

Yolcu Sayıları Bağlamında Kruvaziyer Turizminin Türkiye'deki Durumu

Status of Cruise Tourism in Turkey in the Context of Passenger Numbers

**Yaşar Ayşegül
OĞUZ**

Selçuk Üniversitesi,
Sosyal Bilimler
MYO.
Konya/Türkiye

ayatabey@selcuk.edu
.tr,

ORCID: 0000-0002-
6311-8490

Özet

Kruvaziyer terimi, konaklama dahil tatil amaçlı kullanılan, boyutlarıyla ve konfor imkanlarıyla belirli standartlara sahip olan gemileri ifade etmektedir. Kruvaziyer turizmi ise bu gemilerle yapılan turizm faaliyetlerini kapsamaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de kruvaziyer turizminin ne durumda olduğunun tespit edilmeye çalışılması bu derleme çalışmasının amacını oluşturmaktadır. Türkiye açısından kruvaziyer rotaları içerisinde en dikkat çeken sahalardan bir tanesi Akdeniz'dir. 2023 yılının ilk on bir ayında 1.167 kruvaziyer gemisi aracılığı ile toplam 1.517.933 kişinin Türkiye limanlarına uğradığı tespit edilmiştir. Ayrıca sezonun Nisan-Ekim ayları arasında hareketli olduğu görülmüştür. Türkiye'de toplam 19 liman başkanlığından en çok kruvaziyer geminin uğraklığına ev sahipliği yapan ilk üç liman başkanlığı sırası ile Kuşadası, İstanbul ve Bodrum'dur. 2011-2015 yılları arasında yaklaşık 2 milyon yolcu trafiğine sahip olan Türkiye'de 2016 yılında sert bir düşüş yaşanmıştır. Ardından Covid-19 pandemisi vuku bulmuş ve 2022 yılına kadar beklenen hareketlilik gözlemlenememiştir. 2022-2023 yıllarında ise sektörün eski gücüne yaklaşmaya başladığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer, Kruvaziyer turizmi, Türkiye, Liman başkanlığı, Yolcu gemisi

Makalenin referans gösterilmesi: Oğuz, Y. A. (2023). Yolcu Sayıları Bağlamında Kruvaziyer Turizminin Türkiye'deki Durumu. SCAR, 2023;2(2):151-157

Makale Geliş

Tarihi: 17.12.2023

Makale Kabul

Tarihi: 25.12.2023

Abstract

The term cruise refers to ships that are used for holiday purposes, including accommodation, and have certain standards with their size and comfort facilities. Cruise tourism includes tourism activities carried out with these ships. The aim of this review study is to determine the status of cruise tourism in Turkey, which is surrounded by seas on three sides. One of the most remarkable cruise routes for Turkey is the Mediterranean. In the first eleven months of 2023, a total of 1,517,933 people visited Turkish ports via 1,167 cruise ships. It was also observed that the season is active between April and October. Of the 19 port authorities in Turkey, the top three port authorities hosting the highest number of cruise ship calls are Kuşadası, İstanbul and Bodrum. Turkey, which had approximately 2 million passenger traffic between 2011-2015, experienced a sharp decline in 2016. Then the Covid-19 pandemic occurred and the expected mobility could not be observed until 2022. In 2022-2023, it was determined that the sector started to approach its former strength.

Keywords: Cruise, Cruise tourism, Turkey, Port Authority, Passenger ship

GİRİŞ

Uçaklar kıtalararası yolcu taşımaya başlamadan önce özellikle Atlantik Okyanusu'nun iki yakası arasındaki ulaşım "Ocean Liners" adı verilen ve dönemin tüm teknolojik imkanları ile donatılmış lüks gemiler ile sağlanmaktaydı. Ancak II. Dünya Savaşından sonra yolcu uçaklarındaki hızlı ilerlemeler bu lüks gemilere olan talebi oldukça düşürmüştür. Nitekim lüks gemilerdeki bu durumun görece turizm amaçlı olmadığı ve dönemin yolcu taşımacılığında önemli bir yerinin olduğu ortadadır. Yolcu uçaklarının artış göstermesi ile lüks gemilere olan talebin diri tutulması için yeni bir konsept yaratılarak bu gemilerin tatil ya da gezi amaçlı kullanılması yoluna gidilmiştir. "Cruising" olarak adlandırılan bu olgu iki nokta arasındaki yolcu taşımacılığından ziyade belirli süreler dahilinde, önceden belirlenmiş programlar doğrultusunda liman ziyaretleri ve bu limanlardaki aktiviteleri kapsar hale gelmiştir (Güzel, 2006). Kruvaziyer turizmi pazarda asıl büyük gelişmeyi 1930 yılından itibaren kruvaziyer gemi seferlerine devlet teşviki sağlayan Almanya sayesinde olmuştur. Kruvaziyer seferlerine yoğun katılım sağlayabilmek adına Alman yetkililer "Eğlen, güç kazan" (Kraft durch Freude - Strenght) sloganını kullanarak kruvaziyer turizminin gelişimine büyük katkı sağlamıştır (Deniz, 2017). Daha çok kitlesel tip turizme hitap eden deniz-kum-güneş turizmi ile karşılaştırıldığında kruvaziyer turizmi sektörün niş pazarlarından bir tanesi olarak kabul edilmektedir (İnan vd., 2011).

Türkiye'de de kruvaziyer turizmi II. Dünya Savaşından sonraki yıllarda başlamıştır. Kruvaziyer gemi işletmeciliğindeki ilk seyahat "Ege" adlı gemiyle gerçekleştirilmiştir. Ardından ikinci el olarak, Amerika Birleşik Devletleri'nden getirilen "Ankara", "Tarsus", "Adana", "İstanbul", "Ordu", "Trabzon" ve "Giresun" adlı gemilerle liner taşımacılığa devam edilmiştir. Daha sonra 1950'lerle İtalya menşeli "Samsun" ve "İskenderun" gemileri de kruvaziyer olarak Akdeniz'de seferlere çıkmıştır. Ancak Türkiye, çağdaş anlamda henüz kruvaziyer turizmi için gerekli nitelikleri taşıyan modern gemilere henüz sahip değildir (Sezer, 2014).

Dünya çapında yolcu taşımacılığında sıkça tercih edilen vapur ya da feribot kullanımı tercihi her geçen gün önemini yitirirken kruvaziyere olan ilgi daha çok artmaktadır (Güzel, 2006). Elbette kruvaziyer kullanımı zarurettten öte lüks bir tatil deneyimi gibi görülmektedir. Kruvaziyer turizmi, son 35 yılda başlarda Kuzey Amerika'da, daha sonra Avrupa'da ve son yıllarda ise Avustralya ve Yeni Zelanda'da yaratılan talep ile dinamik büyüme oranına sahip bir turizm çeşidi haline dönüşmüştür (Orive vd., 2015). Sektörde yıllık yaklaşık 30 milyon yolcu daha da artan bir sayıyla kruvaziyer deneyimi yaşamaktadır (Sargın ve Konurhan, 2021). Böylesine önemli bir sektörü kapsayan akademik çalışmalara göz atıldığında ise özellikle son dönemlerde kruvaziyer işletme, rota, tüketiciler, yerel halk ve genel değerlendirme üzerine araştırmaların yoğunlaştığı ileri sürülmektedir (Aras, 2022). Bu çalışmada ise kruvaziyer turizminin Türkiye'deki güncel durumu ele alınmaya çalışılacaktır.

KRUVAZİYER TURİZMİ

Türkçe'ye kruvaziyer olarak giren "cruise" terimi kelime olarak; gezmek, dolanmak, deniz seyri, deniz gezisi, vb. gibi anlamlara gelmektedir. Kruvaziyer terimi, konaklama dahil tatil amaçlı kullanılan, boyutlarıyla ve konfor imkanlarıyla belirli standartlara sahip olan gemileri ifade etmektedir. Kruvaziyer turizmi en temel anlamıyla yüzen bir otelde konaklayıp, uluslararası bir seyahat deneyimi yaşamaktır (Bircan, 2014). Kruvaziyer gemileri ise turistik amaçla kullanılan bir tür yolcu gemileridir (Dikeç vd., 2014). Uluslararası turizmin en hızlı büyüme eğilimi yakalayan dalının, kruvaziyer turizmi olduğu söylenebilir (Aydın vd., 2020).

Kruvaziyer endüstrisi, dünyanın dört bir yanından yolcuları, kruvaziyer gemileri ile dünyanın çeşitli liman rotasına ulaştıran küresel bir seyahat endüstrisidir (Bayazıt, 2023). Turizmde konaklama ya da havayolu gibi taşımacılığı gibi birbirini tamamlayan endüstrilerin aksine kruvaziyer deneyimi kendi başına bir sektör olarak kabul edilebilir (Güzel, 2006).

Kruvaziyerler bir nevi yüzen otel özelliğinde olup lüks konaklama tesisleri dahil tüm imkanlar burada da bulunmaktadır (İnan vd., 2011). Otel ve deniz işletmeciliği kruvaziyer gemiler sayesinde bütünleştirilmiştir. Alışveriş, eğlence merkezleri, casino, bar, restoran, dinlenme, okuma, terapi ve spor salonları, konferans salonları, tiyatro ve kütüphane, çeşitli etkinlikler ya da su sörfü gibi onlarca hizmet 4-5 yıldızlı otel ayarında yolculara sunulmaktadır (Güzel, 2006). Bir turizm şekli olarak kruvaziyer yolculuğu kendi endüstrisini oluşturarak giderek büyüyen bir yapıda deniz ulaşımı endüstrisini, konaklamayı ve hatta bunların yanında eğlenceyi de kendi içinde barındırmaktadır (Bircan, 2014). Kruvaziyer sektörü bir sistem olarak düşünüldüğünde; ulaşım, konaklama ve otel işletmeciliği, liman işletmeciliği, gemi işletmeciliği, bakım-onarım ve tersane işletmeciliği, gemi inşaatı, bina inşaatı gibi doğrudan ve dolaylı birçok sektörü bu sistemin alt sistemleri olarak tanımlamak mümkündür (Ekşi ve Cesur, 2022). Günümüzde rekabetin yoğun olduğu kruvaziyer turizmde işletmeler, kârlılığını artırmak ve rekabet avantajı sağlamak için yeni pazar arayışlarına girmektedirler. Klasikleşmiş rotalardan sıkılan kruvaziyer turistleri ile alternatif ve maceraya yönelik rotaları tercih etmeye başlamıştır (Arlı vd., 2021).

TÜRKİYE’NİN KRUVAZİYER TURİZMİNDEKİ DURUMU

Türkiye tarihi ve doğal güzellikleri dokusunda barındıran, oryantal ve modern kültürü bir arada bulundurmasından ve egzotik bir hava yaratmasından ötürü cazibesini kolay kolay kaybetmeyecek bir turizm rotasıdır (Akgül, 2018). Türkiye'nin çoğunlukla denizlere çevrili olması ve Akdeniz Çanağına ev sahipliği yapmasından ötürü kruvaziyer turizmi bakımından ülke için önemli bir avantaja sahiptir (Deniz, 2017). Özellikle Akdeniz havzası, dünyadaki kruvaziyer rotaları arasında ilgi çekerek en çok turist çeken bir bölge haline dönüşmüştür (Lekakou vd., 2009). Buna rağmen tarihi yapıları ve üç tarafı denizlerle çevrilmiş olan Türkiye, kruvaziyer turizminden yeterli ölçüde bir pay alamamaktadır (Polat vd., 2022; Yüksekıldız, 2020). Tablo 1’de 2023 yılında Türkiye limanlarına uğrak yapan gemi ve yolcu sayılarına yer verilmiştir.

Tablo 1: Türkiye Limanlarına Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, Ocak-Kasım 2023

| Ay | Gemi Cinsi | Kruvaziyer Yolcu Sayısı | | | |
|---------|------------------------------|-------------------------|--------|---------|---------|
| | Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi | Gelen | Giden | Transit | Toplam |
| Ocak | 12 | 753 | 796 | 7.191 | 8.740 |
| Şubat | 2 | 0 | 4 | 1.736 | 1.740 |
| Mart | 28 | 627 | 800 | 22.205 | 23.632 |
| Nisan | 75 | 7.421 | 8.381 | 72.764 | 88.566 |
| Mayıs | 163 | 11.372 | 11.240 | 154.228 | 176.840 |
| Haziran | 140 | 10.884 | 12.240 | 160.283 | 183.407 |
| Temmuz | 154 | 12.659 | 12.796 | 183.578 | 209.033 |
| Ağustos | 145 | 11.378 | 12.049 | 191.197 | 214.624 |
| Eylül | 157 | 11.024 | 13.096 | 166.473 | 190.593 |
| Ekim | 196 | 16.067 | 16.436 | 263.692 | 296.195 |

| | | | | | |
|---------------|-------|--------|--------|-----------|-----------|
| Kasım | 95 | 13.657 | 10.496 | 100.410 | 124.563 |
| Toplam | 1.167 | 95.842 | 98.334 | 1.323.757 | 1.517.933 |

Kaynak: DGM (2023).

Tablo 1’de görüldüğü üzere 2023 yılının ilk on bir ayında 1.167 kruvaziyer gemisi aracılığı ile toplam 1.517.933 kişinin Türkiye limanlarına uğradığı tespit edilmiştir. Tablo 1 mevsimsel olarak değerlendirildiğinde sezonun Nisan-Ekim ayları arasında canlandığı sonucuna ulaşılabılır. Yılın en düşük ayı Türkiye’de kış mevsimine rast gelen Şubat ayı iken, en yoğun trafiğin gerçekleştiği ay ise Ekim ayı olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye’nin 2019 yılındaki toplam turizm geliri \$ 34.5 milyar olarak hesaplanırken deniz turizmi gelirleri ise yaklaşık \$ 7.2 milyar şeklinde gerçekleşmiştir. Bu doğrultuda Türkiye’de deniz turizmi gelirleri, genel turizm gelirlerinin yaklaşık %20’sini oluşturduğu söylenebilir (Aydın vd., 2020).

Tablo 2’de kruvaziyer yolcu sayılarının liman başkanlıklarına göre dağılımına yer verilmiştir.

Tablo 2: Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, Ocak-Kasım 2023

| Liman Başkanlığı | Gemi Cinsi | Kruvaziyer Yolcu Sayısı | | | |
|------------------|------------------------------|-------------------------|--------|-----------|-----------|
| | Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi | Gelen | Giden | Transit | Toplam |
| Alanya | 18 | 18 | 21 | 19.080 | 19.119 |
| Amasra | 19 | 2 | 3 | 14.354 | 14.359 |
| Antalya | 24 | 10.845 | 10.008 | 12.972 | 33.825 |
| Bodrum | 97 | 480 | 410 | 100.269 | 101.159 |
| Bozcaada | 19 | 589 | 0 | 5.722 | 6.311 |
| Çanakkale | 40 | 74 | 12 | 19.586 | 19.672 |
| Çeşme | 76 | 11.985 | 13.175 | 26.870 | 52.030 |
| Dikili | 25 | 134 | 111 | 6.285 | 6.530 |
| Fethiye | 1 | 1 | 0 | 67 | 68 |
| Göcek | 5 | 0 | 0 | 691 | 691 |
| İstanbul | 219 | 50.067 | 46.706 | 295.609 | 392.382 |
| İzmir | 28 | 47 | 96 | 33.880 | 34.023 |
| Kaş | 4 | 0 | 0 | 1.777 | 1.777 |
| Kuşadası | 523 | 21.570 | 27.773 | 725.541 | 774.884 |
| Marmaris | 23 | 7 | 8 | 26.332 | 26.347 |
| Samsun | 2 | 0 | 0 | 1.723 | 1.723 |
| Sinop | 12 | 0 | 4 | 9.550 | 9.554 |
| Trabzon | 18 | 18 | 5 | 13.288 | 13.311 |
| Ünye | 14 | 5 | 2 | 10.161 | 10.168 |
| Toplam | 1.167 | 95.842 | 98.334 | 1.323.757 | 1.517.933 |

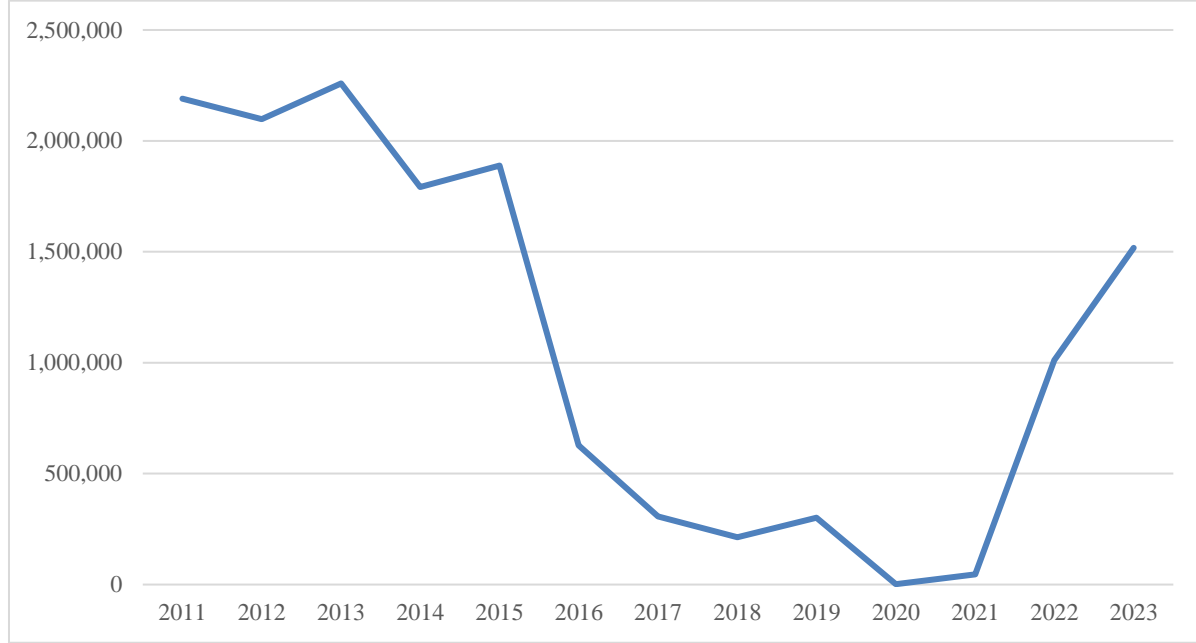
Kaynak: DGM (2023).

Tablo 2’de görüldüğü üzere Türkiye’de toplam 19 liman başkanlığından en çok kruvaziyer geminin uğraklığına ev sahipliği yapan ilk üç liman başkanlığı sırası ile Kuşadası, İstanbul ve Bodrum’dur. Kruvaziyer gelen yolcu liderliği ise İstanbul liman başkanlığındadır. Fethiye ise 1 kruvaziyer gemi ziyareti ile en az uğranılan liman olmuştur. Gelen 95.842

yolcudan 50.067'si İstanbul liman başkanlığını kullanmıştır. Giden 98.334 yolcu da İstanbul liman başkanlığını kullanmıştır. 1.323.757 transit yolcudan 725.541'i ise Kuşadası liman başkanlığını kullanmıştır.

Grafik 1'de 2011-2023 yılları arasındaki Türkiye limanlarına uğrak yapan toplam kruvaziyer yolcu istatistiklerine yer verilmiştir.

Grafik 1: Türkiye Limanlarına Uğrak Yapan Toplam Kruvaziyer Yolcu İstatistikleri, 2011-2023



Not: 2023 yılı yalnızca Ocak-Kasım dönemini içerir.

Kaynak: DGM (2023).

Grafik 1'de görüldüğü gibi 2011-2015 yılları arasında yaklaşık 2 milyon ortalamasında yolcu trafiğine sahip olan Türkiye'de 2016 yılında sert bir düşüş yaşanmıştır. Ortadoğu ve bölge ülkelerdeki siyasi istikrarsızlıklar ile ülkenin iç güvenlik ve siyasi sorunları, Türkiye'nin kruvaziyer turizmini olumsuz yönde etkileyen bir unsurdur. Hassas bir yapıdaki sektör, siyasi ve sosyal değişimler nedeniyle meydana gelen olumsuzluklara çok hızlı bir şekilde tepki vermektedir. Kruvaziyer turizmi, tanıtım ve pazarlama yetersizliği ile liman fiyat politikaları dışında, ağırlıklı olarak siyasi istikrarsızlıklar sonucunda ortaya çıkan güvenlik algısı ile terör riskinden etkilenmektedir. Böyle bir olasılıkta kruvaziyer gemi operatörleri rota değişikliğine gitmektedirler (Ceylan ve Erturgut, 2020). Daha sonra 2019 yılında hafif bir toparlanma sürecine işaret olarak küçük bir yükseliş rakamı oluşsa da Covid-19 pandemisinin etkisi ile 2022 yılına kadar bir toparlanmanın yaşanmadığı görülmektedir. Covid-19 pandemisinin ilk başladığı dönemlerde birçok kruvaziyer gemisi limanlara yaklaştırılmamış aynı zamanda yolcu ve mürettebatın tahliyesi de uzun zaman almıştır (Bebek vd., 2020). Günümüzde ise sektörün tekrar eski gücüne ulaştığı söylenebilir (Köse vd., 2022).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu derleme çalışmasında Türkiye'de kruvaziyer turizminin güncel verilerle bir analizi yapılmaya çalışılmıştır. Türkiye açısından kruvaziyer rotaları içerisinde en dikkat çeken sahalardan bir tanesi Akdeniz'dir. Bu bağlamda Türkiye'nin kruvaziyer turizminde oldukça

önemli sayılabilecek bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir (Sezer, 2014). 2023 yılının ilk on bir ayında 1.167 kruvaziyer gemisi aracılığı ile toplam 1.517.933 kişinin Türkiye limanlarına uğradığı tespit edilmiştir. Ayrıca sezonun Nisan-Ekim ayları arasında canlandığı ve yılın en düşük ayı Şubat iken, en yoğun trafiğin gerçekleştiği ay ise Ekim olarak gerçekleşmiştir. Türkiye’de toplam 19 liman başkanlığından en çok kruvaziyer geminin uğraklığına ev sahipliği yapan ilk üç liman başkanlığı sırası ile Kuşadası, İstanbul ve Bodrum’dur. Kruvaziyer gelen yolcu liderliği ise İstanbul liman başkanlığındadır. Fethiye ise 1 kruvaziyer gemi ziyareti ile en az uğranılan liman olmuştur.

2011-2015 yılları arasında yaklaşık 2 milyon ortalamasında yolcu trafiğine sahip olan Türkiye’de 2016 yılında sert bir düşüş yaşanmıştır. Bazı tur operatörleri güvenlik kaygısı ile rotalarını farklı güzergahlara yönlendirmişlerdir (Ceylan ve Erturgut, 2020). Ardından Covid-19 pandemisi vuku bulmuş ve 2022 yılına kadar beklenen hareketlilik gözlemlenememiştir. 2022-2023 yıllarında ise sektörün eski gücüne yaklaşılmaya başladığı tespit edilmiştir.

Kruvaziyer turizmde eksik kapasite söz konusu olmamakla birlikte sektörün oldukça karlı bir işletme yapısına sahip olduğu ve aynı zamanda sektörün giderek yükselen ve genişleyen bir eğilime sahip olduğu söylenebilir (Ceyhan vd., 2017). Kruvaziyer gemilerdeki yolcular genellikle farklı kültür, etnik köken, din ya da dil gibi öğelere sahip olup belirli bir süreliğine birbirleri ile etkileşim içerisinde olmaktadır (Akbaş, 2020). Bu durumun yönetilmesi de profesyonel bir organizasyonun varlığı ile mümkün olabilmektedir. Buna rağmen kruvaziyer gemilerinin rotalarında yer alabilmek için yüksek kalitede hizmetler sunan limanların varlığı da olmazsa olmaz koşullardandır (Atlay Işık ve Cerit, 2015). Ayrıca kruvaziyer turistlerinin rota duraklarında yaptığı harcamaların da bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine dolaylı ve doğrudan şekilde birçok katkı sağladığı unutulmamalıdır (Dilek vd., 2015). Kruvaziyer rota duraklarında yaşayan halkın kruvaziyerler hakkında farkındalık ve algısına yönelik araştırmaların da sınırlı düzeyde olduğu tespit edilmiştir (Bayazıt, 2017).

Finansman beyanı: Finansal destek yoktur.

Çıkar çatışması: Yoktur.

KAYNAKLAR

- Akbaş, F. (2020). Kruvaziyer turizmi hakkında yerel halkın farkındalık düzeyinin kuşadası destinasyonu özelinde değerlendirilmesi. *Anasay* (13), 103-124. doi:<https://doi.org/10.33404/anasay.745229>
- Akgül, E. F. (2018). Türkiye’de kruvaziyer limanlar: Pazar yapısı ve rekabetçilik analizi. *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 4 (2), 167-179.
- Aras, S. (2022). Türkiye’deki kruvaziyer turizm araştırmalarının bibliyometrik analizi. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 19 (2), 238-250. doi:<https://doi.org/10.24010/soid.1064058>
- Arlı, E., Bayırhan, İ. & Saygılı, M. S. (2021). Kutup turizmde yeni alternatif: Antarktika destinasyonuna yönelik kruvaziyer seyahati ve Türkiye için önemi. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 3 (1), 63-79.
- Atlay Işık, D. & Cerit, A. G. (2015). Hizmet işletmelerinde hizmet kültürünün oluşturulmasında içsel pazarlamanın rolü: Kruvaziyer turizmden bir örnek olay. *Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8 (2), 61-77.
- Aydın, S. Z., Bitiktas, F. & Balık, İ. (2020). Antalya kruvaziyer liman projesinin yer seçim kriterleri ve sorumlu turizm açısından değerlendirilmesi. *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 6 (2), 224-238.
- Bayazıt, Ş. (2017). Yerel halkın kruvaziyer turizmi farkındalığına yönelik uygulamalı bir çalışma: Bodrum örneği. *Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, 2017 (1), 2.
- Bayazıt, Ş. (2023). Bodrum kruvaziyer limanı’nın ana liman olma potansiyelinin değerlendirilmesi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 58, 435-457.

- Bebek, İ., Altun, N., Bucak, U. & Demirel, H. (2020). Kruvaziyer gemilerinde emniyet riski oluşturan faktörlerin değerlendirilmesine yönelik bir çalışma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 12 (UDTS Özel Sayı), 73-84. doi:<https://doi.org/10.18613/deudfd.803398>
- Bircan, K. (2014). Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında kruvaziyer limanların etkinliğinin değerlendirilmesi: Alternatif liman önerisi (*Doktora Tezi*). Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Ceyhan, S., Kamacı, A. & Peçe, M. A. (2017). Filyon liman projesinin kruvaziyer gemi turizmi açısından değerlendirilmesi ve bölge ekonomisine katkısı. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi* (ICMEB17 Özel Sayısı), 271-283.
- Ceylan, S. & Erturgut, R. (2020). *Serbest liman uygulamaları, liman merkezli lojistik ve kruvaziyer turizmi; Antalya limanı*. Çanakkale: Paradigma Akademi.
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer turizminin Türk turizm sektörü açısından değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi* (03), 1-13.
- DGM. (2023), "Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı", <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri-2023>, (Erişim Tarihi, 12.12.2023)
- Dikeç, G., Bayar, Y. & Cerit, G. (2014). Kruvaziyer yolcuların liman alanında satın alma davranışlarına ilişkin bir araştırma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6 (2), 71-99. doi:<https://doi.org/10.18613/deudfd.49627>
- Dilek, S. E., Kaygalak, S., Türksoy, S. S. & Timur, A. (2015). Kruvaziyer turizmi: İzmir merkez liman olabilir mi? *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 5 (2), 33-56.
- Ekşi, O. & Cesur, Z. (2022). Algılanan müşteri deneyiminin (kruvaziyer turist deneyiminin) marka sadakati üzerine etkisi: MSC kruvaziyer örneği. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 08 (02), 83-98.
- Güzel, K. (2006). Kruvaziyer turizmin Türkiye'deki geleceği (*Yüksek Lisans Tezi*), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- İnan, E. A., Akıncı, S., Kıymalıoğlu, A. & Akyürek, M. S. (2011). Kruvaziyer turizmde turistlerin tavsiye niyetlerinde destinasyon imajının etkisi. *Ege Akademik Bakış*, 11 (3), 487-497.
- Köse, İ. S. P., Yıldız, S. & Yıldırım, İ. I. (2022). Kruvaziyer gemilerde çevresel ve bireysel yön bulma faktörlerinin incelenmesine yönelik bir kullanım sonrası değerlendirme çalışması. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 15 (92), 301-320.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A. & Vaggelas, G. K. (2009). *Is this a home-port? An analysis of the cruise industry's selection criteria*. Paper presented at the International Association of Maritime Economists Conference, (24-26 June) Copenhagen, Denmark.
- Orive, C. A., Cancelas, G. N. & Orive, F. A. (2015). *Infrastructure, safety and environmental measures in cruise ports: The spanish case*. Paper presented at the European Conference on Shipping Intermodalism & Port, (24-27 June) Chios, Greece.
- Polat, Ç., Bitiktas, F. & Açık, A. (2022). Türkiye'de yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri: Antalya örneği. *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 3 (2), 76-89. doi:<https://doi.org/10.52602/mtl.1113233>
- Sargın, S. & Konurhan, Z. (2021). Kruvaziyer limanlarının mekânsal etkilerine bir örnek: Galataport kruvaziyer limanı (İstanbul). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 26 (45), 213-234.
- Sezer, İ. (2014). Kruvaziyer turizmi'nde dikkat çeken bir nokta: Kuşadası limanı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 19 (32), 49-78. doi:<https://doi.org/10.17295/dcd.32397>
- Yüksekyıldız, E. (2020). Türkiye kruvaziyer limanlarının performans değerlendirmesi. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 18, 607-616. doi:<https://doi.org/10.31590/ejosat.660363>