



T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI



İZMİR
KALKINMA
AJANSI

İZMİR-İSTANBUL-KARADENİZ ROTASINDA DENİZ YOLU GEZİSİ PROJE FİKRİ “ÜÇ DENİZ TURU”

2025



**İZMİR-İSTANBUL-KARADENİZ ROTASINDA
DENİZ YOLU GEZİSİ PROJE FİKRİ
“ÜÇ DENİZ TURU”**

Yayın Sahibi

İzmir Kalkınma Ajansı

Megapol Çarşı Kule, Halkapınar Mahallesi,

1203/11. Sk. No: 5-7, Kat: 19

35170 Konak/İzmir

Tel : 0232 489 81 81

Faks : 0232 489 85 05

E-posta : bilgi@izka.org.tr

Hazırlayan

Eslem GÜLSEVER

Grafik Tasarım

Orçun ANDIÇ

Hasan Can ÇAKIR

© 2025, İZKA. Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü, 4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca, kullanılmazdan önce hak sahibinden 52. maddeye uygun yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekil ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak, çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak, kiralanmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak, telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.

Hazırlanmış olan çalışmanın tüm hakları İzmir Kalkınma Ajansı'na aittir. Bu İZKA eserinden kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir.



T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI



İZMİR
KALKINMA
AJANSI

İZMİR-İSTANBUL-KARADENİZ ROTASINDA DENİZ YOLU GEZİSİ PROJE FİKRİ “ÜÇ DENİZ TURU”

—
2025

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1. GİRİŞ	4
BÖLÜM 2. DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ TURİZME EVRİMİ	6
BÖLÜM 3. KRUVAZİYER TURİZM SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ	8
BÖLÜM 4. DÜNYADA ÖNE ÇIKAN FERİBOT ÖRNEKLERİ	12
BÖLÜM 5. TÜRKİYE'DE DENİZ YOLU ULAŞIMININ GELİŞİMİ	16
BÖLÜM 6. EGE'DEN KARADENİZ'E DENİZ ÜZERİNDE BİR ZAMAN VE KÜLTÜR YOLCULUĞU	26
6.1. Gemi	27
6.2. Gezi Rotası	28
6.3. Gemide Etkinlik/Sosyal Alan Önerileri	29
BÖLÜM 7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	30
KAYNAKÇA	33

GÖRSELLER LİSTESİ

GÖRSEL 1.	Cunard Line	9
GÖRSEL 2.	M/S Skyward gemisi Miami Limanı'nda, 1970	9
GÖRSEL 3.	Royal Caribbean şirketinin "yüzen şehir" konsepti	10
GÖRSEL 4.	MS Trollfjord	13
GÖRSEL 5.	MS Trollfjord tarifeleri	14
GÖRSEL 6.	Blue Star Naxos feribotunun yemek alanı	15
GÖRSEL 7.	Boğazda iskeleden kalkan bir yolcu vapuru	17
GÖRSEL 8.	Seyr-i Sefain İdaresi'nin Tophane'deki binası	18
GÖRSEL 9.	Mahmud Şevket Paşa Vapuru'nun birinci mevki salonu ve kütüphanesi	19
GÖRSEL 10.	Vapurda restoran bölümü	19
GÖRSEL 11.	Ankara-Samsun-İskenderun feribotlarından kareler	20
GÖRSEL 12.	M/F Ankara Feribotu	21
GÖRSEL 13.	Doğu Ekspresi	23
GÖRSEL 14.	Doğu Ekspresi lokanta vagonu	23
GÖRSEL 15.	Kişiselleştirilmiş bir vagon örneği	24
GÖRSEL 16.	Atlas Ocean Voyage: 196 yolcu kapasiteli küçük cruise gemisi	27

BÖLÜM 1.

Giriş



Türkiye'nin denizcilik tarihinde önemli bir yere sahip olan şehirler arası feribot seferleri özellikle İzmir, İstanbul ve Karadeniz rotasında uzun yıllar boyunca hem ulaşım hem de ticaret amacıyla tercih edilmiştir. Geçmişte, bu deniz yolu bağlantıları sadece bir ulaşım aracı olarak değil aynı zamanda şehirler arasında sosyal ve ekonomik bir köprü işlevi görmüştür. Ancak karayolu ve hava yolu taşımacılığının gelişmesiyle birlikte bu feribot seferleri zamanla önemini kaybetmiştir.

Günümüzde, bu tarihsel güzergâhın yeniden canlandırılması ve turistik amaçlarla modern bir şekilde hizmete sunulması, denizcilik kültürünün yeniden güçlendirilmesi ve turizm sektöründe yeni fırsatlar yaratılması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çalışma, İzmir-İstanbul-Karadeniz rotasında tarihsel köklere sahip deniz yolu yolcu ulaşımının turistik bir boyut kazandırılarak tekrar canlandırılmasına yönelik olanakları ve bu sürecin potansiyel etkilerini ele almaktadır.

Dünyada deniz yolu taşımacılığının turizme evrilmesi, kruvaziyer turizm sektörünün gelişimi, yurt dışındaki güncel turistik feribot örnekleri, Türkiye'de denizcilik tarihi, projeye ilham veren eski feribotlarımızın teknik boyutları, proje fikri üzerine olumlu öngörüler ve olası engeller genelden özele doğru çalışmanın zeminini hazırlayan başlıklardır. Gemi, gezi rotası ve gemideki sosyal imkânlar ise proje fikrinin somutlaşması amacıyla ele alınmıştır. Çalışma; kamuya açık kaynaklar taranarak ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden ilgililerle görüşülerek hazırlanmıştır. Turistik Doğu Ekspresi deneyiminden yola çıkılarak Türkiye'deki deniz yolu ulaşımı pratiğini yeniden canlandırmak ve denizcilik kültürüne canlılık kazandırmak motivasyonu ile yola çıkan proje fikrinin etrafında şekillenen çalışma, bu fikrin uygulanabilirliğini tarihsel ve güncel kaynaklara başvurarak incelemektedir.



Kaynak: Büyük İstanbul Tarihi

BÖLÜM 2.

Deniz Yolu Taşımacılığının Turizme Evrimi



Deniz yolu taşımacılığı, insanların ve yüklerin deniz araçlarıyla bir noktadan başka bir noktaya taşınması olarak tanımlanabilir. Tarihi, M.Ö. 3000 yılına kadar uzanmakta olup ilk olarak Mısırlılar tarafından uygulandığı düşünülmektedir (Şendur, 2015). İnsanların denizde rüzgâr gücünden yararlanmaya başlaması, onları uzak mesafelere ulaşma konusunda cesaretlendirmiş ve bu sayede deniz aşırı bölgelerin keşfi mümkün hâle gelmiştir. Bu dönem, hem denizciliğin hem de keşiflerin başlangıcı olarak kabul edilir.

Deniz yolu taşımacılığı, antik çağlardan itibaren ticaret, fetih ve göç için kullanılmıştır. Antik Yunan ve Roma dönemlerinde, gemiler hem mal taşımak hem de insanları farklı limanlara ulaştırmak için temel bir araç olmuştur. Orta Çağ'da ticaret yollarının gelişmesiyle deniz taşımacılığı genişlemiştir (Üzüm, 2021).

Sanayi Devrimi ve sonrasında yaşanan teknolojik ilerlemeler, deniz taşımacılığında köklü bir dönüşüm meydana getirmiştir. 19. yüzyılda buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, gemiler rüzgâra olan bağımlılıktan kurtulmuş ve düzenli, öngörülebilir seferler gerçekleştirme imkânına kavuşmuştur (Yılmaz, 2023). Bu durum, deniz yolculuklarını yalnızca bir ulaşım aracı olmanın ötesine taşıyarak daha hızlı, güvenilir ve konforlu bir seyahat şekline dönüştürmüştür. Yolcular, uzun süreli ve yorucu yolculuklar yerine daha rahat koşullarda, sabit zaman dilimlerinde hareket edebilen bu gemileri tercih etmeye başlamıştır. Bu değişim, deniz yolculuğunu bir zorunluluktan bir deneyime, hatta lüks bir etkinliğe dönüştürmüş ve bu süreç, özellikle transatlantik yolculuklar ve turistik gemi seyahatlerinin yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır.



BÖLÜM 3.

Kruvaziyer Turizm Sektörünün Gelişimi



Kruvaziyer turizminin kökenleri 1831 yılına dayanmaktadır ve bu yeni seyahat biçiminin ilk adımları İtalya'da atılmıştır (Atasoy, 2022). Başlangıçta sınırlı bir kitleye hitap eden bu seyahat modeli, Sanayi Devrimi sonrasında gelir seviyelerinin artması ve işçi sınıfının tatil kültürünün gelişmesi ile yaygınlaşmıştır. Zamanla bu gemilerdeki konforlu kabinler, lüks yemekler ve eğlence alanları öne çıkmaya başlamıştır.

Britanyalı Cunard Line, 1840'lı yıllarda transatlantik gemilerinde hem yolcu taşımacılığı hem de rahat yolculuk hizmeti sunarak sektörün ilk örneklerinden biri olmuştur (Scottish Maritime Museum, 2025).

Titanic gibi lüks gemiler, hem gemi tasarımı hem de yolculuk anlayışı açısından kruvaziyer sektörünü şekillendirmiştir (Sinha, 2021).

I. Dünya Savaşı sırasında birçok yolcu gemisi askerî amaçlarla kullanılmıştır. Savaş sonrasında ise sektörde toparlanma dönemi yaşanmıştır. II. Dünya Savaşı'nda kruvaziyer gemileri tekrar askerî nakliye için kullanılmıştır. Ancak savaş sonrasında bu gemiler modernize edilerek yeniden yolcu taşımacılığına dönmüştür (Uçar, 2020).

20. yüzyılın ortalarında, hava yolu taşımacılığının hızlanması ve ekonomikleşmesi, transatlantik yolculukların cazibesini azaltmıştır. Bu gelişme, deniz taşımacılığı şirketlerini yeni bir iş modeli arayışına yönlendirmiştir. Bu bağlamda 1960'lardan itibaren Miami, kruvaziyer sektörünün merkezi hâline gelmiştir. Karayipler ve Bahamalar gibi sıcak bölgeler, kısa ama eğlence dolu kruvaziyer turlarıyla popülerleşmiştir (Miami Herald Archives, 2024).

GÖRSEL 1. Cunard Line



Kaynak: Scottish Maritime Museum

GÖRSEL 2. M/S Skyward gemisi Miami Limanı'nda, 1970



Kaynak: Miami Herald

1972'de kurulan Carnival Cruise Line şirketi, uygun fiyatlı kruvaziyer tatilleri sunarak sektörün kitlesel turizm ayağını oluşturmuştur. Eğlence ve lüksü bir arada sunan kruvaziyerler, sadece zenginlerin değil

orta sınıfın da erişebileceği bir tatil seçeneği hâline gelmiştir. Bu durum, kruvaziyer turizminin yaygınlaşmasını sağlamıştır.

GÖRSEL 3. Royal Caribbean şirketinin "yüzen şehir" konsepti



Kaynak: Travel and Leisure

20. yüzyılın sonlarına doğru kruvaziyer gemileri, devasa eğlence ve tatil komplekslerine dönüşmüş ve restoranlar, tiyatrolar ve kumarhanelere ek olarak spa ve fitness merkezleri, su parkları, dalga havuzları gibi imkânları da sunmaya başlamışlardır. 2000'lerden itibaren ise "yüzen şehirler" konseptini benimseyen şirketler olmuştur. Akdeniz, Karayipler ve Alaska gibi geleneksel bölgelerin dışında Asya-Pasifik, Güney Amerika ve Kuzey Avrupa'da yeni rotalar keşfedilmiştir (Güzel, 2006).

COVID-19 pandemisi sürecinde kruvaziyer sektörü ciddi bir daralma yaşamış olsa da toparlanma sürecinde güvenlik protokollerinin güçlendirilmesi ve yenilikçi hizmetlerin devreye alınmasıyla yeniden büyüme eğilimine girmiştir. Bununla birlikte kişiselleştirilmiş ve butik deneyimler talep eden turistler için küçük ve lüks gemiler giderek daha fazla ilgi görmeye başlamıştır. Sektör, uzay gemisi konseptinde lüks tasarımlar, sanal gerçeklik destekli deneyimler ve ultra lüks süitler gibi yeniliklerle sürekli olarak gelişimini sürdürmektedir.

COVID-19 pandemisi öncesinde küresel kruvaziyer yolcu sayısı 29,7 milyon iken bu sayı 2021 yılında %84'lük bir azalma ile 4,8 milyona gerilemiştir. Ancak 2022 yılında bir önceki yıla kıyasla %329'luk bir artış yaşanarak yolcu sayısı 20,4 milyona ulaşmıştır. 2023

yılı ise küresel kruvaziyer turizmi açısından güçlü bir toparlanma yılı olmuş, sektör pandemiden önceki seviyeleri aşarak toplam 31,7 milyon yolcuya ulaşmıştır. Bu rakam, 2019 yılına kıyasla %7'lik bir artış anlamına gelmektedir (CLIA, 2023).

TABLO 1. Yıllara göre küresel düzeyde kruvaziyer yolcu sayıları ve bir önceki yıla göre değişim

2019	2021	2022	2023
29,7 Milyon	4,8 Milyon (-%84)	20,4 Milyon (%329)	31,7 Milyon (%55)

*2020 yılı hariç tutulmuştur.

Kruvaziyer turizminin büyümesi, aynı zamanda yolcuların yeniden seyahat etme isteklerindeki artışa da işaret etmektedir. Daha önce kruvaziyer yolculuk deneyimleyenlerin %85'inin bir daha kruvaziyere gitmeyi planladığı, bu oranın pandemiden önce %80 olduğu belirtilmektedir (Kalosh, 2023).

Kruvaziyer sektörü, deniz taşımacılığı özelinde gelişen ayrı bir turizm sektörünün ortaya çıkış hikâyesidir. Teknolojik gelişmeler, değişen turist beklentileri ve yenilikçi hizmet anlayışı sayesinde sektör, günümüzde küresel turizmin önemli bir parçası hâline gelmiştir.



Kaynak: The Points Guy

BÖLÜM 4.

Dünyada Öne Çıkan Feribot Örnekleri



Deniz turizminin gelişimi, yalnızca kruvaziyer gemilerle değil şehirler arası feribotların sunduğu hizmetlerle de şekillenmiştir. Kruvaziyer gemileri genellikle lüks tatil deneyimleri ve uluslararası noktalar için tercih edilirken şehirler arası feribotlar, deniz ulaşımını daha erişilebilir ve pratik bir alternatif hâline getirmiştir. Bu feribotlar, özellikle ada bölgeleri ve kıyı

şehirleri arasındaki bağlantıları sağlamakla kalmayıp yerel halkın yanı sıra turistler için de eşsiz seyahat fırsatları sunmuştur. Feribot taşımacılığı, ekonomik ulaşım modeli ve çevreye olan duyarlılığıyla deniz turizminin daha geniş kitlelere yayılmasına ve sürdürülebilir bir şekilde büyümesine önemli katkılarda bulunmuştur.

GÖRSEL 4. MS Trollfjord



Kaynak: Hurtigruten

Dünyadaki örnekler bakıldığında Norveç'te Hurtigruten, hem şehirler arası bir ulaşım aracı hem de turistik bir yolculuk deneyimi sunmaktadır.

Yolcular; gemide konaklama, restoran hizmetleri ve çeşitli turlar ile seyahat etmektedir.

GÖRSEL 5. MS Trollfjord tarifeleri

Upcoming Cruises with MS Trollfjord

Cruise Name	Duration	Places	Route	Departure Date	Price from	Ship
The Svalbard Line	16 DAYS	14 PLACES	Bergen - Svalbard - Bergen (Roundtrip)	September 2024	€4,078	MS Trollfjord
The North Cape Line – Winter	14 DAYS	14 PLACES	Oslo - Honningsvåg - Bergen (Roundtrip)	December 2024 - May 2025	€2,205	MS Trollfjord
The North Cape Line – Winter	14 DAYS	14 PLACES	Bergen - Honningsvåg - Oslo (Roundtrip)	December 2024 - April 2025	€2,389	MS Trollfjord

Kaynak: Hurtigruten

Aralarında MS Trollfjord'un da bulunduğu filosundaki gemilerin ortalama teknik bilgilerine bakıldığında 400-1.000 arası yolcu kapasitesi ile 15-18 knota ulaşan hızı göze çarpmaktadır. "Signature Voyage" ve "Original Voyage" olmak üzere iki ana güzergâh mevcuttur. Yerel toplulukları ve kültürlerini tanıtmayı içeren turların yanı sıra kuzey ışıkları konseptli doğa turları da bulunmaktadır. Bahsi geçen tur, 14 gün sürmekte, 14 yeri gezi rotasında bulundurmaktadır. Güncel olarak 2.205 Avro tutarındadır(Hurtigruten, 2024).

Tirrenia Ferries ise İtalya'nın ana karası ile Sicilya, Sardegna ve diğer Akdeniz adaları arasında seferler düzenlemektedir. Bu feribotlar; Napoli, Civitavecchia, Palermo ve Cagliari gibi şehirler arasında hizmet vermektedir. Bu kapsamda hem araç taşıma hem de yolcu taşıma hizmeti de sunmaktadır. Filosundaki gemilerin ortalama teknik bilgilerine bakıldığında 1.000-2.500 arası yolcu kapasitesi ile 22-24 knota ulaşan hızı olduğu saptanmaktadır. Araç kapasite ortalaması ise 500-700 araç arasındadır (Tirrenia, 2024).



GÖRSEL 6. Blue Star Naxos feribotunun yemek alanı



Kaynak: Blue Star Ferries

Blue Star Ferries, Yunanistan'ın ana karası ile Ege Adaları ve Girit arasında seferler düzenlemektedir. Atina (Pire) Limanı'ndan Santorini, Mykonos, Rodos ve diğer adalara feribot seferleri sunmaktadır. Bu feribotlar, genellikle turistik amaçlı seyahat eden yolcular

tarafından tercih edilmektedir. Filosundaki gemilerin ortalama teknik bilgilerine bakıldığında 1.800-2.400 arası yolcu kapasitesi ile 24-27 knota ulaşan hızlı olduğu gözlemlenmektedir. Araç kapasite ortalaması ise 400-600 araç arasındadır (Blue Star, 2024).



BÖLÜM 5.

Türkiye’de Deniz Yolu Ulaşımının Gelişimi



Charlotte Dundas'ın 1803 yılında İngiltere'de inşa edilmesiyle buharlı gemiler denizcilikteki yerini alırken Osmanlı denizciliği bu teknolojiyle yaklaşık çeyrek yüzyıl sonra, 1828'de İngiltere'den satın alınan ve Sürat

adı verilen gemi aracılığıyla tanışmıştır. Osmanlı sularında önce yabancı bayraklı gemilerle başlayan yolcu ve yük taşımacılığında 1839'dan itibaren Osmanlı bayraklı gemiler de yerini almıştır (Koraltürk, 2022).

GÖRSEL 7. Boğazda iskeleden kalkan bir yolcu vapuru



Kaynak: Salt Araştırma

Bu gelişmeler vapurların sevk ve idaresinin düzenli bir idare tarafından yürütülmesi zarureti doğurmuştur ve Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, İstanbul'un hem Marmara havzası hem de Karadeniz ve Akdeniz kıyılarıyla bağlantısını sağlamak üzere faaliyetlerine başlamıştır. Bu idare sırasıyla Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa-i Aziziye ve İdare-i Mahsusa adlarıyla anılmıştır. 1852 yılında "Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası" olarak kayıtlara geçen bu kurum, dönemin önemli ticaret ve ulaşım hatlarında seferler düzenlemiştir. Ege'de Çanakkale, Limni, Galos ve Selanik'e; Karadeniz'de Sinop, Samsun ve Trabzon'a; Marmara'da ise Gemlik, Karamürsel ve İzmit'e düzenli vapur seferleri gerçekleştirilmiştir (Akyıldız, 2015).

19. yüzyılın sonunda Osmanlı'ya ait çeşitli limanlara kayıtlı toplamda 176 vapur bulunmaktadır. Bunlardan 90'ı İdare-i Mahsusa'ya, 40'ı Şirket-i Hayriye'ye, 46'sı ise özel şirketlere ve şahıslara aittir. Ayrıca İstanbul limanına kayıtlı 912 yelkenli gemi mevcuttur. İdare-i

Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanları arasında seferler düzenlerken kapitülasyonların sağladığı ayrıcalıkları kullanan yabancı vapur şirketlerini temsil eden, levanten ve yabancı uyruklu acenteler de bulunmaktadır. Bu acenteler, temsil ettikleri Avrupalı vapur şirketlerinin modern ve konforlu gemileriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun tüm kıyılarına düzenli seferler yapma izni almışlardır. Ancak İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlar daha eski ve yetersiz kaldığından yalnızca kısa mesafeli yurt içi seferlerle sınırlı kalabilmiştir. Bu gemilerin önemli bir kısmı, I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar geçen süreçte çeşitli savaşlarda batırılmıştır (İMO, 2024).

1909 yılında gemi işletme imtiyazı bir İngiliz şirketine devredilmiştir ancak İngiliz şirketi yükümlülüğünü yerine getirmeyince 1910 yılında İdare-i Mahsusa'nın ismi değiştirilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Cumhuriyet devrimiyle birlikte ise Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak adlandırılmıştır (TDİ, 2025).

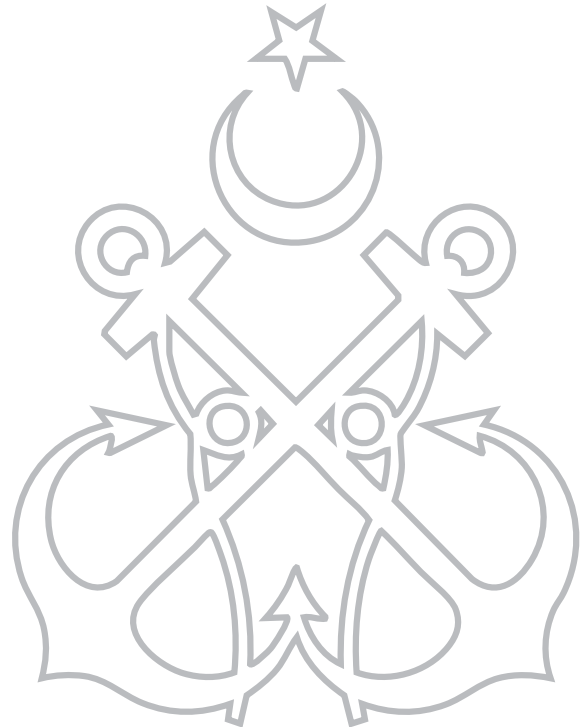
GÖRSEL 8. Seyr-i Sefain İdaresi'nin Tophane'deki binası

Kaynak: Salt Araştırma

1923-1938 dönemi, Cumhuriyetin kuruluş ve gelişme süreci olarak değerlendirilmekte olup bu dönemde ülkemizde demir yolu odaklı bir ulaşım politikası benimsenmiştir. Demir yolları, yalnızca bir ulaşım aracı olarak değil aynı zamanda ülke savunması, ekonomik kalkınma ve sosyo-kültürel gelişimin

temel unsurlarından biri olarak kabul edilmiştir. Demiryollarının millileştirilmesini de içeren bu atılım, II. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir ancak savaş süresince ulaştırma yatırımları neredeyse durma noktasına gelmiştir (İMO, 2024).

Cumhuriyet öncesi dönemde ekonomik ve politik durumlara bağlı olarak denizcilik faaliyetleri yabancı devletlerin kontrolünde olmuştur ancak Lozan Antlaşması ile kapitülasyonlar kaldırılarak limanlarımızdaki gemi işletme hakkı münhasıran ülkemize geçmiştir. Lozan'da edinilen kazanımlar, 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan Kabotaj Kanunu ile genişletilmiş, Türkiye'de deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı gelişmeye başlamıştır.



Demiryolu ulaşımının ülke menfaatleri ile doğrudan ilişkilendirildiği bu süreçte deniz yolu ulaşımı da ihmal edilmemiştir. Lozan'da elde edilen kazanımlar, 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan Kabotaj Kanunu ile genişletilmiş, Türkiye'de deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde, eski idareden devralınan gemiler kapsamlı bir şekilde tamir edilirken aynı zamanda filo modernize edilmeye başlanmıştır. 1905 yılında Hollanda yapımı, her biri 4.800 tonluk olan "Karadeniz", "Ege", "Ankara" ve "İzmir" vapurları satın alınmıştır. Bu çabalar, Haydarpasa gibi yabancıların kontrolünde olan limanların millileştirilmesi çalışmalarını da içermiştir (İMO, 2024)

GÖRSEL 9. Mahmud Şevket Paşa Vapuru'nun birinci mevki salonu ve kütüphanesi



Kaynak: Salt Araştırma

GÖRSEL 10. Vapurda restoran bölümü



Kaynak: Salt Araştırma

1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi; AKAY (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova), Denizyolları (Marmara, Akdeniz, Karadeniz dış hatlar), Fabrika ve Havuzluklar Müdürlükleri olmak üzere üç işletme hâline getirilmiştir. 1937'de üç işletme de Denizbank'a bağlanmıştır. 1939 yılına gelindiğinde Denizbank kapatılarak yerine Devlet Limanları ile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Umum Müdürlükleri kurulmuştur (Doğaner, 1996). 1952 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı faaliyete geçmiş ve tüm bu gelişmeler deniz yolu taşımacılığı için dönüm noktaları olmuştur. Sonrasında yeni limanlar kurulmuş, mevcut limanlar geliştirilmiş, bu alanda birçok yatırım hayata geçirilmiştir (Yurtoğlu, 2023).

1950'lerde Türkiye'nin ulaştırma politikalarında önemli bir değişim yaşanmış ve demir yolu önceliği yerini karayoluna bırakmıştır. Savaş sonrasında Truman Doktrini kapsamında hazırlanan Hilts Raporu doğrultusunda ulaştırma sisteminde köklü bir dönüşüm gerçekleşmiştir. Bu süreçte, karayolu yapımına odaklanan kararlı adımlar atılmış ve Marshall Planı çerçevesinde sağlanan yardımların karayollarına yönlendirilmesiyle demir yollarının neredeyse göz ardı edildiği köklü değişiklikler yaşanmıştır. Demir yollarıyla birlikte deniz yolu yatırımlarında da bir düşüş meydana gelmiştir (İMO, 2024).

Ülkede seyreden iktisadi ve siyasi süreçlerindeki konjonktürel değişiklikler ise dönemsel olarak ulaşım alanına da sirayet etmiştir. Birinci dönem, 1946-1958 yılları arasında özel sektörün gelişimine önem verilen dönemdir. Bu dönemde özel sektörün deniz taşımacılığındaki hacmi büyümüştür. 1962 yılında denizcilik, 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Deniz taşımacılığı kapasitesinin %40'ı kamu kesimine, %60'ı özel kesime aitken %71'i kuru yük gemilerinden, %21'i tankerlerden ve %8'i yolcu gemilerinden oluşmuştur (İMO, 2024).

İkinci dönem, kalkınmanın planlı bir şekilde gerçekleşeceğinin öngörüldüğü ve ithal ikameci politikaların uygulandığı 1963-1983 yıllarını kapsamaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması ve ithal ikameci politikaların benimsenmesiyle bu dönemde dört adet Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konmuştur. Bu planlamalar deniz taşımacılığı faaliyetlerini de içermiştir.

İstanbul-İzmir hattına bakıldığında İzmir Sürat seferleri, İstanbul, İzmir İskenderun seferleri, Karadeniz bağlantılı İstanbul-Hopa-İstanbul-İzmir seferleri ve fuar zamanları da fuar süresince ek olarak İstanbul-İzmir seferleri düzenlendiği görülmektedir. 1978 yılında, İstanbul, İzmir ve İskenderun seferleri dışındaki diğer seferler kaldırılmış ve Truva ile İstanbul Feribotları aracılığıyla İstanbul-İzmir hattında feribot seferleri başlatılmıştır (Bozoğlu, 2020).

Türkiye'nin ilk uzak yol feribotu olan M/F Truva'nın uzunluğu 91,45 metre, genişliği 16,5 metre, draftı 4,20 metre, 3.422 gross ton, 1.562 net ton olup her biri 2.200 BHP gücünde 4 adet MWM dizel motoru vardır. Çift uskurlu olup hızı 18 mildir. Feribotta 52 adet çift yataklı, 21 adet üç yataklı, 31 adet dört yataklı olmak üzere toplam 104 adet kamarada 291 adet yatak bulunmaktadır ayrıca 122 adet pulman koltuk bulunmaktadır. Toplam olarak 413 yolcu ve 100 adet araç taşıma kapasitesine sahiptir.

Deniz yolları işletmesine ait gerek yurt içi gerekse yurt dışına sefer yapan gemi ve feribotlarda mutlaka bir sanatçı ve/veya orkestra yer almaktadır. Ekim 1929 tarihli bir gazete ilanı, Gülcemal Vapurunun Galata Rıhtımı'ndan hareketle İzmir'e gideceğini belirtirken gemide bir orkestra ve caz grubunun olduğunu da belirtmektedir. Akşam yemeklerinde bir piyanist bulunurken gecenin ilerleyen saatlerinde sanatçılar orkestra veya saz sanatçıları eşliğinde sahneye çıkmaktadır. Dönemin gözde etkinliklerinden olan at yarışları da bu rotada değerlendirilen sosyal fırsatlardan olmuştur. Yarış gününe ve saatine uygun programlarla İzmir Şirinyer Hipodromunda düzenlenen yarışları dileyen yolcular yerinde takip edebilmektedir (Bozoğlu, 2020).

GÖRSEL 11. Ankara-Samsun-İskenderun feribotlarından kareler



Kaynak: Ali Bozoğlu, Deniz Haber

M/F Ankara, İstanbul'a gelip seferlere başladığı zaman kendinden önceki S/S Ankara gibi popüler olmuştur. İstanbul-İzmir seferleri sırasında dönemin

popüler şarkıcısı olan Ajda Pekkan da programlar yapmıştır (Bozoğlu, 2020).

GÖRSEL 12. M/F Ankara Feribotu



Kaynak: Ali Bozoğlu, Deniz Haber

M/F Ankara'nın programı; yazları İzmir-Venedik istikametinde, kışları ise İstanbul-İzmir, İstanbul-Samsun ve İstanbul-Trabzon istikametindedir. Kamaraları, yemek ve dinlenme salonları rahat ve ferahdır. Pulman koltukların sıralandığı iki ayrı salonu daha vardır. Garajı 214 otomobil almaktadır (Bozoğlu, 2020).

Ankara'nın, 10.552 grostonluk teknesi 128 metre uzunluğundadır. Genişliği 19,4 metredir. Polonya, Sulzer yapımı, her biri 4.200 beygir gücünde dört adet dizel motoru vardır. Çift pervanelidir. Saatte rahatça 20 deniz milinin üstünde bir hıza erişebilmektedir.

1990'ların başlarından itibaren uçak yolculuklarının yaygınlaşmasıyla birlikte yalnızca ulaşım amaçlı taşıyan feribotlara olan ilgi azalmaya başlamıştır. Özelleştirme süreci kapsamında bulunan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye bağlı Deniz Yolları İşletmesi filosundaki gemiler de bu durumdan etkilenecektir. Bu süreçte M/F Ankara Feribotu, Türk Deniz Eğitim Vakfı aracılığıyla Piri Reis Üniversitesi'ne eğitim ve staj gemisi olarak satılmış, geminin adı da M/F Piri Reis Üniversitesi olarak değiştirilmiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından Mayıs 1996'da yayımlanan Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu'nda Şehirler Arası Yolcu Taşımacılığı başlığında bu alanla ilgili önemli saptamalar yer almaktadır. Bu başlıkta yer alan bilgilere göre şehirler arası ve dış hatlarda yolcu ve araç taşımacılığı Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından yapılmaktadır. İşletmenin filosu İskenderun, Samsun, Ankara ve Truva feribotları dışında çağdaş ulaştırma şartlarına uymayan yaşlı ve seyir süratleri düşük gemilerden oluşmaktadır. Filonun bu durumu kaliteli ve yeterli hizmet verilmesini engellemektedir. İşletme; mevcut 11 gemiden oluşan filosuyla kabotaj hattında İstanbul-Trabzon, İstanbul-İmrâlı, İstanbul-Avşa, İstanbul-Bandırma Çanakkale-Gökçeada, Kabatepe-Gökçeada, İstanbul-İzmir hatlarında işletmecilik yapmıştır (DPT, 1996).

2000'e gelindiğinde Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT'nin üzerindeki gemilerde 10,4 milyon DWT'ye ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay yaklaşık %35'e yükselmiştir

ancak yolcu taşımacılığı ve turizm bu süreçte de kan kaybetmektedir. 1978 yılında gerçekleştirilen 27 seferde toplam 16.690 yolcu ve 2.799 otomobil taşınırken 1989 yılına gelindiğinde sefer sayısı 98'e yükselmiş, taşınan yolcu sayısı 96.354'e, araç sayısı ise 12.190'a ulaşmıştır. Ancak 1997 yılında sefer sayısı 54'e düşmüş ve taşınan yolcu sayısı 23.452'ye, araç sayısı ise 5.998'e gerilemiştir. 2000 yılında 46 seferde 15.440 yolcu ve 3.989 araç taşınırken 2003 yılında bu rakam dramatik bir düşüş göstererek yalnızca 1 seferde 443 yolcu ve 192 araç ile sınırlı kalmıştır. Bu veriler, yolcu ve araç taşıma oranlarında önemli bir gerilemenin yaşandığını açıkça ortaya koymaktadır (İMO, 2024).

2000'li yıllarda demir yolu yatırımları önemli ölçüde artmış ve yolcu trenlerinin hızlandırılması çalışmaları öncelik verilmiştir. Bu dönem, demir yolu sisteminin neoliberal politikalar doğrultusunda özel sektöre daha fazla açıldığı bir süreç olmuştur. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın yapımına ise 2003 yılında başlanmış, Yüksek Hızlı Tren (YHT) yolcu taşımacılığı ise 13 Mart 2009'da Ankara-Eskişehir hattının hizmete girmesiyle hayata geçmiştir. Günümüzde hâlâ yapımı devam eden YHT projeleri mevcuttur (İMO, 2024).

Yolcu taşımacılığının yanı sıra ülkemizde demir yolu taşımacılığına turistik bir boyut da kazandırılmıştır. Son yıllarda gittikçe daha çok ilgi çeken **Doğu Ekspresi**, artan talep doğrultusunda bilet bulma konusundaki zorluklara bir çözüm olarak TCDD tarafından 2019'da Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi olarak iki ayrı hat şeklinde düzenlenmiştir (TCDD, 2024).



GÖRSEL 13. Doğu Ekspresi

Kaynak: TCDD Taşımacılık AŞ

Nostaljik atmosferi ve özellikle kış aylarında sunduğu kar manzaraları, ekspresi cazip kılmaktadır. Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi arasında yapısal farklar bulunmaktadır. Çalışmamızın temel referans noktalarından biri olarak Turistik Doğu Ekspresi ele alınmış ve detaylı bir incelemeye tabi tutulmuştur. Turistik Doğu Ekspresi, toplamda 29 duraktan

oluşmaktadır. Gidiş ve dönüş yönlerinde farklı olmak üzere belirlenen iki durakta yolcuların inerek çevreyi gezebilmeleri için birkaç saatlik molalar verilmektedir. Ankara-Kars güzergâhında, tren Erzincan'da 164 dakika ve Erzurum'da 180 dakika süreyle duraklamakta olup bu rota toplamda 30 saatlik bir seyahat süresini kapsamaktadır (TCDD, 2024).

GÖRSEL 14. Doğu Ekspresi lokanta vagonu

Kaynak: TCDD Taşımacılık AŞ

Kars – Ankara yönü İliç (180 dakika), Divriği (180 dakika) ve Sivas'ta (230 dakika) durmakta ve 34,5 saatlik bir seyahat sunmaktadır.

2023-2024 yılı için ise Turistik Doğu Ekspresi'nin fiyatı kişi başı 6.000 TL düzeyindedir. Ancak düşük

dönemde 6.000, normal dönemde 8.000 ve yüksek dönemde 12.500 TL'ye kadar çıkmaktadır. Tur firmaları bilet satışı başladığında toplu biçimde bilet alımı yaparak farklı fiyat ve hizmetlerle tekrar satışa çıkarmaktadır.

GÖRSEL 15. Kişiselleştirilmiş bir vagon örneği



Kaynak: Gezilmesi Gereken Yerler

Daha çok kış turizmi olarak istifade edilen Turistik Doğu Ekspresi bir yemekli vagon ve bir restoran içermektedir. Yolculuk yapacak kişilerin vagonlarını kişiselleştirdiği söylenebilir. Bu da yeni ve öznel bir deneyim olması açısından ekspresi cazip hâle getirmektedir. Pulman, örtülü kuşetli ve yataklı olmak üzere üç farklı vagon tipi vardır. Vagonun penceresinden doğa manzarası izlemek, bu deneyimin öne çıkan özelliğidir (TCDD, 2024).

Turistik Doğu Ekspresi örneği, popüleritesini yitirmiş bir seyahat aracının nostaljik bir tema ile turistik bir araca dönüşmesi hususunda İzmir-İstanbul-Karadeniz hattında düzenlenecek turistik bir feribot seferi fikrine ışık tutmaktadır.



BÖLÜM 6.

Ege'den Karadeniz'e Deniz Üzerinde Bir Zaman ve Kültür Yolculuğu



6.1. Gemi:

İzmir-İstanbul-Karadeniz rotalı gezi fikri için bir öneri olarak kullanılacak taşıt, küçük ve az yolcu kapasiteli bir kruvaziyer gemisi olabilir. Feribotlara göre daha lüks olan kruvaziyer gemileri uzun süreli deniz yolculukları için uygun olup zorlu deniz koşullarına dayanıklı, dalgalı denizlerde bile stabil kalabilecek şekilde tasarlanmıştır. Ege, Marmara ve Karadeniz’de

seyahati kapsayan bu uygulamanın, her üç denizin rejimine uyum sağlayabilmesi açısından küçük kruvaziyer gemilerinin kullanılması değerlendirilebilir. Ancak bu tür gemilerin yüksek maliyetli olması nedeniyle uygulamanın hayata geçirilmesi özel sektör yatırımlarını gerektirecektir.

GÖRSEL 16. Atlas Ocean Voyage: 196 yolcu kapasiteli küçük cruise gemisi



Kaynak: The Points Guy

2024 yılı Ocak-Ekim döneminde Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayısı geçen yılın aynı dönemine göre %3,7 artışla bin 112, yolcu sayısı ise %26,8 artışla 1 milyon 766 bin 323 kişi olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin kruvaziyer turizmi pazarındaki potansiyelini ve büyüme fırsatlarını gözler önüne sermektedir. Geçtiğimiz yıllarda Dünya Seyahat Ödülleri kapsamında "Avrupa'nın Lider Kruvaziyer Destinasyonu" ödülünü almış olan İzmir ise kruvaziyer turizmi konusunda büyük bir potansiyel taşımaktadır (İZTO, 2023). Bu çalışmada ele alınan gezi konseptinin kruvaziyer turlarına entegrasyonu üzerine de bir değerlendirme yapılabilir.

Günümüzde dünyada şehirler arası yolculuk deneyimi sunan feribotlar hâlâ kullanılmaktadır. Bu feribotlar, hem kısa hem de uzun mesafeli yolculuklar için tercih edilen bir ulaşım yöntemi olmayı sürdürmektedir. Bahsi geçen güncel örnekler; geminin boyutuna, arabalı olup olmayışına ve hızına bağlı değişkenlik göstermekle birlikte 400-2.000 arası yolcu kapasiteli olup 15-27 knot (28-50 km/s) hıza sahiptir.

Bu rotada düzenlenecek bir gezi için nasıl bir taşıt seçilmesi gerektiği hususunda derinlemesine bir teknik çalışma ve ekonomik analiz gerekmektedir.

6.2. Gezi Rotası:



İzmir-İstanbul-Karadeniz rotasında turistik bir feribot seferi için cazip bir gezi rotası oluşturmak, Türkiye'nin tarihî, kültürel ve doğal güzelliklerini ön plana çıkararak yolculara zengin bir deneyim sunabilir. Bu doğrultuda, 7 duraktan oluşan ve toplamda 9 gün sürecek bir gezi rotasının uygulanabilir olduğu değerlendirilmektedir. Rota kapsamında, gündüz saatlerinde

gidilen destinasyonlardaki şehirlere geziler düzenlenmesi ve yolculuk aşamasının gece gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Duraklar ve öne çıkarılabilecek turistik noktalar aşağıda sunulmuştur:

6.3. Gemide Etkinlik/Sosyal Alan Önerileri

Geminin küçük bir kruvaziyer olarak tasarlanması durumunda yaz aylarında kullanılabilecek havuz ve güneşlenme alanları, ayrıca hem yaz hem de diğer sezonlarda değerlendirilmek üzere jakuzi gibi olanakların eklenmesi üzerinde durulabilir. Yolcuların ihtiyacını giderebileceği bir alışveriş alanı kurgulanabilir. Gemide, restoran/bar ve gece eğlence alanlarının yanı sıra nostaljik bir atmosfer yaratmak amacıyla geçmiş dönem feribotlarına atıfta bulunan bir tiyatro/gazino sahnesi ve cep sineması tasarlanabilir. Ayrıca gemi içinde yüzen bir sanat galerisi oluşturulması fikri de değerlendirilebilir. Bununla birlikte yolculara durağın özelliklerine uygun ekstra tur hizmetleri sunularak seyahat deneyimlerinin zenginleştirilmesi sağlanabilir. Gece gökyüzünü gözlemleyebilecekleri bir açık alan oluşturulabilir.

Gemi, feribot olarak tasarlandığında kruvaziyer gemilere kıyasla sunduğu imkânların daha sınırlı olacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Bu doğrultuda Turistik Doğu Ekspresi deneyiminden ilham alınarak bir restoranın varlığı, manzara ve nostalji deneyimi gibi unsurlar ön plana çıkarılabilir. Ayrıca geçmiş dönem feribotlarında olduğu gibi müzik dinletileri, yemekli eğlenceler ve tiyatro gösterileri de deneyim kapsamına dâhil edilebilir. Bunun yanı sıra gemide yüzen bir sanat galerisi ve cep sineması konseptlerinin uygulanabilirliği değerlendirilebilir. Yolculara, durak noktalarındaki gezi alanlarına yönelik ekstra tur hizmetleri sunularak seyahat deneyimi daha da zenginleştirilebilir.



Kaynak: The Family Traveler

BÖLÜM 7.

Sonuç ve Değerlendirme



Deniz yolu taşımacılığı, tarihsel olarak insanlık için bir ulaşım ve ticaret yolu olarak önemli bir yer tutmuşken zamanla turizm sektörüyle entegrasyonu sayesinde daha keyifli bir deneyim hâlini almıştır. Kruvaziyer gemilerinin yanı sıra şehirler arası feribotlar da deniz turizminin yayılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Feribotlar, kısa mesafeli seyahat eden turistler için erişilebilir bir alternatif sunarak deniz yolculuğunu geniş kitleler için cazip bir tatil seçeneğine dönüştürmüştür. Teknolojik yenilikler, artan çevre bilinci ve pandeminin ardından yaşanan toparlanma süreci sektörü daha sürdürülebilir ve kişiye özel deneyimler sunan bir yapıya dönüştürmüştür.

Türkiye'de ise Osmanlı Devleti döneminde başlayan ve Cumhuriyet sonrasında Kabotaj Kanunu ile millileşen deniz ulaşımı ve şehirler arası feribot seferleri birçok hatta 20. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. Bu dönemde kara ve hava yolu yatırımlarının artması ve yaygınlaşması, deniz yoluna olan talebi düşürmüştür. Bu bağlamda proje fikrinin hayata geçmesi hâlinde karayolu ve hava yolu taşımacılığı ile rekabet edebilmek için feribot seferlerinin fiyatları ve hizmet kalitesi iyi dengelenmelidir. Aksi takdirde beklenen talebi yaratmak zor olabilir.

Sektör profesyonelleriyle yapılan görüşmede talep düşüklüğünün bu uygulamanın sona ermesindeki en büyük etkenlerden biri olduğu belirtilmiştir. Ayrıca seyahat süresinin hava yolu ve kara yoluna kıyasla çok uzun olmasının talebi düşüren sebeplerden biri olduğu vurgulanmıştır. Daha önce bu tür seferlerin bir kamu kurumu tarafından üstlenildiği ve özel sektörün kârlılık sebebiyle bu konuda yatırım yapmaya sıcak bakmadığı ifade edilmiştir. Bu uygulamanın hayata geçirilmesi önünde yapısal bir engel bulunmadığı, kabotaj kapsamında olduğu için idari açıdan izin alma konusunda herhangi bir sorun yaşanmayacağı ve liman trafiği planlamasıyla uygun şekilde ilerlenebileceği ifade edilmiştir. Trafik yoğunluğunun yüksek olduğu limanlarda ise liman otoritelerinin planlarına göre gerekli düzenlemeler yapılabilecektir.

Uzmanlarla yapılan görüşmelerde ise yine kâr konusunun ve talep azlığının bu seferlerin kaldırılmasındaki en büyük etkenler olduğunu belirtilmiştir. İnsanların uzun süreli yolculuklar istemediği ve

zamanla bu feribotların cazibesini kaybettiği ifade edilmiştir. Turistik Doğu Ekspresi tarzı bir romantizmin yaratılmasının zor olduğu ancak ulaşımdan ziyade turistik yön ön plana çıkarıldığı takdirde imkânsız da olmadığı vurgulanmıştır. Özellikle yaşlı nüfusun ilgisinin çekilebileceği üzerinde durulmuştur. Yapısal bir engelle karşılaşılmayacağı belirtilirken, geminin sallanmasının yolcular açısından önemli bir sorun teşkil etmeyeceği öngörülmektedir.

Avrupa'dan örnek verilen Norveç, İtalya ve Yunanistan'da düzenlenen şehirler arası feribot seferleri, o bölgelerde bu geleneğin sürdürülebildiğine işaret etmektedir. Sosyal faaliyetleri de içeren bu seferler birçok rotada düzenlenmekte ve hem yerli hem yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Görüştüğümüz ve konu üzerinde çalışmalar yürüten uzmanlar, Türkiye'de deniz yolculuğu kültürünün yeterince yerleşmediğini ve yurttaşların deniz ulaşımına mesafeli yaklaştığını belirtmiştir. 10 Ekim 2022 tarihinde başlayan ancak düşük talep nedeniyle 31 Mart 2023'te durdurulan İzmir-Selanik feribot seferlerinin henüz bir yıl geçmemişken sona ermesi ise bu konudaki şüpheleri artırmaktadır. Talep yaratma konusunda mevcut belirsizliklerin devam etmesi, özel sektörün bu riski üstlenmek istememesine neden olmaktadır. Ancak Türkiye'nin denizcilik tarihine dayanan bu seferler, denizcilik kültürünün yeniden canlanmasına katkı sağlayabilir. Bunun yanı sıra yerel ekonomiyi destekleyecek yeni iş fırsatları yaratabilir ve liman şehirlerinde turizmi canlandırarak bölgesel ekonomilere önemli katkılar sunabilir. Ayrıca konaklama, yeme-içme ve diğer turistik hizmet sektörlerinde hareketlilik oluşturarak ekonomik canlılığı artırabilir.

Seferlerin maliyeti ise bir başka kritik konuyu oluşturmaktadır. Geminin niteliği, denizin durumu, hava koşulları gibi birçok faktör maliyeti etkileyebilmektedir. Buna ek olarak liman alt yapısının geliştirilmesi, gemilerin bakımı ve operasyonel giderler ekonomik sürdürülebilirliği zorlaştıracak faktörlerdir. Düzenli seferler yapıldığında bu hattın diğer ulaşım alternatifleri ile rekabet etmesi zor olabilir. Seferlerin seyrek olması, yolcuların ilgisini azaltabilir. Turist ilgisi yeterince sağlanamazsa seferlerin ekonomik anlamda sürdürülebilir olması zorlaşabilir ve proje zarar edebilir.

Turistik Doğu Ekspresi örneği incelendiğinde, bu deneyime talep gösteren bireylerin önceki dönemlerde demiryolu ulaşımıyla ilgili yerleşmiş bir alışkanlıklarının bulunmadığı, ancak uygulamanın başarısı sonucunda bu deneyimin giderek yaygınlaştığı görülmektedir. Bu deneyimden yola çıkarak çalışmamızda yer alan 7 duraktaki gezi noktalarını, gemideki yolculuk deneyimini ve gemideki sosyal imkânları etkin araçlarla duyurarak bu uygulamayı cazip hâle getirmek mümkündür. Turistik Doğu Ekspresi örneğinde olduğu gibi sosyal medya, bu süreçte etkili bir araç olarak kullanılabilir. Gezinin nostaljik boyutu ön plana çıkarılarak yolculara yaşayacakları deneyimin özgünlüğü anlatılabilir. Tüm bunlara ek olarak demir yolu ulaşımının çok daha az maliyetli olduğunu ve daha az mali risk barındırdığını unutmamak gerekir.

Düşük kâr oranını veya yalnızca maliyetin karşılanmasını yeterli gören bir yaklaşımla tarihî bir geleneği sürdürme motivasyonuna sahip kamu kurumları bu seferleri başlatabilir. Bu doğrultuda uygulamanın hayata geçirilmesinin önünde herhangi bir yapısal engel bulunmamaktadır. Bu durumun hayata geçirilmesi hâlinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü bünyesinde yeni bir dairenin kurulması veya mevcut Deniz Turizmi Daire Başkanlığı'nın yetkilendirilmesi şeklinde bir yapı kurgulanabilir.

Çalışma, İzmir-İstanbul-Karadeniz rotasında kurgulanan deniz yolu gezi projesi fikrini genel hatlarıyla ele almıştır. Bu aşamada konunun teknik boyutlarını uzmanlar aracılığı ile analiz etmek, üzerine çalışılmış rotanın uygunluğunu incelemek, kullanılması olası deniz araçlarının ve projenin teknik ve mali boyutlarının üzerine eğilmek, görüş ve destek alınabilecek kurumlar ve organizasyonları tespit etmek bir sonraki adımlar olarak hedeflenebilir.

Ulaştırma alt yapısı, gemi trafiği düzenlemeleri ve izin süreçleri gibi konuların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı; deniz güvenliği, liman kapasitesi ve gemi uygunluk değerlendirmesi gibi hususların Denizcilik Genel Müdürlüğü; belirlenen turistik destinasyonların geliştirilmesi ve kültürel mirasın deniz turizmine entegrasyonu gibi süreçlerin Kültür ve Turizm Bakanlığı; deniz kirliliği ve sürdürülebilir turizm gibi konuların ise Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile ele alınması değerlendirilebilir.

Bölgesel kalkınma ve yerel alt yapı desteği konularında ilgili Büyükşehir Belediyeleri ve Deniz Ticaret Odaları ile iş birliği sağlanabilir. Denizcilik sektörünün genel durumu, turizm trendleri ve proje fizibilitesi gibi konular kapsamında Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF), Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) ve Liman İşletmecileri Derneği gibi kuruluşlardan destek alınabilir. Ayrıca akademik analizler konusunda üniversitelerin denizcilik fakülteleri ve Deniz Bilimleri Enstitüleri ile iş birliği yapılması önem arz etmektedir. Bu doğrultuda konunun daha ileriye taşınması amacıyla ajansımızın ilgili paydaşlarla iş birliği içinde teknik boyutta detaylı çalışmalar yürütmesi planlanabilir.

KAYNAKÇA

- Akyıldız, A. (2015). Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem). Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, İSAM. İBB Kültür A.Ş. <https://istanbultarihi.ist/221-osmanli-istanbulunda-deniz-ulasimi-modern-donem> (Erişim tarihi: 03.02.2025).
- Atasoy, F. (2022). Kruvaziyer Turizmi ve Sürdürülebilirlik. Koray Genç (Editör), Sürdürülebilirlik Ekseninde Alternatif Turizm, Ankara: Detay Yayıncılık, 173-187
- Blue Star Ferries. <https://www.bluestarferries.com/en-gb> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- Bozoğlu, A. (2013). S/S Ankara'dan M/F Ankara'ya. Deniz Haber. <https://www.denizhaber.com/yazarlar/ali-bozoglu/ss-ankaradan-mf-ankara-ya/122849> (Erişim tarihi: 20.07.2024)
- Bozoğlu, A. (2020). İstanbul-İzmir Gemi Seferleri [Blog yazısı]. <http://www.alibozoglu.com/index.php/2020/02/15/istanbul-izmir-gemi-seferleri/> (Erişim tarihi: 20.07.2024).
- Caramanna, C. (2025). Royal Caribbean's Newest Ship Will Have a Suspended Infinity Pool, a 1930s-inspired Supper Club, and More. Travel and Leisure <https://www.travelandleisure.com/what-to-know-about-star-of-seas-royal-caribbean-s-la-test-ship-8699173> (Erişim tarihi: 17.03.2025).
- Carnival's History. <https://www.carnival-news.com/about-us/carnival-history> (Erişim tarihi: 25.11.2024).
- CLIA (Cruise Lines International Association). (2023). Global Market Report. <https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/clia-001-overview-global-2023-year-end.ashx> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- Doğaner, S. (1996). Türkiye'de Turizm Araştırması. Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, 19-42
- Doğu Ekspresi Hakkında En Çok Merak Edilen 10 Şey [Blog Yazısı]. Gezilmesi Gereken Yerler. <https://gezilmesigerekenyerler.com/dogu-ekspresi-hak-kinda/> (Erişim tarihi: 20.03.2025).
- Doğu Ekspresi Yolculuğu İçin Önemli Bilgiler 2024 [Blog Yazısı]. Biz Evde Yokuz. <https://www.bizev-deyokuz.com/dogu-ekspresi-onemli-bilgiler#:~:text=Sadece%20Turistik%20Do%C4%9Fu%20Ekspresi'nde,olan%20%20koltuklu%20va-gondan%20olu%C5%9Fuyor> (Erişim tarihi: 26.07.2024).
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (1996) Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. 11-12
- Gray Faust, C. (2023). What's Atlas Ocean Voyages All About? An Epicurean Expedition on World Navigator. <https://www.cruisecritic.com/articles/whats-atlas-ocean-voyages-all-about-an-epicurean-expedition-on-world-navigator> (Erişim tarihi: 21.11.2024).
- Güzel, K. (2006). Kruvaziyer Turizmin Türkiye'deki Geleceği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- Hurtigruten. <https://www.hurtigruten.com/en>. (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- İZTO (İzmir Ticaret Odası). (2023). İzmir'de Kruvaziyer Turizmi. <https://www.izto.org.tr/tr/tg/izmirde-kruvaziyer-turizmi> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- Kalosh, A. (2023). Küresel Kruvaziyer Sayıları ve Seyahate Başlama Eğilimi Pandemi Öncesinden Daha Yüksek (güncellenmiş). Seatrade Cruise News. <https://www.seatrade-cruise.com/ports-destinations/2023-global-cruise-numbers-and-intent-to-cruise-higher-than-pre-pandemic-updated-> (Erişim tarihi: 21.11.2024).
- Koraltürk, M. (2022). Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi. Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Murat Karataş (Editör), İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8)

- Miami Herald Archives. (2024). Miami'deki kruvaziyer gemileri eskiden böyle miydi? 1970'ler ve 80'lerde nasıl seyahat ediyorduk? https://www.miamiherald.com/living/travel/article288139865.html?taid=6633480c2fefcd00015a8f61&utm_campaign=trueanthem&utm_medium=social&utm_source=twitter (Erişim tarihi: 21.11.2024).
- MSB (T.C. Milli Savunma Bakanlığı). (2025). Harita Genel Müdürlüğü.
- Pascali, L. (2017). The Wind of Change: Maritime Technology, Trade, and Economic Development. *American Economic Review* 107(9).
- Pickleball at Sea. (2023). The Family Traveler. <https://www.thefamilytraveler.com/2023/05/pickleball-at-sea/> (Erişim tarihi 03.09.2025).
- Salt Araştırma. Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirket-i Hayriye ile İlgili Fotoğraflar. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/1673?locale=tr> (Erişim tarihi: 03.02.2025).
- Sarna, H. (2023). The 18 best small cruise ships sailing the World. The Point Guy. <https://thepointsguy.com/cruise/best-small-cruise-ships-worldwide/> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- Scottish Maritime Museum. Cunard Line and the Queens: A Legacy of Luxury on the Transatlantic Route. <https://www.scottishmaritimemuseum.org/event/cunard-line-and-the-queens-a-legacy-of-luxury-on-the-transatlantic-route/> (Erişim tarihi: 03.02.2025)
- Sinha, S. (2021). Titanic vs Modern Cruise Ship: How Ships Have Evolved. Marine In Sight. <https://www.marineinsight.com/know-more/titanic-vs-modern-cruise-ship-how-ships-have-evolved/> (Erişim tarihi: 21.11.2024).
- Sloan, G. (2025). Royal Caribbean cruise ships from newest to oldest — a complete list. The Points Guy. <https://thepointsguy.com/cruise/royal-caribbean-cruise-ships-newest-oldest/> (Erişim tarihi: 03.09.2025).
- Şendur, T. (2015). Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TCDD Taşımacılık AŞ. (2024), Turistik Doğu Ekspresi. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/turistik/detay/1> (Erişim tarihi: 26.07.2024).
- TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.). İstanbul'un Denizcilik Tarihi. (Erişim tarihi: 19.07.2024)
- Tirrenia. <https://www.tirrenia.it/> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- TMMOB İMO (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği İnşaat Mühendisleri Odası). (2024). Ulaştırma ve Türkiye. <https://www.imo.org.tr/Eklenti/7952,ulastirma-ve-turkiyepdf.pdf?0&tag1=BF80FED2A7885360816CD031C632F-C519A999139>
- TTK (Türk Tarih Kurumu). Lozan Antlaşması (Tam Metin). <https://ttk.gov.tr/wp-content/uploads/2016/11/3-Lozan13-357.pdf>
- Türkiye'ye 1.7 milyon turist taşıyan kruvaziyer gemilerinin ilk tercihi Kuşadası. (2024). <https://www.patronlardunyasi.com/turkiyeye-17-milyon-turist-tasiyan-kruvaziyer-gemilerinin-ilk-tercihi-kusadasi-oldu-2024-yilinda-kusadasi-limani-na-501-kruvaziyer-gemisi-yanasti> (Erişim tarihi: 21.11.2024).
- Uçar, L.H. (2020). Kruvaziyer Turizmi ve Gemilerinin Tarihçesi. Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri Kültür Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği (DARGE). <https://dargeb.com/kruvaziyer-turizmi-ve-gemilerinin-tarihcesi/>
- Üzüm, D. (2021). Orta Çağda Denizcilik Faaliyetleri. Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri Kültür Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği (DARGE). <https://dargeb.com/denizcilik-tarihi-ve-kulturu-4/>

Yeşil, K. (2023). İzmir-Selanik seferleri bu yıl yapılmayacak. CNN Türk. [https://www.cnnturk.com/yerel-haberler/izmir/izmir-selanik-seferleri-bu-yil-yapilmayacak-2003063#:~:text=Kenan%20YE%C5%9E%C4%B0L%20%2F%20%C4%B0ZM%C4%B0R%2C%20\(DHA,yeniden%20ger%C3%A7ekle%C5%9Fmesinin%20m%C3%BCmk%C3%BCn%20olmad%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20bildirildi](https://www.cnnturk.com/yerel-haberler/izmir/izmir-selanik-seferleri-bu-yil-yapilmayacak-2003063#:~:text=Kenan%20YE%C5%9E%C4%B0L%20%2F%20%C4%B0ZM%C4%B0R%2C%20(DHA,yeniden%20ger%C3%A7ekle%C5%9Fmesinin%20m%C3%BCmk%C3%BCn%20olmad%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20bildirildi) (Erişim tarihi: 09.08.2024).

Yılmaz, E. (2023). Deniz Taşımacılığında Bir Modernleşme Pratiği Olarak Buharlı Gemiler: İzmir Limanı Örneği. Mehmet Genç Anısına Osmanlı Tarihi Sempozyumu. Artvin.

Yurtoğlu, N. (2023). Türkiye'nin Deniz Ulaşım Sektöründe Öncü Bir Kuruluşu: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1960). Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, 8 (2), 2038-2086.



İZMİR KALKINMA AJANSI

Megapol Çarşı Kule, Halkapınar Mahallesi,
1203/11. Sk. No: 5-7, Kat: 19, 35170 Konak/İzmir

T. +90 232 489 81 81 F. +90 232 489 85 05

www.izka.org.tr

Kalkınma Ajansları Yayınları Bedelsizdir, Satılamaz