

TÜRKİYE'DE KURVAZİYER TURİZMİ GELİŞTİRME ŞARTLARI

*Dr. Süheyla ÜÇİŞİK **

*Dr. Muhsin KADIOĞLI**

ÖZET

Deniz turizmi olarak adlandırabileceğimiz kurvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı ilk defa Albert Blain tarafından 1890da başlatılmıştır. Almanya'nın 1930yılında kurvaziyer gemilere devlet desteği sağlamasıyla kurvaziyer turizm dünyada büyük bir gelişme göstermiştir.

Türkiye'de ilk kurvaziyer gemi işletmeciliği II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda "Ege" adlı liner yolcu gemisiyle başlamıştır. Ancak günümüzde dahi Türk gemilerinin dizayn standartları düşük olduğu için gerçek anlamda kurvaziyer gemi işletmeciliğinden söz edilemez. Türkiye'nin kurvaziyer yolcu taşımacılığı yaptığı İstanbul-Barcelona, İstanbul-Mısır; İstanbul-Hayfa hatlarında zaman zaman talep azlığından seferler iptal edilmektedir.

Kurvaziyer gemilerin limanlara yanaşabilmeleri için uygun altyapı imkanlarının çok az olduğu ülkemiz bu sebeple sahip olduğu doğal zenginlikleri yeterince pazarlayamamaktadır.

ABSTRACT

The passengers transportation on cruise lines, which is considered a form of marine tourism, was first started by Albert Blair in 1890. With the German governments supportfor cruise vessels in 1930, cruise lines flourished dramatically ali over the world.

Cruise line business in Turkey started with a vessel named "Ege-Aegean" in the yearsfollomng the second world war. However, it is stili hard to say that thereis a mature cruise line business due to the inferior design standards öfTurkish vessels. It is not uncommon thatjourneys are canceled on Istanbul-Barcelona, Istanbul-Egypt and Istanbul-Haifa lines due to low demand.

Because of the unsuitability of the infrastructure of the ports for cruise vessels, Turkey can not fully take advantage of Us natural beauties.

* Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, Orta Öğretim Sosyal Alanlar Eğitim Bölümü, Coğrafya Ana Bilim Dalı Öğretim Görevlisidir

İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği, Deniz Ulaştırma ve İşletme Ana Bilim Dalı'nda öğretim elemanıdır.

1- Kurvaziyer Gemi İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi

Gemilerle yolcu taşımacılığı, tarihin en eski kayıtlarında mevcuttur. İpek Yolu, Baharat Yolu gibi büyük ticaret güzergahlarında önemli ölçüde deniz taşımacılığında da istifade edilmiştir.

Deniz turizmi olarak adlandırılabilen şekilde kurvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı, ilk defa, Albert Blain tarafından 1890 yılında gerçekleştirilmiştir. O yıllarda , yolcu gemileri ile yük gemileri arasında tam bir uzmanlaşma olmadığından, bu yöntem, dünyada büyük ilgi uyandırmıştır.

1930 yılında, kurvaziyer seferlere devlet desteği sağlayan Almanya sayesinde, kurvaziyer turizm çok büyük bir gelişme göstermiştir. Bu seferlere katılımı artırabilmek için, devlet "Eğlen, güç kazan" (Kraft durch Freude-Strength) sloganını yaymaya başlamıştır. Ancak, Almanya'nın II. Dünya Savaşı'ndan büyük bir yıkımla çıkması üzerine kurvaziyer seferler de ortadan kalkmıştır.¹

II. Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde, Yunanistanlı armatörler Adalar Denizi'nde kurvaziyer savaşları başlattılar. Kurvaziyer gemi işletmeciliğinde, stratejilerini A.B.D'lilerdeki gezme-görme-dinlenme isteğine kurvaziyer turizm doğrultusunda yönlendirmede çok başarılı olmuşlardır. Semiramis adlı gemiyle gerçekleştirilen bu seferler büyük ilgi görmüştür.

Özellikle 1995 yılından soma yoğunlaşan ve modern anlamım kazanan kurvaziyer gemi işletmeciliği, geleneksel tiplerden uzaklaşmış modern gemi tipleri ile her geçen gün gelişme göstermiştir. Zaman içinde bu sisteme uyan küçük gemi modelleri yapılmış, bazı gemiler tadil edilerek kurvaziyer işletmeciliğe hazır hale getirilmişlerdir. Ama, daha da önemlisi, 3200 yatak kapasiteli kurvaziyer gemilerin hizmete sokulmasıdır.

Dünyada kurvaziyer turist sayısı, 1955 yılından itibaren önemli bir gelişme göstermiştir. Kurvaziyer turist sayısı 1955 yılında ancak 20

¹ MAC GREGOR D.R-1984 "Merchant Sailing Ships 1850-1875" Licyd's of London Press, London.

bin iken, 1970 yılında 1 milyona yaklaşmıştır. 1994 yılında da tahmini olarak 4.8 milyon insan kurvaziyer turizme katılmıştır.

Kurvaziyer turizmde, 1980 ve 1993 arasında, yolcu büyüme oranı, yılda ortalama yüzde 9.2 olmuştur. CLIA raporlarına göre, 1995–2000 yılları arasında, yılda sekiz milyon insanın bir gemi ile yolculuğa çıkması beklenmektedir.

Kurvaziyer turistler içinde, sistemin gelişmesinden bu yana, Amerikalı turistler birinci sırada yer almıştır. 1970 yılında 570 bin olan ABD'li kurvaziyer turist sayısı, 1985 yılında 1 milyon 600 bin kişiye çıkmıştır. Amerikalı kurvaziyer turistlerinin sayılan her geçen gün artmaktadır. Ancak, 1986 yılından itibaren kurvaziyer turizme katılan turist sayısının yıllık artış oranının belli bir seviyede azalmıştır. Buna karşılık, kurvaziyer turist gemilerinin yeni müşterileri Almanlar, İngilizlerden sonra Avrupa ülkeleri içinde kurvaziyer turizme büyük ilgi gösteren bir millettir.

Günümüzde, kurvaziyer gemi işletmeciliğinde önde gelen ülkeler Norveç, Rusya, Panama, Yunanistan ve İtalya'dır. Dünya kurvaziyer gemi tonajının yüzde 80'i bu ülkelere aittir.

Kurvaziyer gemi taşımacılığının parlak geleceği, bu türden yeni gemilerin yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu yeni modeller arasında; yelkenliler, nehir ağzında faaliyet gösteren kumarhane gemileri gibi ilginç ve yeni tipler bulunmaktadır.

Tablo 1: En büyük kurvaziyer gemiler, kapasiteleri ve işletici firmalar.			
<i>Kaynak: Seatrade 'Review, November 1993. s 75.</i>			
Gemi Adı	GRT	Yolcu Kapasitesi	işleten Firma
Sensation	70,000	2600	Carnival
Costa Romantica	50,000	1300	Costa
Maasdam	50,000	1266	Holland America Line
Statendam	50,000	1266	Holland America Line
Crown Dynasty	19,089	916	Cunard Crown
Windward	41,000	1246	NCL
TOPLAM		8594	

Dünya ölçeğinde faaliyet gösteren büyük kurvaziye gemi firmalarının kapasiteleri her geçen gün artmaktadır. 1993 yılı rakamlarına göre, sadece altı büyük geminin toplam yolcu kapasitesi 8594 idi (Tablo 1).² Bu yıldan soma da gerek yeni yolcu gemisi siparişlerinde, gerekse kurvaziye yolcu sayısında çok önemli artışlar meydana gelmiştir.

2 - Yeni Kurvaziye Gemi Talebi

Kurvaziye gemi sanayi, elastikiyete sahiptir. 1990 öncesinde global ekonomik bir yavaşlamaya rağmen, kurvaziye gemi operatörleri yolcuları cezbetmektedir. Bunun sonucunda 1994 ve 1995 yıllarında rekor hızla gemi sipariş edilmiştir.

Kurvaziye gemiler gittikçe büyüyorlar. Ancak, kurvaziye gemilerin donanımları eski yıllara göre hayli farklılaşmıştır. Bunun yanında, kurvaziye seferlere katılan yolcuların yaş ve gelir profilleri de belirgin bir şekilde farklılaşmaktadır. Dünün klasik kurvaziye hatları yerine yeni hatlar daha büyük bir ilgi görmektedir.

Eğilimler, müşteri ihtiyaçlarını karşılamaya dönüktür. Gerçekte kurvaziye gemilerinin zirvesine ulaşılmıştır. Gemi işletmecileri yerini gemi siparişi vermeden, şirketin gemiyi doldurma konusunu ele alırlar. Pazarın yeni kapasiteye ihtiyacı olup olmadığını değerlendirirler. Son siparişler, kurvaziye gemilere pazarın ihtiyacı olduğunu göstermektedir.

Kurvaziye gemi sanayi büyüme helezonu içindedir ve sanayinin ilerlemesi gereken uzun bir yolu vardır ve gelişmeyi sürdürebilecek potansiyele sahiptir.

3- Türkiye'de Kurvaziye Hatlar

Türkiye'de, kurvaziye gemi işletmeciliği 2. Dünya Savaşı'ndan somaki yıllarda başlamıştır. Türkiye'nin kurvaziye gemi işletmeciliğindeki ilk adımı, bir liner yolcu gemisi olan "Ege" adlı gemiyle başlamıştır. Daha soma, ikinci el olarak, ABD'den alınan "Ankara", "Tarsus", "Adana", "İstanbul", "Ordu", "Trabzon" ve "Giresun" adlı gemilerle liner taşımacılığa devam edilmiştir. İtalya'da 1950 yılında inşa edilen "Samsun" ve "İskenderun" gemileri de

kurvaziyer olarak Akdeniz'in çeşitli limanlarında pek çok sefer yapmıştır.

» Türkiye'de gerçek anlamda bir kurvaziyer gemi işletmeciliğinin varlığından söz edilemez. Çünkü, Türkiye'de kurvaziyer sefer yapan gemilerin dizayn standartları hayli düşüktür. Dünya standartlarında dizayn edilmiş kurvaziyer yolcu gemileri karşısında, Türkiye'nin kurvaziyer gemilerinin rekabet şansları fazla sayılmaz.

Bunların yanında, hangi denizlerde kurvaziyer seferler yapılacağı, hangi ülkelerdeki kurvaziyer turist potansiyeli üzerinde yoğunlaşacağı konusunda belirgin bir politikası yoktur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ilgili istatistikleri içine 1999 yılına kadar kurvaziyer hatlara ilişkin herhangi bir doküman girmemiştir. 1999 yılında Girne-Alanya-Mısır hattı ile, "Karadeniz Hattı" olarak Soçi'ye yapılan seferler, kurvaziyer seferler olarak tanımlanmıştır.³ 2000 yılı raporunda ise, "Batı Akdeniz Seferleri" ve "Ege Adaları Seferleri" yeni kurvaziyer hatlar olarak belirtilmiştir.⁴

Araştırmamızda Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin İstatistik Yıllıkları (1989-2000) ele alınmış ve değerler bu yıllıklardan derlenmiştir.

3.1. İstanbul-Barselona Hattı

İstanbul-Barselona hattında Göksel Denizcilik ile ortaklaşa işletilen Akdeniz gemisi ile hizmet verilmiştir.⁵ Bu hat, 1993 yılında açılmıştır. Hatta 1993 yılında 6 sefer gerçekleştirilmiş, 1994 yılında 5 sefer programlanmasına karşılık ancak 2 sefer yapılabilmektedir. İstanbul-Barselona hattında 1995 ve 1996 yıllarında birer sefer yapılmıştır. İstanbul-Barselona' hattında 1995 yılında hiç sefer yapılmazken 1996 yılında yapılan tek seferde 270 yolcu taşınmıştır. 1997'de taşınan yolcu sayısı 176, 1998 yılında ise 243 kişi olarak gerçekleşmiştir. Bu hatta, 1998 yılından sonra seferler yapılamamıştır (Tablo 2).

TDİ - 2000; "Hesap Yılı İstatistikleri", s 29, İstanbul.

TDİ - 2000; "Hesap Yılı İstatistikleri", s 30, İstanbul.

TDİ - 1989-2000; "Hesap Yılı İstatistikleri", İstanbul.

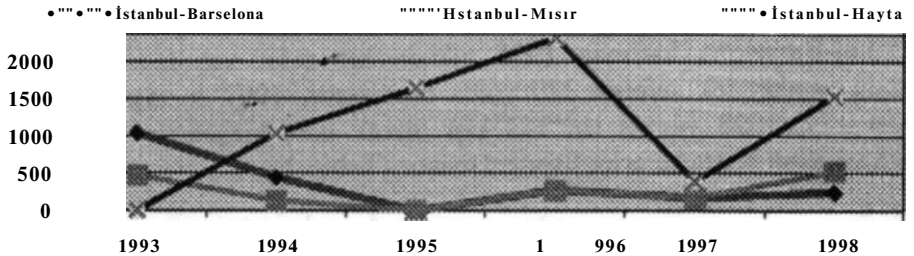
Tablo 2: Yıllarca göre kurvaziyer hatlarda yapılan seferler ve taşınan yolcu sayısı. *Kaynak: TDİ İstatistik Yıllıkları*

Hatlar / Faaliyetler		1993	1994	1995	1996	1997	1998
İstanbul- Barselona	Sefer	6	2	0	1	1	1
	Yolcu	1043	442	0	270	176	243
İstanbul-Mısır	Sefer	3	1	0	1	1	3
	Yolcu	471	133	0	271	175	523
İstanbul- Hayfa	Sefer	0	7	15	12	3	15
	Yolcu	0	1042	1650	2319	395	1542

3.2. İstanbul-Mısır Hattı

İstanbul-Mısır hattında da, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ile Göksel Denizcilik tarafından ortaklaşa işletilen Akdeniz gemisi hizmet vermiştir. Bu hat, TDİ tarafından 1999 yılından sonra "Doğu Akdeniz Kurvaziyer Hattı" olarak tanımlanmış, Girne-Alanya-Mısır şeklinde gerçekleştirilmiştir.

İstanbul-Mısır hattı, 1993 yılında açılmıştır. Açıldığı yıl 3 sefer yapılan hatta, 1994 yılında 2 sefer öngörülmüş olmasına rağmen, ancak bir sefer yapılabilmektedir. İstanbul- Mısır hattında 1996 yılında 271 yolcu taşınırken, bu rakam 1997 yılında yolcu sayısı 175 kişide kalmış, 1998 yılında büyük bir sıçrama yaparak yolcu sayısı 523'e çıkmıştır. Grafikten de anlaşılacağı üzere, Türkiye'nin 1996 yılında kurvaziyer turizmdeki en verimli hattı, İstanbul-Mısır hattı olarak gerçekleşmiştir(Grafik 1).



Grafik 1: Kurvaziyer hatlarda taşınan yolcu sayısı

Bu hatta 1999 yılında 494 yolcu taşınarak kapasitenin yüzde 68.61'i kullanılabilmiştir. 2000 yılında ise, 273 yolcu taşınarak, kapasitenin yüzde 75'i kullanılmıştır. Ancak, 1999 yılında 720 olan kapasite 2000 yılında 360 kişiye düşürülmüştür.⁶

Doğu Akdeniz Hattı'nda 1999 yılında 4 ve 2000 yılında 2 sefer yapılmıştır.

3.3.İstanbul-Hayfa Hattı

İstanbul-Hayfa hattı, 1994 yılında açılmış ve açıldığı yıl bu hatta, yedi sefer gerçekleştirmiştir. İstanbul-Hayfa hattında 1995 ve 1996 yıllarında 11'er sefer yapılmıştır. 1995 yılındaki seferlerde toplam 1650, 1996 yılındaki seferlerde de toplam 2.319 yolcu taşınmıştır. Söz konusu hatta 1997 yılında taşınan yolcu sayısının toplam 395 kişiye gerilerken 1998 yılında yapılan seferlerde 1542 yolcu taşınmıştır.

3.4.Karadeniz Hattı(İstanbul-Soçi)

İstanbul-Soçi hattının tam manasıyla faaliyete geçişi 1999 yılında gerçekleştirilmiştir. Karadeniz hattında 1999 yılında bir ve 2000 yılında 2 sefer gerçekleştirilmiştir.

Karadeniz hattı 1999 yılında 180 kişi kapasiteyle açılmış ancak 56 kişi taşınabilmiştir. Böylelikle mevcut kapasitenin ancak yüzde 31,11 'i kullanılabilmektedir. 2000 yılında ise kapasite 360 kişiye yükseltilmiş ve 224 yolcu taşınmıştır. Kapasite kullanım oranı ise yüzde 62,22 seviyesinde kalmıştır.

3.5.Ege Adaları Seferleri

TDİ tarafından 2000 yılında yapılmaya başlanan ve toplam 4 sefer gerçekleştirilen bu hatta, 720 kapasite hizmete sunulmuş ve 588 yolcu taşınmıştır. Bu değerle, kullanılan kapasite oranı yüzde 81,67 olarak gerçekleşmiştir.⁷

3.6.Batı Akdeniz Seferleri

Bu seferler de, TDİ tarafından 2000 yılında yapılmaya başlanmış ve toplam 2 sefer yapılmıştır. Bu seferlerde hizmete sunulan kapasite 360 kişi olmuş ve 352 kişi taşınmıştır. Bu değerle, kullanılan kapasite oranı

⁶ TDİ - 2000; "Hesap Yılı İstatistikleri", s 30, İstanbul.

⁷ TDİ - 2000; "Hesap Yılı İstatistikleri", s 30, İstanbul.

yüzde 97,78 gibi son derece yüksek bir değere ulaşarak, tüm kurvaziyer hatların en verimli olarak dikkati çekmiştir.

4. - Kurvaziyer Hatlarındaki Seferlerin Analizi

Kurvaziyer seferlerin yapıldığı hatlarda da yeni düzenleme, talep azlığı ve sefer iptali gibi nedenlerle planlanan seferler düzenlenememiştir. İstanbul-Barselona arasında talep azlığı nedeniyle 4 sefer, yeni düzenleme ile 6 sefer yapılamamıştır. Bunun da yanında İstanbul-İskenderiye hattında da talep azlığı nedeniyle bir sefer gerçekleştirilememiştir.⁸

Kurvaziyer hatlardaki sefer artışlarının temel nedeni Türk Filosu'na yeni gemilerin katılmasıdır. 1993 yılında, İstanbul-İskenderiye (Mısır) hattına filoya yeni gemi katılması nedeniyle 3 sefer ilave edilmiştir.

SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan yeni devletlerden Türkiye'ye dönük olarak gerçekleşen ziyaretler, yeni kurvaziyer hatların açılmasına sebep olmuştur. Bunun yanında, Yunanistan ile ilişkilerin siyasi manada yumuşama belirtileri göstermesi, Ege adalarına kurvaziyer seferlerin düzenlenmesine yol açmıştır.

TDİ tarafından gerçekleştirilen kurvaziyer seferlerde 1999 yılında 5 sefer ile toplam 900 kişilik kapasite hizmete sunulmuş, taşınan 550 kişiyle kapasite kullanım oranı yüzde 61,11 seviyesinde kalmıştır. Kullanılan kapasite oranı 2000 yılında yüzde 79,83 olarak gerçekleşmiş ve bu sayede 1437 yolcu taşınmıştır. Kurvaziyer sefer sayısı ve bu seferlerde taşınan yolcu sayısı 1999-2000 yılları arasında büyük artış göstermiştir. 1999 yılında toplam 5 sefer ile 550 yolcu taşınırken, bu değer 2000 yılında 10 sefer ve 1437 yolcuya yükselmiştir.

5. - SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya turizm olgusu içerisinde son yıllarda en büyük yükselme trendine sahip olanlarından biri de kurvaziyer turizmdir.

Türkiye, çağdaş anlamda kurvaziyer turizm için gerekli nitelikleri olan gemilere sahip değildir. Ancak, yabancı bayraklı gemiler Türkiye

kıyılarını ve Türkiye'nin turistik yörelerini ziyaret etmek isteyen turistleri taşımaktadırlar.

Kurvaziyer gemilerin limanlara yanaşmaları için gerekli altyapı Türkiye kıyılarında yok denecek kadar yetersizdir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilen limanlar, verdikleri hizmet ve uyguladıkları tarifeler açısından uluslar arası alanda rekabet edecek düzeyde değildir.

Liman işletmelerinin bu gemilere vermediği ve vermek imkanına sahip olmadığı hizmetlerin bedelini istemesi, pek çok geminin Türkiye'ye dönük programlarını iptal etmesine yol açmaktadır. Bu durum, Türkiye turizmini olumsuz etkilemektedir.

Buna ilaveten, Türkiye, sahip olduğu doğal zenginliklerin tanıtımını yeterli ölçüde yapamamaktadır.

Kurvaziyer gemi işletmeciliği dünyadaki önemini artırdığına göre, Türkiye bir deniz ve tarih ülkesi olarak bundan kendine düşen payı almalıdır. Bu payın alınabilmesi için, ülkemizin kurvaziyer gemi işletmeciliğine ilişkin uzun vadeli politikalar belirlemesi ve bunların kesin bir şekilde uygulamaya sokması gerekmektedir.

Türkiye'de turizm hareketinin yoğun olduğu bazı bölgelerde, balıkçı tekneleri de dahil olmak üzere, denizce elverişlilikleri dışında hiçbir standarda tabi olmayan deniz araçları ile yoğun bir biçimde günlük deniz gezileri düzenlenmektedir. Bu tür gezilerde de, daha çok kurvaziyer gemilerle Türkiye'ye gelen turistler katılmaktadır.

Bu teknelerde can ve mal güvenliği ile ilgili bir sistem oluşturulmalı, oluşturulmuş meslek disiplini kazandırılmalıdır.

Limanlarda, kurvaziyer turizme hizmet verebilecek fiziki altyapı tesisleri kurulmalıdır.

Türk tersanelerinde kurvaziyer gemi yapımı teşvik edilmelidir.

Kurvaziyer gemi yapımında, diğer gemi türlerinde olduğu gibi standart Polonya dizayn uygulamak yerine, denizcilikte hayli ileri olan ülkelerin dizaynları örnek alınmalıdır.

Türkiye'nin sahip olduğu kurvaziyer gemiler çağdaş ulaştırma koşullarına uygun olmalıdır. Yaşlı ve ortalama seyir süratleri düşük

TÜRKİYE'DE KURVAZİYER TURİZMİ GELİŞTİRME ŞARTLARI 92

kurvaziyer gemilerin seyahatlerde tercih nedeni olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye'nin sahip olduğu kurvaziyer gemilerin yaşları 20'nin üzerindedir. Bu kadar yaşlı gemiler hem ekonomik değildir, hem de kurvaziyer turizmde tercih edilmemektedirler.

Türkiye, öncelikle SSCB'den ayrılarak bağımsızlıklarını kazanan Karadeniz ülkeleri arasında geniş çaplı kurvaziyer turizmin başlatılması için, detaylı etüdler yapmalıdır.

6.-YARARLANDIRILAN KAYNAKLAR

- 1.MAC GREGOR, D.R.,1984, "Merchant Sailing Ships 1850-1875", Lloyd's of London Press . London.
- 2.TDİ Hesap Yılı İstatistikleri 1989-2000.İstanbul.
- 3.DTO, Deniz Sektörü Raporları 1989-1998. İstanbul.
4. KADIOĞLU,M. ,GÜLER.N., 1998 "Türkiye'de Deniz Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, 9 Eylül Üniversitesi, Deniz Ulaştırma ve Yönetimi Y.O., İzmir.