

Yayın Geliş Tarihi: 30-06-2021  
Yayına Kabul Tarihi: 07-09-2021

*Derleme*

Mersin Üniversitesi  
Denizcilik ve Lojistik  
Araştırmaları Dergisi  
Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021  
Sayfa: 63-76  
E-ISSN: 2687-6604

## **KUTUP TURİZMİNDE YENİ ALTERNATİF: ANTARKTİKA DESTİNASYONUNA YÖNELİK KRUVAZİYER SEYAHATI VE TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ**

**Erdal ARLI<sup>1</sup>**

**İrşad BAYIRHAN<sup>2</sup>**

**Mehmet Sıtkı SAYGILI<sup>3</sup>**

### **ÖZET**

*Günümüzde kruvaziyer severler Akdeniz ve Karayipler gibi çok talep gören destinasyonların dışında yeni alternatif ve macera turizmi niteliğinde destinasyonlar talep etmektedirler. Kruvaziyer işletmeleri de müşterilerinin bu istek ve arzuları doğrultusunda kutup turizmini ortaya koymuşlardır. Bilhassa Antarktika ve Kuzey Işıkları, tüm kruvaziyer seyahatleri içinde yeni gözde destinasyonlar olarak değerlendirilmektedir. Son dönemlerde ülkeler ve işletmeler Antarktika'ya yönelik kruvaziyer turizminin çok kârlı bir turizm faaliyeti olduğunu görmekte ve yatırım yapmaktadır. Araştırma yapmak üzere ülkemizden gönderilen bilim insanlarımız Türkiye'nin de Antarktika kıtası üzerinde varlığının olduğunu ortaya koymuşlardır. Bu bağlamda; Türkiye'nin kutup turizmi türü olarak Antarktika kıtasına yönelik deniz turizm faaliyetleri*

---

<sup>1</sup>Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, erdal.arli@istanbul.edu.tr

<sup>2</sup>Arş. Gör., İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, ibayirhan@istanbul.edu.tr

<sup>3</sup>Dr. Öğr. Üyesi., Bahçeşehir Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, İstanbul, Türkiye, mehmet.saygili@vs.bau.edu.tr

*içerisinde de yer alması gerektiği düşünölmektedir. Bu araştırmanın amacı dünyada gittikçe popüler olan Antarktika Kıtasına yönelik kruvaziyer seyahatlerin yeni ve kârlı bir pazar olduğunun, Türkiye ve Türk Armatörleri için öneminin ortaya konulmasıdır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Kruvaziyer Seyahati, Antarktika, Kutup Turizmi*  
**Jel Kodları:** *L83, L91, R41*

## **NEW ALTERNATIVE IN POLAR TOURISM: CRUISE TRAVEL TO ANTARCTIC DESTINATION AND IMPORTANCE FOR TURKEY**

### **ABSTRACT**

*Today, cruise lovers are demanding new alternative and adventure tourism destinations apart from the highly demanded destinations such as the Mediterranean and the Caribbean. Cruise companies have also put forward polar tourism in line with these demands and desires of their customers. In particular, Antarctica and the Northern Lights are considered as new favorite destinations among all cruise voyages. Recently, countries and businesses have seen and invested in cruise tourism for Antarctica as a very profitable tourism activity. The scientists also sent to conduct our research, revealed that Turkey had the right on the Antarctic continent. In this context, Turkey's as a kind of polar tourism, it is thought that it should be included in the Antarctic sea tourism activities. Because Antarctic tourism is a profitable tourism activity as well as being a destination that everyone would want to see and have high attractiveness. The purpose of this research is increasingly popular with cruise travels for the Antarctic continent in the world, that is to demonstrate the importance of a new and lucrative market for Turkey and the Turkish shipowner.*

**Keywords:** *Cruise Travel, Antarctic, Polar Tourism*

**JEL Classification:** *L83, L91, R41*

### **1. GİRİŞ**

Deniz işletmeciliğinin kendi içerisinde birçok alt alanı bulundurmaktadır. Özellikle, kitlesel ithalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında maliyet açısından en avantajlı sistem olarak deniz taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Bunun yanı sıra önceleri yolcu taşımacılığı olarak başlayan ve havayolu hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte yerini turistik faaliyete bırakan kruvaziyer gemi işletmeciliği de

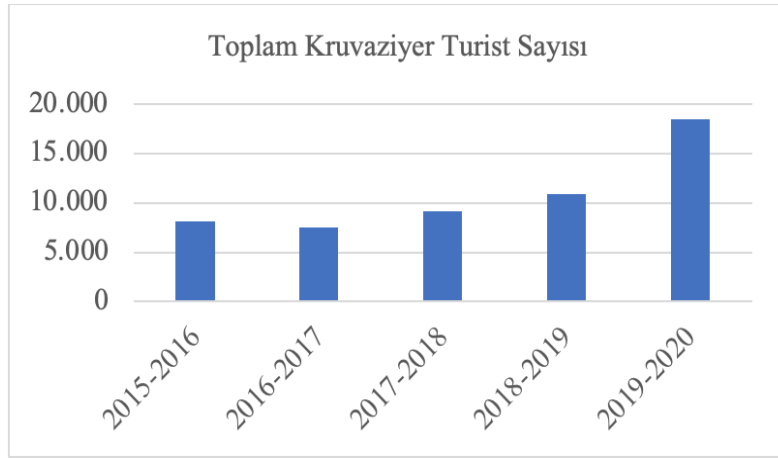
deniz işletmeciliğinin son yıllarda büyüme gösteren alanlarından birini oluşturmaktadır. Her ne kadar COVID-19 sürecinde nispi bir gerileme yaşansa da kruvaziyer turizmi 2020 yılına kadar her yıl büyüme kat etmiştir. Deniz işletmeciliği bağlamında Dünya deniz ekonomisine olan katkısı değerlendirildiğinde; 2009 yılında 17,9 milyon kruvaziyer turist taşınırken, 2018 yılında bu değer 28,2 milyon olarak gerçekleşmiştir (CLIA, 2019). Ayrıca kruvaziyer turizminin 1 milyon kişiye iş istihdamı ve 45,6 Milyar Dolar gelir sağlandığı ayrıca 134 Milyar Dolar dünya ekonomisine katkı sağladığı görülmektedir (CLIA, 2019). Ülkelerden bu turizme iştirak eden turist oranına bakıldığında %11,9 ile ABD'nin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. ABD'yi, %2,4 ile Çin, %2,19 ile Almanya takip etmektedir. Kruvaziyer turizmde hizmet kalitesinin üst düzeyde olması beklendiği gibi gidilen destinasyonlar da çok önemlidir. Destinasyonlar, kruvaziyer turistlerin istek ve ihtiyaçları doğrultusunda pazarlama araştırmaları ile belirlenmektedir. Genellikle Kuzey yarımküre'de yaz aylarında Akdeniz ülkeleri en çok tercih edilen destinasyonlar arasında yer alırken, kış sezonunda Karayipler ve çevresi tercih edilmektedir. Son yıllarda ise Güney Asya ve Çin bölgesi de tercih edilen önemli destinasyonlardan biri olmaktadır. İstatistiklere bakıldığında en çok kruvaziyer turist ziyaret ettiği bölgenin Karayipler/Bermuda/Bahamalar olduğu görülmektedir (CLIA, 2018).

Değişen kruvaziyer turist talepleri doğrultusunda kruvaziyer işletmeleri arasındaki en önemli rekabet belirleyicisi ve tutundurma fonksiyonu olarak, farklı destinasyon alternatiflerinin sunulması yer almaktadır. Son yıllarda bu destinasyonlar içerisinde kutup turizmi ve buna bağlı Kuzey Işıkları ve Antarktika seyahatleri ön plana çıkmaktadır. Özellikle Antarktika kruvaziyer turizmi her kesimden turist talep edebileceği ve ölmeden önce görülmesi gereken bir yer olarak lanse edilmektedir.

Antarktika'nın kutup dairesi içindeki bölgeye sadece özel izin alan araştırmacılar girebilmektedir. Belirli dönemlerde araştırma yapmak üzere ülkemizden gönderilen bilim insanlarımız, Türkiye'nin de Antarktika kıtası üzerinde varlığının olduğunu ortaya koymuşlardır. Bilim insanları kıtada, "Antarktik Anlaşması"yla bilimsel araştırmalar için izinli araştırma noktalarında çalışmalarını sürdürmektedir. Türkiye, Şubat 2019'da 3. Ulusal Antarktika Bilim Seferi kapsamında Antarktika'daki Horseshoe Adası'nda geçici Türk bilimsel araştırma kampını kurmuştur ve "gözlemci" ülkeden "danışman ülke" statüsüne geçmeyi hedeflemektedir (MAM-KARE, 2020). Yapılan bu araştırmalara ilave olarak Türkiye'nin Antarktika kıtasına yönelik deniz turizm faaliyetleri içerisinde de yer alması gerektiği düşünülmektedir. Çünkü Antarktika turizmi; herkesin

görmek isteyeceği çekicilik unsurları yüksek destinasyon özelliğine sahip bir kıta olmasının yanı sıra kârlı olan bir turizm faaliyetidir.

Şekil 1’de gösterilen grafiğe göre 2015-2020 yılları arasında genel olarak Antarktika Bölgesi’ne kruvaziyer turist talebinin arttığı görölmektedir. Bu durumun ekonomik olarak da olumlu etkileri olduğu düşünölmektedir.



**Şekil 1.** Yıllara Göre Kruvaziyer Turizmi ile Antarktika’yı Ziyaret Eden Turist Sayıları

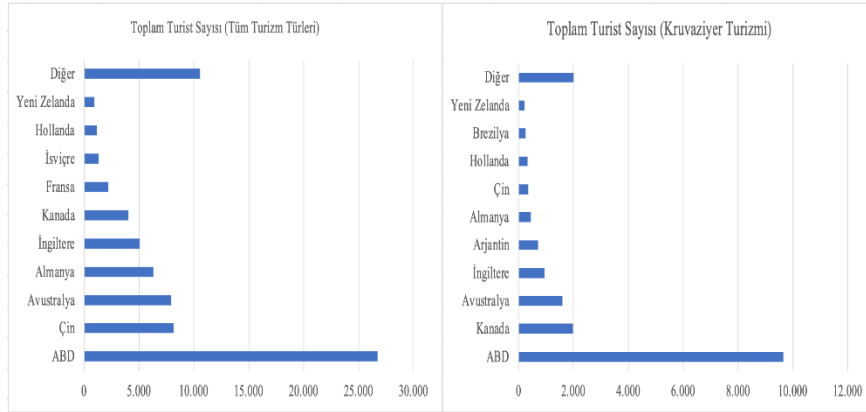
**Kaynak:** IAATO, 2021a.

Kruvaziyer sektörünün ekonomik etkileri turizm, gemi inşa sanayi, denizcilik işletmeleri-gemi acenteleri, tur acenteleri, liman, gemi ikmal ve kamu gelirleri olarak sıralanabilmektedir (Deniz, 2017:5).

Kruvaziyer turizm pazarındaki turizm gelirleri, seyahat gemileri ile gelen yolcuların yapmış olduğu tüm harcamaları ifade etmektedir (Deniz, 2017:5). Antarktika’ya gidecek Türkiye kalkışlı bir gemi için ölkemize gelen turistlerin burada buldukları süre içinde harcama yapmaları beklenmektedir. Doğan (2019) tarafından yapılan çalışmaya göre turizm sektöründe konaklama hariç günlük turist harcaması ortalama 40 Dolar seviyesindeyken bu tutar deniz turizminde 200-250 Dolar düzeyine çıkabilmektedir. Gemi inşa sanayi açısından bakıldığında ise 2021 yılının sonunda dünyada Antarktika bölgesine yönelik kruvaziyer turizmi için 14 yeni geminin hizmete girmesi planlanmaktadır. Bu lüks gemilerin inşası ve donatılmasının yaklaşık 65.000.000 - 200.000.000 Dolar arasında değişeceği tahmin edilmektedir (Heath, 2021). Bu durum pazardan pay

alabildiği takdirde gelecek yıllarda Türk gemi inşa sanayi gelirlerinin artırılması için de fırsat oluşturmaktadır. Kutuplara gerçekleştirilen kruvaziyer seyahatlerde 12.000 - 25.000 Euro veya daha fazla fiyatlara sahip yolculuklar yapılabilmektedir (German Arctic Office, 2021:4). 2023 yılına kadar Arjantin'den Antarktika'ya ve ardından Kuzey Kutbu'na kruvaziyer seyahatleri planlanmakta ve kişi başı fiyatın 51.000 - 146.000 Euro arasında değişmesi tahmin edilmektedir (World Ocean Review, 2019:279). Antarktikaya Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Büyük Britanya ve Almanya, Avrupa'nın geri kalanı ve Asya'nın daha zengin ülkelerinden turistler gelmektedir (German Arctic Office, 2021:4). Güzergah ve sunulan hizmete göre fiyatta farklılaşma olabilmekte birlikte Türkiye'den yapılacak seyahatlerde de denizcilik işletmeleri-gemi acenteleri, tur acenteleri, kruvaziyer limanlar, gemi ikmal şirketleri açısından önemli kazançlar sağlanacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede Türkiye çıkışı olarak gerçekleştirilecek turlarda hem Akdeniz Havzasının tamamı hem de Antarktika gezilebilecektir. Gerçekleştirilecek seferlere bağlı olarak kamu da vergi geliri elde edebilecektir. Fakat burada Türkiye'nin kruvaziyer gemiler için rakiplerine göre daha uygun ve rekabetçi bir vergilendirme yapısı belirlemesi gerekebilmektedir.

Şekil 2'de 2019-2020 dönemine ait ülkelere göre Antarktika'yı hem kruvaziyer hem de diğer turizm faaliyetleri kapsamında ziyaret eden turist sayıları görülmekte ve Türkiye'nin sıralamada ilk on ülke arasında girmeyi hedeflemesi gerektiği düşünülmektedir.



Şekil 2. Ünelere Göre Antarktika'yı Ziyaret Eden Turist Sayıları

**Kaynak:** IAATO, 2021a.

Tüm bu değerlendirmeler kapsamında araştırmanın amacı dünyada gittikçe popüler olan Antarktika Kitasına yönelik kruvaziyer seyahatlerinin

yeni ve kârlı bir pazar olduğunun, Türkiye ve Türk Armatörleri için öneminin ortaya konulmasıdır.

## **2. DENİZ TURİZMİNİN GENİŞLEYEN EKSENİNDE KUTUP TURİZMİ**

Deniz turizmi, deniz araçları kullanılarak denizin içinde veya üstünde ve kıyıda yapılan turizm amaçlı tüm ticari faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2015). Deniz turizmi kavramı, kıyı turizmi (coastal tourism) olarak da adlandırılmaktadır. Bu kapsamda kıyı turizmi; yüzmeye, sörf, güneşlenme gibi denize yakın olan faaliyetlerle birlikte denizcilik, yatçılık, deniz ve koy gezileri, deniz sporları gibi karasal hizmet ve altyapıya ihtiyacı bulunan faaliyetleri de içermektedir (ECORYS, 2013). Dolayısıyla önceleri sadece deniz-kum-güneş olarak adlandırılan deniz turizminin çerçevesi genişlemiştir. Bu anlamda İMEAK DTO (2019), deniz turizmini aşağıdaki gibi sınıflamıştır;

- Genel Deniz Turizmi: Kruz Gemisi Liman İşletmeciliği, Marina Yönetimi, Yat Yönetimi
- Marina Turizmi: Yolcu Gemisi Taşımacılığı, Yat Kiralama-Satış, Boş Tekne (bare-boat) Yat Yönetimi, Ticari Yat İşletmeciliği, Günlük Tekne Yolculuğu Yönetimi, Mavi Yolculuk Gezi Yönetimi, Dalış ve Dalış Teknesi Yönetimi, Farklı Tür Suüstü Turizmi

Ercan (2016) ise deniz turizmi çeşitlerini, detaylı alt başlıklara ayırarak şu şekilde sınıflandırmıştır: 3S turizmi (deniz, kum, güneş), dalış turları, kruvaziyer turizmi, spor etkinlikleri/müsabakaları, balıkçılık turları, deniz akvaryumları, denizcilik müzeleri, marinalar / yat turizmi, rafting, kayaking, sörf, kitesurf vb., deniz turizmi ile ilgili fuar ve sergiler. Ayrıca; deniz turizmi kapsamında değerlendirilebilecek eğitim turları olarak: temalı parklar, aqua parklar ve havuzlar, tarihi gemi müzeler, deniz ürünleri restoranları/gastronomi turları, mavi turlar/guletler, günübirlik tekne turları, denizaltı ve üstü araştırma gezileri, Antarktika/buzul turları, kutup turizmi, Arktik ve Antarktika şeklinde sınıflandırmıştır.

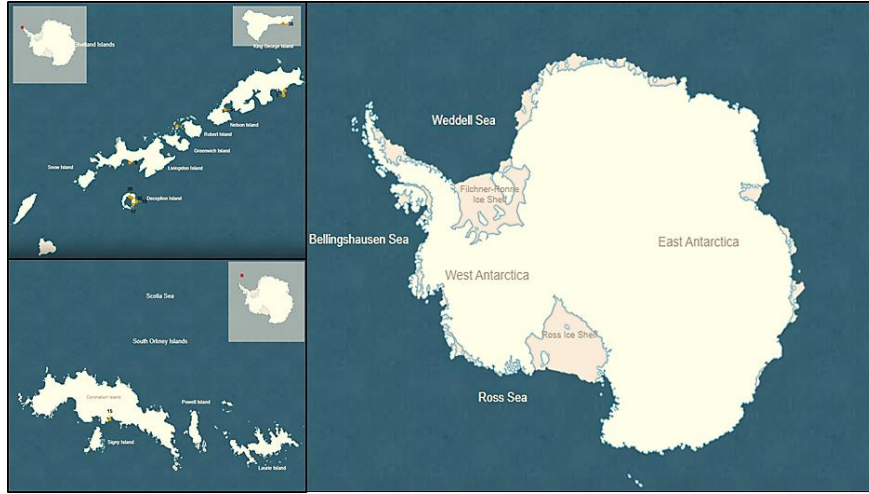
Deniz-kum-güneşle başlayan daha sonra kruvaziyer, yat, marina, sualtı ve suüstü turizm faaliyetleri ile kapsamı artan ve son yıllarda Kutup Bölgeleri'ne yönelik olarak gerçekleştirilen alternatif ve macera odaklı kruvaziyer seyahatlerinin eklenmesi, deniz turizminin genişleyen eksenini gözler önüne sermektedir. Bu anlamda kutup turizmi aşağıdaki unsurlar dahilinde çeşitlendirilmektedir:

- Kuzey Işıkları kruvaziyer seyahatleri
- Grönland, Norveç, İzlanda ve Rus kutup noktası seyahatleri
- Balina gözlem gezileri (Antarktika)
- Penguen gözlem gezileri (Antarktika)

- Antarktika'da yüzme, dalış ve kamp organizasyonları

Kutup turizminin yeni destinasyonu; Antarktika turizm faaliyetlerinin ise coğrafi aralığı birkaç alt bölgeye ayrılabilir. Şekil 3, Antarktika kıtası ve turistler tarafından en çok ziyaret edilen Adaları, Antarktika Yarımadası ve Anakarasının haritasını göstermektedir. IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) (2021), bu tur faaliyetlerini Şu Şekilde belirtmiştir:

- Laurie, Coronation ve Güney Orkneyler
- Fil Adası ve diğer yakındaki adalar
- Deception, Livingston, King George, Low, Smith Adaları ve Güney Shetland Adaları
- Dubouzet Burnu'ndan James Ross Adası'na Kuzeydoğu Antarktika Yarımadası
- Dubouzet Burnu'ndan Lemaire Kanalı'nın kuzey ucuna kadar Kuzeybatı Antarktika Yarımadası
- Lemaire Kanalı'nın kuzey ucundan Marguerite Körfezi bölgesine kadar Güneybatı Antarktika Yarımadası



**Şekil 3.** Antarktika, Adalar ve Yarımada Haritası

**Kaynak:** Antarctic Treaty System, 2021b.

Antarktika'ya Türkiye'den direkt uçuş bulunmamakta ve ulaşım genel olarak Avustralya, Yeni Zelanda, Arjantin ve Őili üzerinden sağlanmaktadır. Kruvaziyer turizmi, Antarktika turizminin en popüler Őeklidir (Bauer & Dowling, 2006). Yolcu sayısı 100 ile 500 arasında değişen kruvaziyer gemiler, Arjantin (Ushuaia) veya Őili (Punta Arenas) zerinden kimi zaman Güney Georgia ve Malvinas Adaları'na da uğrayarak Antarktika'ya ulaşmaktadır. Turlar, genellikle 10 günlük bir

yolculuktan sonra, Drake Geçidi'ni yaklaşık iki gün içinde geçmeyi ve Antarktika Yarımadası'na iniş yapmayı içermektedir (IAATO, 2011). Kıta içi ulaşım oldukça zorlayıcıdır, kar motorları ve ATV'ler sıklıkla kullanılmaktadır. Kıta üzerinde şu an hiçbir otel bulunmamaktadır. Antarktika'nın yaklaşık 45 günlük bir yaz mevsimi vardır ve kıtaya turlar bu mevsimde düzenlenmektedir. Bu turlar gününbirlik yani konaklamasızdır. Genel olarak ziyaret edilebilen yerler kıyı bölgeleridir. Büyük Okyanus ve Atlas Okyanusu arasındaki akıntılar, Güney Amerika-Antarktika rotasını bir macera seyri haline getirerek yolculuk esnasında, çeşitli balina türleri ve albatroslar gözlemlenmektedir. Antarktik Yarımadası ve Güney Shetland Adaları'nda tur operatörleri genellikle yolcuları botlarla karaya ayak bastırarak, doğa gezileri düzenlemektedir (Mason & Legg, 1999; Maher, 2005; IAATO, 2021).

### **3. YENİ ALTERNATİF VE MACERA TURİZMİ: ANTARKTİKA KRUVAZİYER TURİZMİ**

Antarktika, buzullarla kaplı olup Güney Kutbu'nu da içeren dünyanın en soğuk kıtasıdır. Anakara üzerindeki buz kütlesi 24 milyon km<sup>3</sup>'lük hacmi ile yeryüzündeki bütün buzların yüzde 92'sini oluşturmaktadır (Shapley, 2013). ABD gözlem istasyonunda yapılmış ölçümlerde sıcaklığın yıllık ortalamasının -50 °C olduğu, en sıcak ayda ancak -29 °C'ye yükseldiği belirlenmiştir (Walton, 2013). Antarktika ekonomik faaliyetleri yalnızca kıyı kesimlerinde var olan küçük ölçekli turizm ve madencilik sektörüdür. Alternatif ve macera kutup turizmi bağlamında oldukça ilgi çekici bir destinasyon olan kıta üzerinde herhangi bir yerleşik devlet olmaması turistler için aynı zamanda resmi bir vize uygulamasının da olmaması anlamına gelmektedir (Rogan-Finnemore, 2005).

Antarktika turizmi, 1959 Antarktika Antlaşması'ndan çok önce başlamasına rağmen, düzenli kruvaziyer seferlerinin 1960'lerden sonra başladığı bilinmektedir (Liggett & Stewart, 2017). Antarktika turizmi faaliyetlerine yönelik ATS (Antarctic Treaty System, Antarktika Antlaşması Sistemi) çerçevesindeki en önemli düzenleyici mekanizma, 1998 yılında yürürlüğe giren 1991 Protokolüdür. Yönetim çerçevesinin etkinliğini belirleyen, diğer düzenleyici ortamı ise ATCM (Antarctic Treaty Consultative Meeting), IMO (International Maritime Organization (MARPOL, SOLAS/Polar Kod)), UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), CBD (The Convention on Biological Diversity) ve ASOC (Antarctic and Southern Ocean Coalition) oluşturmaktadır. Ancak Antarktika turizm faaliyetlerinin organizasyon ve yönetiminde en önemli aktörün Uluslararası Antarktika Tur Operatörleri Birliği (IAATO) olduğu söylenilebilir. Genel olarak, kruvaziyer operatörlerin IAATO üyesi olma ve IAATO prosedürlerini ve kurallarını izleme eğiliminde olduğu görülmektedir (Liggett vd., 2017; Bender vd., 2016; Spletstoesser, 2000).



Bugün Antarktika turizmi önemli ölçüde çeşitlenmiş ve yoğunluğu artmıştır. Hem turist sayısı hem de dahil olan operatörler açısından en önemli turizm faaliyeti ise kruvaziyer turizmdir (Cavallo, 2019). Antarktika turizm organizasyonlarının yüksek yatırım gerektirmesi ve özellikle kutup bölgelerinde ihtisaslaşma, bu pazarda çok uluslu büyük turizm şirketlerinin yer almasına sebep olmuştur. Antarktika kruvaziyer seyahatleri özellikle uzun süreli seyahat olarak her kesimden müşteri talebinin olduğu hem alternatif kitle, eğlence hem de macera olmak üzere birçok turizm çeşidini içinde barındırmaktadır. Weaver (2006); çekicilikler, konaklama veya motivasyon kriterlerinin alternatif turizm olarak tanımlamada belirleyici olduğunu belirtmektedir. Antarktika kıtasına yönelik kruvaziyer seyahatleri, bu üç unsuru da içerisinde barındırmaktadır. Kıta; benzeri olmayan turizm çekiciliklerine sahiptir (penguenler, balinalar, buzdağları, denizaslanları, ulaşılması zor bir destinasyona seyahat ve kişiye kattığı ayrıcalık vb. gibi). Konaklama fonksiyonu da kruvaziyer gemisinde lüks kamaralarda konaklama ve lüks gemi hizmetlerinden yararlanma ile karşılanırken, bilimsel bir destinasyonu ziyaret etme motivasyon fonksiyonunu karşılamaktadır. Bu bağlamda; “içeriğinde ve temelinde Antarktika bilimi üzerine odaklanmış alternatif kruvaziyer seferlerinde, çekicilik ve motivasyon (bilimle ilgilenme) ön plandadır” (Baytok vd., 2017). Dolayısıyla Antarktika kruvaziyer seyahatleri bilimsel turizm içerikli hem alternatif turizm türü olarak sınıflandırılabilir hem de kitle turizmi olabilir.

Antarktika kruvaziyer seyahati aynı zamanda bir macera turizmidir. Macera turizmi, genellikle fiziksel çevre ile doğrudan ilişki içindedir. Aslında bu çevre, macera turistleri için asıl çekicilik kaynağıdır. Macera turizminin doğal kaynakların korunmasına olan etkisi de bulunmaktadır. Çünkü macera turizmi, doğal kaynaklara finansal değer verir ve destinasyonlar da doğal kaynakları korumak için finansal olarak teşvik edilmiş olur (Swarbrooke vd., 2003). Bu anlamda Antarktika seyahati sonunda doğal yaşamın ve canlıların korunması, balinaların öldürülmemesi için maddi olarak değeri yüksek olmayan eşyaların açık arttırma usulü kruvaziyer turistlerin satın alındığı ve bir kere de 21.000 Dolar düzeyinde yardım toplandığı dahi ifade edilmektedir (Genç, 2017).

CLIA’nın 2019 yılı raporunda belirttiği üzere Antarktika, kruvaziyer turistlerin son yıllarda talepte bulunduğu en önemli destinasyonlar içerisinde yer almaktadır. Kıtayı turistik amaçlı ziyaret edenlerin sayısı 2013-2014 sezonunda 37 bin 405 iken, son beş yılda yüzde 28 artarak 2017-2018 sezonunda 51 bin 707’ye ulaşmıştır (CLIA, 2019). Bunun yanı sıra Antarktika demografik ayırım yapmaksızın her kesimden turiste hitap etmektedir. Ayrıca hiçbir ülkeye bağlı olmayıp, herkese açık ve giriş için

hiç kimseden vize istemeyen bir destinasyondur. Hem lke ekonomisi hem kruvaziyer işletmeleri için Antarktika Bölgesi'ne yapılan seyahat organizasyonları işletmelere önemli kr sağlamaktadır (Bauer & Dowling, 2006; Liggett vd., 2017). Günümüzde Antarktika'ya gidebilecek sınırlı sayıda kruvaziyer Őirketi ve gemisi bulunmaktadır. Bu nedenle bu turizm faaliyetine yönelik düşük arza karşılık oldukça yüksek bir talep vardır. Bu bağlamda Antarktika seyahatlerinin kârlı bir yatırım olduğu açıktır. Bunun yanı sıra Antarktika kruvaziyer seyahatleri istihdama da önemli katkı sağlamakta ve eğitimi rehberlerin de nn açmaktadır. IAATO Antarktika turları sırasında her 20 kruvaziyer turisti için en az bir st düzey eğitimi rehberine ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir (Crous, 2016).

Antarktika'da turizmin gelecekteki gelişiminde birbirinden bağımlı/bağımsız birçok faktör etkilidir. Kıtanın artan iklim ve çevresel değişim hızı, biyoçeşitliliği üzerinde oluşan baskılar, bilimsel araştırma ve turizm operasyonları için bölgeye erişim ve bunun lojistik ve altyapı sonuçları en önemli faktörler olarak değerlendirilebilir (Bertram vd., 2007; Liggett & Stewart, 2017). Belirli bölümlerindeki yoğun insan faaliyetleri, turizm operasyonlarının kıta üzerinde daha geniş bir coğrafi dağılımına neden olabilir. Antarktika turizm pazarına yönelik yapılan bir araştırmaya göre (Liggett vd., 2017), pazarının 2030 yılına kadar giderek büyüyeceği ve olgunlaşacağı ngrlmştir. Ayrıca Antarktika fiziksel Őartları gerçekliği içerisinde sınırlı da olsa turizm ürünün eşitleneceği (kamp, su sporları vs.) dşnlmekte ve kruvaziyer gemilerin Antarktika turizm pazarında kilit oyuncular olmaya devam etmesi beklenmektedir. Ancak evresel etkiyi arttırıcı bir unsur olsa da turizm faaliyetleri için ana üssün gemiden, kara temelli faaliyetlere dönüşmesi de çok uzun vadede öngörülen bir diğer husustur.

#### **4. SONUÇ, TARTIşMA VE ÖNERİLER**

Rekabetin yoğun olduğu kruvaziyer endüstrisinde işletmeler rekabet avantajı sağlamak ve krlılığını arttırmak üzere yeni pazarlara yönelmektedirler. Klasikleşmiş destinasyonlardan sıkılan kruvaziyer severler yeni alternatif ve macera destinasyonları talep etmektedirler. İşletmeler de sınırları zorlayarak alışlagelmişin dışında destinasyonlar sunmaya çalışmaktadırlar. Bunlardan biri de kutup turizmidir. Kutup turizminde Antarktika ve Kuzey Işıklarına yapılan kruvaziyer seyahatlerinin yanı sıra özelliği ve ulaşılabilirliği açısından Kuzey ve Güney Kutuplara yakın adalara, kuzeyde Grönland başta olmak üzere Kuzey Kutbu turizmi kapsamında İzlanda evresi ve Rus Kutup Bölgesi zellikli destinasyonlar arasında yer almaktadır.

Son yıllarda lkeler, Antarktika kıtası üzerinde araştırmalar yürütmekte ve kendi üstlerini kurmaktadırlar. Bu eğilim, kruvaziyer

turizmi için de geçerlidir. Oldukça kârlı olan bu destinasyon, kruvaziyer işletmeleri tarafından “ölmeden önce görülmesi gereken yer” olarak lanse edilmekte ve başarıya ulaşılmaktadır. Bunun yanı sıra kruvaziyer işletmeleri gemileri için bu bölgede kendilerine demir yerleri belirlemede ve konuşlanmaktadırlar. Çok yakın bir gelecekte Antarktika’ya yönelik kruvaziyer seyahatlerine olan talebin artacağı ve kârlı olan bu pazarda ülkeler ve işletmeler arasında rekabetin artacağını düşünülmektedir. Bu durum Türkiye ve Türk armatörleri için de oldukça önemlidir. Bölgeye seyahat düzenleyen kruvaziyer işletmeleri, Antarktika Bölgesi’nde demirleme sahalarına yatırım yapmaktadırlar. Yakın bir gelecekte kıtada, kruvaziyer turizmi ülkelerinin yer edinme hakimiyetinin artabileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca oldukça kârlı olan bu sektör işletmelere ve ülkelere önemli döviz girdisi sağlamaya devam edecektir. Dolayısıyla Türk armatörlerinin kruvaziyer seyahati anlamında bu destinasyona yatırım yapma olanaklarının teşvik edilmesinin, Türk kruvaziyer işletmelerine ve dolayısıyla ülke ekonomisine önemli bir girdi sağlayacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede sektöre yönelik kredi veya hibe destekleri verilebilir, Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından kutup turizmine yönelik seyahat hizmetlerinin pazarlanmasında ulusal ve uluslararası alanda tanıtım faaliyetleri yapılabilir ve ulusal havayolu şirketleriyle anlaşmalar yapılarak, yabancı turistlerin Türk kruvaziyer işletmeleri ile seyahat etmelerine yönelik ulaşım kolaylıkları sağlanabilir.

Bunun yanı sıra bölgeye yönelik seyahatler iş istihdamı üzerinde de etkilidir. Her 20 kruvaziyer turiste eğitimli hatta Antarktika turizmi konusunda doktoralı turist rehberleri tercih sebebidir. Bu bağlamda Türkiye’de Antarktika turizmi konusunda eğitim verecek turist rehberliği lisansüstü programlarının açılması önerilmektedir.

Bu bağlamda; içeriğinde ve temelinde Antarktika bilimi üzerine odaklanmış alternatif kruvaziyer seferlerinde, çekicilik ve motivasyon ön plandadır (Baytok vd., 2017). Bu nedenle Antarktika kruvaziyer turizminin başta çocuklar olmak üzere katılan tüm turistlerin ufkunu genişleteceği ve çevre bilincini arttıracacağı düşünülmektedir. Yapılan araştırmalarda Antarktika turizm pazarının 2030 yılına kadar giderek büyüyeceği ve olgunlaşacağı göz önüne alındığında bölgeye yönelik deniz turizmi faaliyetlerine Türkiye’nin bir an önce katılması önerilmektedir.

## **KAYNAKÇA**

- ATS. (2021). Map Access. The Secretariat of the Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/devAS/Ats/VisitorSiteGuidelines?lang=e#true-16>
- Bauer, T., & Dowling, R. K. (2006). The Antarctic Cruise Industry. In R. K. Dowling (Ed.), *Cruise Ship Tourism* (p. 195). CABI.
- Baytok, A., Pelit, E., & Soybalı, H. H. (2017). Alternatif Turizm mi Turizmde Çeşitlilik mi? Kavramsal Bir Değerlendirme. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1–14.
- Bender, N. A., Crosbie, K., & Lynch, H. J. (2016). Patterns of tourism in the Antarctic Peninsula region: a 20-year analysis. *Antarctic Science*, 28(3), 194.
- Bertram, E., Muir, S., & Stonehouse, B. (2007). Gateway ports in the development of Antarctic tourism. *Prospects for Polar Tourism*, 123–146.
- Cavallo, E. M. (2019). An assessment of the environmental regulatory framework regarding increasing tourism activity in Antarctica.
- CLIA. (2018). *Global Passenger Report, Volume Passengers to Destinations 2018*. <https://cruising.org/en-gb>
- CLIA. (2019). *2019 Cruise Trends and State of the Cruise Industry Outlook*. <https://cruising.org/en-gb>
- Crous, Y. (2016). Why Traveling to Antarctica Is so Expensive, 14 December 2016. *Travel and Leisure*. <https://www.travelandleisure.com/travel-tips/budgeting-currency/why-travel-to-antarctica-is-expensive>
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi* (Özel Sayı 3), 1-13.
- DTO. (2015). Deniz Turizminin Dünü Bugünü ve Sürdürülebilirliği. *IMEAK Deniz Ticaret Odası Dergisi*, 4, 1–40.

- DTO. (2019). Türkiye’de Deniz Turizmi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Dergisi Deniz Turizmi Eki, 8, 3–5.
- ECORYS. (2013). Study in Support of Policy Measures for Maritime and Coastal Tourism at EU Level Final Report Specific contract under FWC MARE/2012/06 - SC D1/2013/01-SI2.648530.
- Ercan, S. (2016). Kruvaziyer Turizm. 3. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu 26 Şubat 2016, 5–7.
- Genç, M. (2017). Antarktika Gezi Notları 29 Haziran 2017. Rotasız Seyyah. <https://www.rotasizseyyah.com/antarktika.html#>
- German Arctic Office. (2021). Tourism in Polar Regions. [https://www.arctic-office.de/fileadmin/user\\_upload/www.arctic-office.de/PDF\\_uploads/Fact\\_Sheets/FactSheet\\_Tourismus\\_in\\_Polarregionen\\_englisch.pdf](https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/Fact_Sheets/FactSheet_Tourismus_in_Polarregionen_englisch.pdf)
- Heath, E. (2021, Nisan 15). Antarctica cruises are booming. But can the continent handle it? The Washington Post. [https://www.washingtonpost.com/lifestyle/travel/antarctica-cruises-ecotourism-sustainability-conservation/2021/04/15/005e3fc6-9b9f-11eb-8005-bffc3a39f6d3\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/lifestyle/travel/antarctica-cruises-ecotourism-sustainability-conservation/2021/04/15/005e3fc6-9b9f-11eb-8005-bffc3a39f6d3_story.html)
- IAATO. (2011). Antarctic Treaty General Guidelines, Recommendation. <https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/04/Antarctic-Treaty-General-Guidelines.pdf>
- IAATO. (2021b). Visitor Guidelines. International Association of Antarctica Tour Operators 2021. <https://iaato.org/visiting-antarctica/visitor-guidelines-library/>
- IAATO. (2021a). Visitor Statistics, <https://iaato.org/information-resources/data-statistics/visitor-statistics/visitor-statistics-downloads/>
- Liggett, D., Frame, B., Gilbert, N., & Morgan, F. (2017). Is it all going south? Four future scenarios for Antarctica. *Polar Record*, 53(5), 459–478.
- Liggett, D., & Stewart, E. (2017). The changing face of political engagement in Antarctic tourism. In *Handbook on the Politics of Antarctica*. Edward Elgar Publishing.

- Maher, H. (2005). Managing tourism in Antarctica: A framework for the future [University of Otago]. <https://ourarchive.otago.ac.nz/handle/10523/1317>
- MAM-KARE, T. (2020). Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022) 6. İzleme ve Değerlendirme Raporu.
- Mason, P. A., & Legg, S. J. (1999). Antarctic tourism: activities, impacts, management issues, and a proposed research agenda. *Pacific Tourism Review*, 3(1), 71–84.
- Rogan-Finnemore, M. (2005). What bioprospecting means for Antarctica and the Southern Ocean. *International Law Issues in the South Pacific: Policies and Practices*, 199–228.
- Shapley, D. (2013). *The Seventh Continent: Antarctica in a Resource Age* (7th ed.). RFF Press.
- Spletstoesser, J. (2000). IAATO's stewardship of the Antarctic environment: A history of tour operator's concern for a vulnerable part of the world. *International Journal of Tourism Research*, 2(1), 47–55.
- Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S., & Pomfret, G. (2003). *Adventure tourism: The new frontier*. Routledge.
- Walton, D. W. H. (2013). *Antarctica: global science from a frozen continent*. Cambridge University Press.
- Weaver, D. B. (2006). *Sustainable tourism: Theory and practice* (1st ed.). Elsevier Ltd.
- World Ocean Review. (2019). The Arctic and Antarctic – Extreme, Climatically Crucial and In Crisis, 6, 240-295.