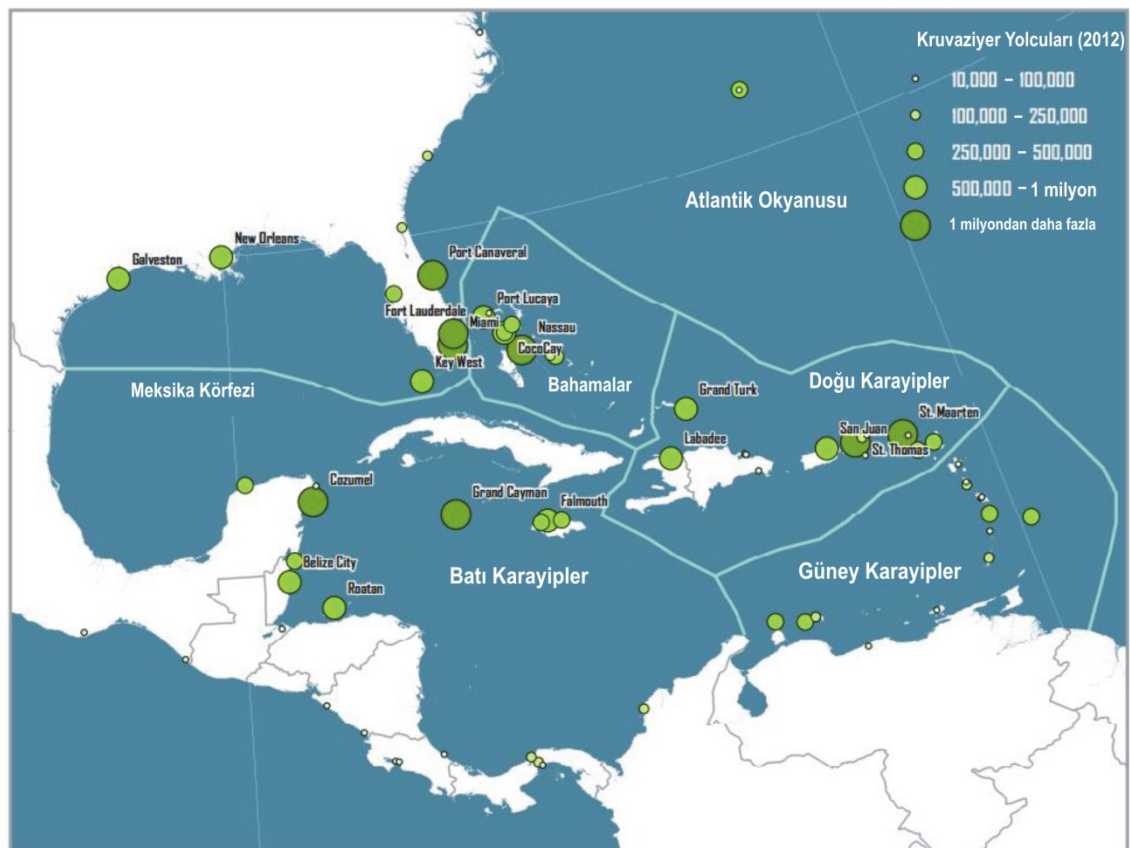
Üzerinde insanların ve yüklerin taşındığı hatlara yol denir. Ulaşım araçlarının seyahatlerinde izleyecekleri güzergâh üzerindeki yolları ifade eder. En verimli olan yolu seçmek hem seyahat süresini hem de maliyetini azaltır. Yolların gelişmesi, ulaştırmanın da gelişmesi anlamına gelmektedir. Çünkü gelişmiş yol hız, konfor ve güven unsurlarını içeren ulaşım demektir.

Büyük hacimli ve uzun mesafeli (400 km. ve üzeri) taşımalarda demiryolu ulaştırması en uygun sistemlerden birini oluşturmaktadır. Birim nakliyat başına enerji tüketimi düşüktür. Ayrıca elektrikli sistemlerde çok yüksek hızlara erişilebilmektedir. Sabit maliyetin toplam maliyet içindeki payı yüksek olduğundan, ancak kitle nakliyatı gerçekleştiği takdirde elverişli olmaktadır (Kara, 2010).

Karayolu ulaştırması kitle ve uzun mesafe taşımacılığı için uygun değildir. Enerji tüketimi ise, çok yüksektir. Hız genel olarak yolun geometrik standartlarına ve trafik yoğunluğuna bağlıdır. Diğer taraftan hız artışı yakıt tüketimini de arttıracığından, sistemin etkinliği düşüktür. Güvenlik açısından uygun değildir. Oldukça fazla sayıda kaza olmakta, binlerce ölü ve yaralı ortaya çıkmaktadır. Karayolları ile ulaşım ağı kurma adeta sınırsızdır. Aktarmasız taşıma sağlaması, yüksek hareket ve davranış

serbestliği olması kapıdan kapıya taşıma ile terminal ihtiyacının olmaması, en az ambalajlama gerektirmesi sistemin avantajlarındandır (Yüksek ve Cavcar, 2012).

Denizyolu ulaştırması özellikle çok büyük miktarda ve hacimde eşyanın uzun mesafelere taşınmasında en elverişli bir sistemdir. Buna karşılık yolcu taşımacılığında etkin değildir. Ulaşım ağı kurma kıyı ve limanlarla sınırlıdır. Hız genellikle düşüktür. Ancak uluslararası turizm amaçlı olarak kruvaziyer yolcu taşımacılığı gün geçtikçe artış göstermektedir.



Şekil 2.1: Kruvaziyer Yolcu Ziyaretleri. Karayipler, 2012. [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

Havayolu ulaştırması ise yüksek hızlı, güvenli, konforlu ve rahat bir ulaşım sistemidir. Uygunluk mesafe uzadıkça artmaktadır. Daha ziyade yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Coğrafi boyutu büyük, yerleşim yerleri dağınık, doğal koşulları ulaşım ağı için uygun olmayan (çöl, orman, dağlar) ülkeler için çok elverişlidir. Altyapı yatırımları nispi olarak pahalı değildir fakat uçakların alımı büyük finansman

kaynaklarını gerektirmektedir. Ayrıca yakıt tüketimi ve işletme maliyeti çok yüksektir, kısıtlı kitle taşımacılığına imkân tanımaktadır (Kara, 2010)

2.1.2.2. Yolcu ve Yük

Yolcu kavramı, taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişileri tanımlamaktadır (Karayolu Taşıma Kanunu, 2003). Yük kavramı ise insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi ifade etmektedir. Ulaştırma bir yol üzerinde taşınan yolcu ya da eşyaları kimi zaman ayrı ayrı kimi zaman da bir arada taşımaya içermektedir. Bir ulaştırmanın etkinliği taşınan yolcu ya da nesne miktarı ile ilişkilidir (Öter, 2007: 58).

Uluslararası yolcu kavramı, geçerli pasaport veya pasaport yerini tutan belgeler taşıyan ve Türkiye'ye girmek veya Türkiye'den çıkmak üzere Maliye Bakanlığı'nın belirlediği ödemeleri yapıp, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca tespit edilen giriş ve çıkış kapılarına gelen kişiler olarak tanımlanmaktadır (Kaya, 2011: 94)

Dış Ticaret Müsteşarlığınca kabul gören yolcu kavramı ise herhangi bir amaçla (ticaret, memuriyet, eğitim, ziyaret, tedavi, turizm vb.) kısa veya uzun bir süre kalmak üzere, yabancı bir ülkeden karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolundan biriyle Türkiye gümrük bölgesine gelen yabancı bir ülkede oturan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları veya yabancıları veya herhangi bir amaç için gittikleri yabancı ülkeden kesin veya geçici olarak dönen Türkiye'de yerleşik vatandaşlarımızı veya yabancıları ve Türkiye'den aynı amaçlarla ve aynı yollarla yabancı bir ülkeye giden benzeri vatandaşlarımızı veya yabancıları ifade eder.

Ulaşım hizmetleri de, insanların yaşamları boyunca aldıkları en önemli hizmetlerden birisidir. Ülkemizdeki ekonomik gelişmişlik düzeyinin artmasına paralel olarak hem iş amaçlı hem de turizm amaçlı olarak şehirlerarası yolcu taşımacılığı önemli bir yer tutmaktadır. Ülkemizde yurtiçi yolcu taşınmasında çok büyük oranda karayolu kullanılmaktadır. Günümüzde yolcu taşımacılığının % 95'i kara yolu ile yapılmaktadır (Özer, 2005).

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Akdeniz çanağında yer alması kruvaziyer turizmi açısından ülke için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Bu bölge dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya kıtalarının gezilip görülebileceği bir konumdadır. Bu durum Türk kruvaziyer turizmi açısından oldukça büyük bir potansiyel oluşturmaktadır.

2.1.2.3. Terminal

Terminaller yolcuların bir ulaşım türünü diğeri ile değiştirdikleri noktalardır (Örneğin karayolunu kullanarak hava limanına gelen bir yolcunun seyahatine havayolu ile devam etmesi gibi). Özellikle uluslararası turizm pazarlarına hizmet veren büyük turist destinasyonları ele alındığında havaalanları, destinasyonun ulaşım sisteminin çok önemli bir bileşeni olarak karşımıza çıkar. Terminallerde oluşabilecek aşırı trafik yoğunluğu ve ulaşımdaki aksaklıklar destinasyonun ulaşılabilirliğini engelleyecektir (Prideaux, 2000: 56).

Yolcular, terminal içeriğinde tüm gereksinimlerini yerine getirecek alanlara ihtiyaç duymaktadır. Kullanıcı yoğunluğu ve çeşitliliği, terminal tasarımında isteklerin yerine getirilebileceği ortak alanlar doğurur. Bu alanlar ve tasarımları yolcu kapasitesine, yıllık yolcu trafiğine, terminal büyüklüğüne bağlı olarak konumlandırılır ve çeşitlendirilir. Terminal tasarımında genel amaç yolcunun rahat bir ortamda bekleme eylemini gerçekleştirmesidir. Terminal binalarında karşılanması gereken en önemli ihtiyaçlar oturma, bekleme eylemlerinin gerçekleştirileceği dinlenme mekânları oluşturmaktır. Bu alanlar şunlardır (Demir, 2011):

- a) Yolcuların dinlenme ve bekleme eylemlerini rahatça gerçekleştirebileceği yolcu bekleme salonları,
- b) Yeme-içme eylemlerinin gerçekleştirileceği lokanta, kafe vb. üniteler,
- c) Ticari öneme haiz yolcuların dinlenme, bekleme ve yeme-içme eylemlerini gerçekleştireceği VIP (çok önemli insanlar) ve CIP (ticari öneme sahip insanlar) salonları,

- d) Banka ve döviz büroları, telekomünikasyon üniteleri, mağazalar, araç kiralama ofisleri bulunmaktadır.

Terminal binaları fonksiyonel olarak diğer bütün alanlardan farklı özelliklere sahiptir. Son yıllarda hızla gelişim ve değişim gösteren havalimanı terminal binaları çeşitli sistem ve özellikte inşa edilmektedir. Değişik ve farklı tasarımlarla aynı amaca hizmet vermektedirler. Bu amaçlar terminal tasarımındaki faktörleri oluşturmaktadır. Bu faktörler:

- a) Yolcuların terminal binası içinde kendilerini hissetmeleri,
- b) Yolcu ve bagajların en kısa yoldan giderek amaçlarına ulaşabilmesi,
- c) Gelen ve giden yolcuların kesinlikle birbirine karışmaması,
- d) Isıtma, havalandırma, ses vb. sistemlerin mekânlara uygun tasarlanması (Nakiboğlu, 1996).

2.1.2.4. Ulaşım Aracı

Yolcuları ve yükleri yollar üzerinde, bir yerden başka bir yere götüren araçlardır. En ilkel taşıma aracı olan arabalı ve arabasız hayvanlardan, motorsuz kara taşıtı bisikletten, ilkel deniz taşıtı saldan, kamyon, gemi, uçak ve hızlı trene kadar, tüm kara, su, hava ve demiryolu taşıtlarının tümü ulaşım aracı kavramı içindedir (Kaya, 2010: 6). Ulaşım araçları şu şekilde sınıflandırılabilir (Yüksek, 2012):

- a) Raylı sistem ile çalışan araçlar: Tren, tramvay ve metro vb.
- b) Havayollarında kullanılan araçlar: uçak, helikopter, uzay mekikleri (bilimsel araştırma için kullanılır), balon, zeplin vb.
- c) Karayollarında kullanılan araçlar: araba, kamyon, otobüs.

- d) Denizyollarında kullanılan araçlar: yolcu gemileri, kruvaziyer gemiler, yatlar, deniz otobüsleri, feribotlar, yük gemileri, tankerler, Ro-Ro, denizaltı.

21. yüzyıla gelindiğinde kişilerin gelirlerindeki artış seyahate çıkma eğilimlerinde de yükseliş meydana getirmiştir (Schafer and Victor, 1997: 58-59). Gelişen teknoloji ve artan rekabet koşullarında diğerlerine üstünlük sağlayan ulaştırma modeli/modelleri seyahat edenler tarafından daha fazla tercih edilmektedir (Şahbaz, 2008: 198).

Turistlerin seyahatleri sırasında kullandıkları ulaştırma hizmetinin seçiminde aşağıdaki faktörler etkin olmaktadır (Cooper vd.,1998; Mucuk, 2004,81; Disney, 1998):

- a) Gidilecek destinasyonun uzaklığı ve seyahat için ayrılan zaman,
- b) Sosyal statü ve konfor,
- c) Güvenlik,
- d) Fiyat,
- e) Alternatif ulaşım araçları ve rekabet,
- f) Coğrafi konum,
- g) Hizmet kalitesi,
- h) Demografik özellikler,
- i) Davranışsal özellikler.

Yolcunun verdiği kararlardan olan ulaşım aracı seçimi kararı, seyahatte kullanılacak ulaştırma alt sistemini de belirlemektedir.

2.1.2.5. İşletme

Tatil ya da iş veya başka bir nedenle yaşadığınız yer dışında bir yere yapacağınız ziyaretinizde sözü edilen tüm ulaştırma işlemlerini görev ve hizmet bilinciyle yerine getiren profesyonel ulaştırma işletmeleri kurulmuştur. Bu işletmeler seyahat acentalarıdır ve kendine özgü kuruluş prosedürleri vardır. Kuruluş yerinin seçiminden, hizmet alanlarının fiziki koşullarına kadar; çalışanlarının özelliklerinden, sınıf ve grubunun belirlenmesine kadar uyulması gereken kurallar tanımlanmıştır. Güvenli ve rahat bir seyahat programını bizim adımıza hazırlamakla, aynı zamanda programın içerdiği tüm hizmetlerden ve hizmetleri sağlayan diğer kişi ve işletmelerden sorumludurlar.

Seyahat acentaları, seyahate ilişkin hizmetleri satan işadamları olarak görülmektedir. Bu bakımdan seyahat hizmetlerinin profesyoneli olan acentalar, belli bir bilgi bütününe seyahat edenlerin istek ve gereksinimlerini karşılayacak biçimde kullanan yetenekli ve deneyimli girişimcilerdir.

Dünya Turizm Örgütü; seyahat acentalarını “halkla ilişkiler, konaklama ve ulaştırma hakkında bilgiler veren ve belli bir komisyon karşılığında tur operatörlerinin ürünlerini belli fiyatlarla müşteriye satış için aracılık eden kuruluşlar” olarak tanımlamaktadır. Türkiye’de ise seyahat acentaları, 14.09.1972 tarihinde yürürlüğe giren 1618 sayılı “Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği” Kanununa göre kurulmaktadır. Kanuna göre seyahat acentaları “kâr amacı ile turistlere turizm ile ilgili bilgiler vermeye, paket turları ve turları oluşturmaya, turizm amaçlı konaklama, ulaştırma, gezi, spor ve eğlence hizmetlerini görmeye yetkili olan, oluşturduğu ürünü kendi veya diğer seyahat acentaları vasıtası ile pazarlayabilen ticarî kuruluşu” ifade etmektedir.

Seyahat acentalarının verdiği hizmetler rezervasyon, enformasyon, transfer, araç kiralama, ulaşım araçlarının biletlerini satmak ve tur düzenlemek şeklinde gruplandırılabilir (Seyahat Acentaları Yönetmeliği, 2007). Bunun yanı sıra içinde konaklama, transfer ve tur hizmetlerinden en az birinin yer aldığı kongre, konferans, toplantı, fuar, sergi ve benzeri faaliyetleri organize etmek, seyahat

acentalarının ürettiği hizmetlerin tamamı ya da bir kısmını ürün sahibi seyahat acentası tarafından yetki verilmek kaydıyla satışını yapmak da diğer hizmet konuları olarak tanımlanmaktadır.

2.1.2.6. Düzenleme ve Denetleme

Ulaştırma sektörünün düzenlenmesi için devlet kurumları, sektör örgütleri ve diğer etki gruplarına roller düşmektedir. Devlet güvenli ve ucuz ulaşım olanaklarını hazırlayacak ortamı oluşturmak için işletmelerin faaliyetlerini kontrol eder, vergi muafiyetleri gibi kolaylıklar tanıyarak yatırım ve işletmeciliği özendirir. Devletin düzenleyici rolünün asıl amacı, vatandaşların ulaşım olanaklarını geliştirmek, haksız rekabeti önlemek ve tüketici haklarını korumaktır (Öter, 2007, 64).

11 Eylül olaylarından sonra tüm dünya, terörün küresel bir sorun olduğunu ve ülkelerin bu sorunla savaşması gerektiği bilinci ile paralel olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, denizde ve denizden gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla, gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması konusunda Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) yetkilendirilmiştir. Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) tarafından, denizde ya da deniz yoluyla gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi ile gemi ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kod'u (ISPS CODE) oluşturulmuştur.

01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kod'u (ISPS CODE) ile denizcilik sektörüne, güvenlik kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır.

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı bağlamında ISPS (International Ship and Port Safety) kod uygulamasıyla gemi ve limanların güvenlikleri denetlenmektedir. Denetimler sırasında, faaliyet izinlerinin, sertifika ve belgelerinin geçerli olup olmadığını, tanınmış güvenlik kuruluşları tarafından üçüncü kişilere verilen hizmetin usulüne uygun verilip verilmediği, yetki devri sözleşmelerinde belirtilen

yükümlülükler uylup uylmadığı, kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığı incelenir. Gemi ve liman tesislerine verilen sertifikaların onaylı güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planının geçerli olup olmadığı, onaylı liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planının uygunluğu kontrol edilir. Kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığı, ISPS Kod ve bu Yönetmelik çerçevesinde geręekleştirilen eğitim ve tatbikatların uygun yürütölüp yürütölmediği ve amaç dışında faaliyet gösterilip gösterilmediği denetlenmektedir.

2.1.3. Dünyada Ulaştırmanın Mevcut Durumu

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre Ulaştırma Hizmetleri'nin toplam Hizmetler içindeki değeri son on yılda %28 dolaylarında geręekleşmiř, 2010 yılında bu oran %30'un üzerinde geręekleşmiştir. Diğer hizmet kalemleri incelendiğinde ulaştırma ve lojistik sektörünün hizmet sektörü içinde önemli bir yere sahip olduğu görölmektedir. Ulaştırma 2010 yılında ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsur olmuş ve % 14 artışla 782,8 milyar USD'a erişmiştir. Ulaştırma hizmetlerinin diğer hizmetlerden daha hızlı gelişmesi eşya ticareti ile yakından bağlantılı olduğundan, 2010 yılındaki olumlu artıştan payını almıştır (2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2012).

Dünya Bankası tarafından, altı ölçüte dayanarak hazırlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat ölçütlerine göre ölkelerin performanslarını değerlendirmektedir. Bu açıdan bakıldığında 2010 yılında Almanya (4,11), Singapur (4,09), İsveç (4,08), Hollanda (4,07), Lüksemburg (3,98) ve İsviçre (3,97) en etkin ilk on ölkede arasında yer alırken Türkiye (3,22), 155 ölkede arasından 39. sırada yer almıştır (2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2012).

Avrupa Birliği'nin 2001 yılında hazırladığı Beyaz Kitap'ta (ETP, 2001), AB içinde karayolu taşımacılığının ağırlıklı bir paya sahip olduğu (yolcu taşımacılığında %95'in yük taşımacılığında %90'ın üzerinde) modlar arası orantısız büyümeyi önleyip, modlararası taşıma dengesi kurma ilkesini ilk sıralara yerleştirmiştir. 2011 Beyaz

Kitabında ise (ETP, 2011), ulaştırmanın ekonomi ve toplum için önemi vurgulanmış ve Avrupa'nın gelecekteki durumunun tüm bölgelerinin dünya ekonomisi ile rekabetçi bir yaklaşımla bütünleşme kabiliyetine bağlı olduğu belirtilmiştir. Söz konusu raporda AB'nin 2050 yılına yönelik 40 ayrı girişimi (hedefi) tanımlayan “Tek Avrupa Ulaşım Alanı – Daha rekabetçi ve kaynakları etkin kullanan bir ulaşım sistemine doğru” (Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system) başlıklı bir ek politika belgesi yer almaktadır. Ulaştırmanın ekonomik gelişimde, refahın ve ticaretin artışında, insanların dolaşım imkânlarının artmasında ve istihdam yaratmadaki önemli rolünün altının çizildiği Beyaz Kitap'ta, AB'de ve dünyada ulaştırma sektörüne genel bir bakışla son 10 yıldaki gelişmeler, ortaya çıkan sıkıntılar ve mücadele unsurları ile fırsatlar ayrıntılarıyla irdelenmektedir. “AB Ulaşım Sistemi'nde topyekûn bir dönüşüm” planlanmaktadır (Bingöl, 2011).

AB'nin hayata geçireceği hedefler arasında petrole olan bağımlılığın kayda değer oranda azaltılması ve ulaştırma kaynaklı karbon salınımlarının 2050 yılına kadar %60 oranında düşürülmesi, kentlerde konvansiyonel yakıt kullanan otomobillerin kullanılmaması, havacılıkta sürdürülebilir düşük karbonlu yakıt kullanım oranının %40'a çıkarılması, deniz taşımacılığı salınımlarında en az %40 azalma sağlanması ve orta uzunluktaki şehirler arası yük ve yolcu taşımalarının %50'sinin karayolundan denizyolu ve demiryollarına kaydırılması, Avrupa kıyılarındaki liman sayısının arttırılması, bir “Tek Avrupa Gökyüzü”, bir “Tek Avrupa Demiryolu Alanı” ile “Avrupa limanlarına denetim zorunluluğundan muaf erişim sağlayacak bir “Mavi Kemer” gibi son derece iddialı hedefleri sıralamaktadır (11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Raporu, 2013).

2030 yılına kadar, karayolu yük taşımalarının %30'unun, 2050'ye kadar da %50'den fazlasının, demiryolu ve denizyolu gibi diğer ulaşım türlerine kaydırılması hedeflenmiş, bu hedefin gerçekleştirilebilmesi için gerekli altyapının sağlanması karara bağlanmıştır. AB, enerji kullanımı ve emisyonlar açısından eniyelenmiş yük koridorlarına gereksinim duymaktadır. Orta ve uzun mesafe yük ve yolcu taşımacılığında demiryolunun daha büyük oranda kullanılması için gerekli yapısal değişiklikler üzerinde durulmuştur. Ayrıca limanların lojistik merkezler olarak oynadıkları önemli rol da vurgulanmıştır.

2.2. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMANIN MEVCUT DURUMU

Türkiye, 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumdadır. Bu da bölgenin ve Türkiye'nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı konumuna gelmesi için önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu çerçevede, bölge ülkelerine yönelik yeni girişimlerin yapılması ve bölgede bugüne kadar gerçekleştirilen işbirliğinde yeni aşamalara ulaşılması önem taşımaktadır. Türkiye'de ulaştırma sektörüne ilişkin politika çerçevesini belirleyen başlıca belge, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan Kalkınma Planlarıdır. 2007 yılına kadar 5 yıllık dönemler için hazırlanan, 2007 yılından itibaren ise 7 yıllık dönemler için hazırlanmaya başlanan bu planlarda ülkenin çeşitli sektörlerinin yanı sıra ulaştırma sektörünün sorunları, gelişme eğilimleri, öncelikleri ve sektöre ilişkin hedefler belirlenmekte, bu tespitler doğrultusunda yatırım programları hazırlanarak sektördeki yatırımlara bütçeden pay ayrılmaktadır (Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu, 2010).

2008 sonunda dünyada meydana gelen finansal kriz sonucunda dünyanın toplam brüt GSYİH'sı %2,3 düşüş göstermiştir. Ayrıca AB'nin brüt GSYİH'sı %4,2 azalırken, ABD ve Rusya gibi büyük ekonomilerde bu azalış %2,4 olarak gerçekleşmiştir. Kriz sonrasında dünyanın ticaret hacmi %12 azalmıştır. Krizle birlikte son 20 yılda hızla büyüyen dünya ticaret hacmindeki şok düşüşler, ulaştırma sektöründe de etkisini göstermiştir. Dünya ticaret hacmindeki daralma nedeniyle ulaştırma sektörünün tüm modlarında yoğun olarak yük/yolcu taşımacılığında talep daralması yaşanmıştır. 2023 yılında ülkemizin hedefleri, yıllık %7 büyüme hızını yakalamak; yaklaşık 2 trilyon USD GSMH büyüklüğe ulaşarak, ülkemizi GSMH bakımından dünyanın 10. büyük ekonomisi haline getirmek, kişi başına düşen milli gelirin yıllık 20.000 USD'nin üzerinde bir seviyesine getirilmesi, temel amaçlar olarak belirlenmiştir (OECD Çevresel Performans İncelemeleri: Türkiye Raporu, 2008).

Türkiye de son 20 yılda kamu tarafından işletilen limanların işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmesi ana liman işletmeciliği politikası olarak benimsenmiştir. Limanlar işletme yapısına göre: halen kamu tarafından işletilen limanlar; özel sektör

tarafından planlanarak inşa edilen ve işletilen limanlar; kamu tarafından işletilirken özel sektör işletmeciliğine devredilen limanlar olarak sınıflandırılabilir. Limanların kıyı-kenar çizgisinin deniz tarafında kalan bölümleri Anayasaya göre devletin hüküm ve tasarrufu altında olup bu kısımlar özel mülkiyete konu olamaz. Limanların yönetimine bakıldığında ise yatırım, inşa ve işletme boyutlarında birçok kamu kurumunun değişik kanunlarla gelen yetkileri mevcuttur. Bu da özellikle liman yatırımlarında ve limanların işletme sürecinde bürokrasiye neden olmaktadır.

Bu çerçevede, “Türk Limanları için Liman Yönetim Modeli Oluşturulması” adında bir çalışma başlatılmış olup, kurulması planlanan sistemde üç temel amaç (Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, 2010):

- a) Ülke bazında, kamu ve özel sektör ile sivil toplum örgütlerinin katılımıyla bir liman işletme politikası ve buna ilişkin stratejiler belirlenmesinin ve uygulanmasının sağlanması,
- b) Kamu kurumları arasında liman yatırımlarında ve liman operasyonlarında ortaya çıkan koordinasyon eksikliğinin giderilmesi
- c) Yapılan liman yatırımlarının ülke menfaatleri gözetilerek belirli bir strateji çerçevesinde yönetilmesi ve yönlendirilmesi böylece liman tesislerinin fabrika iskeleleri hüviyetinden lojistik zincirin önemli bir halkası haline getirilmesidir.

Ülkemiz bir Doğu Akdeniz ülkesi olarak sahip olduğu doğal ve arkeolojik zenginlikleri ile deniz turizmi açısından bir cazibe merkezidir. Akdeniz’de yat bağlama kapasitesi 375.000 civarındadır. Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz çanağı marina kapasitesinin %85’ni oluşturmaktadır. Ancak bu ülkelerde yeni yatırım yerlerinin kısıtlı olması, Batı Akdeniz’in kirlenmesi ve işletme ücretlerindeki artış, Doğu Akdeniz ülkelerini cazip duruma getirmiştir. Türkiye’nin toplam yat bağlama kapasitesi 15.000 olup yat turizminden aldığı pay Akdeniz çanağında %4 civarındadır. Ülkemizde 2003–2010 yılları arasında kamu kaynakları kullanmadan (Yap-İşlet-Devret Modeli) 6 adet yat limanı deniz turizminin hizmetine sunulmuş; 7 adet yat limanının ise inşaatı devam

etmektedir. Limanlarda, fener, tahlisiye ve liman ücretlerinde yapılan indirimler neticesinde, limanlarımıza büyük tonajlı gemilerin gelmesine bağlı olarak limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısında 2003 yılına göre 2010 yılında %195, limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısında ise %52 artış gerçekleşmiştir. 2003 yılında 887 gemi ile 581.848 yolcu ziyareti olup bu rakam 2010 yılında 1.352 gemi ile 1.719.098 yolcu olarak gerçekleşmiştir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 Raporu, 2011).

Bu gelişmelere paralel olarak Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi – Hedef 2023" çerçevesinde, altyapı hedef ve önerilerinde bulunulmuştur. Bu önerilerden biriside çalışmamızla ilgili olarak Marmara'da Avrupa, Ege'de Adalar ve Doğu Akdeniz'de Mısır ve Ortadoğu coğrafyasına yönelik hizmet verecek en az 3 adet Ana Liman statüsünde kruvaziyer limanın inşa edilmesidir. Ayrıca, Kruvaziyer limanların bulunduğu bölgelerde ki tarihi ve turistik yerlere rahat ulaşım imkânları sağlanması yönünde çalışmalar yer almaktadır.

2.3. KÜRESELLEŞME VE DENİZYOLU ULAŞTIRMASI

Küreselleşme süreci dünyanın ekonomik yapısında dönüşüme yol açmıştır. Bilişim ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler sayesinde taşımacılık maliyetleri azalmış ve buna bağlı olarak üretim süreçleri ayrışmaya başlamıştır. Üretim zincirlerinin ayrışması, ekonomilerin uyumlu yapıda olmasını gerekli kılmıştır. Farklı coğrafyaların bütünleşmesi sürecinde lojistik bağların oluşması önem kazanmıştır. Günümüzde özellikle Çin başta olmak üzere Asya ülkelerinin küresel pazardaki lider üretici ve tedarikçi konumu, Doğu ile Batı arasındaki ulaştırma altyapısının geliştirilmesini gerektirmektedir.

Küreselleşmeye paralel büyüyen ulaşım sektörü, ekonomik ve sosyal gelişmeye olumlu katkısı yanında enerji gibi yenilenemeyen kaynakların ana tüketicisi durumundadır. Avrupa Birliğinde toplam enerji tüketiminin %30'u, petrol tüketiminin ise %71'i ulaşım sektörüne aittir (EU Press Release, 2006).

2.3.1. Küreselleşme Kavramı

Küreselleşme olgusu “Dünyanın her yerine ulaşan ve dünya üzerindeki elit tabakayı kendisine bağlayabilen teknolojik bir ağıdır ve bu ağ bütün dünya ülkeleri arasındaki ekonomik yöntemleri etkilemektedir” sözleriyle açıklanmakta ve özellikle küresel kültürden bahsetmek için kullanılarak “insanlık âleminde kitle iletişim araçlarının hegemonyası” olarak ifade edilmektedir (Starr, 2000).

Dünya küreselleştikçe ulusal sınırların önemi azalmakta; uluslar ve bölgeler arası gittikçe derinleşen ve her geçen gün daha karmaşık bir hal alan karşılıklı bağımlılığın artmasıyla dünya küresel bir köye dönüşmektedir. Küreselleşmenin en yaygın yaşandığı alanların başında mal ve hizmet ticareti gelmektedir. Küreselleşme çerçevesinde, ekonomideki üretken birimlerin daha çok mal ve hizmet üretip satmak ihtiyacını karşılamak amacıyla dünya pazarlarının serbestleşmesi ve bu gereksinimin önündeki sınırların kaldırılmasına çalışılmaktadır. Küreselleşme bağlamından bakınca, dünya üzerindeki ekonomik aktivitelerin tek bir pazar, dünya pazarı haline getirilmesinin amaçlandığı ve buna doğru bir gidişin yaşandığı görülmektedir (Beritan, 2006).

Her sektör üzerinde bariz etkileri gözlenen küreselleşme sürecinin turizm sektörü üzerinde de doğrudan ya da dolaylı etkileri söz konusudur. Uluslararası ticaret kapsamına giren geleneksel hizmet faaliyetlerinin başında turizm gelmektedir. İçinde bulunduğumuz 21. yüzyılda küreselleşme sürecinin de etkisiyle, ülkeler arasındaki coğrafi sınırların kalkması, uluslararası yatırımların yaygınlaşması, farklı kültürlerle sahip milletlerin birbirlerini tanınması, dünyanın her yerinde geçerli ortak dillerin kullanılması ve ulaşımda serbestleşme uluslararası turizmin hızla gelişmesinde itici güç olmuştur. Küreselleşmenin büyük hız kazandığı 1980 sonrası dönemde, hem uluslararası turist sayısında, hem uluslararası turizm gelirlerinde büyük artışlar olmuştur. Uluslararası turist sayılarının ve turizm gelirlerinin yıllar itibarı ile gelişimine bakıldığında uluslararası turizmdeki gelişmeler ile küreselleşme düşüncesinin dünya gündemine girmesi arasında oldukça yakın bir ilişki olduğu gözlenmektedir (Çeken, Dalgın ve Karadağ, 2009).

Vizyon-2023 çerçevesinde, hedef pazarlara yönelik planlı pazarlama stratejilerinin oluşturulması ve alternatif turizm fırsatlarının değerlendirilmesi Türkiye'nin uluslararası turizm pazarından daha yüksek bir pay almasına olumlu katkı sağlayacaktır.

2.3.1.1. Küreselleşme Sürecini Etkileyen Faktörler

Ekonomik boyut, küreselleşmenin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, çağdaş ekonomik küreselleşmenin, özellikle, üç alt bileşeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki, günümüz uluslararası ticaretinin kendine özgü niteliklerine ilişkindir. Bu çerçevede bir örnek vermek gerekirse, II. Dünya Savaşı sonrası dönemde, dünya Gayrisafi Yurtiçi Hasılası (GSYİH) 6 kat artmışken, dünya ticari eşya ihracatı 20 kat artmıştır. Ticari eşyanın yanında, benzer bir artış mamul mallar ve hizmetler ihracatında da yaşanmıştır. Savaş sonrası dönemde dünya ticaretindeki bu artışın temel nedenlerinin başında ticaretin önündeki vergi, tarife ve kısıtlamaların hızlı bir şekilde düşürülmüş olması ve söz konusu dönemde gelişmiş ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan ülkelerin de dünya ticareti içerisinde önemli bir rol üstlenmeleri gelmektedir.

Çağdaş ekonomik küreselleşmenin ikinci bileşeni ise küresel mali piyasaların ve küresel sermaye akımlarının günümüzde sahip olduğu benzersiz hacim, derinlik ve çeşitlilikle ilgilidir. Günümüz küresel ekonomisinin yürütülmesinde, uluslararası bankacılık ile uluslararası döviz, tahvil ve bono piyasaları büyük bir role sahip bulunmaktadır. Örneğin, günümüzde, dünya ölçeğinde bir günlük döviz işlem hacmi 1,5 trilyon USD civarındadır. Öte yandan, özellikle “türev araçları” olarak nitelendirilen enstrümanlar sayesinde, küresel alanda kullanılan mali araçlar son derece çeşitlenmiştir.

Küreselleşmenin ekonomik boyutu çerçevesinde son olarak küresel üretimdeki radikal dönüşüme değinmek gerekmektedir. Günümüzde, geleneksel ulus-devlet temelindeki yapının aksine, üretim faaliyetleri küresel çerçevede yerine getirilmekte, üretimin farklı aşamaları farklı coğrafyalarda sonuçlandırılmaktadır. Bu süreçte, en önemli birim çok uluslu şirketler olarak ortaya çıkmakta, bu şirketler portföy yatırımlarından doğrudan yabancı yatırımlara, uluslararası mal ve hizmet ticaretinden

turizme kadar birçok ekonomik alanda faaliyet göstermektedirler. Öte yandan, “yeni ekonomi” ve “post endüstriyel üretim” gibi kavramlarla da tanımlandığı üzere, günümüzdeki üretim sürecinin en önemli özelliği, mal üretiminden ziyade hizmet üretimine ağırlık vermesi ve bu itibarla en önemli üretim faktörünün nitelikli insan kaynağına dönüşmüş olmasıdır (Bayar, 2008).

Yukarıda belirtilen ekonomik küreselleşmenin üç alt bileşeni çerçevesinde çeşitli endüstrilerdeki küreselleşmeyi etkileyen faktörler şunlardır (Tağraf, 2002):

- Ülkeler ve bölgeler arasındaki talep özelliklerinin benzeşmesi,
- Ar-ge maliyetlerindeki artış,
- Artan ölçek ekonomisi ve maliyet baskısı,
- Hükümet politikalarının rolü,
- Dünya genelindeki faktör maliyetlerindeki değişim,
- Yeni dağıtım kanallarının ortaya çıkışı,
- Taşıma, iletişim ve depolama maliyetlerindeki azalma.

Küreselleşmeyi etkileyen unsurlar kruvaziyer yolcu taşımacılığı sektörünü de etkilemektedir. Yeni inşa edilen kruvaziyer gemilerin yolcu kapasiteleri maliyetleri düşürmek amacıyla arttırılmakta ve yeni alternatif destinasyonlarla talep genişletilmektedir.

2.3.1.2. Küreselleşme Sürecinin Uluslararası Turizm Üzerine Etkileri

21. yüzyıl başlarında dünya turizminde gözlenen temel değişim unsurlarına bakıldığında küreselleşmenin bu sektör üzerindeki etkileri ana hatlarıyla belirlenebilmektedir. Bu temel değişim teknoloji ve insan olmak iki başlık altında ele alınabilir. Birbirinden bağımsız olmayan bu iki unsur küreselleşmenin getirdiği ve getireceği tüm yeni bilgi ve koşulları da üzerinde taşımaktadır. Küresel yaşamın gereği haline gelen internet, diğer tüm sektörlerde olduğu gibi turizmde de yaygınlaşmış ve bilginin paylaşım hızını arttırmıştır. Bu durum turist görünüşü de yansıyarak daha bilinçli, farklılık arayan, kültür düzeyi ve beklentisi yüksek bir yapı kazandırmıştır.

İnternet yoluyla, gitmeden birçok ülke hakkında bilgi sahibi olmak, ülke seçiminde internetin önemli bir yol gösterici hale gelmesine neden olmuştur.

Telekomünikasyonda ve ulaşımda sağlanan teknolojik gelişmeler insanlara zaman ve serbest dolaşım özgürlüğü sağlamıştır. İnsanların gerek bilgi gerekse zamansal özgürlüklerinin artması, küresel yaşamın dayattığı ve beslediği yaşam kalitesinin yükseltilmesi isteği ve refah artışı ile birleşince, her geçen gün değişik nedenlerle sınırları geçen, geçmek isteyen insan sayısı da artmaktadır. Başka bir deyişle, ekonomik ve siyasi sınırların kalktığı dünyada kültürel sınırları da turizm kaldırmaktadır. İnsanlar, turizm aracılığıyla kültürlerini ve bilgilerini gittikleri yere götürüp, oradan yeni kazanımlarla dönmektedirler. Seyahat ve boş zaman faaliyetleri, haklar arasındaki bütünleşme açısından çok önemlidir. Turizmin sosyal ve kültürel katkısı, sadece onun yararlı etkisiyle sınırlı değildir. Bu nedenle, turizmin küreselleşmenin hızlanmasında en önemli faktör söylenebilir.

Uluslararası turizm bugün dünya ülkelerinin %83'nün en önemli beş kategorisinden birisidir ve %38'nin döviz kazanmada temel kaynağıdır. GSMH içindeki payı çeşitli gelişmiş ülkelerde %3 ile %10 arasında pay alırken, küçük ada ülkelerinde ve gelişmekte olan ülkelerde %40'ı oluşturmaktadır. Emek yoğun bir sektör olarak büyük bir istihdam ve vergi geliri kaynağıdır. 2020'de uluslararası turizm hareketlerinin yaklaşık 1,6 milyar yolcuya ulaşacağı beklenmektedir. Şimdiki ekonomik ve sosyal eğilim devam ederse, dünya nüfusunun %7'sinden daha fazlasının uluslararası seyahat hareketliliğinden etkileneceği açıktır (Handzuh, 2001:5).

Dünyadaki değişimin diğer bir boyutu ise dünyanın pek çok ülkesinde yaşayan kişilerin aktif olarak turizm talebinde bulunmaya başlamalarıdır. Küreselleşme eğilimleri, makro düzeydeki turistik ürün üzerindeki etkileri oluşturmaktadır. Turizm sektörü değişen yeni şartlara uyum sağlama süreci içerisine girmiştir. Değişen yeni şartlara uyum sağlayamayan ülkelerin turizm alanında geri plana düşmeye mahkûm oldukları görülmektedir. Tüketici artık daha kaliteli işletmeleri ve daha kaliteli hizmet anlayışını tercih etmektedir. Çevre bilinci ve çevre konusundaki değerlendirmeler, tüm sektörlerden belki de daha fazla turizm sektöründe de satın alma kararlarını ve pazarı etkilemektedir. Bu olgular ülkeleri, tüm yıla yaygın turizm ve yeni ürün politikaları

geliştirmeye, daha kaliteli turistik ürün sunmaya ve bazı turizm ürünlerinde uzmanlaşmaya zorlamaktadır. Örneğin, kutuplara seyahat, sualtı turizmi, çiftlik turizmi, dağ, nehir, mağara, köy turizmi, kruvaziyer turizmi ve yat turizmi gibi, alternatif turizm türleri daha da gelişmeye başlamıştır. Bunun sonucunda ülkeler hizmet kalitelerini arttırmakta ve artık daha bilinçli ve eğitim düzeyi daha yüksek turistlerin kendi ülkelerinde tatillerini geçirmelerini sağlamaya çalışmaktadırlar.

Turizm sektörünün geleceği, doğrudan hizmet kalitesinin niteliğine paralel olarak gelişecektir. Fiyat ve kalite dengesini kuramayan hiçbir ticaretin yeni ekonomide yaşama şansı bulunmamaktadır. Turizm gibi sınır tanımayan ve dünya konjonktüründen çok çabuk ve ciddi etkilenen hassas bir sektörün yönlendirilmesi artık tesadüfî kararlar ve oluşumlara bağlı olarak değil, uzun vadeli ve kararlı politikalara dayandırılmak zorundadır. Sorunlara köklü ve uzun vadeli çözüm önerileri ile yaklaşmak ve sektörde yeniden yapılanmayı sağlamak suretiyle dünya gündemindeki konulara ilişkin duyarlı strateji ve tedbirler geliştirilmelidir (Köletavitoğlu, 1998:46).

Deniz ulaştırması küresel ekonominin ve Türkiye gibi yarımada ülkelerinin can damarıdır. Bu sebeple yatırım açısından özendirilmeli, teşvik edilmeli ve yabancı ortaklı modellere izin verilmelidir.

2.3.1.3. Küresel Ekonomi Açısından Denizyolu Ulaştırmasının Önemi

Denizyolu ulaştırmasının yolculuk edenlere sağladığı imkânlar ele alındığında diğer ulaştırma türlerine göre göreceli olarak bazı üstünlüklerinin olduğu görülmektedir. Denizyolu ulaşımının özellikle konfor bakımından diğer ulaştırma türlerine göre avantajlı olmasının yanında bu seyahat türünü tercih edenlere seyahatleri süresince değişik yerler gösterilmesi, konser ve konferans etkinlikleri düzenlenmesi gibi sosyal aktiviteler sağlanmaktadır. Bunun yanında seyahat süresince yolculara dinlenme imkânı sunulmaktadır. Diğer ulaştırma türlerinde bu imkân yoktur veya oldukça sınırlıdır ve yorgunluk hissi diğer ulaştırma türlerinde daha fazla yaşanmaktadır.

Denizyolu ulaştırması turistik bir ulaşım türü olmasının yanında turistlerin tatillerinin bir kısmını geçirdikleri konaklama ile yiyecek-içecek ihtiyaçlarını

karşıladıkları “yüzen otel” özelliği de taşımaktadır. Denizyolu ile karayolu ve havayolu arasındaki işbirliği kruvaziyer turizm sektöründe büyük bir zorunluluk haline gelmekte, denizyolu ulaştırma türünün dinlendirici özelliği ile karayolu ve havayolu ulaştırma türlerinin hız özelliklerini birleştirmek mümkün olmaktadır (Gürdal, 1995: 25).

Kruvaziyer Turizmi dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülkeye, bölgeye döviz geliri bırakan, orta ve üst gelir grubuna hitap eden bir turizm çeşididir. Kruvaziyer destinasyonlar içerisinde, son yıllara kadar Kuzey Amerika, Güney Amerika ve tropik adalar ön planda iken, günümüzde Uzak Doğu, Kutuplar, Baltık Denizi Bölgesi, Arap Yarımadası, Kızıldeniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi giderek daha çok ilgi çekmektedir. Pazarlama stratejisi gereği kruvaziyer destinasyonlarında yeni güzergâhlar yaratılmakta, bu sayede çeşitlilik sağlanmaktadır. Akdeniz Çanağı, kruvaziyer destinasyonları içinde önemini giderek yükselmekte olup Güney Amerika destinasyonundan sonra ikinci sıraya yükselmiş ve son 3 yılda kruvaziyer turizmin gözdesi haline gelmiştir. Akdeniz’de 2008 yılında toplam 2.767 kruvaziyer seferi gerçekleşmiş ve gemiler 3,14 milyon yolcu taşımıştır (Güneş, 2009). 2009 yılında Akdeniz’de toplam gece kalış süresinin 26,3 milyona ulaştığı tahmin edilmektedir (ECC, 2009).

Kruvaziyer turizmin iki önemli bileşeni gemi ve geminin ziyaret ettiği limanlardır. Nehir seferlerinde kullanılan gemilerde dahil olmak üzere dünyada 400’e yakın kruvaziyer gemisi halen faal durumdadır. 20 milyona ulaşan yolcu sayısı ile kruvaziyer turizm pazarı yıllık ortalama %8,5 büyüme hızına sahiptir. Kruvaziyer seferleri göz önüne alındığında Kuzey Amerika ve Karayipler %65 ile en yüksek yolcu sayısına sahip bölgedir. Bunu %24 pay ile Avrupa izlemektedir. Kruvaziyer turizmi kapsamında Doğu Akdeniz dikkate alındığında son yıllarda Mısır’dan sonra gerek sefer gerekse yolcu sayısı bakımından en hızlı artışı Türkiye gerçekleştirmiştir. Kruvaziyer turizmin gelişiminin ilk şartı gemiyi yanaştıracak bir limanın mevcut olmasıdır. Hizmet alacağı limanın kapasitesi, altyapı ve üstyapı özellikleri ile kruvaziyer gemilerine elverişli olması, liman yeri olarak seçilen bölgenin turizm açısından ilgi çeken bir yer olması sektörde başarılı olmanın anahtarıdır (Oral, 2009).

2.4. KRUVAZİYER GEMİLER

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer alan, liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsayan bir turizm çeşididir. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıkla yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Ancak, kruvaziyer turizmin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır.

Gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak kruvaziyer turizmi, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, turistlerin ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünün diğer bileşenleridir. Kruvaziyer turizmi, konukların temel amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemiye para ödemek suretiyle bindikleri, denize dayalı bir seyahat olarak günümüz turizm sektöründe özellikle son yıllarda yıldızı oldukça parlayan bir turizm çeşidi olarak ön plana çıkmaktadır. Ülkenin turizm merkezi olmasından dolayı çekim gücü ve popülerliği arttıkça, Türkiye'nin ağırladığı kruvaziyer gemisi sayısı da artmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, 2011 yılında Türkiye'ye kruvaziyer gemisiyle 1,75 milyon turist gelmiştir. Bu sayı toplam yabancı turist sayısının %6'sını oluşturmaktadır. Toplam yabancı turist sayısı içindeki kruvaziyer yolcu sayısını arttırmak için Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısını arttırmak gerekmektedir.

2.4.1. Kruvaziyer Gemi Tanımı

Uçakların kıtalararası yolcu taşımaya başlamasından önce özellikle Atlantik'in iki yakası arasındaki ulaşım "Transatlantik (Ocean Liners)" denilen, zamanına göre oldukça teknolojik özelliklerle donatılmış lüks yolcu gemileri ile sağlanmaktaydı. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uçaklardaki gelişme sonucu sözü edilen ve iki liman arasında yolcu sevkiyatını ön planda tutan bu gemilere talep gittikçe düşmüştür. Bu gelişmenin sonucu bu sektörde yer alanlar yeni bir kavram yaratarak gemilerini tatil ve gezi amaçlı kullanmak yoluna giderek bu alana yönelik, düşen talebi yeniden canlandırma yoluna

gitmişlerdir. Zaman içerisinde, “turistik gemi seferi (cruising)” olarak adlandırılan uluslararası bir tanım meydana gelmiştir.

Fransızca’da “croisiere”, İngilizce’de ise “cruise” sözcüklerinden gelen ve Türkçe’de “krvaziyer” olarak adlandırılan Turistik Lüks Yolcu Gemileri; restoran, bar, yüzme havuzu, güzellik merkezi, spor, tiyatro ve sinema salonu, çocuk parkı, golf sahası, buz pateni pisti ve yapay duvarlarda sportif tırmanış gibi birçok özelliği bünyesinde barındırmakta ve adeta “yüzen tatil köyü” olarak nitelendirilmektedir (http://tbf.baskent.edu.tr/aka_dosya/KRUVAZIYERTURIZMI.ppt 08.09.2013).

Kruvaziyer gemiler, Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği’ne (CLIA Cruise Lines International Association) göre “seyahati programlanmış, derin sularda iki ya da daha fazla gün kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemiler” olarak tanımlanmaktadır. Konukların, belli bir rotada işlemekten ziyade değişik destinasyonları ziyaret etmek üzere, temel amacı normal olarak taşıma değil, misafirleri ağırlamak olan bir gemiye, boş zamanlarını değerlendirmek için, bir ücret ödeyerek binmek suretiyle yapılan bir seyahat temeline dayanır.

Kruvaziyer Gemi Turizm Teşvik Kanunu’nda (1992), gezi, eğlence ve spor amacı ile önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, içerisinde lüks kamaralar, yüzme havuzları bulunan, kıtalararası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesine sahip ve denize elverişli olan gemi olarak tanımlanmaktadır.

Deniz Turizmi Yönetmeliği’nde (2009) ise Kruvaziyer Gemi, “günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçlarıdır” şeklinde tanımlanmaktadır.

Burada amaç, yolcuların sadece iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli bir süre içinde, belirlenmiş bir program ve rota çerçevesinde muhtelif limanların ziyareti, bu limanlarda çeşitli aktiviteler gerçekleştirilmesidir.

Gelişen bu sektörle birlikte gemiler de zaman içinde bu yeni anlayışın gereklerine, nasıl ve nerede çalıştırılacaklarına göre tasarlanmaya başlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer turizmde 3000-4000 yolcu taşıyabilen her türlü sosyal etkinliği de içinde barındırabilen birer yüzer tatil köyü şeklinde tasarlanmış oldukça modern gemiler kullanılmaktadır.

2.4.2. Kruvaziyer Gemilerin Tarihi Gelişimi

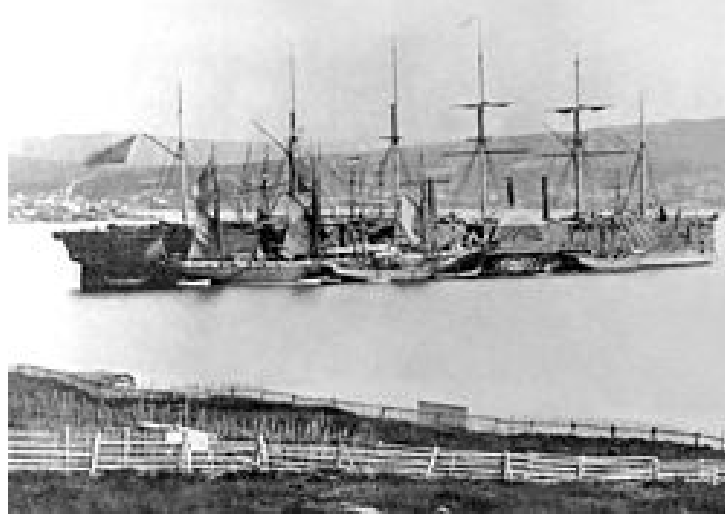
Kruvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı ilk kez Albert Balin tarafından, 19. yüzyıl sonlarında 1890 yılında gerçekleştirilmiştir. Uçak teknolojisinin de gelişmesiyle birlikte yolculuk süreleri iyice kısalmış ve Birinci Dünya Savaşından sonra önemini yitirmiştir. 1950'lerden sonra gelişimini hızlandıran kruvaziyer turizmi klasik yolcu taşımacılığından ayrılarak daha çok eğlence, gezme, görme amaçlı yapılır olmaya başlamıştır (İncekara, Yılmaz, 2002).

Günümüzde gemi inşaatı mühendisliğinin doruk noktası olan “Independence of the Seas” kruvaziyeri içerisinde 130 metre uzunluğunda bir alışveriş merkezi, 1.000 kişilik bir gösteri salonu, bir dalga simülatorü ve 4.300 konuğunu 18 kat yüksekliğinde, 160 bin tonluk dev bünyesinin içerisinde barındırmaktadır (Öner, 2012). Tam dolu ağırlığıyla saatte 22 deniz mili (1 deniz mili = 1,852 km.) yapabilen ([www. http://tr.wikipedia.org](http://tr.wikipedia.org) 15.09.2013) bu yüzen şehrin nasıl inşa edildiğini anlayabilmek için geçmişteki atalarının incelenmesinde yarar vardır.

2.4.2.1. Great Western Gemisi (1.300 GRT)

1835 yılında raylı sistem devi olan Brunel bir buharlı gemi yaparak Atlantığı aşip New York'a ulaşmak istiyordu. O yıllarda sadece yelkenli gemiler Atlantığı aşabiliyordu ve yolculuk hava şartlarına göre iki ay sürebiliyordu. Brunel'in buharlı gemisinin Atlantığı aşabilmesi için yaklaşık 650 ton kömüre ihtiyaç duyuyordu bu da geminin 72 metre uzunlukta olmasını gerektiriyordu. Böylece bu gemi dünyanın en büyük ahşap gemisi olacaktı. Ancak burada bir sorun ortaya çıkmaktaydı. Böylesine büyük bir gemi okyanusta büyük dalgalarla karşılaştığında dalga tepesine veya çukuruna gelirse ortasından kırılma ihtimali yüksekti. Bu yüzden Brunel geminin içine

demiryolundan çok iyi bildiği demir kirişlerden bir kafes inşa ederek, omurganın ağır denizlerde kırılmayacak sağlamlığa kavuşmasını sağladı.



Şekil 2.2: Great Eastern gemisi.

Great Western 23 Nisan 1838’te rekor bir süre olan 15 günlük bir yolculuğun ardından New York’a ulaşmıştır (Kayıtmazbatır, 2012).

2.4.2.2. SS Great Britain gemisi (3.300 GRT)

Brunel bu gemide Great Western’de kullandığı kürekli tekerleklerden kurtulmak istiyordu. Örneğin ağır denizde dalga omurgaya çarptığında gemi sancağa yatıyor ve iskeledeki tekerlek suyun üzerine çıkıyordu. Gemi iskeleye yattığında ise sancaktaki tekerlekler su üzerine çıkıyordu. Böylece sürekli olarak gemi için çok önemli olan itme gücünün büyük kısmı boşa gidiyordu. Bunu çözmek için Brunel’in bulduğu çözüm aslında çok basit ama oldukça kullanışlıydı. MÖ 3. yüzyılda Arşimet tarafından bulunan sarmal çivi yan yatırılıp gemi boyutlarına uyarlanınca günümüzde de halen geminin yürütme organı olarak kullanılan pervane ortaya çıktı. İlk kez bir pervane kullanan SS Great Britain 1845 yılında Atlantığı 14 günde geçti. Böylece Brunel kendi rekorunu kırmış oldu.

Tasarımcılar Brunel’in keşfini biraz daha modernize ettiler. Geminin pervanelerini azipot adı verilen dönen mekanizmaların altına yerleştirdiler. Böylece pervaneler 360 derece dönerek geminin istenilen doğrultuda gitmesini sağlamaktaydı.

Ayrıca dört kavis düzenleyici gemiye eşsiz bir manevra kabiliyeti veriyordu. Öyle ki istenirse gemi olduğu yerde 360 derece döndürülebilirdi. Gemide her biri 27 tondan daha ağır olan nikel, alüminyum ve bronz alaşımından yapılan dört pervane kullanılmıştır. Pervanelerin kusursuz çalışması için mümkün olan her limanda dalış ekibi video kamera ile pervaneleri kontrol ediyordu.



Şekil 2.3: SS Great Britain gemisi.

Pervaneler sayesinde daha iyi bir performans ve daha az yakıt tüketimi sağlanmaktaydı (Kayıtmazbatır, 2012).

2.4.2.3. Conte Di Savoia Gemisi (49.000 GRT)

1929 yılında İtalyan tasarımcılar 2000'den fazla yolcu taşıyabilecek ve en iyi yemekleri servis edebilecek bir gemi inşa etmek istediler. Bunun için çözümlenmeleri gereken önemli bir sorun geminin sallantısını önlemektir. Okyanustaki büyük dalgalar gemiyi sürekli sallıyor, yolcu gemisinin uzun ve dar omurgası da her seferinde sallantıyı daha fazla arttırıyordu. Çözüm olarak İtalyan tasarımcılar üç büyük cayroskop (yönlendirici) kullandılar. Cayroskop, yön ölçümü veya ayarlamasında kullanılan, açısız dengenin korunması ilkesiyle çalışan bir alettir.



Şekil 2.4: Conte Di Savoia Gemisi.

Gemi sallandığında cayroskoplara devreye girerek gemiyi diğer yöne yatırmaya çalışıyor, iki zıt kuvvet birbirini asimile ediyor ve gemi sallantısız bir şekilde gidebiliyordu (Kayıtmazbatır, 2012).

2.4.2.4. SS Normandie Gemisi (79.000 GRT)

20. yüzyıl başlarında Amerika'ya giden yolcuların yarısı mültecilerdi ve üçüncü sınıf yolculuk ediyorlardı. 1924'te Amerika mülteci alımını durdurunca sektörde büyük bir boşluk oluşmuştu. Fransız tasarımcılar bu boşluğu zengin yolculara hitap edecek bir gemi yaparak doldurdular. Hayal ettikleri gemi Fransız kalitesini ortaya çıkaracak, büyük Versay Sarayı'na eş bir sanat eseri tasarlamaktı. Birinci sınıf yolcular için 700 kişilik bir yemek salonu istiyorlardı. Yemekten sonra masalar kaldırılarak balo salonu olarak kullanılacaktı. Ancak böylesine büyük ve açık bir alan inşa etmek gemi tasarımcıları için oldukça zordu. Ağır olan ana makine geminin en altına yerleştiriliyordu ve oluşan egzoz gazı da büyük bacalardan dışarı atılıyordu. Bu büyük bacalar geminin ortasında böyle bir büyük alan inşa etmeyi imkânsız kılıyordu. Tasarımcıların çözümü oldukça basit ve kullanışlıydı. Büyük tek parça bir baca yerine salonun yanlarından geçecek küçük bacalar oluşturuldu ve bunlar yukarıda birleştirilerek büyük bir baca yapılmıştır (Kayıtmazbatır, 2012).

Tasarımcılar Normandie'de olduğu gibi gemilerinde en büyük salonun olmasını istiyorlardı. Geminin merkezinde 136 metre uzunluğunda, 5 güverte yüksekliğinde bir oditoryum inşa ettiler ve bunu Kraliyet Güvertesi olarak adlandırdılar. Oditoryum,

konferans, konser ya da tiyatro gösterilerinin yapılabileceği gibi düzenlenmiş büyük salon anlamına gelmekteydi.



Şekil 2.5: SS Normandie Gemisi.

Bu büyük yapının zayıflığını önlemek için zemini, tavanı ve duvarları kalın çelik plakalarla güçlendirdiler. Ayrıca 14 kat yüksekliğinde çelik sütunlarla yapıyı oldukça sağlam hale getirdiler (Kayıtmazbatır, 2012).

2.4.2.5. Quenn Mary (81.000 GRT)

Günümüzde California'da limana çekilerek otel gibi hizmet veren Quenn Mary yapıldığı zaman İngiliz filosunun gururuydu. 1936 yılında baş rakibi olan SS Normandie'den bir yıl sonra denize açıldı. Tasarımcıları gösteriş açısından SS Normandie'yi geçemediler. Bu yüzden hız konusunda onu geçmeyi denediler. Geleneksel bir gemi suda ilerlerken dalga pruvada (baş) ve pupada (kıç) oluşur ve bu dalgalar omurgada sürtünme kuvveti oluşturarak geminin yavaşlamasına neden olmaktadır. Tasarımcılar Quenn Mary'nin modeli üzerinde çalışırken dalgaların birbirini etkilediğini fark ettiler. Geminin omurgası düz tutulduğunda başta oluşan dalgalar pupada oluşan dalgaları asimile ederek geminin hızlanmasını sağlıyordu. Böylece Quenn Mary, SS Normandie'nin rekorunu 3 saat ileri taşıyarak 96 saatte Atlantik Okyanusu'nu aşarak dünyanın en hızlı gemisi unvanını kazandı ve bunu 14 yıl boyunca korudu.



Şekil 2.6: SS Normandie Gemisi.

Tasarımcılar gemiye maksimum hız vermek için su seviyesinin hemen altına şişkin kısım (bulb) yerleştirdiler. Bu sayede başta oluşacak bir dalganın hemen önünde yeni bir dalga oluşturuluyor ve oluşan bu iki farklı dalga birbirini etkisiz kılarak geminin hızlanmasını sağlıyordu.

2.4.2.6. Independence of Seas (154.407 GRT)

2006 yılınca Finlandiya’da yapımına başlanan Independence of the Seas’in tasarımcılarının tıpkı Great Western’de olduğu gibi sağlam bir omurga inşa etmeleri gerekiyordu. Gelişen teknoloji sayesinde demir yerine daha güçlü olan çeliği tercih ettiler. Ancak geminin 32.000 tonluk omurgasını tek parça olarak inşa etmek oldukça zor olacağından geminin tasarımı 32 metre genişliğinde ve 22 metre yüksekliğindeki 170’den fazla kutu şeklinde dizayn edildi. Kutular tek tek hazırlanıp vinçler yardımıyla kuru havuza getirildi. Burada işçiler vinç ve hidrolik krikolar sayesinde parçaları mükemmel bir şekilde birleştirebildiler. Böylece Independence of the Seas Great Western’den 130 kat daha büyük oldu.

Independence of the Seas tasarımcıları büyük ve hantal cayroskoplara yerine omurganın dışına çıkan iki yüzgeç yerleştirdiler. Dalgalar gemiyi bir yana yatırdığında

yüzgeçler gövdeyi diğer tarafa itiyor böylece gemi her zaman yatay kalabiliyor. Bu sayede yolcular sallantısız bir şekilde seyahat edebileceklerdi. Independence of the Seas'de yolcuların güneşli bir havanın tadını çıkarabilmesi için üç adet açık havuz bulunuyor.



Şekil 2.7: SS Normandie Gemisi.

Toplamda 500 tondan fazla su barındıran bu havuzların geminin üst güvertelerinde bulunması tasarım açısından oldukça ciddi bir sorun arz ediyordu. Bu yüzden geminin en ağır yapıları olan ana makine, yakıt, tatlı su, balast tankları omurganın en altına yerleştirilerek geminin tam bir dengede olması sağlanmıştır.

2.4.3. Kruvaziyer Gemilerin Sınıflandırılması

Kruvaziyerlerin destinasyonları çoğunlukla mevsimsel özellikler göz önünde bulundurularak Karaibler, Bermuda, Güney Amerika kıyıları, Panama Kanalı geçişleri, Hawaii, Kuzey Amerika'nın batısı ve doğusu, Alaska, Güney Pasifik, Akdeniz, Kuzey Avrupa, İskandinav Ülkeleri ve Baltık Bölgesi ağırlıklı olarak hazırlanmaktadır. Bu destinasyonları gerçekleştirecek olan gemilerin belirlenmesi, o bölgedeki limanların durumuna ve gemide arz edilen hizmetin türüne bağlı olarak değişkenlik göstermektedir.

Kruvaziyerler başlıca dört ana grupta sınıflandırılabilir (Öner, 1997:48-50):

- Kitle Kruvaziyerleri,
- Klasik Kruvaziyerler,
- Lüks (De-Luxe) Kruvaziyerler,
- Özel Kruvaziyerler.

2.4.3.1. Kitle Kruvaziyerleri

Dünya kruvaziyer turizmi sektörünün büyük bölümünü oluşturan kitle kruvaziyerleri büyük kapasiteli (2.000-4.500 yolcu) gemilerden oluşur ve sektörün %60'lık bölümünü kapsamaktadır. Genellikle 2-5 ve 7 günlük programlardan oluşmaktadır. Burada amaç yolcu yoğunluğunu devamlı aynı seviyede tutarak devrettirmektir. Bu tip kruvaziyerlerde gemi içi satışlar çok önemlidir ve kârın büyük bir bölümünü bu satışlardan elde etmektedirler. Yeni yolcular, yeni satışlar ve yeni cirolar demektir. Bu nedenle kitle kruvaziyerlerinin bilet fiyatları diğerlerine göre cazip olabilmektedir. Bu kruvaziyerler eğlence, oyun ve alışveriş ağırlıklıdır.

2.4.3.2. Klasik Kruvaziyerler

Pazarın %30'luk bölümünü bu tip kruvaziyerler oluşturmaktadır. Bunların destinasyonları minimum 7 günlük programları içermektedir. Bu programların süresi 3 aya kadar çıkabilmektedir. Bu kruvaziyerlerin hizmet kaliteleri kitle kruvaziyerlerine göre daha yüksektir. Eğlence, animasyon ve alışveriş ikinci planda gelmektedir. İyi hizmet, cazibeli bir destinasyon, kıyı gezilerinin sunulduğu gezi programları ve konfor ön planda yer almaktadır.

2.4.3.3. Lüks (De-Luxe) Kruvaziyerler

Çok lüks gemilerde yapılan üst düzey müşteri grubuna hitap eden programları içeren kruvaziyerlerdir. Pazarın küçük bir bölümünü oluştururlar ve fiyatları genellikle yüz yüze satış esnasında deklare edilmektedir. Fiyatların örtülü olduğu kapalı bir pazara sahiptir (Öner, 1997).

2.4.3.4. Özel Kruvaziyerler

Bu kruvaziyer sınıfı özel amaçlı faaliyetleri içerdiği için aşağıda belirtilen gruplandırmayı yapmak mümkündür.

- Uçak/Kruvaziyer (Fly/Cruise) gezileri,
- Özel ilgi turizmi amaçlı kruvaziyerler,
- Eğitim ve Keşif amaçlı kruvaziyerler,
- Kıyı gezi turlarıdır.

Uçak/Kruvaziyer gezisi, yolcunun evinden gemiye binişine ve gemiden inişinden evine varışına uçak yolculuğunun da eklenmesi şeklinde oluşan turlardır. Örneğin, İzmir limanından Akdeniz gezisine katılacak olan Ankara'da ikamet eden Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı önce İzmir'e uçakla gelmekte, geziye katılıp ya tekrar İzmir'den uçakla evine dönmekte ya da herhangi bir Akdeniz limanından yine uçakla evine varabilmektedir.

Özel ilgi turizmi amaçlı kruvaziyer gezisinde tarihi ve coğrafi özellikleri olan yöreler programların temelini oluşturmaktadır. Ayrıca tarihi yerlerde yapılan sanatsal gösteriler turun özelliğini ortaya koymaktadır. Örneğin, yolculara Efes Antik Tiyatrosunda bir konser programı hazırlanabilmektedir. Efes antik kentine gelerek Meryem Ana evini ziyaret edip Hristiyan inancına göre hacı olabilmektedirler.

Eğitsel ve keşif amaçlı kruvaziyer gezisinde öğrencilerin tarih, coğrafya, arkeoloji, deniz bilimleri gibi eğitsel alanlarda öğrendiklerinin yerinde görülmesine olanak sağlayan eğitsel kruvaziyerler genellikle birkaç ay için düzenlenmektedir. Örneğin, Marmaris kruvaziyer limanına gelerek Muğla Dalyan'a yakın Köyceğiz sınırları içinde bulunan Kaunos antik kentindeki Kaya Mezarlarını ziyaret edebilmektedirler.

Kıyı gezi turlarında aynı ülke limanları arasında veya birbirine yakın ülke limanları arasında, gemi dışındaki ulaşım biçimidir. Örneğin; Kuşadası'na gelen kruvaziyer gemideki yolcular Kuşadası'nı gezerler, sonra karayolu ile Efes'e geçip

konaklarlar, ertesi gün ise gezilerine devam edip, akşam İzmir Limanı'nda tekrar gemiye katılırlar. Gemiden ayrılmayan yolcular normal turlarına devam etmektedirler. İzmir'de kıyı gemi turuna katılan yolcularla bir araya geldiğinde normal programa devam edilir (Yarcan,1993).

Kruvaziyer gemiler büyüklüklerine göre mini, midi, panamax, mega gibi takılarla nitelendirilmektedir. Mega kruvaziyerler 3.000-3.800; panamax kruvaziyer gemiler 2.000-3.000; midiler 500-2.000; mini kruvaziyerler de 30-500 yolcu kapasiteli turizm gemileridir (Akten, 2007).

2.4.4. Kruvaziyer İşletmeciliği

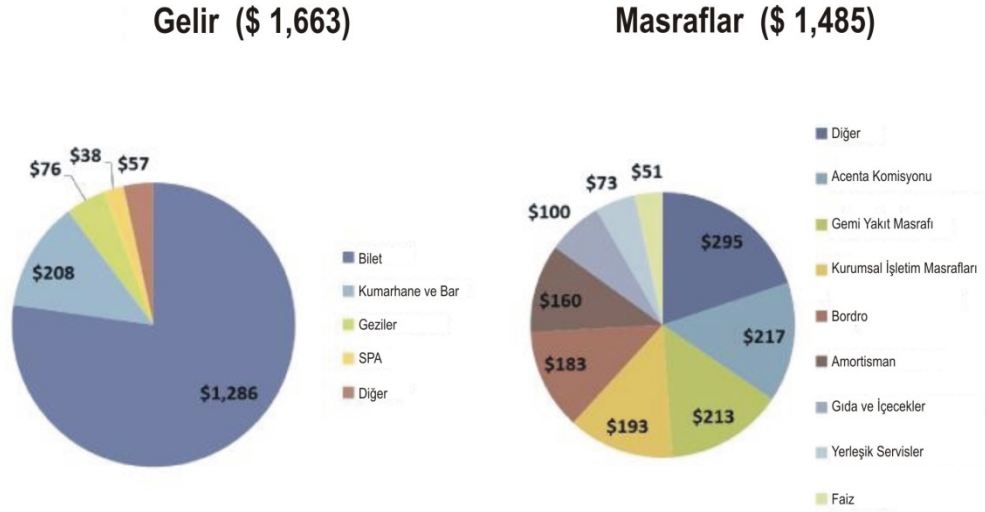
Kruvaziyer gemilerin destinasyonları hazırlanırken, altyapı olanakları, liman ve bölgenin çekicilik özelliklerinin yanında göz önünde bulundurulan bir diğer önemli husus ise bu yörelerdeki güvenlik unsurları ve bölgedeki siyasi istikrardır.

Kruvaziyer turizmde kullanılan ve yeni jenerasyon olarak tabir edilen yolcu gemileri günümüzde 50.000 tonun üzerinde, boyları 250 metreden uzun, 2000 yolcudan ve 400 çalışandan daha fazla kapasiteye sahiptirler. Gemilerin bu ölçüde büyümelerindeki temel sebepler ise; işletme ve yatırım maliyetlerini düşürmek, kötü hava koşullarından etkilenmemek ve lüks bir otelde bulunan her türlü imkânı sunabilmektir. (http://tbf.baskent.edu.tr/aka_dosya/KRUVAZIYERTURIZMI.ppt).

Global boyutta özellikle 1980'lerden sonra kruvaziyer turizmi giderek yükselen bir grafikte büyümeye başlamış ve bu büyüme sonucunda ortaya büyük sermayeler ve şirketler çıkmıştır. Dünyada, Cruise firmaları birleşmekte, yeni gemiler ve yeni limanlar inşa etmektedirler.

2006 yılında dünya tersanelerine siparişi verilen Kruvaziyer gemilerinin toplam tutarı 17,5 milyar USD'dır. Bu gemiler toplam 31 adet olup 2010 yılı sonuna kadar tamamı denize indirilerek seferlere başlamışlardır. Bu gemilerin her biri, 2500 ile 5500 yolcu kapasitelidir. Her gemi için 500 milyon ile 1,4 milyar USD arasında harcama yapılmıştır.

Kruvaziyeler sahip oldukları lüks donanımlarıyla tatil amacıyla yurt dışını tercih eden, yüksek gelir grubuna sahip kişiler için özellikle son yıllarda cazip bir hale gelmiş olmakla birlikte, bu alanda faaliyet gösteren şirketler 2003 yılından beri Türkiye'yi de rotalarına almaya başlamışlardır.



Şekil 2.8: Kruvaziyer Gezi Ortalama Gelir ve Masrafları, 2011. [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

Kruvaziyer operatörleri tarafından müşteriye sunulan, popüler tatil programları genelde on dört gündür ve bunun bir haftası kruvaziyer gemisi ile gezi, diğer bir haftası ise hareket limanının bulunduğu destinasyondaki “Pre & Past Cruise Holiday” olarak tabir edilen “Kruvaziyer öncesi ve sonrası” yerel tesislerde konaklama tatilidir (www.lighthouse-foundation.org 15.09.2013). Buradaki amaç yüksek gelir grubuna mensup yolcuların, uzun uçak yolculuğu ve çok parkurlu gemi tatilinden önce ve sonra dinlenme amaçlı sakin tatil ihtiyaçlarının da göz önüne alınması ve bu kişilere ideal bir tatil ortamı sunulmasıdır.

Kruvaziyer turizmde verilen hizmetin kalitesi çok önemlidir. Çünkü kruvaziyer sektörü rekabetçi bir sektör olup, aynı yolcunun yeniden aynı gemiyi tercih etmesi iyi bir hizmeti ve güçlü bir organizasyonu gerektirmektedir. Hizmet kalitesine paralel olarak gemideki mürettebat, navigasyon, makine ve diğer tüm bölümlerde çalışan personel bazen gemideki yolcu sayısının yarısına ulaşabilmektedir. Bir kruvaziyer şirketinde operasyon ve pazarlama olmak üzere iki ana bölüm yer

almaktadır. Operasyon genelde, limanlar arasındaki bağlantıyı sağlamakta, hangi programda hangi limanın hangi sırayla izleneceğini planlamaktadır. Uçranılacak limanlar saptanırken geminin en ekonomik hızla iki liman arasını kat edeceği süre hesaplanmakta ve seyir ekonomik hızla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca teknik olanaklar ve maliyet de operasyon bölümü tarafından hesaplanmaktadır. Pazarlama bölümü ise gezi programları ve paketlerin pazarlanması ve satılmasıyla ilgilenmektedir (Yarcan, 1993).

Kruvaziyer gemilerde seferler yolcu sayısına bakılmaksızın yapılır. İptaller hava şartları elverişli olmadığı durumlarda gerçekleştirilir. Kruvaziyer işletmeciliğinde fiyat geminin niteliği ile gemide sunulan hizmetin türü ve kalitesine göre değişiklik gösterir. Kabinlerin büyüklüğü ve gemi içinde bulunduğu yer (dış kabin, iç kabin, alt veya üst güverte gibi) gezi fiyatını etkilemektedir. Kruvaziyer gemilerde tur fiyatını, geminin niteliği, liman vergileri, ayakbastı parası, yakıt tüketimi, hız/maliyet ilişkisi, seyir zamanlaması, yiyecek kalitesi, dinlenme hizmetleri, eğlence hizmetleri, kıyı gezileri, seminer ve konferanslar etkilemektedir.

Kruvaziyerler de gemi kaptanına bağlı denizcilik bölümü ve konaklama bölümü olmak üzere iki kısım vardır. Denizcilik bölümü, güverte personeli, makine ve mühendislik personeli ile muhasebe ve büro personelinden oluşmaktadır. Konaklama bölümü ise, yiyecek ve içecek personeli, kabin hizmetleri personeli, kıyı gezileri personeli ile dinlenme ve eğlence personelinden oluşmaktadır.

Kruvaziyerler istihdam açısından da büyük önem taşımaktadır. Her denize yeni indirilen büyük ölçekli bir gemi, kaptanından, kamarotuna, mühendisinden yağcısına, aşçıbaşından kasabına, manikürcüden, servis personeline, oda görevlilerinden marangozuna kadar dört bini aşkın kişiye yeni iş olanağı sağlayabilen bir işkoludur. Endüstrinin en önemli bileşenleri, kruvaziyer şirketleri, ticketing acenteleri, yer hizmeti veren lojistik şirketleri, personel sağlayıcı firmalar olarak sayılabilir. Doğal olarak bu sektöre hizmet ve ürün sağlayan daha yüzlerce turizm veya turizm dışı sektörden söz etmek olasıdır. Bu kapsamda, oldukça çeşitli hizmetleri bir arada sunan söz konusu bu gemilerdeki işletmecilik anlayışı, özellikle gemideki konukların memnuniyetleri açısından son derece önemlidir. Oldukça yüksek meblağlar ödeyerek büyük bir

gemiyle haftalarca belki de aylarca sürebilecek bir yolculuğu göze alan turist grubu, doğal olarak bu süreçteki hizmetlerin beklentilerini karşılmasını isteyecektir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin (2009) kruvaziyer gemilerin işletmecilik esasları ile ilgili bölümünde, kruvaziyer gemiler, gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz turizmi aracı olarak ele alınmaktadır. İşletmecilik esaslarıyla ilgili olarak Kruvaziyer gemilerin aşağıda belirtilen nitelikleri taşımaları gerektiği belirtilmektedir. Bir kruvaziyer gemisinde olması gereken söz konusu bu nitelikler şunlardır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009):

- Danışma ve kabul holü,
- Yönetim birimleri,
- Bagaj taşıma hizmeti,
- Telefon, faks ve internet hizmetleri,
- Revir,
- Kamaralar,
- Yüzme havuzu,
- Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri,
- Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu,
- Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler,
- Satış üniteleri,
- Çamaşır yıkama, ütüleme ve kuru temizleme üniteleri,
- Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon,
- Müşteri ve servis asansörleri,
- Sinema,
- Kuaför ve güzellik salonudur.

Yukarıdaki nitelikler incelendiğinde bir kruvaziyer gemisinin başlı başına bir işletme olduğu ve herhangi bir turizm işletmesinde mevcut olan bölümleri ve bu bölümlerin sunduğu hizmetleri kapsadığı görülmektedir. Bu kapsamda, bu denli

büyükluğe ulaşmış ve halen büyümesini sürdüren bir sektörün işgücüne olan katkısı da hiçbir zaman yadsınamaz. Özellikle turizme ve dolayısıyla ülke ekonomisine yüksek düzeyde katkı verecek nitelikte olan bu turizm çeşidinin, ülkenin içinde bulunduğu imkânların doğru kullanılarak en yüksek düzeyde faydalanılması şüphesiz ki ülke toplam turizm gelirini ve istihdamını da artıracaktır. Çünkü bu alana servis sağlayacak çok sayıda alan, bu vesileyle kazanç elde edecektir. Diğer taraftan, tüm bunların hayata geçmesinde bu alanda faaliyette bulunan/bulunacak işletmelerin anlayışları ve yaklaşımları çok önemlidir.

Bu turizm grubuna katılan kişilerin genelde kültür düzeylerinin ve gelirlerinin yüksek olması, şüphesiz ki sunulan hizmette de kendisini göstermesi gibi bir durum ortaya çıkarmaktadır. Bu bakımdan özellikle, bu alandaki işletmelerin tüm işletme süreçlerinde modern işletme şartlarını taşımaları ve yönetim yapılarını da bu doğrultuda oluşturma, yenileme ve geliştirmelerini gerekli kılmaktadır.

2.4.5. Kruvaziyer Endüstrisindeki Önemli Gelişmeler

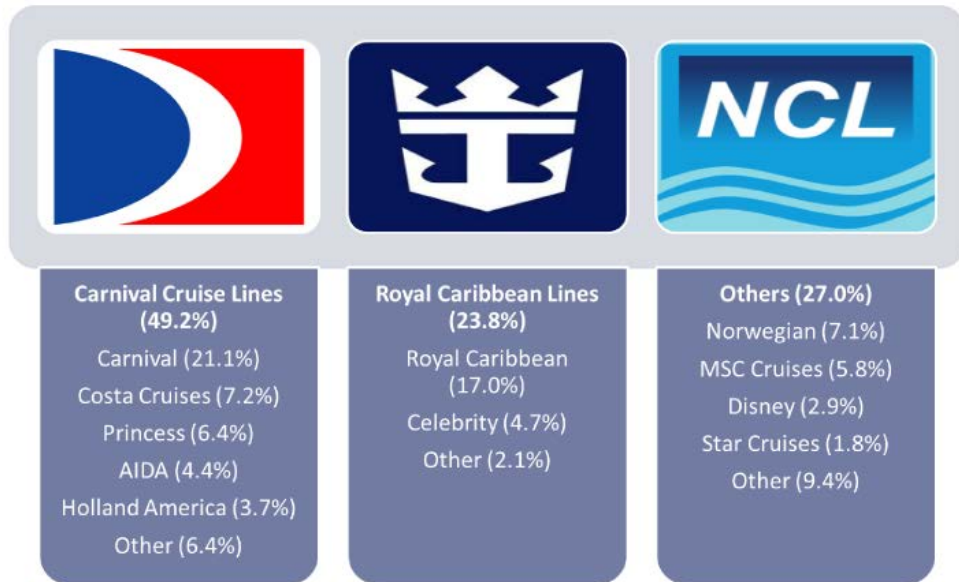
Küresel olarak kruvaziyer endüstrisi, son 5 yılda turizmin en fazla büyüme gösteren alanı olmuştur. Yapılan istatistikler, bu gelişimin günümüzde de geçerli olduğunu ve ileriki yıllarda da sürdürülebilir olacağını ispatlamaktadır. Hizmete giren son teknoloji ürünü mega gemiler, boyutları ve yolcu kapasiteleri bakımından büyüdükleri gibi, sundukları hizmetin kalitesi ve aktivitelerin çeşitliliği anlamında da büyük ilerleme kaydetmişlerdir.

2009 yılında suya indirilen Royal Caribbean Cruises Ltd.'ye (RCCL) ait Oasis of the Seas ve 2010'da suya indirilen Allure of the Seas dünyanın en büyük yeni nesil ikiz kruvaziyer gemileridir. Her birinin yolcu kapasitesi 6.300 kişi, mürettebat sayısı 2.380 kişi, toplam ağırlıkları 225.282 gros ton, uzunlukları 360 metre ve su seviyesinden yükseklikleri 60 metredir (Öner, 2012).



Şekil 2.9: Oasis of the Seas Gemisi.

Kruvaziyer Endüstrisini 2011 rakamları ile dünya genelinde incelediğimizde, gemi sayısının 297 adet, yolcu kapasitesinin 17,9 milyon kişi, doluluk oranının %90 ve üzeri olduğunu ve satış gelirinin 27 milyar USD olarak gerçekleştiğini görebiliriz. Avrupa kruvaziyer endüstrisine baktığımızda (2011) ise gemi sayısının 121 adet, yolcu kapasitesinin 5,2 milyon kişi, doluluk oranının %90 ve üzeri, satış gelirinin 8 milyar USD ve dünya pazarında ki payı %29 olarak gerçekleşmiştir (ECC, 2011-2012).



Şekil 2.10: Ana Kruvaziyer Hattı İşletmelerinin Pazar Payları, 2011. [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

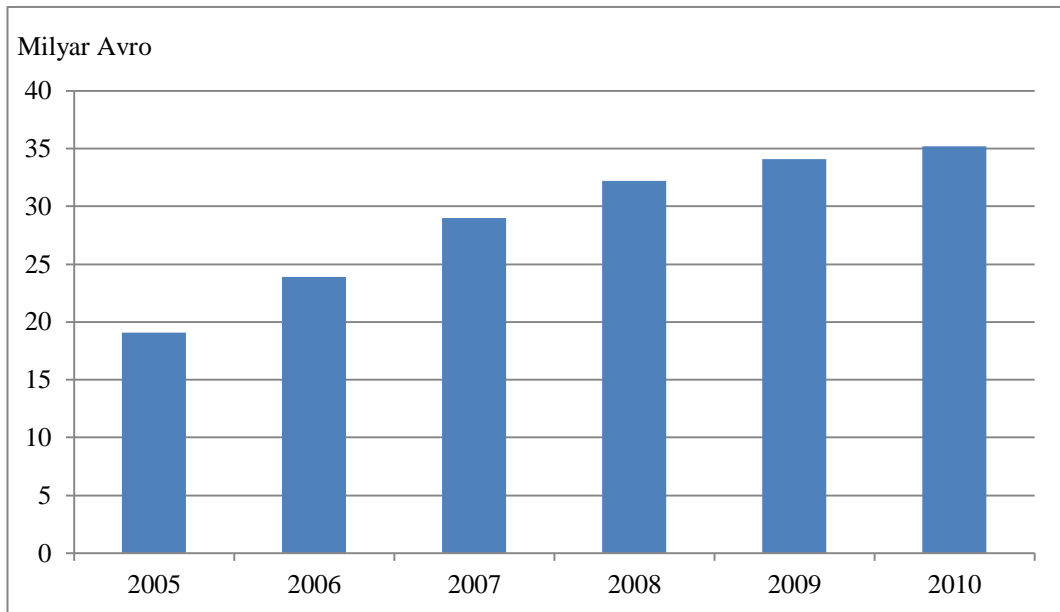
Kuzey Amerika kruvaziyer endüstrisini incelediğimizde (2011) ise gemi sayısının 162 adet, yolcu kapasitesini 11,9 milyon kişi, doluluk oranının %91, satış gelirinin 17,9 milyar USD ve dünya pazarındaki payının %66 olduğunu görmekteyiz (ECC, 2011-2012).

Çizelge 2.1: 2011 yılı Dünya Kruvaziyer Kapasitesi.

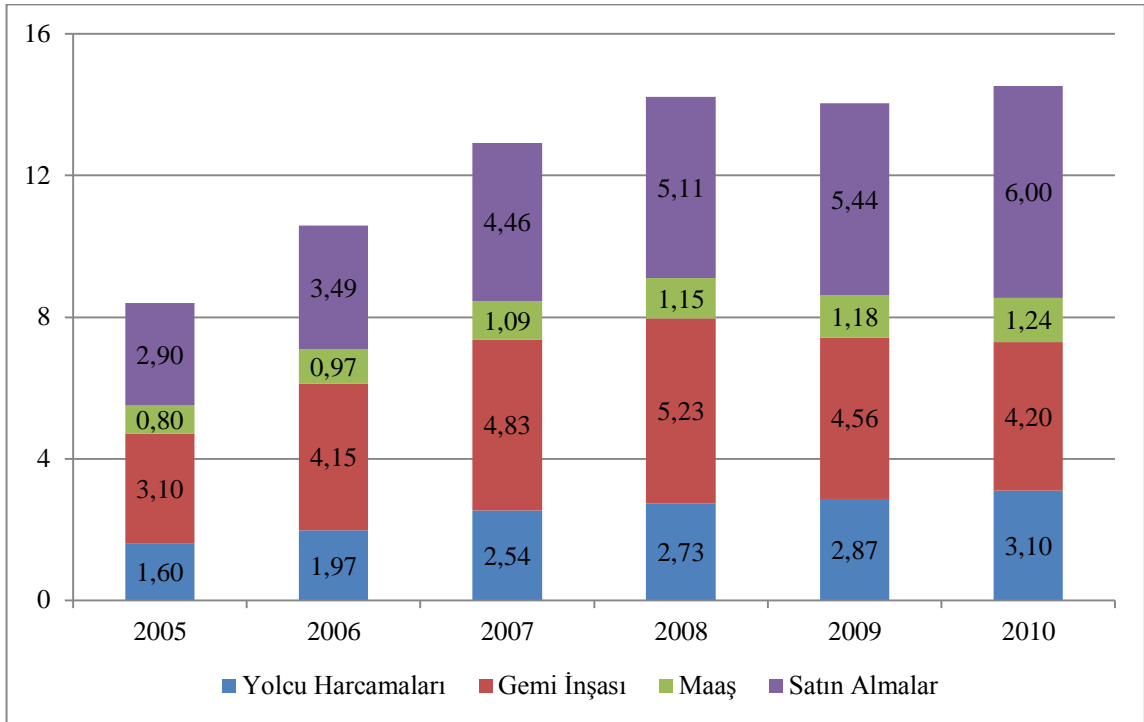
Bölge	Yatak Sayısı	Yolcu Sayısı	Geceleme Sayısı
Karayipler	252.634	7.667.184	48.950.010
Akdeniz	222.355	4.542.413	38.132.690
Kuzey Avrupa	112.124	2.044.906	11.400.188
Kuzey Amerika	108.325	2.374.747	16.530.916
Güney Amerika	62.106	772.031	5.498.623
Hint Okyanusu	47.908	386.026	3.211.012
Asya - Pasifik	59.875	1.204.729	9.469.882
TOPLAM	430.000	18.992.036	133.193.321

Kaynak: ECC 2011-2012 Raporu. (Sütun toplamının daha yüksek olmasının nedeni gemilerin bölge değiştirmeleridir)

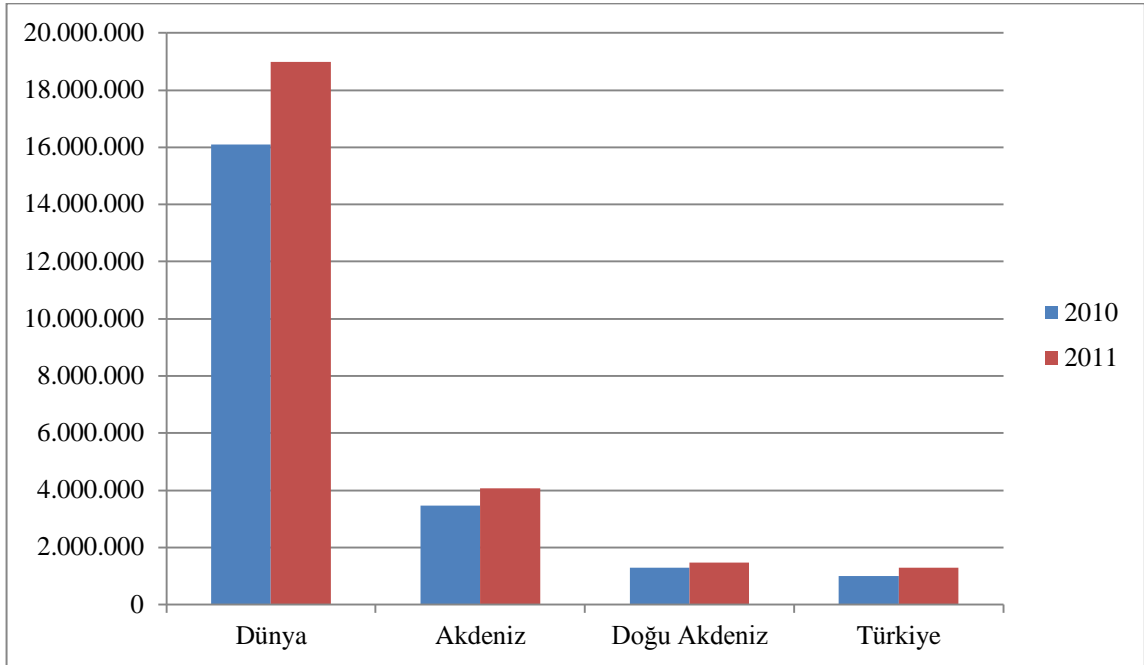
Çizelge 2.2: Avrupa Kruvaziyer Endüstrisinin Toplam Gelirleri. (2005-2010)



Çizelge 2.3: Avrupa Kruvaziyer Endüstrisinin Toplam Gelirleri. (2005-2010)



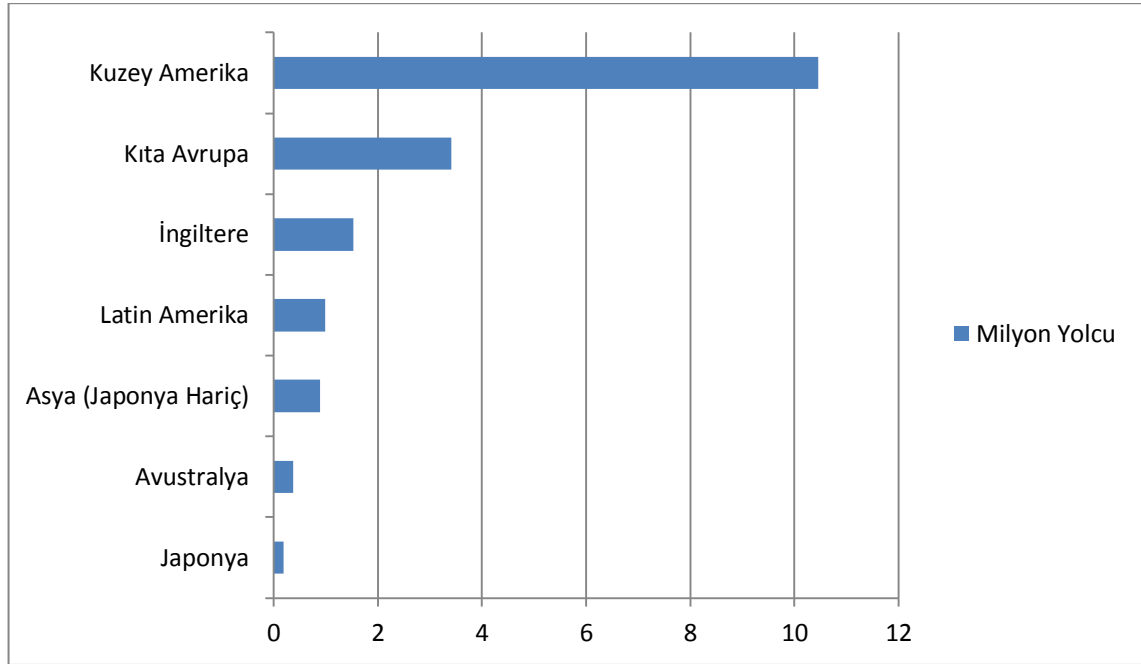
Çizelge 2.4: Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Karşılaştırması. (2010-2011)



Çizelge 2.5: Kruvaziyer Yolcu Sayıları. (2010-2011)

	Kruvaziyer Yolcu Sayıları			
	Dünya	Akdeniz	Doğu Akdeniz	Türkiye
2010	16.100.000	3.468177	1.298.752	1.001.000
2011	18.992.036	4.078.000	1.476.000	1.300.000
Artış Oranı	%18,00	%17,50	%13,70	%30,00

Yukarıdaki çizelgeden anlaşılacağı üzere 2010 ve 2011 yılları arasında dünya genelinde kruvaziyer yolcu sayısında %18'lik bir artış oranı görülürken, aynı dönemde Türkiye'de ki artış oranı %30'dur.



Şekil 2.11: Kruvaziyer Yolcu Pazarı, 2010. [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

Kruvaziyer turizmi anlamında, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya, İtalya ve Yunanistan'ın ardından 4'üncü sırada yer alan Türkiye'ye, son 5 yılda gemilerle gelen toplam yolcu sayısı 6 milyona ulaşmış durumdadır.

Kruvaziyer firmalarının program planlamalarında kesin bir yer edinmiş, “görülmesi gereken” destinasyonlar olarak kabul edilen İstanbul, Kuşadası ve İzmir limanları, Türkiye’de en fazla sayıda yolcu alan limanlar konumuna gelmişlerdir.

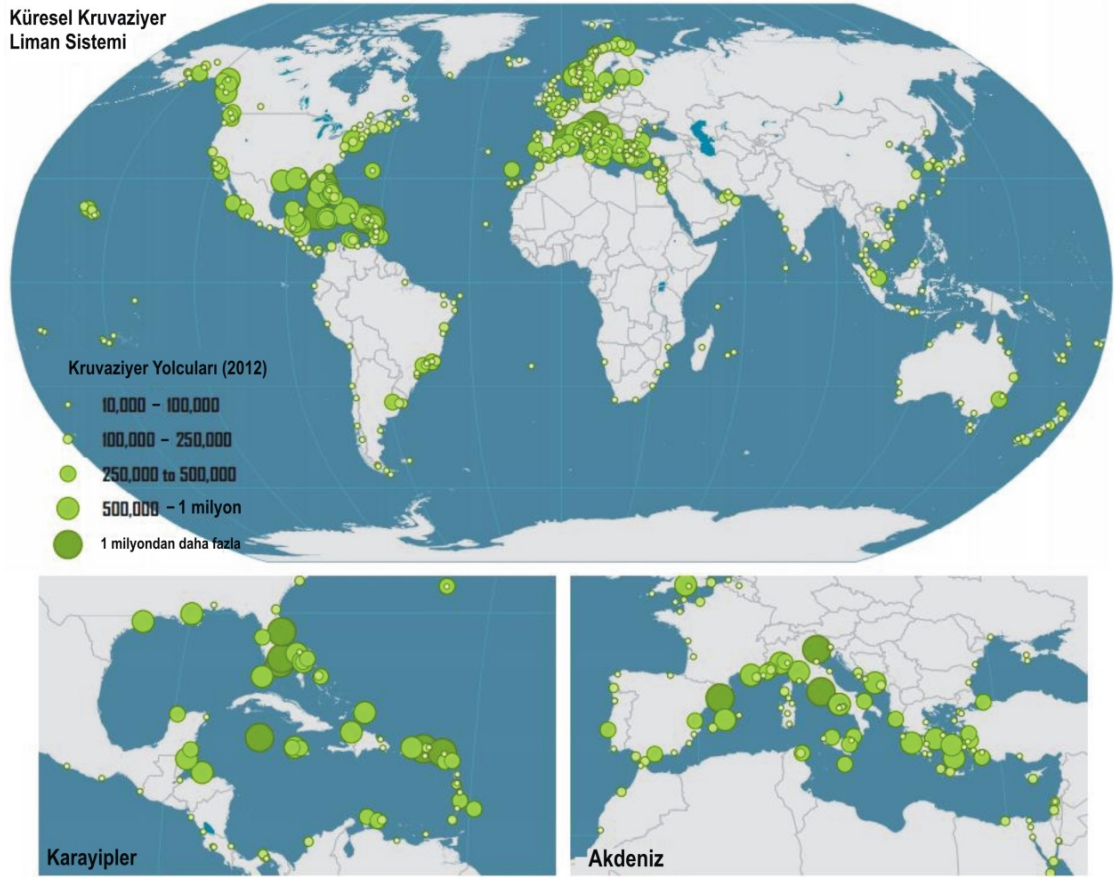
2.5. KRUVAZİYER LİMANLAR

Kruvaziyer turizm, temelinde deniz ve gemi seyahati olan lüks yolcu gemileriyle farklı yerlerdeki liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler topluluğu olarak tanımlanabilir. Kruvaziyer turizm, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatte kruvaziyer limanlar kruvaziyerin kendisinden sonra ikinci önemli bileşendir.

2.5.1. Kruvaziyer Liman Tanımı ve Sınıflandırılması

Dünya standartlarında işletilen bir liman, liman kullanıcılarının taleplerini karşılamak amacıyla çeşitli tesisler ve hizmetler sunan, güvenliği sağlayan bir komplekstir. Liman idaresinin mülkiyet sınırları dâhilinde limanla ilgili birçok kuruluş liman tesislerinin üstyapı ve altyapısını ve liman hizmetlerini sağlayabilir. Ancak, liman idaresi, liman içerisinde çalışan şirketlerin koordinasyonunu ve haberleşme kolaylıklarını sağlamaktan sorumlu olmalıdır.

Kruvaziyer limanlar, organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı limanlardır. Bununla birlikte 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 binaları) fonksiyonlara sahiptirler. Kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcularını indirmeye olanak tanıyan deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limanlar olarak da tanımlanır.



Şekil 2.12: Küresel Kruvaziyer Liman Sistemi. [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

“Kruvaziyer Gemi Limanları Deniz Turizmi Yönetmeliğinde”, deniz turizmi tesisleri için gerekli olan asgari alt ve üst yapılara sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleri olarak tanımlanmaktadır. İlgili limanlar, A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Söz konusu bu limanlar ve özellikleri ise ilgili yönetmelikte şu şekilde belirtilmektedir:

B tipi kruvaziyer gemi limanları, deniz turizmi tesisleri için gerekli olan asgari alt ve üst yapı niteliklerine ek olarak aşağıda belirtilen nitelikleri de taşımak zorundadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği 8/a, 2009).

- En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri,
 - En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali,
 - Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı,
 - Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi,
 - Danışma ünitesi,
 - Kamu hizmet binası,
 - Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları,
 - Kapalı devre güvenlik sistemleri,
 - Anons yayın sistemleri,
 - İlk yardım ünitesi,
 - Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler,
 - Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi,
 - Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri,
 - Sergi ve gösteriler için uygun mahaller,
 - Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi,
 - Personel toplantı salonu

A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartlara ek olarak aşağıda belirtilen nitelikleri de taşımak zorundadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği 8/b, 2009).

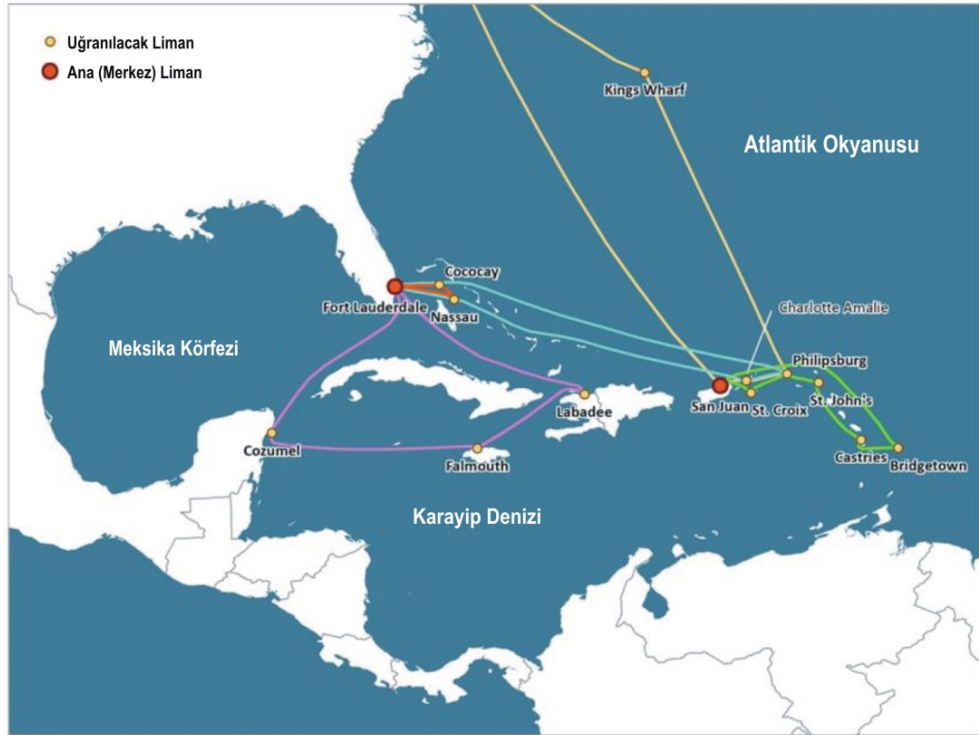
- Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri,
 - Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası,
 - İşletme ve yönetim birimleri,
 - Yolcu nakliyesi için körük sistemleri,
 - Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi,
 - Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri,
 - Konferans ve toplantı salonu,

- Eğlence mekânları,
- VIP hizmeti salonu,
- Yeme, içme tesisleri,
- Helikopter pisti,
- Revir.

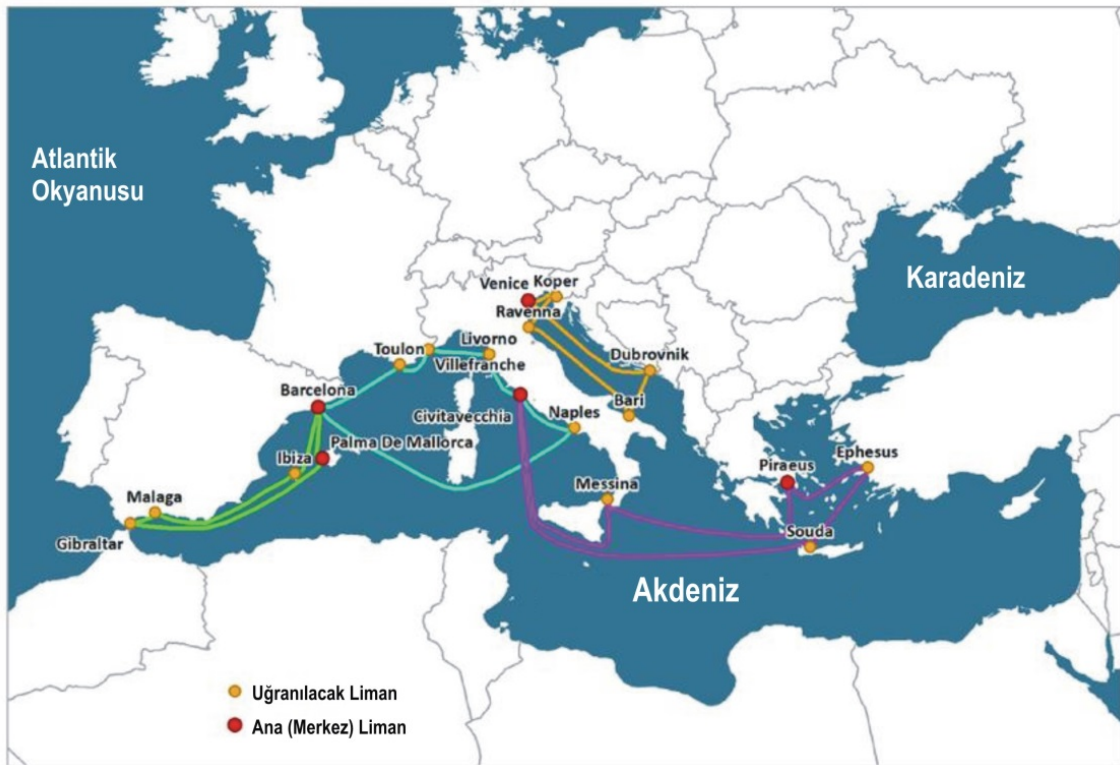
Kruvaziyer limanları verdikleri hizmetlere göre aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür:

Ana Liman: Bu limanların hinterlandlarından gelen yolcuların kruvaziyer gemiye taşınması (ilk kalkış) ve kruvaziyerlere yapılacak her türlü tedarik hizmetinin sağlandığı limanlardır.

Uğrak Liman: Kruvaziyer gemilerin ilk kalkıştan sonra belli zaman aralığı içinde uğradığı limanlardır. Bu limanlar turistik, tarihi ve kültürel açıdan zengin hinterlanta sahiptir.



Şekil 2.13: Seçilmiş Kruvaziyer Güzergâhı (Karayipler). [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]



Şekil 2.14: Seçilmiş Kruvaziyer Güzergâhı (Akdeniz). [Kaynak: Rodrigue J.P. (2013), The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge Press: London]

Limanlar, gemilerin yanaşması ve demirlemesi için tesislerin olduğu ve gemiden karaya veya karadan gemiye yüklerin taşınması ve yolcu taşımacılığın yapılabilmesi için donanımların olduğu alanlardır.

2.5.2. Kruvaziyer Limanların Fonksiyonları

Limanlar, bir ülkenin taşımacılık altyapısının önemli elemanlarından biridir. Ticari paydaşları birbirine bağlayan temel taşımacılık hattı ve dolayısıyla karayolları ve demiryolları sistemlerinin odak noktası limanlardır. Limanlar bir ülkenin refahında büyük bir ekonomik çarpanıdır. Sadece ticaretin ana kapısı değil, çeşitli endüstriyel aktiviteleri ve bankalar, acenteler gibi çeşitli ticari yapıları çeken tesislerdir.

Bir kruvaziyer limanın temel fonksiyonları şunlardır (Yüksel ve Özkan Çevik, 2010):

- Trafik fonksiyonu: Limanlar trafik ağı içerisinde çeşitli kara taşıma tipleri ile denizi bağlayan düğüm noktalarıdır. Trafik fonksiyonunun yerine getirilebilmesi için üç şart gerekmektedir. İyi bir ön kapı, iyi bir arka kapı ve liman içerisinde yeterli kapasite ile hizmet verilmesidir. Denizden giriş emniyetli ulaşılabilir ve emniyetli olmalıdır. Yanaşma yerleri gemilerin rahatça yanaşabilmesi için yeterli alana sahip olmalıdır. Karayolu, demiryolu ve havayolu gibi hinterlant bağlantıları yeterli olmalıdır.
- Taşıma fonksiyonu: Limana gelen yolcuların taşınması hizmetinin kesintisiz ve minimum maliyetle verilmesi istenmektedir.
- Üretim Fonksiyonu: Kruvaziyer limanlarda hizmet üretilmektedir. Hizmet üretimi limanda bir takım işlevlerle birlikte yürütülmektedir. Bunlar, iletişim, sığınma, seyir yardımı, ikmal, güvenlik, yükleme-boşaltma, aktarma, depolama, dağıtım ve toplama, ulusal denetimler, insan kaynakları, sosyal-kültürel etkinlikler ve çevre koruma hizmetleridir.

2.5.3. Kruvaziyer Liman Yönetimi

Liman idarelerinin yetki, görev ve sorumlulukları genellikle kanunlar ile sınırlıdır. Bunlar, liman ve tesislerini yapmak, işletmek ve limanı geliştirmek için gerekli yatırımları yapmaktır. İlgili kanunlar, liman idarelerince uygun görülen bazı faaliyetleri yerine getirmelerini mümkün kılabilmektedir. Sorumluluk ve yetkiler bir idareden diğerine farklılık göstermektedir.

Dünyadaki liman idarelerinin yapısı ve amaçları ülkeden ülkeye, hatta bir ülke sınırları içinde bile değişmektedir. Bununla birlikte birçok ülkede limanlar bir dereceye kadar merkezi hükümetin kontrolü altındadır. Dünya standartlarında işletilen bir liman, liman kullanıcılarının taleplerini karşılamak amacıyla çeşitli tesisler ve hizmetler sunan ve güvenliği sağlayan bir komplekstir. Liman idaresinin mülkiyet sınırları dâhilinde limanla ilgili birçok kuruluş liman tesislerinin üstyapı ve altyapısını ve liman hizmetlerini sağlayabilir. Ancak, liman idaresi, liman içerisinde çalışan şirketlerin koordinasyonunu ve haberleşme kolaylıklarını sağlamaktan sorumlu olmalıdır.

Dünyanın birçok limanında, liman idareleri iskele ve rıhtım gibi statik tesislerinin altyapısının sağlanması ve liman hizmetlerinin yerine getirilmesini özel şirketlere bırakmaktadır.

Limana idaresinin üstlenmesi gereken fonksiyonlar şu şekilde özetlenebilir (Ece, 2005):

- Kılavuzluk (Pilotaj) hizmetleri: Kılavuzluk hizmetleri; liman idaresi, belediye kuruluşları, kılavuzluk kuruluşları ve diğer kuruluşlar birçok kuruluş tarafından yapılabilir. Ancak kılavuzluk konusunda tüm sorumluluğun devlette kalmasının uygun olacağı düşünülmektedir.
- Romörkaj hizmetleri: Dünyanın birçok limanında romörkaj hizmeti özel firmalarca üstlenilmektedir.
- Liman ekipmanın sağlanması: Liman ekipmanı liman otoritesince veya özel şirketlerce satın alınarak veya kiralanarak sağlanmaktadır.

Limana otoritelerinin aktiviteleri 4 kategoride sınıflandırılabilir (Langen, 2008):

- Trafik yönetimi: Emniyetli, güvenli, hızlı ve güvenilir gemi trafik yönetimi, karayolu veya demiryolu trafik yönetimi ile ortaklık,
- Müşteri yönetimi: Yeni müşteriler çekme, müşteri tatminini sağlama, müşteriler için “iş ortaklığı” şeklinde katma değer sağlama,
- Alan yönetimi: Liman faaliyetlerinin büyümesi için yeni şirketlere boş alan sağlama, ekonomik yer kullanımını sağlama,
- Paydaş yönetimi: Çekici bir konum ortamı ve diğer paydaşlarla (kamu) ortaklığı sağlama, ilgili kurallarda söz sahibi olma, işletme için bir lisans temin edilmesini sağlama.

Taşıma zincirleri gibi kümeler arasındaki koordinasyon birçok sebepten dolayı genellikle kendiliğinden ortaya çıkmaz. Daha fazla koordinasyon daha verimli tedarik zincirlerine ve daha rekabetçi limanlara öncülük eder. Liman otoritelerinin amacı, liman kümeleri ve tedarik zincirleri arasında koordinasyonu sağlamaya yöneliktir (Langen, 2008).

Liman idare türleri yapısına baktığımızda liman idareleri, belediye limanları; otonom liman idareleri; hizmet limanları ve özel limanlardan oluşur (Ece, 2005):

- Belediye Limanları: Sorumlulukları temel altyapının sağlanması ile sınırlandırılmış limanlardır. Rotterdam, New York ve Antwerp, bu tür limanlara örnek olarak verilebilir. İlgili kuruluş ve şirketler, uygun bir kira karşılığı liman altyapısını kullanmakta ve limanı kendi ihtiyaçlarına göre uygun donanım ve teçhizatla ayrıca donatmaktadır. “Mülk Sahibi” olarak tanımlanan liman otoriteleri, kiracılarının işletme faaliyetlerinde herhangi bir şekilde rol almamaktadır.

- Otonom Liman İdareleri: Otonom (özerk) yapı da olan bu limanlarda, hükümetin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman altyapı ve üstyapısının sağlanmasından sorumlu olan liman kullanıcıları vardır. Yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığı ile ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır. Teorik olarak otonom limanlar genel politikalarında hükümetten bağımsız görünseler de, pratikte denizcilikle ilgili bir bakanlığın direktif ve denetimi altında hükümetin ekonomik ve mali kontrolüne tabi bulunmaktadır.

- Hizmet Limanları: Liman idaresi, altyapı ve üstyapı ile ilgili tüm hizmetleri doğrudan kendisi sağlamaktadır. “Hizmet Limanları” olarak tanımlanan bu tür liman örnekleri İngiltere hariç olmak üzere batılı ülkelerde nadiren görülmektedir. Türkiye, Afrika, Güney Amerika ve Güneydoğu Asya ülkeleri limanları içinde Singapur limanı, hizmet limanları örneklerini oluşturmaktadır. Hizmet limanları çoğunlukla kamu kuruluşu olan tek bir idarenin kontrol ve sorumluluğundadır.

- Özel Limanlar: Özel sektör tarafından işletilen bu limanlarda liman altyapı ve üstyapı yatırımları özel sektör tarafından karşılanmaktadır.

Türkiye’de limanlar işleticilerine göre, kamu kuruluşları tarafından işletilen limanlar (TCDD, TDİ, TTK), yerel yönetimler tarafından işletilen limanlar/iskeleler (Belediye İskeleleri), özel şirketler tarafından işletilen limanlar (Ambarlı, Gempont, vb.) olarak sınıflandırılabilir. TCDD tarafından işletilen 3 liman (Derince, Haydarpaşa, İzmir), TDİ tarafından işletilen 4 liman (Tekirdağ, İstanbul, Güllük ve Çanakkale) ve TTK tarafından işletilen 1 liman (Zonguldak) kamu kuruluşlarının işlettiği limanlardır.

Yerel yönetimlerin işlettiği 13 adet liman bulunmaktadır. Diğer limanlarımız ise işletme hakkının devri şeklinde özelleştirilerek özel sektöre devredilmiştir (Kızılkapan, 2013).

2.5.4. Türkiye Kruvaziyer Limanı Sektörü

İki kıtayı birbirine bağlayan ülke olan ve on bin yıllık yerleşim tarihi boyunca benzersiz uygarlıklar yelpazesine ev sahipliği yapan Türkiye; sanat, tarih, arkeoloji ve doğa meraklıları için adeta cennettir. Ülke, aynı zamanda termal (spa) ve sağlık turizminin de popüler merkezlerinden biri haline gelmiştir. Türkiye'nin diğer cazibeleri arasında "egzotik" güzelliği ve diğer Akdeniz destinasyonlarına açılan kavşak konumunda olması da yer almaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre, 2011 yılında Türkiye, 31,5 milyondan fazla yabancı turist ağırlamıştır.

Ülkenin turizm merkezi olmasından dolayı çekim gücü ve popülerliği arttıkça, Türkiye'nin ağırladığı kruvaziyer gemisi sayısı da artmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, 2011 yılında Türkiye'ye kruvaziyer gemisiyle 1,75 milyon turist gelmiştir. Bu sayı toplam yabancı turist sayısının %6'sını oluşturmaktadır.

Türkiye piyasasının lider kruvaziyer limanları: Ege Ports - Kuşadası (Global Holding - Ege Liman İşletmeleri A.Ş.), İstanbul Salıpazarı Limanı (Doğuş Holding A.Ş.) ve İzmir Alsancak Limanı'dır. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, bu limanlar 2011 itibarıyla toplam seferlerin %77'sini ve toplam yolcuların %71'ini ağırlamıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ETKİNLİK KAVRAMI VE VERİ ZARFLAMA ANALİZİ

Veri Zarflama Analizi (VZA), doğrusal programlama prensiplerine dayanan ve literatürde “Karar Verme Birimleri” (KVB) olarak geçip girdiyi çıktıya dönüştürmekten sorumlu işletme veya ekonomik kuruluşların görel verimliliğini ölçmek için tasarlanmış olan bir tekniktir.

Yöntem ilk olarak Charnes, Cooper ve Rhodes (1978, 1979) tarafından, kamu kuruluşlarının teknik verimliliğini ölçmek ve karşılaştırmak amacıyla geliştirilmiştir. Kamu kuruluşları için piyasa fiyatları var olmadığından, görel performansın ölçülebilmesi için ağırlıkların belirlenmesi gereklidir. Yöntem, regresyon tekniğinin doğrudan uygulanmadığı çoklu girdi ve çoklu çıktılar içeren ve fiyatların belirsiz olduğu bu gibi üretim ilişkilerinde, girdi ve çıktılarının ağırlıklarını (görece önemlerini) belirleyerek, performans karşılaştırmaları yapmasına olanak tanır. Gerçekleştirilen ilk veri zarflama uygulamasında okulların verimliliklerini ölçmek hedeflenmiştir (Banker, Charnes ve Cooper, 1981).

Herhangi bir istatistiksel yöntem, merkezi eğilim yaklaşımıyla üreticileri ortalama bir üreticiye göre değerlendirirken, VZA tekniği, her bir üreticiyi yalnızca “en iyi” üreticilerle karşılaştırır (Aydemir, 2002).

Veri zarflama analizi her bir karar verme birimindeki etkinsizlik miktarını ve kaynaklarını tanımlayarak, alınması gereken önlemlere dair yöneticilere yol gösterir.

Önceleri kar amacı gütmeyen işletmelerin görel etkinliklerinin ölçülmesini hedefleyen bu yöntem, daha sonra kar amaçlı üretim ve hizmet sektöründe de kullanılmaya başlamıştır (Ulucan ve Karacabey, 2002).

3.1. PERFORMANS VE VERİMLİLİK KAVRAMLARI

Performans ve verimlilik işletme sisteminin nereye doğru gittiğini görmeye yarayan iki temel göstergedir. İkisi genelde birbiri anlamına kullanılır ve birbirine çok yakın anlamdadırlar. Ancak hesaplanış yöntemleri olarak aralarında fark vardır. Örneğin performans hesaplamalarında elde edilen çıktı değerlerine göre değerlendirme yapılırken, verimlilik hesaplamalarında elde edilen çıktı değeri girdi değeri ile oranlanır ve elde edilen orana göre değerlendirme yapılır. Mesela bir kişi makine başında günde 100 tane ürün üretti ise bu onun performansıdır. Ancak bu verimliliği değildir. Çünkü verimlilik hesaplanırken elde edilen çıktı girdiyle oranlanmaktadır. Bu örnekte kullanılan enerji miktarı girdisi ile üretilen ürün sayısı oranlanarak verimliliği hesaplanabilir ve daha çok enerji kullanarak ürün üreten kişiye göre aynı sayıda ürünü daha az enerji kullanarak üreten kişinin verimliliği fazla olmaktadır. Bu açıdan performans değerlendirme ve verimliliğin birlikte ele alınması gerekmektedir.

3.1.1. Performans Kavramı

Performans, son yıllarda günlük hayatımıza girmiş, önemi günden güne artan kavramlardan birisidir. Performansın günümüzde yapılmış birçok tanımı vardır.

İşletmenin tanımı iş kökünden geldiği için performans tanımlarından önce işletmeler için rasyonellik ilkelerini bilmekte yarar vardır. Ekonomik anlamda iş, yararlı ve değerli hedeflere ulaşmak için yapılan çalışmalar ve didinmelerdir. Bu gayretler yöneltilmiş bulunduğu amaca ulaştırılmalıdırlar. Bu duruma "işin etkinliği" denir. Amaca ulaşma, az harcama, az özveri ve daha çok yararla gerçekleştirilmelidir. Bu ilkelere "rasyonellik ilkeleri" denilir. En basit biçimiyle rasyonellik ilkesi, olası görülen en az emek ve gider ile amaca ulaşmak biçiminde tanımlanabilir (Demir, Alpugan, Oktay ve Üner, 1995). Rasyonellik ilkeleri olarak tanımlanan verimlilik, ekonomiklik, kârlılık gibi kavramlar performansın alt bileşenleridir (Köksal, 2001).

Performans kelimesinin Türk Dil Kurumu tarafından yapılan tanımı; başarımlı veya takat sınırı olarak ifade edilmektedir.

Türk Dil Kurumu'nun yapmış olduğu tanımın yanında; performans sözcüğü, herhangi bir işin, hizmetin ya da malın yerine getirilmesi anlamına gelir. Performans sözcüğünün kapasite sözcüğü ile de yakından ilgisi vardır. Performanstan bahsederken, aslında kapasiteden de bahsetmiş olmaktadır. Örneğin; performansın düşük olması, ya kapasite kullanımının düşük olduğu, aslında daha yüksek kapasite ile çalışmanın mümkün olduğu ya da kapasitenin yetersiz olduğu anlamına da gelebilmektedir (Çevik, 2004).

Performans genel anlamda amaçlı ve planlanmış bir etkinlik sonucunda elde edileni, nicel ya da nitel olarak belirleyen bir kavramdır. Bu sonuç mutlak ya da göreceli olarak açıklanabilir. Bir atletin yüksek atlamadaki bireysel derecesi, ya da sıralamadaki sırası veya bir üretim biriminde üretim miktarı ya da gerçekleşen üretimin planlanan üretime oranı örnek olarak verilebilir. Yani, belirlenmiş olan bir hedefe ulaşım seviyesinin ölçümüdür (Akal, 1992).

Performansın değişik tanımları göz önüne alındığında, bu kavramın hem hedeflere ulaşım seviyesini hem de hedefe ulaşım çalışmalarının etkinlik ve verimliliğini kapsadığını görülmektedir. Hedeflere ulaşmak için kullanılan kaynakların ne kadar verimli kullanıldığı, iş yapma biçimimizin ne kadar doğru olduğu, çabalar sonucu elde edilen sonuçların bizi hedefe ne kadar yaklaştırdığı gibi hususlar da performans kavramının içinde yer almalıdır. Dolayısıyla performans, etkinlik ve verimlilik kavramlarından ayrı düşünülemez (Songur, 1995).

3.1.2. Verimlilik Kavramı

Verimlilik kavramı, yeryüzünde kurulan ilk üretim işletmeleri kadar eski olmakla beraber, ekonomik düşünce tarihinin ilk kayıtlarında verimlilik kavramına hemen hemen rastlanmamaktadır. Bunun yerine, klasik ekonomistler üretim ve üretim oranından bahsetmektedirler ki, bu iki kavram da bugün verimlilik kavramına yaklaşmaktadır. Ancak bu kavrama verilen önem, modern iktisadi düşüncenin doğuşu ile başlamış ve İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda bir hayli artmıştır. Savaştan yenik ve tahrip edilmiş olarak çıkan ülkelerin girişmiş oldukları yoğun faaliyetler de, verimlilik artışlarının önemli bir rolü olmuştur. İkinci Dünya Savaşı, aynı zamanda

ekonomik kalkınma yaklaşımında devrimci bir değişiklik meydana getirmiştir. Dünya ülkeleri ilk kez, ekonomik kalkınma bilincine erişmiş ve onu uluslararası politikanın gerekli ve temel bir hedefi yapma yolunda çaba harcamışlardır. Ekonomik üstünlük ağırlık kazanmış, özellikle büyük ülkeler arasında bir “ekonomik yarış” ya da “savaş” ortamı doğmuştur.

Bugün, gelişmiş ülkelerin girişmiş oldukları “ekonomik yarış” ya da “savaş” yanında gelişmekte olan ülkeler de kalkınma çabası içindedirler. Bu iki grup içine giren ülkelerin ekonomik bakımdan gelişmelerinde, refah seviyelerinin yükseltilmesinde verimlilik kavramının büyük çapta rolü ve etkisi bulunmaktadır.

Günümüzde verimlilik kavramı ülkelerin kalkınma çabalarının değerlendirilmesinde esas olan göstergelerden biridir. Ulusal refahın artırılmasında verimliliğin oldukça önemli rolü olduğu düşüncesi yaygın bir kabul görmektedir. Kalkınma düzeyini yükseltmek isteyen her toplumun temel hedefi mevcut kaynaklarını en yararlı yerlerde ve en yararlı biçimde kullanarak üretimini en çoğa çıkarmak olacağından, bu ülkeler için verimlilik çok önemli bir kavram olarak ön plana çıkmıştır.

Verimlilik, tanım olarak çıktı ile çıktının üretiminde kullanılan girdiler arasında ilişki kuran bir kavramdır. Belli bir üretim sonucu için yapılan fiziksel harcamalar ne kadar az olursa verimlilik o kadar yüksek olur. Verimlilik kavramının birçok yaygın kullanım alanı bulunmaktadır. Ekonomi kuramı açısından en dar anlamıyla verimlilik; üretim sürecinde boşluk olmadan verilen birtakım girdiler ile en yüksek üretimin sağlanmasıdır. Daha geniş anlamda verimlilik, verilen bir çıktının en az maliyet ile üretilmesidir (Baş ve Artar, 1991).

Kalkınmış ve kalkınmakta olan ülkelerde verimlilik artışının sorununun bilincine varılması, dolayısıyla da verimlilik ölçümü ve verimlilik artırıcı tekniklerin geliştirilip yaygın olarak kullanılması gereğinin kavranması oldukça yeni bir gelişmedir. Gerçekten de ulusal ve uluslararası pazarlara yönelik üretim yapılması amacı üretimde kullanılan faktörlerin giderek kıtlaşması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan faktör fiyatlarının

pahalılaşması, günümüzde özellikle kalkınmış ülkelerde kaynakların daha verimli kullanımını sorununu gündeme getirmiştir (Pekiner, 1971).

Ulusal ya da uluslararası pazarlarda satmak amacıyla üretim yapan her işletme, belirli bir noktadan sonra yalnızca üretimde kullandığı her türlü kaynağı diğer işletmelerden daha verimli kullanma seçeneğine sahiptir. Ancak böylelikle varlığını sürdürebilir, giderek kendini genişleterek yeniden üretebilir. Aynı şekilde, toplumların refah düzeylerinin daha da yükseltilmesi, ülkelerin ekonomik, dolayısıyla da siyasal bağımsızlığını koruyabilmesinin güvencesi, ancak o toplumun ve ülkenin sahip olduğu kaynakları öteki toplum ve ülkelerden daha verimli kullanmasıyla mümkündür. Öte yandan örneğin ABD’de yapılan çeşitli araştırmalar, bugünün gelişmiş ülkelerinde ekonomik büyümenin girdi miktarlarındaki artışlardan çok, toplam verimlilik artışlarıyla sağlanabildiğini açıkça ortaya koymuştur.

Dolayısıyla, bu ülkelerde her tür kaynağın kullanımında verimlilik düzeyinin yükseltilmesine yönelik yoğun çabalar sürdürölmektedir (TİSK, 1991).

Sonuç olarak, mevcut yöntemlerle yapılan verimlilik ölçümlerinin işletmelere şu yararları sağladığını söyleyebiliriz (Köksal, 2001):

- İşletmenin belirli bir dönem sonundaki başarı derecesini gösterir.
- Verimlilik, teknoloji kullanımı ile orantılı olduğundan işletmenin teknoloji kullanma düzeyini gösterir.
- Serbest rekabete dayalı bir ekonomide işletmelerin uzun dönemdeki karlılık oranları belirlenerek gelecek planlaması yapılabilir.
- Verimlilik ölçümleri işletme yöneticileri için etkin bir denetim mekanizması olarak kullanılabilir.

3.2. ETKİNLİK KAVRAMI

Etkinlik (efficiency) kimi literatürde “etkenlik” olarak da ifade edilen, en geniş anlamıyla istenilen çıktı miktarını en az düzeyde girdi kullanarak elde etmeyi

amaçlayan bir kavramdır. Geniş anlamda verimlilik sözcüğünün benzeri olarak algılansa da verimlilik kavramından daha geniş kapsamlıdır (Köksal, 2001).

Etkinlik, örgütlerin tanımlanmış amaçlara ulaşmak amacıyla gerçekleştirdikleri etkinliklerin sonucunda bu amaçlara ulaşma derecesini belirleyen bir performans boyutudur. Etkinlik amaçlara yönelik bir kavramdır. Bu özelliği nedeniyle etkinlik işletme düzeyinde toplam performansı yansıtan en önemli performans boyutudur (Akal, 2002).

İktisatçılar etkinlik ölçümünü ekonomide durum tespiti ve projeksiyon yapma amacıyla ele aldıklarında, nihai mal ve hizmetler ile genel refah arasında bir ilişki kurarak iktisadi etkinliği bir ekonominin rekabet edebilme gücü olarak değerlendirmişlerdir (Kök ve Deliktaş, 2003).

Etkinlik ölçümü sayesinde kuruluşlar kaynaklarını ne derece etkin kullandıklarını öğrenebilme fırsatına sahip olmaktadır. Etkinlik ölçümü sonucunda elde edilecek bilgi, kaynak kullanımını etkinleştirmek, verimliliği artırmak, doğru kararların alınmasına temel oluşturmak amacıyla kullanılabilir (İlkay ve Doğan, 2009).

İşletme literatüründe ise konuyla ilgili olarak daha farklı yorumlar yapılmaktadır. Örneğin Peter Drucker'e göre yönetim ve organizasyon alanında etkinlik (efficiency), işlerin doğru yapılması anlamında olup bir yöneticinin performansını ölçme kriterlerinden birisidir. Daha geniş olarak etkinlik, doğru işlerin yapılması şeklinde tanımlanmaktadır. Yani etkinlik bir girdi-çıkıtı mekanizması aracılığı ile işleri doğru yapabilme yeteneğidir. Etkin bir yönetici belli bir çıktıyı elde etmek için girdilerin niteliklerini artırabilen bir yöneticidir. Yani yönetici maliyetleri minimize edip, belli bir amaç için kaynakları etkin kullanabiliyorsa bu yönetici etkin faaliyet gösteriyor demektir. Burada etkinlik aynı zamanda çalışan insanın bir deneyim süreci içinde niteliğinin yükseltilmesi ve geliştirilmesi anlamına da gelmektedir (Kök ve Deliktaş, 2003).

3.2.1. Etkinlik Türleri

İşletmelerin genel ekonomik başarısını (performanslarını) ölçmek için birbirleriyle ilişkili bir takım etkinlik (efficiency) kavramları geliştirilmiştir.

Maliyet etkinliği (cost efficiency), bir ekonomik birimin minimum maliyet düzeyinde üretim yapmada ki başarısı olarak tanımlanmış, teknik etkinlik (technical efficiency) ve tahsis etkinliği (allocative efficiency) olarak ikiye ayrılmıştır (Farrell, 1957). İşletmelerin elinde bulundurduğu girdi bileşimini en uygun biçimde kullanarak en çok çıktıyı üretmede ki başarısına teknik etkinlik; girdi fiyatlarını göz önünde bulundurarak en uygun girdi bileşimini seçmedeki başarısına tahsis etkinliği denmektedir. Bu durumda maliyet etkinliği tahsis etkinliğinin teknik etkinlik ile birlikte, bir işletmenin en küçük maliyet ile üretim yapmadaki başarısının göstergesi olarak ifade edilebilir (Sengupta, 1999).

Farrell, 1957 yılında etkinlik için makro bir yaklaşım yerine etkinlik ve verimliliği mikro düzeyde değerlendiren yeni bir tanım sunmuştur. Etkinlik ölçümü için ekonomik anlamda ortalama performans değerlerine dayanan regresyon doğrusu yerine parçalı doğrusal bir üretim sınırının belirlenmesi gerektiğini savunmuştur.

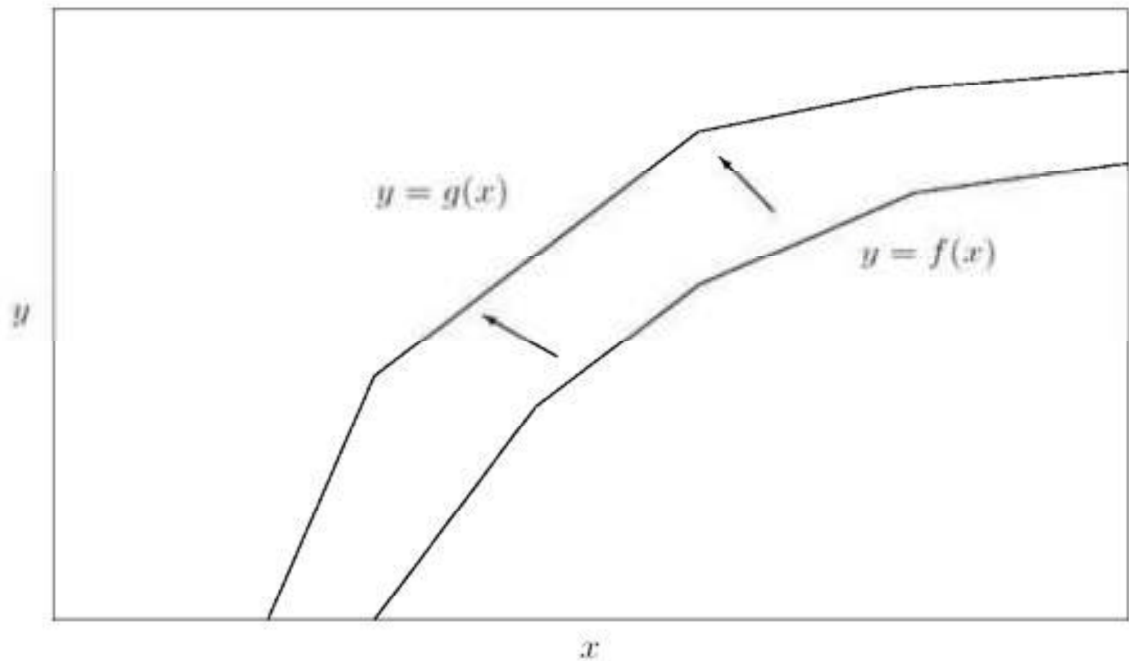
3.2.1.1. Teknik Etkinlik

Üretim girdilerin çıktılara dönüştürülme sürecidir. Bu sürecin etkin olabilmesi, zaman boyutu dikkate alınmadığında mevcut teknoloji çerçevesinde, belirli bir girdi bileşiminin kullanılarak maksimum çıktının elde edilmesine veya belirli bir çıktı bileşiminin en az girdi kullanılarak üretilmesine bağlıdır.

Teknik etkinlik, girdi bileşiminin en verimli şekilde kullanılarak mümkün olan maksimum çıktıyı üretme başarısıdır. Açıklamalar çerçevesinde, teknik etkin olan karar birimlerinin üretim sınırı üzerinde yer almaları gerekmektedir. Üretim sınırının altında kalan karar birimlerinin, görel olarak, kaynaklarını israf ettikleri söylenebilir. Bu noktada referans verilen karar birimleri üretim sınırını tanımlayan karar birimleri ve bunların doğrusal kombinasyonları sonucunda oluşan hipotetik karar birimleridir.

Bu bağlamda üretim sınırı (üretim fonksiyonu veya etkin üretim fonksiyonu) teknik etkin olan tüm mümkün üretim karışımlarının kümesidir.

Eğer üretim sınırı $F(X^t, Y^t) = 0$ kapalı formunda tanımlanırsa, teknik açıdan etkin olmayan üretim karışımlarını $F(X^t, Y^t) < 0$ ifade eder (Tarım, 2001). Bu notasyon çerçevesinde, teknik değişme üretim fonksiyonu $y = f(x)$ 'in $y = g(x)$ 'e dönüşmesi sonucu gerçekleşir (Aktaş, 2001). Bahsedilen teknik ilerleme Şekil 3.1'de gösterilmektedir.



Şekil 3.1: Teknik etkinlik değişimi. [Kaynak: Hüseyin Aktaş, “İşletme Performansının Ölçülmesinde Parametrik Olmayan Bir Yaklaşım: Veri Zarflama Analizi”, Celal Bayar Üniversitesi İİBF Dergisi, c. 7, s. 1, (2001): 164]

Diğer bir yandan; Şekil 3.2'de, S etkin üretim sınırı, tam teknik etkinlik koşullarında belirli çıktı düzeylerini üretmek için gerekli minimum girdi miktarlarını göstermektedir. Tek girdi ve tek çıktı durumu dikkate alınarak yapılan analizde elde edilen sonuçlara göre, A, B, C, E, F karar birimleri etkin üretim sınırının üzerinde bulunmakta ve teknik etkin olarak tanımlanmaktadır. G ve D karar birimleri ise bu sınırın altında, teknik etkin olmayan bir durumdadır. G karar birimi A ile aynı miktarda çıktıyı A'dan daha fazla girdi ile üretmektedir. Yine aynı karar birimi G, C ile aynı girdi

sınırından uzaklığının bir ifadesi olarak $\frac{OX_2}{OX_3}$ oranıdır. G karar biriminin ise etkin üretim sınırına olan uzaklığı olarak $\frac{OX_1}{OX_2}$ oranıdır (Aktaş, 2001).

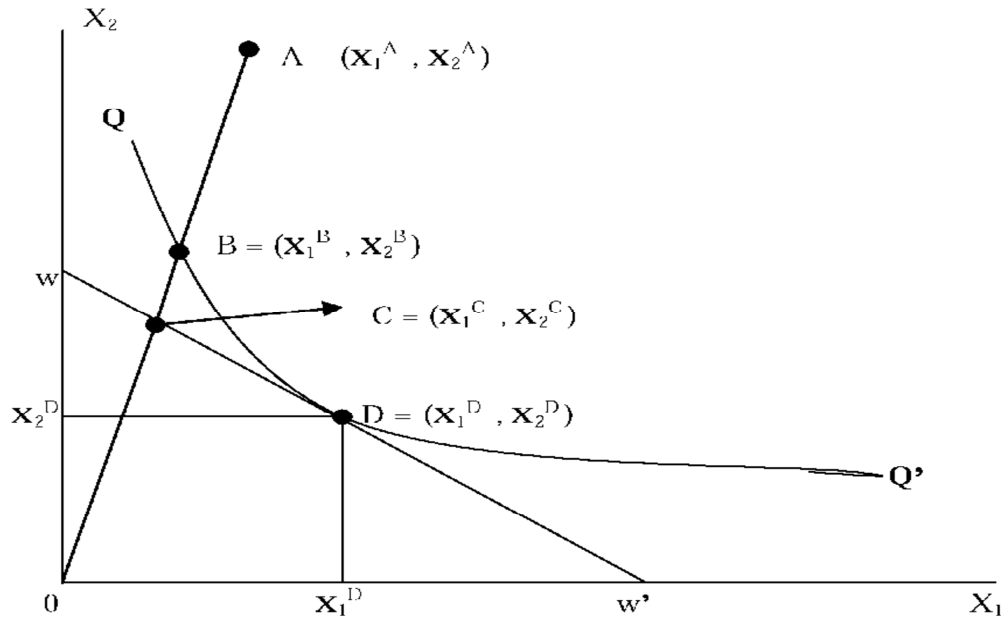
3.2.1.2. Ölçek Etkinliği

Teknik etkinlik kavramını pür teknik etkinlik ve ölçek etkinliği olarak bileşenlerine ayırmak mümkündür. Birçok mal ve hizmetin üretilmesinde işletme büyüklüğü (ölçeği) üretim fonksiyonun özelliklerine bağlı olarak Teknik etkinlik seviyesini etkiler. Bir üretim sürecinde girdiler aynı oranda artırıldığında çıktı seviyesindeki artış, girdilerdeki artış oranından fazla (az) ise ölçeğe göre artan (azalan) getiri söz konusudur. Çıktı miktarı, girdilerdeki artış ile aynı oranda artıyorsa ölçeğe göre sabit getiriden bahsedilir. Her hangi bir işletmenin için, üretim fonksiyonu ölçeğe göre artan (azalan) getiri özelliğine sahip ise çok küçük (büyük) olmak rasyonel değildir.

Şekil 3.3.'de tek girdi ve tek çıktı için, VC doğrusu ölçeğe göre sabit getiri, VV ise ölçeğe göre değişken getiri varsayımına göre iki ayrı üretim sınırı gösterilmektedir. Ölçek etkinliği VC doğrusu ile VV eğrisi arasındaki uzaklık tarafından belirlenmektedir. B noktasındaki bir işletme her iki etkin üretim sınırı üzerinde bulunduğu için optimal üretim ölçeğinde faaliyet göstermektedir. A noktasında faaliyet gösteren işletme ise VV etkin üretim sınırının, ölçeğe göre artan getiri bölümünde yer aldığı için optimal ölçeğine göre küçüktür. Bu nedenle, üretimini her iki etkin üretim sınırının üzerinde bulunan B noktasına gelinceye kadar artırmalıdır. C noktasında bulunan işletme VV etkin üretim sınırının, ölçeğe göre azalan getiri bölümünde yer aldığı için optimal üretim ölçeğine göre büyüktür ve üretimini azaltmalıdır. D noktasında faaliyet gösteren işletme ise hem ölçek etkinliğine, hem de pür teknik etkinliğe sahip değildir. Bu işletmenin pür teknik etkinliği OB/OC, ve ölçek etkinliği OA/OB'dir (Aktaş, 2001).

bileşimi) eş ürün eğrisi ve eş maliyet doğrusu yardımıyla bulunur (Kayalıdere ve Kargın, 2004).

Tahsis etkinliği Şekil 3.4 yardımıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda grafikte yer alan QQ' eğrisi mevcut iyi üretim teknolojisini kullanarak sabit miktardaki bir çıktıyı üretmek için olası girdi bileşenleri yani (X_1, X_2) 'yi temsil ederek etkin üretim sınırını oluşturmakta, WW' eş maliyet doğrusunu temsil etmektedir. QQ' eğrisinin her noktasında firma tam teknik etkinliğine, WW' eş maliyet doğrusunun üzerindeki her noktada ise, tahsis etkinliğini temsil etmektedir. Firma için tam maliyet etkinliği (cost efficiency) hem etkin üretim sınırında hem de eş maliyet doğrusu üzerinde bulunmayı sağlayan D noktasındaki (X_1^D, X_2^D) girdi bileşiminde gerçekleşecektir (Aktaş, 2001).



Şekil 3.4: Farrell Teknik ve Tahsis Etkinliği. [Kaynak: Hüseyin Aktaş, “İşletme Performansının Ölçülmesinde Parametrik Olmayan Bir Yaklaşım: Veri Zarflama Analizi”, Celal Bayar Üniversitesi İİBF Dergisi, c. 7, s. 1, (2001): 167]

A noktasında faaliyet gösteren bir firma ne teknik etkinliğe ne de tahsis etkinliğine sahiptir. Bu firma teknik olarak etkin değildir, çünkü en uygun teknoloji kullanımını temsil eden etkin üretim sınırı üzerinde faaliyet göstermemektedir. Şekil 3.4'de ki OB doğru parçasının OA doğru parçasına oranına $\left(\frac{OB}{OA}\right)$ Farrel teknik etkinlik derecesi denilmektedir. Firma daha iyi teknolojinin kullanımıyla girdi kullanımını

azaltarak teknik etkinlik derecesini yükseltebilir. Benzer şekilde firma en uygun girdi bileşiminde üretim yapmadığı için tahsis etkinliğine de (Farrel tahsis etkinliği) sahip değildir. Bir başka anlatımla, firma X_2 girdisinden fazla, X_1 girdisinden ise az kullanmaktadır. OC doğru parçasının OB doğru parçasına oranlanması sonucu $\left(\frac{OC}{OB}\right)$ firmanın Tahsis etkinliği derecesi bulunmaktadır. Maliyet etkinliği aşağıdaki gibi yazılabilir (Aktaş, 2001:168).

$$\frac{OC}{OA} = \frac{OB}{OA} \times \frac{OC}{OB}$$

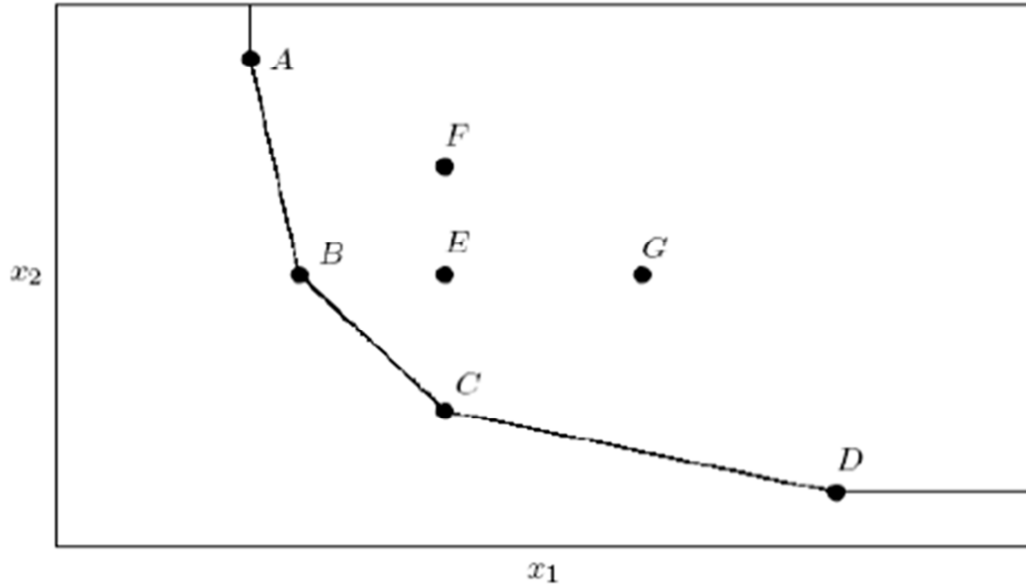
“Maliyet etkinliği = Teknik etkinlik × Tahsis etkinliği”

Etkin üretim sınırında faaliyet gösteren firmalar girdilerin çıktılara dönüştürülmesinde tam teknik etkinliğe sahiptir. Teknik etkinlik derecesi, girdi ve çıktılarının fiyatlarını ve maliyetlerini dikkate almaksızın, teknoloji seviyesinde, belirli bir çıktı miktarının üretilmesinde girdilerin fazla kullanılıp kullanılmadığını belirlemektedir. Üretimin ölçeği ve yönetsel beceriler teknik etkinliği etkilemektedir.

3.2.2. Eş Ürün Eğrisi ve Etkin Sınır

Eş ürün eğrisi, bir malın belirli bir miktarını üretebilmek için kullanılan üretim faktörlerinin çeşitli bileşimlerini gösteren bir eğridir. Diğer bir ifadeyle, eş ürün eğrisi, aynı üretim miktarını veren çeşitli faktör bileşimlerinin geometrik yerini göstermektedir.

Girdi faktörleri, tek bir çıktı faktörünün üretiminde farklı oranlarda kullanılabiliriyorsa, yani birbirleri yerine ikame edilebiliyorsa, üretim fonksiyonu $y = f(x_1; x_2)$ [$y = \text{sabit çıktı miktarı}, (x_1, x_2) = \text{girdi faktörü}$] şeklinde yazılabilmektedir. Sabit üretim düzeyini sağlayan çeşitli faktör bileşimlerinin geometrik yeri, eş-ürün eğrisi olarak tanımlanmaktadır. Şekil 3.5’de tipik bir eş ürün eğrisi gösterilmektedir.



Şekil 3.5: Eş-ürün Eğrisi. [Kaynak: İsmail Bulmuş, “Mikro İktisat”, Eğitim Yayınları, Ankara, 1994]

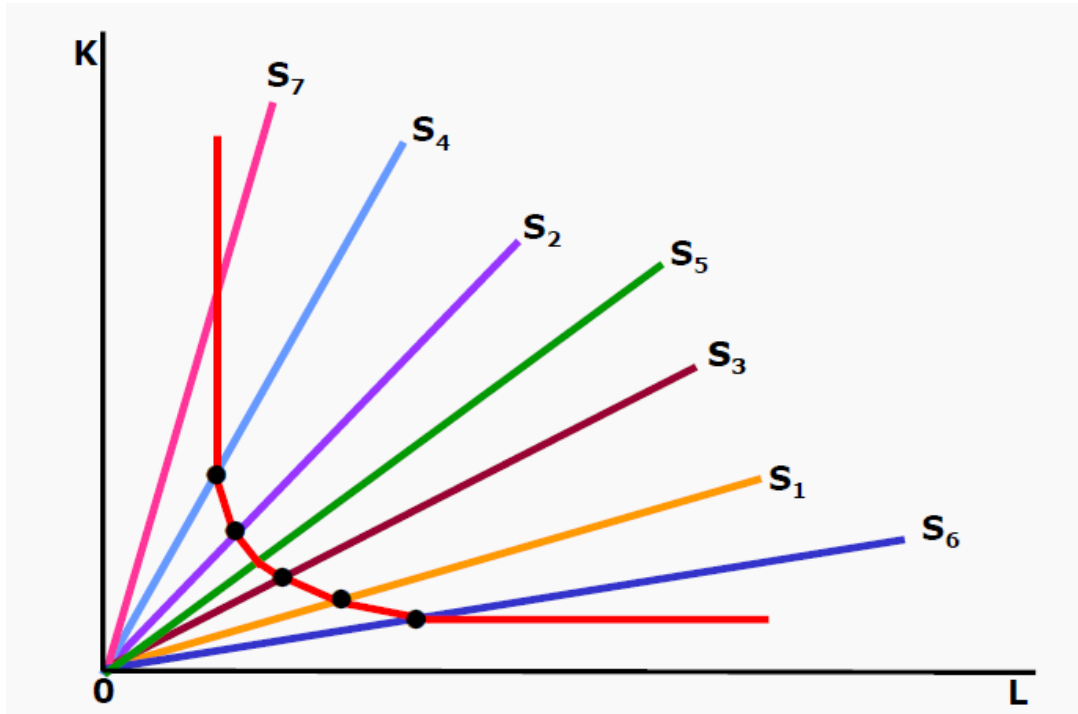
Yukarıda ki grafikte, konvekslik varsayımı altında, deneye dayalı olarak çizilen eş ürün eğrisi parçalı doğrusaldır. Eş ürün eğrisinin eğimi, üretim faktörleri arasında ki marjinal teknik ikame oranına eşittir. Grafik parçalı doğrusal olduğu için sınırı tanımlayan gözlemler arasında marjinal teknik ikame oranı sabittir. $y = f(x_1; x_2)$ 'nin teorik olarak, sürekli ve kırksız tanımlanması halinde, marjinal teknik ikame oranı sürekli azalan bir seyir gösterecek ve konveks bir küme tanımlayacaktır. Bunun neden, girdi faktörlerinden birinin miktarı arttırıldıkça, diğer girdi faktörü ile ikamesinin giderek güçlenmekte olması ve belirli bir bileşimin ötesinde ikamenin artık mümkün olmamasıdır. D gözleminin kullanıldığından daha fazla x_1 girdi faktöründen kullanılmasının, diğer girdi faktörü olan x_2 'de herhangi bir azalışa neden olmadığını göstermektedir.

Eş ürün grafiği üzerinde yer alan gözlemler diğerlerinden daha iyi performans göstermektedirler. Etkinlik ile ilgili literatürde, eş ürün eğrileri yerine etkin sınır terimi, aynı anlamda kullanılmaktadır. Üretim sınırı (Üretim fonksiyonu veya etkin üretim fonksiyonu), teknik etkin olan tüm mümkün üretim bileşimlerinin kümesi olduğundan etkin sınır olarak da tanımlanmaktadır (Bulmuş, 1994).

Bir mal ve hizmetin üretiminde, veri teknoloji seviyesinde, optimal girdi bileşimiyle elde edilebilecek en yüksek üretim miktarlarının oluşturduğu teorik sınıra etkin üretim sınırı denilmektedir (Bulmuş, 1994). Etkin üretim sınırında faaliyet gösteren firmalar girdilerin çıktılara dönüştürülmesinde tam teknik etkinliğe sahiptir. Teknik etkinlik derecesi, girdi ve çıktılarının fiyatlarını ve maliyetlerini dikkate almaksızın, veri teknoloji seviyesinde, belirli bir çıktı miktarının üretilmesinde girdilerin fazla kullanılıp kullanılmadığını belirlemektedir. Üretim ölçeği ve yönetsel beceriler teknik etkinliği etkilemektedir.

3.2.3. Etkin Üretim ve Eş Ürün Eğrisi

Çok sayıdaki üretim yönteminin her birinde aynı birimlik üretim düzeyi işaretlenir ve birleştirilirse, eş-ürün eğrisindeki dirsek sayısının giderek arttığını ve hatta yöntem sayısı sonsuza götürüldüğünde, eş-ürün eğrisinin düzgün bükülen bir konveks eğriye dönüştüğü gözlemlenebilmektedir.



Şekil 3.6: Olanaklı Üretim Teknikleri ve Eş-ürün Eğrisi. [Kaynak: Sanlı Ateş, Çukurova Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, Mikro İktisat Ders Notları, 2012 (www.idari.cu.edu.tr/sanli/mikro1-3.pdf 18.07.2013)]

Düzgün bir hareket çizen eş-ürün eğrisi, sürekli ve her yerde türevi alınabilir özelliğe sahiptir. Bu şekildeki bir eş-ürün eğrisinin üzerinde, aynı miktar üretim yapabilmek için sonsuz tane sermaye-işgücü bileşimini kullanmak olanaklıdır. Yukarıda bu özellikleri taşıyan bir grup eş-ürün eğrisi yer almaktadır. Bu eş-ürün eğrileri, ilgili malı üretmek için kullanılacak mevcut teknolojileri tanımlamakta ve veri bir üretim düzeyini gerçekleştirilebilmenin en etkin yolunu göstermektedir. Aynı zamanda eş-ürün eğrileri, veri girdilerle, en yüksek ürün miktarının elde edilebileceğini de göstermektedirler. Bu şekildeki bir grup eş-ürün eğrisince belirlenen üretim fonksiyonu, veri girdilerle en yüksek ürün miktarının elde edilebileceğini tanımlamaktadır (Schotter, 1997).

$$Çıktı = f(Girdi_1, Girdi_2)$$

Eş-ürün eğrileri birçok noktada kayıtsızlık eğrilerine benzemektedir. Kayıtsızlık eğrileri, bireyin tüketim tercihlerini, eş-ürün eğrileri de bir üreticinin üretim tekniği olanaklarını göstermektedir. Ancak kayıtsızlık eğrilerinin endeks sayıları tercihteki sıralamayı göstermesine karşın, eş-ürün eğrilerinin endeks sayıları ise gerçek çıktı miktarını göstermektedir.

Eş-ürün eğrilerinin şu özellikleri sayılabilmektedir (Koutsoyiannis, 1997):

- Negatif eğimlidir.
- Orijiine göre konvektir.
- Birbirleriyle kesişmezler.
- Orijinden uzaklaştıkça, daha yüksek üretim düzeyini gösterirler.

3.2.4. Etkinlik Ölçme Yöntemleri

Etkinlik ölçümü, mevcut rekabet ortamı içinde firmanın nerede olduğunun belirlenmesine olanak sağlamakta ve eldeki girdilerden ne denli iyi bir biçimde çıktı üretebileceğini göstermektedir

Temel literatür incelendiğinde, etkinlik kavramı ölçümünün Farrell ile tartışılmaya başlandığı görülmektedir. Farrell, farklı ekonomik sistemlerin görelisi

etkinliğinin tespit edilebilmesi halinde, etkinliğin gerçek anlamda ölçülmüş olacağını belirtmekte ve etkinliği teknik etkinlik ve tahsis etkinliği olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Teknik etkinlik, bir işletmenin elinde bulundurduğu girdi bileşimini en etkin şekilde kullanarak en çok çıktıyı üretmedeki başarısı olarak ifade edilirken; girdi fiyatlarını göz önünde bulundurarak en uygun girdi bileşimini seçmedeki başarısı da tahsis etkinliği, diğer bir adıyla ekonomik etkinlik olarak tanımlanmaktadır. Farrell'e göre toplam etkinliğin ölçümü için bu iki etkinlik ölçütünden yararlanmak gerekmektedir. Performans ölçümünde etkinlik kavramının yeri ve önemi tartışılmazdır. Etkinlik ölçümünün değişen şart ve koşullara uygun şekilde gerçekleştirilebilmesi için pek çok performans ölçüm modeli kullanılmaktadır (Kıran, 2008).

Bu bağlamda; etkinlik ölçme teknikleri genellikle oran analizi, parametrik yöntemler ve parametrik olmayan yöntemler olmak üzere üç sınıfa ayrılırlar (Demirtaş, 2005). Bu yöntemler aşağıda kısaca açıklanmaktadır.

3.2.4.1. Oran Analizi

Etkinlik ölçümünde yaygın olarak kullanılan, karmaşık olmayan bir analizdir. Oran analizi, genel olarak tek bir çıktının tek bir girdiye oranlanmasına göre değerlendirme yapan bir model olduğu için, birden çok girdi ve çıktının değerlendirilmesi gereken durumlarda yetersiz kalmaktadır (Kıran, 2008). Oran analizi yaklaşımında her bir oran, performans ile ilgili boyutlardan sadece bir tanesini göz önüne almakta ve diğer boyutları göz ardı etmektedir. Örneğin; finansal analizlerde kullanılan oranlar, o faaliyet dönemi içindeki olayların yorumunu, yalnızca ilgili orana konu olan kalemler bazında yapabilmektedir.

Genel etkinlik ölçümünde birçok yetersizlikleri olmasına karşılık oran analizi, tek girdili ve tek çıktılı durumlar için, basitliği ve sadeliği de göz önüne alındığı takdirde, en uygun değerlendirme yöntemi olarak görülebilir. Ancak bu uygunluğun, etkinliği optimize etmeden ziyade, bir istatistiksel gösterge olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Çünkü oran analizindeki oranlama, göreceli de olsa en iyiye göre değil, var olan değerlerin birbirlerine bölünmesi ile elde edilmektedir. Bu ise, bir performans iyileştirilmesi işlemi değil yalnızca bir durum tespitidir.

Bu noktadan hareketle, çok sayıda girdi ve çıktı kullanılması gerekliliği taşıyan ekonomik etkinlik ölçümlerinde oran analizini kullanmak pek uygun bulunmamaktadır. Oran analizi sonucu elde edilmiş olan oranlar tek başlarına anlam taşımamakta ve herhangi bir yoruma ışık tutmamaktadırlar (Kıran, 2008).

3.2.4.2. Parametrik Yöntemler

Oran analizinin sakıncalarını azaltabilme düşüncesi ile parametrik yöntemlere başvurulmaktadır. Parametrik yöntemler genellikle performans ölçümünde regresyon analizinden yararlanmaktadır. Basit ve çoklu olmak üzere kullanılan regresyon analiz teknikleri, etkinliklerin hesap edilmesinde sebep sonuç ilişkilerine dayanan matematiksel modellemelerdir.

Basit regresyon analizi, Y bağımlı değişkeni ile x bağımsız değişkeni arasındaki bağıntıyı $Y = a + b_x$ biçiminde ifade eden modeli bulmak ve bu modelde yer alan a ve b katsayılarının önemliliğini test etmektedir. Çoklu regresyon analizinde ise bir bağımlı değişken ve birden çok bağımsız değişken bulunmakta $Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + b_px_p + e_p$, $p = 1, \dots, n$ şeklindeki bir matematiksel temele dayanmaktadır. Burada sabit terim a ve regresyon katsayıları b_1, b_2, \dots, b_p bilinmeyen ana kütle parametreleridir. e_p rassal bir değişkendir (Demir, 2004).

Parametrik yöntemler geçmişten geleceği görmeye dayalı sistemler olarak nitelendirilmelerine rağmen, bu çalışma için belirlenen karar birimlerinin ekonomik etkinliklerinin ölçülmesinde uygun görülmeyen yönleri bulunmaktadır. Çoklu regresyon analizinde, tek bir çıktı sebebiyle tüm çıktıların ortak birim üzerinden tek bir değere indirgenmesi gerekliliği söz konusudur ve bu durumun yarattığı sonuç da çıktıların birimlerinin farklı olmaması durumunu ortaya çıkarmaktadır. Bu gereklilik ve yaratmış olduğu durum, birden çok çıktı kullanarak etkinlik ölçümü yapan bir analiz arayan bu çalışma için ilk zayıf yön olmaktadır. Bir diğer zayıf yön ise etkinlik ölçümünde en verimli birimi referans alarak diğer karar birimlerinin etkinliğini buna göre belirlemek

yerine etkinlik ölçütü olarak ortalama bir değer tespit etmesi ve ortalamanın üzerinde verime sahip olan birimleri etkin kabul etmesidir.

3.2.4.3. Parametrik Olmayan Yöntemler

Girdi ve çıktılarıdaki niteliksel farklılıklar etkinlik ve verimlilik hesaplamalarını zorlaştırmaktadır. Özellikle günümüzde kullanılan birbirinden farklı kaynaklar ve bunların sonucunda elde edilen birçok farklı ürün etkinliğin hesaplanmasını güçleştirmekte, bunun yanı sıra girdi ve çıktıların birimlerinin farklı olması da karşılaşılan zorluğu artırmaktadır (Bozdağ ve Altan, 2001).

Parametrik olmayan yöntemlerden en bilineni Veri Zarflama Analizi (VZA) yöntemidir. Bu yaklaşım aynı girdiyi kullanarak aynı çıktıyı üreten homojen birimlerin etkinliklerini değerlendirmekte ve her birimi en verimli birim veya birimlerle karşılaştırmaktadır. Bu bakımdan diğer yaklaşımlara göre etkinlik ölçümünde homojen küme anlayışı olan VZA'nın kullanılması daha uygun görülmektedir.

Diğer yöntemlerde olduğu gibi parametrik olmayan yöntemlerin de zayıf yönü bulunmaktadır. Bu zayıf yöne, ölçümlerde kullanılan girdi ve çıktı verilerinde oluşabilecek rassal hatalar neden olmaktadır. Bu verilerin hatalardan arındırılması için verilerin güvenilir kaynaklardan alınıp, özen gösterilmesi gerekmektedir. Bu şekilde ortaya çıkabilecek hatalar önlenilmektedir (Kıran, 2008).

3.2.5. Etkinlik Ölçüm Yöntemlerinin Karşılaştırılması

Her bir etkinlik ölçüm yönteminin uygulanacağı ve yararlı çözümler alınacağı birimler ve bu birimlerin oluşturduğu çevreler vardır. Önemli olan ölçülmek istenene uygun, avantaj ve dezavantajlarının neler olduğunun bilindiği yöntemin seçilmesidir. Etkinlik ölçüm yöntemlerinin nasıl kullanılacağıının bilinmesi sağlıklı sonuç almak açısından önemlidir. Bu nedenle modeller arasındaki yöntem farklılıkları bilinmelidir. Tüm yöntemleri ve özellikle de parametrik olmayan bir yöntem olan VZA'ni detayları ile inceledikten sonra yapılan karşılaştırma daha anlamlı olmaktadır (Kıran, 2008).

Besen'in 1994 yılındaki çalışmasında gösterilen bu farklılıklar Çizelge 3.1'de gösterilmektedir. Parametrik olmayan yöntemlerin veri temininin oran analizi ve parametrik yöntemlerine göre daha detaylı olması, uygulamasının da detaylı olmasına neden olmaktadır. İçeriğinde sahip olduğu çok girdi ve çok çıktı oranlaması da parametrik olmayan yöntemlerin performans ölçümüne tam anlamıyla uygun olduklarını ifade etmektedir. Farklı çözüm teknikleri kullanılan bu yöntemlerde detaylı bilgi verdikleri ve uygulaması da detaylı bilgilerin varlığına rağmen basit olduğu için genel olarak etkinlik ölçümlerinde parametrik olmayan yöntemler tercih edilmektedir (Besen, 1994).

Çizelge 3.1: Etkinlik Ölçüm Yöntemlerinin Karşılaştırılması.

YÖNTEM SINIFI			
Karşılaştırma Ölçütleri	Oran Analizi	Parametrik Yöntemler	Parametrik Olmayan Yöntemler
Çözüm Tekniği	Oranlamalar	Regresyon	Matematik Programlama
İçerik	Tek Girdi / Tek Çıktı	Çok Girdi / Tek Çıktı	Çok Girdi / Çok Çıktı
Veri Temini	Basit	Basit	Detaylı
Uygulama	Kolay	Kolay	Kolay(Detaylı)
Performans Ölçümüne Uygunluk	Kısıtlı	Kısıtlı	Geniş

Kaynak: Buket Besen, "Performans Yönetim Sistemi ve Veri Zarflama Analizinin Sağlık Sektöründe Uygulanması" (Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 1994), 28.

3.3. VERİMLİLİK VE ETKİNLİK ARASINDAKİ FARKLAR

Teknik performans göstergeleri olarak ele alınan etkinlik ve verimlilik kavramlarının tanımlarının yapılmasından sonra karşılaştırılmasında da yarar bulunmaktadır. Kavramlar farklı şeyler ifade etmelerine rağmen sonuç olarak hepsi birer performans göstergesidir. Çoğunlukla etkinlik ve verimlilik kavramları birbirleriyle eş anlamlı kullanılmaktadır. Verimlilik daha çok teknik bir durumu vurgular. Verimlilik çok genel anlamıyla, çıktı/girdi olarak tanımlanmaktadır. En az kaynak (maliyet) ile en çok çıktıyı (kazancı) elde etmek biçiminde de ifade edilebilir. Etkinlik; doğru işleri yapmaktır (doing the right things). Verimlilik ise, işleri doğru yapmaktır (doing things right). Görev (missions), amaç (goals) ve hedeflere (objectives) kıt kaynakları en iyi biçimde kullanarak ulaşma derecesini belirtir.

Etkinlik, işletmenin mevcut kaynak potansiyeli ile bu potansiyelin kullanılan bölümü arasındaki ilişkiyi inceler ancak verimlilik, kullanılan kaynaklarla elde edilen çıktı arasındaki ilişkiyi yani kaynakların üretim gücünü değerlendirir.

3.4. VERİ ZARFLAMA ANALİZİ

Girişimlerin artması ve buna bağlı olarak rekabetin yoğun olarak yaşanması, işletmeleri sürekli olarak bulunduğu konumdan daha iyi bir yere gelebilmeleri için çalışmalar yapmaya itmektedir. Küreselleşme sebebiyle işletmelerin varlıklarını sürdürebilmeleri için etkinlik ölçmeleri ve buna göre geleceğe yönelik planlar yapmaları gerekmektedir. Çoklu girdi ve çıktılara sahip işletmeler, en uygun girdilerle en fazla çıktıyı üretmeye çalışmaktadırlar. Veri Zarflama Analizi (VZA), işletmelerin veya çeşitli hizmet kurumlarının etkinlik ölçümünü sağlamanın yanı sıra, yöneticilere bazı referans noktaları önererek girdiye ve çıktıya yönelik değerlendirmeler yaparak iyileştirme olanağı sunmaktadır.

Etkin sınırın çizilmesine ilişkin yaklaşımın açıklanması (Şekil 3.5) etkin sınır üzerinde yer alan gözlemlerin diğerlerinden neden daha iyi performans gösterdiğini de açıklamaktadır. Sadece tek çıktı ve iki girdi durumu incelenecek olursa, bir birim çıktı üretmek için gerekli olan girdi miktarları bulunabilmektedir. Girdi-girdi düzleminde

işaretlenmiş olan bu gözlemler için bulunacak deneysel etkin sınırın çizilmesi sürecinde aşağıdaki adımlar izlenmektedir. Veri Zarflama Analizi, adını bu zarflama sürecinden almaktadır.

Yatay eksene paralel olarak alınan bir doğru, ilk gözleme temas edene kadar yukarı kaydırılır. Gözleme temas edildiğinde, gözlem pivot noktası olacak şekilde, doğrunun sol tarafı saat yönünde çevrilir. Çevirme işlemi yeni bir gözleme temas edilene ya da doğrunun sol tarafı düşey eksene paralel olana kadar sürmektedir. Doğrunun sol tarafı dikey eksene paralel olduğunda ise işlen sona ermiş olmaktadır.

Bu adımlar sayesinde, tüm gözlemlerin etkin sınır tarafından zarflanması sağlanmış olmakta ve bu sınırın dışında hiçbir gözlem kalmamaktadır. Çıktının bir birim olarak sabit tutulduğu girdi-girdi düzleminde, orijine en yakın nokta en az girdi kullanarak bir birimlik çıktıyı üretme başarısını sergilemektedir. Bu çerçevede, etkin sınır olarak tanımlanan zarf, görel olarak etkin noktaların geometrik yeridir. Zarfın içinde kalan tüm gözlemler, zarf üzerinde bulunan gözlemlerin doğrusal bileşimleri ile oluşturulabilecek hipotetik gözlemlerden daha düşük performans göstermiş olacaktır.

3.4.1. VZA'nin Tanımı ve Tarihsel Gelişim Süreci

Ekonomi literatüründe etkinlik kavramı Koopsman'ın 1951'de ki çalışmasına dayanır. Koopsman bu çalışmada teknik etkinlik kavramını tanımlamıştır. Daha sonra da Debreu ve Farrell çok girdili firmaların etkinlik ölçümüne çalışmalarında yer vermişlerdir. Farrell, "The Measurement of Productive Efficiency" başlıklı makalesinde birden çok girdisi ve tek çıktısı olan işletmelerin etkinliklerini ölçmüştür (Farrell, 1957).

Bu çalışmaların sonrasında Charnes, Cooper ve Rhodes tarafından "Measuring the Efficiency of Decision Making Units" başlıklı makale ile ilk VZA (Data Envelopment Analysis-DEA) modeli geliştirilmiştir (Charnes vd., 1978). Analizin öyküsü Edwardo Rhodes'in Carnegie Mellon Üniversitesindeki doktora çalışmasıyla başlamaktadır. W.W. Cooper yönetiminde Edwardo Rhodes, bir eğitim programının etkilerini, psikolojik testler yaparak, programa katılan ve katılmayanlar arasında göreceli ölçmeye çalışmıştır. Farrell'in 1957'deki tek girdi/çıkıtı teknik etkinlik

ölçümünü çoklu girdi/çıkıtı, göreceli etkinlik ölçümüne genişleten Charnes, Cooper ve Rhodes, CCR modeli olarak adlandırılan Veri Zarflama Analizi tekniğini literatüre kazandırmışlardır.

Charnes ve diğerlerinin geliştirdiği VZA yöntemi, matematiksel programlama teorisine dayanan ve her bir karar biriminin göreceli etkinliğini ayrı ayrı belirlemek amacıyla tasarlanmış doğrusal programlama tabanlı parametrik olmayan bir yöntemdir. Analizin amacı, belirli bir fonksiyona bağlı kalmaksızın sadece gözlem değerlerini kullanarak etkin bir sınır oluşturmak ve oluşturulan bu etkin sınır aracılığıyla homojen birimlerin (aynı faaliyeti aynı girdi ve çıktıyla yerine getiren) etkinliğini değerlendirmektir. Değerlendirme sonucunda, etkin olmayan birimler, alanında "en iyi" olan diğer karar birimleriyle karşılaştırılır ve en iyi karar birimlerinin oluşturduğu hipotetik (bileşik) birim gibi davranmaya çalışarak etkin hale getirilmeye çalışılır (Yıldız, 2006).

Böyle bir yaklaşım sayesinde, tüm birimlerin etkin sınır tarafından zarflanması sağlanmış olmakta ve bu sınırın dışında hiçbir birim kalmamaktadır. VZA'nın bu şekilde oluşturduğu parçalı doğrusal etkin sınır, analize ilişkin tüm noktaları içermesi nedeniyle bu tekniğe "veri zarflama" adı verilmiştir (Yıldız, 2006). Dolayısıyla VZA, birden çok girdi-çıkıtının olduğu ve girdi-çıkıtların farklı ölçü birimlerine sahip olduğu durumlarda, karar birimlerinin göreceli performansını ölçmeyi amaçlayan doğrusal programlama tabanlı bir tekniktir. VZA'da temel varsayım, tüm işletmelerin benzer stratejik hedeflere sahip olması ve aynı tür girdi kullanıp aynı tür çıktı üretmesidir (Oruç, 2008).

VZA, kısa geçmişine rağmen çeşitli şekillerde tanımlanmıştır. Bunlardan bazıları şöyledir (Köksal, 2001):

- VZA, birden fazla girdi ve çıktıya sahip örgütler kümesinde, hem girdilerin, hem de çıktıların nesnel biçimde bir verimlilik indeksi içinde birleştirilemediği durumlarda göreceli verimlilik ölçümü için kullanılan bir yöntemdir.

- VZA, bir karar verme biriminin verimliliği açısından matematiksel olarak ağırlıklandırılmış çıktılar toplamının ağırlıklandırılmış girdiler toplamına oranının en iyi performansı belirlediği sınıra göre pozisyonudur.
- VZA, birden çok ve farklı ölçeklerle ölçülmüş veya farklı ölçü birimlerine sahip girdi ve çıktıların karşılaştırma yapmayı zorlaştırdığı durumlarda, karar birimlerinin göreceli performansını ölçmeyi amaçlayan, doğrusal programlama tabanlı bir tekniktir.
- VZA, Charnes, Cooper ve Rhodes tarafından 1978’de ve Banker Charnes ve Cooper tarafından da 1984’te geliştirilen, Farrell’in sınır metodolojisine dayanan doğrusal programlamanın özel bir uygulamasıdır.
- VZA, aynı tür girdiler kullanarak aynı tür çıktıları üreten ve birbirlerine benzer ekonomik karar birimlerinin karşılaştırmalı “etkinliklerinin” ölçülmesi amacıyla geliştirilmiş parametresiz bir yöntemdir.
- VZA, birçok girdi ve çıktının gözlemlendiği ve bu gözlenen girdi ve çıktıların tek bir toplam girdi ve çıktıya dönüştürülemeyeceği durumlarda üretim verimliliğini ölçmek için kullanılan bir yöntemdir. VZA’da bir karar verme biriminin göreceli verimliliği, toplam ağırlıklı çıktıların toplam ağırlıklı girdilere oranı olarak tanımlanmaktadır. Bu yaklaşım ilk olarak Farrell tarafından ifade edilmiş ve daha sonra da Farrell ve Fieldhouse tarafından geliştirilmiştir.

Bu tanımlamalara Charnes ve Cooper’ın 1985 yılında yaptıkları etkinliğin formal tanımını da ekleyebiliriz. Tanım şu şekilde yapılmıştır (Norman ve Stoker, 1997:15): Çıktıların hiçbirini, girdilerden birini veya daha fazlasını artırmadan veya diğer çıktıların bazılarını azaltmadan artırılamıyorsa, girdilerin hiçbirini çıktılarından bazıları azaltılmadan veya diğer girdilerin hiçbirini artırılmadan azaltılamıyorsa, o birim için yüzde yüz verimliliğe ulaşılmış demektir.

Bunların yanında; VZA’nın en karakteristik özellikleri (Kıran, 2008:15):

- Doğrusal programlama prensibine dayanıyor olması,
- Birden çok girdi ve çıktıyı birlikte dikkate alıyor olması,
- Girdi ve çıktıların farklı birimlere sahip de olabilir olması,
- Her bir karar birimini yalnızca en iyi karar birimi ile karşılaştırıyor olması diye sıralanabilmektedir.

Organizasyonların çoğunda birçok girdi (personel sayısı, ücretleri, çalışma saatleri, reklâm bütçesi gibi) kullanılır. Benzer biçimde çıktı ölçüleri de (kârlılık, pazar payı, büyüme hızı gibi) farklıdır. Yöneticiler için, birçok girdi ve çıktının aynı anda değerlendirilmesiyle “hangi birimlerin etkinliğinin düşük olduğunu tespit etmek” oldukça güçtür. Bu noktada VZA, yöneticilere “görelî etkinlikleri belirlemede” önemli bir yardımcı araç sunmaktadır (Timor, 2001).

VZA önerildiği ilk yıldan bugüne dek çok büyük ilgi görmüş ve bu konuda çok sayıda makale, kitap yayımlanmıştır. Tavares 2002 yılındaki çalışmasında 1978-2001 yılları arasında 2152 farklı yazar tarafından 3200’ün üzerinde yayın yapıldığını belirtmiştir (Oruç, 2008).

“1978 yılından bu yana veri zarflama analizi çok hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir ki Seiford ve Gattoufi tarafından iki kez VZA biyografisi hazırlanmıştır. VZA tekniği yıllardan beri endüstri mühendisliğinin, ekonometrinin, yöneylem ve yönetim biliminin önemle üzerinde durduğu ilgi çeken bir teknik konumundadır” (Kıran, 2008:15-16).

Akademik anlamda sağlık, eğitim ve finans sektörlerinde yapılan birçok çalışma bulunmaktadır.

3.4.2. Uygulama Alanları

VZA, aynı amaç ve hedeflere sahip işletmelerin etkinliğini görelî olarak ölçmektedir. Yöntem, bugüne kadar sağlık hizmetleri (hastaneler, doktorlar), eğitim (okullar, üniversiteler), bankalar, limanlar (yük ve yolcu limanları), imalat sektörü, kıyaslama, yönetim performanslarının değerlendirilmesi, restoranlar, toptancılar, şehirler, kamu kurumları ve bölgesel gelişme alanlarında görelî kaynak kullanımı verimliliği ölçümü yapmak amacıyla uygulanmıştır (Aydemir, 2002). Örneğin VZA, fastfood zinciri içinde yer alan aynı işletmeye ait şubelerin görelî etkinliğini ölçmede kullanılabilir. VZA ile etkin olmayan şubeler belirlenerek düzeltici önlemler alınabilir. Bu tür uygulamalarda her hastane, banka, liman, mahkeme ya da okul; var olduğu

sistem içinde yer alan “benzer birimlerle karşılaştırılarak” görelî etkinlikleri belirlenmektedir (Oruç, 2008:11).

Türkiye’de VZA, genellikle yöneylem araştırması ve ekonomi kongrelerindeki sunularla sınırlı kalan teorik bilgi konumundayken sağlık, bankacılık, liman işletmeciliği ve eğitim alanlarında bulmuş olduğu uygulama fırsatları ile yayınlanan makale ve tez sayısındaki artışla bir geçiş dönemi yaşamış ve ilgi görmeye başlamıştır. Ülkemizde var olan veri setlerine ulaşım güçlüğü, kamuda veri madenciliği altyapısının zayıf olması ve analizin karmaşık görünmesi; VZA’ne yurt dışındaki kadar ilgiyi Türkiye’de sağlayamamıştır. Ancak bilgisayar teknolojilerinin hızla gelişimi, her alanda üretilen yeni yazılımlar veri zarflama analizi tekniğine de çözüm kolaylıkları sağlamıştır ve “DEA Solver, EMS, IDEA, Warwick DEA, Pioneer, Frontier Analyst” gibi yazılımlar sayesinde modelin kullanılabilmesi için en azından bir sorun ortadan kalkmış durumdadır (Kıran, 2008:16).

3.4.3. Uygulama Aşamaları

VZA uygulama süreci beş ana aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar belirli prensipleri ve VZA sonucunu etkileyecek önemli basamakları göstermektedir (Kecek, 2010).

- Karar Verme Birimlerinin Seçilmesi,
- Girdi ve Çıktıların Seçimi,
- Modelin Seçimi,
- Görelî Etkinliğin Ölçülmesi,
- Sonuçların Değerlendirilmesi.

3.4.3.1. Karar Verme Birimlerinin Seçilmesi

Veri zarflama analizinde ilk aşama, birbirleriyle karşılaştırmalı etkinlik ölçümü yapılacak olan karar birimlerinin (KVB-Decision Making Units-DMU) seçimini içerir. Bu birimlerin üretim teknolojileri açısından birbirine benzer olmaları, diğêr bir deyişle gözlem kümesinin homojen olması, elde edilecek sonuçların anlamlı olabilmesi

açısından çok önemlidir. Bir grubun homojen olması demek, o grubu oluşturan karar birimlerinin aynı girdi-çıkıtı karmalarına sahip olmaları ve dışsal etkenlerin birbirinden çok farklı olmadığı anlamına gelir. Gözlem kümesinin içerdiği karar birimi sayısının belirli bir değerin üstünde olması ile türetilen etkinlik ölçütlerinin birbirinden farklı olması olanağı sağlanır. Aksi takdirde, herhangi bir çıkıtı/girdi oranında avantajlı olan karar birimi, tüm ağırlıkları kendi açısından en çoklar ve etkinlik sınırına erişir. Bu nedenle, etkinlik ölçümünün anlamlı olabilmesi için gözlem kümesinin seçiminde çok titiz davranılması gerekmektedir (Demirtaş, 2005).

Özetle; karar verme birimlerinin seçiminde aşağıdaki hususlara dikkat etmek gerekir (Baysal ve Toklu, 2001:206):

- Göz önüne alınan birimler aynı görevleri benzer amaçlarla yerine getirmelidir,
- Tüm birimler aynı pazar şartlarında çalışmalıdır,
- Gruptaki tüm birimlerin performansını karakterize eden faktörler (hem girdi, hem çıkıtı) yoğunluk ve büyüklükteki farklar dışında aynı olmalıdır.

3.4.3.2. Girdi ve Çıktıların Seçimi

Veri zarflama analizi veri tabanlı bir etkinlik ölçme tekniği olduğundan, yapılacak ölçümün sağlıklı olması seçilen girdi ve çıktıların da anlamlı olması ile mümkündür. Bu aşamadaki amaç, üretim teknolojisini en iyi şekilde ifade edecek girdi ve çıktıların seçilmesi ile tüm karar verme birimlerinin girdi ve çıkıtı verilerinin elde edilmesidir (Yolalan, 1993). Karar verici birimlerin seçimi kadar girdi ve çıkıtı kümesinin seçimi de, çalışmadaki karar verici birimleri karşılaştırma temelini oluşturmaları nedeniyle dikkatlice yapılmalıdır. VZA; karşılaştırmaların içeriğini belirlediğinden beri, uygun girdi ve çıkıtı seçimi VZA için anahtar bir konu olmuştur.

Bu anahtar nitelikteki konuya göre, VZA uygulama sürecinin bu adımında öncelikli olarak girdi ve çıktıların ölçülebilir olmasına, fiziksel ve ekonomik kaynakların tümünü içerip içermediğine bakılmalıdır. Bununla birlikte modele çok fazla girdi ve çıkıtının eklenmesinin önüne geçilmelidir. Çünkü “çok fazla girdi ve çıkıtı bileşimi, VZA’nın etkin ve etkin olmayan birimlerini birbirinden ayırmasını

zorlaştırmaktadır. Ancak bu zorluğu ortadan kaldırabilmek, karar verici birimlerinin sayısını artırmakla mümkün olmaktadır” (Kıran, 2008:34).

Bunun yanı sıra; VZA, girdi ve çıktılara ağırlık verilmesinde serbestlik tanıyan bir sistemdir. Fakat girdi ve çıktılara ağırlık seçmede tanınan bu serbestlik KVB sayısı sabit kalıp girdi ve çıktı sayısının artması durumunda, VZA'nın ayırım yapma gücünün azalmasına, çok fazla KVB'nin etkin çıkmasına sebep olabilmektedir (Jenkins ve Anderson, 2003). Çünkü KVB'ler etkinlik değerlerini maksimize etmek için diğer KVB'lere göre en az kullandıkları girdilere ve en çok ürettikleri çıktılara en yüksek ağırlığı verirken, en fazla kullandıkları girdi ve en az ürettikleri çıktılara en az ağırlığı vermektedir. Bu sebeple KVB sayısının az olması, etkinlik değeri hesaplanacak KVB'nin en çok ürettiği çıktı veya en az kullandığı girdiye yakın değerlere sahip başka KVB'lerin olma olasılığının az olması demektir.

Bu sebeple “KVB sayısı ile girdi-çıkıtı sayıları arasında genellikle $n+1 > m+s$ (n =KVB sayısı, m =girdi sayısı, s =çıkıtı sayısı) ilişkisi tercih edilir” (Deliktaş, 2002:251). Bazı çalışmalarda bu kısıt “ $n \geq 2(m+s)$ ” (Sezen ve Doğan, 2005:82), bazılarında ise “ $n/3 > (m+s)$ ” şeklindedir (Jenkins ve Anderson, 2003:54).

Boussofianee ve arkadaşlarının (1991) yaptığı çalışmaya göre değerlendirmeye alınan karar verici birim sayısı, örneğin girdi sayısı 5 ve çıktı sayısı 5 ise en az 25 ve daha büyük olmalıdır. Bir başka araştırmacı Sherman'e (2006) göre ise “ n = gözlem sayısı, m = girdi sayısı, s = çıktı sayısı iken $n > m+s$ olmalıdır”. Ancak genel olarak kabul edilen kural şu şekilde bir eşitliktir:

$$\text{En az karar verici birim sayısı} = 2 \times m \times n$$

Bu kuralın işlenmesi ile beraber girdi ve çıktılar arasında bir korelasyonun olması gerekliliği de bulunmaktadır. VZA uygulama sürecinde girdilerde artış olmasının karar verici birimin etkinliğinin azalmasına, çıktılarda azalış olmasının ise karar verici biriminin etkinliğinin artmasına yol açacağı kanıtlanmıştır. Bu noktadan hareketle, karar verici biriminin etkinliğini değiştirecek bir girdi ya da çıktının göz ardı edilmesinin yani

girdi ve çıktıların seçiminde alınabilecek en ufak hatalı bir kararın yanlış sonuçlara sebep olacağı açıktır (Kocakalay ve Işık, 2003).

Doğru seçim yapmanın yanında lüzumu olmayan girdi ve çıktı kullanma durumu da söz konusu olabilmektedir. Böyle durumlarda da girdileri ve çıktıları uygulama sürecinden çıkarmak mümkündür. VZA’da girdi ve çıktı sayısını değiştirebilmenin yolu çiftli korelasyondan geçmektedir ve örneğin iki girdi arasında mükemmel bir korelasyon mevcutsa, içlerinden biri etkinlik değerlerinde değişmeye yol açmadan çıkarılabilmektedir. Çıktılar için de aynı durum geçerli olmaktadır (Aydagün, 2003).

3.4.3.3. Modelin Seçimi

VZA modellerinden yararlanılarak yapılacak analiz, kullanım alanlarına ve varsayımlara göre belirlenmektedir. Bu nedenle hangi VZA modelinin kullanılması gerektiği, analiz sürecinde yer alan girdi ve çıktıların kontrol edilip edilemediğine bağlı bulunmaktadır. Ya da girdi ve çıktıların sayısal değerlerine bakılarak hangi modelle daha elverişli sonuçlar elde edileceğine karar verilmelidir. Buradan yola çıkılarak, eğer girdiler üzerinde kontrol az ya da yoksa çıktı odaklı bir model kurulması; eğer çıktılar üzerinde de kontrol az ise girdi odaklı bir model kurulması yani temel olan CCR ve BCC gibi VZA modellerinden yararlanılması gerekmektedir. Tüm ölçümlere rağmen bir odak oluşturulamıyorsa ve değişken değerlerinin negatif ya da sıfır olmasından kaynaklı sonuçlar hata veriyorsa, diğer VZA modellerinden uygun olanına başvurulmalıdır (Kıran, 2008).

3.4.3.4. Görelî Etkinliğin Ölçülmesi

VZA uygulama sürecinde karar verici birimler için girdi-çıkıtı kombinasyonları ve modelin belirlenmesinin ardından gelen en önemli nokta karar verici birimin etkinliğinin ölçülmesidir. Çoklu girdi ve çıktı kompozisyonunun olduğu durumlarda görelî etkinliğin ölçümü, hipotetik olarak etkin olan (varsayılan) bir birime göre oluşturulmalıdır. Bunu da “etkin birimlerin ağırlıklı ortalaması” olarak alabiliriz (Dyson, Thanassoulis ve Boussofiane, 1991:2). Görelî etkinliğe ait ortak bir ölçüm aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

$$\text{Etkinlik} = \frac{\text{Çıktıların Ağırlıklı Toplamı}}{\text{Girdilerin Ağırlıklı Toplamı}}$$

VZA, tablolar halindeki verileri kullanarak karar verici birimin etkinliğini tespit etmektedir. Göreli etkinlik ölçümü doğrusal programlamaya dayandığı için bu ölçümlerde, modelin çözümü için bilgisayar yazılımları, paket programları veya VZA'ya özgü programlar kullanılmaktadır. VZA'da, değişken ağırlıklar kullanılır. Bu bağlamda soru, farklı birimleri olan girdi ve çıktılara ağırlıkların nasıl verilmesi gerektiğidir. VZA'nın özü burada yatmaktadır. VZA, her KVB'ye girdi ve çıktıları ağırlıklandırmada esneklik tanımaktadır. Böylece farklı KVB'lerin farklı üretim fonksiyonları olabileceği gerçeği dikkate alınmaktadır. VZA, her KVB'nin kendi etkinlik skorunu maksimize edecek şekilde girdi ve çıktı ağırlıklarını seçeceğini varsaymaktadır. Çünkü farklı KVB'ler farklı çıktıları üretmek için farklı girdi bileşimleri kullandıklarından, ağırlıkların bu çeşitliliği yansıtacak şekilde seçileceği beklenebilir. KVB'ler en az kullandıkları girdilere ve en çok ürettikleri çıktılara en yüksek ağırlıkları vereceklerdir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, ağırlıkların fiyat ile ilişkili olmadığı, KVB'nin etkinliğini maksimize edecek karar değişkenleri olduğudur (Cingi ve Tarım, 2000)

Bahsedildiği gibi VZA'da KVB'lerin göreli etkinliği, çıktıların ağırlıklı toplamının, girdilerin ağırlıklı toplamına oranlanması ile bulunur. Göreli etkinliğin ölçülmesi sonucunda her bir KVB için 0 ve 1 arasında etkinlik değeri bulunur. Etkinlik değeri 1'e eşit olan KVB'ler etkin, 1'den küçük olan KVB'ler ise etkin olmayan birimlerdir. Göreli etkinlik ölçümünde, öncelikle etkinlik sonuçlarına göre en etkin görünen karar verici birimlerden bir etkinlik sınırı oluşturulmaktadır. En etkin olandan etkin olmayana doğru bir sıralama yapıp, her bir etkin olmayan birim için bir etkin başvuru grubu oluşturulmaktadır. Bu küme etkin birimlerin bir kümesidir ve etkin olmayan birime örnek değer ve hedef durumundadır. İyileştirme yapmak açısından bu kümelerin belirlenmesi şarttır.

3.4.3.5. Sonuçların Değerlendirilmesi

VZA uygulama sürecinin en son basamağında, her bir karar noktası için tüm girdi ve çıktılar değerlendirilmeye alınarak bilgisayar programı yardımıyla elde edilen analiz sonuçları karar birimlerine göre değerlendirilip, yorumlanmaktadır. VZA, tüm bunların dışında referans kümesinin kullanımı, etkin çalışma uygulamalarının araştırılması, hedef tespiti, etkin stratejilerin araştırılması, zaman düzleminde etkinlik stratejilerinin izlenmesi ve kaynak paylaşımı gibi durumlarda da değerlendirmelere yardımcı olmaktadır (Dyson vd., 1991).

Etkinlik hesaplamaları sonucunda, her bir karar verici birim için 0 ve 1 arasında bir etkinlik değeri bulunmaktadır. Etkinlik değeri 1 (%100) olan birimler en iyi gözlem kümesini oluştururken, etkinlik değeri 1'den küçük olanlar ise göreceli olarak etkinsiz durumdadırlar. Bir karar verici birimin göreceli olarak etkinsiz olmasının altında yatan en önemli neden genellikle o karar noktasının kendi etkinsiz çalışmasından kaynaklanan bir durumun ya da içinde bulunduğu şartlardan dolayı negatif yönlü bir durum olmasıdır. Etkin KVB'ler tarafından (etkinlik değeri 1'e eşit olan) oluşturulan kümeye referans kümesi denir. "Etkin olmayan KVB'ler referans kümesindeki etkin birimler kullanılarak etkin hale getirilir" (Oruç, 2008:17).

Etkin olmayan karar noktası için, VZA ile belirlenen hedefler ortaya konulmakta ve noktaların bu hedeflere ulaşılmasına çalışıp, eğer ulaşamazsa da daha sonraları yapılacak araştırmalara yardımcı olması umulmaktadır. Söz konusu hedefler, genel olarak, etkin olmayan KVB'nin referans kümesindeki etkin birimlerin ağırlıklı ortalamasıdır (Aydağün, 2003).

Kısaca, VZA modelinin ölçüm kalitesini ortaya koyabilmesi için performansı zayıf olan karar noktalarının tanımlaması ve onlara referans olacak etkin birimlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu karar birimlerinin sıralanması, etkin ve etkin olmayan birimlerin tahmin edilip, etkin olmayanlar için hedef konulması gerekmektedir.

3.4.4. VZA'nin Modelleri

VZA doğrusal programlama yönteminin geliştirilmiş bir biçimi olduğu için tüm doğrusal programlama modelleri için geçerli özellikler VZA için de geçerlidir. VZA modellerinde de sınırlayıcı kısıtlar altında, amaç fonksiyonu maksimizasyon ya da minimizasyon şeklindedir. Sınırlı kaynakların etkin kullanımı istendiğinden doğrusal programlama için geçerli olan;

Kesinlik: Modelin tüm katsayılarının kesinlikle bilindiği,

Orantı: Hem amaç fonksiyonunda hem de kısıtlarda bir orantı olduğu,

Toplanabilirlik: Tüm ürünlerin birbirinden bağımsız olduğu,

Bölünebilirlik: Çözüm değerlerinin tam sayı olmasının gerekmediği,

Negatif olmama: Tüm değişkenlerin sıfır ya da pozitif olduğu varsayımları VZA modelleri için de geçerlidir (Oruç, 2008).

Veri Zarflama Analizinde pek çok model kullanılmaktadır. Bunlar;

- CCR (Charnes-Cooper-Rhodes) Modeli,
- BCC (Banker-Charnes-Cooper) Modeli,
- Ölçeğe Göre Sabit Getirili Model (Constant Return Scale Model) (CRS),
- Ölçeğe Göre Değişken Getirili Model (Variable Return Scale Model) (VRS),
- Ölçeğe Göre Azalan Getirili Model (Decreasing Scale Model) (DRS),
- Ölçeğe Göre Artan Getirili Model (Increasing Return Scale Model) (IRS),
- Toplamsal Model (Additive Model),
- Aylak Tabanlı Ölçüm Modeli (Slacks Based Measurement Model) (SBM),
- Süper Aylak Tabanlı Model (Super Slacks Based Model) (SupSBM).

Bu modellerden en temel olanı CCR ve BCC modelleridir. Bu modelleri ölçeğe göre sabit getiri ve ölçeğe göre değişken getiri olmak üzere iki ana grup halinde sınıflandırarak da daha kolay bir şekilde kavrayıp analiz yapmak mümkündür. Ayrıca CCR ve BCC modelleri gibi temel olan VZA modelleri haricinde geliştirilen girdi odaklı ve çıktı odaklı olduğu söylenemeyen yani odağı bulunmayan etkinlik ölçümü için

de diğ er VZA modelleri arasından toplamsal model, aylak tabanlı etkinlik ölçüm modeli ve süper aylak tabanlı model bulunmaktadır.

Ayrıca VZA'da; modeller, zarflama şekli ve etkin olmayan birimlerin etkin üretim sınırına olan uzaklıklarına göre şekillendirilerek aşağıdaki gibi tanımlanmıştır (Paradi ve Schaffnit, 2004). Zarflama şekli ile ilgili olarak;

- 1978 yılında Charnes, Cooper ve Rhodes (CCR) tarafından Ölçeğe Göre Sabit Getiri (girdilerin bileşim oranı değiştirilmeden kullanılan girdiler λ kat artırıldığında, çıktılarının da λ kat arttığı -Constant Return to Scale- CRS) varsayımı altında,
- 1984 yılında Banker, Charnes ve Cooper tarafından Ölçeğe Göre Değişken Getiri (girdilerin bileşim oranı değiştirilmeden kullanılan girdiler λ kat artırıldığında, çıktılarının λ 'dan farklı oranda arttığı -Variable Return to Scale- VRS) varsayımı altında modeller tanımlanmıştır.

Etkin olmayan birimlerin etkin üretim sınırına olan uzaklıklarına göre de;

- Girdiye yönelik (Çıktı seviyesini değiştirmeden, bu çıktı düzeyini en etkin şekilde elde etmek için girdi bileşiminin ne kadar azaltılması gerektiğini araştıran model).
 - Çıktıya yönelik (Girdi seviyesini değiştirmeden, bu girdi düzeyi ile işletmeyi etkin hale getirebilmek için çıktı bileşiminin ne kadar artırılması gerektiğini araştıran model)
- VZA modelleri tanımlanmıştır.

Bu bilgilerin çerçevesinde literatürde en çok kullanılan ve karşımıza en sık çıkan modellerden olan CCR ve BCC Modellerinin girdi ve çıktı odaklı olarak açıklanması gerekmektedir.

3.4.4.1. CCR Modeli

İlk ve temel veri zarflama modelidir. Charnes, Cooper ve Rhodes tarafından etkinlik düşüncesi kapsamında ele alınmıştır. CCR rasyosu, ölçeğe göre sabit getiri varsayımını kullanarak karar biriminin toplam etkinliğini, teknik etkinliğini ve ölçek etkinliğini tek bir değerde toplayıp ortaya bir sonuç koymayı hedeflemektedir. Model, doğrusal programlama yöntemini kullanarak sanal çıktı/sanal girdi oranını maksimize edecek şekilde ağırlıkları belirlemeye çalışmaktadır. Kısaca CCR modeli, “tam

etkinliğin nesnel bir ölçüsünü vermekte ve etkinsizliğin kaynağını ve miktarını göstermektedir” (Charnes vd., 1978:430).

CCR modelinin iki farklı türü bulunmaktadır. Bunlardan birincisi mevcut bulunan çıktı seviyesini karşılayabilecek şekilde girdileri minimize etmeyi amaçlayan girdi odaklı model, bir diğeri ise, mevcut girdilerden daha fazlasını talep etmeyecek şekilde çıktıları maksimize etmeyi amaçlayan çıktı odaklı modeldir. CCR modeli temel model olduğu için formülasyonu aşağıda detaylı bir şekilde verilmektedir (Kıran, 2008:24-27).

<p>Girdi Odaklı CCR Birincil Formülasyonu:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Max } e_0 = \sum_{r=1}^s u_r Y_{ro}$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{r=1}^s u_r Y_{rj} - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij} \leq 0$ $\sum_{i=1}^m v_i x_{io} = 1$ <p>$u_r, v_i \geq 0 ; j = 1, \dots, n$ $r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>	<p>Girdi Odaklı CCR İkincil Formülasyonu:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Min } z_0 = Q$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{j=1}^n \lambda_j y_{rj} \geq y_0$ $Q_{x_0} - \sum_{j=1}^n \lambda_j y_{ij} \geq 0$ <p>$\lambda_j \geq 0 ; j = 1, \dots, n$ $r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>
---	--

<p>Çıktı Odaklı CCR Birincil Formülasyonu:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Min } e_0 = \sum_{i=1}^m v_i x_{io}$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{i=1}^m v_i x_{ij} - \sum_{r=1}^s u_r y_{rj} \geq 0$ $\sum_{r=1}^s u_r y_{ro} = 1$ <p>$u_r, y_i \geq 0 ; j = 1, \dots, n$ $r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>	<p>Çıktı Odaklı CCR İkincil Formülasyonu:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Max } z_0 = \phi$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{j=1}^n \lambda_j x_{ij} \geq x_0$ $\phi y_0 - \sum_{j=1}^n \lambda_j y_{rj} \leq 0$ <p>$\lambda_j \geq 0 ; j = 1, \dots, n$ $r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>
---	--

Karar verici birimler etkinliklerine CCR modelini kullanarak karar vermek istiyorsa, yukarıda açıklanan modeli bütün karar noktalarına uygun bir şekilde yapılandırarak, her bir karar noktası için toplam etkinlik ölçütlerini hesaplayabilmektedirler. Bu hesaplamalar sonucunda eğer Q ve ϕ değerleri 1'den küçük ise, karar verici birim için CCR etkinsizdir diye ifade edilirken, bu değerlerin 1'e eşit olması durumunda karar verici birim için CCR etkindir denilmektedir. Ancak tüm bunlara ilaveten karar verici birim için CCR etkinliğini belirlemede, karar verici birimde gözlemlenebilecek girdi fazlalığı ve çıktı eksikliği de etkili olmaktadır. Girdi fazlalığı s^- ve çıktı eksikliği s^+ vektörleri (diğer adları ile serbest değişkenler) optimal sonucu elde edebilmek için, gözlemlendiği anda probleme dahil edilmektedirler. Buradan yola çıkılarak, optimal amaç değeri Q^* ve λ, s^-, s^+ değişkenleri kullanılarak aşağıdaki gibi bir formülle doğrusal programlama problemi çözümlenebilmektedir. Bu formül VZA analizinin isminin daha da çok duyulmasını sağlayan bir formül olması açısından da önem taşımaktadır.

$$\text{Max} : w = es^- + es^+$$

Sınırlayıcı Şartlar;

$$s^- = Q^*x_0 - X\lambda$$

$$s^+ = Y\lambda - y_0$$

$$\lambda \geq 0 \text{ ve } e = (1,1, \dots)$$

$$es^- = \sum_{i=1}^m s_i^- \text{ ve } es^+ = \sum_{i=1}^s s_i^+$$

Formülasyondan da anlaşılabilirdiği gibi amaç, Q^* 'yu sabit tutarken girdideki fazlalıkların ve çıktıdaki eksikliklerin toplamını maksimize edecek, en büyük iyileşme sağlayacak sonucu elde etmektir. Girdi fazlalığı ve çıktı eksikliği gözlenen karar verici birim için CCR'in etkin olması demek, sırayla önce Q^* optimal amaç değerinin 1'e denk olması, ardından da λ^* , s^{-*} , s^{+*} değişken değerlerinin tespit edilmesi ve bu değerlere göre $s^- = 0$ ve $s^+ = 0$ değerlerinin çıkması demektir, aksi halde karar verici birim için CCR etkin değil demektir. $s^- \neq 0$ ve $s^+ \neq 0$ olarak belirlenmesi durumunda ise, $Q^* = 1$ olsa bile karar verici birim için CCR etkin değildir. $Q^* < 1$ değeri her durumda etkinsizdir.

3.4.4.2. BCC Modeli

Banker, Charnes ve Cooper (1984) tarafından CCR modeli üzerinde değişiklikler yapılarak ortaya atılmış yeni bir modeldir. Temel anlamda, ölçeğe göre değişken getiri varsayımından yola çıkılarak teknik etkinlik ölçümü yapan bir modeldir. BCC etkin sınırı her koşulda CCR sınırının altında yer almaktadır. Bu nedenle CCR etkinlik değeri, BCC etkinlik değerinden küçük veya ona eşittir. BCC modelinin CCR modelinden tek farkı, ölçeğe göre değişken getiri varsayımı altında her bir karar birimi için çözülecek doğrusal programlama problemi sonucu elde edilecek λ değerlerinin toplamının bire eşit olmasıdır. Buradaki λ değişkeni, etkin olmayan bir karar noktası için etkin olası girdi çıktı bileşimi oluşturmak için gereken bilgiyi sağlayan değer anlamındadır. Kısaca, BCC modeli, teknik etkinlik tahmini yapan, teknik ve ölçek etkinliğini birbirinden ayırt edebilen bir modeldir (Kıran, 2008:27-28).

<p>Girdi Odaklı BCC Birincil Formülasyon:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Max } e_0 = \sum_{r=1}^s u_r y_{ro} + u_o$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{r=1}^s u_r y_{rj} - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij} + u_o \leq 0$ $\sum_{i=1}^m v_i x_{io} = 1$ <p>$u_r, v_i \geq 0$</p> <p>$j = 1, \dots, n$</p> <p>$r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>	<p>Girdi Odaklı BCC İkincil Formülasyon:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Min } z_0 = Q$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{j=1}^n \lambda_j y_{rj} \geq y_{rj_0}$ $- \sum_{j=1}^n \lambda_j x_{ij} + Q_{x_{ij_0}} \geq 0$ $\sum_{j=1}^n \lambda_j = 1$ <p>$\lambda_j \geq 0$</p> <p>$j = 1, \dots, n$</p> <p>$r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>
--	--

<p>Çıktı Odaklı BCC Birincil Formülasyon:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Min } e_0 = \sum_{i=1}^m v_i x_{io} - v_o$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $\sum_{i=1}^m v_i x_{ij} - \sum_{r=1}^s u_r y_{rj} \geq 0$ $\sum_{r=1}^s u_r y_{ro} = 1$ <p>$u_r, v_i \geq 0$</p> <p>$r = 1, \dots, s$</p> <p>$i = 1, \dots, m$</p>	<p>Çıktı Odaklı BCC İkincil Formülasyon:</p> <p><i>Amaç Fonksiyonu;</i></p> $\text{Max } z_0 = \phi$ <p><i>Sınırlayıcı Şartlar;</i></p> $- \sum_{j=1}^n \lambda_j y_{rj} + Q_{y_0} \leq 0$ $\sum_{j=1}^n \lambda_j x_{ij} + x_0 \leq 0$ $\sum_{j=1}^n \lambda_j = 1$ <p>$\lambda_j \geq 0 ; Q \text{ serbest}$</p> <p>$j = 1, \dots, n$</p> <p>$r = 1, \dots, s ; i = 1, \dots, m$</p>
--	---

CCR modelinde tek girdi ve tek çıktı için etkinlik sınırının şekli, ölçüğe göre sabit getiri varsayımı sebebiyle orijinden geçen bir doğru şeklindedir. BCC modelinde

ise parçalı doğrusal ve içbükeydir. “BCC modelinin uygun bölgesi, CCR modelinin uygun bölgesinin bir alt kümesi olduğu için CCR modeline göre etkin olarak belirlenen bir KVB, BCC modeline göre de etkin bulunur” (Banker, vd., 1984; Ertuğrul ve Işık, 2008:208).

3.4.4.3. CCR ve BCC Etkinlik Değerlerinin Karşılaştırılması

BCC modelinde etkin üretim sınırı, karar verme birimlerini CCR modelinden daha sıkı sasar. Bu sebeple “ölçeğe göre değişken getiri varsayımı altında elde edilen etkinlik değerleri, ölçeğe göre sabit getiri varsayımı altında elde edilen etkinlik değerlerine eşit ya da daha büyük değerler verir” (Deliktaş, 2002:252).

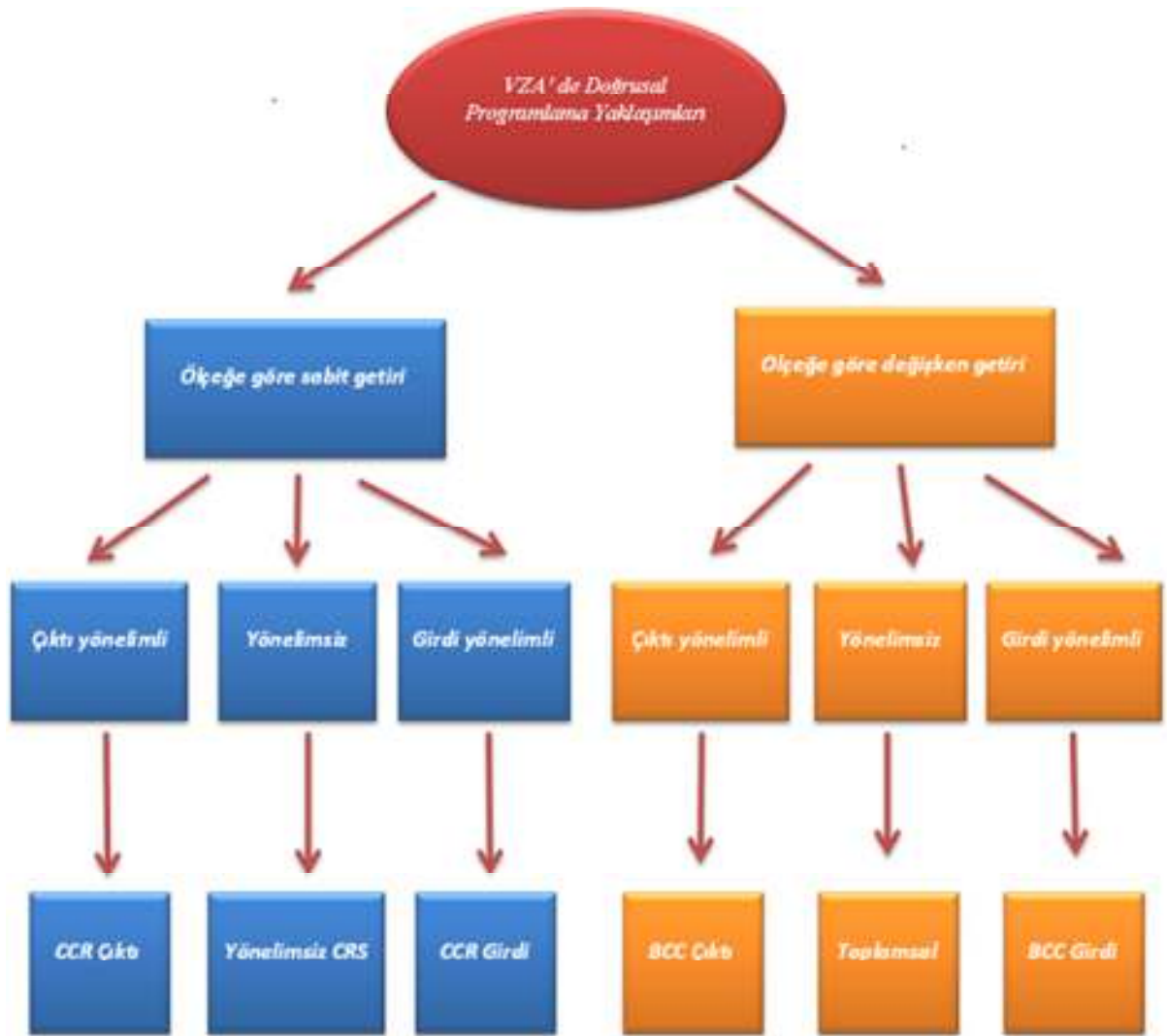
$$BCC \text{ Etkinlik Değeri} \geq CCR \text{ Etkinlik Değeri}$$

Bir KVB'nin CCR-etkin olabilmesi için hem teknik hem de ölçek etkin olması gerekirken, BCC-etkin olabilmesi için sadece teknik etkin olması yeterlidir. Dolayısıyla CCR modeli ölçeğe göre sabit getiri altında toplam etkinliği ölçerken, BCC modeli ölçeğe göre değişken getiri altında teknik etkinliği ölçer (Bowlin, 1998:3)

CCR modeli tarafından üretilen etkinlik değerine teknik etkinlik (TE), BCC modelinin ürettiği etkinlik değerlerine saf teknik etkinlik (STE) adı verilmektedir. Bu iki etkinlik değeri arasındaki oransal farka ölçek etkinliği (ÖE) denir. Bu etkinlik değerleri arasındaki ilişki aşağıda ki gibidir.

$$TE = STE \times ÖE$$

TE ve STE değerlerinin birbirine eşit olması yani ÖE değerinin 1 olması durumunda değerlendirilen birimin optimal ölçekte faaliyet gösterdiği söylenebilir. Eğer ÖE birden farklı bir değere sahipse ilgili birimin ölçeğini değiştirmesi gerekmektedir (Ulucan, vd., 2002).



Şekil 3.7: VZA'da Doğrusal Programlama Yaklaşımları.

3.4.5. Veri Zarflama Analizinin Güçlü ve Zayıf Yönleri

Veri Zarflama Analizinin bazı güçlü yönlerinin yanında zayıf yönleri de bulunmakta olup, bu hususlar aşağıda ele alınmaktadır.

3.4.5.1. Veri Zarflama Analizinin Güçlü Yönleri

VZA'nin güçlü yönleri aşağıda ki gibi sıralanabilir (Kecek, 2010:80);

- VZA'nde çok sayıda girdi ve çıktı bir arada ele alınabilmektedir.
- VZA, girdiler ve çıktılar arasında ki ilişkilerin belirli fonksiyonel şekillerde olmasını şart koşmamaktadır.

- Homojen birimlerin birbiriyle karşılaştırılmasını sağlamaktadır.
- VZA çalışmasında kullanılan girdi ve çıktılar farklı birimlerle ifade edilmiş olabilmektedir.
- VZA ile etkinliği ölçülen birimlerin etkin hale getirilebilmesi için alternatif seçenekler belirlemektedir. Karar verici bu iyileştirme yolları arasında seçim yapabilmektedir.
- VZA çalışması ile karar verici girdi ve çıktı değişkenlerini belirleyerek üretim sürecini gerektiği gibi tanıyabilmektedir.
- VZA çalışması esnasında elde edilen tüm veriler ve sonuçlar bir veri tabanında toplanabilir. Böylece karar birimlerinin etkinliklerinde ki değişimler gözlemlenebilir.
- VZA, istatistiksel sınır yöntemlerinde ortaya çıkarılan ortalama fonksiyonun yerine, en etkin gözlemlerin oluşturduğu sınır fonksiyonu kullanmaktadır. Bu da VZA'nın güvenilir sonuçlar elde etmesini sağlamaktadır.

3.4.5.2. Veri Zarflama Analizinin Zayıf Yönleri

VZA'yı güçlü kılan, onu önemli yapan özellikleri, aynı zamanda bir takım zayıf yönlerinin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır ki hem verilerin düzenlenmesinde hem değerlendirilmesinde tüm bu özelliklerin göz önünde bulundurulmasında fayda vardır. Bu özellikler kısaca şöyledir (Kıran, 2008):

- Analiz sürecinde kalitatif girdi ve çıktı ölçüleri kullanmak, alınacak sonuçları zayıflatmaktadır.
- Seçilecek girdi ve çıktılar VZA'nın en sağlıklı sonuç verebilmesi için çok çok önemlidir ve kritik bir girdi ya da çıktı, analiz dışı bırakıldığında elde edilen sonuçlar yanıltıcı ve yanlı olabilmektedir.
- VZA, parametrik olmayan bir teknik olduğu için, sonuçlara istatistiksel hipotez testlerinin uygulanması zor olmaktadır.
- VZA modelleri, statik ve tek zamandaki karar birimi verileri arasında kesit analizi yapmaktadır. Ancak karar birimlerinin bazı girdilerinin çıktılara dönüştürülebilmesi için belirli bir zaman dilimi gereklidir ki böylece dinamik bir süreç ortaya çıkar. Bu durumun sonucunda farklı zamanlardaki veriler için uygun indirgeme oranlarının kullanılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

- Başvuru grubuna giren karar birimlerinin göreli etkinlikleri, VZA ile rahatlıkla tespit edilebilirken, bu birimlerinin kendi başlarına etkinliklerinin tespit edilmesi mümkün gözükmemektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYGULAMA

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişme noktasındaki konumuyla çok ayrıcalıklı bir coğrafi konumda olan Türkiye, 8.483 km.'lik uzun kıyı şeridi ve bu kıtalar arasında doğal bir köprü olma özelliğiyle deniz taşımacılığı ve lojistik yönünden büyük bir potansiyele sahiptir.

Çizelge 4.1: Türkiye Cumhuriyeti Kruvaziyer Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu sayıları. (2012)

Bölge	Liman Adı	2012 Yılı	
		Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
AKDENİZ BÖLGESİ	ALANYA	22	25.743
	ANAMUR	1	63
	ANTALYA	55	159.430
	MERSİN	2	774
	KAŞ	7	1.018
	TAŞUCU	4	709
	İSKENDERUN	5	1.308
EGE BÖLGESİ	BODRUM	131	52.832
	ÇEŞME	25	4.787
	DİKİLİ	24	4.865
	FETHİYE	11	1.969
	GÖCEK	6	1.038
	GÜLLÜK	7	1.079
	İZMİR	288	552.764
	KUŞADASI	464	564.317

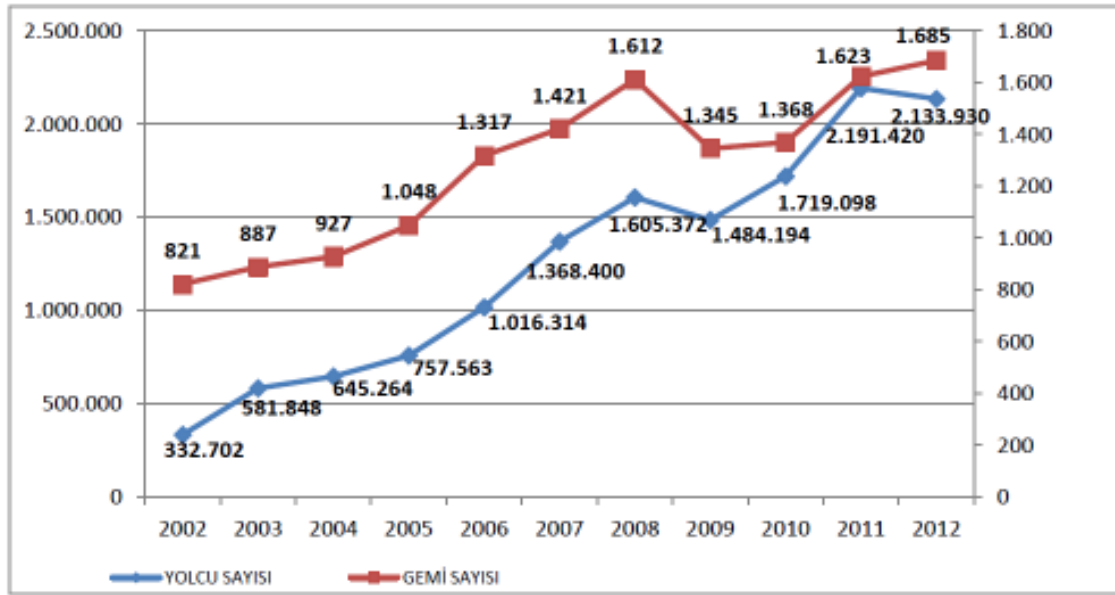
	MARMARIS	88	110.279
MARMARA BÖLGESİ	ÇANAKKALE	25	4.184
	İSTANBUL	382	596.027
	MUDANYA	5	922
	YALOVA	1	0
KARADENİZ BÖLGESİ	SAMSUN	7	1.190
	SİNOP	10	3.708
	TRABZON	18	8.015
	BARTIN	9	882
TOPLAM		1.597	2.097.903

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2012 İstatistikleri Raporu.

Türkiye'nin bu konumu kruvaziyer turizmi açısından da önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Kruvaziyer gemiler Akdeniz'de 7, Ege'de 9, Marmara'da 4 ve Karadeniz'de 4 olmak üzere toplam 24 limana uğramaktadır. Çizelge 4.1'de belirtilen bu limanlar aynı zamanda uygulama bölümünde detaylı bir şekilde ele alınacak olan 'Veri Zarflama Analizi'nin 'Karar Verme Birimleri'dir.

4.1. ARAŞTIRMA PROBLEMİ

Kruvaziyer turizmi alanında, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya, İtalya ve Yunanistan'ın ardından 4'üncü sırada yer alan Türk limanlarını son on yılda ziyaret eden yolcu sayısı 13.836.105'e ulaşmıştır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Türkiye kruvaziyer limanlarını ziyaret eden yolcu ve kruvaziyer gemi sayıları. (2002-2012) [Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2012 İstatistikleri Raporu]

Türk limanlarını ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı 2012 yılında 2002 yılına göre %541 artmış, yıllık ortalama %29 büyüme sağlanmıştır. 2008'e kadar yıllık %35 büyüme gösteren kruvaziyer sektörü dünya ekonomilerinde yaşanan krizin etkisiyle 2009 yılında %7 düşüş göstermesine rağmen, 2010 yılından itibaren tekrar toparlanma göstererek 2011 yılında ilk defa 2 milyonun üzerine çıkmış olup, 2012 yılında ise limanlarımızı ziyaret eden yolcu sayısı 2.097.903 olarak gerçekleşmiştir. Türk limanlarına uğrayan kruvaziyer gemi sayısı 2012 yılında 2002'ye göre %105 artmış, 1.597 adede ulaşmıştır. 2002 yılında sefer başına ortalama gelen yolcu sayısı 405 iken, 2012 yılında 1.266'ya çıkmıştır (Şekil 4.1).

Kruvaziyer turizmi açısından henüz keşfedilmemiş olan İstanbul merkezli Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeleri kapsayan Karadeniz rotasının dünya pazarına sunulması ve farklı bir alternatif olarak ülke turizmine kazandırılması planlanmaktadır.

Tüm bu gelişmelerin yanında Türk Turizminin yol haritası niteliğindeki T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2007 yılında hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi (TTS) 2023 ve buna bağlı Eylem Planı 2007-2013'te yer alan yatırım başlıklarında, 11 kruvaziyer limanı ve 3 mega yat limanının kurulmasına yer verilmiştir. Bir yandan

kaliteli ve yüksek gelir sahibi turistleri taşıyan mega yatlar için İstanbul, Antalya ve İzmir'deki yat limanlarının onları da ağırlayabilecek şekilde geliştirilmesi planlanırken diğer yandan da 11 farklı alanda kruvaziyer limanı yapılması için fizibilite ve uygulama projeleri gerçekleştirilecek olması Türkiye kruvaziyer turizminin önemli bir hamle gerçekleştirmesinde yardımcı olacaktır (Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı, 2007).

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Deniz Ticaret Odası ve Deniz Turizmi Birliği'nin işbirliği ile hayata geçirilecek bu projeler aşağıdaki yerlerde uygulanacaktır (Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Raporu, 2009):

- Samandağı Kruvaziyer Limanı
- Antalya Kruvaziyer Limanı
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı
- Çeşme Kruvaziyer Limanı
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı
- Samsun Kruvaziyer Limanı
- Trabzon Kruvaziyer Limanı

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında yukarıda belirtilen mevcut kruvaziyer limanlardan hangisinin işletmecilik açısından nasıl bir konumda bulunduğu, limanların kendi içerisinde nasıl sıralandığının belirlenmesi düşüncesi araştırma probleminin temelinde yer almaktadır. Bu problem şu şekilde ifade edilebilir:

- Mevcut kruvaziyer limanlarının göreceli etkinliklerinin boyutu nedir?
- Limanlar etkinlik ölçümü sonuçlarına göre nasıl sıralanmaktadır?
- Hipotetik olarak kurulan limanlarla mevcut limanlar karşılaştırıldığında etkinlik bakımından durum nedir?

- Kurulması düşünölen limanlardan önce hangisi için yatırım yapmak uygun olacaktır?

Araştırma sonucunda bu sorulara ilişkin bulgular değerlendirilerek, sonuçlarla birlikte öneriler sunulacaktır.

4.2. ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu tez çalışmasının amacı, giderek gelişen bir hizmet sektörü olarak kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında Türkiye ekonomisine katkıda bulunan kruvaziyer limanlarının Veri Zarflama Analizi (VZA) yöntemi kullanılarak görelî etkinliklerinin karşılaştırılması ve değerlendirilmesidir. Ayrıca Türkiye Turizm Stratejisi Vizyon-2023 çerçevesinde kurulması düşünölen limanlardan öncelik arz eden limanların belirlenmesi hedeflenmektedir.

4.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Ekonomik anlamda kaynakların sınırlı olduğu günümüzde etkinlik ve verimlilik gibi konular önemini her zaman korumuş ve korumaya devam etmektedir. Dönemsel olarak şirket yöneticileri şirket hedeflerinden sapmaları belirlemek, rakiplerine karşı piyasadaki konumlarını görmek amacı ile ölçümlere ve değerlemelere ihtiyaç duymaktadırlar. Bunun yapılabilmesi için firmaların faaliyet gösterdikleri sektör içinde performanslarını görelî olarak değerlendirmeleri ve etkinlik sınırında yer almak için referans almaları gereken firmaları belirlemeleri gerekmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Anayasası'nın 43. Maddesi kıyılardan yararlanmayı düzenlemektedir. Bu maddede, "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir" ifadesi yer almaktadır. 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5. Maddesinde ise kıyılar ile ilgili genel esaslara yer verilmiştir. Bu maddede, "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı

gözetilir” denilmektedir. 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanununun 37. Maddesinde ise “Limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz” hükmü yer almaktadır. Bu mevzuat hükümleri gereğince Türkiye’de faaliyet gösteren Limanların mülkiyeti devlete ait olup, bazıları “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özel sektörün işletimine sunulmaktadır.

2007-2013yılları arasında yapılacak aktiviteler için oluşturulan Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı ve turizm sektörüne uzun soluklu bir dönem ve başarı kazandırmak üzere hazırlanan Türkiye Turizm Stratejisi-2023 planında önemli yere sahip kruvaziyer liman yatırımları devlet tarafından yapılacak ve işletme hakları özel sektöre verilecektir.

Bu çalışma ile kruvaziyer liman yatırımında öncelik verilmesi gereken bölgeler ve kıyılar ortaya konulacağından, kamu kaynaklarının etkin şekilde kullanılması açısından yol gösterici nitelikte olacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca yeni yapılacak kruvaziyer liman yatırımlarının etkin yapılması devletin bu yatırımın işletme hakkının verilmesi sırasında daha çok gelir elde etmesine neden olabilecektir.

Literatüre bakıldığında son yıllarda VZA yönteminin çeşitli çalışmalarda farklı karar birimlerinin etkinliklerinin hesaplanmasında kullanıldığı görülmektedir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2: VZA Literatür Taraması

Yazar	Veri Tanımı	Yöntem	Girdi - Çıktı Değişkenleri	Etkinlik Ölçümü
Roll and Hayuth (1993)	Dünya genelinde 20 liman. Zaman dilimlerine ayrılmış varsayımsal liman verisi.	DEA	Girdi: İşgücü, Sermaye, Kargo tekdüzeliği. Çıktı: Toplam kargo hacmi, Hizmet düzeyi, Kullanıcı memnuniyeti, Gemi çağrısı.	Teknik Etkinlik, Duyarlılık.
Tongzon (1995)	16 Uluslararası Liman.	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Terminal rıhtım uzunluğu, Rıhtım vinçleri sayısı. Çıktı: Konteyner hacmi.	Teknik Etkinlik.
Martinez, Diaz, Navarro and Ravelo (1999)	26 İspanyol Limanı. Panel data (1993-1997)	DEA (BCC modeli)	Girdi: İşçilik harcamaları, Amortisman giderleri, Diğer harcamalar Çıktı: Toplam kargo hacmi, Liman tesislerinin kira geliri.	Küresel Etkinlik ve Bolluk Analizi.
Tongzon (2001)	4 Avustralya ve 12 uluslararası kontayner limanı. (1996)	DEA (CCR modeli) ve Ölçeğe göre sabit getiri, Ölçeğe göre değişken getiri.	Girdi: Vinç sayısı, Konteyner rıhtımı sayısı, Romörkür sayısı, Terminal alanı, Gecikme süresi, İşgücü. Çıktı: Yıllık konteyner elleçleme, Gemi çalışma oranı.	Teknik Etkinlik ve Bolluk Analizi.
Valentine and Gray (2001)	31 Dünya Limanı. (1998)	DEA (CCR modeli).	Girdi: Rıhtım toplam uzunluğu, Konteyner rıhtımı uzunluğu. Çıktı: Konteyner hacmi, Toplam kargo hacmi.	Teknik Etkinlik.
Barros (2003)	5 Portekiz Limanı (1999-2000)	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Çalışan sayısı, Varlıkların defter değeri. Çıktı: Gemilerin yük hareketi, brüt ağırlığı (gros ton), Pazar payı, Kuru yük, Sıvı yük, Konteyner ve Ro-Ro, İşçi maaşları, Sermaye.	Teknik Etkinlik.
Wang, Song and Cullinane (2003)	28 Dünya Limanı ve 57 Konteyner Terminali (2001).	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Rıhtım uzunluğu, Terminal alanı, Rıhtım gantry sayısı, Saha gantry sayısı ve Straddle taşıyıcı sayısı. Çıktı: Konteyner hacmi.	Teknik Etkinlik.

Park and De (2004)	11 Kore Limanı (2001)	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Rıhtım yaşama kapasitesi, Gemi çağrı sayısı, Kargo elleçleme (ton). Çıktı: Kargo hacmi, Gemi çağrı sayısı, Gelirler ve Müşteri memnuniyeti.	Teknik Etkinlik.
Baysal, Uygur ve Toklu (2004)	7 Türkiye TCDD Limanı (2000)	DEA (CCR modeli)	Girdi: Personel sayısı, Yük elleçleme kapasitesi. Çıktı: Elleçlenen yük, Yıllık gelir.	Teknik Etkinlik.
Lin and Tseng (2005)	27 Uluslararası konteyner limanı (2001-2002)	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Konteyner gantry vinç sayısı, Konteyner rıhtımı uzunluğu, Yükleme-boşaltma ekipmanları sayısı, Konteyner sahası büyüklüğü. Çıktı: Konteyner hacmi, Yıllık Konteyner Elleçleme.	Teknik Etkinlik.
Cullinane et al. (2005)	57 Uluslararası Konteyner Limanı (2001)	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Terminal boyu, Terminal alanı, Rıhtım gantry sayısı, Depolama alanı gantry sayısı ve straddle taşıyıcı sayısı. Çıktı: Konteyner hacmi.	Teknik Etkinlik.
Liu (2010)	165 Uluslararası Liman (2006)	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Maksimum rıhtım derinliği, Rıhtım uzunluğu, Terminal alanı, Gantry sayısı, Vinç alanı. Çıktı: Konteyner hacmi.	Teknik Etkinlik.
Jiang, Chew, Lee ve Sun (2011)	24 Asya Konteyner Limanı	DEA (BCC ve CCR modelleri.)	Girdi: Terminal alanı, Rıhtım uzunluğu, Depolama kapasitesi. Çıktı: Doğrudan çağrı sayısı, Konteyner Hacmi.	Teknik Etkinlik.
Pjevčević, Radonjić, Hrlje and Čolić (2012)	5 Sırp Limanı (2001-2008)	DEA	Girdi: Toplam Antrepo alanı, Rıhtım uzunluğu, Vinç sayısı. Çıktı: Liman Hacmi.	Teknik Etkinlik.
Güner, Taşkın ve Coşkun (2012)	6 Türkiye Yolcu Limanı.	DEA (CCR modeli)	Girdi: Giderler, İşgücü, Gemi çağrı sayısı. Çıktı: Gelir, Yolcu sayısı.	Teknik Etkinlik.

4.4. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

Veri Zarflama Analizi yöntemi kullanılarak Türkiye’de faaliyet gösteren 24 Kruvaziyer Limanın etkinlik değerleri belirlenecektir. İlgili yöntem için gerekli girdi sayısı 6, çıktı sayısı ise 5 olarak sınırlandırılmıştır. Kruvaziyer limanların rıhtım uzunluğu, yanaşma yeri sayısı, personel sayısı, kruvaziyer sektöründe faaliyet süresi, liman hinterlandında bulunan ören yeri sayısı ve özelleştirme sonrası yapılan yatırım tutarı araştırma yönteminin girdilerini oluşturmaktadır. Kruvaziyer limanlara gelen gemi sayısı, gelen yolcu sayısı, giden yolcu sayısı, transit yolcu sayısı ve toplam yolcu sayısı araştırma yönteminin çıktıları oluşturmaktadır. Bu girdi ve çıktılar çalışmanın sonraki kısımlarında detaylı olarak açıklanacaktır. Girdi ve çıktı verileri için 2012 yılı baz alınmaktadır.

4.5. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI

Araştırmanın varsayımları aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir:

Parametrik olmayan yöntemler, doğrusal programlama kökenli teknikleri kullanarak etkinlik sınırına olan uzaklığı ölçmeye çalışmaktadırlar. Bu yöntemler, parametrik yöntemlerde olduğu gibi üretim biriminin yapısı ile ilgili davranışsal varsayımlara girmek zorunda olmadıkları için görece avantajlıdırlar. Ayrıca, söz konusu yöntemlerin birden fazla açıklayıcı ve açıklanan değişken kullanabilme gibi bir üstünlüğü vardır. Buna karşın bir rassal hata terimi içermedikleri için tesadüfi ya da diğer nedenlerle oluşan hataları modele aktarırlar ve etkinlik sınırını yanlış tespit edebilirler. Bu nedenle araştırmanın uygulama aşamalarından girdi ve çıktıların belirlenmesi sürecinde yapılmış olan seçimlerin, hedeflenen analiz değerlendirmesine ulaşmada en etkin sonucu verdiği varsayılmaktadır. Yapılan literatür incelemesi sonucu seçilen girdi ve çıktı kümeleri liman etkinliği ölçümünde en çok kullanılan değişkenlerdir.

Araştırmada çıktıya yönelik BCC ve CCR modelleri kullanılmaktadır. Çıktıya yönelik VZA modelleri ile belirli bir girdi setiyle en fazla ne kadar çıktı seti elde edilebileceği araştırılmaktadır. Bu sonuca ulaşmak için kullanılan veri zarflama

modellerinin, bu girdi ve çıktı kümesi açısından seçilen en uygun modeller olduğu varsayılmaktadır.

4.6. ARAŞTIRMANIN KARAR VERME BİRİMLERİNİN SEÇİMİ

Veri zarflama analizinde ilk aşama, birbirleriyle karşılaştırmalı etkinlik ölçümü yapılacak olan karar verme birimlerinin (KVB) seçimini içerir. Bu birimlerin üretim teknolojileri açısından birbirine benzer olmaları, diğer bir deyişle gözlem kümesinin homojen olması, elde edilecek sonuçların anlamlı olabilmesi açısından çok önemlidir.

Araştırmanın problemini oluşturan “krvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında Türkiye’de faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarından hangisinin işletmecilik açısından nasıl bir konumda bulunduğu, limanların kendi içerisinde nasıl sıralandığının belirlenmesi düşüncesi” doğrultusunda analizde kullanılacak verilerin güvenilirliği ve elde edilebilirliği göz önüne alınarak karar verme birimleri Türkiye’de faaliyet gösteren 24 Kruvaziyer liman olarak belirlenmiştir (EK-1).

4.6.1. Alanya Limanı

Alanya Kruvaziyer Limanı 2000 yılında işletme hakkı Alıdaş A.Ş.’ye verilerek 30 yıllığına özelleştirilmiştir. Bu liman Girne ve Alanya aranda deniz otobüsleri ile uluslararası yolcu gemilerine hizmet vermektedir. Limanın 2.200 bhb’lik 30 ton çekme kuvvetine sahip bir römorkörü mevcuttur. Rıhtım derinliği 15-20 metre arasında değişmektedir. İskelesi 533 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindedir. 2004 yılından bu yana ISPS uyumlu olan liman aynı anda 6 yolcu gemisine hizmet verebilmektedir. Alanya kruvaziyer yolcu limanı terminali bünyesinde, gümrük ofisi, göçmen bürosu, sağlık ocağı, klimalı yolcu salonu, kafe-restoran ve alışveriş olanağı sağlayan dükkânlar bulunmaktadır.

4.6.2. Anamur Limanı

Anamur limanı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Anamur Liman Başkanlığı’na yönetilen bir kamu limanıdır. Rıhtım boyu 183 metre olduğu için çoğu

yolcu gemisi yanaşamamaktadır. Ancak mevcut iskelenin yıkılıp yerine 500 metre uzunluğunda yeni bir iskele yapılması ve aynı zamanda deniz uçaklarına da hizmet vermesi planlanmaktadır. Anamur Limanına 2011 yılında 4, 2012 yılında ise 1 yolcu gemisi uğramıştır. 2011 yılında 351 yolcu, 2012 yılında 63 yolcu ziyaret etmiştir.

4.6.3. Antalya Limanı

Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanı, 510 m. (200 / 170 / 140 m) uzunlukta ve tümü ISPS sınırları kapsamında korunmakta olan 3 adet rıhtımında yolcularına hizmet vermektedir. Rıhtımlara yanaşan uluslararası kruvaziyer taşımacılığı yapan yolcu gemilerine hizmet vermek üzere 709 m² kapalı alana sahip bir yolcu salonu bulunmaktadır. 2010 Temmuz ayında Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanı'nın işleticisi Global Liman İşletmeleri A.Ş. olmuştur. Eski terminal binası büyük bir yenilemeden geçmiş, bünyesine kısa bir süre içinde de 1000 m² büyüklüğünde klimalı bir bagaj terminalini eklemiştir. Gerekli görüldüğü şekilde hem bagaj terminaline hem de yolcu terminalinin içine güvenli ve emniyetli bir operasyonun temelini oluşturmak üzere x-ray cihazları yerleştirilmiştir. Port Akdeniz 2011 yılında 33'ü indi-bindi operasyonu olmak üzere toplamda 77 sefere ev sahipliği yapmıştır (<http://www.globalports.com.tr>)

Global Liman İşletmeleri, Port Akdeniz – Antalya Yolcu Limanı'nı devraldığından bu yana limanda ana liman operasyonları gerçekleştirmeye başlayarak limanda daha büyük yolcu gemilerine hizmet verilmeye başlanmış ve kruvaziyer ile gelen yolcuların sayısında istikrarlı bir şekilde artış gözlenmiştir.

4.6.4. Bartın Limanı

15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla da yabancı gemilerin girişine açılan, yük ve yolcu taşımacılığında uluslararası liman olarak hizmet veren Bartın limanı aynı zamanda yük ve yolcu giriş-çıkış gümrük kapısıdır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bartın Liman Başkanlığı'nca yönetilen bir kamu limanıdır. 480 metre rıhtım uzunluğuna sahip Bartın limanının su derinliği 7,5-8

metredir. Limana en fazla 215 metre boyundaki kruvaziyer gemiler yanaşabilmektedir. (www.bartınliman.gov.tr 08.09.2013).

4.6.5. Bodrum Limanı

Bodrum Yolcu Limanı, Milas Uluslararası Havalimanına 36 km. uzaklıkta ve şehir merkezine birkaç dakika yürüme mesafesindedir. Liman iki büyük yolcu gemisine aynı anda hizmet verme kapasitesine sahiptir. Yeni inşa edilen iskelenin uzun tarafı 350 metre, iç kısmı ise 330 metre boyunda olup eni 15 metredir. İskelenin sığ kısmının derinliği 9 metre ile başlayıp iskelenin ucunda bu rakam 23 metreye çıkmaktadır. Terminal binası 22.000 m²'lik bir alanda gümrük idaresini, duty-free alanını, restoran ve kafeteryayı içinde barındırmaktadır (www.globalports.com.tr 08.09.2013)

4.6.6. Çanakkale Limanı

Çanakkale Liman İşletmesi San. ve Tic. A.Ş. tarafından 29 Mayıs 2004 tarihinde temeli atılan Çanakkale Kepez limanının üst yapı İnşaatı, 23 Kasım 2005 tarihinde, Kolin A.Ş. tarafından tamamlanmış ve 02 Aralık 2005 tarihinde işletmeye alınmıştır. Liman içerisinde yer alan atık kabul tesisi, gemilerden kaynaklı atıkların toplanmasında Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise ikinci büyük tesisi konumunda olup aynı zamanda Avrupa Atık Tesisleri Birliği (Euroshore) üyesidir. Yılda gemilerden 150 bin ton atık toplayan Çanakkale Liman İşletmesi, öncelikli olarak deniz kirliliğinin önlenmesinde büyük rol oynarken toplanan atıkların ayrıştırılmasıyla ve geri dönüşüme kazandırılmasıyla da ülkeye katma değer sağlamaktadır (www.kolin.com.tr 08.09.2013) 4 adet rıhtımı bulunan limanda su derinliği 8,5-28 metre aralığında değişmektedir. Toplam yanaşma uzunluğu 428 metredir (www.portofcanakkale.com 08.09.2013)

4.6.7. Çeşme Limanı

Toplam rıhtım uzunluğu 480 metredir. Rıhtım boyunca su derinliği gemi bağlama yerlerinde 7-10 metredir. Çeşme Limanı Özelleştirme kapsamında, 30 yıl süre ile 06.06.2003 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş tarafından Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.' ne işletmesi devredilmiştir.

4.6.8. Dikili Limanı

İskele tadilat ve onarımı 2000 yılında tamamlanarak 9 metre genişlikten 15 metre genişliğe, 110 metre uzunluktan 180 metre uzunluğa yükseltilmiştir. Özelleştirme idaresi tarafından 10.11.2003 tarihinde Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri Ticaret AŞ'ne işletme hakkı devredilmiştir.

4.6.9. Fethiye Limanı

Fethiye'de kruvaziyer yolcu gemilerine hizmet verecek nitelikte bir liman hâlihazırda bulunmamaktadır. Mevcut liman hem fiziki şartları hem de uzunluğu bakımından hizmet vermeye uygun değildir. Fethiye Belediye Başkanlığı tarafından hazırlatılan Kruvaziyer Liman projesinde 250, 296 ve 192 metre uzunluğunda 3 adet iskele yer almaktadır. Proje, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan yatırım programına alınması için onay beklemektedir. Kruvaziyerler açığa demirleyip yolcularını küçük teknelerle ilçeye sevk etmektedirler.

4.6.10. Göcek Limanı

Göcek'te Kruvaziyer Yolcu Limanı bulunmamaktadır. Yat turizminin merkezi konumunda olan Göcek'in yatçılık bakımından ön plana çıkması uygun görülmektedir. Birbirinden güzel sayısız koyları, irili ufaklı adaları ve turkuaz suları ile deniz tutkunları için aranan tüm özellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Göcek koyunun bu özellikleri açık deniz ve mavi yolculuk sevenlerin tekneleri için de mükemmel bir mola verme ve barınma noktası olmaktadır.

4.6.11. Güllük Limanı

İskele uzunluğu 346 metre olup 4 adet yanaşma yeri vardır. Su derinliği; kısa iskelelerde 6-12 metre, uzun iskelelerde ise 12-14,5 metredir. TDİ bünyesinde Haziran 2006'ya kadar faaliyetine devam eden Güllük Limanı bu tarihten sonra Güllük Liman İşletmeciliği A.Ş. tarafından işletilmeye başlanmıştır.

4.6.12. İskenderun Limanı

İskenderun Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda konuşlanmakta olup, Ortadoğu ülkelerine olan aktarma trafiğine ve Güneydoğu Anadolu Bölgesine hizmet vermektedir. Liman, 1400 metre uzunluğunda bir mendireğe sahiptir. Liman girişinde derinlik 12 metredir. Demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılı genel amaçlı bir liman olup, dökme, Ro-Ro ve karışık eşyaya hizmet vermektedir. 2008 yılından bu yana kruvaziyer yolcu taşımacılığına çok azda olsa hizmet vermektedir.

4.6.13. İstanbul – Salıpazarı (Galata, Karaköy) Limanı

İstanbul'un Beyoğlu ilçesine bağlı Karaköy semtinde bulunan limanın Karaköy ve Salıpazarı olmak üzere iki rıhtımı mevcuttur. Toplam rıhtım uzunluğu 1.115 metre olan liman günde ortalama 11 gemiyi kabul etmektedir. 1986 yılına kadar Türkiye'nin en büyük ithal limanı olan Salıpazarı Limanı 1986 yılında yük gemisi trafiğine, 1988 yılında da tır trafiğine kapatılmıştır. Halen kruvaziyer tip yolcu gemileri, turist gemileri ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine ait yolcu gemileri limana yanaşmakta olup, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri gemilerine yolcu beraberisi eşya yükletilmektedir.

Dünyanın en önemli kruvaziyer işletmecileri tarafından tercih edilen Salıpazarı limanı Akdeniz bölgesindeki en uğrak 10 limandan biridir. Salıpazarı limanı 2011'de 600.000'i aşkın turist için gümrük kapısı olarak kullandığı limandır. Salıpazarı limanının, Beyoğlu ve Galata Kulesi gibi turistik ve sosyal-kültürel merkezlere yakınlığı, kruvaziyer turisti tarafından tercih edilmesini sağlayan en önemli etkenlerdir. Kruvaziyer gemilerine sunulan hizmetlerin uluslararası standartlara çıkarılarak İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'nın en önemli destinasyonlardan biri haline getirilmesi ve ülkemizi ziyaret eden turist sayısının artırılması ve turizm gelirlerine olan katkısının artırılması hedeflenmektedir.

4.6.14. İzmir – Alsancak Limanı

Ege Bölgesi'nin turizm zenginliklerine kolayca ulaşabilecek konumda olması ve Adnan Menderes Havaalanı'na 25 km. olan yakınlığı da dikkate alındığında, limanın

yolcu hizmetleri için önemli olduğu vurgulanabilir. İzmir'in Ege'deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olmasından dolayı, liman yolcu terminali önemli düzeyde bir trafiğe sahiptir. Aynı anda dört kruvaziyer geminin yanaşabileceği rıhtımın toplam uzunluğu 1.102 metredir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çandarlı'daki Kuzey Ege Limanı'nın devreye girmesinden sonra İzmir Alsancak Limanı'nın sadece kruvaziyer limanı olarak kullanılacağını belirtmektedir. Bu durumun önümüzdeki dönemlerde İzmir'in kruvaziyer turizmindeki vizyonunda önemli bir yer teşkil edeceği, İzmir'in kruvaziyer turizminde marka olmasını sağlamada temel oluşturacağı öngörülmektedir.

İzmir Ticaret Odası kruvaziyer turizmle limana gelen her turist için ayak-bastı ücretini ödemekte, kruvaziyer firmaları ile tek tek görüşerek onları ikna etmekte ve İzmir Alsancak Limanı'na gelmelerini sağlamaktadır. Ulusal ve uluslararası camiada önemli toplantılar düzenlemektedir.

4.6.15. Kaş Limanı

Kaş Belediyesine ait olan limanda daha çok yatlarla marina hizmeti verilmektedir. 516 metre rıhtım uzunluğuna sahip liman 2008 yılından bu yana kruvaziyer gemilere hizmet vermektedir. Kaş'ta tıpkı Göcek gibi yatçılık ve marina işletmeciliği konuşlarında ön plan çıkan turizm bölgelerimiz arasındadır.

4.6.16. Kuşadası Limanı

3 Temmuz 2003 tarihinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Limanın işletme haklarını; limanı ziyaret eden yolcu gemileri için barınma, pilotaj, römorkaj, atık yönetimi, yolcu yerleştirme yönetimi, temiz su rezervi, onarım ve bakım servisleri dâhil olmak üzere, 30 seneliğine Global Liman İşletmeleri bünyesinde bulunan Ege Liman Hizmetleri Anonim Şirketi'ne devretmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, 2011'de Ege Ports - Kuşadası Yolcu Limanı'na gelen gemiler ve yolcu varışları bakımından Türkiye'nin en yoğun kruvaziyer limanıdır. Ayrıca, G.P. Wild International'

a göre Ege Ports 2011’de toplam 648.000 kruvaziyer yolcusu ve 62.000 feribot yolcusu ile Akdeniz'in 16. en çok ziyaret edilen limanı olmuştur.

Ege Ports - Kuşadası'nın cazibesi büyük ölçüde arkeolojik ve tarihi yerlere olan yakınlığından kaynaklanmaktadır. Bunlar arasında önemli bir turistik merkez ve halen kazı çalışmaları yürütülen arkeolojik alan olan antik Efes kenti ve Kutsal Meryem Ana Evi yer almaktadır. Ege Ports azami dört büyük ya da dört küçük ve iki büyük geminin yanaşmasına olanak tanıyan iskelelere sahiptir. Ayrıca, feribot trafiğine hizmet vermek için iki adet Ro-Ro rampası ile bir rıhtım bulunmaktadır. Terminal binasında duty-free alışveriş alanı, ilk yardım tesisleri, bir yolcu ve mürettebat merkezi (İnternet ve uluslararası arama erişimi), gemi ve kruvaziyer işletmecileri ve tur acenteleri için ofisler bulunmaktadır.

Ege Ports – Kuşadası Yolcu Limanı 2004'te Türkiye'de ISPS'ye uygun olan ve ISPS sertifikası alan ilk limandır. Toplam 713 metre uzunluğunda 4 adet iskeleye sahiptir. 2007’de ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği) standartlarına tam uyan ilk Türk limanı olmuş ve CLIA tarafından emniyet ve güvenlik hizmetleri alanında sektörün en iyi limanlarından biri seçilmiştir. 2008’de Lloyd’s Türk Taşımacılık Ödülleri’nde yılın kruvaziyer terminali seçilmiştir.

4.6.17. Marmaris Limanı

02.02.2001 tarihinde, Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 30 yıl süre ile İşletme Hakkı Devri Yöntemi ile devredilmiştir. İki yanaşma yeri bulunan limanın toplam rıhtım uzunluğu 440 metredir. Marmaris kruvaziyer limanı Türkiye'nin ilk işletme hakkı özelleştirilen yolcu limanı olma özelliğini taşımaktadır.

4.6.18. Mersin Limanı

Mersin’de hâlihazırda bir kruvaziyer limanı bulunmamaktadır. Belediye limanı 150 metre uzunluğunda ki iskelesinden kruvaziyer gemilere sınırlı hizmet vermektedir. Akdeniz'in en önemli turizm merkezlerinden birisi olmayı hedefleyen Mersin kruvaziyer limanı yatırımına ihtiyaç duymaktadır.

4.6.19. Mudanya Limanı

Mudanya Belediyesi tarafından işletilen limanda bir adet 184 metre uzunluğunda iskele mevcuttur. Mudanya limanı küçük kruvaziyerlere ve feribotlara hizmet vermektedir.

4.6.20. Samsun Limanı

Liman, Kuzey Avrupa, BDT ve Ortadoğu ülkeleri arasında demir-karadeniz yolu kombine taşımacılığına hizmet veren feribot köprü sistemine sahiptir. Yanaşma iskelesinin boyu 184 metre, genişliği 26,5 metredir.

4.6.21. Sinop Limanı

Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş. firması, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 1997 yılında açılan özelleştirme ihalesine katılarak, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketine ait Sinop Limanının işletme hakkını 30 yıllığına devralmıştır. İki yanaşma yeri bulunan limanda toplam iskele uzunluğu 260 metredir.

4.6.22. Taşucu Limanı

1983 yılında tamamı Kamu İktisadi Teşebbüsü olan Sümer Holding A.Ş. Taşucu Kağıt Sanayi İşletmesi Müdürlüğü bünyesinde kurulan limanın toplam 280 metre uzunluğunda üç adet yanaşma yeri bulunmaktadır. K.K.T.C. ile Seka Taşucu Limanı arasında Ro-Ro ve Feribot Taşımacılık hizmeti verilmektedir. Her gün karşılıklı seferler düzenlenmektedir.

4.6.23. Trabzon Limanı

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde Albayrak Grubuna ait Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye devredilmiştir. Kruvaziyer gemiler ve feribotlar için 400

metre uzunluğunda rıhtımı mevcuttur. Trabzon Limanının hinterlandını; coğrafi bakımdan bulunduğu mevki itibariyle, Doğu Anadolu İlleri, Kafkas Ülkeleri, İran ve Asya Ülkeleri oluşturmaktadır. Kara, deniz ve hava ulaşımı bakımından, uluslararası ticaret, nakliyat ve turizm yönünden önemli bir ulaşım merkezi ve aynı zamanda yolcu giriş-çıkışı için Deniz Hudut Kapısıdır.

4.6.24. Yalova Limanı

2005 yılında inşa edilen liman kruvaziyer gemilerin yanaşmasına izin vermeyen 107 metre uzunluğundaki rıhtımı ile yolcu taşımacılığına hizmet sunamamaktadır.

4.7. ARAŞTIRMANIN GİRDİ VE ÇIKTI KÜMELERİNİN SEÇİMİ

Veri zarflama analizi veri tabanlı bir etkinlik ölçme tekniği olduğundan, yapılacak ölçümün sağlıklı olması seçilen girdi ve çıktılarının da anlamlı olması ile mümkündür. Bu aşamadaki amaç, üretim teknolojisini en iyi şekilde ifade edecek girdi ve çıktılarının seçilmesi ile tüm karar verme birimlerinin girdi ve çıktı verilerinin elde edilmesidir.

Bu amaçla karar verme birimlerini temsil eden Türkiye’de faaliyet gösteren kruvaziyer limanların etkinliklerinin analizi için optimal sonucu verecek girdi ve çıktı kümeleri belirlenmiştir. Bu aşamada girdi ve çıktı kümesi için çok sayıda denemeler yapılmış, literatürde daha önce yapılmış benzer çalışmalarını da dikkate alarak kruvaziyer limanların genel yapısı ile tutarlı sonuçların elde edildiği girdi-çıkıtı bileşimi araştırmanın girdi ve çıktı kümesi olarak seçilmiştir. Girdi-Çıkıtı kümesi 6 adet girdi ve 5 adet çıktı değişkeninden oluşmaktadır.

Diğer yandan, çok fazla girdi ve çıktı bileşimi VZA’nın etkin ve etkin olmayan birimlerini birbirinden ayırmasını zorlaştırmaktadır. Ancak bu zorluğu ortadan kaldırmak, karar verici birimlerinin sayısını artırmakla mümkün olmaktadır. Anlamlı bir sonuç elde edebilmek için analize dâhil edilecek karar verme birimi sayısı ile girdi-çıkıtı sayıları arasında genellikle $n+1 > m+s$ (n =KVB sayısı, m =girdi sayısı, s =çıkıtı sayısı) ilişkisi tercih edilir. Bazı çalışmalarda bu kısıt $n \geq 2(m+s)$ şeklindedir. Bu

çalışmada $n=22$, $m=6$ ve $n=5$ olarak belirlenmiştir. Bu durumda ilişkilerin sağlanabilirliği aşağıda gösterilmektedir.

$$n + 1 > m + s \quad \text{için}; \quad 22 + 1 > 6 + 5 \quad (1)$$

$$n \geq (m + s) \quad \text{için}; \quad 22 \geq (6 + 5) \quad (2)$$

Analizde kullanılan girdi ve çıktı değişkenlerin kruvaziyer yolcu taşımacılığı açısından için ne ifade ettiği alt başlıklar halinde kısaca açıklanmaya çalışılacaktır.

4.7.1. Uygulamanın Girdi Birimleri

Seçilecek olan girdi-çıktı kümesi tüm karar noktaları için ortak faktörler olmalıdır. İncelenmek istenen tüm faaliyet seviyeleri ve performans ölçütlerini kapsamalıdır. Ölçülebilir, fiziksel ve ekonomik kaynakların tümünü içermelidir.

4.7.1.1. Rıhtım Uzunluğu (I_1)

Yolcuların gemiye inip binmesi ve yüklerin elleçlenmesi için gemilerin yanaşıp, demirleyip, bağlandığı deniz yapıları rıhtım ve iskelelerdir. Sahile paralel gemi yanaşma yerleri olan rıhtımlara, su ile temas eden yüzeyleri boyunca gemiler yanaşırlar. Limana gelecek gemilerin tip, boyut ve taşıma kapasitelerine göre rıhtım boyları belirlenir. Bu sebeple kruvaziyer yolcu taşımacılığında rıhtım uzunluğu önemli bir girdi bileşenidir. Çünkü rıhtım uzunluğu arttıkça tonaj olarak daha büyük ve sayı olarak daha fazla yolcu taşıyan gemiler limanı kullanabileceklerdir (Baykal, 2012).

4.7.1.2. Yanaşma Yeri Sayısı (I_2)

İskele ve rıhtımlar gemilerin yanaşıp yolcu iniş ve binişi yaptığı deniz yapılarıdır. İskeleler kıyı çizgisine dik veya meyilli olarak gemilerin yanaşmasını sağlarken, rıhtımlar ise kıyı çizgisine paralel olarak gemilere yanaşma imkânı sağlamaktadır. Limanda bulunan fiziki deniz yapılarına göre yanaşma yerleri değişim göstermektedir ve limana aynı anda bağlanabilecek gemi sayılarında farklılıklar

oluşmaktadır. Bu yüzden liman yanaşma yeri sayısı da önemli bir girdi birimidir (Baykal, 2012). İskelelerin her iki yanına gemi yanaşabilirken, rıhtımların yalnızca tek tarafına yanaşılabilir.

4.7.1.3. Personel Sayısı (I₃)

Kruvaziyer limanlarında gemilerin limana yanaştırılmasından başlayarak limandan ayrılmasına kadar birçok deniz ve kara hizmeti mevcuttur. Bunlar, kılavuzluk hizmetleri, romörkaj hizmetleri, güvenlik hizmetleri, temiz su hizmeti, katı ve sıvı çöp ikmal hizmetleri, tamir-bakım ve yakıt ikmal hizmetleri, sağlık, iletişim, finans hizmetleri ile karayolu yolcu taşınması hizmetleridir. Bu hizmetler uzman, ehliyetli personel tarafından sağlanmaktadır. Bu yüzden personel sayısı limanın etkinlik açısından önemli bir girdisidir.

4.7.1.4. Kruvaziyer Sektöründe Faaliyet Süresi (I₄)

Liman işletmeciliği yolcu taşımacılığına yönelik yapıyorsa, liman bilinirliğini ve tanınırlığını yolcular tarafından kullanılması ile arttırabilmektedir. Ayrıca kruvaziyer yolcu taşımacılığına hizmet eden limanların müşteri düzeyi yurtdışı reklamları ve liman hinterlandının cazibesinin ön plana çıkarılması ile mümkün olmaktadır. Çünkü bu uzmanlık, bilgi ve iletişim gücü isteyen bir operasyonlar zinciridir. Uygulamada görülen hatalar diğer operasyonlarda düzeltilmekte ve sürdürülebilir bir işletim ortaya konmaktadır. Bu sebeple limanın sektörde faaliyet gösterdiği süre bir birikimin ve tecrübenin göstergesi olduğu için girdi olarak önemlidir.

4.7.1.5. Ören Yerleri Sayısı (I₅)

Turizm hareketlerinin gelişmesinde yer alan, büyük bir turizm değeri ve serveti olan ve turistleri o bölgeye getiren çekicilikler arasında, tarihsel ve dinsel anıtlar, eski eserler, tarihsel kalıntılar, harabeler ve kazı yerleri de önemli doğal varlıklardan sayılmaktadır. Bunlar, eski uygarlıkları tanıtan, bir ulusun kültürünü, ekonomik-siyasi-politik yaşantısını ve sanatını gösteren eserler ve yapılar olması açısından turistler gözünde önemli bir yer tutmaktadır (Kozak, 2012).

Ören yerleri sayısı kruvaziyer destinasyonları belirlenirken önemli rol oynayan bir faktördür. Özellikle kültür ve inanç turizmi ögesi olarak kruvaziyer turizminin önemli çekicilik unsurlarındandır.

4.7.1.6. Özelleştirme Sonrası Yapılan Yatırım Tutarı (I₆)

Kruvaziyer Limanların mülkiyetleri Türkiye Cumhuriyeti Anayasası gereği devlete ait olup Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilmektedir. Ancak 2002 yılından itibaren bu limanların bir kısmı işletmecilik hakkının devri usulü ile özelleştirilmiş ve 30 yıllık işletme hakları özel sektör firmalarına devredilmiştir. Özelleştirmeden amaç limanlara yeni yatırımlar yapıp elde edilen gelirlerin artırılmasıdır. Bu süreç içinde işletmeciler limanlara altyapı ve üstyapı yatırımları yaparak limanların etkinliklerini artırma yoluna gitmişler ve başarılı olmuşlardır. Özelleştirme sonrası yaratılan sinerji ve dinamizm ile limanlara gelen gemi ve yolcu sayılarında artış olmuştur. Müşteri bulma ve destinasyona dâhil edilme konusunda özel sektör firmaları özellikle yabancı ortaklı olanlar (Kuşadası, Antalya, Bodrum) yurtdışı başarılarına imza atmışlardır.

4.7.2. Uygulamanın Çıktı Birimleri

Girdi ve çıktılar arasında bir korelasyonun mevcut olmasının gerekliliği unutulmamalıdır. Veri Zarflama Analizinde dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise, girdilerin artmasının etkinlikte azalışa, çıktıların artmasının etkinlikte artışa neden olmasıdır.

4.7.2.1. Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı (O₁)

Kruvaziyer limana yanaşan, demirleyen ve yolcu indirme bindirme operasyonlarını yapan gemi sayısını gösterir. Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı liman etkinliğinin önemli bir göstergesidir. Çünkü limanın üretim teknolojisi hakkında bilgi sahibi olunmasını sağlamaktadır.

4.7.2.2. Gelen Yolcu Sayısı (O₂)

Gelen yolcu, kruvaziyer gemi yolculuğu yaparak varış limanına gelen ve gümrük işlemlerinin yapılması sonrasında ülkeye giriş yaparak kruvaziyer yolculuğunu tamamlayan yolcudur. Gelen yolcu sayısı, kalkış limanında yolculuğu başlayan ve varış limanında yolculuğu biten yolcu sayısını gösteren çıktı birimidir.

4.7.2.3. Giden Yolcu Sayısı (O₃)

Giden yolcu, kruvaziyer yolculuğu yapmak üzere kalkış limanına gelen ve gümrük işlemlerinin yapılması sonrasında ülkeden çıkış yaparak kruvaziyer yolculuğuna başlayan yolcudur. Giden yolcu sayısı, kalkış limanında yolculuğu başlayan yolcu sayısını gösteren çıktı birimidir.

4.7.2.4. Transit Yolcu Sayısı (O₄)

Transit yolcu, kalkış limanından gemiye binen, kruvaziyer yolculuk yaparak destinasyon boyunca demirlenen kruvaziyer limanlarda gemiden inerek, belirli ve kısıtlı bir süre liman hinterlandını ziyaret eden, tekrar kruvaziyere binerek yolculuğuna devam eden ve seyahati sonunda ilk kalkış limanına geri dönen yolcuya denir. Ülkemiz limanlarına kruvaziyer turizm çerçevesinde gelen turistlerin büyük çoğunluğu transit yolcudur.

4.7.2.5. Toplam Yolcu Sayısı (O₅)

Toplam yolcu sayısı; gelen yolcu sayısı, giden yolcu sayısı ve transit yolcu sayısının toplanması ile bulunan yolcu sayısıdır. Liman yolcu hareketliliğinin önemli bir göstergesidir.

4.8. ARAŞTIRMAYA UYGUN VERİ ZARFLAMA MODELİNİN SEÇİMİ

VZA modellerinden yararlanılarak yapılacak analiz, kullanım alanlarına ve varsayımlara göre belirlenmektedir. Bu nedenle hangi VZA modelinin kullanılması gerektiği, analiz sürecinde yer alan girdi ve çıktıların kontrol edilip edilemediğine bağlı bulunmaktadır. Girdiler üzerinde kontrol az ya da yoksa çıktı odaklı bir model kurulması, eğer çıktılar üzerinde kontrol az ise girdi odaklı bir model kurulması yani temel olan CCR ve BCC gibi VZA modellerinden yararlanılması gerekmektedir.

Bu tez çalışmasında çıktı kümesindeki değişkenler üzerinde iyileştirmeler yapılarak referans birimler düzeyine ulaşmak, diğer bir deyişle mevcut bulunan girdi seviyesi ile çıktıları maksimize etmek amaçlandığı için çıktıya yönelik veri zarflama analizi kullanılmıştır.

Çıktı miktarının, girdilerdeki değişim ile aynı oranda değiştiği yani ölçeğe göre sabit getiri ve çıktı miktarının, girdilerdeki değişim ile farklı oranda değiştiği yani ölçeğe göre değişken getiri durumları varsayılarak analizde kullanılacak veri zarflama modeli çıktı yönelimli BCC ve çıktı yönelimli CCR olarak belirlenmiştir.

4.9. KARAR VERME BİRİMLERİNİN GÖRELİ ETKİNLİKLERİNİN ÖLÇÜLMESİ VE BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu kısımda ki amaç Türkiye’de 2012 yılında faaliyet gösteren kruvaziyer limanların etkinliklerinin çıktıya yönelik BCC ve çıktıya yönelik CCR VZA modelleri yardımıyla karşılaştırılmasıdır.

Modeldeki notasyonlar şunları ifade etmektedir:

E_k : k karar verme biriminin etkinliği,

β : Çıktıya ait etkinlik (genişleme) katsayısı,

- ε : Yeterince küçük pozitif bir sayı (örneğin 0,0000001),
- S_i^- : k karar verme biriminin i'inci girdisine ait atıl değer,
- S_r^+ : k karar verme biriminin r'inci çıktısına ait atıl değer,
- X_{ij} : j'inci karar verme birimi tarafından kullanılan i girdisi miktarı,
- X_{ik} : k karar verme birimi tarafından kullanılan i girdisi miktarı,
- λ_j : j'inci karar verme biriminin aldığı yoğunluk değeri,
- Y_{rj} : j'inci karar verme birimi tarafından üretilen r çıktısı miktarı,
- Y_{rk} : k karar verme birimi tarafından üretilen r çıktısı miktarı,
- n : Karar verme birimi sayısı,
- t : Çıktı sayısı,
- m : Girdi sayısı.

BCC modeli etkin olmamanın teknik ve skaler ayrımını yapar ve verilen operasyon düzeyinde tam teknik etkinliği belirler (Eleren ve Özgür, 2006). Bu modelin CCR modelinden farkı getirinin yönünün saptanabilmesi için “konvekslik kısıtı” denilen

$\sum_{j=1}^n \lambda_j = 1$ kısıtı içeriyor olmasıdır (Cihangir, 2004).

Bu uygulamada çıktıya yönelik BCC modeli kullanılacağı için aşağıda bu modele ilişkin genel formülasyon verilmiştir:

$$E_k = \text{Max} \beta + \left(\varepsilon \sum_{i=1}^m S_i^- \right) + \left(\varepsilon \sum_{r=1}^t S_r^+ \right)$$

$$\sum_{j=1}^n (X_{ij} \lambda_j) + S_i^- - X_{ik} = 0$$

$$\sum_{j=1}^n (Y_{rj} \lambda_j) - S_r^+ - (\beta Y_{rk}) = 0$$

$$\sum_{j=1}^n \lambda_j = 1$$

$$\lambda, S_i^-, S_r^+ \geq 0$$

CCR modeli tüm etkinliklerin değerlendirilmesi ile ilgilidir. Girdileri tanımlar ve tanımlanmamış etkin olmamanın miktarını belirler (Eleren ve Özgür, 2006). Bu uygulamada aynı zamanda çıktıya yönelik CCR modeli de kullanılacağı için aşağıda bu modele ilişkin genel formülasyon verilmiştir (Çetin, 2006).

$$E_k = \text{Max} \beta + \left(\varepsilon \sum_{i=1}^m S_i^- \right) + \left(\varepsilon \sum_{r=1}^t S_r^+ \right)$$

$$\sum_{j=1}^n (X_{ij} \lambda_j) + S_i^- - X_{ik} = 0$$

$$\sum_{j=1}^n (Y_{rj} \lambda_j) - S_r^+ - (\beta Y_{rk}) = 0$$

$$\lambda, S_i^-, S_r^+ \geq 0$$

$$i = 1, \dots, m \text{ ve } r = 1, \dots, t$$

CCR modelleri ile toplam etkinlik bulunurken, BCC modelleri ise teknik etkinliği ifade eder. Teknik etkinliğe sahip olan bir KVB'nin ölçekten kaynaklanan bir etkinsizliği varsa, toplamda da etkin olmamaktadır (Er ve Uysal, 2012). Dolayısıyla CCR ve BCC modelleri birlikte çözümlenip, aşağıdaki eşitlik doğrultusunda elde edilen toplam etkinlik sonucu, teknik etkinlik sonucuna bölündüğünde KVB'lerin ölçek etkinliklerini belirlemek mümkün olmaktadır (Ulucan, 2002).

$$\text{Toplam Etkinlik Skoru (CCR)} = \text{Teknik Etkinlik Skoru (BCC)} \times \text{Ölçek Etkinliği}$$

Teknik etkinlik, bir ekonomik birimin elindeki girdileri en iyi biçimde değerlendirerek mümkün olan en fazla çıktıyı üretmedeki başarısını göstermektedir (Köksal, 2001). Ölçek etkinliği ise, "en uygun ölçekte üretim yapma başarısı" olarak tanımlanmaktadır (Cihangir, 2004).

Kruvaziyer limanlarının etkinliklerinin değerlendirilmesi uygulaması, Türkiye'de 2012 yılında sürekli faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarının bölgesel dağılımlarına, işletme hakkının kamu veya özel sektörde olmasına, toplam yolcu sayılarına, transit yolcu sayılarına ve tamamının genel olarak karşılaştırılmasına dayanmaktadır.

Uygulamada kruvaziyer limanları için kullanılan girdi ve çıktı değişkenleri aşağıda belirtilmektedir:

Girdiler

I₁ =Liman rıhtım veya iskele uzunluğu (metre),

I₂ =Limanın yanaşma yeri sayısı (adet),

I₃ =Limanda çalışan personel sayısı (adet),

I₄ =Limanın kruvaziyer yolcu taşımacılığu sektöründe faaliyet süresi (yıl),

I₅ =Liman hinterlandında bulunan ören yerleri sayısı (adet),

I₆ =Limanın işletme hakkının devri sonrasında yapılan yatırım tutarı (milyon USD).

Cıktılar

- O_1 =Limana gelen kruvaziyer gemi sayısı (adet),
 O_2 =Limana gelen kruvaziyer yolcu sayısı (adet),
 O_3 =Limandan giden kruvaziyer yolcu sayısı (adet),
 O_4 =Limanın transit kruvaziyer yolcu sayısı (adet),
 O_5 =Limanın toplam kruvaziyer yolcu sayısı (adet).

Uygulamada kruvaziyer limanlarına ait kullanılan veriler; T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti 2012 İstatistiklerinden, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü 2012 İstatistiklerinden, Liman Başkanlıkları ile görüşmeler yapılarak, işletme hakkı devredilmiş kruvaziyer limanların işletmecilerine ait web sitelerinde yer alan liman özellikleri bölümlerinden derlenerek elde edilmiştir.

Fethiye, Göcek ve Yalova limanlarına ilişkin veriler VZA'ne uygun olmadığı için bu limanlar analiz kapsamına alınmamıştır. Toplam 24 kruvaziyer limanından 21'i VZA kapsamında değerlendirmeye alınmıştır. Verilerin işlenmesi için, VZA özel yazılımlarından biri olan DEA Solver yazılımı kullanılmıştır.

4.9.1. Kruvaziyer Limanların Bölgesel Dağılımlarına Göre Etkinlikleri

Bu bölümde, etkinlik ölçümünde Akdeniz Bölgesinde yedi, Ege Bölgesinde yedi, Karadeniz Bölgesinde dört ve Marmara Bölgesinde üç kruvaziyer liman olmak üzere toplam 21 adet kruvaziyer liman kullanılmıştır. Etkinlik değerleri çıktıya yönelik CCR ve BCC modellerine göre hesaplanmıştır. Kruvaziyer limanların bölgesel dağılımlarına göre etkinliklerinin analizinde girdi olarak I_1, I_2, I_3, I_4 ve I_5 değişkenleri, çıktı olarak ise O_1 ve O_5 değişkenleri kullanılmıştır.

Çizelge 4.24'de Akdeniz bölgesinde faaliyet gösteren kruvaziyer limanlara ilişkin çıktıya yönelik CCR modeli ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir. CCR modeli sonuçları incelendiğinde 7 adet limanın etkinlik ortalamasının 0,471 olarak

hesaplandığı ve Antalya kruvaziyer limanı dışındaki diğer limanların etkin olmadığı görülmektedir. Bu bölgedeki kruvaziyer limanların etkinlik yüzdesinin düşük çıkmasında (%14,29) etkin olmayan liman sayısının fazla olmasının temel etken olduğu söylenebilir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde 7 adet limanın etkinlik ortalamasının 1,000 olduğu ve limanların tamamının etkin olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.3: Akdeniz bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	Bölge	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Alanya	Akdeniz	0,700	1,000	0,700	Artan
Anamur	Akdeniz	0,055	1,000	0,055	Artan
Antalya	Akdeniz	1,000	1,000	1,000	Sabit
İskenderun	Akdeniz	0,477	1,000	0,477	Artan
Kaş	Akdeniz	0,721	1,000	0,721	Artan
Mersin	Akdeniz	0,169	1,000	0,169	Artan
Taşucu	Akdeniz	0,177	1,000	0,177	Artan
Akdeniz Bölgesi Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı	7		Toplam Liman Sayısı	7	
Etkin Liman Sayısı	1		Etkin Liman Sayısı	7	
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,471		Limanların Etkinlik Ortalaması	1,000	
Limanların Etkinlik Yüzdesi	14,290		Limanların Etkinlik Yüzdesi	100,000	
En Düşük Etkinlik Değeri	0,055		En Düşük Etkinlik Değeri	1,000	
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000		En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	
Standart Sapma	0,327		Standart Sapma	0,001	

Çizelge 4.3’de Antalya kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. Bu durum limanın ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Çıktı miktarları,

girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır. Akdeniz bölgesi kruvaziyer limanlarından 6'sı ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır. Çizelge 4.4'da Ege bölgesinde faaliyet gösteren kruvaziyer limanlara ilişkin çıktıya yönelik CCR modeli ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.4: Ege bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanelar	Bölge	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Bodrum	Ege	0,575	1,000	0,575	Artan
Çeşme	Ege	0,377	1,000	0,377	Artan
Dikili	Ege	0,136	1,000	0,136	Artan
Güllük	Ege	0,042	1,000	0,042	Artan
İzmir	Ege	0,980	0,980	1,000	Sabit
Kuşadası	Ege	1,000	1,000	1,000	Sabit
Marmaris	Ege	0,391	1,000	0,391	Artan
Ege Bölgesi Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı	7		Toplam Liman Sayısı	7	
Etkin Liman Sayısı	1		Etkin Liman Sayısı	6	
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,500		Limanların Etkinlik Ortalaması	0,997	
Limanların Etkinlik Yüzdesi	14,290		Limanların Etkinlik Yüzdesi	85,710	
En Düşük Etkinlik Değeri	0,042		En Düşük Etkinlik Değeri	0,980	
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000		En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	
Standart Sapma	0,349		Standart Sapma	0,007	

Çizelge 4.4'de görülen CCR modeli sonuçları incelendiğinde 7 adet limanın etkinlik ortalamasının 0,500 olarak hesaplandığı ve Kuşadası kruvaziyer limanı dışındaki diğer limanların etkin olmadığı görülmektedir. Ege bölgesi kruvaziyer

limanları için de aynı Akdeniz bölgesinde olduğu gibi kruvaziyer limanların etkinlik yüzdesinin düşük çıkmasında (%14,29) etkin olmayan liman sayısının fazla olmasının temel etken olduğu söylenebilir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde toplam 7 limandan 6'sının etkin olduğu, İzmir-Alsancak kruvaziyer limanının ise etkin olmadığı görülmektedir. Ege bölgesi kruvaziyer limanlarının BCC modeli etkinlik ortalaması değeri 0,997 olarak hesaplanmıştır.

Çizelge 4.4'de Kuşadası kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1'e eşit olduğu hesaplanmıştır. İzmir-Alsancak kruvaziyer limanının ise toplam etkinlik ve teknik etkinlik değerleri birbirine eşit olduğu için ölçek etkinlik değeri 1 olarak hesaplanmıştır. Bu durum her iki limanında ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin ve her iki liman için çıktı miktarlarındaki artışın, girdilerindeki artış ile aynı oranda olduğunu göstermektedir.

Ege bölgesi kruvaziyer limanlarından 5'i ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır. Çizelge 4.5'da Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren kruvaziyer limanlara ilişkin çıktıya yönelik CCR modeli ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.5: Karadeniz bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limnlar	Bölge	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Bartın	Karadeniz	0,500	0,500	1,000	Sabit
Samsun	Karadeniz	1,000	1,000	1,000	Sabit
Sinop	Karadeniz	0,855	1,000	0,855	Artan
Trabzon	Karadeniz	1,000	1,000	1,000	Sabit
Karadeniz Bölgesi Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı		4	Toplam Liman Sayısı		4

Etkin Liman Sayısı	2	Etkin Liman Sayısı	3
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,839	Limanların Etkinlik Ortalaması	0,875
Limanların Etkinlik Yüzdesi	50,000	Limanların Etkinlik Yüzdesi	75,000
En Düşük Etkinlik Değeri	0,500	En Düşük Etkinlik Değeri	0,500
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000
Standart Sapma	0,204	Standart Sapma	0,217

Çizelge 4.5’da belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde 4 adet kruvaziyer limanın etkinlik ortalamasının 0,839 olarak hesaplandığı, Samsun ve Trabzon limanlarının etkin, Bartın ve Sinop limanlarının da etkin olmadığı görülmektedir. Aynı limanların BCC modeli sonuçları incelendiğinde limanların etkinlik ortalaması 0,875 olarak hesaplanmış ve Bartın limanı dışındaki diğer üç limanın etkin olduğu saptanmıştır.

Çizelge 4.5’da Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanlarının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. Bartın kruvaziyer limanının ise toplam etkinlik ve teknik etkinlik değerleri birbirine eşit olduğu için ölçek etkinlik değeri 1 olarak hesaplanmıştır. Bartın, Samsun ve Trabzon limanlarının ölçeğe göre sabit getiriye sahip olduğu görülmektedir. Sinop limanı ise ölçeğe göre artan getiriye sahiptir. Çizelge 4.6’da Marmara bölgesinde faaliyet gösteren kruvaziyer limanlara ilişkin çıktıya yönelik CCR modeli ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.6: Marmara bölgesi kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	Bölge	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Çanakkale	Marmara	0,221	1,000	0,221	Artan
İstanbul	Marmara	1,000	1,000	1,000	Sabit
Mudanya	Marmara	0,133	1,000	0,133	Artan
Marmara Bölgesi Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					

CCR Özet İstatistikleri		BCC Özet İstatistikleri	
Toplam Liman Sayısı	3	Toplam Liman Sayısı	3
Etkin Liman Sayısı	1	Etkin Liman Sayısı	3
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,451	Limanların Etkinlik Ortalaması	1,000
Limanların Etkinlik Yüzdesi	33,330	Limanların Etkinlik Yüzdesi	100,000
En Düşük Etkinlik Değeri	0,133	En Düşük Etkinlik Değeri	1,000
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000
Standart Sapma	0,390	Standart Sapma	0,001

Çizelge 4.6’da belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde üç kruvaziyer limanının etkinlik ortalamalarının 0,451 olarak hesaplandığı ve İstanbul-Salıpazarı limanının etkin olduğu görülmektedir. BCC modeli sonuçlarına göre ise her üç limanında etkinliklerinin birbirine eşit ve 1 olduğu, dolayısıyla etkin oldukları tespit edilmiştir.

Çizelge 4.6’da İstanbul-Salıpazarı kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. . Bu durum limanın ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Çıktı miktarları, girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır. Marmara bölgesi kruvaziyer limanlarından 2’si ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır. Çizelge 4.7’de Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.7: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	Bölge	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Alanya	Akdeniz	0,095	0,133	0,711	Artan
Anamur	Akdeniz	0,009	0,146	0,059	Artan
Antalya	Akdeniz	0,848	1,000	0,848	Artan

Bartın	Karadeniz	0,091	0,500	0,181	Artan
Bodrum	Ege	0,575	0,850	0,677	Artan
Çanakkale	Marmara	0,126	0,174	0,723	Artan
Çeşme	Ege	0,377	1,000	0,377	Artan
Dikili	Ege	0,136	0,272	0,501	Artan
Güllük	Ege	0,042	0,065	0,651	Artan
İskenderun	Akdeniz	0,038	0,345	0,109	Artan
İstanbul	Marmara	1,000	1,000	1,000	Sabit
İzmir	Ege	0,936	0,936	1,000	Sabit
Kaş	Akdeniz	0,070	1,000	0,070	Artan
Kuşadası	Ege	1,000	1,000	1,000	Sabit
Marmaris	Ege	0,388	0,571	0,680	Artan
Mersin	Akdeniz	0,039	1,000	0,039	Artan
Mudanya	Marmara	0,065	1,000	0,065	Artan
Samsun	Karadeniz	0,070	1,000	0,070	Artan
Sinop	Karadeniz	0,101	0,778	0,129	Artan
Taşucu	Akdeniz	0,022	0,041	0,534	Artan
Trabzon	Karadeniz	0,181	1,000	0,181	Artan

Türkiye Cumhuriyeti Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri

CCR Özet İstatistikleri		BCC Özet İstatistikleri	
Toplam Liman Sayısı	21	Toplam Liman Sayısı	21
Etkin Liman Sayısı	2	Etkin Liman Sayısı	9
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,296	Limanların Etkinlik Ortalaması	0,658
Limanların Etkinlik Yüzdesi	9,520	Limanların Etkinlik Yüzdesi	42,860
En Düşük Etkinlik Değeri	0,009	En Düşük Etkinlik Değeri	0,041
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000
Standart Sapma	0,345	Standart Sapma	0,376

Çizelge 4.7’de belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde toplam 21 kruvaziyer limanın etkinlik ortalaması değerinin 0,296 olarak hesaplandığı, İstanbul-Salıpazarı ve Kuşadası kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının etkinlik yüzdesinin düşük çıkmasında (%9,52) etkin olmayan liman sayısının fazla olmasının temel etken olduğu söylenebilir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde ise kruvaziyer limanlarının etkinlik ortalaması değerinin 0,658 olarak hesaplandığı ve Antalya, Çeşme, İstanbul-Salıpazarı, Kaş, Kuşadası, Mersin, Mudanya, Samsun ile Trabzon kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.7’de İstanbul-Salıpazarı ve Kuşadası kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. İzmir-Alsancak kruvaziyer limanının ise toplam etkinlik ve teknik etkinlik değerleri birbirine eşit olduğu için ölçek etkinlik değeri 1 olarak hesaplanmıştır. Bu durum İstanbul-Salıpazarı, Kuşadası ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanlarının ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Bu üç liman için ölçeğe göre sabit getiri özelliği çıktı miktarlarındaki artışın, girdilerindeki artış ile aynı oranda olduğu göstermektedir.

Çizelge 4.7’de Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarından geri kalan 18’i ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır.

İstanbul-Salıpazarı, Kuşadası ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanları hem faaliyet gösterdikleri bölgedeki kruvaziyer limanlarla karşılaştırıldığında hem de Türkiye genelinde faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarla karşılaştırıldığında ölçek etkin olmaları bakımından ön plana çıkmaktadır. İstanbul-Salıpazarı ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanları kamu tarafından işletilmekte, Kuşadası kruvaziyer limanı ise özel sektör tarafından işletilmektedir.

4.9.2. Kruvaziyer Limanların İşletme Hakkı Türüne Göre Etkinlikleri

Bu bölümde 9 adet işletme hakkı özelleştirilmiş kruvaziyer liman ile 12 adet kamu tarafından (TDİ) işletilen kruvaziyer limanın etkinlik ölçümleri sunulmaktadır. Etkinlik değerleri çıktıya yönelik CCR ve BCC modellerine göre hesaplanmıştır. Kruvaziyer limanların bölgesel dağılımlarına göre etkinliklerinin analizinde girdi olarak I_1, I_2, I_3, I_4, I_5 ve I_6 değişkenleri, çıktı olarak ise O_1 ve O_5 değişkenleri kullanılmıştır. Çizelge 4.29'da İşletme hakkı özelleştirilmiş kruvaziyer limanlara ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.8: İşletme hakkı özelleştirilmiş kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	İşletme Hakkı	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Alanya	Özelleştirilmiş	0,095	0,148	0,639	Artan
Antalya	Özelleştirilmiş	0,848	1,000	0,848	Artan
Bodrum	Özelleştirilmiş	1,000	1,000	1,000	Sabit
Çeşme	Özelleştirilmiş	0,377	1,000	0,377	Artan
Dikili	Özelleştirilmiş	0,136	1,000	0,136	Artan
Kuşadası	Özelleştirilmiş	1,000	1,000	1,000	Sabit
Marmaris	Özelleştirilmiş	1,000	1,000	1,000	Sabit
Sinop	Özelleştirilmiş	0,229	1,000	0,229	Artan
Trabzon	Özelleştirilmiş	0,455	1,000	0,455	Artan
İşletme Hakkı Özelleştirilmiş Olan Kruvaziyer Limanların CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı	9		Toplam Liman Sayısı	9	
Etkin Liman Sayısı	3		Etkin Liman Sayısı	8	
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,571		Limanların Etkinlik Ortalaması	0,905	
Limanların Etkinlik Yüzdesi	33,330		Limanların Etkinlik Yüzdesi	88,890	
En Düşük Etkinlik Değeri	0,095		En Düşük Etkinlik Değeri	0,148	

En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000
Standart Sapma	0,367	Standart Sapma	0,268

Çizelge 4.8’de belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde toplam 9 kruvaziyer limanın etkinlik ortalaması değerinin 0,571 olarak hesaplandığı, Bodrum, Kuşadası ve Marmaris kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde ise kruvaziyer limanların etkinlik ortalaması değerinin 0,905 olarak hesaplandığı ve Alanya limanı dışındaki diğer kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.8’de Bodrum, Kuşadası ve Marmaris kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. Bu durum limanın ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Çıktı miktarları, girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır. İşletme hakkı özelleştirilmiş Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarından geri kalan 6’sı ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır. Çizelge 4.9’da İşletme hakkı Kamuya ait kruvaziyer limanlara ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.9: İşletme hakkı Kamuya ait kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	İşletme Hakkı	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Anamur	Kamu	0,016	0,146	0,109	Artan
Bartın	Kamu	0,110	1,000	0,110	Artan
Çanakkale	Kamu	0,221	0,290	0,762	Artan
Güllük	Kamu	0,071	0,102	0,690	Artan
İskenderun	Kamu	0,118	0,585	0,201	Artan
İstanbul	Kamu	1,000	1,000	1,000	Sabit
İzmir	Kamu	1,000	1,000	1,000	Sabit

Kaş	Kamu	0,247	1,000	0,247	Artan
Mersin	Kamu	0,141	1,000	0,141	Artan
Mudanya	Kamu	0,133	1,000	0,133	Artan
Samsun	Kamu	0,165	1,000	0,165	Artan
Taşucu	Kamu	0,042	0,082	0,508	Artan
İşletme Hakkı Kamuya Ait Olan Kruvaziyer Limanların CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı		12	Toplam Liman Sayısı		12
Etkin Liman Sayısı		2	Etkin Liman Sayısı		7
Limanların Etkinlik Ortalaması		0,272	Limanların Etkinlik Ortalaması		0,684
Limanların Etkinlik Yüzdesi		16,670	Limanların Etkinlik Yüzdesi		58,330
En Düşük Etkinlik Değeri		0,016	En Düşük Etkinlik Değeri		0,082
En Yüksek Etkinlik Değeri		1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri		1,000
Standart Sapma		0,332	Standart Sapma		0,393

Çizelge 4.9’da belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde toplam 12 kruvaziyer limanın etkinlik ortalaması değerinin 0,272 olarak hesaplandığı, İstanbul-Salıpazarı ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde ise kruvaziyer limanların etkinlik ortalaması değerinin 0,684 olarak hesaplandığı ve Bartın, İstanbul, İzmir, Kaş, Mersin, Mudanya ile Samsun kruvaziyer limanlarının etkin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Çizelge 4.9’da İstanbul-Salıpazarı ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1’e eşit olduğu hesaplanmıştır. Bu durum limanın ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Çıktı miktarları, girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır. Kamu tarafından işletilen Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarından geri kalan 10’u ölçeğe göre artan getiri göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır.

4.9.3. Kruvaziyer Limanların Yolcu Türüne Göre Etkinlikleri

Bu bölümde gelen yolcu, giden yolcu ve transit yolcuya eş zamanlı olarak hizmet veren 14 kruvaziyer limanı ile sadece transit yolculara hizmet veren 7 kruvaziyer limanın etkinlik ölçümleri sunulmaktadır. Etkinlik değerleri çıktıya yönelik CCR ve BCC modellerine göre hesaplanmıştır. Kruvaziyer limanlarının yolcu türüne göre etkinliklerinin analizinde girdi olarak I_1, I_2, I_3, I_4 ve I_5 değişkenleri, çıktı olarak ise O_1 ve O_5 değişkenleri kullanılmıştır. Çizelge 4.32’de Gelen, Giden ve Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmiştir.

Çizelge 4.10: Gelen, Giden ve Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanlar	Yolcu Türü	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Alanya	Gelen + Giden + Transit	0,095	0,148	0,639	Artan
Antalya	Gelen + Giden + Transit	0,848	1,000	0,848	Artan
Bartın	Gelen + Giden + Transit	0,091	0,500	0,181	Artan
Bodrum	Gelen + Giden + Transit	0,575	1,000	0,575	Artan
Çanakkale	Gelen + Giden + Transit	0,126	0,274	0,458	Artan
Çeşme	Gelen + Giden + Transit	0,377	1,000	0,377	Artan
Dikili	Gelen + Giden + Transit	0,136	1,000	0,136	Artan
Güllük	Gelen + Giden + Transit	0,042	1,000	0,042	Artan
İstanbul	Gelen + Giden + Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
İzmir	Gelen + Giden + Transit	0,936	0,936	1,000	Sabit

Kuşadası	Gelen + Giden + Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Marmaris	Gelen + Giden + Transit	0,388	0,818	0,474	Artan
Taşucu	Gelen + Giden + Transit	0,022	1,000	0,022	Artan
Trabzon	Gelen + Giden + Transit	0,181	1,000	0,181	Artan
Gelen, Giden ve Transit Yolcu Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı		14	Toplam Liman Sayısı		14
Etkin Liman Sayısı		2	Etkin Liman Sayısı		9
Limanların Etkinlik Ortalaması		0,415	Limanların Etkinlik Ortalaması		0,834
Limanların Etkinlik Yüzdesi		14,290	Limanların Etkinlik Yüzdesi		64,290
En Düşük Etkinlik Değeri		0,022	En Düşük Etkinlik Değeri		0,148
En Yüksek Etkinlik Değeri		1,000	En Yüksek Etkinlik Değeri		1,000
Standart Sapma		0,367	Standart Sapma		0,287

Çizelge 4.10'da belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde toplam 14 kruvaziyer limanın etkinlik ortalaması değerinin 0,415 olarak hesaplandığı, İstanbul-Salıpazarı ve Kuşadası kruvaziyer limanlarının etkin olduğu görülmektedir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde ise kruvaziyer limanların etkinlik ortalaması değerinin 0,834 olarak hesaplandığı ve Antalya, Bodrum, Çeşme, Dikili, Güllük, İstanbul, Kuşadası, Taşucu ve Trabzon kruvaziyer limanlarının etkin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Çizelge 4.10'da İstanbul-Salıpazarı ve Kuşadası kruvaziyer limanının toplam etkinlik, teknik etkinlik ve ölçek etkinlik değerlerinin tamamının 1'e eşit olduğu hesaplanmıştır. İzmir-Alsancak kruvaziyer limanının ise toplam etkinlik ve teknik etkinlik değerleri birbirine eşit olduğu için ölçek etkinlik değeri 1 olarak hesaplanmıştır. Bu durum limanın ölçeğe göre sabit getiri özelliğinin olduğunu göstermektedir. Çıktı miktarları, girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır. Gelen, Giden ve Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarından geri kalan 11'i ölçeğe göre artan getiri

göstermişlerdir. Limanların girdileri aynı oranda arttırıldığında çıktı seviyelerindeki artış girdilerindeki artış oranından fazla olmaktadır. Çizelge 4.11’de Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik değerleri verilmektedir.

Çizelge 4.11: Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanlarına ait çıktıya yönelik CCR ve BCC modeli etkinlik sonuçları ile özet istatistikleri (2012 yılı)

Limanelar	Yolcu Türü	Toplam Etkinlik Değeri (CCR)	Teknik Etkinlik Değeri (BCC)	Ölçek Etkinliği Değeri (CCR/BCC)	BCC Ölçek Özelliği
Anamur	Transit	0,144	0,146	0,984	Sabit
İskenderun	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Kaş	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Mersin	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Mudanya	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Samsun	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Sinop	Transit	1,000	1,000	1,000	Sabit
Transit Yolculara Hizmet Veren Kruvaziyer Limanlarının CCR Modeli ve BCC Modeli Sonucu Özet İstatistikleri					
CCR Özet İstatistikleri			BCC Özet İstatistikleri		
Toplam Liman Sayısı	7		Toplam Liman Sayısı	7	
Etkin Liman Sayısı	6		Etkin Liman Sayısı	6	
Limanların Etkinlik Ortalaması	0,878		Limanların Etkinlik Ortalaması	0,878	
Limanların Etkinlik Yüzdesi	85,710		Limanların Etkinlik Yüzdesi	85,710	
En Düşük Etkinlik Değeri	0,144		En Düşük Etkinlik Değeri	0,146	
En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000		En Yüksek Etkinlik Değeri	1,000	
Standart Sapma	0,300		Standart Sapma	0,299	

Çizelge 4.11’de belirtilen CCR modeli sonuçları incelendiğinde toplam 7 kruvaziyer limanın etkinlik ortalaması değerinin 0,878 olarak hesaplandığı, Anamur dışındaki kruvaziyer limanların etkin olduğu görülmektedir. BCC modeli sonuçları incelendiğinde de limanların etkinlik ortalaması değerinin CCR modeli ile aynı olduğu

ve Anamur dışındaki kruvaziyer limanların etkin oldukları belirlenmiştir. Transit yolcuya hizmet veren kruvaziyer limanların tamamı ölçüğe göre sabit getiri özelliği taşımakta ve çıktı miktarları, girdilerindeki artış ile aynı oranda artmaktadır.

4.10. ALTERNATİF LİMAN UYGULAMASI VE BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kruvaziyer yolcu taşımacılığı, sosyal ve ekonomik potansiyeli ile ele alındığında temel olarak kruvaziyer turizm kapsamında değerlendirilmektedir. Ana unsur olan yolcunun temelde turist olarak nitelendirilmesi bu yolculuk kapsamının çekicilik unsurlarını da kapsamasını beraberinde gündeme taşımaktadır. Hem kruvaziyerin fiziki şartlarının, hizmet kalitesinin hem de yavaşacağı limanın bu çekicilikleri taşıması oldukça önemlidir.

Kruvaziyer turizm kapsamında bir limanın destinasyona dahil edilebilmesi için hinterlandının çekici olması gerekmektedir. Çekicilik, turistin seyahat etmek istediği bir yeri, diğer bir yere tercih etmesini etkileyen unsurlardır. Turistik çekicilik unsuru ölçütleri ve sınıflandırılması Çizelge 4.12’de verilmektedir.

Çizelge 4.12: Turistik çekicilik unsuru ölçütleri ve sınıflandırılması

A-DOĞAL FAKTÖRLER	
A1-Doğal Güzellikler	Arazinin genel coğrafyası, özellikleri, ova, dağ, nehir, göl, orman, görülmeye değer doğa harikaları, sahillerin durumu, kumu, denizin temizliği, doğal kumsallar, küçük adalar, kaplıca ve içmeler, sıcak su kaynakları, şelaleler
A2-İklim	Yıl içinde güneşli günlerin miktarı, deniz kenarında geçirilebilecek süre, sıcaklıklar ve turizm için yeterliliği, deniz suyu sıcaklığı, rüzgârlar ve yağış miktarı
B-SOSYAL FAKTÖRLER	
B1-Mimari Özellikler	Bölgenin mimari özellikleri, tatil yeri seçiminde mimari özelliklerin etkisi, farklı mimarinin getirdiği farklı bir yaşam biçimi
B2-Festivaller	Müzik ve dans festivalleri, spor karşılaşmaları
B3-Yöresel Özellikler	Yörenin folklorik özellikleri, giyiniş, müzik, dans, yöresel yemekler, el işleri, özel olarak üretilen eşyalar, yöre halkının yaşayış biçimi ve gelenekler)

B4-Halkın Turistlere Karşı Davranışları	Yöre halkının turistlere ilgi göstermesi ve davranış biçimleri, turistle karşılıklı olarak etkilenmeleri
C-TARİHİ DEĞERLER	
C1-Önemli Harabeler	Antik şehir kalıntıları, fonksiyonu yitirmiş eserler, kalıntılar
C2-Dini Önemi Olan Eserler	Eski din merkezi olan kentler, camiler, kiliseler vb.
C3-Tarihi Önemi Olan Eserler	Belli dönemlerin tarihini yansıtan fonksiyonunu yitirmemiş veya farklı işlev verilerek kullanılabilir durumda olan eserler
D-REKREASYON VE ALIŞVERİŞ KOLAYLIKLARI	
D1-Sportif Faaliyetler	Avcılık, balıkçılık, yüzmeye, yelkencilik, golf, at binme vs. sporlarını yapabilmeye olanakları
D2-Kültürel Faaliyetler	Arkeoloji ve etnografya müzeleri, hayvanat bahçeleri, milli parklar, tiyatro, sinema, sergi olanakları
D3-Sağlık ve Dinlenme Olanakları	Kaplıcalar ve içmeler, piknik alanları
D4-Gece Rekreatyonu	Gazino, diskotek, gece kulübü, taverna ve benzeri eğlence yerleri ve bunların kullanım kolaylıkları
D5-Alışveriş Olanakları	Hatıra ve hediyelik eşya satan dükkânlar, yöresel el sanatlarının satıldığı yerler, araba tamir ve bakım servisleri, süpermarket ve benzeri alışveriş olanakları
E-TEKNİK ENFRASTRÜKTÜR	
E1-Turiste Olanak Sağlayacak Altyapı	Ulaşım, kara, hava, deniz bağlantıları, anayol güzergâhlarında servislerin sağlanması, konaklama olanakları, tatil yerine ulaşım kolaylıkları, deniz kenarına ulaştırma bağlantısı, su, elektrik gibi altyapı olanakları, sağlık hizmetleri, iletişim bağlantısı
E2-Yiyecek ve Konaklama Kolaylıkları	Otel, motel, tatil köyü, bungalov, kamping, restoran ve diğer konaklama tesislerinin kalitesi, gelir gruplarına göre hizmet verebilmeleri, tesislerin denize ve ilçe merkezine yakınlıkları

Kaynak: Kutvan, A.B., Kutvan, S.A. (2013) “Turizm Planlamasında Destinasyon Çekiciliklerinin Ölçümü: Bir Yöntem Yaklaşımı”, *International Journal of Economic and Administrative Studies*, s.11, ss.165.

Alternatif liman önerisi yapabilmek için Çizelge 4.12’de belirtilen çekicilik unsurları konunun uzmanı öğretim görevlileri tarafından ağırlıklarına göre puanlandırılmıştır.

A-9	60.00	75.00	75.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00
A-10	54.00	54.00	75.00	60.00	63.00	75.00	69.00	60.00	60.00	60.00	66.00
M-1	57.00	75.00	75.00	60.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00	54.00
M-2	45.00	75.00	60.00	60.00	63.00	75.00	75.00	69.00	69.00	63.00	63.00
M-3	51.00	60.00	75.00	66.00	75.00	69.00	60.00	45.00	69.00	63.00	45.00
M-4	54.00	60.00	69.00	60.00	60.00	63.00	63.00	54.00	54.00	66.00	66.00
M-5	60.00	75.00	75.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00
M-6	54.00	54.00	75.00	60.00	63.00	75.00	69.00	60.00	60.00	60.00	66.00
M-7	57.00	66.00	66.00	51.00	51.00	69.00	69.00	69.00	69.00	60.00	60.00
M-8	60.00	75.00	75.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00
M-9	60.00	66.00	75.00	45.00	54.00	63.00	54.00	45.00	63.00	54.00	45.00
M-10	60.00	66.00	66.00	66.00	60.00	69.00	60.00	60.00	69.00	60.00	60.00
Y-1	45.00	75.00	60.00	60.00	63.00	75.00	75.00	69.00	69.00	63.00	63.00
Y-2	60.00	66.00	66.00	66.00	60.00	69.00	60.00	60.00	69.00	60.00	60.00
Y-3	42.00	51.00	75.00	60.00	69.00	51.00	51.00	51.00	51.00	63.00	63.00
Y-4	60.00	75.00	75.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00
Y-5	66.00	66.00	75.00	75.00	66.00	69.00	69.00	60.00	69.00	54.00	54.00
Y-6	60.00	75.00	75.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	69.00	54.00
Y-7	51.00	60.00	75.00	66.00	75.00	69.00	60.00	45.00	69.00	63.00	45.00
Y-8	60.00	66.00	75.00	45.00	54.00	63.00	54.00	45.00	63.00	54.00	45.00
Y-9	54.00	54.00	75.00	60.00	63.00	75.00	69.00	60.00	60.00	60.00	66.00
Y-10	54.00	45.00	75.00	69.00	66.00	75.00	75.00	60.00	60.00	66.00	66.00
Ort.	53.70	64.50	72.10	62.10	64.50	68.40	65.10	58.70	64.40	62.00	56.90

Çizelge 4.13'den anlaşılacağı üzere en yüksek ortalama 72,10 değeri ile Kuşadası kruvaziyer limanına aittir. En düşük ortalama değeri ise 53,70 değeri ile Samandağı-Hatay kruvaziyer limanına aittir. Doğal faktörler açısından en uygun kruvaziyer limanının Kuşadası limanı olduğunu söyleyebiliriz.

Çizelge 4.14: Kruvaziyer limanların sosyal faktörler esası ağırlıklı ortalamaları

	Samandıġı Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Salpazarı İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
A-1	65.00	89.00	96.00	103.00	91.00	96.00	96.00	96.00	96.00	89.00	83.00
A-2	84.00	113.00	100.00	114.00	96.00	114.00	96.00	91.00	94.00	102.00	103.00
A-3	85.00	107.00	108.00	107.00	98.00	108.00	108.00	101.00	96.00	104.00	103.00
A-4	83.00	101.00	107.00	120.00	101.00	109.00	102.00	89.00	89.00	94.00	101.00
A-5	83.00	106.00	120.00	101.00	95.00	94.00	94.00	94.00	94.00	95.00	95.00
A-6	83.00	83.00	102.00	110.00	102.00	93.00	79.00	74.00	67.00	90.00	90.00
A-7	79.00	102.00	120.00	114.00	108.00	96.00	96.00	90.00	90.00	97.00	102.00
A-8	58.00	102.00	108.00	96.00	90.00	108.00	102.00	90.00	108.00	96.00	83.00
A-9	78.00	108.00	113.00	100.00	102.00	108.00	108.00	101.00	108.00	102.00	102.00
A-10	83.00	109.00	120.00	109.00	96.00	89.00	89.00	77.00	77.00	101.00	101.00
M-1	91.00	102.00	115.00	102.00	102.00	104.00	104.00	91.00	91.00	101.00	108.00
M-2	85.00	107.00	108.00	107.00	98.00	108.00	108.00	101.00	96.00	104.00	103.00
M-3	84.00	113.00	100.00	114.00	96.00	114.00	96.00	91.00	94.00	102.00	103.00
M-4	90.00	103.00	114.00	103.00	103.00	101.00	101.00	90.00	90.00	102.00	108.00
M-5	78.00	108.00	113.00	100.00	102.00	108.00	108.00	101.00	108.00	102.00	102.00
M-6	83.00	109.00	120.00	109.00	96.00	96.00	96.00	84.00	84.00	101.00	101.00
M-7	96.00	108.00	108.00	102.00	102.00	109.00	109.00	96.00	103.00	102.00	102.00
M-8	58.00	102.00	108.00	96.00	90.00	108.00	102.00	90.00	108.00	96.00	83.00
M-9	78.00	96.00	96.00	103.00	91.00	96.00	96.00	96.00	96.00	89.00	83.00
M-10	83.00	101.00	107.00	120.00	101.00	109.00	102.00	89.00	89.00	94.00	101.00
Y-1	85.00	107.00	108.00	107.00	98.00	108.00	108.00	101.00	96.00	104.00	103.00
Y-2	83.00	101.00	107.00	120.00	101.00	109.00	102.00	89.00	89.00	94.00	101.00
Y-3	83.00	83.00	102.00	110.00	102.00	93.00	79.00	74.00	67.00	90.00	90.00
Y-4	58.00	102.00	108.00	96.00	90.00	108.00	102.00	90.00	108.00	96.00	83.00

Y-5	96.00	107.00	107.00	114.00	101.00	109.00	102.00	102.00	102.00	108.00	108.00
Y-6	78.00	108.00	113.00	100.00	102.00	108.00	108.00	101.00	108.00	102.00	102.00
Y-7	84.00	113.00	100.00	114.00	96.00	114.00	96.00	91.00	94.00	102.00	103.00
Y-8	78.00	96.00	96.00	103.00	91.00	96.00	96.00	96.00	96.00	89.00	83.00
Y-9	83.00	109.00	120.00	109.00	96.00	96.00	96.00	84.00	84.00	101.00	101.00
Y-10	79.00	102.00	120.00	114.00	108.00	96.00	96.00	90.00	90.00	97.00	102.00
Ort.	80.47	103.23	108.80	107.23	98.17	103.50	99.23	91.67	93.73	98.20	97.77

Çizelge 4.14 incelendiğinde en yüksek ortalama değerinin 108,80 olduğunu görmekteyiz. Kuşadası limanı sosyal faktörler açısından en uygun liman olma özelliği göstermektedir. En düşük ortalamaya sahip liman ise 80,47 değeriyle Samandağı-Hatay limanıdır.

Çizelge 4.15: Kruzaziyer limanların tarihi değerler esası ağırlıklı ortalamaları

	Samandağı Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Salpazarı İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
A-1	69.00	63.00	84.00	69.00	77.00	105.00	92.00	77.00	85.00	84.00	84.00
A-2	71.00	71.00	105.00	84.00	91.00	105.00	92.00	78.00	78.00	84.00	91.00
A-3	71.00	90.00	98.00	97.00	86.00	91.00	91.00	83.00	77.00	86.00	85.00
A-4	70.00	63.00	105.00	84.00	77.00	105.00	90.00	77.00	77.00	76.00	83.00
A-5	61.00	91.00	91.00	91.00	77.00	91.00	91.00	91.00	91.00	84.00	76.00
A-6	70.00	71.00	105.00	91.00	98.00	105.00	105.00	76.00	76.00	82.00	82.00
A-7	69.00	91.00	99.00	93.00	85.00	89.00	89.00	83.00	83.00	84.00	92.00
A-8	63.00	91.00	97.00	82.00	84.00	91.00	91.00	83.00	91.00	84.00	84.00
A-9	61.00	91.00	91.00	91.00	77.00	91.00	91.00	91.00	91.00	84.00	76.00
A-10	77.00	97.00	89.00	98.00	84.00	105.00	84.00	78.00	82.00	84.00	92.00
M-1	84.00	90.00	105.00	90.00	90.00	105.00	105.00	84.00	84.00	84.00	84.00
M-2	71.00	90.00	98.00	97.00	86.00	91.00	91.00	83.00	77.00	86.00	85.00

M-3	71.00	71.00	105.00	84.00	91.00	105.00	92.00	78.00	78.00	84.00	91.00
M-4	78.00	91.00	99.00	91.00	91.00	93.00	93.00	78.00	78.00	90.00	90.00
M-5	61.00	91.00	91.00	91.00	77.00	91.00	91.00	91.00	91.00	84.00	76.00
M-6	77.00	97.00	89.00	98.00	84.00	105.00	84.00	78.00	82.00	84.00	92.00
M-7	84.00	91.00	91.00	84.00	84.00	99.00	99.00	84.00	92.00	84.00	84.00
M-8	63.00	91.00	97.00	82.00	84.00	91.00	91.00	83.00	91.00	84.00	84.00
M-9	69.00	63.00	84.00	69.00	77.00	105.00	92.00	77.00	85.00	84.00	84.00
M-10	70.00	63.00	105.00	84.00	77.00	105.00	90.00	77.00	77.00	76.00	83.00
Y-1	71.00	90.00	98.00	97.00	86.00	91.00	91.00	83.00	77.00	86.00	85.00
Y-2	70.00	63.00	105.00	84.00	77.00	105.00	90.00	77.00	77.00	76.00	83.00
Y-3	70.00	71.00	105.00	91.00	98.00	105.00	105.00	76.00	76.00	82.00	82.00
Y-4	63.00	91.00	97.00	82.00	84.00	91.00	91.00	83.00	91.00	84.00	84.00
Y-5	84.00	92.00	105.00	90.00	98.00	105.00	105.00	84.00	84.00	84.00	84.00
Y-6	61.00	91.00	91.00	91.00	77.00	91.00	91.00	91.00	91.00	84.00	76.00
Y-7	71.00	71.00	105.00	84.00	91.00	105.00	92.00	78.00	78.00	84.00	91.00
Y-8	69.00	63.00	84.00	69.00	77.00	105.00	92.00	77.00	85.00	84.00	84.00
Y-9	77.00	97.00	89.00	98.00	84.00	105.00	84.00	78.00	82.00	84.00	92.00
Y-10	69.00	91.00	99.00	93.00	85.00	89.00	89.00	83.00	83.00	84.00	92.00
Ort.	70.50	82.57	96.87	87.63	84.47	98.67	92.47	81.33	83.00	83.47	85.03

Çizelge 4.15'i ele alındığında en yüksek ortalama değerinin 98,67 ile Salıpazarı-İstanbul limanına ait olduğu görülebilir. Tarihi değerler açısından en uygun liman olduğunu söylemek mümkündür. En düşük ortalamaya sahip liman ise 70,50 değeriyle Samandağı-Hatay limanıdır.

Çizelge 4.16: Kruvaziyer limanların rekreasyon ve alışveriş kolaylıkları esaslı ağırlıklı ortalamaları

	Samandağı Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Salpazarı İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
A-1	105.00	143.00	148.00	129.00	130.00	131.00	131.00	124.00	131.00	130.00	130.00
A-2	111.00	142.00	155.00	136.00	124.00	125.00	125.00	105.00	105.00	130.00	130.00
A-3	117.00	137.00	143.00	149.00	130.00	137.00	131.00	118.00	118.00	118.00	124.00
A-4	106.00	136.00	137.00	142.00	125.00	131.00	131.00	124.00	118.00	131.00	130.00
A-5	105.00	141.00	149.00	130.00	130.00	135.00	135.00	129.00	135.00	130.00	118.00
A-6	105.00	130.00	149.00	136.00	131.00	131.00	131.00	118.00	118.00	123.00	129.00
A-7	111.00	107.00	131.00	131.00	130.00	107.00	95.00	87.00	81.00	117.00	117.00
A-8	105.00	141.00	149.00	124.00	124.00	129.00	129.00	123.00	129.00	124.00	124.00
A-9	106.00	143.00	149.00	130.00	130.00	136.00	136.00	130.00	136.00	130.00	117.00
A-10	105.00	111.00	155.00	130.00	141.00	149.00	130.00	106.00	124.00	124.00	119.00
M-1	118.00	136.00	149.00	136.00	136.00	131.00	131.00	118.00	118.00	130.00	137.00
M-2	117.00	137.00	143.00	149.00	130.00	137.00	131.00	118.00	118.00	118.00	124.00
M-3	111.00	142.00	155.00	136.00	124.00	125.00	125.00	105.00	105.00	130.00	130.00
M-4	124.00	130.00	155.00	130.00	130.00	155.00	155.00	124.00	124.00	124.00	130.00
M-5	106.00	143.00	149.00	130.00	130.00	136.00	136.00	130.00	136.00	130.00	117.00
M-6	105.00	111.00	155.00	130.00	141.00	149.00	130.00	106.00	124.00	124.00	119.00
M-7	105.00	111.00	155.00	130.00	141.00	149.00	130.00	106.00	124.00	124.00	119.00
M-8	105.00	141.00	149.00	124.00	124.00	129.00	129.00	123.00	129.00	124.00	124.00
M-9	105.00	143.00	148.00	129.00	130.00	131.00	131.00	124.00	131.00	130.00	130.00
M-10	106.00	136.00	137.00	142.00	125.00	131.00	131.00	124.00	118.00	131.00	130.00
Y-1	117.00	137.00	143.00	149.00	130.00	137.00	131.00	118.00	118.00	118.00	124.00
Y-2	106.00	136.00	137.00	142.00	125.00	131.00	131.00	124.00	118.00	131.00	130.00
Y-3	105.00	130.00	149.00	136.00	131.00	131.00	131.00	118.00	118.00	123.00	129.00

Y-4	105.00	141.00	149.00	124.00	124.00	129.00	129.00	123.00	129.00	124.00	124.00
Y-5	130.00	143.00	143.00	149.00	136.00	137.00	131.00	131.00	131.00	130.00	130.00
Y-6	106.00	143.00	149.00	130.00	130.00	136.00	136.00	130.00	136.00	130.00	117.00
Y-7	111.00	142.00	155.00	136.00	124.00	125.00	125.00	105.00	105.00	130.00	130.00
Y-8	105.00	143.00	148.00	129.00	130.00	131.00	131.00	124.00	131.00	130.00	130.00
Y-9	105.00	111.00	155.00	130.00	141.00	149.00	130.00	106.00	124.00	124.00	119.00
Y-10	111.00	107.00	131.00	131.00	130.00	119.00	107.00	99.00	93.00	117.00	117.00
Ort.	109.30	133.13	147.30	134.30	130.23	133.63	129.50	117.33	120.83	125.97	124.93

Çizelge 4.16 incelendiğinde 147,30 ortalama değeriyle Kuşadası limanının ön plana çıktığını görülmektedir. Rekreasyon ve alışveriş olanakları bakımından en düşük ortalamaya sahip liman ise Samandağı-Hatay limanıdır.

Çizelge 4.17: Kruvaziyer limanların teknik enfastrüktür esaslı ağırlıklı ortalamaları

	Samandağı Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Galata İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
A-1	59.00	59.00	85.00	68.00	67.00	85.00	76.00	68.00	68.00	68.00	77.00
A-2	51.00	77.00	77.00	68.00	68.00	85.00	85.00	85.00	85.00	68.00	68.00
A-3	60.00	76.00	85.00	85.00	77.00	76.00	76.00	68.00	68.00	77.00	77.00
A-4	51.00	85.00	68.00	68.00	67.00	85.00	85.00	76.00	76.00	67.00	67.00
A-5	60.00	69.00	69.00	69.00	60.00	69.00	69.00	69.00	69.00	68.00	68.00
A-6	51.00	77.00	76.00	76.00	68.00	85.00	85.00	77.00	77.00	67.00	59.00
A-7	52.00	60.00	85.00	68.00	76.00	60.00	60.00	60.00	60.00	67.00	67.00
A-8	51.00	69.00	85.00	77.00	68.00	69.00	69.00	69.00	69.00	68.00	68.00
A-9	44.00	77.00	85.00	51.00	59.00	67.00	59.00	43.00	67.00	59.00	51.00
A-10	59.00	59.00	85.00	68.00	67.00	85.00	76.00	68.00	68.00	68.00	77.00
M-1	68.00	77.00	85.00	77.00	77.00	85.00	85.00	68.00	68.00	68.00	68.00

M-2	60.00	76.00	85.00	85.00	77.00	76.00	76.00	68.00	68.00	77.00	77.00
M-3	51.00	77.00	77.00	68.00	68.00	85.00	85.00	85.00	85.00	68.00	68.00
M-4	68.00	68.00	85.00	68.00	68.00	85.00	85.00	68.00	68.00	68.00	68.00
M-5	44.00	77.00	85.00	51.00	59.00	67.00	59.00	43.00	67.00	59.00	51.00
M-6	59.00	59.00	85.00	68.00	67.00	85.00	76.00	68.00	68.00	68.00	77.00
M-7	59.00	59.00	85.00	68.00	67.00	85.00	76.00	68.00	68.00	68.00	77.00
M-8	51.00	69.00	85.00	77.00	68.00	69.00	69.00	69.00	69.00	68.00	68.00
M-9	68.00	85.00	85.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	59.00
M-10	51.00	85.00	68.00	68.00	67.00	85.00	85.00	76.00	76.00	67.00	67.00
Y-1	60.00	76.00	85.00	85.00	77.00	76.00	76.00	68.00	68.00	77.00	77.00
Y-2	51.00	85.00	68.00	68.00	67.00	85.00	85.00	76.00	76.00	67.00	67.00
Y-3	51.00	77.00	76.00	76.00	68.00	85.00	85.00	77.00	77.00	67.00	59.00
Y-4	51.00	69.00	85.00	77.00	68.00	69.00	69.00	69.00	69.00	68.00	68.00
Y-5	68.00	68.00	85.00	77.00	77.00	85.00	85.00	68.00	68.00	68.00	68.00
Y-6	44.00	77.00	85.00	51.00	59.00	67.00	59.00	43.00	67.00	59.00	51.00
Y-7	51.00	77.00	77.00	68.00	68.00	85.00	85.00	85.00	85.00	68.00	68.00
Y-8	68.00	85.00	85.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	76.00	59.00
Y-9	59.00	59.00	85.00	68.00	67.00	85.00	76.00	68.00	68.00	68.00	77.00
Y-10	60.00	60.00	85.00	68.00	76.00	60.00	60.00	60.00	60.00	67.00	67.00
Ort.	56.00	72.43	81.37	70.60	69.13	77.90	75.60	68.73	71.13	68.30	67.33

Çizelge 4.17'yi teknik enfastrüktür bakımından incelenirse, Kuşadası limanının 81,37 ortalamayla en yüksek değere sahip olduğunu görülebilir. En düşük ortalama değeri ise 56,00 değeriyle Samandağı-Hatay limanına aittir.

Çizelge 4.18: Kruvaziyer limanların genel esası ağırlıklı ortalamaları

	Samandıra Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Galata İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
A-1	340.00	446.00	488.00	422.00	428.00	471.00	449.00	409.00	451.00	433.00	401.00
A-2	368.00	463.00	512.00	468.00	454.00	498.00	458.00	404.00	431.00	447.00	437.00
A-3	378.00	485.00	494.00	498.00	454.00	487.00	481.00	439.00	428.00	448.00	452.00
A-4	367.00	451.00	492.00	483.00	430.00	499.00	468.00	417.00	411.00	422.00	435.00
A-5	354.00	470.00	495.00	442.00	422.00	452.00	452.00	437.00	452.00	437.00	417.00
A-6	351.00	412.00	507.00	473.00	468.00	465.00	451.00	396.00	389.00	425.00	423.00
A-7	365.00	405.00	510.00	475.00	465.00	427.00	415.00	380.00	374.00	431.00	444.00
A-8	337.00	478.00	514.00	448.00	435.00	466.00	460.00	434.00	466.00	441.00	413.00
A-9	349.00	494.00	513.00	441.00	437.00	471.00	463.00	434.00	471.00	444.00	400.00
A-10	378.00	430.00	524.00	465.00	451.00	503.00	448.00	389.00	411.00	437.00	455.00
Ort.	358.70	453.40	504.90	461.50	444.40	473.90	454.50	413.90	428.40	436.50	427.70
M-1	418.00	480.00	529.00	465.00	474.00	494.00	494.00	430.00	430.00	437.00	451.00
M-2	378.00	485.00	494.00	498.00	454.00	487.00	481.00	439.00	428.00	448.00	452.00
M-3	368.00	463.00	512.00	468.00	454.00	498.00	458.00	404.00	431.00	447.00	437.00
M-4	414.00	452.00	522.00	452.00	452.00	497.00	497.00	414.00	414.00	450.00	462.00
M-5	349.00	494.00	513.00	441.00	437.00	471.00	463.00	434.00	471.00	444.00	400.00
M-6	378.00	430.00	524.00	465.00	451.00	510.00	455.00	396.00	418.00	437.00	455.00
M-7	401.00	435.00	505.00	435.00	445.00	511.00	483.00	423.00	456.00	438.00	442.00
M-8	337.00	478.00	514.00	448.00	435.00	466.00	460.00	434.00	466.00	441.00	413.00
M-9	380.00	453.00	488.00	422.00	428.00	471.00	449.00	418.00	451.00	433.00	401.00
M-10	370.00	451.00	483.00	480.00	430.00	499.00	468.00	426.00	429.00	428.00	441.00
Ort.	379.30	462.10	508.40	457.40	446.00	490.40	470.80	421.80	439.40	440.30	435.40
Y-1	378.00	485.00	494.00	498.00	454.00	487.00	481.00	439.00	428.00	448.00	452.00
Y-2	370.00	451.00	483.00	480.00	430.00	499.00	468.00	426.00	429.00	428.00	441.00

Y-3	351.00	412.00	507.00	473.00	468.00	465.00	451.00	396.00	389.00	425.00	423.00
Y-4	337.00	478.00	514.00	448.00	435.00	466.00	460.00	434.00	466.00	441.00	413.00
Y-5	444.00	476.00	515.00	505.00	478.00	505.00	492.00	445.00	454.00	444.00	444.00
Y-6	349.00	494.00	513.00	441.00	437.00	471.00	463.00	434.00	471.00	444.00	400.00
Y-7	368.00	463.00	512.00	468.00	454.00	498.00	458.00	404.00	431.00	447.00	437.00
Y-8	380.00	453.00	488.00	422.00	428.00	471.00	449.00	418.00	451.00	433.00	401.00
Y-9	378.00	430.00	524.00	465.00	451.00	510.00	455.00	396.00	418.00	437.00	455.00
Y-10	373.00	405.00	510.00	475.00	465.00	439.00	427.00	392.00	386.00	431.00	444.00
Ort.	372.80	454.70	506.00	467.50	450.00	481.10	460.40	418.40	432.30	437.80	431.00
Genel Ort.	370.27	456.73	506.43	462.13	446.80	481.80	461.90	418.03	433.37	438.20	431.37

Çizelge 4.18'i ele aldığımızda akademisyenler, milletvekilleri ve yöneticiler tarafından en yüksek ortalama ile ağırlıkları puanlandırılmış kruvaziyer limanın Kuşadası limanı olduğu görülmektedir. En düşük skorlu liman ise Samandağı-Hatay limanıdır.

4.10.2. Alternatif Liman Kuruluş Yeri Seçiminin İstatistiksel Analizi

Bölüm 4.10.1.'de yeni kurulması düşünülen veya yatırım ihtiyacı olan 11 kruvaziyer limana ilişkin doğal faktörler, sosyal faktörler, tarihi değerler, rekreasyon ve alışveriş kolaylıkları, teknik enfastrüktür ve bu faktörlerin tamamı üzerinden ağırlıklı ortalamalar hesaplanmıştır. Araştırma bulguları sonucu değerlendirilen faktörlerin değerlendirme sonuçlarının isabetli olup olmadığı istatistik hesaplarıyla kontrol edilmelidir.

Bu amaçla bir faktör çatısı altında, iki veya ikiden daha fazla bağımsız grubun ortalamalarını karşılaştırmak için tek yönlü varyans analizi (ANOVA) kullanılmaktadır. Varyans analizi ile grup ortalamalarının arasında fark olmadığı saptanırsa, ikili karşılaştırma yapmaya gerek kalmadığı açıktır. Eğer varyans analizi ile bulunan P değeri 0,05'den küçük ise ikili karşılaştırmaların yapılması gerekir. Tek yönlü varyans

analizinde iki temel varsayım vardır. Her grup normal dağılımlıdır ve göreceli olarak grupların varyansları homojendir.

Varyans analizi sonrası yapılan çoklu karşılaştırma yöntemlerine “post-hoc” yöntemler adı verilir. Çeşitli “post-hoc” çoklu karşılaştırma yöntemleri vardır. Bazı “post-hoc” çoklu karşılaştırma yöntemleri ile grup ortalamaları arasında önemli fark bulmak oldukça kolaydır. Yanılma düzeyi 0,05 olarak seçilse bile, %5’den daha fazla olasılıkla gerçekte fark olmadığı halde, fark varmış gibi sonuç elde edilebilir.

Tukey testi ise varyans analizi sonrası uygulanan çoklu karşılaştırma yöntemleri içinde en doğru ve en güçlü testlerden biridir. Tukey yöntemi denek sayılarının eşit olduğu durumlarda kullanılmaktadır. Tukey testi ile yalnızca ikişerli karşılaştırmalar yapılabilir. Bu testle, HSD adı verilen en küçük önemli fark hesaplanır. Eğer iki grubun ortalamaları arasındaki fark HSD’den fazlaysa, iki grubun ortalamalarının birbirinden önemli derecede farklı olduğu söylenebilir (Hayran ve Özdemir, 1996).

Anketin uygulanması sonucu elde edilen verilere ilişkin betimleyici istatistiksel bulgular Çizelge 4.19’da verilmiştir.

Çizelge 4.19: İlgili kruvaziyer limanlara ait betimleyici istatistikler

Kruvaziyer Limanlar	N	\bar{X}
Samandağı – Hatay	30	370,27
Antalya	30	456,73
Kuşadası	30	506,43
Çeşme	30	462,13
Çanakkale	30	446,80
Salıpazarı – İstanbul	30	481,80
Haydarpaşa – İstanbul	30	461,90
Ataköy – İstanbul	30	418,03
Zeytinburnu – İstanbul	30	433,37

Samsun	30	438,20
Trabzon	30	431,37
Toplam	330	446,09

Çizelge 4.19 genel olarak incelendiğinde, en yüksek aritmetik ortalamanın 506,43 ile Kuşadası limanına ve en düşük aritmetik ortalamanın 370,27 ile Samandağı – Hatay limanına ait olduğu görülmektedir. Söz konusu 11 limanın aritmetik ortalaması ise 446,09 olarak belirlenmiştir.

Kruvaziyer limanların turistik çekicilik faktörlerine ait ortalama değerleri arasında anlamlı fark olup olmadığı ANOVA ile test edilmiştir. Analizi yapabilmek için SPSS 16.0 for Windows programı kullanılmıştır.

Tek yönlü varyans analizi için hipotezler;

H_0 : Limanların turizm çekiciliklerine ait ortalama değerleri birbirine eşittir.

H_1 : En az bir limanın ortalama değeri farklıdır.

Çizelge 4.20: Limanların turistik çekicilik faktörlerine ait ortalama değerlerinin karşılaştırılmasına ilişkin varyans analizi sonucu

Varyans Kaynakları	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F İstatistiği	P (Olasılık)
Gruplararası	375447.521	10	37544.752	88.974	.000
Grup içi (hata)	134610.567	319	421.977		
Toplam	510058.088	329			

Çizelge 4.20’de görüldüğü gibi limanların turistik çekicilik faktörlerine ilişkin ortalama değerlerinin gruplar arasında manidar şekilde farklılaştığı saptanmıştır. $P < 0,05$ olduğu için H_0 : Ret, H_1 : Kabul edilmektedir. Gruplar arasında beliren bu farkın kaynağını belirlemek üzere karşılaştırmalar yapmak için post-hoc test istatistiği çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi uygulanmıştır.

Çizelge 4.21: Kruvaziyer limanların turistik çekicilik faktörlerine ait ortalama değerleri arasındaki farkın kaynağını belirlemek üzere uygulanan Post-hoc Tukey HSD testine ilişkin sonuçlar

Kruvaziyer Liman (I)	Kruvaziyer Limanlar (J)	Ortalama Farkı (I-J)	Standart Hata	P	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Samandağ	Antalya	-86,46667*	5.30394	.000	-103.6635	-69.2698
	Kuşadası	-136,16667*	5.30394	.000	-153.3635	-118.9698
	Çeşme	-91,86667*	5.30394	.000	-109.0635	-74.6698
	Çanakkale	-76,53333*	5.30394	.000	-93.7302	-59.3365
	Salıpazarı	-111,53333*	5.30394	.000	-128.7302	-94.3365
	Haydarpaşa	-91,63333*	5.30394	.000	-108.8302	-74.4365
	Ataköy	-47,76667*	5.30394	.000	-64.9635	-30.5698
	Zeytinburnu	-63,10000*	5.30394	.000	-80.2968	-45.9032
	Samsun	-67,93333*	5.30394	.000	-85.1302	-50.7365
	Trabzon	-61,10000*	5.30394	.000	-78.2968	-43.9032
Antalya	Samandağ	86,46667*	5.30394	.000	69.2698	103.6635
	Kuşadası	-49,70000*	5.30394	.000	-66.8968	-32.5032
	Çeşme	-5.40000	5.30394	.995	-22.5968	11.7968
	Çanakkale	9.93333	5.30394	.735	-7.2635	27.1302
	Salıpazarı	-25,06667*	5.30394	.000	-42.2635	-7.8698
	Haydarpaşa	-5.16667	5.30394	.997	-22.3635	12.0302
	Ataköy	38,70000*	5.30394	.000	21.5032	55.8968
	Zeytinburnu	23,36667*	5.30394	.001	6.1698	40.5635
	Samsun	18,53333*	5.30394	.023	1.3365	35.7302
	Trabzon	25,36667*	5.30394	.000	8.1698	42.5635
Kuşadası	Samandağ	136,16667*	5.30394	.000	118.9698	153.3635
	Antalya	49,70000*	5.30394	.000	32.5032	66.8968
	Çeşme	44,30000*	5.30394	.000	27.1032	61.4968

	Çanakkale	59,63333*	5.30394	.000	42.4365	76.8302
	Salıpazarı	24,63333*	5.30394	.000	7.4365	41.8302
	Haydarpaşa	44,53333*	5.30394	.000	27.3365	61.7302
	Ataköy	88,40000*	5.30394	.000	71.2032	105.5968
	Zeytinburnu	73,06667*	5.30394	.000	55.8698	90.2635
	Samsun	68,23333*	5.30394	.000	51.0365	85.4302
	Trabzon	75,06667*	5.30394	.000	57.8698	92.2635
Çeşme	Samandağ	91,86667*	5.30394	.000	74.6698	109.0635
	Antalya	5.40000	5.30394	.995	-11.7968	22.5968
	Kuşadası	-44,30000*	5.30394	.000	-61.4968	-27.1032
	Çanakkale	15.33333	5.30394	.131	-1.8635	32.5302
	Salıpazarı	-19,66667*	5.30394	.011	-36.8635	-2.4698
	Haydarpaşa	.23333	5.30394	1.000	-16.9635	17.4302
	Ataköy	44,10000*	5.30394	.000	26.9032	61.2968
	Zeytinburnu	28,76667*	5.30394	.000	11.5698	45.9635
	Samsun	23,93333*	5.30394	.000	6.7365	41.1302
	Trabzon	30,76667*	5.30394	.000	13.5698	47.9635
Çanakkale	Samandağ	76,53333*	5.30394	.000	59.3365	93.7302
	Antalya	-9.93333	5.30394	.735	-27.1302	7.2635
	Kuşadası	-59,63333*	5.30394	.000	-76.8302	-42.4365
	Çeşme	-15.33333	5.30394	.131	-32.5302	1.8635
	Salıpazarı	-35,00000*	5.30394	.000	-52.1968	-17.8032
	Haydarpaşa	-15.10000	5.30394	.146	-32.2968	2.0968
	Ataköy	28,76667*	5.30394	.000	11.5698	45.9635
	Zeytinburnu	13.43333	5.30394	.290	-3.7635	30.6302
	Samsun	8.60000	5.30394	.872	-8.5968	25.7968
	Trabzon	15.43333	5.30394	.125	-1.7635	32.6302

Salıpazarı	Samandağ	111,53333*	5.30394	.000	94.3365	128.7302
	Antalya	25,06667*	5.30394	.000	7.8698	42.2635
	Kuşadası	-24,63333*	5.30394	.000	-41.8302	-7.4365
	Çeşme	19,66667*	5.30394	.011	2.4698	36.8635
	Çanakkale	35,00000*	5.30394	.000	17.8032	52.1968
	Haydarpaşa	19,90000*	5.30394	.009	2.7032	37.0968
	Ataköy	63,76667*	5.30394	.000	46.5698	80.9635
	Zeytinburnu	48,43333*	5.30394	.000	31.2365	65.6302
	Samsun	43,60000*	5.30394	.000	26.4032	60.7968
	Trabzon	50,43333*	5.30394	.000	33.2365	67.6302
Haydarpaşa	Samandağ	91,63333*	5.30394	.000	74.4365	108.8302
	Antalya	5.16667	5.30394	.997	-12.0302	22.3635
	Kuşadası	-44,53333*	5.30394	.000	-61.7302	-27.3365
	Çeşme	-.23333	5.30394	1.000	-17.4302	16.9635
	Çanakkale	15.10000	5.30394	.146	-2.0968	32.2968
	Salıpazarı	-19,90000*	5.30394	.009	-37.0968	-2.7032
	Ataköy	43,86667*	5.30394	.000	26.6698	61.0635
	Zeytinburnu	28,53333*	5.30394	.000	11.3365	45.7302
	Samsun	23,70000*	5.30394	.001	6.5032	40.8968
	Trabzon	30,53333*	5.30394	.000	13.3365	47.7302
Ataköy	Samandağ	47,76667*	5.30394	.000	30.5698	64.9635
	Antalya	-38,70000*	5.30394	.000	-55.8968	-21.5032
	Kuşadası	-88,40000*	5.30394	.000	-105.5968	-71.2032
	Çeşme	-44,10000*	5.30394	.000	-61.2968	-26.9032
	Çanakkale	-28,76667*	5.30394	.000	-45.9635	-11.5698
	Salıpazarı	-63,76667*	5.30394	.000	-80.9635	-46.5698
	Haydarpaşa	-43,86667*	5.30394	.000	-61.0635	-26.6698

	Zeytinburnu	-15.33333	5.30394	.131	-32.5302	1.8635
	Samsun	-20,16667*	5.30394	.008	-37.3635	-2.9698
	Trabzon	-13.33333	5.30394	.300	-30.5302	3.8635
Zeytinburnu	Samandağ	63,10000*	5.30394	.000	45.9032	80.2968
	Antalya	-23,36667*	5.30394	.001	-40.5635	-6.1698
	Kuşadası	-73,06667*	5.30394	.000	-90.2635	-55.8698
	Çeşme	-28,76667*	5.30394	.000	-45.9635	-11.5698
	Çanakkale	-13.43333	5.30394	.290	-30.6302	3.7635
	Salıpazarı	-48,43333*	5.30394	.000	-65.6302	-31.2365
	Haydarpaşa	-28,53333*	5.30394	.000	-45.7302	-11.3365
	Ataköy	15.33333	5.30394	.131	-1.8635	32.5302
	Samsun	-4.83333	5.30394	.998	-22.0302	12.3635
	Trabzon	2.00000	5.30394	1.000	-15.1968	19.1968
Samsun	Samandağ	67,93333*	5.30394	.000	50.7365	85.1302
	Antalya	-18,53333*	5.30394	.023	-35.7302	-1.3365
	Kuşadası	-68,23333*	5.30394	.000	-85.4302	-51.0365
	Çeşme	-23,93333*	5.30394	.000	-41.1302	-6.7365
	Çanakkale	-8.60000	5.30394	.872	-25.7968	8.5968
	Salıpazarı	-43,60000*	5.30394	.000	-60.7968	-26.4032
	Haydarpaşa	-23,70000*	5.30394	.001	-40.8968	-6.5032
	Ataköy	20,16667*	5.30394	.008	2.9698	37.3635
	Zeytinburnu	4.83333	5.30394	.998	-12.3635	22.0302
	Trabzon	6.83333	5.30394	.970	-10.3635	24.0302
Trabzon	Samandağ	61,10000*	5.30394	.000	43.9032	78.2968
	Antalya	-25,36667*	5.30394	.000	-42.5635	-8.1698
	Kuşadası	-75,06667*	5.30394	.000	-92.2635	-57.8698
	Çeşme	-30,76667*	5.30394	.000	-47.9635	-13.5698

	Çanakkale	-15.43333	5.30394	.125	-32.6302	1.7635
	Salıpazarı	-50,43333*	5.30394	.000	-67.6302	-33.2365
	Haydarpaşa	-30,53333*	5.30394	.000	-47.7302	-13.3365
	Ataköy	13.33333	5.30394	.300	-3.8635	30.5302
	Zeytinburnu	-2.00000	5.30394	1.000	-19.1968	15.1968
	Samsun	-6.83333	5.30394	.970	-24.0302	10.3635

Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi sonuçlarına göre Çizelge 4.21 incelendiğinde, Samandağı kruvaziyer limanı kendisi dışındaki diğer on limanla kıyaslandığında Samandağı limanının sahip olduğu puanları ile diğer on limanın sahip olduğu grup ortalama puanları arasında fark olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte Antalya kruvaziyer limanının diğer limanlarla karşılaştırılması yapıldığında, Antalya limanının grup ortalama puanı ile Çeşme, Çanakkale ve Haydarpaşa limanlarının grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark olmadığı, diğer yedi limanla ise grup ortalama puanları arasında anlamlı fark olduğu belirlenmiştir. Kuşadası kruvaziyer limanı diğer on limanla kıyaslandığında Kuşadası limanının sahip olduğu grup ortalama puanları ile diğer on limanın sahip olduğu grup ortalama puanları arasında fark olduğu belirlenmiştir. Çeşme limanının diğer limanlarla karşılaştırılması yapıldığında, Çeşme limanının grup ortalama puanları ile Antalya, Çanakkale ve Haydarpaşa limanlarının grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark olmadığı, diğer yedi limanla ise grup ortalama puanları arasında anlamlı fark olduğu belirlenmiştir. Çanakkale kruvaziyer limanı kendisi dışındaki on limanla kıyaslandığında, Antalya, Çeşme, Haydarpaşa, Zeytinburnu, Samsun ve Trabzon limanlarının grup ortalama puanları ile Çanakkale limanının grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark olmadığı belirlenmiştir. Öte yandan diğer dört liman ile grup ortalamaları arasında fark olduğu gözlemlenmektedir. Salıpazarı kruvaziyer limanı diğer on limanla kıyaslandığında Salıpazarı limanının sahip olduğu grup ortalama puanları ile diğer on limanın sahip olduğu grup ortalama puanları arasında fark olduğu belirlenmiştir. Haydarpaşa kruvaziyer limanı diğer on liman ile karşılaştırıldığında Antalya, Çeşme ve Çanakkale kruvaziyer limanlarının grup ortalama puanları ile kendi grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark olmadığı belirlenmiştir. Diğer yedi limanla grup ortalama puanları bakımından fark vardır. Ataköy kruvaziyer limanını diğer on limanla karşılaştırdığımızda Zeytinburnu ve

Trabzon limanları ile grup ortalama puanları bakımından anlamlı bir fark olmadığı, diğer sekiz limanla ise grup ortalamaları bakımından fark olduğu anlaşılmaktadır. Zeytinburnu kruvaziyer limanını diğer on limanla karşılaştırdığımızda Zeytinburnu limanının grup ortalama puanları ile Çanakkale, Ataköy, Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanlarının grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark yoktur. Diğer altı limanla ise grup ortalama puanları bakımından fark olduğu görülmektedir. Samsun limanını diğer on liman ile kıyaslandığında Çanakkale, Zeytinburnu ve Trabzon limanları ile grup ortalama puanları bakımından anlamlı bir fark olmadığı, diğer yedi limanla ise grup ortalama puanları bakımından fark olduğu belirlenmiştir. Son olarak Trabzon kruvaziyer limanını diğer on limanla karşılaştırdığımızda, Trabzon kruvaziyer limanının grup ortalama puanı ile Çanakkale, Ataköy, Zeytinburnu ve Samsun kruvaziyer limanlarının grup ortalama puanları arasında anlamlı bir fark olmadığı, diğer altı liman ile Trabzon limanının grup ortalama puanlarının arasında fark olduğu belirlenmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kruvaziyer turizmi son beş yılda dünya genelinde en fazla büyüme gösteren turizm sektörüdür. Nehir, deniz, okyanus sularında gerçekleştirilen bu lüks gemi yolculuğu belirlenmiş güzergâhlar üzerindeki liman konaklamasını, limana yakın yerlere kültür ziyaretleri ve liman yerleşimindeki turistik alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsamaktadır. Kruvaziyer taşımacılıktan elde edilen gelirlerdeki artışa paralel olarak sektördeki yatırım payı da artmıştır.

Ülkelerin bu sektöre yatırımları birkaç alanda gerçekleşir. Şüphesiz temel yatırım gemilerin taleplere ve gelişen teknolojiye göre üretilmesidir. Bu gemilerin üretimi İtalya, İspanya, Almanya gibi belli başlı ülkelerin elindedir. Gemiler, hangi tip suyolları üzerinde hizmet vereceklerine, hangi mevsimlerde kullanılacaklarına, hangi sosyal sınıfa hitap edeceklerine göre tasarlanarak üretilmektedir. Gerek ana makine gerekse pervane sistemlerinde; atıkların değerlendirilmesinde ve haberleşmede en son teknolojik yenilikleri kullandıklarından çevreye daha duyarlı, daha güvenli ve daha kullanışlı gemiler olarak öne çıkmaktadırlar. Bugün en konforlu çok amaçlı kruvaziyer, yaklaşık 3.500-4.000 yolcu taşıyabilmektedir. İçerisinde, restoranlar, barlar; güzellik, SPA ve sağlık merkezleri; balo, tiyatro ve sinema salonları; çocuk parkı, yüzme havuzu, golf sahası, tırmanış parkuru, buz pateni pisti ve diğer spor alanları; okuma salonları olan birer yüzer tatil köyü şeklinde tasarlanmıştır.

Kruvaziyer gemiler, gerek sürekli sabit yatırımları ve gerekse de sermaye ve teknoloji yatırımları açısından kapsamlı yatırım konumundadırlar. Bu gemiler, 50.000 tonun üzerinde, ortalama 250 metre uzunluğunda olup, yaklaşık 400 çalışan barındırabilecek kapasiteye sahiptir. Kruvaziyerlerin hem boyut hem sağladıkları imkânlar açısından büyütülüp çeşitlendirilmesindeki temel sebepler işletme ve yatırım maliyetlerini düşürmek, olumsuz hava koşullarından minimum düzeyde etkilenmek ve lüks bir otelde bulunan her türlü konfor ve imkânı müşterilerine sunabilmektir. Böylece kruvaziyer seyahatini tercih edenlere güvenli ve konforlu bir şekilde dünyanın en uzak bölgelerine, tarihi değere sahip liman kentlerine ve adalara ulaşma imkânı sağlar.

Yatırımların bir başka alanını, kruvaziyelere demirleme imkânı sunan ülkelerin limanlarına, limanlarındaki hizmet sunumlarına, gemi dışı konaklama ve ulaştırma hizmetlerine yaptıkları oluşturmaktadır. Bu alandaki yatırımlar devlet ve özel sektör tarafından gerçekleştirilir. Limana demirleyen her kruvaziyer ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamaktadır.

Kruvaziyer gemileri için “ana liman” seçiminde tam donanımlı liman altyapısı, tesis ve hizmetlerinin bulunması, turizm piyasasında markalaşmış bir kent olması, yeterli standart ve sayıda konaklama tesisi bulunması, tarihi ve turistik merkezlerin varlığı, altyapı sorunlarının olmaması, modern, faal bir uluslararası havalimanı bulunması gibi bir takım kriterler aranmaktadır.

Kruvaziyer turizmde, gemilerin zamanlandırılmış bir program ve rota içerisinde belirlenen limanlarda demirlemesi; gemi konuklarının limanlarda alışveriş, yeme-içme, şehir gezisi gibi aktiviteleri gerçekleştirmesi amaçlanmıştır. Bu aktivitelerle heyecan, dinlenme, macera, kaçış, keşfetme gibi, her yaşta ve zevkteki turistlerin istediği ölçüde ve zahmetsizce ulaşabileceği, hemen hemen her hizmet kruvaziyer seyahatte sunulabilmektedir. Kruvaziyerle yapılan turlara katılanların profili değişim göstermektedir. Şirketler artık sadece Baby Boomers, X ve Y kuşaklarına değil, Z kuşağına yönelik de gemi turu programları hazırlayarak farklı seçenekler sunmaktadır. 2014-2016 yılları arasında mevcut gemilere 12 adet daha ekleneceği ve bu durumun fiyatları daha cazip hale getireceğinden kruvaziyer talebinin tüm kesimleri kapsayacak şekilde yayılacağı tahmin edilmektedir.

Kruvaziyer turizm açısından organizasyon çok önemlidir. Çünkü bir şehirde kalınan süre kısıtlıdır ve zamanın verimli değerlendirilmesi gerekmektedir. Gelen ziyaretçilerin kentin tarihi ve turistik bölgelerine güvenli ve hızlı bir biçimde ulaşımının sağlanması kruvaziyer şirketlerinin “gemi iç hizmetleri” kadar önemsedikleri bir konudur.

İhtiyaçlara cevap verecek yatırımları yapıp faaliyete geçirmek liman kentine dolayısıyla ülke ekonomisine kısa sürede katkı sağladığı aylık ve yıllık verilerden anlaşılmaktadır. Normal bir turistlerin günlük ortalama harcaması 48 USD iken, transit bir

limanda kruvaziyer turistlerinin harcama ortalaması 120 USD'ı bulmaktadır. Gemi personelinin de uğranılan limandaki ortalama harcaması 50-70 USD civarındadır. Genel olarak 3000 yolcusu bulunan bir seferde, yaklaşık 2.500 yolcunun limanın bulunduğu kente indiği toplamda 250.000 USD civarında bir harcama yaptıkları tespit edilmiştir.

Yatırımlar, müşteri memnuniyeti de arttırmaya yöneliktir. Kruvaziyer operatörleri tarafından müşteriye sunulan, tatil programları genelde 14 gündür. Bunun 7 günü kruvaziyer gemi seyahati, diğer 7 günü hareket limanı (home port)'nın bulunduğu destinasyondaki "Pre&Past Cruise Holiday" olarak ifade edilen "Kruvaziyer seferi öncesi veya sonrası" yerel tesislerde konaklama tatilidir. Buradaki amaç, yüksek gelir grubuna mensup yolculara, uzun uçak yolculuğu ve çok parkurlu gemi seyahatinden önce veya sonra dinlenme amaçlı ideal bir tatil ortamı sunulmasıdır. Yapılan araştırma ve anketler kruvaziyer gemileri ile tatile çıkanların tatillerini "tahminlerinin ötesinde iyi" ve "çok iyi" bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin başında; "geminin konforu", "kendilerine iyi davranılması" ve "pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması" şeklinde sıralamaktadırlar. Kruvaziyer turizmi fiyat/satın alınan değer oranı açısından diğer tatil türlerine oranla daha uygun durumdadır. Denizde yapılan tatilde barınma, lezzetli yemekler, eğlence, birinci sınıf hizmet ve diğer lüks seçeneklerin de fiyata dâhil olması bu tatil türünün cazibesini arttırmaktadır. Bununla beraber turizm sektöründeki kruvaziyer gemi işletmeciliği farklı ve zor bir uğraş alanıdır. Piyasada talebin iyi olduğu zamanlarda sorun olmayacak bu durum, geri dönüşümün sıkıntıya girdiği zamanlarda ise turizm gibi kırılğan bir sektörde oldukça riskli olabilmektedir.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Akdeniz Çanağında yer alması kruvaziyer turizmi açısından ülke için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Bu bölge dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya kıtalarının gezilip görülebileceği bir konumdadır. Bu durum ülkemiz kruvaziyer turizmi açısından oldukça büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Özellikle 1980 sonrası bu alanda faaliyet gösteren şirketler Türkiye'yi de sıkça rotalarına almaya başlamışlardır. Akdeniz, aynı anda 3 kıtanın (Asya- Avrupa ve Afrika) gezilip görülebileceği dünyadaki tek bölge olması, ayrıca gerek iklim şartları gerekse zengin

tarihi ve kültürel değerlere sahip olması sebebiyle cazibesini daha da artıran bir sahadır. Akdeniz'in kruvaziyer turizm bakımından ilgi çekmesi, Türkiye için de oldukça önemlidir. Kruvaziyer turizme hizmet eden gemiler sahip oldukları lüks donanımlarıyla tatil amacıyla yurt dışını tercih eden, yüksek gelir grubuna sahip Türk vatandaşları için de özellikle son yıllarda cazip bir hale gelmiştir. Yerli ve yabancı turistlere alternatif ve farklı bir tatil deneyimi yaşama şansını sunan bu turizm alanında ülkemiz gelişmeye ve büyümeye çok açık bir durumdadır.

2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde kayda değer bir artış gözlemlenmekte ve deniz hudut kapılarında yolcu trafiğinde geçmiş yıllara göre yoğunluk yaşanmaktadır. Bu bağlamda Türkiye, turizm endüstrisinde günümüz itibariyle, gerek alt ve üst yapı arzı ve kalitesinde, gerekse turist gelişleri ve elde edilen gelir açısından, gözle görülür bir performans elde edilebilmiştir. Bu durum ülkemizde kruvaziyer turizmine de etki etmiş ve özellikle son yıllarda ülkemiz bu alanda kayda değer gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya, İtalya ve Yunanistan'ın ardından kruvaziyer turizmde 4. sıraya yerleşmiştir. Yine 2012 yılında kruvaziyer gemiler Akdeniz'de 8, Ege'de 8, Marmara'da 4 ve Karadeniz'de 4 olmak üzere toplam 24 limanımıza yolcu getirmişlerdir.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü istatistiklerinden derlenen bilgiye göre, Türkiye limanlarına yanaşan gemi sayısı 2003-2012 döneminde 887'den 1.517'ye çıkmıştır. Aynı dönemde, bu gemilerle gelen yolcu "transit" olarak adlandırılan günübirlik turist ve giden yolcu sayısı 3,6 kat artarak 581.848'den, 2.095.673'e yükselmiştir. Kruvaziyer turizmdeki yükselişi devam eden Türkiye'nin 2013 yılının ilk 9 ayında ağırladığı yolcu sayısı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5,5 artıp 1.708.782 olmuştur. En çok yolcu ağırlayan liman ise İstanbul Limanı olmuştur. 235'i kruvaziyer tipi olmak üzere 292 yolcu gemisinin yanaştığı İstanbul Limanı, 404.949'u transit, toplam 524.933 yolcu ağırlamıştır. İstanbul Limanı'na gelen yolcu sayısı, 451.665 kişiyi ağırladığı geçen yılın aynı dönemine göre artmıştır. İstanbul'dan sonra en çok yolcu ağırlayan ikinci liman olan Kuşadası Limanı'na ise 277'si kruvaziyer tipi olmak üzere 329 yolcu gemisi yanaşmıştır. Kuşadası'na, bu gemilerle 413.767'si transit olmak üzere 444.421 yolcu ulaşmıştır. Kuşadası, geçen yıl aynı dönemde 438.450 kişiyi ağırlamıştır. İzmir Limanı

da 136'sı kruvaziyer tipi olmak üzere toplam 142 yolcu gemisi ve 361.325'i transit, toplam 369.265 kişiyle yolcu trafiğinin en yoğun olduğu üçüncü liman olmuştur. Bu üç limanı, 138.415 yolcuyla Antalya Limanı, 114.788 yolcuyla Marmaris Limanı izlemektedir. Böylece 100.000 yolcu sayısını aşan ilk 5 liman, toplam 1.591.822 kişiyle, Türkiye'ye gelen yolcuların yüzde 90'dan fazlasını ağırlamıştır.

Ülkemize gelen kruvaziyer gemilerinin en fazla tercih ettiği liman Kuşadası olup, bunu sırasıyla İstanbul, İzmir, Marmaris ve Antalya izlemiştir. İzmir, 2011 ve 2012 yıllarında, Turizm Oscar'ları olarak nitelenen Dünya Seyahat Ödülleri'nde "Avrupa'nın Lider Kruvaziyer Destinasyonu" ödülünü almaya hak kazanmıştır. Son yıllarda Türkiye'deki kruvaziyer limanlarımızın birçoğu özelleşmiş durumdadır. Bugün her liman kendi trafiğini ve potansiyelini arttırmak için yenilenme ve yapılanma çalışmaları içerisine girmiştir. Mevcut şartları itibariyle özellikle İstanbul, Antalya, Alanya, İzmir ve Kuşadası yörelerinde kruvaziyer turizmi açısından büyük bir potansiyel mevcuttur. Turizm sektöründe Dünya'da değişen talepler ve farklı destinasyon arayışları ile beraber Türkiye'nin de önüne kruvaziyer turizm ile ilgili yeni fırsat kapıları aralanmaktadır.

Aydın-Kuşadası, İstanbul-Salıpazarı ve İzmir-Alsancak kruvaziyer limanlarının etkin olduklarından yola çıkarak buldukları coğrafyanın turizm çekicilik faktörleri bakımında cazibeli olduğunu söylemek mümkündür. En fazla gemi özel sektör tarafından işletilen Kuşadası Limanı'na gelirken, en fazla yolcu ise TDİ tarafından işletilen İstanbul-Salıpazarı Limanı'na gelmektedir. TDİ tarafından işletilen İzmir-Alsancak Limanı ise hem konteyner taşımacılığına hem de kruvaziyer yolcu taşımacılığına hizmet vermektedir. Kuşadası ve Salıpazarı Limanları'nda liman genişleme sahası olmadığından kısıtlı bir alanda hizmet verebilmektedirler. Alsancak Limanı'nda ise konteyner taşımacılığı yeni inşa edilen Çandarlı Limanı'na kaydırılacağından Alsancak Limanı'nın sadece kruvaziyer turizme hizmet etmesi düşünülmektedir. Bu liman ana liman statüsünde işletilerek İzmir ekonomisine canlılık kazandırılabilir.

Kuşadası ve Salıpazarı Limanları'nın kent içindeki konumları büyümelerine engel teşkil etmektedir. Limanların sahip olduğu özellikler sınırlıdır ve mekânsal genişlemeye imkân vermemektedir.

Kruvaziyer turizm, günümüzde gelişen bir sektördür. Dünya bu sektörden büyük gelir sağlamaktadır. Türk turizm sektörünün kruvaziyer gemilerinden azami şekilde faydalanması ve gemi yolcularına yeni liman ve gezi olanaklarının sunulması ile beraber ülkemiz zaman içerisinde dünyada kruvaziyer turizmine yönelik çok cazip bir merkez haline gelebilecektir.

Limanların değeri veya kârlılığı sadece işletmesinden sağladığı kar ile değil, kendisi zarar etse bile, bölge sosyal yapısının bir parçası olarak getirdiği ekonomik canlılık, arka plandaki onlarca sektörü beslemesi ve yöreye getirdiği genel zenginlik konuları ile değerlendirilmelidir. Karayollarındaki can kaybı, karayollarının bakım ve onarım masrafları, karayolu taşımacılığının çevreye verdiği zarar, fazla akaryakıt tüketimi de limanların kâr-zarar hesabına dâhil edilmesi gereken etkenlerdir.

Liman ücretleri de bu açıdan değerlendirilmelidir. Yolcu trafiğinde Yunanistan bizim çok altımızda liman ücretleri ile çok daha fazla sayıda yolcu gemisi çekmekte, kaybettiği liman gelirlerinin yaklaşık 50 kat fazlasını turizm geliri olarak kazanmaktadır.

Dört mevsimde deniz ulaşımına uygun olması, eşsiz doğası ve geçmişten itibaren pek çok medeniyete ev sahipliği yapmış tarihi bir açık hava müzesi niteliği ile Türkiye, özellikle Akdeniz kruvaziyer işletmecilerinin ilgisini çekmektedir.

Roma Dönemi'nin önemli kentlerinden biri olan, Bizans ve Osmanlı İmparatorluk'larına başkentlik yapan İstanbul, hem zengin kültürel değerleriyle hem de iki kıtayı birleştiren coğrafi konumu ile turizm açısından son derece ilgi çekici özelliklere sahiptir. Ortasından deniz geçen dünyadaki tek şehir olmasıyla, müzeleri, kiliseleri, sarayları, camileri, tarihi çarşıları ve doğal güzellikleri İstanbul'u cazibe merkezi yapan farklılıklardır. Kent "Ana Liman" olma şartlarını tam anlamıyla uygundur. Bir dünya şehri olan İstanbul bu bağlamda kruvaziyer turizm açısından da

ana liman (home port) özelliğine kavuşturulmalıdır. Kruvaziyer turizmi açısından henüz keşfedilmemiş olan İstanbul merkezli Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeleri kapsayan Karadeniz rotasının dünya pazarına sunulması ve farklı bir alternatif olarak ülke turizmine kazandırılması önem arz etmektedir.

İstanbul-Salıpazarına alternatif olarak İstanbul'un Anadolu yakasında Haydarpaşa ve Avrupa yakasında Zeytinburnu kruvaziyer limanlarında acilen kruvaziyer turizmine kazandırılması gerekmektedir. Kruvaziyer turizminin endüstriyel büyümesine paralel olarak büyüme esnekliğine cevap verecek bu limanların kurulmasıyla İstanbul'da daha fazla geminin konaklaması sağlanabilecektir. Kruvaziyer endüstrisindeki son gelişmelerle birlikte yeni gemiler ve artan gemi kapasiteleri de düşünülerek limanlar fiziki alt ve üst yapılarını, teknolojik imkânlarını geliştirmek zorundadır. Limanların fiziksel gelişiminin sağlanması yanında işletme anlayışının da çağa uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Kuşadası bölgesinde mevcut limana alternatif olarak yeni bir kruvaziyer liman inşa edilmesi ya da 80 km uzaklıkta bulunan Didim turizm bölgesine yeni kruvaziyer liman projesi yapılması uygun olacaktır. Bunun yanında Kuşadası'na 90 km uzaklıktaki İzmir-Üçkuyular bölgesine de bir kruvaziyer liman kurulması büyük önem arz etmektedir.

Alternatif olarak inşa edilmesi önerilen Haydarpaşa, Zeytinburnu, Didim ve Üçkuyular kruvaziyer limanları ile kruvaziyer gemilerle gelen ziyaretçilerin organize bir biçimde toplanması, dağıtılması, aktarılması, gezilecek yerlere götürülmesi etkin bir şekilde yapılabilecektir. Kentlerin mevcut sıkışmış limanları mekânsal düzenlemeler ve yeni limanlarla rahatlayacaktır. Tarihi ve doğal güzellikleriyle ziyaretçileri cezbeden bu limanlar kente olan gezinin özgünlüğünü kuvvetlendirecektir.

Türkiye Cumhuriyeti dünyanın 17. Büyük ekonomisi olmayı başarmış güçlü bir ülkedir. 2023 yılında dünyanın 10. Büyük ekonomisi haline gelmesi hedeflenmektedir. Ekonomik büyümede ulaşım altyapılarının önemli rolü bulunmaktadır. Limanlar ulaşım altyapılarının en önemli noktalarından birisidir. Türkiye ekonomisinin büyümesinde Türk limanları ciddi bir rol oynamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti bu büyümeye paralel

olarak ciddi bir liman yatırımına ihtiyaç duyacaktır. Türkiye'deki bazı limanların çevresi, şehir, endüstri ve turizm tesisleriyle kuşatıldığından bu limanların büyüme gelişme şansı kalmamıştır. Türkiye'deki etkin olmayan kruvaziyer limanlarda ise çok ciddi rehabilitasyon ve revizyon çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi takdirde liman hizmeti veremeyecek hale geleceklerdir. Limanlar konusunda devlet yatırımları devam etmekle beraber yabancı şirketler ile ortak liman yönetim modeli oluşturulmasına da önem verilmelidir.

Kruvaziyer limanlar ülkelerin kültür temaslarının gerçekleştiği noktalardır. Bu nedenle kruvaziyer liman kavramının çok boyutlu ele alınması gerekmektedir. Türkiye'nin Akdeniz'de önemli bir merkez olma imkânı vardır. Bunu hayata geçirmek kruvaziyer limanların etkin işletilmesi ile mümkün olacaktır.

Son derece hızlı bir değişim ve oldukça zorlu rekabet şartlarının hüküm sürdüğü uluslararası kruvaziyer yolcu taşımacılığı sektöründe denizcilik işletmeleri kendi durumunu rakipleriyle karşılaştırmak zorundadır. Aynı zamanda limanlara yatırım yapmayı planlayan yatırımcıların göze alması gereken çok sayıda faktör de bulunmaktadır. Bu faktörlerin bir karar alma işleminde sağlıklı bir biçimde kullanılabilmesi için tümünü ortak bir modelde biraraya getirerek ayrı olayların aynı an içinde oluşmaları mekanizmasını sağlayacak karar alma yöntemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Veri zarflama analizi, tüm karar alma problemlerinde karar alıcılar için oldukça kullanışlı bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışma ile Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına ilişkin etkinlik değerleri ortaya konmaktadır. Turistik çekicilik faktörleri odaklı olarak ağırlıklandırılmış puanlama yöntemi ile yeni kruvaziyer limanlar önerilmektedir. Tüm bu sonuçların limanlar ve bu limanlara yatırım yapmayı düşünen yatırımcılara alacakları kararda yardımcı olacağı düşünülmektedir.

Türkiye'deki etkin olmayan kruvaziyer limanların etkin hale gelebilmeleri için referans kümeleri ve potansiyel iyileştirme oranlarının hesaplanması ve kruvaziyer limanların etkin hale gelebilmeleri amacıyla girdi değişkenlerinin ne oranda arttırılacağı başka bir çalışmanın konusu olabilir.

KAYNAKÇA

- Akal, Z. (1992), *İmalatçı Kamu Kuruluşlarında İşletmeler Arası Toplam Performans, Verimlilik, Kârlılık ve Maliyet Karşılaştırmaları*, MPM Yayınları: Ankara.
- Akal, Z. (2002), *İşletmelerde Performans Ölçüm ve Denetimi (5. Basım)*, MPM Yayınları: Ankara.
- Aktaş, H. (2001), “İşletme Performansının Ölçülmesinde Parametrik Olmayan Bir Yaklaşım: Veri Zarflama Analizi”, *Celal Bayar Üniversitesi İİBF Dergisi*, 7 (1): 163-177.
- Akten, N. (2007), “Kruvaziyer Turizm: Tam Gaz”, *Deniz Haber Dergisi*: İstanbul.
- Ateş, S. (2012), *Mikro İktisat Ders Notları*, Çukurova Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, www.idari.cu.edu.tr/sanli/mikro1-3.pdf 18.07.2013
- Avcıkurt, C. (2003), *Turizm Sosyolojisi*, Detay Yayıncılık: Balıkesir.
- Aydağın, A. (2003), “Veri Zarflama Analizi”, *Hava Harp Okulu, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Enstitüsü Dergisi*, (7): İstanbul.
- Aydemir, Z.C. (2002), *Bölgesel Rekabet Edebilirlik Kapsamında İllerin Kaynak Kullanım Görece Verimlilikleri: Veri Zarflama Analizi Uygulaması*, DPT Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler Ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Proje-Yatırımları Değerlendirme ve Analiz Dairesi Başkanlığı: Ankara.
- Bahar, O. & Kozak, M. (2012), *Turizm Ekonomisi (Dördüncü Baskı)*, Detay Yayıncılık: Ankara.
- Bahar, O. & Sarı, Y. (2006), “Küreselleşme Sürecinde Türkiye’de Turizm Sektörüne Sağlanan Teşvikler”, *II. Balıkesir Ulusal Turizm Kongresi*, 20-22 Nisan 2006, Bildiriler Kitabı, ss. 315-328.
- Bahçe, A.S. (2012), *Tur Planlaması ve Yönetimi*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları: Eskişehir.
- Balaguer, J., & Cantavella-Jorda, M. (2002), “TourismAs A Long-Run Economic Growth Factor: The Spanish Case”, *Applied Economics*, 34 (1): 877-884.

- Banker, R.D., Charnes, A. and Cooper W.W. (1984), “Models for Estimation of Technical and Scale Inefficiencies in Data Envelopment Analysis”, *Journal of Management Science*, 30 (9): 1078-1092.
- Banker, R.D., Charnes, A. and Cooper, W.W. (1981), “A Bi Extremal Principle for Frontier Estimation and Efficiency Evaluation”, *Journal of Management Science*, 27 (12): 1370.
- Barros, C.P. (2003), “The Measurement of Efficiency of Portuguese Seaport Authorities with DEA”, *International Journal of Transport Economics*, 30 (3): 335–354.
- Baş, M. ve Artar, A. (1991), *İşletmelerde Verimlilik Denetimi Ölçme Ve Değerlendirme Modelleri*, MPM Yayınları: Ankara.
- Bayar, F. (2008), “Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye”, *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, (32).
- Baykal, R. (2012), *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*, Birsen Yayınevi: İstanbul.
- Baysal, M.E. ve Toklu, B. (2001), “Veri Zarflama Analizi ile Bazı Orta Öğretim Kurumlarının Performanslarının Değerlendirilmesi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6 (2): 206.
- Baysal, M.E., Uygur, M. and Toklu, B. (2004), “A Study of the Relative Efficiency of TCDD Ports, Using Data Envelopment Analysis”, *Journal of Faculty of Engineering and Architecture of Gazi University*, 19 (4): 437-442.
- Beritan, G. (2006), *İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulanması*, Yüksekisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Besen, B. (1994), *Performans Yönetim Sistemi ve Veri Zarflama Analizinin Sağlık Sektöründe Uygulanması*, Yüksekisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Bingöl, E. (2011a), “Fon Arayışlarının Gözde Adresleri” *UND'nin Sesi*, (350): 30.

- Bingöl, E. (2011b), “AB Ulaştırma Master Planı ile 2050 Ulaştırma Vizyonunu Ortaya Koydu”, *UND'nin Sesi*.
- Blake, A., Arbache, J.S., Sinclair, M.T. & Teles, V. (2008), “Tourism and Poverty Relief”, *Annals of Tourism Research*, 35 (1): 107-126.
- Boussofiane, A., Dyson, R. ve Rhodes, E. (1991), “Applied Data Envelopment Analysis” , *European Journal of Operational Research*, 2 (6): 1-15.
- Bowlin, W. F. (1998): “Measuring Performance: An Introduction to Data Envelopment Analysis (DEA)”, *Journal of Cost Analysis*, 3 (1), 3–28.
- Bozdağ, N., Altan, Ş. ve Atan, M. (2001), “Toplam Etkinlik Ölçümü: Data Envelopment Analysis (Veri Zarflama Analizi) ve Bankacılık Sektöründe Bir Uygulama”, 5. *Ulusal Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 20-22 Eylül 2001, T.C. Çukurova Üniversitesi: Adana.
- Britton, S.G., (1982), “The Political Economy of Tourism in the Third World”, *Annals of Tourism Research*, (9): 331-358.
- Bulmuş, İ. (1994), *Mikro İktisat*, Eğitim Yayınları: Ankara.
- Burton, R. (2000), *Travel Geography (Second Edition)*, Longman Publications: Essex.
- Charnes, A., Cooper, W.W. and Rhodes, E. (1978) “Measuring the Efficiency of Decision Making Units”, *European Journal of Operational Research*, (2): 430.
- Chirnside, M. (2011), *The Olympic Class Ships: Olympic, Titanic, Britannic (Second Edition)*, The History Press: Stroud, Gloucestershire, UK.
- Cho, V. (2003), “A Comparison of Three Different Approaches to Tourist Arrival Forecasting”, *Tourism Management*, (24): 323-330.
- Cihangir, M. (2004), *Türkiye’de Banka Birleşmeleri ve Birleşen Bankaların Verimlilik ve Etkinliğinin Ölçülmesi Üzerine Karşılaştırmalı-Uygulamalı Bir İnceleme*, Doktora Tezi, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı: Ankara.

- Cingi, S.ve Tarım, Ş.A. (2000), “Türk Banka Sisteminde Performans Ölçümü: DEA Malmquist TFB Endeksi Uygulaması”, *Türkiye Bankalar Birliği Tebliğler Serisi*, (1).
- CLIA (2006), *The 2006 Overview Cruise Market Report*, Cruise Lines International Association: Fort Lauderdale, USA.
- CLIA (2007), *Cruise Industry Source Book (2007 Edition)*, Cruise Lines International Association: Fort Lauderdale, USA.
- Cooper, C. (1998), “Transportation: As an Elements of Tourism”, *TOURISM, Principles and Practice (Second Edition)*, Edt.:Rebecca Shephard, Longman Limited: England.
- Copeland, B.R. (1991), “Tourism, Welfare and De-industrialization in a Small Open Economy”, *Economica*, (58): 515-529.
- Cullinane, K.P.B., Wang, T.F., Song, D.W., and Ji, P. (2005), “A Comparative Analysis of DEA and SFA Approaches to Estimating The Technical Efficiency of Container Ports”, *Transportation Research A: Policy and Practice*, 40 (4): 354–374.
- Çağlayan, A. (1992), “21.Yüzyıla Doğru Türkiye”, *3.İzmir İktisat Kongresi*, Deniz Turizmi Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği Çalışma Grubu Bildirileri.
- Çağlayan, E., Şak, N. & Karymshakov, K. (2012), “Relationship Between Tourism and Economic Growth: A Panel Granger Causality Approach”, *Asian Economic and Financial Review*, 2 (5): 591-602.
- Çeken, H. (2004), “Küreselleşme Sürecinde Türkiye ve Türk Ekonomisinde Turizm”, *Verimlilik Dergisi*, MPM Yayınları, 2004/4, Ankara.
- Çeken, H., Dalgın, T. ve Karadağ, L. (2009), “Küreselleşme ve Uluslararası Turizm Arasındaki İlişki”, *T.C. Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi Dergisi (İLKE)*, (22).
- Çetin, A.C. (2006), “Türk Tekstil Sektörü ve Türk Tekstil Firmalarının Etkinlik Düzeylerinin Belirlenmesi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 8 (2): 255-278.

- Çevik, H.H. (2004), *Türkiye’de Kamu Yönetimi Sorunları*, Seçkin Yayıncılık: Ankara.
- Çimenoglu, G. (2011), *Kruvaziyer Turizmin Kent ile İlişkisi Bağlamında ‘Karaköy – Saipazarı Bölgesi’*, Yüksek lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Çubuk, M. ve Koçak, İ.H. (2012), “Turizm Ulaştırması”, *Denizyolu Ulaştırması*, Derl.: Mustafa Cavcar, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları: Eskişehir.
- Dal, N., Baysan, S., (2007), “Kuşadası’nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekansal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları”, *Ege Coğrafya Dergisi*, (16): 69-85.
- Debreu, G. (1951), “The Coefficient of Resource Utilization” *Econometrica*, 19 (3): 273–292.
- Deliktaş, E. (2002), “Türkiye Özel Sektör İmalat Sanayinde Etkinlik ve Toplam Faktör Verimliliği Analizi”, *ODTÜ Geliştirme Dergisi*, 29 (3): 247-284.
- Demir, G. (2004), *İstatistiksel Veri Zarflama Analizi ve Bir Uygulama*, Yüksek lisans Tezi, T.C. Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Sivas.
- Demir, G. (2011), *Havaalanı Terminal Binalarının Mimari Açından Değerlendirilmesi*, Yüksek lisans Tezi, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: Isparta.
- Demir, H., Alpugan, O., Oktay, M. ve Üner, N. (1995), *İşletme Ekonomisi ve Yönetimi (1. Baskı)*, Beta Basım Yayım Dağıtım: İstanbul.
- Demirtaş, S. (2005), *Veri Zarflama Analizi ile Kişisel Bilgisayar Donanımlarının Performans Ölçümü*, Yüksek lisans Tezi, T.C. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Sivas.
- Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı (2010), *Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü: Ankara.
- Dervaes, C. (2002), *Selling Cruises (Second Edition)*, Delmar Cengage Learning: Independence Kentucky.

- Diamond, J. (1977), "Tourism's Role in Economic Development: the Case Reexamined", *Economic Development and Cultural Change*, 25 (3): 539-553.
- Dickinson, R.H., & Vladimir, A. (1997), *Selling The Sea: An inside look at the cruise industry*, John Wiley & Sons: New York.
- Disney, J. (1998), "Competing Through Quality in Transport Service", *Managing Service Quality*, 8 (2): 112-118.
- Dowling, R.K. (2006), *Cruise Ship Tourism*, CABI Publishing: Oxfordshire, UK.
- DPT (2001), Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını: Ankara.
- Dritsakis, N. (2012), "Tourism Development and Economic Growth in Seven Mediterranean Countries: A Panel Data Approach", *Tourism Economics*, 18 (4): 801-816.
- Dyson, R.G., Thanassoulis, E. ve Boussofiane, A. (1991), "Applied DEA", *European Journal of Operational Research*, 2 (6): 1-15.
- ECC (2009), *Statistics 2009*, European Cruise Council Report, www.irn-research.com/files/4812/7444/9199/ECC%20Stats%20and%20marts%2009.pdf
- ECC (2011/2012), Making a Real Social and Economic Contribution to Europe's Economy: ECC 2011/2012 Report, European Cruise Council: London.
- Ece, J.N. (2005), *Limanların Özelleştirilmesi*, Deniz Haber Dergisi, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100008
- Eleren, A. ve Özgür, E. (2006), "Türkiye'de Yabancı Sermayeli Mevduat Bankalarının Veri Zarflama Yöntemi ile Etkinlik Analizlerinin Yapılması", *T.C. Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi*, 8 (2): 53-76.
- Elliot, J. (1997), *Tourism: Politics and Public Sector Management*, Routledge Publications: New York.

- Emekli, G. (2005), “Avrupa Birliği’nde Turizm Politikaları ve Türkiye’de Kültürel Turizm, Türkiye’de Kültürel Turizme İlişkin Yapılan Çalışmalar”, *Ege Coğrafya Dergisi*, 3 (18).
- Er, B. ve Uysal, M. (2012), “Türkiye'deki Ticari Bankalar ve Katılım Bankalarının Karşılaştırmalı Etkinlik Analizi: 2005-2010 Dönemi Değerlendirmesi”, *T.C. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 26 (3-4): 365-387.
- Ertin, G. (1998), “Ulaşım”, *Türkiye Coğrafyası*, Derl.: Nuray Serter, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları: Eskişehir.
- Ertuğrul, İ. ve Işık, A. T. (2008), “İşletmelerin VZA ile Mali Tablolarına Dayalı Etkinlik Ölçümü: Metal Ana Sanayisinde Bir Uygulama”, *T.C. Afyon Kocatepe Üniv. İİBF Dergisi*, 10 (1).
- ETP, (2001), *European Commision White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, European Technology Platforms: Brussels, Belgium.
- ETP, (2011), *European Commission White Paper(2011) Roadmap to a Single European Transport Area-Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*, European Technology Platforms: Brussels, Belgium.
- EU Press Release (2006), *Keep Europe Moving: A Transport Policy For Sustainable Mobility*, European Union: Brussels.
- Farrell, M. (1957), “The Measurement of Productive Efficiency”. *Journal of Royal Statistical Society*, Series A (120): 253-281.
- G.P.Wild (International) Limited and Business Research & Economic Advisors (2009), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe: 2009 Report*, European Cruise Council, Euroyards, Cruise Europe, Medcruise.
- Gibson, P. (2012), *Cruise Operations Management – Hospitality Perspectives (Second Edition)*, Routledge Press: New York.
- Göymen, K. (2000), “Tourism and Governance in Turkey”, *Annals of Tourism Research*, 27 (4): 1025-1048.
- Gunn, C.A. (1988), *Vacationscape: Designing Tourist Regions (Second Edition)*, Van Nostrand: New York.

- Gülbahar, O. (2009), “1990’lardan Günümüze Türkiye’de Kitle Turizminin Gelişimi ve Alternatif Yönelimler”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14 (1): 151-177.
- Güner, S., Taşkın, K. ve Coşkun, E. (2012), “Evaluation of The Operational Efficiencies of Turkish Passenger Ports with Data Envelopment Analysis”, *Sözlü Bildiri, International Logistics and Supply Chain Congress*, November 08-09, 2012: İstanbul.
- Güneş, M. (2009), “Dünya, Türkiye ve İzmir Kruvaziyer Turizmine Genel Bakış”, *İzmir Ticaret Odası Yayınları*: İzmir.
- Gürdal, M. (1995), *Turizm Ulaştırması*, Karınca Yayınevi: İzmir.
- Güzel, K. (2006), *Kruvaziyer Turizmin Türkiye’deki Geleceği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü: İstanbul.
- Handsuh, H.F. (2001), “Quality of Tourism Development”, *Symposium on Tourism Services*, World Trade Organization: Geneva, Switzerland.
- Hayran M. ve Özdemir O. (1996), *Bilgisayar İstatistik ve Tıp (2. Baskı)*, Hekimler Yayın Birliği: Ankara, ss.309-314.
- Inskeep, E. (1991), *Tourism Planning - An Integrated and Sustainable Development Approach*, Van Nostrand Reinhold: New York.
- Israel, G. & Miller, L. (1999), *Dictionary of The Cruise Industry*, Seatrade Academy: Colchester, UK.
- İlkay, M. ve Doğan, S.N.Ö. (2009), “Veri Zarflama Analizi ile Kapadokya Bölgesindeki Belediyelerin Etkinlik Ölçümü: 2004 ve 2008 Yıllarına İlişkin Bir Karşılaştırma”, *T.C. Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi*, (32): 191-218.
- İncekara, A. & Yılmaz, S. (2002), *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 20-3242, İstanbul.
- İstikbal, C. (2006), *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi*, Denizcilik Dergisi Yayınları: İstanbul.

- Jenkins, L. and Anderson, M. (2003), “Stochastics and Statistics a Multivariate Statistical Approach to Reducing the Number of Variables in Data Envelopment Analysis”, *European Journal of Operational Research*, (147): 51-61.
- Jiang, J.L., Chew, E.P., Lee, L.H. and Sun, Z. (2011), “DEA Based on Strongly Efficient and Inefficient Frontiers and Its Application on Port Efficiency Measurement”, *Springer-Verlag*, (Published Online 30 June 2011).
- Johnson, P. & Barry, T. (1992), *Choice and Demand in Tourism*, Mansell: London.
- Kandır, S.Y., Karadeniz, E., Özmen, M. & Önal, Y.B. (2008), “Türk Turizm Sektöründe Büyüme Göstergelerinin Turizm İşletmelerinin Finansal Performansına Etkisinin İncelenmesi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (1): 211-237.
- Kaplan, M. & Çelik, T. (2008), “The Impact of Tourism on Economic Performance: The Case of Turkey”, *The International Journal of Applied Economics and Finance*, 2 (1): 13-18.
- Kar, M., Zorkirişçi, E. & Yıldırım, M. (2004), “Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme”, *Akdeniz Üniversitesi İİBF Dergisi*, (8): 87-112.
- Kara, G. (2010), *Ulaştırma Sistemleri ve Teknikleri*, Ders Notları, T.C. İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü: İstanbul.
- Kaya, E. (2010), “Ulaştırma Kavramı ve Önemi”, *Ulaştırma Sistemleri*, Derl.: Nil Aras ve Ender Gerede, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları: Eskişehir, ss.2-23.
- Kaya, F. (2011), *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi [Yeni Mevzuat ve Belgeler]*, Beta Yayınları: İstanbul.
- Kayalidere, K. ve Kargın, S. (2004), “Çimento ve Tekstil Sektörlerinde Etkinlik Çalışması ve Veri Zarflama Analizi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (1): 196-219.
- Kayıtmazbatır, R. (2012), “Kruvaziyer Gemilerin Tarihi Gelişimi”, *Polaris, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü Dergisi*, T.C. Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Fakültesi.

- Kecek, G. (2010), *Veri Zarflama Analizi: Teori ve Uygulama Örneği*, Siyasal Kitabevi: Ankara.
- Kıran, B. (2008), *Kalkınmada Öncelikli İllerin Ekonomik Etkinliklerinin Veri Zarflama Analizi Yöntemi ile Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Adana.
- Kızıkapın, T. (2013), “2023’e Doğru Dünyada ve Türkiye’de Limancılık Politikası”, *Aktüel Deniz e-dergi*, 24 Mayıs 2013: İstanbul.
- Kocakalay, Ş. ve Işık, A. (2003), “Veri Zarflama Analizi”, *Dumlupınar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, (5): 166.
- Koopmans, T.C. (1951), “An analysis of production as an efficient combination of activities”, *Activity Analysis of Production and Allocation*, Edt.: Tjalling C. Koopsman, Jhon Wiley and Sons, Inc.
- Koutsoyiannis, A. (1997), *Modern Mikro İktisat*, Gazi Kitabevi: Ankara.
- Kozak, N., Kozak M.A. & Kozak M. (2012), *Genel Turizm – İlkeler Kavramlar (Gözden Geçirilmiş 13. Baskı)*, Detay Yayıncılık: Ankara.
- Kök, R. ve Deliktaş, E. (2003), *Endüstri İktisadında Verimlilik Ölçme Ve Strateji Geliştirme Teknikleri (İş Dünyasından Örneklerle)*, DEÜ İİBF Yayınları: İzmir.
- Köksal, C.D. (2001), *Veri Zarflama Analizi ile Bankacılıkta Göreceli Verimlilik Ölçümü*, Doktora Tezi, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Isparta.
- Köletavitoğlu, T. (1998), “Sektör ve Devlet İlişkileri Açısından Turizmin Dünü, Bugünü, Yarını”, *TUSİAD Yayınları*: İstanbul, s.46-54.
- Krippendorff, J. (1982), “Towards New Tourism Policies”, *Tourism Management*, 3 (3): 135-148.

- Kruvaziyer Turizm (2013), T.C. Başkent Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi, https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Ftbf.baskent.edu.tr%2Faka_dosya%2FKRUVAZIYERTURIZMI.ppt&ei=NFKkUre0J6iP7Ab2xIDACw&usg=AFQjCNE9QpFbE_YxYIWEbk8nW95zhXocXg&sig2=aQ6jqhgn4Se2ZreiPd1yGg&bvm=bv.57752919,d.ZGU
- Kutvan, A.B. ve Kutvan S.A. (2013), “Turizm Planlamasında Destinasyon Çekiciliklerinin Ölçümü: Bir Yöntem Yaklaşımı”, *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 6 (11): 159-184.
- Langen, P.W. (2008), “Analysing Training and Education in Ports”, *World Maritime University Journal of Maritime Affairs*, 7 (1): 5-16.
- Lin, L.C. and Tseng, L.A. (2005), “Application of DEA and SFA on the Measurement of Operating Efficiencies for 27 International Container Ports”, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5: 592 – 607.
- Liu, Q. (2010), *Efficiency Analysis of Container Ports and Terminals*, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, Centre for Transport Studies, Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering, University College London.
- Lundberg, D.E., Krishnamoorthy, M. & Stavenga, M.H. (1995), *Tourism Economics (First Edition)*, Wiley&Sons Publications: New York.
- Lunn, G. (2010), *Building the Biggest: From Ironships to Cruise Liners*, The History Press: Stroud, Gloucestershire, UK.
- Mansuroğlu, S. (2006), “Turizm Gelişmelerine Yerel Halkın Yaklaşımlarının Belirlenmesi: Akseki/Antalya örneği”, *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 19 (1): 35-46.
- Marcouiller, D.W., Kim, K.K., & Deller, S.C. (2004), “Natural Amenities, Tourism and Income Distribution”, *Annals of Tourism Research*, 31 (4): 1031-1050.
- Martinez, B.E., Diaz, A.R., Navarro, I.M. and Ravelo, M.T. (1999), “A Study of The Efficiency of Spanish Port Authorities Using Data Envelopment Analysis”, *International Journal of Transport Economics*, 26 (2): 237–253.

- Middleton, V. (1994), *Marketing in Travel and Tourism (Second Edition)*, Butterworth-Heinemann Publications: London.
- Mill, R.C. & Morrison A.M. (1985), *The Tourism System: An Introductory Text*, Prentice Hall: Englewood Cliffs, New Jersey.
- Miller, W.H.Jr. (1988), *Great Cruise Ships and Ocean Liners from 1954 to 1986: A Photographic Survey (First Edition)*, Dover Publications: Mineola, New York.
- Moufakkir, O. & Kelly, I. (2010), *Tourism, Progress and Peace*, CABI: Wallingford, UK.
- Mucuk, İ. (2004), *Pazarlama İlkeleri*, Türkmen Kitabevi: İstanbul.
- Nakiboğlu, D. (1996), *Kamusal Alanlarda Bekleme Birimleri*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.
- Norman, S. and Stoker, M.B. (1997), *Data Envelopment Analysis-The Assessment of Performance*, John Wiley & Sons Publishing: New York.
- OECD (2008), *Çevresel Performans İncelemeleri Türkiye Raporu*, OECD: Paris.
- Olalı, H. (1981), *Turizm*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları: Ankara.
- Oral, E.Z. (2009), *Kruvaziyer Limanı Yer Seçim Çalışması Raporu*.
- Oral, E.Z. ve Esmer, S. (2009), *İzmir Üçkuyular Kruvaziyer Limanı Modelleme Çalışması*, İzmir Ticaret Odası.
- Oruç, K.O. (2008), *Veri Zarflama Analizi ile Bulanık Ortamda Etkinlik Ölçümleri ve Üniversitelerde Bir Uygulama*, Doktora Tezi, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Isparta.
- Öner, Ç. (1997), *Seyahat Ticareti*, Literatür Yayıncılık: İstanbul.
- Öner, E. (2012), *Kruvaziyer Turizmi ve Destinasyona Katkısı*, Tura Turizm PPT Sunusu, <http://www.mtso.org.tr/files/7inovasyon/Kruvaziyer.pdf>

- Öter, Z. (2007), “Turizmde Ulaştırma”, *Genel Turizm-Turizmde Temel Kavramlar ve İlkeler*, Derl.: Orhan İçöz, Turhan Kitabevi: Ankara, ss.53-75.
- Özdemir, M. (1992), *Turizmin Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri*, Köksav Yayınevi: Ankara.
- Özgüç, N. (2007), *Turizm Coğrafyası: Özellikler ve Bölgeler*, Çantay Kitabevi: İstanbul.
- Papatheodorou, A. (1999), “The Demand for International Tourism in the Mediterranean Region”, *Applied Economics*, (31): 619-630.
- Paradi, J.C. and Schaffnit, C. (2004), “Commercial Branch Performance Evaluation and Results Communication in a Canadian Bank – A DEA Application”, *European Journal of Operational Research*, 156 (3): 721.
- Park, R.K. and De, P. (2004), “An Alternative Approach to Efficiency Measurement of Seaports”, *Maritime Economics and Logistics*, (6):53–69.
- Pekiner, K. (1971), *İşletmelerde Produktivite Denetimi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları: İstanbul.
- Pizam, A. (1999), “Life and Tourism in the Year 2050”, *International Journal of Hospitality Management*, (18): 331-343.
- Pjevčević, D., Radonjić, A., Hrle, Z. and Čolić, V. (2012), “Dea Window Analysis for Measuring Port Efficiencies in Serbia”, *Promet – Traffic & Transportation*, 24 (1): 63-72.
- Prideaux, B. (2000), “The Role of the Transport System in Destination Development”, *Tourism Management*, c.21, s.1, ss.53-63.
- Rodrique, J.P. (2013), *The Geography of Transport Systems (Third Edition)*, Routledge Publications: Milton Park, Abingdon, Oxford.
- Roll, Y. and Hayuth, Y. (1993), “Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis (DEA)”, *Maritime Policy and Management*, 20 (2): 153–161.
- Rostow, W.W. (1960), *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, Cambridge University Press: Cambridge.

- Saatçioğlu, C. (2011), *Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika*, Gazi Kitabevi: Ankara.
- Schäfer, A. ve Victor, D.G. (1997), “The Past and Future of Global Mobility”, *Scientific American*, (October), 56–69.
- Schotter, A. (1997), *Microeconomics: A Modern Approach (Second Edition)*, Addison-Wesley: New York.
- See Global (2013), *Ulaştırma Sektörünün Özellikleri*, www.seeglo.com/Hafta-5-B.pdf
- Sekhar, N.U. (2003), “Local People’s Attitudes Towards Conservation and Wildlife Tourism Around Sariska Tiger Reserve”, *Journal of Environmental Management*, (69).
- Sengupta, J.K. (1999), “Dynamic Efficiency Model Using Data Envelopment Analysis”, *International Journal of Production Economics*, 3 (62): 209-218.
- Sezen, B. ve Doğan, E. (2005), “Askeri Bir Tersaneye Bağlı Atölyelerin Karşılaştırmalı Verimlilik Değerlendirmesi: Bir Veri Zarflama Yöntemi Uygulaması”, *Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi*, 2 (2): 82.
- Sezgin, O.M. (1995), *Genel Turizm*, Tutibay Yayınları: Ankara.
- Sherman, D. and Zhu, J. (2006), “Benchmarking with Quality-Adjusted DEA (Q-DEA) to seek Lower-Cost High-Quality Service: Evidence from a U.S. Bank Application”, *In Annals of Operations Research*, 145: 301-319.
- Sinclair, M.T., Blake, A. & Gooroochurn, N. (2005), “Modelling Tourism Impacts On Small Island Economies: Evidence From Cyprus, Malta And Mauritius”, *International Research Foundation for Development, World Forum on Small Island developing States*, 10-14 Ocak 2005, Port Louis, Mauritius, http://irfd.org/events/wfsids/virtual/papers/sids_tsinclairetal.pdf
- Songur, M. (1995), *Mahalli İdarelerde Performans Ölçümü*, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayınları: Ankara.
- Starr, A. (2000), *Naming the Enemy: Anti-Corporate Movements Confront Globalisation*, Zed Books: London and New York, pp.27-34.

- Swarbrooke, J. & Horner, S. (2007), *Consumer behaviour in tourism (Second Edition)*, Elsevier Butterworth-Heinemann: London.
- Şahbaz, R.P. ve Yüksel, S. (2008), “Türkiye’de Ulaştırma Aracı Seçiminde Etkili Olan Etkenler ve Demiryollarının Rekabet Edebilirliği”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*: 7 (25): 197-211.
- Tağraf, H. (2002), “Küreselleşme Süreci ve Çokuluslu İşletmelerin Küreselleşme Sürecine Etkisi”, *T.C. Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3 (2).
- Tarım, A. (2001), *Veri Zarflama Analizi: Matematiksel Programlama Tabanlı Göreli Etkinlik Ölçüm Yaklaşımı*, Sayıştay Yayınları: Ankara.
- Tavares, G. (2002), *A Bibliography of Data Envelopment Analysis (1978-2001)*, *Rutcor Research Report*, Rutgers University Piscataway: New Jersey.
- TC Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007), Türkiye Turizm Stratejisi (2023) ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013), www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr Ankara.
- Tekeli, H. (1992), “Türk Turizminin Felsefi Sorunları, Öneriler”, *III. Ulusal Turizm Kongresi*, Kuşadası Belediyesi Yayınları, (5).
- Timor, M. (2001), “Hastane Performansını Belirlemede Veri Zarflama Analizi”, *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 30 (1): 69.
- TİSK (1991), *AT ve Türkiye’ de Verimlilik ve Ücretler*, Türkiye İşverenler Sendikası Konfederasyonu Yayınları: Ankara.
- TOBB (1993), *Ulaştırma Kurulu Raporu*, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayını: Ankara.
- TOBB (2012), *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011*, TOBB Yayın Sıra No: 2012/165: Ankara.
- Tongzon, J. (1995), “Systematising International Benchmarking for Ports”, *Maritime Policy and Management*, 22 (2): 171–177.

- Tongzon, J. (2001), "Efficiency Measurement of Selected Australian and Other International Ports Using Data Envelopment Analysis", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35 (2): 113–128.
- Toskay, T. (1983), *Turizm Olayına Genel Yaklaşım*, Der Yayınları: İstanbul.
- Tribe, J. (1999), "The Concept of Tourism: Framing a Wide Tourism World and Broad Tourism Society", *Tourism Recreation Research*, (22): 75-81.
- TUIK (2012), *Turizm İstatistikleri 2012 Raporu*, Türkiye İstatistik Kurumu Yayın No: 3931: Ankara.
- Türkiye'nin İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı'nın Geliştirilmesi Projesi (2010), *Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu*, Doç. Dr. Ela Babalık-Sutcliffe, Eylül,2010.
- UBAK (2010), *Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu*, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü Yayını: Ankara.
- UBAK (2011), *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 Raporu*, T.C. Ulaştırma Bakanlığı: Ankara.
- Ulucan, A. (2002), "İSO 500 Şirketlerinin Etkinliklerinin Ölçülmesinde Veri Zarflama Analizi Yaklaşımı: Farklı Girdi Çıktı Bileşenleri ve Ölçeğe Göre Getiri Yaklaşımları İle Değerlendirmeler", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57 (2): 185-202.
- Ulucan, A. ve Karacabey, A.A. (2002), "İMKB Hisse Senedi Piyasasında Teknik Etkinliğin AB Aday ve Üye Ülkelerle Karşılaştırmalı Analizi", *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, 2 (3): 101–102.
- Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA), *Kruvaziyer Yolcuları İstatistikleri*, www.cruising.org/vacation/about-clia, 20 Haziran 2013.
- UNWTO (2011), *Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü 2011 Yıllık Raporu*, Dünya Turizm Örgütü Yayını: Madrid-İspanya.
- UNWTO (2013), *Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü 2013 Yılı Akılda Kalıcı Noktalar Raporu*, Dünya Turizm Örgütü Yayını: Madrid-İspanya.

- Üçüncü, K. (2003), *Tesis Planlama, KTÜ Orman Fakültesi Yayınları No: 68*, Trabzon, ss.315.
- Valentine, V.F. and Gray, R. (2001), “The Measurement of Port Efficiency Using Data Envelopment Analysis”, *Proceedings of The 9th World Conference on Transport Research*, 22–27 July, Seoul.
- Var, T., Toh, R., ve Khan, H. (1999), “Tourism and ASEAN Economic Development”, *Annals of Tourism Research*, 26 (1): 195-196.
- Wikipedi (2013), *Meryem Ana Evi*, www.tr.wikipedia.org/wiki/Meryem_Ana_Evi
- Wang, T.F., Song, D.W. and Cullinane, K.P.B. (2003), “The Applicability of Data Envelopment Analysis to Efficiency Measurement of Container Ports”, *Proceedings of the International Association of Maritime Economists Conference*, 13–15 November, Panama.
- Ward, D. (1999), *Complete Guide to Cruising or Cruise Ships*, Berlitz Publishing Company: Princeton, New Jersey.
- Westlake, J. ve Robbins, D. (2005), “Transportation”, *Tourism: Principles and Practices (3rd Edition)* Edt.: Chris Cooper, Pearson Education Ltd.: Essex.
- Witt, S.F., Brooke, M.Z. & Buckley P.J. (1995), *The Management of International Tourism*, Routledge Publications: London.
- World Tourism Organisation (1993), “Seminar on the evolution of tourist markets for Europe and promotion policies”, *WTO News*, 3.
- World Travel and Tourism Council (2009), *Tourism Economic Research 2009*, London, <http://www.wttc.org/research/economic-impact-research/>
- Yarcan, Ş. (1993), *Seyahat Yönetimi*, Boğaziçi Üniversitesi Matbaası: İstanbul.
- Yıldız, A. (2006), “Yatırım Fonları Performanslarının Veri Zarflama Analizi Yöntemiyle Değerlendirilmesi”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 2 (61): 213-214.

- Yolalan, R. (1993), *İşletmelerarası Göreli Etkinlik Ölçümü*, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları: 483: Ankara, s.28.
- Young, G. (1973), *Tourism: Blessing or Blight*, Penguin Books Ltd.: Middlesex, London.
- Yu, L. (1999), *The International Hospitality Business: Management and Operations*, The Haworth Press: New York.
- Yüksek G. ve Cavcar, M. (2012), “Karayolu Ulaştırması”, *Turizm Ulaştırması*, Derl.: Mustafa Cavcar, T.C. Anadolu Üniveristesi Yayınları: Eskişehir.
- Yüksel, Y. ve Özkan Çevik, E. (2010), *Liman Mühendisliği* (2. Baskı), Beta Yayıncılık: İstanbul.
11. Ulaştırma Şurası (2013), *Sonuç Raporu*, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayını: Ankara.
9. Ulaştırma Şurası (1998), *Sonuç Bildirgesi*, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayını: Ankara.

EK – 1: Yıllar itibariyle Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarına gelen gemi ve yolcu sayıları (2003 – 2012).

(Adet)

Liman Adı	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
ALANNA	43	30.737	106	56.139	100	70.190	114	80.660	124	93.937	84	57.000	73	50.285	2	1.071	19	22.526	31	26.728
ANAMUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	351	1	43
ANTALYA	92	68.012	43	51.049	40	30.626	30	13.015	36	15.680	41	25.057	23	12.549	41	103.859	66	127.250	59	161.636
BARTIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	957	10	941	4	555	2	208	10	802
BODRUM	43	15.616	79	33.231	55	8.921	66	10.678	43	9.892	126	52.862	87	38.414	89	31.700	82	66.031	133	53.566
ÇANAKKALE	23	3.629	25	4.191	33	7.660	24	5.008	23	5.207	31	8.774	33	8.712	17	7.670	23	4.371	41	9.691
ÇESME	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.819	1	817	16	9.267	1	89	25	6.787
DATÇA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	207	3	1.061	3	778	0	0	0	0
DİKLİ	25	14.661	23	4.625	19	4.464	23	3.990	13	2.631	29	10.624	13	4.592	26	15.601	34	17.685	32	4.828
FETHİYE	22	2.532	21	3.682	7	3.157	47	3.564	4	968	13	4.217	8	2.615	5	879	5	1975	14	2186
GÖÇEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1.121	10	1.532	14	2.276	7	1.216	4	1.038
GÖLLÜK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2.767	5	1.172	1	279	3	1692	8	1136
İSKENDERUN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	819	2	1.886	1	106	5	1308	1	620
İSTANBUL	199	200.079	141	114.398	202	176.748	304	273.553	340	422.894	404	489.564	313	474.561	362	508.266	420	627.897	397	599.677
İZMİR	5	3.271	33	75.936	39	66.285	105	184.797	122	287.357	133	318.451	129	315.454	159	378.266	262	493.533	290	553.937
KAŞ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	600	4	1.361	8	1.317	3	507	11	1.504
KEMER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	37	0	0	6	602	0	0	0	0
KUŞADASI	337	225.330	368	221.437	441	301.305	471	368.696	613	466.677	601	518.872	506	462.766	517	493.911	568	662.456	475	567.182
MARMAĞIR	51	32.977	74	74.753	97	83.096	83	65.265	66	60.039	70	101.874	74	81.672	84	146.531	86	170.021	105	116.399
MERSİN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	943	3	1.583	1	106	3	616	2	774
MUDANNA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	482	4	1.309	1	226	5	922	0	0
SAMSUN	0	0	1	257	3	1.364	9	2.661	8	186	5	596	9	1.526	4	825	3	208	8	1190
SİNOP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3.136	14	7861	7	7.098	9	4.088	11	3.708
TAŞUCU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	88	3	440	2	201	4	805	4	709
TRABZON	7	3.204	13	3.816	12	4.351	17	4.865	13	2.950	15	4.813	18	7.369	14	7.952	13	6.267	20	10.111
TUZLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0
YALOVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
TOPLAM	887	581.848	927	645.244	1.948	757.563	1.317	1.816.314	1.421	1.368.408	1.612	1.605.372	1.345	1.484.194	1.368	1.719.098	1.623	2.191.428	1.685	2.133.930

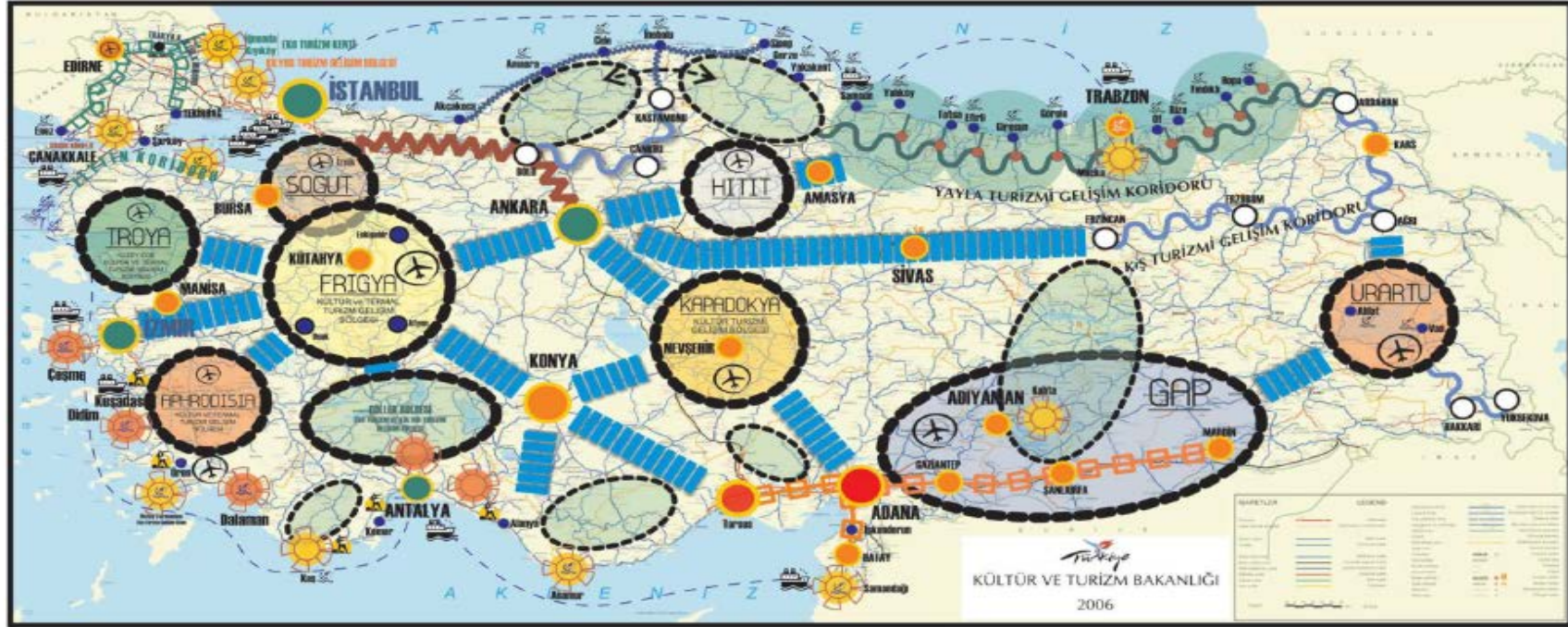
EK – 2: Anket Formu.

"Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliklerinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi" isimli Doktora Tezinin Türkiye'de Kruvaziyer Limanı Kurulması bağlamında aşağıda verilen kriterler için ankette yer alan limanları 1 ile 5 arasında skorlayınız. 1-Çok Kötü, 2-Kötü, 3-Kısmen iyi, 4-İyi, 5-Çok iyi.			Ağırlık	Samandağı Hatay	Antalya	Kuşadası	Çeşme	Çanakkale	Salıpazarı İstanbul	Haydarpaşa İstanbul	Ataköy İstanbul	Zeytinburnu İstanbul	Samsun	Trabzon
No	A-DOĞAL FAKTÖRLER	İFADELER												
1	A1-Doğal Güzellikler	Arazinin genel coğrafyası, özellikleri, ova, dağ, nehir, göl, orman, görülmeye değer doğa harikaları, sahillerin durumu, kumu, denizin temizliği, doğal kumsallar, küçük adalar, kaplıca ve içmeler, sıcak su kaynakları, şelaleler.	9											
2	A2-İklim	Yıl içinde güneşli günlerin miktarı, deniz kenarında geçirilebilecek süre, sıcaklıklar ve turizm için yeterliliği, deniz suyu sıcaklığı, rüzgârlar ve yağış miktarı.	6											
	B-SOSYAL FAKTÖRLER													
3	B1-Mimari Özellikler	Bölgenin mimari özellikleri, tatil yeri seçiminde mimari özelliklerin etkisi, farklı mimarinin getirdiği farklı bir yaşam biçimi.	7											

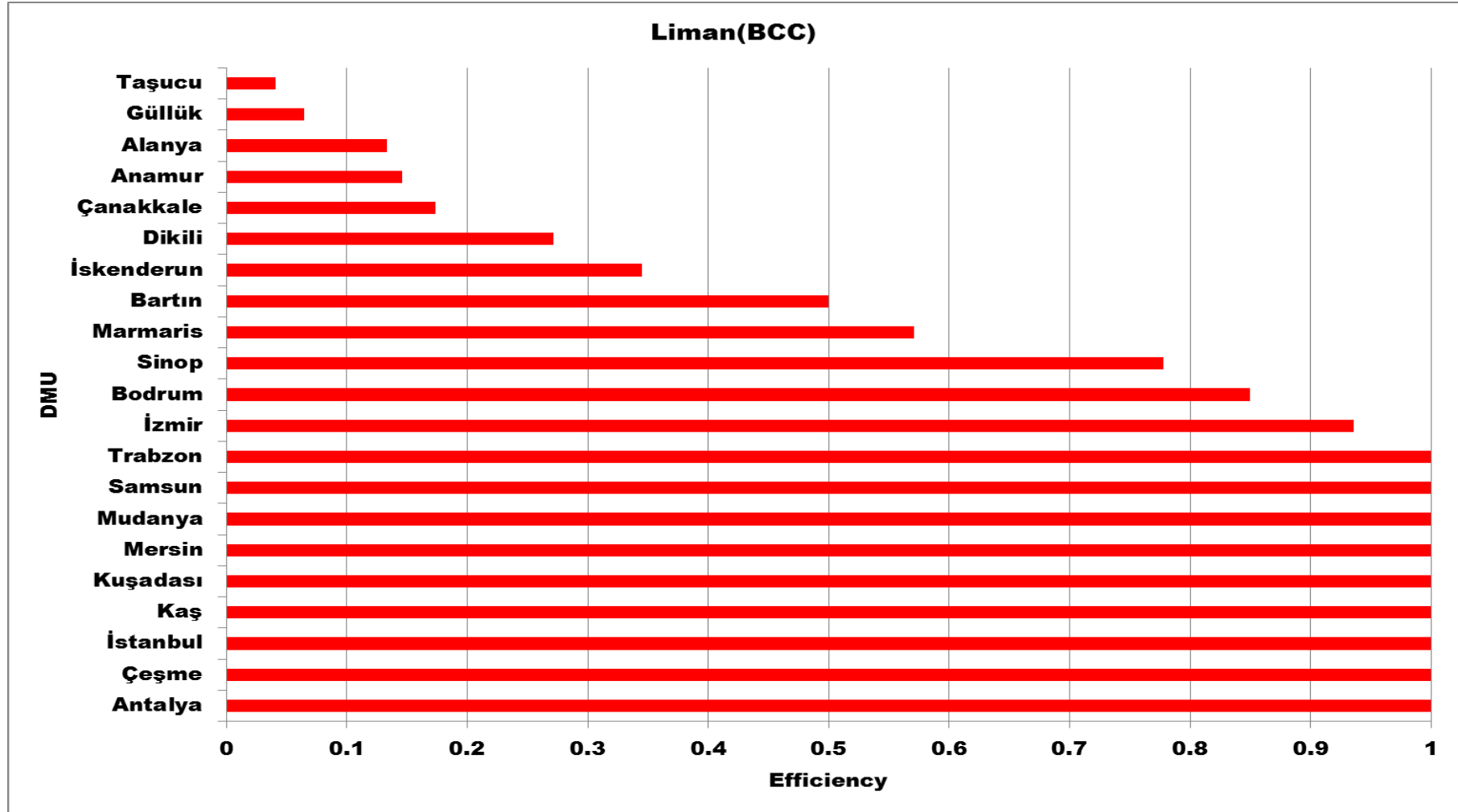
4	B2-Festivaller	Müzik ve dans festivalleri, spor karşılaşmaları.	6															
5	B3-Yöresel Özellikler	Yörenin folklorik özellikleri, giyiniş, müzik, dans, yöresel yemekler, el işleri, özel olarak üretilen eşyalar, yöre halkının yaşayış biçimi ve gelenekler.	5															
6	B4-Halkın Turistlere Karşı Davranışları	Yöre halkının turistlere ilgi göstermesi ve davranış biçimleri, turistle karşılıklı olarak etkilenmeleri.	6															
	C-TARİHİ DEĞERLER																	
7	C1-Önemli Harabeler	Antik şehir kalıntıları, fonksiyonu yitirmiş eserler, kalıntılar.	8															
8	C2-Dini Önemi Olan Eserler	Eski din merkezi olan kentler, camiler, kiliseler vb.	7															
9	C3-Tarihi Önemi Olan Eserler	Belli dönemlerin tarihini yansıtan fonksiyonunu yitirmemiş veya farklı işlev verilerek kullanılabilir durumda olan eserler.	6															
	D-REKREASYON VE ALIŞVERİŞ KOLAYLIKLARI																	
10	D1-Sportif Faaliyetler	Avcılık, balıkçılık, yüzme, yelkencilik, golf, at binme vs sporlarını yapabileme olanakları.	6															
11	D2-Kültürel Faaliyetler	Arkeolojik ve etnoğrafik müzeler, hayvanat bahçeleri, milli parklar, tiyatro, sinema, sergi olanakları.	7															
12	D3-Sağlık ve Dinlenme Olanakları	Kaplıcalar ve içmeler, piknik alanları.	6															
13	D4-Gece Rekreasyonu	Gazino, diskotek, gece kulübü, taverna ve benzeri eğlence yerleri ve bunların kullanım kolaylıkları.	6															

14	D5-Alışveriş Olanakları	Hatıra ve hediyelik eşya satan dükkânlar, yöresel el sanatlarının satıldığı yerler, araba tamir ve bakım servisleri, süpermarket ve benzeri alışveriş olanakları.	6															
	E-TEKNİK ENFRASTRÜKTÜR																	
15	E1-Turiste Olanak Sağlayacak Altyapı	Ulaşım, kara, hava, deniz bağlantıları, anayol güzergâhlarında servislerin sağlanması, konaklama olanakları, tatil yerine ulaşım kolaylıkları, deniz kenarına ulaştırma bağlantısı, su, elektrik gibi altyapı olanakları, sağlık hizmetleri, iletişim bağlantısı.	8															
16	E2-Yiyecek ve Konaklama Kolaylıkları	Otel, motel, tatil köyü, bungalov, kamping, restoran ve diğer konaklama tesislerinin kalitesi, gelir gruplarına göre hizmet verebilmeleri, tesislerin denize ve ilçe merkezine yakınlıkları.	9															

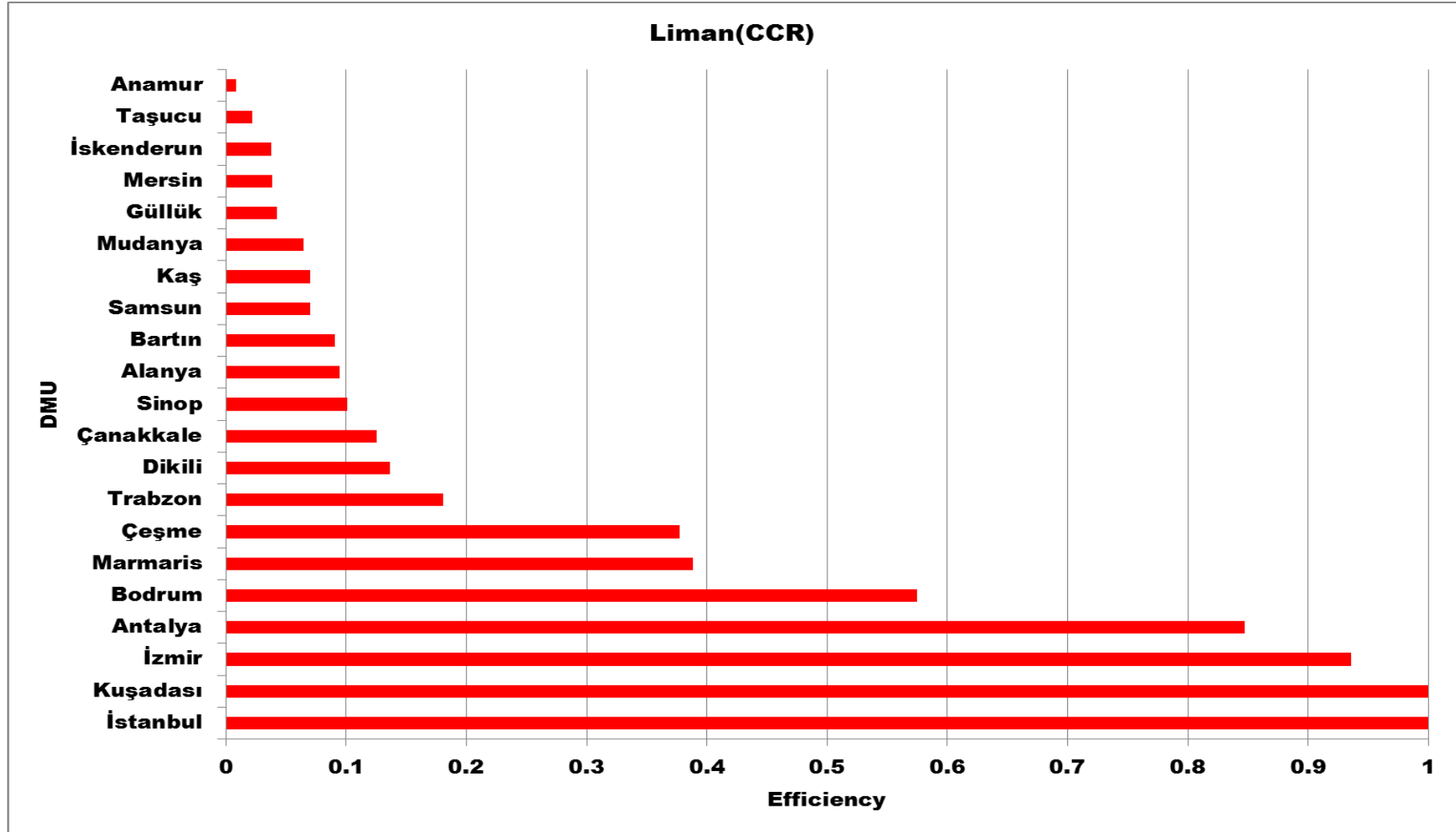
EK – 3: Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013).



EK – 4: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının çıktıya yönelik BCC modeli VZA etkinlik değerleri grafiği.



EK – 5: Türkiye Cumhuriyeti kruvaziyer limanlarının çıktıya yönelik CCR modeli VZA etkinlik değerleri grafiği.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Kâmil BİRCAN

Doğum Yeri ve Tarihi : Aydın – 1973

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : TC Ege Üniv. Müh. Fak. Gıda Müh. Bölümü (İngilizce).

Yüksek lisans Öğrenimi : TC ADÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme ABD.

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce.

Bilimsel Faaliyetleri :

1. Konteyner Limanlarının Etkinlik Ölçümlerinde Veri Zarflama Analizinin Kullanılması Ve Alternatif Değişkenler İçin Öneriler, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Sözlü, 2013.
2. Bankacılık Sektöründe Müşteri İlişkileri Yönetimi Ve Çalışanlar Tarafından Değerlendirilmesi, 13. Üretim Araştırmaları Sempozyumu, Sözlü, 2013.
3. Adnan Menderes Üniversitesi Öğrencilerinin Spor Ayakkabı Marka Tercihleri Ve Marka Sadakatleri İle İlgili Bir Araştırma, 12. Ulusal İşletmecilik Kongresi, Sözlü, 2013.
4. Üniversitede Verilen Girişimcilik Eğitiminin Öğrencilerin Düşüncesi Üzerine Etkisinin Değerlendirilmesi: Söke Meslek Yüksekokulu Uygulaması, 5. Uluslararası Girişimcilik Kongresi, Sözlü, 2013 .

İş Deneyimi

Stajlar : Ege Et AŞ,

Pınar Et AŞ.

Çalıştığı Kurumlar : Acar Petrol Ltd. Şti. (Şirket Müdürü)

Aydın Ticaret Odası (Meclis Üyesi)

Petrol Ofisi AŞ (POAŞ) (İş Geliştirme Uzmanı)

Köşk Meslek Yüksekokulu (Öğr. Gör. – Müdür Yrd.)

İletişim

e-posta Adresi: kamilbircan@adu.edu.tr

Tarih : 06.01.2014