

**KRUVAZİYER YOLCU SAYISINI ETKİLEYEN  
FAKTÖRLER: TÜRKİYE EGEPOR ÖRNEĞİ**  
<sup>1</sup>Ozan AKÇA, <sup>2</sup>Nergis ÖZİSPA

**ÖZET**

*Kruvaziyer turizm, orta ve üst gelir grubunun tercih ettiği ve bulunduğu destinasyona yüksek gelirler getiren bir deniz turizmi çeşididir. Kruvaziyer turizmi günden güne önemini arttırmakta, bazı bölgelerdeki krizlere özellikle Türkiye’deki ve sektördeki krizlere rağmen büyümeye devam etmektedir. Özellikle 1970’lerden bu yana kruvaziyer turizmi önemli oranda talep yaratmayı başarmıştır. Bununla beraber sektörün büyümesi, gemilerin değişmesi ve gelişmesi, yeni rotalar yaratılması kaçınılmaz olmuştur. Türkiye gerek doğal ve tarihi yapısı, gerek Akdeniz çanağı içerisinde bulunması nedeniyle birçok Kruvaziyer firmasının rotalarından biri haline gelmiştir. Kruvaziyer turizm de birçok sektör gibi Dünya’nın siyasi ve ekonomik dalgalanmalarından etkilendiği için dönemsel olarak gemi ve yolcu sayısında düşüş yaşanmış olsa dahi, 2015 yılına kadar Türkiye için sürekli bir artış olduğu, 2015 yılından sonra ise Türkiye limanlarına gelen gemi ve yolcu sayısında büyük bir düşüş yaşandığı tespit edilmiştir. Bu sebeple çalışmanın amacı, Türkiye limanlarına uğrayan Kruvaziyer gemilerinin sayılarında meydana gelen düşüşün olası nedenlerini saptamak olarak belirlenmiştir. Çalışmada yüzyüze görüşme tekniği kullanılan elde edilen birincil veriler analiz edilmiş ve ülkenin politik durumu, pazarlama faaliyetlerinin yetersiz oluşu, kruvaziyer turizmin “moda” olarak da isimlendirilebilecek dönemsel olarak değişiklik gösteren arz talep ilişkisi gibi birçok farklı sebep tespit edilmiştir.*

**Anahtar Sözcükler:** Kruvaziyer, Mülakat, Turizm.

**1. GİRİŞ**

ABD ve Karayipler’de bir veya daha fazla uğrak limanı sunan ve üst sınıf gezginlerin deniz üzerinde eğlenmesi amaçlı ortaya çıkan kruvaziyer seyahati kavramı, günümüzde oldukça büyük ve verimli bir sektör haline gelmiştir (Pallis, 2015). Zaman içerisinde günümüzde ki konumuna ulaşan kruvaziyer turizm kavramı; “Deniz yoluyla bir yolculuğa

---

<sup>1</sup>Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir ozanakca95@gmail.com

<sup>2</sup>Araş.Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir  
nergis.ozispa@deu.edu.tr

çıkarak, çeşitli hedefleri ziyaret etmek amaçlı oluşturulan rota boyunca, konukların temel yolcu taşımacılığı standartlarına sahip bir gemiye eğlence amaçlı seyahate çıkma ücreti ödeyerek aldıkları hizmet” olarak tanımlanmaktadır (Wild ve Dearing, 2000). Bu seyahat için kullanılacak kruvaziyer gemilerin özellikleri ise Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği CLIA (Cruise Lines International Association) (2011) tarafından; “En az 100 yolcu ile birlikte, iki gün veya daha uzun süre açık denizde kalacak şekilde planlanmış seyahat” şeklinde tanımlanmıştır. Çakmak ve İstanbullu Dinçer (2016), ise, yukarıda ifade edilen tanıma göre kısa mesafeli turlar yapan operatörlerin, teknelerin ve feribotların kruvaziyer gemisi kapsamı dışında kaldığını öne sürmüşlerdir.

Özellikle 1970'lerden günümüze kadar kruvaziyer turizmi önemli bir talep yaratmayı başarmıştır. Talebin artması ile birlikte sektörün büyümesi, gemilerin değişmesi ve gelişmesi, yeni rotalar yaratılması kaçınılmaz olmuştur. Kruvaziyer turizmi de diğer birçok sektör gibi dünya üzerindeki siyasi ve ekonomik dalgalanmalardan etkilendiği için zaman zaman gemi ve yolcu sayısında düşüş yaşansa dahi daha geniş bir pencereden bakıldığında 2015 yılına kadar Türkiye için sürekli bir artış yaşandığı gözlemlenmiştir. 2015 yılı sonrasında ise, Türkiye Limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayısında ve gelen yolcu sayısında büyük bir düşüş yaşanmıştır. Uluslararası siyasi ve ekonomik dengelerin belli süreçlerde değişmesi, kruvaziyer turizmini etkilemiş, özellikle Türkiye için 2015 yılından sonra talep azalmıştır. Bu çalışmada; Türkiye limanlarına uğrayan kruvaziyer gemilerinin sayılarında meydana gelen düşüşün olası nedenleri saptanmıştır.

## 2. LİTERATUR TARAMASI

İkinci Dünya Savaşı öncesi tarihte büyük önem taşıyan kruvaziyer seyahatleri; *Cunard Line* (Birleşik Krallık), *Companies Generale Transatlantique* (Fransa), *Holland American Line* ve *North German Lloyd* gibi birçok ünlü denizyolu şirketinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Yasar, 2012). *Sir Samuel Cunard* tarafından 1840 yılında buhar gemileri ile başlatılan ilk seferler “yüzen otel” ve “su oteli” gibi kavramlarla iç içe geçmiş ve çoğunlukla üst-orta gelir grubunda yaşlı turistlere hitap etmiştir. Günümüzde ise “seyir tipi seyahat” ya da kısaca “tatil” biçimine dönüşmüş ve hitap ettiği yaş grubunun gün geçtikçe gençleştiği ve daha çok orta gelirli bireyin bu tip seyahatlere ilgi gösterdiği tespit edilmiştir (Yasar, 2012). Teknolojik gelişmeler vasıtası ile hızlanan yenedünya da bir diğer değişiklik ise kruvaziyer seyahatlerinin kısalma eğilimi gösteren seyahat süreleri olmuştur, günümüzde en çok tercih edilen kruvaziyer yolculukları 3-4 ila 6-8 gün arasında olan yolculuklardır (Yasar, 2012).

Kruvaziyer endüstrisinin genişlemesi ve bugünkü yapısına ulaşması oldukça odaklı bir organizasyonel yapı kurularak sağlanmıştır ve

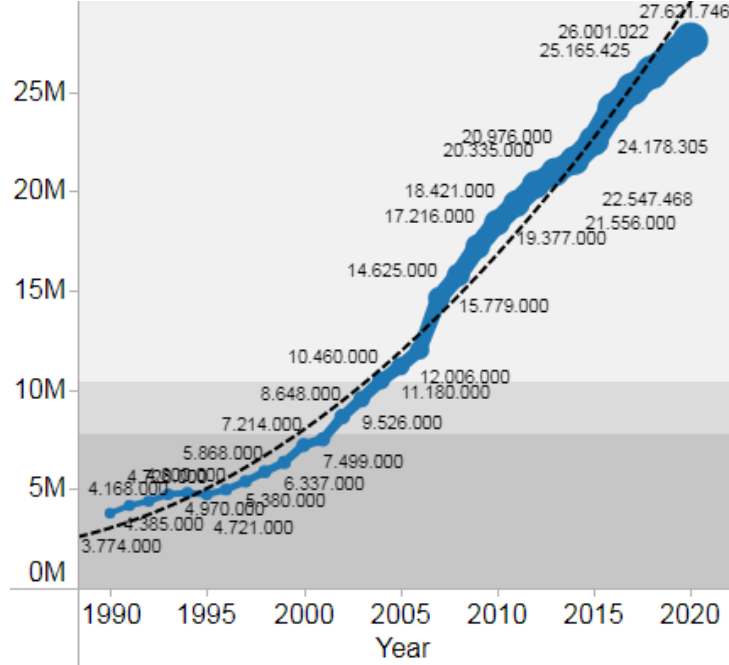
bugün 52 firma endüstrinin büyük bölümünü kontrol eden az sayıda kruvaziyer hattı ile dünya çapında faaliyet göstermektedir (Pallis, 2015). Modern kruvaziyer endüstrisinin kurucuları olarak kabul edilen *Carnival Corporation* 1972 yılında, *Royal Caribbean Cruise Line* (RCCL) 1968 yılında, *Norwegian Cruise Lines* ise 1966 yılında kurulmuştur. Günümüzde kruvaziyer turizminin üç ana grubu olarak kabul edilmektedir (Pallis, 2015). *Carnival* ve *RCCL*, 2014 yılında toplam 143 gemi ve 16 farklı marka ile dünya kruvaziyer yolcularının % 72,5'ini paylaşmıştır (Pallis, 2015). *Carnival Corporation* dünya üzerinde en büyük kruvaziyer şirketi olarak bilinmekte 10 farklı marka adı altında toplamda 102 gemi ile hizmet vermektedir ve 2014 yılı kruvaziyer yolcularının %48,1'ine ev sahipliği yapmıştır (Pallis, 2015). Tablo 1'de dünya üzerindeki kruvaziyer seyahatlerinin coğrafi dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 1: Dünya kruvaziyer turizmi coğrafi dağılımı

<b>Kruvaziyer Turizmi Coğrafi Bölgeleri</b>	<b>Yüzde (%)</b>
Karayipler	34,4%
Akdeniz	17,3%
Avrupa (Akdeniz hariç)	11,1%
Asya	9,2%
Güney Pasifik	4,8%
Alaska	4,7%
Güney Amerika	2,3%
Diğer	16,2%

Kaynak: FCCA,2019.

Ross K. Dowling'e (2005) göre, kruvaziyer turizmi son on yılda önemli büyüme kaydetmiştir, gemiler ve biniş limanları daha gelişmiş özellikler, destinasyonlar ve güzergahlar ile donatılmış, çeşitlendirilmiş ve hatta seyir tarzı bir yaşam tarzı meydana gelmiştir (Dowling, 2005). Kruvaziyer yolcularını çeşitli segmentlere ayırmak için kullanılan parametrelerden biri yolcuların fiyat duyarlılıklarıdır. Kruvaziyer yolcuları, fiyat hassasiyetlerine bağlı olarak belirgin şekilde üç segmente ayrılmışlardır; Bunlar: düşük duyarlı, orta duyarlı ve son derece hassas olacak şekilde sınıflandırılmıştır (WTO, 2010). Şekil 1'de kruvaziyer yolcu sayısının yıllara göre artışı gösterilmektedir.



Şekil 1: 1990-2020 yılları arası kruvaziyer yolcu sayıları  
Kaynak: cruisemarketwatch.com

Kruvaziyer yolculukları için genellikle bozulmamış, temiz deniz veya limanların bulunduğu doğal güzelliklerin hakim olduğu yerler tercih edilmektedir, Akdeniz Bölgesi, Karayipler, Alaska ve Uzak Doğu bölgesi bu tür destinasyonlarda en çok tercih edilenler arasındadır (İncekara ve Yılmaz, 2002). Türkiye'yi de kapsayan Akdeniz Bölgesi, doğal güzelliklerin, tarihi ve kültürel zenginliğin bir arada bulunduğu ve bu turistik faktörlerin kıyı kasabalarında veya yakın çevresinde bulunduğu önemli bölgelerden biri konumundadır (İncekara ve Yılmaz, 2002).

Türkiye'deki kruvaziyer turizmi için uygun mevcut limanlar incelendiğinde, Akdeniz bölgesindeki büyük kruvaziyer limanları ile rekabet edebilecek büyüklükte 3 liman bulunmaktadır. Bunlar İstanbul, İzmir ve Kuşadası limanlarıdır. Bu üç limanın ardından Antalya, Marmaris, Bodrum, Alanya ve Çeşme limanları, on beş binin üzerinde yolcuya ev sahipliği yapan ve "Grup 2 limanları" olarak nitelendirilen limanlarımızdır. Ayrıca Türkiye'de "Grup 3" liman olarak nitelendirilen ve genellikle beş binin altında yolcuya hizmet veren 17 liman bulunmaktadır (DTGM, 2014). Tablo 2'de Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 2: 2015-2018 yılları arası toplam kruvaziyer yolcu sayısı

<b>Liman</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Alanya	22.232	9.271	12.190	3.023
Antalya	168.538	45.979	40.301	7.656
Bartın	954	171	103	-
Bodrum	62.050	61.315	31.817	24.263
Bozcaada	14.970	1.336	-	-
Çanakkale	22.494	6.394	848	22
Çeşme	40.772	57.987	66.021	51.054
Dikili	8.317	3.998	99	103
Fethiye	2.824	338	-	273
Göcek	883	162	538	162
Güllük	347	323	640	-
İstanbul	595.880	43.543	1.332	-
İzmir	241.716	27.619	9.117	-
Kaş	4.122	1.057	-	-
Kuşadası	567.315	349.781	119.884	121.821
Marmaris	129.126	15.628	23.736	5.311
Mersin	1.597	2.505	-	83
Mudanya	655	-	-	-
Samsun	550	54	-	-
Sinop	1.361	171	103	-
Taşucu	286	174	-	-
Trabzon	2.281	226	103	-
Yalova	0	1	-	-
<b>Toplam</b>	<b>1.889.370</b>	<b>628.033</b>	<b>306.687</b>	<b>213.771</b>

Kaynak: DTGM, 2019.

### 3. METODOLOJİ

Bu çalışmanın amacı Türkiye limanlarına uğrayan Kruvaziyer gemilerinin sayılarında meydana gelen düşüşün olası nedenlerini saptamak olarak belirlenmiştir. Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden yüz yüze görüşme (mülakat) tekniği kullanılmıştır. Nitel Araştırma, doğal ortamları içinde sosyal olayların derinlemesine anlaşılmasını amaçlayan doğalcı bir araştırma sürecidir (Çokluk, vd., 2011). Yıldırım (1999), nitel araştırmayı, “gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel bilgi toplama yöntemlerinin kullanıldığı, alguların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma” olarak tanımlamıştır. Veri toplamak için anket ya da başka bir sistematik ölçü aracının kullanılmadığı nitel araştırmalarda, araştırmacının kendisinin veri toplamada ki anahtar araç olduğu kabul edilir ve araştırmacının gözlem yapacağı kişi ya da grupları, izinleri dahilinde, tercihen gözlem yapılacak olan doğal ortamda, rahatsız etmeden ve tehdit etmeyecek şekilde iletişim kurması beklenir (Aydın, 2018). Bu çalışmada ise Kuşadası Ege Port Limanında görev yapmakta olan üç kişi

ile yüz yüze görüşme yöntemi ile veri toplanmış, çalışmada elde edilen bu birincil veriler kullanılmıştır. Çalışma kapsamında görüşülen kişiler kolayda örnekleme yöntemi ile seçilmiş olup, limanın dönemsel yoğunluğundan dolayı tüm organizasyonel personele ulaşılamamış olması çalışmanın önemli bir kısıtıdır. Çalışma kapsamında görüşülen kişilere ilişkin detaylı bilgi Tablo 3'te gösterilmektedir.

Tablo 3: Görüşülen kişilere ilişkin bilgiler

Kurum	Unvan	Görüşme Süresi	Tarih
Kuşadası Ege Port Limanı	Genel Müdür	1 saat 50 dk.	20.03.2019
	Operasyon Direktör Yardımcısı	30 dk.	20.03.2019
	Kılavuz Kaptan	20 dk.	20.03.2019

#### 4. BULGULAR

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen görüşmelerden elde edilen bulgular yazarlar tarafından derlenerek aşağıda, görüşülen kişilerden elde edilen cevaplara göre sınıflandırılarak belirtilmiştir.

##### 4.1. Genel Müdür ile Gerçekleştirilen Görüşmeden Elde Edilen Bulgular

Kuşadası limanı Genel Müdürü, Kuşadası limanının Türkiye'de son 15 yılda en fazla gemi ve yolcuya ev sahipliği yapan liman olduğunu belirtmiştir. Kruvaziyer limanları için en önemli şeyin limanın gerisindeki bölgeler (paraya dönüştürülebilecek alanlar) olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca Kuşadası'nın tarihi yapısının kentin hikâyesini bir ürüne dönüştürmekte ve satmakta olduğunu, sahip olduğu 500 kuyumcu ve 700 halı mağazası ile de alışveriş imkânı yüksek bir kent görünümü verdiğini belirtmiştir.

Kendisi ile gerçekleştirilen konuşmadan elde edilen diğer önemli satır başlıkları ise aşağıda belirtilmiştir.

*“Gemiler para kazanmak için Türkiye'ye gelmekte, örneğin Royal Caribbean gemileri, Türkiye'ye gelmediği sürece yılda 20-25 milyon dolar zarar etmektedir.”*

*“Uygulama açısından yaklaşıldığında ise, kazan kazan stratejisi olarak adlandırılan sistem göze çarpmaktadır. Şöyle ki; seyahat acenteleri ile kruvaziyer şirketleri arasındaki ilişki, seyahat acentelerinin rota belirlemesi karşılığında kruvaziyer şirketlerine ücretsiz bilet sağlamaları*

ve karşılığında o rotada yapılan seyahatler için satılan biletlerden %20 oranında pay almaları şeklinde yapıldığı bilinmektedir.”

“Son yıllarda Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında meydana gelen azalmanın başlıca nedeni 2015 yılında meydana gelen 32 bombalı saldırı, PKK ve IŞİD ile ilgili güvenlik olaylarıdır. Kruvaziyer şirketlerinin Türkiye için uyarı amaçlı hareket etmeye başlaması kruvaziyer sayılarında düşüşe neden olmuştur. 15 Temmuz 2015 tarihinde meydana gelen askeri darbe girişimi sebebi ile kruvaziyer gemilerinin yaklaşık %90’ı Türkiye limanlarına uğramayı bırakmıştır. Bu ise 2016 yılında Türkiye kıyılarının tamamını etkileyen kruvaziyer yolcu sayısının azalmasının ilk sebebi olmuştur. Sonrasında 1 Ocak 2017 tarihinde meydana gelen Reina silahlı saldırısı ise, pek çok kruvaziyer şirketi tarafından Türkiye’nin güvensiz bir bölge olarak sınıflandırılmasına sebep olmuş ve daha fazla şirket Türkiye’yi kruvaziyer rotaları kapsamı dışında bırakmıştır.”

“Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında meydana gelen azalmanın bir diğer nedeni ise 2016 yılında İstanbul limanının yenilenmiş olmasıdır. İstanbul şehri’nin tarihi, coğrafik ve kültürel yapısı önceki yıllarda pek çok turistin ilgisini çekerken İstanbul limanına uğrayamayacak olmak, kruvaziyer şirketlerinin rota değiştirmesine ve Kuşadası limanının rota dışında kalmasına sebep olmuştur.”

“Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında meydana gelen azalma hakkında söyleyebileceğim son neden ise; bazı Avrupa ülkesi vatandaşlarının Türkiye’yi bazı siyasi nedenler sebebi ile protesto ediyor olmalarıdır. Bu sebebin özellikle Alman turistlerin rota tercihlerinde etkili olduğu bilinmektedir.”

#### **4.2. Yardımcı Operasyon Direktörü ile Gerçekleştirilen Görüşmeden Elde Edilen Bulgular**

Kuşadası Limanı Yardımcı Operasyon Direktörü ile gerçekleştirilen konuşmadan elde edilen satır başlıkları aşağıda belirtilmiştir.

“Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında Son 15 yılda azalma yaşanmıştır ancak kruvaziyer gemilerinin büyümesi sebebiyle gelen yolcu sayısının arttığı düşünülmektedir.”

“Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında meydana gelen azalmanın nedenleri ise;

- Terör Olayları
- 15 Temmuz Askeri Darbesi Girişimi
- Politik Nedenler
- Yılbaşı Reina Gece Kulübü Saldırısı
- Rahip Andrew Brunson Olayı

- *Emniyet ve güvenlik şeklinde sıralanabilir.”*

#### **4.3. Kılavuz Kaptan ile Gerçekleştirilen Görüşmeden Elde Edilen Bulgular**

Kuşadası Limanında görev yapmakta olan Kılavuz Kaptan ile gerçekleştirilen konuşmadan elde edilen satır başlıkları aşağıda belirtilmiştir.

*“Ülkenin diplomatik ve politik durumu ülkeye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında meydana gelen azalmanın temel nedenidir.”*

*“Dünyada kruvaziyer gemilerin rotalarının tıpkı moda sektörü gibi dönemsel olarak (4-5 yıllık zaman dilimleri şeklinde) değiştiği görülmektedir. Günümüzde kruvaziyer seyahati tercih eden kesim Uzak Doğu güzergâhına yoğun ilgi oluşturmaktadır. Uzak Doğu rotaları bugünkü popülerliğini yitirdiğinde Amerika ağırlıklı rotalar ondan sonra ise Akdeniz ağırlıklı rotaların popüler olması beklenmektedir.”*

*“Hükümet kruvaziyer şirketlerini desteklemek amacıyla romörkör sayısını azalttı, limanların maliyetlerini oldukça aşağı seviyelere çekmelerini teşvik etti ancak kruvaziyer şirketleri rota planlamalarını 2-3 yıllık periyodlar halinde oluşturdukları için, hükümet tarafından yapılan teşviklerin yansımaları henüz görülmemektedir. Liman maliyetleri de dahil olmak üzere çok uygun maliyetleri seçenekler sunulmasına rağmen şirketler rotalarına Türkiye’yi dahil edememektedirler. Bir sonraki planlama aşamasına daha iyimser sonuçlar ile karşılaşacağımızı öngörmekteyiz.”*

#### **5. SONUÇ**

Küresel Kruvaziyer turizmi yıllık bazda % 7-10 artış göstermektedir. 2015 yılına kadar Türkiye Kruvaziyer turizmi istatistikleri ise dünya geneli ile paralel oranlarda artış göstermiştir. 2015 yılı sonrasında ise, siyasi ve diplomatik sorunların yanı sıra ülkede ortaya çıkan güvenlik unsuru oluşturan etmenler (Reina patlaması, askeri darbe girişimi) Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerin sayısında büyük düşüşe neden olmuştur.

Bu çalışma da son yıllarda Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemilerinin sayısında meydana gelen azalmanın olası nedenlerini saptamak amacıyla, Türkiye’nin en önemli limanlarından biri olan Ege Port’un Genel Müdürü, Yardımcı Operasyon Direktörü ve Kılavuz Kaptan ile yüz yüze röportajlar gerçekleştirilmiştir. Araştırma sorusu üzerine her bir katılımcı farklı nedenler göstermiş olsa da ortak nedenleri Türkiye’nin diplomatik ve politik durumu olarak öne çıkmıştır. 2017 yılında yılbaşı gecesi gerçekleşen gece kulübü (Reina) saldırısı ve 15 Temmuz 2016



tarihinde gerçekleşen askeri darbe girişimi Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin sayılarındaki düşüşün en önemli nedenleri olarak görülmektedir. Söz konusu güvenlik tehditleri, kruvaziyer yolcuların Türkiye'yi seyahat edilebilecek güvenli bir bölge olarak görmemelerine sebep olmuştur. Bukgular kısmında detaylı olarak açıklanan Rahip Brunson olayı, İstanbul Limanı'nın restorasyon çalışmaları nedeniyle kullanıma kapatılması, tüm Orta-Doğu'yu etkileyen PKK ve İŞİD tehditleri ve kruvaziyer sektörünün moda trendi olarak görülen rota eğilimleri çalışma sonucunda ortaya çıkan nedenler olmuştur.

## KAYNAKÇA

- Aydın, N. (2018). "Nitel Araştırma Yöntemleri: Etnoloji". Uluslararası Beşeri ve Sosyal Bilimler İnceleme Dergisi, Cilt 2, Sayı 2. s: 60-71.
- CLIA Reports. (2004). Cruise Lines International Association. State of the Cruise Industry Outlook 2004.
- CLIA Reports. (2011) Cruise Lines International Association. State of the Cruise Industry Outlook 2011.
- CLIA Reports. (2017) Cruise Lines International Association. State of the Cruise Industry Outlook 2017.
- CLIA Reports. (2018) Cruise Lines International Association. State of the Cruise Industry Outlook 2018.
- CLIA Reports. (2019) Cruise Lines International Association. State of the Cruise Industry Outlook 2019.
- Çakmak, T. F., ve İstanbullu Dinçer, F., (2018). "Turizm Alanında Çıkan Akademik Kadrolar Üzerine Bir İçerik Analizi".
- Çokluk, Ö., Yılmaz, K. ve Oğuz, E. (2011). "Nitel Bir Görüşme Yöntemi: Odak Grup Görüşmesi". Kuramsal Eğitimbilim, Cilt 4, Sayı 1. s: 95-107.
- DTGM, (2019). *Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü*, <https://denizticareti.uab.gov.tr/yayinlar>
- Dowling, R. K. (2005). "Borneo Ecotourism Conference 2005". Journal of Ecotourism, Vol. 4, No. 2. p:135-140.
- FCCA, (2019). *Florida Caribbean Cruise Association*, <https://www.fcca.com/>
- İncekara, A. ve Yılmaz, S., (2002). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Pallis, T. (2015). "Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports". International Transport Forum Discussion Papers 2015/14, OECD Publishing.
- Wild, P. ve Dearing, J., (2000). "Development of and Prospects for Cruising in Europe".

- WTO, (2010). *Current Situation and Trends*, the World Tourism Organization, 2010
- Yasar O. (2012). "The Popular Resort Port of Cruise Tourism in the Eastern Mediterranean".
- Yıldırım, A. (1999). "Nitel Araştırma Yöntemlerinin Temel Özellikleri ve Eğitim Araştırmalarındaki Yeri ve Önemi". *Eğitim ve Bilim*, Cilt 23, Sayı 112.
- WTO, (2010). *Current Situation and Trends*, the World Tourism Organization, 2010
- Yasar O. (2012), The Popular Resort Port of Cruise Tourism in The Eastern Mediterranean.