

**T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA
ANABİLİM DALI**

**OTEL YÖNETİCİLERİNİN EKOLOJİK TAŞIMA
KAPASİTESİ VE ÇEVRE UYGULAMALARINA YÖNELİK
ALGILARININ TESPİTİ: AYVALIK ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EMİNE DERYA BAHAR

BALIKESİR, 2020

**T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA
ANABİLİM DALI**

**OTEL YÖNETİCİLERİNİN EKOLOJİK TAŞIMA
KAPASİTESİ VE ÇEVRE UYGULAMALARINA YÖNELİK
ALGILARININ TESPİTİ: AYVALIK ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EMİNE DERYA BAHAR

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. SABRİYE ÇELİK UĞUZ

BALIKESİR, 2020

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı'nda 201712555009 numaralı Emine Derya BAHAR'ın hazırladığı: 'Otel Yöneticilerinin Ekolojik Taşıma Kapasitesi ve Çevre Uygulamalarına Yönelik Algılarının Tespiti: Ayvalık Örneği' konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 13.08.2020 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.



Üye (Başkan)
Prof. Dr. Mehmet Emin AKKILIÇ



Üye (Danışman)
Doç. Dr. Sabriye ÇELİK UĞUZ



Üye
Doç. Dr. Ferhat TOPBAŞ

10.08.2020

Enstitü Onayı



Doç. Dr. Ruhi İNAN
Müdür Yardımcısı

ETİK BEYAN

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

13/08/2020

Emine Derya BAHAR

ÖNSÖZ

Turizm ülkelerin sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan gelişimlerini sağlayan lokomotif sektörlerden biridir. Geniş turizm potansiyeli bulunan Türkiye'de, 1980'li yıllardan başlayan teşvik ve özendirmelemlerle turizm faaliyetlerinde artışlar yaşanmış ve ekonomik anlamda ciddi kazanımlar yaşanılmıştır. Ayrıca, turizmin diğer tüm ekonomik sektörlerle de katkıda bulunarak, çarpan etkisi oluşturduğu unutulmamalıdır. Türk turizmine yıllar itibarıyla bakıldığında; gelen turist sayısı 1990 yılında 1.288 milyon kişi iken, 2003'de 14.029 milyon kişiye, 2010'da 28.632 milyon kişiye ve 2019'da 45.058 milyon kişiye ulaşılmıştır. Ülkenin kazandığı turizm gelirleri ise; 1990 yılında 326.654 milyon dolar iken, 2019 yılında 34.520 milyar dolara çıkmıştır. Verilerden de anlaşıldığı gibi; ülke turizmi hep yukarıya doğru bir grafik çizmiştir. Ancak, günümüzde en önemli sorun artık daha fazla turist sayısı değil, ülkenin, bölgenin veya şehrin taşıyabileceği kadar turist gelmesidir. Bu noktada tüm dünyada destinasyonların taşıma kapasitesi hatta ekolojik taşıma kapasitesi sorgulanır olmuştur.

Bu çalışmada destinasyonların taşıma kapasitesi ve boyutlarının en önemlisi olan ekolojik taşıma kapasitesi incelenmiştir. Çalışmanın uygulama kısmında Ayvalık yöresinde turizm sektörünün önemli bir paydaşı olan otel yöneticileri üzerinde "ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamalarına yönelik algıları" başlıklı bir araştırma yapılmış ve sonuçları bu çalışmada değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar neticesinde; Ayvalık'ın ekolojik değerlerinin önemi vurgulanmış ve devamlılığının sürmesi yönünde önerilerde bulunulmuştur.

Bu süreçte emeği geçen danışmanım Doç. Dr. Sabriye Çelik UĞUZ'a ve bilimsel yönden gelişmem için bilgi ve destekleriyle her zaman yanımda olan Prof. Dr. Ayhan GÖKDENİZ'e teşekkür ve şükranlarımı sunarım. Ayrıca, Ayvalık bölgesinde faaliyet gösteren ve araştırmama destek veren değerli otel yöneticilerine de teşekkür ederim.

Son olarak, beni her zaman destekleyen ve yardımlarını esirgemeyen sevgili eşim Emre BAHAR'a ve yüksek lisans derslerine hamileyken benimle eşlik eden ve bu tezi hazırlarken de her zaman kucağımda olan biricik oğlum Salih Korkut BAHAR'a teşekkür ederim.

ÖZET

OTEL YÖNETİCİLERİNİN EKOLOJİK TAŞIMA KAPASİTESİ VE ÇEVRE UYGULAMALARINA YÖNELİK ALGILARININ TESPİTİ: AYVALIK ÖRNEĞİ

BAHAR, Emine Derya

Yüksek Lisans, Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sabriye Çelik UĞUZ

2020, 112 Sayfa

Ekolojik taşıma kapasitesi tüm ekosisteme gelebilecek olumsuz etkilerin ekosisteme maaliyetinin hesaplanması ile ilgili bir kavramdır. Bu çalışma, ekolojik taşıma kapasitesi ile ilişkili olarak Ayvalık'ta otel yöneticilerinin ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamalarına yönelik algılarını öğrenmek amacıyla yapılmıştır. Bu kapsamda, destinasyonun sahip olduğu ekolojik kaynakların geleceğe aynı nitelikte taşınabilmesi açısından değerlendirmeler ve algılanan sorunlara yönelik öneriler geliştirilmesi amaçlanmıştır. Çalışmada Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin demografik özelliklerine dayalı ekolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını ölçülmüştür. Veri toplama aracı olarak anket tekniği uygulanmıştır. Araştırma sonuçları 2020 yılını (Mart - Mayıs ayları arası) kapsayan dönemde destinasyonda ekolojik turizm algısı hakkında bilgi vermektedir. Araştırmada destinasyonun ekolojik taşıma kapasitesi algılarını belirlemeye yönelik olarak kullanılan ölçeğe uygulanan faktör analizi sonuçlarına göre ölçeğin, otel yöneticilerinin Ayvalık'taki genel ekolojik problemler hakkındaki algısı yönünde olduğunu ortaya koymaktadır. Bu faktöre uygulanan varyans analizi ve t testi sonuçlarına göre, otel yöneticilerinin çoğunluğunun, destinasyonda turizm gelişiminin bölgenin ekolojik taşıma kapasitesine zarar verdiğine inanmakta olduğu, ekolojik duyarlılığının oldukça yüksek olduğu fakat işletmelerde ekolojik uygulama

örneklerinin az kullanıldığı, cinsiyet, eğitim seviyesi, işletmenin niteliği ve işletmede çalışma süresi değişkenlerinin, ziyaretçilerin ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre duyarlılığı algısında farklılıklara sebep olmadığı, yaş değişkeninin ise; ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre duyarlılığı algısında bazı farklılıklara sebep olduğu tespit edilmiştir.

Araştırma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, araştırmanın konusunu, amacını, önemini, varsayımlarını, sınırlılıkları ve tanımlarını içermektedir. Araştırmanın kuramsal çerçevesini oluşturan ikinci bölüm ise; destinasyon kavramı, taşıma kapasitesi kavramı, destinasyonlarda taşıma kapasitesi çeşitleri, destinasyonlarda ekolojik taşıma kapasitesi ve etkileşimleri, Ayvalık destinasyonunun turizm açısından yapısal analizi, Ayvalık destinasyonunun ekolojik uygulama alanları açısından incelenmesi ve alanyazın ile ilgili incelemelerden oluşmaktadır. Üçüncü bölümünde ise araştırmanın modeli, araştırmanın evreni ve örnekleme, veri toplama araç ve teknikleri, verilerin toplanma süreci ve verilerin analizi yer almaktadır. Araştırmanın dördüncü bölümünde demografik bulgular, yapı geçerliği ve hipotez testi sonuçları ve son olarak beşinci bölümünde, araştırmanın sonuçları ve öneriler yer almaktadır.

Anahtar Kelimeler: Destinasyon, Taşıma kapasitesi, Ekolojik taşıma kapasitesi, Çevre uygulamaları, Ayvalık

ABSTRACT

DETERMINATION OF HOTEL MANAGERS' PERCEPTIONS ON ECOLOGICAL CARRYING CAPACITY AND ENVIRONMENTAL PRACTICES: THE CASE OF AYVALIK

BAHAR, Emine Derya

Master, International Trade and Marketing Department

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Sabriye Çelik UĞUZ

2020, 112 Pages

Ecological carrying capacity is a concept related to the calculation of the cost of negative impacts on the whole ecosystem. This study is held out to learn the perceptions of hotel managers about ecological carrying capacity and environmental practices in Ayvalık in relation to ecological carrying capacity. In this scope, it was aimed to make evaluations regarding carriage of the ecological resources owned by the destination to the future with the same quality and develop suggestions for perceived problems. It was measured whether there is a difference in the perception of ecological carrying capacity of the hotel managers operating in Ayvalık based on the demographic characteristics thereof in the study. Questionnaire technique was utilized as a data collection tool. The results of the study furnish information as to the perception of ecological tourism in the destination within the period covering 2020 (between March and May). According to the results of the factor analysis applied to the scale utilized with a view to determine the perceptions of the ecological carrying capacity of the destination in the study, the scale reveals the fact that most of the hotel managers have perception about the general ecological problems in Ayvalık. According to the results of the variance analysis and t-test applied to this factor, the majority of hotel managers believe that the development of tourism in the destination harms the ecological carrying capacity of the region and the ecological sensitivity is quite high, but the ecological application approaches in the enterprises are not very much and the variables of gender, education level, nature of the business and the working time in the business do not cause differences in perception of visitors as to ecological carrying capacity and environmental sensitivity, while the age variable has

been found to cause some differences in perception of ecological carrying capacity and environmental sensitivity.

The research consists of five chapters. The first part includes the subject, purpose, importance, assumptions, limitations and definitions of the research. The second part, which constitutes the theoretical framework of the research; The concept of destination, the concept of bearing capacity, types of bearing capacity in destinations, ecological bearing capacity and interactions in destinations, structural analysis of Ayvalık destination in terms of tourism, examination of Ayvalık destination in terms of ecological application areas and related research. In the third part, the model of the research, the universe and the sample of the research, data collection tools and techniques, the process of data collection and the analysis of the data are included. In the fourth part of the research, demographic findings, construct validity and hypothesis test results, and finally in the fifth part, the results and suggestions of the research are included.

Keywords: Destination, Carrying capacity, Ecological carrying capacity, Environmental practices, Ayvalık

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xii
TABLOLAR LİSTESİ.....	xii
ÇİZELGELER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Konusu	2
1.2. Araştırmanın Amacı.....	2
1.3. Araştırmanın Önemi.....	4
1.4. Araştırmanın Varsayımları.....	5
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	5
1.6. Tanımlar.....	5
2. İLGİLİ ALANYAZIN.....	7
2.1. Kuramsal Çerçeve.....	7
2.1.1. Destinasyon Kavramı.....	7
2.1.2. Taşıma Kapasitesi Kavramı, Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Çeşitleri.....	9
2.1.2.1. Taşıma Kapasitesi Kavramı.....	9
2.1.2.2. Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi.....	11
2.1.2.3. Taşıma Kapasitesi Çeşitleri.....	12
2.1.2.3.1. Fiziksel Taşıma Kapasitesi	13

2.1.2.3.2. Psikolojik Taşıma Kapasitesi	14
2.1.2.3.3. Ekonomik Taşıma Kapasitesi	16
2.1.2.3.4. Sosyal (Toplumsal) Taşıma Kapasitesi	16
2.1.2.3.5. Ekolojik (Çevresel) Taşıma Kapasitesi.....	18
2.1.3. Destinasyonlarda Ekolojik Taşıma Kapasitesi Ve Etkileşimleri.....	21
2.1.3.1. Ekolojik Taşıma Kapasitesindeki Coğrafi Etkiler.....	21
2.1.3.1.1. Mevsimsel Etkiler.....	21
2.1.3.1.2. İklim Değişikliği Etkisi.....	24
2.1.3.1.3. Flora ve Fauna Etkisi.....	30
2.1.3.2. Ekolojik Taşıma Kapasitesindeki Bölgesel Etkiler.....	32
2.1.3.2.1. İnsani Faktör ve Ekolojik Ayak İzi Kavramı.....	32
2.1.3.2.2. Merkez Lokasyonlarda Ulaşım Faktörü.....	37
2.1.3.3. Ekolojik Taşıma Kapasitesinde Tarihsel Etkiler.....	39
2.1.3.3.1. Ekolojinin Toplum Üzerinde Etkisi.....	39
2.1.3.3.2. Ekolojik Turizm Alanlarının Tarihi ve Bugünü.....	41
2.1.4. Ayvalık Destinasyonunun Turizm Açısından Yapısal Analizi.....	42
2.1.4.1 Ayvalık Destinasyonunda Ulaşılabilirlik.....	42
2.1.4.2. Ayvalık Destinasyonunda Çekicilik Unsurları.....	44
2.1.4.2.1. Doğal Çekicilikler.....	44
2.1.4.2.2. Tarihi Çekicilikler.....	47
2.1.4.2.3. Kültürel Çekicilikler.....	51
2.1.4.2.4. Etkinlik Çekicilikleri.....	53
2.1.4.3. Ayvalık Destinasyonunun Altyapı ve Üstyapı Donanımları....	55
2.1.5. Ayvalık'ın Korunmasıyla İlgili Önemli Yasal Kazanımları.....	57
2.1.5.1. Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 22.01.1994 tarihli ve 163 sayılı Kentsel Sit Koruma Amaçlı İmar Planı Kararı.....	57

2.1.5.2. 21.04.1995 tarihli 'Ayvalık Adaları Tabiat Parkı ' Bakanlar Kurulu Kararı.....	58
2.1.5.3. UNESCO Dünya Miras Listesi; Ayvalık Endüstriyel Peysaj 'Tentative Lists, (Endüstriyel Landscape, Ref. No.6243)' Kararı	58
2.1.5.4. Ayvalık Badavut Bölgesi 03 Mayıs 2019 tarihli 1023 sayılı 'Kesin Korunacak Hassas Alan Bölgesi' Kararı	58
2.1.6. Ayvalık Destinasyonunun Ekolojik Uygulama Alanları Açısından İncelenmesi	59
2.1.6.1. Ayvalık Adaları Tabiat Parkı.....	59
2.1.6.2. Şeytan Sofrası Sulak Alanı	62
2.1.6.3. Tarım Alanları	63
2.1.6.4. Kıyı Şeridi.....	64
2.1.6.5. Ayvalık Su Altı Zenginlikleri	64
2.2. Alanyazın ile İlgili İncelemeler	66
3. YÖNTEM.....	69
3.1. Araştırmanın Hipotezleri İçin İncelenen Alanyazın	69
3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi.....	70
3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri.....	70
3.4. Verilerin Toplanma Süreci.....	71
3.5. Verilerin Analizi.....	72
4. BULGULAR VE YORUMLAR.....	73
4.1. Demografik Bulgular.....	73
4.2. Önerme Bulguları.....	77
4.3. Yapı Geçerliği.....	82
4.4. Hipotez Testi Sonuçları.....	86
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	90

5.1. Sonuçlar.....	90
5.2. neriler	92
KAYNAKÇA.....	96
EKLER.....	106

ŞEKİLLER LİSTESİ

<u>Sekil 1:</u> Turizm Bölgelerini Etkileyen Önemli İklim Değişikliği Etkilerinin Coğrafi Dağılımı.....	29
<u>Sekil 2:</u> Arazi Türlerine Göre Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi.....	35
<u>Sekil 3:</u> 2050'ye Doğru Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi.....	36
<u>Sekil 4:</u> Ayvalık Adaları ve Tabiat Parkı'nın Sınırları.....	60
<u>Sekil 5:</u> Ölçeğe Ait Doğrulayıcı Faktör Analizi Sonuçları.....	83

TABLolar LİSTESİ

<u>Tablo 1:</u> Çevresel Taşıma Kapasitesi Açısından Önerilmiş Alan Standartları.....	19
<u>Tablo 2:</u> İklim Değişikliğinin Turizme Etkileri.....	26
<u>Tablo 3:</u> Ayvalık'ın Popüler Destinasyonlara Mesafesi (km).....	43
<u>Tablo 4:</u> Ölçeğe Uygulanan DFA Sonucunda Elde Edilen Uyum İyiliği Değerleri...83	
<u>Tablo 5:</u> Polikorik Korelasyon - İki Adımlı Tahmin- Sonuçları.....	84

ÇİZELGELER LİSTESİ

<u>Cizelge 1.</u> Katılımcıların Cinsiyeti.....	73
<u>Cizelge 2.</u> Katılımcıların Yaşı.....	73
<u>Cizelge 3.</u> Katılımcıların Medeni Durumu.....	74
<u>Cizelge 4.</u> Katılımcıların Eğitim Seviyesi.....	74
<u>Cizelge 5.</u> Katılımcıların İşletmelerinin Niteliği.....	75
<u>Cizelge 6.</u> Katılımcıların İşletmede Çalışma Süresi.....	75
<u>Cizelge 7.</u> Katılımcıların İşletmede Pozisyonları.....	76
<u>Cizelge 8.</u> Katılımcıların Ayvalık'ta İkamet Süresi.....	76
<u>Cizelge 9.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Turizm Gelişiminin Bölgenin 'Ekolojik Taşıma Kapasitesine' Zarar Verdiğine İnanıyor Musunuz?' Sorusuna Verdiği Cevaplar.....	76
<u>Cizelge 10.</u> Katılımcıların 'İşletmenizde Uyguladığınız Ekolojik Uygulama Örnekleri Var Mıdır?' Sorusuna Verdiği Cevaplar.....	77
<u>Cizelge 11.</u> Katılımcıların 'Türkiye'de 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Mevcut Yasa ve Yönetmelikler Yetersizdir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	77
<u>Cizelge 12.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta, 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Özellikle Yaz Aylarında Aşırı Zorlanmaktadır.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	78
<u>Cizelge 13.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Ortaya Çıkan Sorunlarla İlgilenecek Bir Destinasyon Yönetim Örgütü Yoktur.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	78
<u>Cizelge 14.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller, 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	79
<u>Cizelge 15.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Yeşil Yönetim (Ekolojik) Sertifika Programları Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	79
<u>Cizelge 16.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Ekolojik Sıvı Ve Katı Atık Yönetim Sistemleri Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	80
<u>Cizelge 17.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Yenilenebilir Enerji Kaynakları (Rüzgar Ve Güneş) Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	80

<u>Cizelge 18.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Mavi Bayraklı (Blue Flag) Plaj Sayısı Yeterli Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	81
<u>Cizelge 19.</u> Katılımcıların Ayvalık Tabiat Parkı ve Yöredeki Biyolojik Çeşitlilik Yeterince Korunmamaktadır. Önermesine Verdiği Cevaplar.....	81
<u>Cizelge 20.</u> Katılımcıların 'Ayvalık'ta Karar Alıcı Organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) Yöneticileri, Yörenin 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar.....	82
<u>Cizelge 21.</u> Maddelerin Psikometrik Özellikleri.....	85
<u>Cizelge 22.</u> Cinsiyete Göre Farklılık.....	86
<u>Cizelge 23.</u> Yaşa Göre Farklılık.....	87
<u>Cizelge 24.</u> Eğitim Seviyesine Göre Farklılık.....	87
<u>Cizelge 25.</u> İşletmenin Niteliğine Göre Farklılık.....	88
<u>Cizelge 26.</u> Çalışma Süresine Göre Farklılık.....	89

KISALTMALAR LİSTESİ

IPCC	: Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli
WWF	: Dünya Doğayı Koruma Vakfı
UNWTO	: Dünya Turizm Örgütü
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı
IUCN	: Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği
DSİ	: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
KHA	: Küresel Hektar
DDT	: Tehlikeli Tarım İlacı
ASD	: Ayvalık Sanat Derneği
AYKÜSAD	: Ayvalık Kültür Sanat Derneği
AIMA	: Ayvalık Uluslararası Müzik Akademisi

1. GİRİŞ

Turizm organizasyonlarının çoğunluğu ekolojik unsurlarla bağıntılı halde gerçekleşmektedir. Bu durum dolaylı ve direkt olarak, ekolojik unsurları baskılayıp olumlu ve genellikle olumsuz neticeler ortaya çıkarmaktadır. Turizmin mevsimsel özelliği; kısıtlı sezon içerisinde sadece ekonomik çıkarlarını dikkate alan işletmelerin, ekolojik ve kültürel değerlerin zarar görmesine zemin oluşturacak olaylar örgüsü oluşturmasına neden olabilmektedir.

‘Turizm ve turizmin fiziksel çekiciliklerini koruyabilme’ olarak ifade edilen taşıma kapasitesi Savariades (2000) tarafından; ‘bir etkinlik bölgesinin fiziksel ve biyolojik yönlerine negatif yönlü etkiler oluşturmayan, bölgeye gelen turistlerin; alanın biyolojik, fiziksel özelliklerine ve turistlerin tecrübelerinde olumsuz etkiler yaratmayan, belirli bir zamanda bölgede rekreasyon faaliyetleri yapacak insan sayısı’ olarak tanımlanmıştır. Taşıma kapasitesi kavramının çıkış noktasından hareketle uygulanabilirliği çözümlendiğinde destinasyonların yönetimi için yol gösterici olma niteliği taşıdığı söylenebilir. Nitekim, alanyazın araştırması yapıldığında taşıma kapasitesi kavramı ve taşıma kapasitesi türleri hakkında ortak paydada buluşamayan tanımlamalar gözlemlenmektedir.

Olalı ve Timur (1988); turizmin diğer ekonomik iş kollarından ayrılan yönünün, tüketim tarafında olan kişilerin ürünü üretildiği bölgeden alma zorunluluğu olduğunu söylemektedir. Bu sebeple organizasyonu yetersiz bir şekilde gerçekleştirilen turizm etkinliklerinin, çevresel alanda olumsuz etkiler yaratabileceğini ve toprak, su, hava ve görüntü kirliliği oluşturabileceğini ifade etmektedir. Ayrıca, turizm alanında yaşanan teknolojik gelişmeler ve mevsimsel yoğunlukların destinasyonların taşıma kapasitelerinde zorlamalar getireceğini, böylelikle altyapı sorunları, kültürel kayıplar ve ekolojik bozulmalar olabileceğini belirtmiştir. Bu tahribatların önlenmesi açısından taşıma kapasitesi hakkında ortak

paydada yer alan denetimlere ihtiyaç olduğu sonucu çıkarılabilir. Bu gerekçe ile aynı zamanda turizmin devamlılığı ve doğaya verebileceği zararı en aza indirmek adına taşıma kapasitesi hakkında daha kapsamlı çalışmalara ihtiyaç olduğu, ekolojik turizm adına bir destinasyondaki turizm paydaşlarının algıları ve uygulamalarının öğrenilmesi önem taşımaktadır. Bu noktada; Ayvalık'taki turizm paydaşlarından biri olan otel yöneticilerinin ekolojik taşıma ve çevre üzerindeki algıları ile ilgili analizlerden elde edilen bulguların alanyazına yol gösterici olabileceği düşünülmektedir.

1.1. Araştırmanın Konusu

Turizmde yaşanan en önemli sorunlardan biri taşıma kapasitesi sınırlarının aşılmasıdır. Özellikle son yıllarda küresel iklim değişikliğinin ve dolaylı ya da direkt küresel sömürgecilik anlayışının, tüm dünyanın taşıma kapasitesini zorladığından ve buradan yola çıkarak taşıma kapasitesi kavramına ait kapsamın genişliğinden bahsedebiliriz. Taşıma kapasitesi ile ilgili çalışmalar incelendiğinde taşıma kapasitesi türleri dahil, taşıma kapasitesinin hesaplanabilen ve hesaplanamadığı alanlarda fikir birliğinin oluşmadığı izlenebilir. Konunun ölçülebilirliği hakkında uzlaşımın olmaması sebebiyle, yönetimlerin alacağı kararlar ve uygulamalar bir potada toplanamamaktadır. Taşıma kapasitesi kavramının tüm türleriyle ele alınarak uygulanabilirliği açısından çalışmaların yapılması gerekmektedir. Bu sebeple bu araştırmanın konusunu, taşıma kapasitesi türlerinin en önemlilerinden biri olan ekolojik taşıma kapasitesi oluşturmaktadır. Bu çalışmada; Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre faktörünün otel yöneticileri tarafından nasıl algılandığının ölçülmesi ve değerlendirilmesi ele alınmıştır.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin otel işletmeleri açısından 'ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında algılarını değerlendirmektir. Bu doğrultuda otel yöneticilerinin algıları aşağıdaki

ifadelerden her birine ne derece katıldıklarını belirtmeleri ile ölçülmüş ve analiz yapılmıştır. Bu ifadeler;

- Türkiye’de 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında mevcut yasa ve yönetmelikler yetersizdir.
- Ayvalık'ta, 'ekolojik taşıma kapasitesi' özellikle yaz aylarında aşırı zorlanmaktadır.
- Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütü yoktur.
- Ayvalık'ta oteller, 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.
- Ayvalık'ta oteller; yeşil yönetim (ekolojik) sertifika programları hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.
- Ayvalık'ta oteller; ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.
- Ayvalık'ta oteller; yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.
- Ayvalık'ta mavi bayraklı (Blue Flag) plaj sayısı yeterli değildir.
- Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitlilik yeterince korunmamaktadır.
- Ayvalık'ta karar alıcı organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) yöneticileri, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.

Araştırmanın alt amacı ise; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin demografik özelliklerine dayalı ekolojik taşıma kapasitesi algısında farklılık olup olmadığını belirlemektir. Bu amaç doğrultusunda aşağıdaki ilişkiler incelenmiştir.

- Katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algılarının cinsiyetlerine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek,
- Katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algılarının yaşlarına göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek,
- Katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algılarının eğitim seviyelerine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek,
- Katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algılarının işletmenin niteliğine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek,

- Katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algılarının işletmede çalışma sürelerine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda, araştırma hipotezleri aşağıdaki gibi geliştirilmiştir;

Hipotez 1: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları cinsiyetlerine göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 2: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları yaşlarına göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 3: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları eğitim seviyelerine göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 4: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları işletmenin niteliğine göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 5: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları işletmede çalışma sürelerine göre farklılık göstermektedir.

1.3. Araştırmanın Önemi

Ekolojik dengeler; dünyanın gelecek mirası açısından en önemli yön verici özellikleridir. Yaşadığımız yüzyılda gezegenimiz, endüstri devrimiyle başlayan olumsuz insani etkiler dolayısı ile artan bir hızla önemli dönüm noktalarından geçmektedir. Dünyanın taşıma kapasitesi sınırları zorlanırken bu duruma en çok sebep olan unsurlardan biri turizm faaliyetleridir. Bu nedenle turizmin tüm taşıma kapasitesi boyutlarının ciddiyle ele alınıp, gelecek planlamalarının bu noktadan yönlendirilmesi gerekmektedir. Bu araştırmada, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesi sınırlarının anlaşılabilmesi amacıyla, sektörün bu konuda daha iyi gözlemci ve yorumcu olabileceği düşüncesi ile otel yöneticilerinin algıları ortaya konulmuştur. Araştırma sonucunda algılanan olumlu ve olumsuz faktörlerin saptanması ve elde

edilen sonuçlar neticesinde önerilerin geliştirilmesi açısından önem taşımaktadır. Elde edilen sonuçların; Ayvalık'ın ekolojik değerleri üzerindeki baskının azalmasına ve bölgede sürdürülebilir bir turizm planının uygulanmasına katkı vereceği öngörülmüştür.

1.4. Araştırmanın Varsayımları

Araştırma ile ilgili hazırlanan anket sorularının, araştırmaya katılan otel yöneticileri tarafından doğru anlaşılacak, objektif ve tarafsız davranarak cevaplanacağı varsayılmaktadır. Otel yöneticileri tarafından bu araştırmaya verilecek olan destekle turizm sektörünün önemli bir paydaşı olan konaklama işletmelerinin konuya bakış açıları da öğrenilmiş olacaktır. Katılımcıların, anket formunu yanıtlamak için yeterli zamana ve eğitime sahip oldukları düşünülmektedir.

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırmanın amacı, Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin hem yöre hem de otel işletmeleri açısından 'ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında algılarını ortaya koymak ile sınırlıdır. Turizm sektörünün diğer paydaşları (seyahat acentaları, yiyecek-içecek işletmeleri, eğlence tesisleri gibi) araştırmaya dahil edilmemiştir.

1.6. Tanımlar

Destinasyon: Turizm etkinliklerinin ana kaynaklarına sahip olan, bu etkinliklerin karşılıklı satılıp tüketildiği, hizmet veren ile tüketici arasında farklı deneyimlemelerin olduğu birleşik bir üründür (Buhalis, 2000: 97).

Taşıma Kapasitesi: Belirli bir bölge veya yaşam alanının, hiçbir azalma ve tehlike oluşmadan gelecek kuşaklara kadar devam edebilmesi için kaldırabileceği en fazla insan sayısıdır (Rahmani, Fakhraee, Karami ve Kamari, 2015: 810).

Ekolojik (Çevresel) Taşıma Kapasitesi: Çevresel faktörlerin düzeylerinde ve turistlerin tatmininde beklenmeyen bir değişim olmaksızın bir bölgeyi kullanan maksimum turist sayısı şeklinde ifade edebilmek mümkündür (Tokmak, 2008: 68).

Fiziksel Taşıma Kapasitesi: Tabii kaynaklar haricinde insanlar tarafından oluşturulmuş fiziksel kaynakları içermektedir. Bir sahilde, tarihsel alanda, veya yapıdaki tahrip olmanın çevresel sorunları çıkaracağı sınır olarak tanımlanmaktadır (Kaya, 1997: 58).

Psikolojik Taşıma Kapasitesi: Bir destinasyonun cazibesini yitirmeden önce ziyaretçilerin tolere edebileceği kalabalıklaşma seviyesidir (Saveriades, 2000: 148).

Ekonomik Taşıma Kapasitesi: Turizmin bir destinasyonda ekonomik açıdan faydaları ve maliyetleri arasındaki dengeyi ifade etmektedir (Mercan, 2010: 33).

Sosyal Taşıma Kapasitesi: Bölgede yaşayanlar ve ziyaretçilerin karşılıklı etkileri sonucunda belirlenen sosyal taşıma kapasitesi, doğayı olumsuz etkilemeden, yararlanma niteliğini azaltmadan bir destinasyondan birim zamanda yararlanabilecek azami insan sayısıdır (Ünlüönen ve Tokmak, 2009: 19).

Algı: İnsan beynine duyuşsal yollarla gelen verilerin alınıp, yorumlanarak düzenlenmesidir (Schacter, Gilbert, Wegner ve Hood, 2011: 123).

Çevre: Tüm canlıları etkileyen canlı ve cansız tüm dış koşullar ve etkenler bütünüdür (Türker, 2002: 9).

2. İLGİLİ ALANYAZIN

İlgili alanyazın bölümü üç bölümden meydana gelmektedir. İlk bölümde kuramsal çerçeve yer almaktadır. İkinci bölümde, konuyla ilgili Ayvalık'ta otel yöneticileri üzerinde yapılan saha çalışması incelenmektedir. Üçüncü bölümde ise; araştırma konusuyla ilgili analizler, bulgular ve yorumlar yer almaktadır.

2.1. Kuramsal Çerçeve

Kuramsal çerçeve beş ana başlıktan oluşmaktadır. İlk başlıkta; destinasyon kavramı yer almaktadır. İkinci başlıkta taşıma kapasitesi kavramı ve destinasyonlarda taşıma kapasitesi çeşitleri yer almaktadır. Üçüncü başlıkta destinasyonlarda ekolojik taşıma kapasitesi ve etkileşimleri bulunmaktadır. Dördüncü başlıkta Ayvalık destinasyonunun turizm açısından yapısal analizi yer almaktadır. Beşinci başlıkta ise; Ayvalık destinasyonunun ekolojik uygulama alanları açısından incelenmesi yer almaktadır.

2.1.1. Destinasyon Kavramı

Fransızcadan dilimize yerleşmiş olan 'destinasyon' sözcüğü, Türk Dil Kurumu tarafından 'varılacak olan yer' olarak tanımlanmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na göre ise destinasyon; 'turizmde göreceli olarak önemli bir faaliyet alanı olup, ekonomik, fiziksel ve sosyal etkilerin meydana geldiği yerdir' söylemiyle tanımlanmıştır. Atay (2003) destinasyonu; farklı dikkat çekici özellikleri ile değerleri olan ve turistlerin orada bulunma süreleri boyunca tüm ihtiyaçlarına ya da önemli bir kısmına cevap verebilecek nitelikte bir alan olarak ifade etmiştir. Coltman (1989), destinasyonu turistlere cazibeli gelebilecek değişik tabiat özellikleri ve çekicilikleri

olan alanlar olarak tanımlamıştır. Bu ifadelerden destinasyon, kendine özgü çekicilikleriyle diğer bölgelerden ayrılmış, birkaç fotoğrafına bakıldığında dahi, kendisine has özellikleriyle ayırt edilebilen, marka kimliği oluşmuş bölge olarak tanımlanabilir.

‘Destinasyon’ kavramı, günümüzde birçok bölge ve bölge halkı için ekonomik kaynak ve katma değer kaynağı olarak tanımlanır. Farklı bir ifade ile Buhalis, (2000) destinasyonu; turizm etkinlikleri için en önemli kaynakları içerisinde bulunduran ve bu faaliyetlerin karşılıklı satılıp tüketildiği, hizmet veren ile tüketici arasında farklı deneyimlemelerin olduğu birleşik bir ürün olarak tanımlamaktadır. Murphy, Pritchard ve Brock'a (2000) göre ise; destinasyon, çeşitli turizm kaynaklı ürünlerin ve ziyaretçi tecrübelerinin toplamıdır.

İlban (2007), destinasyon sayılabilmek ve turizm amaçlı gelişme sağlayabilmek adına değişik nitelikler sağlanabilmesi gerektiğini söylemektedir. Bu niteliklerin bölgenin ayrılmış bir imgesi, çekicilikleri, ulaşım şartları, turizm tesisleri ve gastronomi alanları olabileceğine değinmektedir. Özdemir'e (2007) göre destinasyon; turizme yön verir, turizmin demirbaşısıdır ve tüm altyapı ve üstyapı kaynakları ile turistleri barındırır. Ayrıca pazarlama ve idari açıdan en zor turistik ürün niteliğinde olması nedeniyle destinasyonların var olma süreçlerinin ne denli köklü çabalarla gerçekleştiğini ifade etmiştir.

Türkçe karşılığı tam olarak olmayan ve tanımlamalarda ortak bir görüşe varılmış standart bir tanımı bulunmayan destinasyon sözcüğü hem destinasyon hem de turizm destinasyonu ya da turistik destinasyon gibi tanımlamalarla kullanılarak anlam karmaşasına yol açmaktadır. Genel olarak alanyazına bakıldığında; destinasyon sözcüğünün turizm destinasyonu veya turistik destinasyon olarak da kullanıldığı görülmektedir.

Destinasyon, turizmin olmazsa olmaz temel unsurudur. Destinasyonun kimliği, gelen ziyaretçiler ve varolan işletmeler açısından yön verici ana etkidir. Destinasyonların oluşum süreçlerinin köklü ekolojik ya da tarihsel unsurlara dayandığı ve varolan bölgelerin marka imajlarının yüksek olduğu söylenebilir: Roma, Barcelona, İstanbul ve Antalya gibi.

2.1.2. Taşıma Kapasitesi Kavramı, Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Çeşitleri

Bu başlık altında; taşıma kapasitesi kavramı ve destinasyonlarda taşıma kapasitesi çeşitleri ayrıntılı olarak incelenmiştir.

2.1.2.1. Taşıma Kapasitesi Kavramı

Kapasite kavramının sözlük anlamı incelendiğinde, bir şeyi içine alabilme, sığdırma sınırı, kapsama gücü ve belli bir alana sığabilecek kişi veya nesne sayısı şeklinde tanımlandığı görülmektedir. Taşıma ise; katlanma, dayanma, onaylama veya karşılama anlamına gelmektedir. Buradan yola çıkarak taşıma kapasitesi; belirli bir alanın veya bir şeyin herhangi bir etkeni kaldırabilme ve dayanma sınırı olarak açıklanabilir. Rızaoğlu ve Tanrısevdi'ye (1997) göre, taşıma kapasitesi, taşıma gücü, dayanma gücü, karşılama yeteneği ve kaldırabilme gücü olarak tanımlanmaktadır.

20. yy. itibarıyla endüstri devrimi sonrasında yaşanan gelişmelerle insanlarda oluşan yeni tüketim algısı dünyanın kıt kaynaklarının bilinçsizce kullanılmasına yol açmıştır. Bu dönemden önce kendi yaşam döngüsünü dünya kaynakları açısından yetersizliğe itmeyecek şekilde kullanan insan, endüstri devrimi sonrasında sürekli tüketim ve 'sahip olma' güdüsüyle dolmuştur. Bu güdülerin sonucunda oluşan olumsuzlukların en yüksek mertebesinde doğal çevre ile ilgili sorunlar gelmektedir. İnsan psikolojisinin tüketime yönelik bu yeni tutumu dünyadaki doğal alanların, insani yapıların, kültürel zenginliğin kısacası her şeyin taşıma kapasitesinde bir sınır olduğu gerçeğini göstermektedir.

Taşıma kapasitesi kavramının ilk olarak hangi alanda kullanıldığına dair kesinleşmiş bir bilgi bulunmamaktadır. Bazı kaynaklara göre, taşıma kapasitesi kavramının ilk uygulamaları mimarlık ve mühendislik alanlarına yöneliktir.

Taşıma kapasitesi kavramı; Eugene Odum'un 1953 yılında yayımlanan 'Ekolojinin Temelleri' isimli kitabında kullanılmıştır (Hixon, 2008: 529). Bununla birlikte Wagar, 'Rekreasyon İçin Doğal Alanlarda Taşıma Kapasitesi' adlı çalışmasıyla 'taşıma kapasitesi' kavramını 1964 yılında ortaya koymuştur (Wagar,

1964: 4). Mimarlık ve mühendislik alanlarında ise; taşıma kapasitesi kavramının fiziki yapıların kapasitelerini anlama isteğiyle tasarım aracı olarak kullanıldığı ifade edilmektedir (Avcı, 2007: 491).

Rahmani, Fakhraee, Karami ve Kamari, (2015) taşıma kapasitesi kavramını ‘gelecek kuşaklara belirli bir bölge veya yaşam alanının, hiçbir azalma ve tehlike oluşmadan devam edebilmesi için kaldırabileceği en fazla insan sayısı’ olarak tanımlamaktadır. Prideaux (2000), taşıma kapasitesini; çevresel faktörler, psikolojik sebepler, ulaşım, politika, alt yapı çalışmalarının destinasyona ait birlikteliği ile belirlenen, bölgeye özgü bir faktör olarak tanımlamıştır.

Taşıma kapasitesinin bölge yapısıyla ilgili olarak değişiklikler göstermesi ile beraber insani tutum ve davranışlar sebebiyle de etkilendiği görülmektedir. İnsani tutum ve davranışların her an değiştiği ve zamanla çok büyük farklılıklar gösterebildiğini dikkate alarak taşıma kapasitesinde insan etkisinin yoğun olduğu söylenebilir. Örnek olarak, altyapı hizmetleri ele alındığında, daha önce sadece karayolu ile ulaşılabilen bir bölgeye havaalanı inşa edilmesiyle dikkat çekilebilir ve böylelikle insanlarda arzu ve istek uyandırılarak daha uzak yerlerden gelebilecek insanların bölgeye ulaşılabilmesine imkan sağlanabilir. Kennell, (2016) taşıma kapasitesinin, turizm büyümesinin sınırlarını endişe verici bir durum olarak tanımlayan ilk girişimlerden olduğunu ve taşıma kapasitesi kavramıyla turizm endüstrisinin etkileri, akademik çevrelerde ve politik topluluklarda tartışılmaya başlandığını söylemektedir.

Taşıma kapasitesini hesaplamak, doğadaki diğer canlı türlerinin sınırlarına geçmemek, onların gelecekte de varolabilmesi açısından çok önemlidir. Gelecekte yaşayacak olan insanların, bugün yaşayan canlılarla ve bugün yaşanan doğal çevrede hayat döngülerine devam etmeleri ancak dünyanın taşıma kapasitesini hesaplayıp, gerekli planlamaların yapılması ile olabilecektir.

2.1.2.2. Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi

Turizm sektörü bir kavram olarak ifade edildiğinde tüm çevresel faktörlerin gerekliliği dikkate alınmalıdır. Turizm kavramı; tek başına bütünselliği olmayan, yan dallarla varolan, özellikle insan ve çevre etkileşimli bir sektördür. Turizm kavramı, temelde insan ve çevreden etkilendiği gibi aynı şekilde bağlı olduğu insan ve çevre kavramlarını da etkilemektedir. Bu sebeple destinasyonlarda taşıma kapasitesi yüksek önem derecesinde ve bölgenin turizm sürekliliğini etkileyecek bir çerçevede kendini konumlandırmıştır. Turizmin temel unsurunu oluşturan doğa dinamiklerinin korunması sektörün devamlılığını sağlayabilecektir. Doğal kaynakların sürdürülebilirliği noktasında ise; taşıma kapasitesi kavramı önemli bir rol üstlenmiştir. Bir diğer açıdan bakıldığında ise, turizmin çevre unsurunu pazarlayan ve çevre unsurundan beslenen bir alan olması sebebiyle, dünya kaynakları için korumacı stratejilerin benimsenmesi durumunda hem doğanın, hem de turizm sektörünün olumlu geri dönüşler alacağı söylenebilir.

Turizmdeki ilerlemeler ve bu ilerlemeler sonucu oluşan olumsuz çevresel, fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel sonuçlar turizmde yeni yönetim, teknik ve arayışların oluşmasına sebep olmuştur. Bu arayışlarından biri olan 'taşıma kapasitesi', turizmin kendi başlangıç ve sınır koşullarının varolduğu ve turizmin bu koşulları kendisinin düzenleyebileceğine yöneliktir (Kaya, 1997: 69).

Turizmin sosyal bilimler tabanlı olması beraberinde destinasyonların taşıma kapasitesi ölçümünde sıkıntılar olmasına sebep olmaktadır. Bu sorunlar, aşağıda sıralanmıştır (Simon, Narangajavana ve Marques, 2004: 277);

- Taşıma kapasitesinin tanımları izafidir ve oldukça hareketlidir.
- Çok sayıda standart oluşturulmuştur.
- Taşıma kapasitesi hesaplamalarında sayılabilmek özelliğinin kullanılabilirliği kısıtlıdır.
- Taşıma kapasitesi sınırlarının aşılma etkilerinin bölgede yaratacağı sonuçları tahmin edebilmek oldukça güçtür.

Destinasyonlarda taşıma kapasitesi aşıldığında olumsuz durumlar gözlemlenebilmektedir. Bu negatif yönlü durumlar, destinasyonun tüm boyutlarında (fiziksel, çevresel, sosyal, ekonomik ve psikolojik) gözlemlenebilmektedir. Bölgenin turizm açısından talebini azaltan bu olumsuzluklar destinasyonun imajını da kötü yönde etkilemektedir. Bu sebeple bölgelerin taşıma kapasitesi sınırına dikkat etmek aynı zamanda turizmin sürdürülebilirliği açısından da en önemli paydadır.

Günümüzde taşıma kapasitesi planlamasının en etkin şekilde yapılabilindiği ütopyik durumun tek başına gezegendeki tüm yaşam formları ve doğası açısından kurtarıcı olmaya yetecek bir unsur olduğunu fakat tamamen etkin bir şekilde yapılamasa da, bu konuda gösterilen çabaların geleceği olumlu yönde yönlendireceğini söylemek mümkündür.

2.1.2.3. Taşıma Kapasitesi Çeşitleri

Taşıma kapasitesi ‘bir turistik bölgenin ağırlayabileceği maksimum ziyaretçi sayısı’ olarak algılanmaktadır. Ancak, günümüzde destinasyonların taşıma kapasitelerinin sınırlarının belirlenmesi oldukça zordur. Taşıma kapasitesi kavramı, fiziksel taşıma kapasitesi haricinde yönetimlerin bilimsel olarak gerçek anlamlı kullandığı bir sınırlama yöntemi değildir. Destinasyonların bütün sınırlama yöntemlerini eşzamanlı kullanabildiği bir sistem geliştirilmesi halinde, tüm destinasyonlar geleceğe daha güvenli taşınacaklardır.

Çoğunlukla turizmde taşıma kapasitesi ile ilgili dört farklı sınıflandırmadan bahsedilmektedir. Bunlar; ekolojik, fiziksel, toplumsal ve ekonomik taşıma kapasiteleridir (Hall 2001; 137, Holden 2002; 141, Simon vd. 2004; 277). Bazı araştırmacılar ise; farklı bir sınıflandırma yaparak psikolojik taşıma kapasitesini de eklemişlerdir (Holden, 2002: 141, Simon vd., 2004: 278). Kaya (1997); destinasyonlarda taşıma kapasitesini; ekolojik, fiziksel, ekonomik ve toplumsal taşıma kapasitesi olarak dört sınıfta incelemiştir. Çavuş (2002), Ünlüöner ve Tokmak (2009) ise, çalışmalarında destinasyonlarda taşıma kapasitesi sınıflandırmalarını; sosyal, fiziksel, ekolojik, psikolojik ve ekonomik olmak üzere beş başlıkta incelemişlerdir. Bu araştırmacıların sınıflandırmalarına bakıldığında,

taşıma kapasitesi sınıflandırmaları hakkında geçerli bir görüş birliği olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple bu araştırmada benzer araştırmalar dikkate alınarak destinasyonlarda taşıma kapasitesi sınıflandırması; ekolojik (çevresel) taşıma kapasitesi, fiziksel taşıma kapasitesi, psikolojik taşıma kapasitesi, ekonomik taşıma kapasitesi ve sosyal (toplumsal) taşıma kapasitesi olmak üzere 5 başlıkta incelenmiştir.

2.1.2.3.1. Fiziksel Taşıma Kapasitesi

Fiziksel taşıma kapasitesi; tabiat haricinde insanlar tarafından oluşturulmuş fiziksel kaynakları bulundurmaktadır. Fiziksel çevredeki tahribat düzeyinin çevre ile ilgili olumsuzlukları çıkaracağı eşik olarak tanımlanmaktadır. (Kaya, 1997: 58). Fiziksel taşıma kapasitesi, destinasyonlardaki uzman kişiler tarafından yapılabilecek gözlemlene ve ölçümlenmeler ile hesaplanabilecek ve uzman kişilerin denetleme yöntemleriyle kontrol altına alınabilecek bir sınırlama türüdür. Uygun müdahalelerin yapılmasının sözkonusu olduğu alanlarda öncelikle ekonomik ve sosyal kayıplardan kurtulabileceğinin net olarak gözlemlenebildiği bir taşıma kapasitesi türüdür.

Urry (2002), fiziksel taşıma kapasitesini; dağdaki bir patikanın ya da bir köprünün fazlaca eskidiği ve daha fazla üzerinden geçecek insanları taşıyamayacağı bir durumu açıkça belirtmek olarak tanımlamıştır. Bu taşıma kapasitesi türü daha çok belediyeler gibi kamu hizmetleri veren kurumlar tarafından denetlenmesi gereken öğelerdir. Fiziksel taşıma kapasitesine bakıldığında insanlar tarafından yapılmış olan tüm alt ve üst yapı hizmetleriyle beraber, hizmet sektörünün oluşturduğu tüm öğeler fiziksel kapasite olarak ele alınabilir. Diğer bir deyişle; fiziksel taşıma kapasitesi; insanlar tarafından belirli bir kullanım ömrüne göre inşa edilen fiziksel öğelerin taşıyabileceği yüküdür. Turizm amaçlı hareketler sonucu oluşabilecek yoğunluklarla kaldırabileceği insan sayısının üzerine çıkan destinasyonlarda bu kapasite aşılabilmektedir. Destinasyonlarda fiziksel taşıma kapasitesini formüle etmek yerel yönetimlerin temel görevi sayılabilir.

Turizm alt ve üstyapıya, doğal kaynaklara ve tarihi yapılarla ilgili hem olumlu hem de olumsuz sonuçlar doğurabileceği için turizm sektöründe planlama

önemli bir yer teşkil etmektedir. 'Turizm planlamasını ve sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla turizm gelişimini göz önünde bulundurarak aşırı kullanımın önüne geçmek amacıyla fiziksel taşıma kapasitesini değerlendirmek gerekmektedir' (Ravinder ve Kaushik, 2017: 29). Fiziksel taşıma kapasitesi belirli bir zamanda fiziksel bir alana aynı anda sığabilecek insan sayısının kapasitesine ulaşarak daha fazla sınırların zorlanmaması adına yapılan bir hesaplama olarak tanımlanabilir. Böylece fiziksel alanın kaldırabileceği insan sayısı belirli bir mantık çerçevesinde oluşturulduğunda, bu alanın yıpranma durumu kontrol altına alınabilir. Kontrollü bir şekilde kullanılan fiziksel alan, çevresel taşıma kapasitesini de doğrudan etkileyeceği için olumsuz etkilerden iki taraflı olarak korunma gerçekleştirilebilir. Fiziksel alanın hesaplı bir şekilde kullanılması ekonomik anlamda da kayıpların önüne geçilmesini sağlayarak önemini göstermektedir.

Fiziksel taşıma kapasitesine insan eliyle yapılmış fiziksel öğeler yönünden bakıldığında, ilk görülen altyapı hizmetlerinin uygun sınırlarda kullanılabilmesi, dolayısıyla ekonomik anlamda olumsuzlukların önüne geçilebilmesidir. Fiziksel taşıma kapasitesini hesaplamak tarihi alanların yıpranmasının önüne geçebilecek yegane yöntemlerden biridir. Müze ve ören yerler çerçevesinden bakıldığında taşıma kapasitesinin aşılması, geri dönülemez sonuçlar ortaya çıkarabilir. Bu alanlar tamamen yok olduğunda ise insanlık tarihi açısından kayıp hesabı yapabilmek mümkün değildir. Ekonomik anlamda geri dönüşüm yapılabilecek alanlar önemlidir fakat tarihi alanların tahribatı hem ekonomik hem bilimsel yönden olumsuzluk yaratabileceği için koruma alanlarında dereceler olmalıdır.

2.1.2.3.2. Psikolojik Taşıma Kapasitesi

Turizmde psikolojik taşıma kapasitesine bakıldığında, turistlerin destinasyonu tanımak amacıyla bölgeye gitmeden önce yaptıkları araştırma ve duyular ile kendilerini hazırladıkları ve kabul edebilecekleri en düşük memnuniyet düzeyi olduğu görülmektedir. Bu memnuniyet düzeyinin altında kalan bir durum ile karşılaşıldığında o destinasyon harici farklı arayışlara yönelim başlayabilir.

Holden (2008), psikolojik taşıma kapasitesi ile ilgili 'ziyaretçilerin destinasyondan olumlu etkilenme oranını' gösterdiğini belirtmiştir. Saveriades (2000) ise; farklı bir açıdan yaklaşarak; bir bölgenin marka olmuş özelliklerini yitirmeden önce ziyaretçilerin anlayış gösterebileceği kalabalıklaşma düzeyi olduğu söyleminde bulunmuştur.

López-Bonilla (2008), sosyal kapasite eşiklerinin değerlendirilmesinin tamamen değer yargılarına dayanması sebebiyle psikolojik taşıma kapasitesi boyutunun, diğer taşıma kapasitesi türlerinin aksine, en zoru olabileceği konusunda uyarılmaktadır. Turizmin olumlu etkileri açısından ev sahibi toplulukların tutumları üzerindeki etkileri veya bölge sakinlerinin turizmin gelişmesine ve turistlerin kendilerine toleransının daha sistematik olarak incelenmesinde fayda olduğunu vurgulamaktadır. Rızaoğlu ve Tanrısevdi (1997) ise; turizm faaliyetlerinin kapsamını belirleyen ve tutumlarının boyutunu ifade eden psikolojik taşıma kapasitesinin; turistlerin akıllarında önceden oluşan beklentiler ile destinasyondaki olanakları karşılaştırmasına olanak tanıdığını ifade etmiştir.

Bir destinasyona ziyarete giden turistler ile yerli halk arasındaki iletişim ve aralarında oluşan memnuniyet derecesi de psikolojik taşıma kapasitesini negatif veya pozitif yönde etkileyebilir. Yerli halkın memnuniyet düzeyi yadsınanmayacak kadar önem arz edebilir. Destinasyonda yaşayanlar turizm faaliyetlerinin bölgeyi kalkındırmasıyla, yani kendi alanlarında yaratılan kazanımlardan oluşan memnuniyet düzeyine göre bir psikolojik tutum belirlerler ve destinasyona gelen turistlere o mertebeden yaklaşım sağlayarak turistlerin psikolojik taşıma kapasitesine de etki edebilirler. Dolayısıyla destinasyonda yaşayan halk, turizmden ne kadar olumlu geri dönüşler alabiliyorsa o geri dönüşler destinasyona gelen turistlerin memnuniyet seviyesinde artışa sebep olabilir. Buradan psikolojik taşıma kapasitesinin sadece bölgeye gelen ziyaretçiler açısından değil yerel halk açısından da önem arz ettiği ortaya çıkmaktadır.

Psikolojik taşıma kapasitesinde yerel yönetimlerin alacağı tedbirler ve yönlendirmelerle genelde belirli merkezi noktalarda oluşan ziyaretçi kalabalıkları bölgede oluşturulacak yeni çekim merkezleriyle geniş bir sahaya yönlendirilmek suretiyle taşıma kapasitesinde artış sağlanabilir. Ziyaret güzergahlarında oluşturulacak dinlenme alanı veya basit bir bank, gelen ziyaretçilere soluklanmalar

sağlayarak bölgede geçirebilecekleri zamandaki ufak artışlara sebep olabilmekte, taşıma kapasitesinin zaman ile ilişkisini sağlayabilmektedir. Bu duruma örnek olarak; Roma'ya gelen turistlerin mutlaka ziyaret ettiği İspanyol Merdivenleri'ne oturma'nın 2019 yılı içerisinde tamamen yasaklandığından bahsedilebilir. Yerel yönetim tarafından yapılan açıklamada yasağın, gelen ziyaretçilere bu çekim alanında oturarak geçirdikleri zamanı kısaltma ve turistik faaliyetlerin hızla gerçekleşmesinin hedeflendiği belirtilmiştir.

2.1.2.3.3. Ekonomik Taşıma Kapasitesi

Mercan (2010); ekonomik taşıma kapasitesini, ekonominin diğer iş alanlarına göre turizme daha bağımlı olma durumuyla ilgili olduğu ve turizmin bir destinasyona ekonomik yönden maliyet ve faydaları arasındaki istikrar olarak değerlendirmiştir. Çavuş (2002) ise; ekonomik taşıma kapasitesinin; turizm faaliyetlerinin kabul edilebilecek maliyetleri ve olumsuz ekonomik etkilerinin sınırlarını ifade ettiğini belirtmiştir.

Ülkelerin ekonomisinde önemli yere sahip olan turizm, yarattığı bu değer bakımından, zamanla daha çok büyüyen ve önem verilmesi gereken bir sektör haline gelmiştir. Destinasyonlara indirgenerek bakıldığında turizmin yerel halka ekonomik yönden kazandırdıkları ve kaybettirdikleri paydasında oluşan düzeyin ekonomik taşıma kapasitesini oluşturduğunu söyleyebiliriz. Destinasyona yapılan turizm yatırımlarının seviyesi ve ekonomik yönden sadece turizmin tek kaleme kalmasının önlenmesi için gereken bir unsurdur. Ekonomik taşıma kapasitesi turizm gelir ve giderleri aynı zamanda istihdam ile ilgilidir. Turistik bir destinasyonun sürdürülebilirliği ekonomi ile paralel yürüdüğü için bütün taşıma kapasitelerini ekonomik taşıma kapasitesine bağlayabileceğimiz yönetime odaklanılabilir.

2.1.2.3.4. Sosyal (Toplumsal) Taşıma Kapasitesi

Saveriades (2000), toplumsal taşıma kapasitesini, bölge insanının olumsuz etki olarak görmediği biçimde turizm gelişimini sağlamak olarak betimlerken,

Fennell (2008); sosyal taşıma kapasitesinin diğer taşıma kapasitesi boyutlarına göre çok daha dinamik olmasından dolayı ölçümünün zor olduğunu söylemektedir. Kaynağın doğası gereği öznel, algısal bir varlık olarak her insanın farklı kullanıcı türünde ve farklı kaynak beklentileri ve ihtiyaçları olacağını, bu sebeple çok karmaşık bir yapı olduğunu vurgulamaktadır. Değişkenliği ve ölçülmesindeki zorluklar, hakkında fazla araştırma yapılamamasına neden olmuştur. Sosyal taşıma kapasitesi; turizm alanında başarıyı yanında getirebilecek yegane öge olan insanın ihtiyaçlarını anlama ve yönlendirme amacıyla üzerinde yoğunlaşılması gereken konulardan en önemlisi olabilir.

Sosyal taşıma kapasitesi, yerel halkın bölgeye gelen turistlere tahammül sınırınıdır. Destinasyonda yaşayanlar hayatlarına olumsuz müdahalelerin en az olduğu turizm organizasyonlarında, bölge halkının turizmden sağladığı olumlu etkilerin fazlalığını mukayese durumunda turizm için olumlu çaba içerisine girilmesini sağlayabilir. Destinasyonunun ekolojik, fiziksel ve ekonomik yönlerden olumlu olumsuz etkilenme durumlarında, bölge halkının bilincinde oluşan turizm yargısı, o bölgenin turizm organizasyonlarının devamlılığını net bir şekilde etkilemektedir. Bölgeye gelen turistlerin, bölgede yaşayanlara olumsuz etkilerde bulunmadığı, bölge halkının ortak bilincinde yaşam alanına en fazla insani etkiyi yapma sınırı olarak tanımlanabilir. Destinasyonlarda sosyal taşıma kapasitesi diğer taşıma kapasitelerinden etkilendiği kadar destinasyona gelen ziyaretçiler ve destinasyonda yaşayanların tecrübelerinden ve farklılıklarından da etkilenmektedir.

Turizmin sosyal yönünün araştırılması, gelişimi açısından çok önemlidir. Buna istinaden Ünlüöner ve Tokmak (2009), taşıma kapasitesinin bölge halkı ve turistlerin birbirleriyle etkileşimleri neticesinde belirlenmekte oluşu ve doğayı olumsuz yönde etkilemeyerek bir turizm bölgesinde, belirli bir zaman aralığında yaralanabilecek azami insan sayısı olarak tanımlanması, sosyal taşıma kapasitesini anlamak açısından yeniden vurgulanması gerektiğinden bahsetmiştir. Sosyal taşıma kapasitesi, destinasyonlarda sosyal ilişkileri gerçekleştiren turistler ile bölge halkının ilişkileriyle alakalıdır. Turizme sosyal açıdan bakıldığında, ana ilişkiyi oluşturmak sosyal taşıma kapasitesi kavramı ile vurgulanmaktadır (Kahraman ve Türkay, 2006: 59). Destinasyonda yaşayan halk ile turistlerin etkileşimi olan sosyal taşıma kapasitesi, bölgeye gelen ziyaretçilere karşı tahammül sınırı olarak da tanımlanabilir.

Taşıma kapasitesinin aşılmaması, turistin konforu ve çekim merkezinin sosyal yaşamının olumsuzluk yaşanmadan devam etmesi için de önem arz etmektedir.

Tokmak (2008), destinasyonlardaki turistlerin ve bölge halkının ilişkisini; gelişmiş ülkelerden gelen ziyaretçilerin, gelişmişlik düzeyi daha düşük olan bir destinasyondaki halk için yeni bir istimlak anlayışı olarak hissedilebileceğini, olumsuz tavırların olası olduğunu ve Türkiye’de de buna benzer tutumların turizmin yeni geliştiği bölgelerde oluşabildiğini söylemektedir. Sosyal taşıma kapasitesi, bölgede yaşayanların kabul edebilecekleri en yüksek kullanım düzeyi olarak kabul edilmektedir.

2.1.2.3.5. Ekolojik (Çevresel) Taşıma Kapasitesi

Tokmak (2008), turizm alanında çevre faktörüyle ilgili olarak çevre varlığı ve niteliği yönünden yetersiz olan bölgelerde turizm gelişiminin az olabileceğini ve bu sebeple ekolojik taşıma kapasitesi kavramının turizm için çok önemli olduğunu vurgulamaktadır. Ekolojik taşıma kapasitesi tüm ekosisteme gelebilecek olumsuz etkilerin ekosisteme maaliyetinin hesaplanması ile ilgili bir kavramdır. Turizmin fiziksel çevreye olumsuz etkilerinin azaltılması amacıyla insan faaliyetlerinin sınırları ekolojik taşıma kapasitesi ile çizilmektedir. Turizmin ekoloji üzerindeki etkisini en aza indirmek adına sınırların belirlenmesi ile ilgili olan ekolojik taşıma kapasitesine göre; bu sınırların aşılması ekoloji üzerinde insanoğlunun tamir edemeyeceği tahribatlar yaratabilir. İnsan da bu ekolojinin parçası olarak etkiyi hissedecek canlılardan biridir. Bu etki küçük ölçekten bakıldığında çevre ile turizmin birbirleriyle bağlantısından dolayı turizm alanında da hissedilecektir. Ekolojik taşıma kapasitesi, gelecek dünyanın en çok düşünmesi gereken konulardan birisi olacaktır.

Yakın geçmişte ortaya çıkan ekolojik turizm kavramı, kitle turizminin aksine, doğanın zarar görmesini engellemek, turizmi deniz, kum, güneş üçlemesinden çıkarıp bütün bir yıla yaymak ve doğaya yapılan olumsuzlukları çözmek yerine önleme amaçlı uzun vadeli planlar amacındadır. Ovalı (2007), bu durumla ilgili olarak; 'kitle turizminin yapısı gereği altyapı hizmetlerinde yoğun kullanım, fazla yapılaşma, yoğun tüketim, ve yoğun atıklar getirdiğini ve bu yoğun tüketimin çevresel taşıma kapasitesini zorlamakta ve bazı durumlarda sınırların aşılmasına

ekolojide olumsuz etkilerin sebep olduğundan bahsetmektedir. Doğru bir planlamanın oluşturulmaması veya planlamaya cevap verebilecek özellikte alt-üstyapı ve eğitimli iş gücünün sağlanamamasının ekolojik sorunların miktarını arttıracaklarını belirtmektedir.

Son yıllarda doğal dengede bozulmalar çevresel taşıma kapasitesinin sınırlarının zorlanmaya başladığını göstermektedir. Turizmden kaynaklanan çevre sorunlarının önü alınmadığında, turizmin ana temalarından birinin çevre olması sebebiyle hem çevre hem de turizm olumsuz etkilenebilir. Bu açıdan yaklaşıldığında turizm işletmecilerin farkındalığının yanı sıra bölgede yaşayanlar ve bölge ziyaretçilerinin de çevresel taşıma kapasitesi hakkında bilinçlendirilmesi temel amaç olmalıdır. 1999 yılında sosyoloji alanında çalışmalar yapmakta olan Urry; 'çevreye olan duyarlılığın artışıyla turizm sektörünün varlığının giderek birincil çevre sorunu olarak görülmeye başladığı' söyleminde bulunmuştur. Geçen 20 yılda bu konuda olumlu bir dönüş yaşanmamış, son 5 yılda turizm sektöründe artan kitle turizmi sonucunda, özellikle destinasyonlarda yaşayan yerel halk turizm karşıtı ciddi eylemlere başlamıştır. Örneğin; Venedik, Barcelona gibi.

Tokmak (2008), çevresel taşıma kapasitesi hakkında çevrenin, çevresel faktörlerin niteliklerinde farklılaşma olmadan destinasyonu kullanan en fazla turist sayısı olarak ifade edilebileceğini belirtmiştir. Tablo:1'de, 'Çevresel Taşıma Kapasitesi Açısından Önerilmiş Alan Standartları' tablosu yer almaktadır.

Tablo 1. Çevresel Taşıma Kapasitesi Açısından Önerilmiş Alan Standartları

Rekreasyon Alanının Tipi	Çevresel Kapasite
Manzaralı Rota	Her mil için 20 insan
Ana Özelliği Manzara Olan Rota	Her mil kare için 20 insan
Tarihi Alan	Her mil kare için 30 insan
Ağaçlık Alan	Her mil kare için 100 insan

Piknik Alanı	Her mil kare için 60 insan
Kapalı Alan	Her mil kare için 50 insan
Dağlık ve Yamaçlı Alan	Her mil kare için 5 insan
Sahil veya Göl Kıyısı	Her mil kare için 50 insan
Çekici ve Erişilebilir Sahil	Her mil kare için 400 insan

Kaynak: Hall, C. M. ve Page, S.J. (2001). Geography of Tourism & Recreation: Environment, Place & Space, 135.

Mathieson ve Wall (1993) ise; turizmin ekoloji üzerinde her zaman olumsuz etkilerinin olmadığını ifade etmiştir. Örneğin; turizm hareketlerinin bazı durumlarda tarihi, coğrafi ve kültürel değerlere değer katabildiğini, turizm kaynaklı ekonomik girdiler ile bölgelerde yenilemeler yapıldığını ve bu bölgelere ilginin artmasıyla korumacı tavrın turizme pozitif yön verdiğine değinmiştir. Günümüzde; varolan çevresel değerlerini kullanamayan destinasyonların yanında, yüksek maliyetine rağmen, turizm getirisi düşünülerek oluşturulmuş yapay doğal unsurlar bulunabilmektedir. Turizm açısından çevre faktörü çok önemli olmakla birlikte sürdürülebilir kalkınmanın uygulanması ekolojik taşıma kapasitesine bağlıdır. Ekolojik taşıma kapasitesi; çevresel kapasite gibi tek bir unsur noktasında araştırılarak sadece bir parçanın dikkate alınıp, diğer kısımların yok sayılması değildir. Örneğin; ekolojik dengede bozulma ve sürdürülemezlik baş göstermeye başladığında; maksimum kapasiteyi araştırarak, insan faaliyetlerini ve çevre yoğunluğunu makul bir şekilde sınırlamak olarak da ifade edilebilir. Ancak, sürdürülebilirlik ekolojik taşıma kapasitesi için olmazsa olmaz bir faktördür (Ying, Tingting ve Jing, 2011: 864).

Ekolojik taşıma kapasitesi, turistik hareketler sonucu kıt kaynakların karşılaşılabileceği olumsuz etkilerin sınır noktalarının belirlenmesi olarak görülebilir. Turistik hareketler doğadaki kaynakların olumsuz etkilenmesine sebep olduğunda ekolojik taşıma kapasitesinin bazı yörelerde aşıldığı söylenebilir.

2.1.3. Destinasyonlarda Ekolojik Taşıma Kapasitesi ve Etkileşimleri

Yapılan araştırmalardan anlaşılacağı gibi bu başlık altında; 3 alt başlığı ve etkileşimleri incelemek mümkündür. Bu alt başlıklar; ekolojik taşıma kapasitesindeki coğrafi etkiler, ekolojik taşıma kapasitesindeki bölgesel etkiler ve ekolojik taşıma kapasitesinde tarihsel etkilerdir.

2.1.3.1. Ekolojik Taşıma Kapasitesindeki Coğrafi Etkiler

Ekolojik taşıma kapasitesi anlam olarak direkt çevre ile ilgilidir ve çevre insan etkisinden önce en büyük etkiyi coğrafi etkilerden almaktadır. Ekolojik taşıma kapasitesine etkileşimde bulunan coğrafi etkiler; mevsimsel etkiler, iklim değişikliği ve flora - fauna yönünden üç başlıkta incelenebilir.

2.1.3.1.1. Mevsimsel Etkiler

Yılın farklı dönemlerinde talebi söz konusu olan ürünlerin, miktarları da dönemsellik taşımaktadır. Tüm canlılarda yer alan vücut sıcaklığını dengeleme durumu, insanlarda da tüketimi yönlendirmektedir. Örneğin; iklimlendirme ve soğutma sistemleri, soğuk meşrubat gibi ürünlerin talebi sıcak yaz aylarında artarken, soğuk kış aylarında da yakacak ve kalın kıyafetler gibi ısınma ile ilgili ihtiyaçları karşılayabilecek ürünlerin satışının arttığı gözlemlenebilir.

Kuşluvan ve Kuşluvan (1998), turizmde mevsimselliğin; boş zaman etkinliği olan turizm talebinin mevsimsel dalgalanması olarak tanımlanabileceğini ve bu dalgalanmaların tekrar ederek her dönem benzer seviyede olabileceğini ifade etmektedir. Turizm alanında gözlemlenebilen bu davranış, özellikle yaz turizmi ve yayla turizminde kendini göstermektedir. Akdeniz ülkelerinde turizm açısından ortak paydada yer alan kum, deniz ve güneş önemli bir turistik ürün grubudur. Yüksek oranda çekicilik gösteren bu turizm şeklinin tek nedeni mevsimsel özelliği değildir.

Örneğin; tüm dünyada okulların yaz aylarında tatile girmesi mevsimsel dalgalanmanın yaz aylarında olmasının önemli sebeplerindendir. Popüler yönlerdirmeler (filmler, reklamlar, sosyal medya) son yüzyılda yaz turizminin popülerliğini arttırmış, insanların ortak bilincinde tatillerin yazın yapılabileceği algısına yol açmıştır. Aynı şekilde, kış aylarında kar yağışı nedeniyle oluşan turistik talebin artışı da kayak turizmine bağlanabilir. Çünkü, bu turizm şekillerinin yoğunluğu popülerlikle de bağdaştırılabilir. Turizmde bu tip moda akımlara sıklıkla rastlanmaktadır. Bir bölgenin dönemsel olarak moda olması izlenebilen bir durumdur. Örneğin, Bursa ilinin Cumalıkızık ilçesi, bölge içerisinde çekilen bir televizyon dizisiyle yoğun oranda ilgi çekmeye başlamıştır (Akkılıç, 2018: 17). Hayranlık ile ilgili bu tip taklitçi davranışlar kayak turizmini de ön planda tutmaktadır. (Kuşluvan ve Kuşluvan, 1998: 20).

Ekonomi içerisindeki diğer sektörlerle göre turizmin mevsimlik özelliği yüksektir. Turizmde mevsimsel özellik turizm işletmeleri ve yetkili kamu otoriteleri tarafından çözümlenmesi lüzumlu olan bir konu olarak tanımlanmaktadır. Bu gerekçe ile birçok destinasyonun karar alıcı organı, mevsimsellik özelliğini azaltma ve yok etme amaçlı çözüm arayışını sürdürmektedir. Turizmin bu gibi etkilerle değişimler ve dalgalanmalar göstermesi arz talep farklılıklarının oluşmasına, pazar koşullarının çeşitlenmesine ve fiyatlamada dengesizlikler görülmesine sebep olmaktadır.

Turizm alanyazında turizmin mevsimselliği yönünde yaptığı çalışmalarla tanınan Raphael Raymond Bar-On (1999); mevsimselliği her yıl nerdeyse aynı dönem ve yoğunlukta oluşturan etkiler olarak tanımlayarak, turizmde mevsimselliğe sebep olan önemli etkenleri şöyle sıralamaktadır;

- a. Destinasyonda yaşayanların ve ziyaretçilerin bölgelerindeki iklim şartları,
- b. Eğitim tatilleri, dini ve ulusal tatiller, bireysel tatiller,
- c. Festivaller, özel konsepti olan etkinlikler,
- d. Yaşam biçimleri,
- e. Ulaştırma şirketleri ve turizm işletmelerinin fiyat ve satış politikaları.

Mevsimselliğin getirdiği olumsuz sosyal karşılıkların en önemli noktaları; yetersiz kapasite kullanımı ve mevsimlik işsizlik olarak kabul edilmektedir (Tisdell, 2001: 145). Belirli bir zaman sonunda işsiz kalacağını bilerek çalışan personelden yeterince verim alınmaması, tüm yeteneğini sergilememesi hatta işsiz kalacağı beklentisiyle yaşadığı psikolojik tutumu işletmesine yansıtması yaşanan sonuçlardan bazılarıdır. İşletmede çalışan nitelikli personelin değişimi aynı zamanda her yeni personel için bir uyum süreci ile beraber gelir. Ülkelerin en önemli işsizlik sorununu yaratan mevsimlik işçi sorunu bu noktada gözlemlenmektedir. Bu gibi olumsuzlukların önüne turistik işletmenin kapanmaması ve personelin devamlılığı ile geçilebilir. Mevsimselliğin ölçülmesindeki zorluk, uygun yasaların düzenlenememesi veya alınması gereken önlemlerin belirlenememesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır (Tsitouras, 2004: 95).

Turizm bölgesinde yüksek sezon olarak adlandırılan dönemde; kalabalık, trafik ve park yeri sorunları, yetersiz alt yapı ve üst yapı, pahalılık, belediye hizmetlerinde aksama, toplu ulaşım ve sağlık hizmetlerinde olumsuzluklar gibi bazı sonuçlar oluşturabilir. Bu olumsuz sonuçlar turistler kadar yerli halkı da rahatsız etmektedir hatta yerli halkta turistlere karşı düşmanca tutumlara dahi sebep olabilmektedir. Örneğin; Venedik'te yerel halk, kentin turist akını sebebiyle yaşanamayacak hale geldiğini ifade ederek aşırı yoğunluğu protesto etmiştir. Yerel halk turizm dışındaki alanlarda iş bulamamaktan ve Venedik'te çoğu işyeri ve faaliyetlerin turistlere yönelik olmasından şikayet ederek, barınma ve istihdam sıkıntıları sebebiyle ülkenin turizm politikalarına tepki göstermiştir. Türkiye'de de özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki önemli destinasyonlarda, yerel halk; mevsimsel olarak barınma, yeme-içme ve alışveriş şartlarında çok büyük farklar olmasından dolayı mevsimsel yoğunluğa tepki göstermiştir.

Turizmde yaşanan mevsimsellik, destinasyonların flora ve faunasını da tehdit edebilmekte ve her anlamda taşıma kapasitelerinin sınırlarını zorlamaktadır. Bir diğer deyişle; mevsimsellik, ekolojik anlamda olumsuz sonuçlar getirmektedir. Örneğin; su kaynakları ile denizde kirlenme, hava, görüntü ve gürültü kirliliğinde artış ve yapılaşma; yeşil alanların yok edilmesine neden olurken, kıyıda artan yapılaşmalar deniz ve kıyı flora-faunasını tehdit etmektedir. Ayrıca, yapılaşma ve yangınlar sebebiyle ormanların kaybıyla erozyon riski, mevsimlik yoğun nüfus

katılımından dolayı altyapı hizmetlerinde büyük sıkıntılar, aşırı turizm hareketlerinin yarattığı ekosistemin zarar görme tehlikesi, yeraltı ve yerüstü kaynaklarının plansız kullanımıyla bu kaynakları kaybetme riski de olası olumsuz sonuçlarından bazılarıdır.

2.1.3.1.2. İklim Değişikliği Etkisi

Turizm ve iklim birbirine bağımlı iki önemli değişkendir. Sıcaklıklarda meydana gelen değişiklikler, deniz seviyesinde yükselme ile kıyıların azalması gibi sonuçlar turizmi doğrudan etkileyecektir. Beklenen kuraklıklar, içme suyunda yoksunluk, orman yangınları, flora ve fauna kayıpları iklim değişikliğinin olası olumsuz sonuçlarıdır. Sevim ve Ünlüöner (2010) turizmin belirli bir alanda kalmasının mümkün olmadığını, ilk bakışta hizmet sektörüne bağlı olarak gözüktüğünü fakat birçok sektöre bağlı olarak gelişimini sürdürdüğünü söylemektedir. Bu durum nedeniyle iklim değişikliğinin turizme direkt etkilerinin yanı sıra turizme mal ve hizmet tedarik eden diğer sektörlerle karşı da dolaylı etkilerinin olduğundan bahsetmiştir.

'Türkiye'nin de dahilinde olduğu Akdeniz Havzası, küresel iklim değişikliğine karşı dünyanın en duyarlı noktalarındandır. Bölgede yaşanabilecek 2°C'lik bir sıcaklık artışı, beklenmeyen hava olayları, kuraklık, turizm hareketlerinde düşüş, ekosistemde yer alan canlıların türlerinde azalma, orman yangınlarında çoğalma gibi etkiler yaşatabilecektir. İklimde yaşanabilecek değişikliklerin olumlu ve olumsuz etkenleri direkt olarak insan hayatını yönlendirebilir. Turizm doğa ile iç içe bir sektör olduğu için, iklim değişikliğinden en çok etkilenen sektörlerden biri olacaktır. İklim değişikliği etkileri yaşadığımız bu yıllarda etkisini göstermeye başlamıştır. Özellikle kış turizminde kendini gösteren etki, kar yağışının azalmasıyla kayak merkezlerinde turizm sezonunu kısaltmaktadır. Aydemir ve Şenerol (2014); Türkiye'ye ait kış sporları merkezlerinin iklim değişikliği tehdidi altında olduğunu ve yapay karın bu duruma karşı kullanılabileceği düşünülse de yapay kar için gereken enerjinin sağlanmasının oldukça zor olduğunu söylemektedir. Ayrıca, işletilmesi düşünülen kayak merkezleri uygulanabilirlik açısından değerlendirilirken, iklim değişikliğinin etkilerinin dikkate alınması gerekliliğine değinmektedir. Sıcaklık artışı sebebiyle soğutma sistemi yetersiz kalan işletmelerin tercih edilmemeye

başlandığını, bunun yerine soğutma sistemli, havuzlu ve denize yakın işletmelerin daha konforlu olarak kabul edilmeye başlandığı söylenebilir.

İnsanların yaşam şekillerinin sonuçları dünyanın iklim koşullarını temelli ve ekosistemi olumsuz yönde etkileyecek biçimde değiştirebilmektedir. Kuraklık, ormanların azalması, kuzey kutbunda buzulların erimesi ve ekosistemde uyum sorunları gibi iklime bağlı birçok olumsuz etki incelendiğinde, Türkiye gibi fauna-flora ve fiziki çevre çeşitliliğinin fazla olduğu ülkelerin daha çok etkilenebileceği önceden tahmin edilebilir (Demir, 2009:52). İklim değişikliğinin yakın zamanda dünya çapında ciddi etkileri olacağı öngörülmektedir. Bu etkilerin turizm sektöründe de yoğun ilgi gören bölgelerin özelliklerinde değişikliklere sebep olabileceği söylenebilir.

Turizm endüstrisi ve destinasyonlar, iklim değişikliği konusuna oldukça duyarlıdır. İklim, turizm mevsimlerinin uzunluğunu ve kalitesini tanımlayarak destinasyon seçimi ve turist harcamalarında önemli rol oynayan bir faktördür. Birçok bölgede turizm doğal çevre ile yakından bağlantılıdır. İklim, kar koşulları, vahşi yaşam verimliliği ve biyolojik çeşitlilik, su seviyeleri ve kalite gibi turizm için kritik olan çok çeşitli çevresel kaynakları etkilemektedir. Aynı zamanda turizm operasyonlarının çeşitli yönlerini de (örneğin, kar üretimi, su kalitesi, ısıtma-soğutma maliyetleri) etkileyebilir. Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC), tarafından öngörülen ve turizm sektörü için en büyük potansiyel öneme sahip iklim değişikliğinin başlıca etkileri Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2. İklim Değişikliğinin Turizme Etkileri

ETKİ	TURİZMDE YAŞANACAK ETKİ
Sıcaklık artışı	Sezonda değişimler, sıcaklık stresi, soğutma maliyetleri, bitki - doğa - böcek nüfusu dağılımında değişimler ve bozulmalar, bulaşıcı hastalıklarda artış gibi.
Kar örtüsünde azalma, buzul kütlelerinin küçülmesi	Kış sporu yapılan bölgelerde kar yetersizliği, yapay kar yönteminin maliyetinde artış, kısa kış sporu sezonu, estetik doğa manzarası görünümünde azalma gibi.
Aşırı hava olaylarında sıklık ve artış	Turistik tesisler için risk içermektedir, sigorta masraflarında artış, iş maliyetlerinde artış gibi.
Bazı bölgelerde yaşanan azalan yağış ve artan buharlaşma	Su sıkıntısı, turizm ve diğer sektörler arasında su üzerinde oluşan rekabet, çölleşme, artan orman yangını tehditinin altyapı ve talebi etkilemesi gibi.
Bazı bölgelerde yaşanan yağış ve yağış sıklığında azalma	Su baskınları nedeniyle tarihi eserler ve kültürel yapıların zarar görmesi, destinasyon altyapılarının zarar görmesi ve sezonun değişmesi gibi.
Deniz seviyesinin yükselmesi	Kıyı erezyonu, plaj bölümünün kaybedilmesi, sahil kesimini korumak için oluşabilecek yüksek maliyetler gibi.
Deniz yüzeyinde sıcaklık artışı	Mercan resiflerinde bozulmalar, dalış destinasyonlarında estetik bozulmalar gibi.
Kara ve deniz biyoçeşitliliğinde değişimler	Destinasyona ait doğal çekiciliklerin ve türlerin kaybı, tropikal ve subtropikal ülkelerde yüksek hastalık riski gibi.

Daha sık ve daha büyük orman yangınları	Doğal çekiciliklerin kaybı, sel baskını riskinde artış, turizm altyapılarının zarar görmesi gibi.
Toprak değişiklikleri	Arkeolojik varlıkların ve diğer doğal varlıkların kaybı, destinasyon çekiciliklerinin etkilenmesi gibi.

Kaynak: UNWTO (2008) "Climate change and Tourism Responding to Global Challenges", S,61

Ciscar'a (2009) göre; Kuzey ve Batı Avrupa'da 2020 yılı yaz mevsiminde iklimsel koşulların turizme olumlu etkisinin olabileceği öngörülmekteyken, aynı yılda İspanya ve Türkiye'nin iç kısımlarında, İtalya ve Yunanistan'ın bazı bölümlerinde ve Balkanlar'da yaz mevsiminde koşulların bozulabileceği beklentisi vardır. Yine, Ciscar'ın (2009) çalışmasında; belirlenen senaryolardan çıkarılan sonuçlar neticesinde oluşturulan modele göre; 2080 yılına doğru Kuzey Avrupa yaz mevsiminde turizme elverişlilik açısından olumlu koşullardayken, Akdeniz kıyıları yaz mevsiminde turizme elverişlilik açısından olumsuz durumda olacağını ifade etmektedir.

Kadioğlu (2009), Bruun Kuralı'na göre deniz seviyesinin yükselme seviyesinin miktarı ne kadar olursa, bu rakamın 100 katı kadar uzunluktaki sahilin erozyona uğrayabileceğini, yani deniz seviyesi yükseklik miktarına göre, kıyılarda tabanın da o kadar yükseleceğinden bahsetmiştir. Akdeniz kıyılarında yapılan arkeolojik çalışmalar neticesinde Akdeniz su seviyesinin son 2000 yıldır 40 santimetre yükseldiğinin belirlendiğini, böylece Bruun Kuralı'na göre kaybedilen sahil şeridinin 40 metre olduğu örnek olarak verilmiştir.

Kadioğlu (2008), örneğin; ülkemizin doğal zenginliği olan 'Kuş Cenneti ve benzeri milli parkların tahribata uğrayabileceğini ve kuşların göç güzergahlarının ve konaklama yerlerinin değişeceğini tahmin edildiğini' söylemektedir. Turizmin ana öğelerinin iklim şartları ve doğa olduğu düşünüldüğünde iklim değişikliğinin tüm sektörlerde oluşan ciddi etkilerinin turizmde de önemli olumsuz etkilerinin olabileceği bellidir. Bu durumda ise; küresel iklim değişikliğinin getirisi olarak birçok destinasyonda deniz seviyesinin yükselmesi, sel, fırtına, kasırga, tsunami, asit

yağmurları ve yağış şekillerinde değişim gibi sebeplerle popülerliğini kaybederken, kimi destinasyonların ise; popülerliğini artıracığı söylenebilir (Yıldız, 2018: 224).

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) Türkiye'nin gerçekleştirdiği 'Türkiye'nin Yarınları Projesi Sonuç Raporu'na' göre; iklim değişikliğinin başlıca etkileri aşağıda listelenmiştir;

* Sıcaklık artışının 2030 yıllarının sonuna kadar sınırlı kalacağı, bu tarihlerden itibaren sıcaklıkların hızla fazlalaşacağı öngörülmektedir.

* Artışlarda mevsimsel ve bölgesel ayrışmalar vardır.

* Kış mevsimindeki artışların yer yer 4 derece civarına, yaz mevsimindeki artışların ise 6 derece civarına ulaşması öngörülmektedir.

* Kış mevsiminde genelde sahil kesimlerindeki artış miktarının iç kesimden artış miktarlarına kıyasla daha az olacağı tahmin edilmektedir.

* Yaz mevsiminde kısmi olarak yüksek bir artış öngörülmektedir.

* Mevsimsel olarak incelendiğinde, kış yağışlarında Türkiye'nin güney bölgelerinde ciddi azalışlar, buna karşılık kuzey bölgelerinde artışlar öngörülmektedir.

* Kar kalınlığında sıcaklık artışı kaynaklı olarak oluşacak azalmalar önemli mevsimsel değişimlere sebep olacaktır (WWF, 2010: 9).

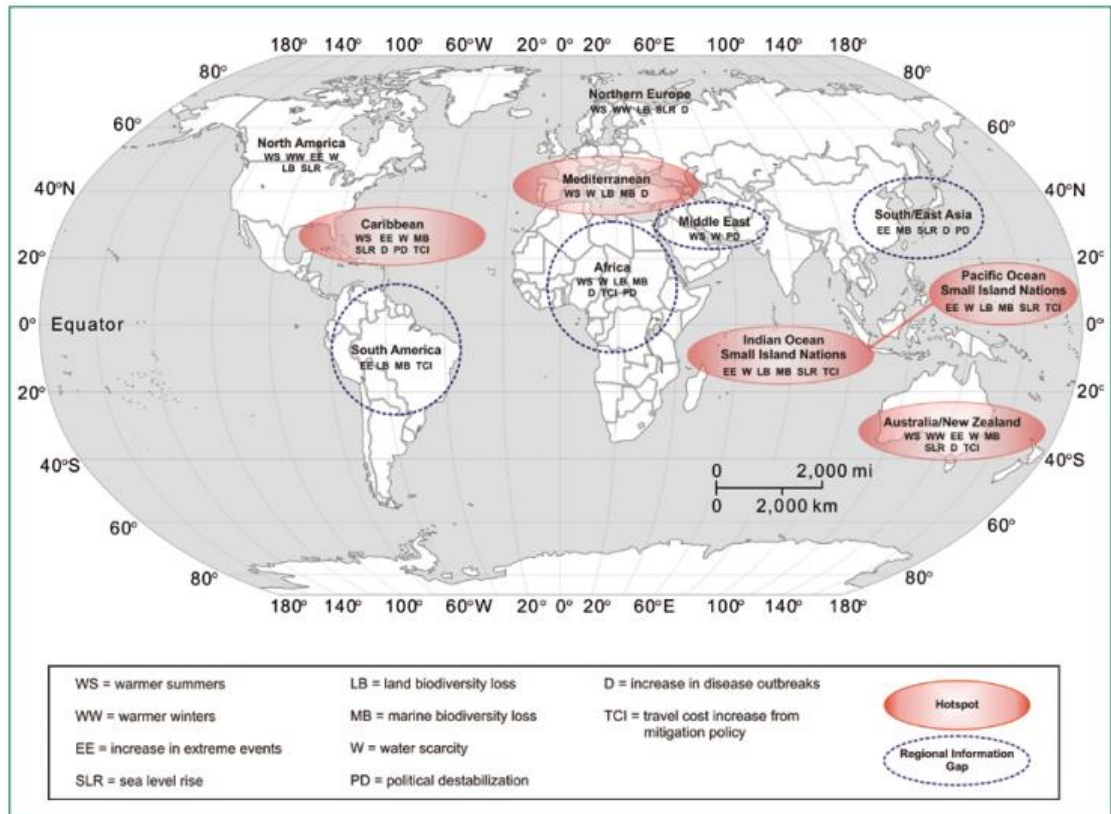
İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı 2011-2023'e göre (2012), Türkiye'de özellikle su kaynaklarında azalma, kuraklık ve çölleşme, orman yangınları ve bu olumsuzluklar sebebiyle ekolojik dengesizlikler gibi negatif etkilerden önemli ölçüde etkilenileceği noktasına vurgu yapılmaktadır.

Dünya Turizm Örgütü'nün girişimi ile düzenlenen 'İklim Değişikliği ve Turizm Konferansı'nda' Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) Genel Sekreteri Francesco Frangialli (2007), iklim değişikliğinin turizme olası olumsuz etkilerini vurgulamış ve iklim değişikliğinin doğası ve büyüklüğü ne olursa olsun, tüm turizm işletmelerinin ve destinasyonların etkiyi en aza indirmek için sürdürülebilir bir şekilde ekonomik,

sosyal ve çevresel olarak yeni fırsatlardan yararlanarak iklim değişikliğine uyum sağlamaları gerekeceğini' söylemiştir. Frangialli, bu etkilerin turizmin ana unsurlarında nasıl karşılanacağına yönelik görüşlerini de şöyle belirtmiştir; 'uyum sağlama açısından turistler üç ana kaynağa bağlı olarak (para, bilgi ve zaman) iklim değişikliğinden etkilenen veya yer değiştiren olumsuz iklim koşullarından kaçınmak için seyahat zamanlaması yapabilmeleri sebebiyle en büyük uyum kapasitesine sahiptir.

İklim değişikliği bilim topluluğu ile bölgesel ve yerel ölçekte turizm işletmecileri arasında, özellikle iklim değişikliği senaryolarının ve yerel turizm karar alma sürecine yönelik göstergelerin geliştirilmesi konusunda etkili bir iletişime ihtiyaç vardır. 2007 yılında düzenlenen 'İklim Değişikliği ve Turizm Konferansı'nda, dünyanın en büyük turizm bölgelerinin beş tanesi sıcak noktalar olarak tanımlanmıştır (UNWTO ve UNEP, 2008: 30); Bu bölgeler Avustralya-Yeni Zelanda, Hint Okyanusu, Pasifik Okyanusu, Akdeniz ve Karayipler'dir. Şekil:1'de turizm bölgelerini etkileyen önemli iklim değişikliği etkilerinin coğrafi dağılımı verilmiştir.

Şekil 1. Turizm Bölgelerini Etkileyen Önemli İklim Değişikliği Etkilerinin Coğrafi Dağılımı



Kaynak: UNWTO ve UNEP, 2008, S, 31

2.1.3.1.3. Flora ve Fauna Etkisi

Doğal çevrenin iki ana unsurunu oluşturan flora ve fauna bölgesel özellikleri belirleyen önemli iki faktördür. Bölgenin bitki çeşitliliği flora, hayvan çeşitliliği de fauna olarak isimlendirilir. Flora ve fauna büyük bir kümedir ve her bölgenin kendine özgü olan flora ve faunası ekolojik dengenin ana unsurlarıdır. Bir destinasyonda turizm yapılması o bölgede insan etkisiyle yapılaşma ve insan yaşamı için altyapı sistemlerinin kurulması anlamına gelmektedir. Bu yapılaşmaların haricinde kalabalık insan kitleleri günlük rutinleriyle de doğadaki diğer canlıları rahatsız etmektedirler. Bölgenin canlı yapısını tehdit edecek seviyede turizm kalabalıklaşması o bölgenin ekolojik dengesini değiştirebilir. Çevresel taşıma kapasitesi göz önüne alınarak yapılan turizm şeklinde herhangi bir olumsuz etki beklenmemektedir.

Hassas ekosistemlerin olduğu bölgelerde aşırı ve düzensiz turizm gelişimi, flora ve faunada negatif etkiler yaparak çeşitliliğin zamanla azalmasına sebep olmaktadır. Turizmin gelişmesi, yaban hayatı türlerinin yaşam ortamlarını giderek daha fazla işgal etmektedir. Özellikle Afrika'da fildişi ve aslan pençesi elde etme amaçlı avlanmalar yaban hayatı için ciddi oranda negatif etkiler getirmektedir. Yaban hayatı gözlemciliği ve fotoğraf çekme gibi faaliyetler bile negatif etkiler yaratabilmektedir. (Erdoğan, 2003: 89). Turizmin yoğunluklu yapıldığı destinasyonlarda deniz ve çevre olumsuz etkilenebilmektedir. Denize direkt olarak akıtılan atıklar denizdeki canlı habitatı açısından önü alınamayan soykırımlara yol açabilir. Yanlış avlama yöntemleriyle balık popülasyonları zarar görebilir, bitki çeşitliliği ve özellikle mercan resifleri tahrip olabilir. Denizde olduğu gibi denizin hemen kıyısına yapılan turizm amaçlı işletmelerin yanlış yöntemlerle kıyılarda tutundurulması kıyı tabanına ve kıyı bitki örtüsüne zarar vererek hem deniz hem de kara üzerinden bir kısır döngü halinde tahribata sebebiyet verebilir. Karada yapılan kamp, piknik, yürüyüş gibi etkinliklerde kaza ile veya vurdumduymazlıkla karasal bitki örtüsüne ve toprak yapısına zarar verilebilmektedir.

Çevre ile insan arasındaki alışverişin insanlar açısından olumlu yönde olabilmesi için insanların doğa üzerindeki çevresel tahribatı olabildiğince sifıra yakın

tutabilmesi, kritik düzeyleri aşmaması gerekmektedir. Turizm adına yoğunluklu kullanılan destinasyonlarda altyapı hizmetlerinde eksik yönetmelikler sebebiyle canlı çeşitliliği üzerinde olumsuz etkiler yaşanabilmektedir. Turizm doğa ilişkisi birçok sebeple biyolojik çeşitliliğin azalmasına sebep olabilmektedir. Türkiye'de öncelikli yapılan kıyı turizmi, yanlış planlamalar sebebiyle kıyı şeridindeki flora ve fauna çeşitliliğine olumsuz etkiler verebilmektedir.

Balıkesir ilinin Karasal Biyolojik Çeşitlilik ve İç Su Ekosistemleri Biyolojik Çeşitlilik Envanter ve İzleme Projesi'ne (2017) ait raporda, Ayvalık ilçesindeki endemik bitki türlerinin büyük ölçüde yok olduğu belirtilmiştir. Ayvalık Sarımsaklı Plajı'nda nisan ayında çiçeklenen, mayıs ayında tohuma geçen ve tek yıllık hayat formuna sahip olan bir çemen türü keşfedilmiştir. "Fabaceae" familyasından olan ve "Toksona trigonella coerulescens subs. Ayvalikensis" adı verilen çemen türü, Uluslararası Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği'nin (IUCN), tehlike altındaki türler kırmızı listesine göre; tehlike kategorisi 'zarar görebilir' olarak belirtilmektedir.

Aynı raporda, Ayvalık sahillerindeki kum zambaklarının yapılaşma nedeniyle yok edildiği de belirtilmiştir. Raporda, özellikle Ayvalık sahilinde yayılış gösteren kum zambaklarının ve diğer birçok kumul türün yaşam alanlarının da ikincil konut ve plaj düzenlemeleri sonucu yok edildiği belirtilmektedir. Raporda, Ayvalık sahilinde ve bölgede en büyük tehdit yapılaşma olduğundan, hiçbir ön araştırma yapılmadan sulak alanların kenarına yerleşim alanlarının yapılması ve DSİ'nin dereleri betonlaştırmasının, endemik bitkilerin yok olmasına sebep olduğuna değinilmektedir.

Destinasyonun özellikle kıyı kesimlerinde yapılan turizm amaçlı tesisler, taban yapısını doldurma gibi alan ile uyumsuz yöntemlerle bütünleştirildiği için kıyıdaaki flora ve fauna çeşitliliğini azaltıp, değiştirebilmekte, aynı zamanda deniz içerisinde yapılan dalgıçlık, balıkçılık, deniz araçları kullanımı gibi faaliyetler denizel canlı çeşitliliğini bozabilmektedir.

Tabiat parklarında yapılan yaban hayat gözlemciliği, hayvanları rahatsız ederek göç yollarının değişmesine, beslenme şartlarındaki değişiklikler genetik yapılarında bozulmalara neden olmakta ve gözlem yerleri etrafındaki bitki örtüsü üzerinde insan hareketleri de flora habitatına zarar vermekte ve yine faunanın alışık

olduğu beslenme şartlarını değiştirmektedir. Türkiye Doğa Derneği'nin (2008) yaptığı bir açıklamaya göre; Dünya'da flamingoların kullandığı en önemli üreme alanlarından biri olan Tuz Gölü'nde flamingo yavru ölümleri gözlenmektedir. Tuz Gölü hatalı politikalar ve projeler nedeniyle kurumaya yüz tutmuştur. Küresel ısınmanın da kısmi olarak etkisi olduğu düşünülse de asıl sebep olarak su kaynaklarının yanlış kullanımı, kanal ve baraj inşaatları, su kuyuları ve tarımsal sulamalar Türkiye'nin ikinci büyük gölünün kurumasına yol açmaktadır.

Turizm amaçlı fazla rağbet gören turizm bölgelerinde taşıma kapasitesi iyi hesaplanmadığı için, altyapı hizmetlerinde sorunlar yaşanmakta ve bu sebeple flora ve fauna olumsuz etkilenmektedir. Turizmin flora ve fauna üzerindeki etkilerinin incelenerek, olumsuz etkilerin yaşanmaması amacıyla uygun planlamalar yapılarak, önlem alınması yaşamsal bir zorunluluktur.

2.1.3.2. Ekolojik Taşıma Kapasitesindeki Bölgesel Etkiler

Ekolojik taşıma kapasitesi tüm dünyada ortak paydada olmayıp, bölgesel olarak farklı yönlerden etkilenebilmektedir. İnsanların farklı kültür ve eğitimleri sonucunda çevre; farklı bölgelerde farklı etkileşimler almaktadır. Ekolojik taşıma kapasitesine etkileşimde bulunan bölgesel etkiler; insani faktör ve ekolojik ayak izi kavramı ile merkez lokasyonlarda ulaşım faktörü yönünden iki başlıkta incelenebilir.

2.1.3.2.1. İnsani Faktör ve Ekolojik Ayak İzi Kavramı

İnsanların yaşam döngüleri içerisinde, yaptıkları tüm faaliyetler belirli bir doğal kaynak kullanılarak ortaya çıkmaktadır. 20. yüzyıl içerisinde, gelişen teknoloji sayesinde bilinçsizce ve plansızca yapılan tüketimler sonucunda ekoloji üzerindeki hasar, kendisini farketmeyecek kadar yüksek bir noktaya ulaşmıştır. 1990'lı yılların başında - şimdiki Küresel Ayak İzi Ağı'nın (Global Footprint Network) Başkanı Mathis Wackernagel ve William Rees ekolojik ayak izi kavramını oluşturarak ekolojik sürdürülebilirliğinin devam etmesi adına doğal kaynakları hesaplama aracı oluşturmuşlardır. Ekolojik ayak izi kavramı, doğal çevrenin karşılaştığı zararı en aza

indirgeme amaçlı çözümler üretmek ve doğal alanların üretim kapasiteleri miktarının ölçülmesi için kullanılan bir yöntem olmuştur. Ekolojik Ayak İzi “küresel hektar” (kha) ile ifade edilir.

Küresel iklim değişikliği, kitlesel tükenme ve küresel ortak noktalarımızın aşırı sömürülmesi, insanların doğayı nasıl değiştirdiğinin örneklerindedir. İnsanların etkisinin genişliği, insan davranışından kaynaklanan yeni bir jeolojik çağa (Antroposen) geçildiği söylenmektedir. Artan refah ve kişi başına düşen miktar ile birlikte büyüyen nüfus, gezegeni tükenme noktasına yaklaştırdığı ve nüfusun artmasıyla birçok doğal kaynağın artan talepleri karşılayamayacağı öngörülmektedir.

Ekolojist Erle Ellis (2016), 'Antropojenik Dönüşüm' adlı veri yerleşimi ile ilgili olarak 'Dünya Nüfus Haritası'nda' dünyayı klasik biyomlara (savan, yağmur ormanları, ormanlık alanlar, tundralar, vb.) bölmek yerine, insanın dünyanın ekolojik modellerini yeniden şekillendirdiğini açıklamak için bir 'antromos' haritasını tasvir etmiştir. Bu harita ekinleri, meraları, kent alanlarını ve diğer insan yerleşimlerini göstermektedir.

Yedi milyanın üzerindeki insan nüfusu, süresiz olarak büyümeye devam ederken, dünyanın insanlara sağlayabileceği, yaşamı sürdüren kaynakların sınırları olduğunu, başka bir deyişle, gezegenimizde insan yaşamı için bir taşıma kapasitesi olduğu söylenebilir. Taşıma kapasitesi, bir ortamın süresiz olarak destekleyebileceği türün maksimum sayısıdır. Bununla birlikte, ekolojistlerin karmaşık bir tür olan insanların taşıma kapasitesini hesaplamaları çok zordur. Çünkü, insanların; yeniden üretmediğini, kaynakları tükettiğini ve yaşam çevresiyle etkileşime girerken sorun yaşayabildiğini biliyoruz.

Gelecekteki projeksiyonları yapmakla ilişkili zorlukları ele almanın bir yolu, gezegendeki mevcut insan etkisine bakmaktır. Ekolojik ayak izi, dünyadaki insani etkinin bir ölçüsüdür. Biyolojik kapasitenin ne kadar olduğunu ve insanların doğal kaynakları kullanma oranını karşılaştırarak ve gezegenin bu kaynakları yenileme ve atıkları absorbe etme yeteneğine göre atık üretme yöntemini kullanarak ne kadar biyolojik kapasite kullandığını izlemektedir. Dünya Nüfus Tarihi Projesi'ne (2016) (World Population History Project) göre; bugün insanlığın küresel ayak izi, sınırı

aşmıştır. Şu anki nüfusumuzu sürdürmek 1.5 dünyaya eşdeğerdir. Mevcut durumun devamlılığında 2050 yılına kadar, 3 dünya eşdeğerine ulaşılacağı öngörülmektedir.

Türkiye'nin ekolojik ayak izi raporu (2012) göre; Türkiye'nin 'ekolojik ayak izi' bileşenlerinin en fazlası %82'lik oranla kişisel tüketimdir (kişi başı 2,26 kha). Devletin çeşitli hizmetlerine bağlı olarak ortaya çıkan toplumsal tüketim ekolojik ayak izinin %5'tir. Yatırım harcamaları ise; ekolojik ayak izinin %13'ünü oluşturmaktadır. Dünya genelinde olduğu gibi, Türkiye'de de ekolojik ayak izi büyük oranda kişisel tüketim kaynaklıdır. Buna bağlı olarak ekolojik ayak izi, ağırlıklı olarak gıda ürünlerini (%52) kapsamaktadır (kişi başı 1,18 kha). Arazi türlerine göre; Türkiye'nin ekolojik ayak izi, biyolojik kapasite ve ekolojik ayak izi hesaplamalarını yapmanın yollarından biri, insanların kullandığı değişik doğal kaynakları (örneğin tarım ürünleri, balıklar, vb.) bu kaynakları sağlayan arazi türlerine göre (tarım arazisi, balıkçılık sahaları, vb.) ayrı ayrı ele almaktır. Şekil 2'de 'Arazi Türlerine Göre Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi', arazi türlerine göre karbon tutma alanı, tarım alanı, orman, otlatma alanı, balıkçılık sahası ve yapılaşmış alan olarak altı ayrı kategoride incelenmiştir.

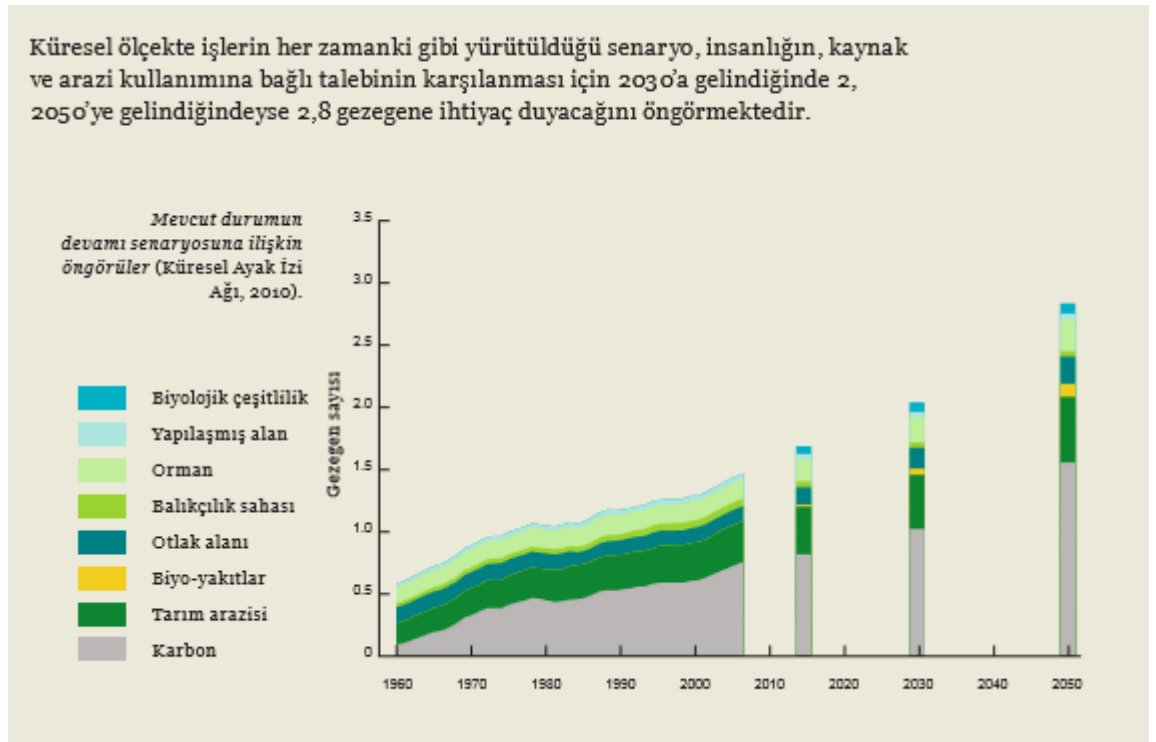
Şekil 2. Arazi Türlerine Göre Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi

TANIM	EKOLOJİK AYAK İZİ BİLEŞENLERİ	TÜRKİYE'DE DURUM
Karbon Tutma Ayak İzi <p>Okyanuslar tarafından tutulan CO₂ emisyonunun yanı sıra, fosil yakıt tüketimi, arazi kullanımı değişiklikleri ve kimyasal süreçlerden kaynaklanan emisyonların tutulması için gereken orman alanının hesaplanmasıdır.</p>		Türkiye'nin toplam Ekolojik Ayak İzi'nin en büyük paydası %46-49'la (kişi başı 1,24-1,36 kha) CO ₂ emisyonlarını hapsedmek için gerekli talepten kaynaklanır. 1961 - 2007 yılları arasında tüm arazi kategorilerindeki Ayak İzi'nde büyüme olmuş, ancak en fazla artış Karbon Ayak İzi'nde ortaya çıkmıştır.
Tarım Arazisi Ayak İzi <p>İnsan tüketimi için gerekli gıda ve lif, hayvan yemi, yağ bitkileri ve kauçuk üretimi için kullanılan alanın hesaplanmasıdır.</p>		Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi'nin yaklaşık %35'i tarım alanlarına yönelik talepten kaynaklanır (kişi başı yaklaşık 0,96 kha). Tarım Ayak İzi'nin büyük kısmı (%83) gıdayla ilişkilidir. Geri kalan kısım ise çoğunlukla tütün üretimi ve devlet harcamalarından kaynaklanır.
Orman Ayak İzi <p>Tüketilen tomruk/kereste, kâğıt hamuru, odun ürünleri ve yakacak odun miktarını karşılamak için gereken orman alanının hesaplanmasıdır.</p>		Türkiye'nin orman ürünlerine yönelik talebi ulusal Ayak İzi'nin %11'ini (kişi başı 0,29 kha) oluşturur. 1961 yılı ile 2007 yılı arasında en az büyüme Orman Ayak İzi'nde gerçekleşmiştir.
Otlak Ayak İzi <p>Et, süt, deri ve yün ürünleri için hayvancılık yapılan alanın hesaplanmasıdır.</p>		Türkiye'deki otlak alanı kullanımı ulusal Ayak İzi'nin %3'ünü (kişi başı 0,08 kha) oluşturur.
Yapılaşmış Alan Ayak İzi <p>Konut, ulaşım, endüstriyel yapılar ve enerji santralleri dahil insan ihtiyaçlarının karşılanmasıyla ilgili altyapı ve üstyapı ile kaplı alanın hesaplanmasıdır.</p>		Yapılaşmış alan kullanımı, toplam Ayak İzi'nin %3'ünü oluşturur ve kişi başına 0,07 küresel hektardır.
Balıkçılık Sahası Ayak İzi <p>Tüketilen balık ve deniz ürünlerini temin etmek için gereken deniz ve tatlı su alanının hesaplanmasıdır.</p>		Türkiye'nin balıkçılık ve su ürünleri kullanımından kaynaklanan Ayak İzi kişi başına 0,06 kha'dır ve ülkenin toplam Ayak İzi'nin %2'sinin biraz üzerindedir.

Kaynak: Türkiye'nin Ekolojik Ayak İzi Raporu (2012), S. 9

Karar vericilerin günümüzdeki yönlendirmeleri, tüm dünyanın geleceğini etkilemektedir. Bilimsel yöntemler aracılığı ile geleceğin hangi yönde değişimler gösterebileceğini önceden belirlemek ve liderlerin kararlarına yardımcı olabilmek mümkündür. Tablo:4’de 2050’ye doğru Türkiye’nin Ekolojik Ayak İzi’ verilmiştir.

Şekil 3. 2050’ye Doğru Türkiye’nin Ekolojik Ayak İzi



Kaynak: Türkiye’nin Ekolojik Ayak İzi Raporu (2012), S. 56

Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF), tarafından yayımlanan ‘Yaşayan Gezegen Raporu 2010’a göre; insanlığın doğal kaynaklar üzerindeki talebinin fazlasıyla arttığını, dünyanın sağlayabileceğinden yüzde 50 daha fazlasının tüketildiğini ve küresel ölçekte biyolojik çeşitliliğin yüzde 30 azaldığını göstermektedir.

‘Yaşayan Gezegen Raporu (2010) ve Dünya Doğayı Koruma Vakfı (World Wide Fund for Nature - WWF) göre; biyolojik çeşitlilikte en hızlı azalma gelir seviyesi düşük olan ülkelerde görülmektedir. Gelişmiş ülkelerin ayak izi oranı, gelişmişlik düzeyi düşük olan ülkelerin beş katı olarak belirtilmektedir. Kişi başına

düşen ekolojik ayak izi sıralamasında Türkiye, 154 ülke arasında 63. sırada yer almaktadır. Kişi başına düşen 'ekolojik ayak izi' sıralamasında ilk on ülke: Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Danimarka, Belçika, Amerika Birleşik Devletleri, Estonya, Kanada, Avustralya, Kuveyt ve İrlanda'dır. Bu sıralamadan yapılan hesaplamayla bir Amerikalı'nın ayak izinin, 43 Afrikalı'nın ayak izine eşit olduğu sonucu çıkartılmaktadır.

Yukarıdaki çalışmalar küresel turizmin sebep olduğu karbon ayak izinin fazlalığını gözler önüne sermektedir. Sadece ulaşımın neden olduğu karbondioksit salınımını hesaplamak yerine; otel, havaalanı gibi yapıların inşaatı ve turistlerin yiyecek, içecek ve hediyelik eşya alışıyla ilgili karbon ayak izini de hesaba katıldığı farklı coğrafyalardaki 160 ülkenin verileri, 2013 yılında meydana gelen 'karbon ayak izinin' toplam miktarının yüzde 8'i oranında meydana geldiği hesaplanmıştır. Hava ulaşımı bu rakamın yüzde 12'sini oluşturmaktadır. UNWTO'nun küresel turizmin karbon ayak izini azaltmak için önerdiği yöntemlerden biri; turistlerin turizm amaçlı yerleşim yerlerine daha yakın yerleri tercih edip toplu ulaşım kullanabilir olmasıdır. Bir diğeri ise; hükümetlerin turizm işiyle uğraşanlara enerji verimliliklerini arttırmak için çeşitli teşviklerin verilmesi yönündedir.

Yapılan araştırmalar ve raporlardan da anlaşılmaktadır ki turizm amaçlı kullanılan destinasyonlarda yerel halkın ekolojik ayak izi düşük seviyelerde iken turizm faaliyetlerinin devreye girmesiyle bu etki 2-3 kat artmaktadır. Destinasyonlardaki yerel halkın günlük hayatlarını sürdürürken ekolojik ayak izi çarpanı düşük seviyelerdeyken, turistik faaliyetlerde bulunmak için uyarılmış refah seviyesi yüksek bireylerin - ki bu bireyler genelde gelişmiş şehirlerden bu bölgelere turizm faaliyeti için gelmektedir- yaşadıkları şehirlerin karbon ayak izini de kendileri ile beraber turizm bölgelerine taşımaktadırlar.

2.1.3.2.2. Merkez Lokasyonlarda Ulaşım Faktörü

İnsanlar sürekli bir noktadan bir başka noktaya farklı amaçlarla seyahat etmektedir. Gıdadan giyeceğe kadar farklı ihtiyaçlar çeşitli ulaşım araçlarıyla tüketicilere ulaştırılmaktadır. Artan nüfus ve artan ticaret hacmi birçok sorunu

beraberinde getirmektedir. Ulaşım araçlarında yaşanan gelişmeler gidilebilecek uzaklıkların artış göstermesine ve bu durum kendisine paralel olarak yakıt ve hammadde tüketiminin artmasını sağlayarak çevreye zarar veren önemli unsurlardan biri haline gelmektedir.

‘Heinrich Böll Stiftung Derneği’ (2012), ulaşımın ekoloji üzerindeki etkilerinden bahsederken, günümüzde fosil yakıtlarla çalışan ya da kullandıkları elektrik fosil yakıtlardan sağlanan birçok aracın hem ürün transferi hem de bireysel ulaşım için kullanıldığını söyleyerek, kullanım alanı çeşitliliği ve ulaşım alanında kullanılan araçlarının çoğunluğunun petrol temelli çalışma sistemiyle hareket etmesinden dolayı geniş ölçekte küresel iklim değişimine sebep olan emisyonların artışına ve bölgesel olarak bakıldığında ise; birçok farklı çevre tahribatına sebep olabileceğini belirtilmiştir. Ulaşım faktörünün çevre sorunları yaratmasında önemli olan bir diğer faktör kişisel araç kullanım oranlarının artmasıdır. Ayrıca yollar, köprüler gibi altyapı hizmetleri zorunluluğunun arttığı ve bunların da beraberinde çevre problemleri getirdiklerinden bahsedilmektedir.

Günümüzde ulaştırma sistemlerinin gerektirdiği alanlar belirlenirken, bu alanların maliyetleri de hesaplanmalıdır. Arazi tüketimi ulaştırmanın ekolojiye negatif yönlü etkilerinden birisidir. Ulaştırma ile ilgili yapılaşmalar sırasında tarıma elverişli araziler kullanılmakta, ulaşım sistemleri sebebiyle önemli oranlarda doğal alan tüketilerek, ekolojik dengenin zarar görmesine sebep olunmaktadır (Öztürk ve Öztürk, 2010: 4979).

Turistik faaliyetlerde ortaya çıkan toplam ekolojik ayak izi miktarı; destinasyonlarda kurulan işletmelerin faaliyetleri ve inşaatı sırasında oluşan karbon ayak izi miktarından daha fazlası, destinasyona ulaşım ve ulaştırma sırasında meydana gelmektedir. Destinasyonlardaki ulaşım çeşitliliği bölgeye turistik açıdan artı değer katarken sürdürülebilirlik anlamında birçok şey kaybettirmektedir. Sürdürülebilir turizm açısından bakıldığında, ulaştırma faktörü turistik faaliyetlerin oluşturduğu karbon ayak izindeki faaliyetlerin en yüksek seviyesinde gözükmektedir.

Turizmden meydana gelen karbon ayak izi miktarına yüzdeler dilim olarak bakıldığında yüzde ondan fazlasını ulaşımın oluşturduğu söylenebilir. Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın (WWF) ve Dünya Turizm Örgütü'nün (WTO) (2012), küresel

turizmin karbon ayak izini azaltmak için önerdiği yöntemlerden biri; turistlerin yaşam alanlarının yakınındaki destinasyonları tercih etmesi ve toplu taşımının yaygınlaşması yönündedir.

2.1.3.3. Ekolojik Taşıma Kapasitesinde Tarihsel Etkiler

Endüstri devrimi sonrasında oluşan çevresel olumsuz etkilerin son yüzyıla dayanması sebebiyle çevre farkındalığının yakın geçmişe dayandığı söylenebilir. Endüstri devriminin kısa zamanda çok büyük etkileri olmuştur. İnsanlığın ekolojik dengeyi korumada kullanabilecekleri bilgi birikimi sınırlıdır. Ekolojik taşıma kapasitesine etkileşimde bulunan tarihsel etkiler; ekolojinin toplum üzerindeki etkisi ve ekolojik turizm alanlarının tarihi ve bugünü yönünden iki başlıkta incelenmiştir.

2.1.3.3.1. Ekolojinin Toplum Üzerindeki Etkisi

Günümüzde insan ve çevre ilişkisi üç aşamada değerlendirilmektedir (Doğan, 2003: 192);

- İnsanlık tarihinden itibaren çevre ile ilgili farkındalığın oluşmadığı 19. yüzyıla kadar geçen süreyi kapsayan 'bilinçsiz var oluş devri',
- 1950'li yıllardan 70'li yıllara kadar devam eden 'bilinçlenme dönemi',
- İnsan ve çevre ilişkilerinin incelendiği 70'li yıllardan başlayıp günümüzde de devam eden 'bilinçli oluş dönemi'dir.

Kavuncu (2017), Türkiye’de çevre çalışmalarına yönelik ilk adımları atan ve alana önemli katkılar sunan Prof. Dr. Ruşen Keleş ile yaptığı söyleşide, Keleş; çevre ile ilgili farkındalık tarihinin eskilere dayanmadığını, 60'ların sonlarından bu yana dünyada yaşanan bazı felaketlerin ekolojik dengenin bozulmasına sebebiyet vermesi itibarıyla, farkındalığın başladığını ifade etmiştir. Son yıllarda bu negatif durumun, başta Birleşmiş Milletler Örgütü olmak üzere pek çok kuruluş, üniversite ve sivil toplum örgütlerinin çabalarıyla olumlu bir nokta üzerinden devamlılığının sağlandığını belirtmiştir.

Toplumun ekoloji üzerindeki etkisi, zaman ve bilinçlenmeyle ekolojinin toplum üzerindeki etkisine dönüşmüştür ve tarih boyunca da bu dönüşüm yaşanmıştır. Başlangıçta, ekoloji toplumları etkilemiş, hayatta kalma ve refah güdüsüyle sınırsız kaynak kullanımı başlamıştır ve toplum ekolojiyi olumsuz yönde etkilemiştir. Fakat, refah arttıkça bilinçlenme düzeyi yükselmiş, toplum ekoloji üzerindeki etkisini azaltmaya çalışmıştır.

Dünya tarihine bakıldığında; 1960'larda kendisini göstermeye başlayan çevreci hareketler, 1970'li yıllarda nükleer protestolar, zehirli atıklara karşı bilimsel bildirimler, feminizm ve devlet politikaları içerisinde seslerini duyurma çabası olarak gelişmiştir. Günümüzde her ne kadar çevreye karşı duyarlılık artmış gibi gözükse de, tüketim dünyasında çevrecilik de sadece bir etiket olarak, asıl amacından ayrılmış bir şekilde kullanılabilir. Kişisel çıkarların haricinde, konuya şirketler bazında bakıldığında da normalde doğaya verilen zarar ile ilgili hiçbir çalışma yapmayan şirketlerin, pazarlama aşamasında çevreye duyarlı söylemlerle kendisini temize çıkarma istemiyle, yeşil aklama (greenwashing) ismi verilen stratejiyle sadece çıkar amaçlı olarak kullanıldığı söylenebilir.

Amerika'da vatandaşlık hakları hareketiyle birlikte 1960'ların ortalarında çevrecilik hareketini başlamıştır. Rachel Carson'un 1962'de yayınlanan, kimyasal haşarat ilaçlarının ve özellikle DDT'nin (dikloro difenil trikloroethan-tehlikeli böcek öldürücü tarım ilacı) verdiği zararlardan bahseden kitabı pek çok kişiyi harekete geçirerek, egzost gazları, endüstri atıkları, petrol gibi kirlilik kaynakları hakkında daha çok insanın farkındalığını sağlamıştır. Amerikan Kongresi, ulusal hava niteliği standartları geliştirilmesi amacıyla 1967 tarihli 'Temiz Hava Yasası'nı' kabul etmiştir. 1970 yılında da çevreye karşı olumsuz tutumları denetleme amaçlı, bağımsız bir federal kuruluş olan 'Çevre Koruma Dairesi' yaratılmıştır (Amerika - Ankara Büyükelçiliği web sitesi).

Türkiye Cumhuriyeti; ilk olarak 1982 Anayasası ile çevre konusuna değinmiş ve 1983 yılında Türkiye'nin ilk 'Çevre Kanunu' kabul edilmiştir. Çevre ile ilgili düzenlemeler yapma amacıyla kurulan Çevre Müsteşarlığı 1978 yılında çalışmalarına başlamıştır. Çevre Müsteşarlığı daha sonra Çevre Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş sonrasında Çevre Bakanlığı'na bağlanarak tekrar müsteşarlık seviyesine indirilmiştir.

Ekolojik korumalarla ilgili yapılan tüm eylemler ve düşünceler yakın tarihte şekillenmeye başlamıştır. İnsan bilincinde yerleşen tüm bu düşüncelerin yanında, dünya yaş almaya ve tüketim toplumu etkisinden çıkmamaya devam etmektedir. Tüm bu sonuçlarla birlikte doğa koruma kavramları tüketim sektörü içerisinde sadece pazarlama alanında tutunmuş, dünya kaynaklarının tükenmesi ve doğanın insan tarafından aldığı zarar hiçbir şekilde paralel olarak küçülmemiştir. Kavramın ortaya çıktığı ilk günlerden farklı olarak dünya bugün küresel ısınmanın verdiği ve vereceği zararın da bilincindedir. Ancak, bu zararın önünü kesecek bir politika çözümü bulunamamıştır. İnsanların benmerkezci tutumları ve endüstri devrimi ile kontrolsüzce dünyayı sahiplenip, hor kullanmaları sonucunda dünyadaki kıt kaynakların tükeneceği, büyük kitlelerle insanların ve diğer canlıların yaşamlarını tehlikeye sokacağı düşüncesi bilimsel bir gerçekliktir. Dünyanın taşıma kapasitesi, insanların geleceği düşünmeyen yapısı sebebiyle aşılmaktadır. İnsanlar sadece kendi türlerini değil, tüm fauna ve florayı yok olma tehlikesi ile karşı karşıya bırakmıştır. Dünyanın taşıma kapasitesinin aşılmaması için ekolojik dengelerin yerinde planlandığı, ana unsuru 'tüketim' olmayan, insanların bencilliğinden uzak, yeni bir dünya düzenine ihtiyaç vardır.

2.1.3.3.2. Ekolojik Turizm Alanlarının Tarihi ve Bugünü

Günümüzde turizm amaçlı kullanılan destinasyonların tarihte kullanım amaçları değişkenlik göstermektedir. Çevresel etmenlerle oluşmuş yapılara dönem dönem farklı anlamlar yüklenmiştir. Bu anlam birikimleri yani ekolojik yapıların tarihsel geçmişi olması turizm açısından bakıldığında dikkat çekme oranını yükselten etki bırakmaktadır.

Türkiye'de Kapadokya örneğine bakıldığında paleolitik dönemde oyulmaya başlanmış olan peri bacaları 3. yüzyıldan itibaren sığınak, ibadethane ve ev olarak kullanılmıştır. Jeolojik olarak doğal halde oluşmuş olan peri bacaları birçok medeniyet görmüş ve yaşam alanı olarak kullanılmıştır. Günümüze gelindiğinde bu zengin tarihi ve benzersiz doğal görünümü ile dünyanın sayılı turizm noktalarından biridir.

Bir diğerk örnek; Denizli'de Pamukkale Travertenleridir. Jeolojik olarak incelendiğinde; çeşitli çökelmelerin sebep olduğu bir oluşum olduğu söylenebilir. Bu alanda 17 adet sıcak su kaynağı vardır. Travertenler antik zamanlardan beri kullanılmaktadır (Erdemir, 2018: 51). Kat kat sıcak su havuzlarının varolduğı bu alan sıcak su kaynağı olarak günümüzde de kullanılmaktadır. 'Pamukkale Hierapolis Ören Yeri', arkeolojik dokusu, dinsel yapılar, travertenler ve termal sularından dolayı hem sağlık hem inanç hem de kültür turizmi açısından yoğun ilgi görmektedir. (Erdemir, 2018: 61). Bir diğerk örnek olarak, Ayvalık'ta bulunan 'Şeytan Sofrası' ismi verilen jeolojik dönemde lav birikintilerinden oluşmuş tepeyi gösterebiliriz.

Ekolojik olarak oluşum göstermiş ilginç ve doğal ya da insan eliyle yapılmış antik tüm yapılar insanlardaki keşfetme ve merak duyguları sebebiyle turizm açısından önem taşımaktadır. Bu yapıların ekolojik anlamda aynı kalması, geleceğe aktarılabilmesi insanlık tarihi açısından öğretici bir anlamlılık taşımaktadır. Bu çerçeveden bakıldığında ekolojik olarak günümüze kadar gelebilmiş doğal yapıların korunması amacıyla taşıma kapasitelerini hesaplayarak denetim sağlamak büyük önem taşımaktadır.

2.1.4. Ayvalık Destinasyonunun Turizm Açısından Yapısal Analizi

Bu başlık altında; Ayvalık destinasyonunda ulaşılabilirlik, Ayvalık destinasyonunda çekicilik unsurları ve Ayvalık destinasyonunun altyapı ve üstyapı donanımları incelenmiştir.

2.1.4.1. Ayvalık Destinasyonunda Ulaşılabilirlik

Ayvalık, Ege bölgesinde Ege Denizi kıyılarının kuzeyinde yer alan, Balıkesir iline bağlı bir ilçedir. Ayvalık, 265 km²'lik bir alandadır. Ayvalık'ın güneyinde İzmir iline bağlı Dikili ve Bergama ilçeleri, kuzeydoğusunda Balıkesir iline bağlı Gömeç ilçesi, batısında ise; Ege Denizi vardır. Ege Denizi'nde irili ufaklı Ayvalık Adaları ismi verilmiş takımadalar bulunmaktadır. Ayvalık'ın batısından doğru bakıldığında yaklaşık 18 deniz mili uzaklıkta olan Yunanistan'a bağlı Midilli adası çıplak gözle

görülebilmektedir. Midilli Adası ile Ayvalık arasında feribot ile ulaşım yapılmaktadır. Midilli, İstanbul ve İzmir gibi büyük metropollere yakınlığı sebebi ile odak noktası olan Ayvalık ilçesi, yaz sezonu dışında hafta sonu turizminde de tercih sebebidir. Ayrıca, Ayvalık'a 46 km uzaklıkta olan Koca Seyit Havaalanı'na özel havayolu şirketleri belirli günlerde uçak seferleri düzenlemektedir (Gökdeniz, 2016: 5).

Ayvalık; Bergama'ya 63, Efes'e 226, Assos'a 101 ve Truva'ya 152 km uzaklıktadır. Ayrıca, Türk tarihinde önemli bir yeri olan Çanakkale'ye de 166 km uzaklıktadır. İzmir'e ise; 154 km.'lik mesafedir.

Tablo 3. Ayvalık'ın Popüler Destinasyonlara Uzaklıkları (km)

Destinasyon	Mesafe (km)	Destinasyon	Mesafe (km)
İstanbul	316	Çeşme	235
İzmir	154	Foça	136
Balıkesir	127	Gelibolu	216
Bursa	272	Pamukkale	328
Efes	226	Kuşadası	244
Bergama	63	Bodrum	389
Çanakkale	166	Edremit Kocaseyit Havaalanı	41
Assos	101	İzmir Adnan Menderes Havaalanı	185
Selçuk	215	Truva	152

Kaynak: Google haritalar

30 Ocak 1923'de imzalanan 'Halkların Mübadelesi Sözleşmesi' çerçevesinde Yunanistan'daki yerleşik Müslümanlar Anadolu'ya; Anadolu'daki yerleşik Rumlar da Yunanistan'a göç etmek zorunda bırakılmışlardır. Mübadele göçmenlerine Türkiye Cumhuriyeti tarafından taşınmaz alanlar pay edilmiştir. Yorulmaz (1988) Ayvalık ve Alibey (Cunda) Adası, 1924 Balkanlardan özellikle Girit, Selanik, Midilli'den göç edenlerin ağırlıklı olarak yaşadığı bir belde olduğuna değinmektedir. Ayvalık'ın tarihi ve coğrafi konumu, iklimi, doğal güzellikleri tarihin ilk çağlarından beri insanların ilgisini çekmiş ve yaşanılacak yer olarak her zaman tercih edildiğini ve özellikle buğday öğüten değirmenlerin olması, şarap üretimi ve tuz elde edilmesinin şehri cazip kılan unsurlar olduğundan bahsetmiştir. Ayvalık'ta

günümüzde ‘Neo-klasik mimari’ olarak tanımlanan yapılar kültür turizmi açısından önem taşımakta ve gelişmiş inşaat teknikleriyle Ayvalık evlerinin günümüze kadar nasıl ulaştığını anlatmaktadır.

Gökdeniz (2008), Ayvalık'ın Türkiye'deki turizm hareketinin ilk başladığı yerlerden biri olduğunu ve buna rağmen bu ayrıcalığını yeterince kullanılmadığını ifade etmektedir. Bu durumun ana sebebinin turizmin 3 ay gibi sınırlı bir sürede gerçekleşmesinden kaynaklandığının ifade eden Gökdeniz, Ayvalık'ta son yıllarda gastronomi ve kültür turizmi gibi yeni turizm anlayışları çerçevesinde popüler bir destinasyon olmaya başladığını belirtmektedir.

2.1.4.2. Ayvalık Destinasyonunda Çekicilik Unsurları

Ayvalık destinasyonunda çekicilik unsurları; doğal çekicilikler, tarihi çekicilikler, kültürel çekicilikler ve etkinlik çekicilikleri açısından incelenmiştir.

2.1.4.2.1. Doğal Çekicilikler

Ayvalık, özellikle eşsiz doğası ile dikkat çeken bir destinasyondur. İklim koşulları, tabiat parkı, doğal plajları, sakin ve berrak denizi, seyir tepeleri, irili ufaklı adalarıyla dünyanın eşsiz noktalarından olan Ayvalık'taki doğal çekicilikleri ayrıntılı olarak incelemekte fayda vardır;

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı: Ayvalık ilçesine bağlı adalar topluluğu irili ufaklı birçok adadan oluşmakla birlikte aralarında en büyüğü Alibey (Cunda) adasıdır. Bu ada; köprü ile önce Lale adasına daha sonra yeni köprü ile Ayvalık'a bağlanması sebebiyle artık yarımada özelliği taşımaktadır. Ayvalık koyu; 24 küçük adadan oluşmaktadır. Cunda dışında hiçbirinde yerleşim yoktur. Ayvalık Adaları, eski kaynaklarda ‘Yund Adaları’ veya ‘Cunda Adaları’ olarak da geçmektedir. Rumlar, bu adalara ‘kokulu adalar’ anlamına gelen ‘Hekatonisa’ ismini vermişlerdir. Hekatonisos, Apollonnesos, Hekatonnesoi, Hekatos gibi yazılışları da kullanılmaktadır (Yorulmaz, 2002:15).

Şeytan Sofrası: Ayvalık merkezinin 8 km güneyinde, Sarımsaklı girişinin kuzey bölgesinde yer alan Şeytan Sofrası; jeolojik dönemde lav birikintilerinden oluşmuş bir tepedir. Bu tepeden tüm Ayvalık Adaları ve Midilli Adası'nı gözlemlemek mümkündür. Tepenin kuzeydoğu ucunda bulunan ayak izine benzeyen bir çukur hakkında çok çeşitli rivayetler ve efsaneler anlatılmaktadır. Doğal oluşumu ve muhteşem manzarası ile dikkat çeken bu seyir tepesine özellikle güneşin batışını izlemek için turlar düzenlenmektedir.

Sarımsaklı Plajları: Ayvalık ilçesine bağlı Küçükköy beldesinde bulunan plajların Ayvalık merkeze uzaklığı 8 km'dir. Yaklaşık 7 km uzunluğunda ve yer yer 200 m genişliğe sahip olabilen plaj ortalama 100 m enindedir. Plajda ihale ile kiralanmış bölümlerde özel kafe ve güneşlikli şezlong bölümlerinin yanı sıra büyük halk plajı bölümleri de vardır. Sarımsaklı plajı uzunluk özelliği ile Türkiye'de ilk üçe girmektedir.

Aşıklar Tepesi: Cunda Adası girişinde sol kesimde konumlanan Ortaçağ Hisarı şeklinde bulunan bu manastır ve kilise, döneminde önemli azizleri, patrikleri ve keşişleri barındırmıştır. Değirmen ve kilise, iş adamı Rahmi Koç'un girişimleri ile restore ettirilmiş ve 2007 yılında hizmete açılmıştır. Değirmenin hemen yanındaki alandan Ege Denizi ve Cunda Adası kuş bakışı izlenebilir, kafeden faydalanılabilir, hediyelik objeler bulunulabilir ve en önemlisi kitaplığından yararlanılabilir özelliktedir. (Ayrıntılı bilgi için bakınız [www. rmk-museum.org.tr](http://www.rmk-museum.org.tr))

Ayvalık Sualtı Dünyası: Sualtı sporları, son yıllarda oldukça popüler bir uğraş alanıdır. Bu açıdan Ayvalık çok önemli değerlere sahiptir. Ayvalık'ta 24 ada ve 60 dalış noktası ile her seviyede dalış imkanı vardır. Bu noktada profesyonel dalgıçlarla birlikte eğitim dalışları yapan 4 dalış okulu bulunmaktadır. Ayvalık'ın en önemli su altı değeri; kızıl mercanlardır (Gökdeniz, Dinç, 2013: 249). Ayvalık, bugün bu tür mercanlara ev sahipliği yaparak Kızıldeniz'e rakip olmuştur. Avrupa'nın en önemli su altı ve doğa dergileri Ayvalık'ı haber yaparak, su altı hayvan ve bitki örtüsü ile ilgili makro su altı fotoğrafları için bulunması zor gözlem noktaları oluşturmaktadır (Gökdeniz, 2014: 32).

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı çalışmasının sonucunda ortaya çıkarılan 2013 yılına ait Ayvalık Adaları Tabiat Parkı Denizel Biyolojik Çeşitlilik Çalışması Final

Raporu' kapsamında yapılan gözlemler ve incelemeler sonucunda toplam 671 tür canlı tespit edilmiştir. Satıl (2018), 'denizel alanda 71 tanesinin ekonomik değeri olan 142 balık türü, 7 adet iki yaşamlı tür yayılış gösterdiğini ifade etmektedir. Bölgede, yılan balığı, lüfer, palamut, sardalye, kolyoz ve uskumru gibi ekonomik değeri olan balıklar bulunduğunu ayrıca, uluslararası sözleşmelerle koruma altında olması gereken 16 denizel türün de Ayvalık Tabiat Parkı sınırları dâhilinde yaşadığını söylemektedir. Ayvalık sualtı dünyası, zengin dip yapısı ve çok renkli mercan resifleriyle su altı fotoğrafçılarına mükemmel manzaralar sunmaktadır.

Çalışkan (2019), Ayvalık sualtında her hava şartında ve her seviyeden dalgıç tarafından kullanılabilen dalış noktalarının varlığı, zengin canlı çeşitliliği, batıkları ve kırmızı mercanlarıyla benzersiz bir alan olduğunu ve Türkiye'de kırmızı denizyıldızı ve deniztavşanının görülebildiği tek yer olduğu söylemektedir. Ayrıca Monaco deniz müzesinden çıkarılan coulerpa taxifolia denilen katil yosunun Akdeniz'e geldiğinden bahsetmektedir. Toksik madde yayan bu canlının Akdeniz'deki sualtı yaşamını olumsuz etkilediğini ve bu durumun da Ege denizini özellikle de Ayvalık'ı daha da önemli hale getirdiğini belirtmektedir.

Doğa Yürüyüşleri (Trekking): Doğa yürüyüşleri kapsamında oldukça geniş bir alana sahip olan Ayvalık'ta, 17.950 hektar genişliğindeki Ayvalık'a bağlı 24 adanın 20'sini kapsayan Ayvalık Adaları Tabiat Parkı'ndan bahsetmek mümkündür. Tabiat Parkı'ndaki adaların isimleri: Cunda Adası (Alibey), Pınar Adası (Mosko-Kılavuz), Çıplak Ada, Yellice Ada (Poyraz Ada), Güneş Adası, Maden Adası, Küçükmaden Adası, Kız Adası, Yumurta (Doğu) Adası, Balık Adası, Kara Ada, Hasır Adası, Güvercin Adası, Taşlı Ada, Yelken Adası (Ayyiola), Yalnız Ada, Yuvarlak Ada, Göz Adası, Yumurta (Batı) Adası ve Tavuk Adası'dır. Ayvalık adaları, tektonik hareketler sonucu çöken Ege çanağındaki tepelerin su üzerinde kalmasıyla oluşmuş jeomorfolojik birimlerdir.

Doğal, kültürel, arkeolojik değerlerle her türlü ilgiyi hak etmekte olan ve doğa turizmi potansiyeline sahip olan Ayvalık Adaları Tabiat Parkı ilgi çekmektedir. Park'ta, bir yanda Pateriça'ya, öte yanda Hakkıbey Feneri'ne uzanan iki ayrı 'Yürüyüş ve Dağ Bisikleti Parkuru' bulunmaktadır. Coğrafi yapısının zenginliği, değişkenliği, yüzey şekillerinin yumuşak ve eğimli olması ile dağ bisikletçileri için ideal özellikte olan her iki parkur da 10 km uzunluğundadır.

2.1.4.2.2. Tarihi Çekicilikler

Tarihte Cisthna, Taliani ve Kydonia olarak adlandırılmış çok eski bir yerleşim merkezi olan Ayvalık'a ilk yerleşenler, Misyalılar'dır. Yunan adalarından göçen milletler, Edremit Körfezi'ndeki adalarda koloniler kurmuşlardır. Ayvalık ve çevresi İ.Ö. 330-30 yılları arasında Makedonyalıların, M.Ö. 30 - M.S. 395 arası Romalıların, M.S. 395-1453 arasında Bizanslıların hâkimiyetinde kalmıştır. Elde edilen veriler çerçevesinde; Ayvalık'ın bilinen tarihi, 1623 yılına kadar uzanmaktadır (<https://www.ktb.gov.tr/>).

Osmanlı toprakları içerisinde özerk bir yapısı olan ve ağırlıklı olarak Rum toplumunun yaşadığı Ayvalık, bu topluma kendi dil, din ve kültürünü özgürce yaşamasına olanak veren bir yerleşim yeri olarak da bilinmektedir. Ayvalık merkez, Cunda Adası ve Küçükköy yerleşim yerlerindeki kilise ve manastır gibi dini yapıların varlığı, Rum toplumunun inanç ve ibadet özgürlüğünü göstermektedir (Yorulmaz, 2002: 19). Ortodoks mezhebindeki Rumlar, bölgede farklı tarihlerde kiliseler ve manastırlar yapmışlardır. Kiliseler kent içinde yer alırken, manastırlar amaçları gereği gereği yerleşimden uzak, doğayla baş başa kalınabilecek alanlarda yapılmıştır (Uçar, 2014: 10). Kentteki tarihi yapılar 19. yy ve 20. yy başlarında revaçta olan antik mimari sanat akımı olan neo-klasik akımın etkisindedir. Bu akım yapıların antik, Bizans dönemi ve neo klasik mimari yoğunluklu olmasına sebep olmuştur. Fakat yapıların detaylarında Ayvalık'a mahsus incelikler gözlemlenebilmektedir. Ayvalık'ın bu tarihi çekiciliklerini detaylı olarak incelemekte fayda vardır;

Alibey (Cunda) Adası: 1924 Girit'ten göç eden mübadillerin ağırlıklı olarak yaşadığı bir beldedir. Burada ikamet eden mübadiller kültürlerini aradan neredeyse bir asır geçmesine rağmen unutmamışlar ve devamlılığını sağlamak adına yoğun çaba sarf etmektedirler. Unutmadıkları bir diğer kültürel değer de mutfaklarıdır (Gökdeniz, vd., 2015:13).

Alibey Adası doğal güzellikleri ve tarihi yapıları sebebiyle koruma altına alınmış ve 1976 yılında Ayvalık ve çevresindeki 17.900 hektarlık alan doğal ve tarihi

sit alanı olarak ilan edilmiştir. Alibey Adası'nda mübadele öncesinden kalma birçok kilise ve manastır bulunmaktadır. Bu tarihi yapıların restore edilerek koruma altına alınması kişisel mülk satınalmaları ile devam etmektedir. Bu yapıların günümüze kazandırılması açısından çalışmaların devam ettirilmesi büyük bir gerekliliktir.

Rahmi Koç Müzesi (Taksiyarhis Kilisesi): Ayvalık'ta Alibey (Cunda) Adası'nda bulunan Rahmi Koç Müzesi (Taksiyarhis Kilisesi), Rum Ortodoks cemaati tarafından, 1873 yılında yapılmıştır. Taksiyarhis Kilisesi, Ayvalık'ın en eski kilisesi olduğu söylenmektedir. Dünyanın en büyük çanına sahip bu kilise; iç mimarisinde yer alan freskler ve oyma süsler ile ihtişamlı bir işçiliğe sahiptir. Günümüzde 'anıt müze' olarak kullanılan bu kilise ihtişamlı tarihi yapısı ile görülmeye değer eserlerdendir. 1927-1928 yılları arasında camiye çevrilmiş ve 1947 yılında depremde büyük zarar görmüştür. 2011 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından restore edilerek, 2014 yılında 'Rahmi Koç Müzesi' olarak hizmete açılmıştır. Müzede, farklı oyuncaklar ve çeşitli maketler sergilenmektedir. (Ayrıntılı bilgi için bakınız [www. rmk-museum.org.tr](http://www.rmk-museum.org.tr)).

Sevim ve Necdet Kent Kitaplığı (Agios Yannis Kilisesi): Patrik Teodosios zamanında İstanbul'daki Fener Rum Patrikhanesi'ne bağlanan manastırın ana kilisesi kuzeybatı kısmında bulunmaktadır. Bu Şapel de mimarisiyle manastırın vazgeçilmez bir parçasıdır. Aynı zamanda buradaki kitaplık 1835 yılından itibaren zenginleşmeye başlamış, dini kitaplar yanında 17. ve 18. yüzyılın kilise hukuku hakkındaki yayınlarıyla da ün salmıştır. On yıllarca harap bir şekilde kalan değirmen ve kilise; Rahmi M. Koç Vakfı tarafından restore edilmiş ve Alibey (Cunda) Adası, 2007 yılında önemli bir kitaplığa kavuşturulmuştur. Kitaplığa, Emekli Büyükelçi Necdet Kent'in ve eşi Sevim Kent'in ismi verilmiştir. (Ayrıntılı bilgi için bakınız [www. rmk-museum.org.tr](http://www.rmk-museum.org.tr)).

Despot'un Evi: Despot Evi, Cunda'nın en önemli mimari eserlerinden biridir. Yunanistan'dan Cunda'ya gelen Despot tarafından 1862 yılında inşa edilen tarihi bina, 1877'de Osmanlı Devleti'nce satın alınmış ve bir süre hükümet binası olarak kullanılmıştır. Daha sonra, bina 1921 yılında çocuk yurdu (o dönemki adıyla öksüz yurdu) olarak kullanılmış ve 1980 yılında çocuk yurdunun yeni binasına taşınmasıyla kaderine terk edilmiştir. Zaman içerisinde bakımsızlık nedeniyle

harabeye dönen tarihi bina, birkaç kez farklı yatırımcılar tarafından restore edilmek amacıyla satın alınmaya çalışılmıştır. 2014 yılında 49 yıllığına tahsise çıkmış ve Polat Şirketler Grubu tarafından aslına uygun restore edilmek ve butik otele çevirmek amacıyla satın alınmıştır. 31 odalı bir butik otele dönüştürülmek üzere hazırlanan proje; Bursa Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan geçmiş ve restorasyon çalışmaları bitirilerek Temmuz 2019'da hizmete açılmıştır. (Gökdeniz, 2019: 84).

Taş Kahve: 1927 yılında Giritli Hüseyin Bey tarafından alınarak işletilen 'Taş Kahve', inşasında kullanılan doğal sarımsak taşı ve yapısal özellikleri sebebiyle dönemin en güzel mimari örneklerinden biridir. 'Taş Kahve', bugün de Ayvalık ve Cunda'nın marka değerlerinden biridir.

Hamidiye Cami: Cunda'da XIX. yüzyılda Osmanlı Dönemi'nde yaşayan Müslüman nüfus için yapılmış tek cami olma özelliği taşıyan Hamidiye Cami, II. Abdülhamit döneminde yapılmıştır. Ayvalık'ın diğer yapılarına benzer özellikleri taşırken kent dokusuyla da büyük bir uyum içindedir. Cami, 2019 yılında büyük bir restorasyon geçirerek, halkın kullanımına açılmıştır.

Ayıışığı Manastırı (Agios Dimitros Ta Salina): Cunda Adası'nın kuzey yönündeki 'Pateriça' yarımadasının en uç noktasında yer alan Ay Işığı Manastırı, dik bir tepenin denizle birleştiği noktadadır. Ay Işığı Manastırının inşaa tarihinin 1771 ve 1795 tarihleri arasında yapıldığı söylenmektedir (Uçar, Güney, 2007: 14). Şapel dışındaki yapıları yıkılan Manastırı, Fahrettin Katrinli'nin vefatının ardından varisleri Suzan Sabancı Dinçer'e satmıştır. Milli Park içinde bulunan Ayıışığı Manastırı, 'müze-yapı' tanımı içinde 2011'de özgün nitelikleri korunarak restore edilmiştir.

Çamlı Manastır: Cunda Adası'nın çamla kaplı olan en yüksek tepesinin kuzey tarafında olan manastır, 1770'li yıllarda yapıldığı düşünülmektedir. Manastır, 1944 yılındaki depremle tahrip olmuş ve yıkıntı haline dönüşmüştür (Uçar, Güney, 2007: 14). Günümüzde restore edilmeyi bekleyen ender yapılardan biridir.

Leka Panaya Manastırı: 'Koruyan Meryem Manastırı' olarak da bilinmektedir. İlk sahibi Cunda piskoposu Peisos'dur. 1835 yılında yapıldığı belirtilen, boğazın kenarında olan yapı onarım görmüş olmasından dolayı anıtsal

mimarisini halen sergilemektedir (Uçar, Güney, 2007: 15). 1992 yılında, Komili ailesi tarafından satın alınmış ve özel mülk olarak kullanılmaktadır.

Küçükköy (Yeniçarohori): Ayvalık merkezine 8 km uzaklıkta bulunan ve ‘Yeniçarohori’ olarak anılan Küçükköy, 7 km uzunluğunda ve 100 metre genişliğindeki dünyaca ünlü, sığ ve ince kumlu Sarımsaklı Plajı’na da 1 km’lik mesafededir. Ayvalık ilçesine bağlı bir köy iken 1970’de belde olan Küçükköy, 400 civarında tarihi Rum evinin restore edilerek sanat atölyelerine dönüştürüleceği bir proje alanıdır. Bu lokasyonda; mobil uygulamalar ve aplikasyonlarla ilgilenenler için dijital inkübasyon merkezlerinin, kültür merkezinin, kent müzesinin kurulduğu ve festivallerin düzenlendiği bir sanat ve tasarım köyü planlanmaktadır. Köyde, bu tür uygulamalar ve projelere katılım her geçen gün artmaktadır.

Küçükköy, 1462’de Midilli Adası’nın kontrolünü sağlamak amacıyla Fatih Sultan Mehmet’in isteği ile Yeniçerilerin obalarını kurup yerleştikleri bir köy olarak bilinmektedir. Tarihçilere göre; Midilli’ye oldukça yakın bir konumda olan Küçükköy’e yerleşen Yeniçeriler, adayı ele geçirip kontrolü sağlayana kadar bir süre burada yaşamışlardır. Ayvalık’la birlikte bölgeye yerleşen Rumlar, bu köye ‘yeniçeri evi, yeniçeri köyü’ anlamına gelen ‘yeniçarohori, yeniçarohorion’ olarak adlandırmışlardır. Mübadele kapsamında Rumlardan boşaltılan köye Karadağ bölgesinden gelen Boşnaklar yerleştirilmiştir. Son zamanlarda yatırımcıların köyde restorasyon çalışmaları yapması ile köy hayatı canlandırılmaya çalışılmaktadır (Gökdeniz, 2019: 88).

Çınarlı Cami: Ayvalık’ın merkezinde ve 1700’lü yıllarda kilise olarak inşa edilen yapı, 1923 yılında camiye çevrilmiş ve bugün de cami olarak kullanılan tescilli bir yapıdır.

Hayrettin Paşa Camisi: Eski bir kilise olan cami, 1850 yılında yapılmıştır. Ayvalık’ın ilk kiliselerden biridir. Cumhuriyet döneminde camiye çevrilmiştir (Uçar, Güney, 2007:13).

Saatli Cami: Kilise, 1870 yılında yapılmış olup 1928 yılında camiye dönüştürülmüştür ve günümüzde cami olarak kullanılmaktadır (Uçar, 2014: 10).

Taksiyarhis Kilisesi: Ayvalık'ın ilk kilisesidir. 16.yy. sonu ile 17.yy. başında bir Rum yerleşkesi olan Ayvalık, bu kilisenin çevresinde gelişmiştir, Kurtuluş savaşından sonra tek el deposu olarak kullanılmış, 2012 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından restorasyonu tamamlanmıştır. 2013 yılında 'Taksiyarhis Anıt Müzesi' olarak hizmete açılmıştır.

Profitis İlias Kilisesi: Ayvalık'ın en yüksek tepesine 1835 yılında kurulmuş olan Profitis İlias Kilisesi'nin 1952 yılındaki depremde kısmi olarak hasar görmüş sonrasında da korunmaması sebebiyle tamamı yıkılmıştır. Günümüzde kilisenin bulunduğu alana Türk Silahlı Kuvvetlerine bağlı Rehabilitasyon Merkezi yapılmıştır (Uçar, Güney, 2007: 14).

Hagia Triada Kilisesi: Ayvalık merkezinde 1846 yılında hizmete açılmıştır. Kilise, Mübadeleden sonra camiye dönüştürülmüş, sonra uzunca bir süre tütün deposu olarak kullanılmış ve sonar kaderine terk edilmiştir. Kilisede; Eylül 2018'de Ayvalık Belediyesi tarafından restorasyon çalışmalarına başlanmıştır (Uçar, 2014:11).

Portaitissa Kilisesi: Ayvalık merkezinde olan Portaitissa Kilisesi, bölgenin en küçük kilisesidir (Gündoğmaz, 2003: 30). Günümüzde restore edilmeyi beklemektedir.

Ayazma Kilisesi yada Faneromeni Kilisesi: Adı 'kutsal su' anlamına gelmektedir. Ayvalık'ın geç dönem yapısı olan kilise, girişindeki alınlıkta yazdığı üzere 1890 yılında yapılmıştır. (Uçar, Güney, 2007: 13). Ayvalık Belediyesi ve bir grup gönüllü tarafından restore ettirilerek, 2018 yılında hizmete açılmıştır. Özellikle Yunanistan'dan Ayvalık'a günübirlik olarak gelen turistler tarafından ziyaret edilmektedir.

2.1.4.2.3. Kültürel Çekicilikleri

Ayvalık kendine has kültürel potansiyeli, eşsiz doğası, zengin tarihi geçmişi, marka değeri olmuş ürünleri, otantik ege mutfağı ile önemli bir destinasyondur. Sahip olduğu kültürel çekicilikler sebebiyle entelektüel gerekçeler ile yapılan turizm

noktasında önemli turizm merkezlerinden biri olma özelliğini taşımaktadır. Ayvalık'ın kültürel çekiciliklerine ayrıntılı olarak bakmakta fayda vardır.

Ayvalık Mutfağı: Ayvalık; ekonomik, politik ve kültürel faaliyetler açısından geçmişten günümüze kadar bir değişim süreci geçirmiş, sonucunda kültürel faaliyet olarak değerlendirilen mutfak kültürünü de etkilemiştir. Bir mübadil kenti olan Ayvalık, günümüzde gastronomi mirası ile dikkat çeken bir bölge haline gelmiştir (Gökdeniz, Erdem, Dinç, 2017: 1275). Ayvalık, son yıllarda zeytinyağı yemekleri, otları ve deniz ürünleriyle öne çıkmaktadır. Bulgar, Selanik, Boşnak, Girit ve Midilli kültürlerinden etkilenen Ayvalık mutfağının yemek çeşitliliği, otantik ve yenilikçi damak zevkleri ile gastronomi turizminde önemli bir destinasyon haline gelmiştir (Gökdeniz, 2015: 12). Ayrıca, son yıllarda Ayvalık mutfağının önemli sayılabilecek bir marka değeri de Ayvalık Tostu'dur.

Ayvalık Zeytin Müzesi: Bu müze, aslında 'Vakıflar Bankası Fabrikası' olarak bilinmektedir ve 2012 yılında hizmete açılmıştır. Müzede, zeytinyağı ve zeytinin nasıl üretildiğiyle ilgili bilgilerin yanısıra bölgedeki zeytinin özellikleri ve üretim tekniklerinin anlatıldığı objeler vardır. Ayrıca, unutulmuş ve bugün işlevi olmayan binlerce belge, doküman, alet-edevat, aksesuar, şişe, etiket, ambar defteri, alacak-verecek kayıtları, yazışmalar, fotoğraflar, mektuplar, tabelalar gibi eşyaları müzede görmek mümkündür.

Eski Ayvalık, Cunda ve Küçükköy Turu: 19. yy'dan günümüze ulaşmış Neo-klasik mimariye ait cami, kilise, manastır, eski Rum evleri gibi tescilli bina örneklerini Ayvalık, Cunda ve Küçükköy'de gözlemlemek mümkündür. Yerleşim düzeni Amfi tiyatro şeklinde olan Ayvalık içerisinde gezinti yaparken, kentin yapısal özelliği olan bitişik evler ve daracık sokaklar nostaljiyi hissettirerek, Ayvalık tarihini gözler önüne sunmaktadır. Bu tarihi gezintiyi yaparken, kentin dokusunu yansıtan kafeler ve restoranlarda dinlenmek mümkündür.

2.1.4.2.4. Etkinlik Çekicilikleri

Ayvalık'ta gerek eşsiz ve renkli doğasından kaynaklanan doğal aktiviteler gerekse bir mübadele kenti olmasından kaynaklanan birikimleriyle, ilgi çekici pek çok etkinlik unsuru bulunmaktadır. Bu etkinlikleri ana başlıklar halinde incelemekte fayda vardır.

Tekne Turları: Ayvalık'ta günlük tekne turlarına katılarak Ayvalık adalarını keşfe çıkmak, yüzmek ve eğlenmek mümkündür.

Suüstü ve Sualtı Sporları: Ayvalık, dalış sporu için önemli bir noktadır. Dalış meraklılarının ilgisini karşılayabilecek dalış okulları, Ayvalık'ta mevcuttur. Ayrıca deniz; yelken, uçurtma sörfü, rüzgar sörfü, kano gibi su üstü sporlarını yapmaya müsaittir.

Sarımsaklı Plajları: Yaklaşık 7 km uzunluğundaki plajı ile Türkiye'de ilk üçte yer alan, Sarımsaklı Plajları, özellikli kumuyla berrak, temiz ve dalgasız denizi ile dikkat çekmektedir.

Bisiklet Turları: Günümüzde turizmin ana inovasyonlarından biri olarak görülen bisiklet turizmine ilgi artmakta ve bisiklet turizminin önemi anlaşılmaktadır. (Çelik Uğuz, Özbek, 2018: 47) Eski Ayvalık sokakları ve Ayvalık Adaları Tabiat Parkı'nda bisiklet turu yapmak, Ayvalık'ta yapılacak aktiviteler arasında önemli bir yere sahiptir.

Zeytinyağı Atölyeleri: Ayvalık için kültür amaçlı turlara katılan özellikle büyükşehir sakinleri, zeytinin yağa dönüşme sürecini bizzat izleyip yaşamaktadır. Bazı fabrikalarda gerçekleştirilen ve 'tarladan sofraya' olarak adlandırılan etkinliklerde zeytinin yağa dönüştürülmesini gözlemlemek mümkündür (Gökdeniz, 2019: 100).

Ayvalık Zeytin Hasatı Etkinlikleri: 2005 yılında Ayvalık Belediyesi ve Ayvalık Ticaret Odası'nca başlatılan, Ayvalık Zeytin Hasatı Etkinlikleri; 2015'den itibaren Uluslararası Zeytin Konseyi, Akdeniz Zeytinci Kentler Birliği ve İspanya

merkezli bir zeytinyağı derneği olan QV Extra'nın katılımı ile uluslararası boyuta taşınmıştır. Ayvalık merkez, Cunda, Altınova ve Küçükköy'de gerçekleştirilen ve her yıl daha profesyonel bir anlayışla ve geniş bir kitleye hitap eden bu etkinlikler yöre ekonomisine katkı sağlamaktadır (Gökdeniz, 2019: 101).

Ayvalık'ta her yıl Ekim ayının son veya Kasım ayının ilk haftasında yapılan Zeytin Hasat Etkinlikleri, 2015 yılından itibaren uluslararası boyuta taşınmıştır.

'Ayvalık Kültür ve Sanat Günleri' Etkinliği: 2014 yılından beri her yılın Eylül ayının ilk haftasında yapılan bu etkinlikte; Ayvalık'ın farklı noktalarında gerçekleştirilen resim ve fotoğraf sergileri, atölye çalışmaları, konserler ve sinema gösterimleri gibi farklı organizasyonları içerisinde bulundurmaktadır.

Ayvalık Engelliler Şenliği: 1992 yılından beri Ayvalık'ta her yıl Eylül ayının son haftası veya Ekim ayının ilk haftasında yapılmaktadır. Etkinliklere, Türkiye'nin farklı şehirlerinden engelli bireyler katılmaktadır.

Küçükköy Teferiç Şenlikleri; Ayvalık Belediyesi tarafından 2015 yılından beri her yıl Mayıs ayının birinci veya ikinci haftasında yapılmaktadır. Boşnak kültürünün tanıtılmasının amaçlandığı şenliklere birçok ülkeden farklı gruplar katılmaktadır.

Ayvalık Doğa Festivali; Ayvalık Esnaf ve Sanatkârlar Odası öncülüğünde düzenlenen etkinlik; 2018 yılından beri Nisan ayının 2. haftasında yapılmaktadır. Festivalde; resim ve fotoğraf sergileri, mini konserler ve yemek yarışmaları düzenlenmektedir.

Ayvalık Film Festivali; Ayvalık Belediyesi tarafından 2014 yılından beri düzenlenmekte olan film festivali, her yıl Ekim ayının başında yapılmaktadır.

Ayvalık Uluslararası Tiyatro Festivali; Ayvalık Sanat Derneği (ASD) ve Ayvalık Kültür Sanat Derneği (AYKÜSAD) öncülüğünde gerçekleştirilen festival, 2009 yılından beri Nisan ayında düzenlenmektedir.

Ayvalık Uluslararası Müzik Akademisi (International Music Academy-AIMA); 1998 yılında kurulduğundan beri, bestecilik atölyesi, yaratıcı yazarlık,

piyano ve gitar kurslarıyla genç müzisyenlerin ufuklarını ve müzik kariyerlerini genişletmek amacını gütmektedir. Akademi; halka açık konserler ile yerel halkı ünlü müzisyenlerle buluşturmaktadır.

2.1.4.3.Ayvalık Destinasyonunun Altyapı ve Üstyapı Donanımları

Konaklama işletme sayıları; Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ayvalık Danışma Müdürlüğü verilerine göre; Kültür ve Turizm Bakanlığı 'İşletme Belgeli Tesis' sayısı; 23'tür. Bakanlık belgeli işletmelerin 6'sı Sarımsaklı bölgesinde, 10'u Cunda'da, 4'ü Ayvalık merkezinde, 1 tanesi ise; Badavut bölgesindedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı işletme belgeli oda sayısı 1.474, yatak sayısı ise; 3.061'dir.

Belediye Belgeli İşletme sayısı ise; 294'tür. Bu işletmeler arasında 121 otel, 19 motel, 28 apart otel ve 123 pansiyon bulunmaktadır. Otellerin toplam oda sayısı 3.432, toplam yatak kapasitesi ise; 8.139'dur. Motellerin toplam oda sayısı 356, toplam yatak kapasitesi ise 1.852'dir. Apart otellerin toplam oda sayısı 470, toplam yatak kapasitesi ise; 1.699'dur. Pansiyonların toplam oda sayısı 975, toplam yatak kapasitesi ise; 12.239'dur. Belediye belgeli konaklama işletmelerinin toplam oda sayısı 5.233, toplam yatak sayısı ise; 23.929'dur.

Ayvalık'ta toplam konaklama tesis sayısı 317'dir. Tüm konaklama işletmeleri özelinde toplam oda sayısı toplamı 6.707 iken, toplam yatak kapasitesinde ise; 26.990 rakamına ulaşılmaktadır.

Yerel halkın turiste bakış açısı; Ayvalık'ta halk genel olarak zeytincilik ve turizmden geçimlerini sağlamaktadır. Bu sebeple yerel halk turistleri geçim kaynağı olarak görmekte ve bu durum çoğunluğun olumlu tavır takınmasına, küçük bir kısmının da memnuniyet algısını ikinci plana atıp anlık kazanç elde etmeye çalışmaları sebebiyle, turistler üzerinde memnuniyetsizlikler oluşturabilmesine yol açmaktadır.

Seyahat acentası sayıları; Ayvalık'ta toplam 18 adet acenta bulunmaktadır. Bunlardan 17 tanesi A grubu, 1'i ise; C grubu işletme belgesine sahiptir. Bunlar; Apiko Turizm, Ayvada Turizm, Demirel Turizm, Duke Tour, Er-Mu-Ya Turizm

(Ayvalık şubesi), Foraminifera, Jale Turizm, Kaner ve Kaner, Meis Turizm, Nilüfer Rent A Car (Ayvalık şubesi), Olive, Patriça Turizm, Romeo Turizm, Sarımsaklı Tur, Sezek Turizm, Turope Turyol Turizm (Ayvalık şubesi), Vızz Turizm ve Zefıra Turizm (Ayvalık şubesi)'dir.

Gezi tekneleri ve ticari yat ve marina sayıları; Ayvalık'ta 25 adet gezi teknesi bulunmaktadır. Bunların 15'i Ayvalık merkezde, 7'si Cunda'da, 3 tanesi ise; Sarımsaklı'da bulunmaktadır.

32 adet ticari yat bulunmaktadır. Bunların 26'sı Cunda 'da, 6'sı ise Ayvalık merkezdedir. İlçede 200 deniz - 150 kara yat kabul kapasitesi ile ortalama 650 tekne kapasiteli 1 adet marina ile 1 adet yat - çekek yeri bulunmaktadır.

Dalış okulu sayıları; Ayvalık'ta toplam 4 adet (Körfez Diving, Kemal Gerçe Sualtı Dalış, Kuzey-Mavi Sualtı Dalış ve ProDivers Su altı Dalış) dalış okulu bulunmaktadır.

Mavi bayraklı plaj sayıları; Ayvalık'ta 12 adet mavi bayraklı plaj bulunmaktadır. Bu plajlar; Engürü Tatil Sitesi Batı Plajı, Ayvalık Belediyesi Paşa Limanı Tesisleri, Ayvalık Belediyesi Kapri Plajı, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Sarımsaklı 2 Halk Plajı, Badavut Plajı, Ortunç Club, Engürü Tatil Sitesi Palmiye Plajı, Ayvalık Belediye Duba Plajı, Grand Hotel Temizel, Sea Resort Beach Hotel, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Oteller Önü Sarımsaklı Halk Plajı, D-Resort Ayvalık Murat Reis otel plajıdır.

Eğlence yeri sayısı; Ayvalık'ta özellikle Cunda bölgesi tavernaları ile Sarımsaklı bölgesi ise gençlere hitap eden eğlence yerleriyle dikkat çekmektedir. Ayvalık Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre Ayvalık'ta eğlence yeri sayısı 305'tir.

Yiyecek - içecek işletmesi sayısı: Özellikle Cunda ve Ayvalık merkezinde mübadele zamanından miras kalmış tarifleriyle ve deniz ürünleriyle dikkat çeken restoranlar ve bununla birlikte özellikli kafeleri de olan tüm Ayvalık toplamında Ayvalık Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre 211 tane yiyecek - içecek işletmesi bulunmaktadır.

Hediyelik eşya işletmeleri: Tüm dünyada turizm bölgelerinde gözlenebildiği üzere, Ayvalık'ta da hediyelik eşya sektörü Çin bölgesinden gelen ucuz ve kalitesiz ürünlerin etkisindedir. Yine de Ayvalık yöresine özgü, özellikli hediyelik eşyaların bulunabileceği birçok işletme vardır. Ayvalık Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre 69 adet hediyelik eşya işletmesi vardır.

2.1.5. Ayvalık'ın Korunmasıyla İlgili Önemli Yasal Kazanımları

Dünyada varolan tüm değerlerin korunması gerekliliği, turizm bölgelerinde ana ihtiyaçlar arasında yer almaktadır. Bu değerler, turizmin temel ürünleridir. Destinasyonlarda doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ile ilgili farkındalığı başlatması beklenen ve ilgili kurumlarla iletişimi sağlayan birim, yerel yönetimlerdir. Yerel yönetimler, bölgelerde gelecek planlarını belirlemede, yerel halkın görüşleri ve ihtiyaçları doğrultusunda hareket etmekte ve turizmin sürdürülebilir olması noktasında ilgili kurumlarla iletişim sağlamada ve yönlendirmede öncü kurumlardır.

Ayvalık destinasyonu özelinde ifade edilen korunma ile ilgili kazanımlar, Ayvalık'taki yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, birlik ve derneklerin ortak işbirliği sayesinde oluşmuştur. Bu kazanımlardan bazılarını ayrıntılı bakmakta fayda vardır;

2.1.5.1. Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 22.01.1994 tarihli ve 163 sayılı Kentsel Sit Koruma Amaçlı İmar Planı Kararı

Ayvalık; 'Bir Varlığın Dünya Miras Listesi'nde Yer Alması İçin Sahip Olması Gereken Kriterler (Kültürel ve Doğal)' başlığında belirtilen birçok kriteri bünyesinde barındırmaktadır. Ayvalık kent merkezi ve çevresindeki sit sınırları ilk defa Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 09.06.1978 tarihli kararı ile uygun bulunan çevre düzeni planı ile haritaya bağlanmıştır. Ayvalık; kent merkezi ve Alibey (Cunda) Adası merkezi bu planda yoğun tarihi sit alanı olarak belirlenmiştir. 22.01.1994 tarihinde ise, 163 sayılı Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun kararı ile, 1:1000 ve 1:500 ölçekli 'Kentsel Sit

Koruma Amaçlı İmar Planı' uygun bulunmuştur. Bu planda ise; Ayvalık kent merkezi 2863 Sayılı Yasa ve ilgili mevzuat doğrultusunda kentsel sit olarak tanımlanmıştır (Gökdeniz, 2018: 34-35).

2.1.5.2. 21.04.1995 tarihli 'Ayvalık Adaları Tabiat Parkı' Bakanlar Kurulu Kararı

95/6717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 21.04.1995 tarihinde Ayvalık Adaları'ndan 24 adanın 19'u 'Ayvalık Adaları Tabiat Parkı' statüsüne kavuşmuştur. Milli Parklar Kanununun 3. maddesine göre belirlenen bu alan 19.624 hektardır.

2.1.5.3. UNESCO Dünya Miras Listesi; Ayvalık Endüstriyel Peysaj 'Tentative Lists, (Endüstriyel Landscape, Ref.No.6243)' Kararı

Ayvalık'ın UNESCO ile ilgili süreci 2014 yılında başlamış ve hedef olarak Ayvalık'ın UNESCO Dünya Kültürel Miras Listesine girmesine odaklanılmıştır. Bu sürecin tamamlanması amacıyla Şubat 2015'de Ayvalık Belediyesi Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Dünya Miras Alanları Şube Müdürlüğüne; 'Ayvalık Endüstriyel Peyzaj Alanı' dosyası ile başvurusunu yapmıştır. Bu başvuru; 15 Nisan 2017 yılında Paris'de toplanan UNESCO heyeti tarafından değerlendirilip, Ayvalık'ın kültürel miraslar için istenen 3. ve 5. başlığa uygun olduğuna karar verip, Geçici Listeye (Tentative Lists, REF.No.6243, Ayvalık Industrial Landscape) alınmasını kabul etmiştir (Gökdeniz, Erdem, 2015: 375).

2.1.5.4. Ayvalık Badavut Bölgesi 03 Mayıs 2019 tarihli 1023 sayılı 'Kesin Korunacak Hassas Alan Bölgesi' Kararı

03.05.2019 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle bu bölge; 'kesin korunacak hassas alan' olarak tescil ve ilan edilerek, 1. ve 3. derece doğal sit kapsamına alınmıştır.

2.1.6. Ayvalık Destinasyonu'nun Ekolojik Uygulama Alanları Açısından İncelenmesi

Bir destinasyonu oluşturan unsurlar arasında en dikkat çekici olan doğal özelliklerdir. Ayvalık destinasyonunun doğal özelliklerinin zenginliği ve farklılığı diğer bölgelerden ayrışmasını sağlamaktadır. Bu yapısal özellikleri sebebiyle bölge, farklı aktivite senaryolarına açıktır. 'Turizm sektörü doğal ve kültürel kaynaklarla ilişkilidir ve bu kaynakların sürdürülebilirliği önemlidir. Kültürel, doğal ve tarihi alanların korunması ve bakımı, ekolojik dengenin ve canlı çeşitliliğinin olumsuz etkiler almayarak devamlılığıyla geleceğe aktarılması yönündeki turizm anlayışı, şehirlerdeki çevre problemlerinin artması, sürdürülebilir turizm etkinliklerinin önemini vurgulamıştır' Çelik Uğuz, (2011: 333). Buradan hareketle bu bölümde Ayvalık'taki önemli doğal unsurlar ekolojik uygulama alanları açısından incelenmiştir.

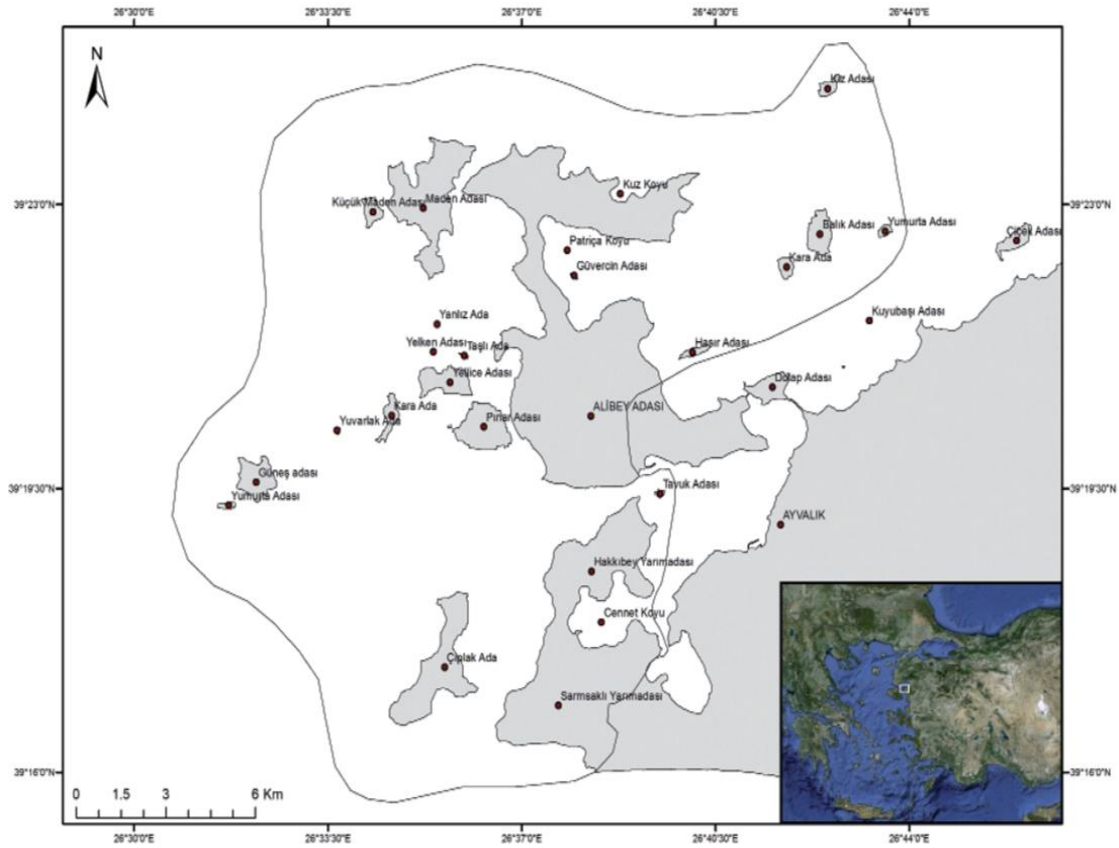
2.1.6.1. Ayvalık Adaları Tabiat Parkı

1995 yılında eşsiz değerleri sebebiyle, Bakanlar Kurulu Kararı ile Tabiat Parkı ilan edilen 17.950 hektar genişliğindeki Ayvalık'a bağlı 24 adanın 19'unu kapsayan alandan oluşmaktadır. Karakteristik tarihi yapıları, zeytinlik alanları, jeolojik özellikleri ve rekreasyon yapılabilme kapasitesi ile Ayvalık ilçesi için en önemli değerlerdir.

Ayvalık Adaları birçok farklı konuda eşsiz özelliklere sahiptir. Ayvalık Adaları'nın jeomorfolojik yapı dağılımına eski dağların uzantısı etki etmiştir. Bu etki denizaltında da gözlenmekte ve nadir gözükken bir peyzaj oluşturmaktadır. Jeolojik açıdan kendine has eşsiz güzellikleri bulunan bakir bir alandır. Çeşitli faunası ve ender florası ile endemik, tehlike altındaki türleri barındırması sebebiyle korunması gerekmektedir. Özgün tarihi yapılara sahip yerleşim alanları, arkeolojik kalıntıları ile önemli kültür mirasına sahiptir.

Satıl'a (2019) göre; 'Tabiat Parkının sahip olduğu peyzaj, ekolojik, kültürel ve arkeolojik değerlerin korunması için bölgedeki bazı alanların insan kullanımlarının sınırlandırılması gerektiğini ve bu amaçla tabiat parkında koruma ve kullanma dereceleri farklı; hassas ekosistem ve değerlerin yer aldığı bölgeler oluşturulmasının gerekliliğini vurgulamaktadır. Ayvalık Adaları ve Tabiat Parkı'nın sınırları ve uydu görüntüsü Şekil 4'de verilmiştir.

Şekil 4. Ayvalık Adaları ve Tabiat Parkı'nın Sınırları



Kaynak: Ayvalık Adaları Tabiat Parkı Denizel Biyolojik Çeşitlilik Çalışması Final Raporu, 2013 - Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Park'ın sınırları içinde 752 farklı bitki türü vardır. Endemik 5 bitki türü barındırmaktadır. 4 tane de, Türkiye'de dar yayılış gösteren bitki bulunmaktadır. Tıbbi bitkiler ve Türkiye florası uzmanı, Alpınar (2001) bu konuda; Türkiye'de yaklaşık 11.400 yabancı bitki çeşidi bulunduğu göz önüne alındığında Ayvalık Tabiat Parkı'nda tüm Türkiye'deki bitki çeşidinin %6.6 sının bulunduğu görüldüğünü söylemektedir. Yoğunluğu açısından karşılaştırıldığında da, Ayvalık Tabiat

Parkı'nda genel Türkiye ortalamasının yaklaşık 4 misli oranda çeşit yoğunluğuna sahip olduğu söylenebilir. Ayrıca, ayrıca bu sayıya mantarlar, denizde ve karada yaşayan yosunların dahil olmadığı ifade edilmektedir.

Şentay'ın (2013) aktardığı bilgilere göre; Ayvalık'ta saptanmış kuş türü sayısının 243 olduğu ve Türkiye'de günümüze kadar saptanmış kuş türü sayısının 470 olduğu düşünüldüğünde, bunların yaklaşık %50'sinin Ayvalık Adaları Tabiat Parkı sınırları içinde görüldüğü ortaya çıkmaktadır. Park sınırları içinde yer alan Badavut Tuzlası, Ayvalık'ta flamingoların ve diğer kuşların yaz-kış karşımıza çıktığı önemli bir bölgedir. Flamingolar buharlaşmaya bırakılan deniz suyunda yaşayan tuz karidesleri ve mavi-yeşil alglerle beslenmektedirler. Tuzla'da hemen her mevsim konaklayan Flamingo, Gümüş Martı, Uzunbacak, Kılıçgaga, Gri Balıkçıl, Büyük Akbalıkçıl, Karakarınlı Kum Kuşu, Kara Leylek gibi kuşlar yılın 12 ayı gözlenmektedir. Flamingolara, 150'ye yakın kuş türü arkadaşlık etmektedir.

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı, yapılabilecek turizm etkinlikleri açısından incelendiğinde; tabiat yürüyüşü (trekking), fotosafari, mantar safari turizmi, botanik gezisi, kuş gözlemciliği ve bisiklet turu gibi faaliyetlerden söz edilebilir.

Doğal güzellikleri sebebiyle turizm yapılan bölgelerde, turizm sebebiyle ortaya çıkabilen olumsuz durumlar da gözlemlenebilmektedir. Örneğin; Tabiat parkı ekolojisine; ormanlık alanlara çöp ve moloz dökümü, evsel ve endüstriyel atık suların deşarjı ile ilgili standartlar dikkate alınmadan doğaya atık suların verilmesi ve kontrolsüz intektisit kullanımı ile zarar verilmesi gibi. Ayrıca, adalarda kontrolsüz hayvan yetiştiriciliği, yer altı suyu kullanımı, sulak alanlara yerleşim alanı yapılması, zeytincilikte kullanılan kimyasal maddelerin toprak ve su kirliliği oluşturması, uygunsuz ve kaçak balık avcılığı gibi faaliyetler de bilinen olumsuz vaka örnekleridir.

Ayvalık'ta son yıllarda yaz mevsiminde turizm faaliyetleri sebebiyle aşırı nüfus artışı yaşanmaktadır. Artan nüfus artışı beraberinde birçok altyapı sorununa yol açmaktadır. Örneğin; kanalizasyon altyapısının yetersiz kalması sebebiyle kanalizasyonun kontrolsüzce denize deşarj edilmesi, günübirlik kullanımlar sebebiyle tabiat parkı etrafında bırakılan çöplerin rüzgarla yayılarak çevre kirliliğine, görüntü kirliliğine ve orman yangılarına sebep olması gibi. Ayrıca, eğlence

yerlerinde ses desibeli eşiğinin dikkate alınmayarak gürültü kirliliği oluşturması, şebeke suyunda yetersizlik, plaj alanında denetimsizlik ve yapılaşma sebebiyle bazı endemik kumul bitkilerinin (kum zambağı, nergis ve ayvalikensis) zarar görmesi ve soylarının tükenmesi de yaşanan önemli diğer sorunlardır. Bölgede sivrisinek ve karasinek habitatında çoğalmalar ile salgın hastalıkların artması, araç fazlalığı sebebiyle trafiğin yoğunlaşması ve egzoz salınımının artması, tekne turu faaliyetlerinde atık suların kontrolsüzce direkt denize boşaltımı gibi sonuçlar turizmdeki yoğunlaşma neticesinde ortaya çıkan mevcut sorunlardır.

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı ile ilgili 2020 yılı şubat ayı döneminde ortaya çıkan Tarım ve Orman Bakanlığı'nın halk plajı olarak da kullanılan Pınarboğazı ve Dalyan kıyılarının şirketlerce işletilmesi amacıyla düzenlenecek ihale kararı açıklandığında, Ayvalık'taki tüm kurumlar ihaleye karşı olduklarını bildirmiş bu görüşleri de hükümet tarafından dikkate alınarak ihale geri çekilmiştir. Yerel halk, Ayvalık Adaları Tabiat Parkı'nın korunması gereken bir değer olduğu noktasında ortak paydada buluşabilmektedir. Bu birliktelik, bölgenin çevresel ve ekolojik değerlerinin korunması için önemli bir dayanışmadır.

2.1.6.2. Şeytan Sofrası Sulak Alanı

Şeytan Sofrası Sulak Alanı, Küçükköy mahallesine 500 m. Ayvalık ilçesine 7 km. mesafededir. Türkiye'de; 53 Ulusal Önele Haiz Sulak Alan ve 9 Mahalli Önele Haiz Sulak Alan bulunmaktadır. 17 ha büyüklüğünde olan saha 27.01.2017 tarihinde Mahalli Önele Haiz Sulak Alan ilan edilerek, Türkiye'de 9 adet bulunan Mahalli Önele Haiz Sulak alandan biri olmuştur. Her mevsim su barındıran bu lagün denizin kıyıya yaklaşması ve yolun su giriş çıkışını kısmi olarak durdurması ile oluşmuştur. Lagünün etrafında boyları 4-5 metreyi bulan sazlıklar ve lagünün büyük bölümünde gözlemlenen kendine has bitki örtüsü doğal bir arıtma sağlayarak suyu temizlemektedir. (Ayrıntılı bilgi için bakınız Ek-2-)

Şeytan Sofrası Lagünü çok sayıda kuş çeşidine ev sahipliği yapmaktadır. Lagünde; taşkuşu ötücü çeşitleri, ördek çeşitleri, karaleylekler, yeşilbaşlar,

akbalıkçılar gibi kuşlar konaklarken, özellikle flamingolar neredeyse her mevsim lagünde konaklama yapmaktadır. (Ayrıntılı bilgi için bakınız Ek-3-)

Ayvalık'ın önemli sulak alanlarından olan ancak inşaat ve insan baskısı altında bulunan Şeytan Sofrası Sulak Alanının korunması ve ilçenin ev sahipliği yaptığı farklı kuş türlerinin zarar görmeden gözlemlenebilmesi amacıyla 'Ayvalık Doğal Yaşamı Koruyor' başlığıyla hazırlanan proje, Güney Marmara Kalkınma Ajansından (GMKA) hibe desteği kazanmıştır. 5 etaptan oluşan ve ilk etabı Cunda Adası Pınar boğazı mevkinde 70 metre karelik seyir terası olarak gerçekleştirilen ve Ayvalık Adaları Tabiat Parkı içinde 3 noktaya giriş takının yapılmasını da içeren çalışmanın 9 ay süreceği ve sulak alanda 783 metrelik yürüyüş bandı ile yürüyüş bandının üzerine 3 adet seyir terasının yapılacağı duyurulmuştur. Mayıs 2020 itibarıyla yürüyüş bandının 500 metrelik bölümü tamamlanırken, giriş takılarının yapımı ve yürüyüş bandının çalışmaları devam etmektedir. Ayvalık Ticaret Odası'nın ortak ve iştirakçilerle 14 ay süreyle hazırlığını yaptığı ve maddi destek verdiği proje ile sınırları daralan sulak alanın korunması amaçlanmaktadır. (Ayrıntılı bilgi için bakınız Ek-4-)

2.1.6.3. Tarım Alanları

Türkiye'nin zeytinyağı üretiminin yaklaşık % 75'i Ege bölgesi kaynaklıdır. Kuzey Ege'de yer alan Ayvalık ilçesi özellikle zeytinyağı üretimi bakımından önemli bir noktada durmaktadır. Bunun yanında, pamuk, mısır, çam fıstığı ve mandalina ekimi yapılırken, sebzeçilikte de gelişim göstermektedir.

Ayvalık'ta yağ oranı çok yüksek olan zeytin, karakteristik özelliğini bölgenin toprak yapısından, Kaz dağlarından gelen kuzey rüzgarından ve hafif eğimli, tarıma elverişli doğasından almaktadır. Ayvalık Ticaret Odası; 2007 yılında Türk Patent Enstitüsü'nden 'Ayvalık Zeytinyağı Coğrafi Menşei İşareti'ni almıştır. Bu işaret sadece Ayvalık bölgesinde üretilen, Ayvalık çeşidi zeytinlerden elde edilen zeytinyağlarının 'Ayvalık Zeytinyağı' coğrafi menşei işaretini taşıyabileceği anlamına gelmektedir. Zeytine ve zeytinciliğe büyük önem veren Ayvalık Ticaret Odası,

Ayvalık Belediyesi ile birlikte her yıl Kasım ayında Zeytin Hasat Günleri düzenlenmektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verilerine göre; dünyanın en kaliteli ve lezzetli zeytinyağlarının üretildiği Ayvalık'ta ilçe arazisinin % 60'ı, tarım arazilerinin ise yaklaşık %76'sı zeytinliktir. Yaklaşık 2.000.000 zeytin ağacı bulunan ilçede 4.300 aile zeytinlik sahibidir ve çoğu geçimini bu sektörden sağlamaktadır. Ayvalık'ta zeytincilik, gelişmekte olan turizmle birlikte yerel halkın en önemli geçim kaynağıdır.

2.1.6.4. Kıyı Şeridi

Ayvalık uzun bir kıyı şeridinde sahiptir. Ancak, Ayvalık'ın merkezinde kıyı kullanımını plaj olarak değerlendirilmemektedir. Ayvalık'ın kuzey kesiminde Engürü Tatil Siteleri Batı ve Palmiye plajları, Belediye Halk Plajı, Sarımsaklı'da; Grand Temizel Otel, Murat Reis ile Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Oteller önü Sarımsaklı Halk Plajı, Cunda Adası'nda; Ortunç Otel önemli noktalar. Plajlar; Sarımsaklı ve Cunda kıyılarında kullanılmaktadır. Bu alanlarda büyük, küçük, çeşitli plajlar bulunmaktadır. (Ayrıntılı bilgi için bakınız Ek-5-)

Cunda Adası Plajları; deniz kıyısı sığ ve kumdan oluşan koylarda çok sayıda bakir alanlar bulunmaktadır. Bununla birlikte Duba Plajı, Çataltepe Plajı, Bıyıklı Beach, Sobe Beach ve Minas Beach gibi plajlarda, sınırlı sayıda şezlong, şemsiye ve duş gibi plaj hizmetlerinin sağlanabildiği işletmeler mevcuttur. Cunda Adası'nda Pateriça 1. ve 2. köylerde bulunan işletmelerin yolu, araç ile gitmeye uygun olmayan yapı ve donanımına sahiptir. Ortunç koyu ise; mavi bayrağa sahip denizi ile farklı bir noktada yer almaktadır.

2.1.6.5. Ayvalık Su Altı Zenginlikleri

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı Denizel Biyolojik Çeşitlilik Çalışması Final Raporu'nda (2013) toplam 671 makroskopik tür elde edilmiştir. Ancak, bu sayının

öngörülen tür sayısından daha düşük olduğu ifade edilmektedir. Daha kapsamlı ve farklı mevsimleri içeren uzun soluklu bir biyolojik çeşitlilik araştırması yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu şekilde yapılacak geniş kapsamlı bir çalışmada 'Tabiat Parkı' sınırları dahilinde, 1.500-2.000 arası denizel türün bulunmasının mümkün olduğu öngörülmektedir. (Ayrıntılı bilgi için bakınız Ek-6-)

Denizel Biyolojik Çeşitlilik raporunda; insanların atıkları sebebiyle ilk etkilenen ve bu sebeple denizel çevrenin kalitesi ölçmek için kullanılan yavaş büyüyen bir bitki türü olan deniz çayırlarının yayılımının, kötüleşen çevre şartları söylenebilir. Bu nedenle tüm dünyada olduğu gibi Ayvalık'ta da sağlıklı bir ekosistemin devamlılığı için deniz çayırlarının öncelikli korunması amacıyla teknelerin demir ve zincir etkilerinin ortadan kaldırılıp, şamandıra sisteminin yerleştirilmesi gereklilik arz etmektedir.

Tabiat Parkı sınırları içerisinde yeralan sualtı dünyasında mercan kayalıklarına rastlanılmaktadır. Ancak en kalabalık mercan popülasyonları Ayvalık Tabiat Parkı sınırları dışında kalan bölgelerde görülmektedir. Bu dalış noktalarının Türkiye'de benzeri bulunmamaktadır. Denizel Biyolojik Çeşitlilik Raporu'na göre; sınırların dışında kalan bu alanların korunabilmesi halk arasında 'Terörist Yosun' olarak bilinen *Caulerpa racemosa* türü alg yerel ekosistemin güçlü olması sebebiyle yavaş bir yayılım göstermiştir. Yok edilmesi mümkün olmayan bu yosun türü gibi istilacı türleri, insan etkilerini en aza indirgeyerek önlemek mümkün olabilir.

İnsanlık tarihi süresince insanlar, toplumsal ve ekonomik ölçekten baktıklarında, denize kıyısı olan bölgelerin ulaşımında daha rahat olduğunu düşünerek, şehirleşmeleri kıyı bölgelerinde yoğunlaştırmışlardır. Kıyı bölgelerinde fazlalaşan yoğun insansal hareketler beraberinde çevre sorunlarını getirmiştir. Bu sebeple Ayvalık gibi uzun bir kıyı şeridine sahip olan bölgelerinin özel olarak daha fazla korunması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. 1992 Rio Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda bu sorunlara önlem olarak 'Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi' ilkeleri belirlenmiş, kıyı yönetimi ile ilgili önemli bir adım atılmıştır (Görer ve Duru, 2001: 2).

Bölge insanların geçim kaynakları turizm, balıkçılık, tarım ve özellikle zeytinciliktir. Yaz aylarında turizm etkinlikleri ile artan tekne trafiği denizde

kirlenmelere sebep olmakta, kontrolsüz deşarjlar kirliliği fazlalaştırmaktadır. Bölgede bulunan sanayi ve turizm tesisleri atıklarını akarsulara ve denize bırakarak, doğayı kirletmektedir. Ayrıca, bölgede yapılan plansız binalar sulak alanları kurutarak ekosisteme ciddi zararlar vermektedir. Yapılan kaçak zıpkın avcılığı ve trol avcılığı ekosistem üzerinde yoğun baskı oluşturmaktadır. Artan turizm hareketleri düzensiz ve yoğun yapılaşmayı beraberinde getirmektedir. Bu durumun doğal dengeyi olumsuz yönde etkileyeceği öngörülebilir.

2.2. Alanyazın ile İlgili İncelemeler

Çalışmanın bu bölümünde taşıma kapasitesi, çeşitleri ve destinasyonlara etkisi ile ilgili daha önce yapılmış çalışmalara yer verilmektedir.

Saveriades (2000), çalışmasında; destinasyonlarda öncelikle taşıma kapasitesinin belirlenmesini ve taşıma kapasitesi kavramını, turizm planlamasının geliştirilmesinde bir yönetim aracı olarak önemine ışık tutmayı ve bir bölgenin taşıma kapasitesini sosyolojik kapasite eşikleri açısından değerlendirmeyi amaçlamıştır.

Çavuş (2002), taşıma kapasitesinin tüm boyutları ve yaşam evreleri arasında karşılıklı alışverişin olduğu sonucuna ulaşmıştır. Taşıma kapasitesi ve ziyaretçi sayıları hakkında verilerin yeterli olması durumunda, destinasyonların yaşam süreci analizlerinde faydalanabileceği sonucuna ulaşmıştır.

Simon vd. (2004), ekolojik taşıma kapasitesini Hengistbury Head'de örnek bir çalışma olarak incelerken, çalışma turizm kapasitesinde planlamayı kolaylaştırmak için taşıma kapasitesi kavramının kritik bir unsur olarak tanımlanması ve uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Bu amaca ulaşmak için, bu makale Bournemouth gelişimi ile ilgili örnek olay yaklaşımı kullanılarak Hengistbury Head'in çevresel ve ekolojik taşıma kapasitesini nasıl aşabileceğini göstermektedir. Bu nedenle çalışma, taşıma kapasitesi kavramını incelemekte ve bir turistik yerin çevresel taşıma kapasitesini belirlemek, yönetmek, kontrol etmek ve geliştirmek için bir dizi önerilen çözümleri içermektedir.

Avcı (2007), yaptığı çalışmada; taşıma kapasitesinin turizm alanındaki önemini belirlemek istemiştir. Destinasyonlarda plansız turizm gelişiminin sebep olabileceği olumsuz etkiler ve turizmin doğal çevre ile sosyal çevre üzerindeki olumsuz etkileri üzerinde durulmuştur. Turizmin gelecekteki olumsuz etkilerini azaltmak ve olumlu yönde gelişimini sağlamak amacıyla taşıma kapasitesi ile çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

Tokmak (2008), Topkapı Sarayı'nın dikkate değer bir ilgiye sahip olmasından dolayı, yoğun ziyaretçi seviyesi ve kullanım düzeylerinin ortaya çıkmasından bahsetmektedir. Taşıma kapasitesinin belirlenmesi amacıyla yapılan çalışmada 'Topkapı Sarayı' çalışanlarının ziyaretçi taşıma kapasitesine yönelik algılarını ortaya koymak amaçlanmıştır. Çalışanların değerlendirmeleri ile sonuç olarak ziyaretçi yoğunluğunun olumsuz çıktılar oluşturabilecek boyutlara ulaştığı tespit edilmiştir.

Soylu (2013), Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın fiziksel taşıma kapasitesi ile ilgili yaptığı çalışmasında, araştırmanın modeline göre 6 aylık dönem için olması gereken etkin taşıma kapasitesinin yaklaşık 7,5 katı olduğunu tespit etmiştir. Bu durum sonucunda; başta kaynakların tükenmesi, yerel halkın ve yerel değerlerin zarar görmesi, ziyaretçi memnuniyetinin azalması, ekonomik boyutlar ve geriye dönülemez çevresel zararların ortaya çıkabileceğini ifade etmiştir. Milli Park'ın bu kadar kullanım yoğunluğunu kaldıramayacağı ve ileriki yıllarda çeşitli çözümler geliştirilemediği takdirde büyük zararlara yol açabileceği düşünülmektedir.

Çalık (2014), gerçekleştirdiği çalışmasında; sosyal taşıma kapasitesi üzerinde durularak taşıma kapasitelerini açıklamış ve Beypazarı'nın sosyal taşıma kapasitesi ile ilgili analizler yapmıştır. Araştırmanın amacını, Beypazarı'nda sosyal boyut açısından taşıma kapasitesi sınırlarının aşılmadığını ele almak olarak belirlemiştir. Araştırmada elde edilen bulgularda, Beypazarı'nın sosyal taşıma kapasitesinin aşılmadığı, yerel halkın ve ilçeye gelen ziyaretçilerin turizmin gelişmesiyle beraber olumlu düşünceler içinde olduğu belirlenmiştir. Ortaya çıkan sonuçların olumlu olması Beypazarı turizminin sürdürülebilirliğine olumlu bir katkı yapacağı noktasındadır.

Sınmaz (2016), çalışmasında; Foça'da yaşayan yerli nüfusun toleransı ve turizm gelişimine katkıda bulunan yerli ve yabancı turistlerin memnuniyet düzeyi

üzerinden bölgenin taşıma kapasitesini değerlendirmek, turizmin Foça üzerinde yarattığı olumlu ve olumsuz etkileri saptamayı amaçlamıştır. Araştırmanın sonucuna göre; sürdürülebilir turizm gelişimi görülen Foça'da turist yoğunluğu ve bölgenin taşıma kapasitesi sınırı zorlanmamaktadır. Yerli nüfus ve turistler tarihi ve kültürel mirası korunan Foça'da yaşanan turizm gelişiminden memnundur.

Ravinder ve Kaushik (2017), yaptıkları çalışmada ziyaretçi eşiklerinin incelenmesini amaçlamaktadır. Kurukshetra, Hindistan Haryana'daki çok ünlü bir Hindu dini destinasyonu Braham Sarovar'ın, önerilen bir metodolojiyi kullanarak taşıma kapasitesini tahmin etmeye çalışmıştır. Çalışma, destinasyonun taşıma kapasitesinin sınırının aşılmadığını ve burada normal tesisler için temel tesislerin yeterli olduğunu, ancak belirli durumlarda ek tesislerin olması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Şen (2019), araştırmasında; 'Yılmaz Büyükerşen Balmumu Heykeller Müzesi 'ziyaretçilerinin taşıma kapasitesi algılarını ve memnuniyetlerini' değerlendirmeyi amaçlamıştır. Araştırmada, ziyaretçi trafiğinin iyi işlediği bulgusuna ulaşılmıştır. Araştırma neticesinde ziyaretçilerin taşıma kapasitesi algılarının olumlu ve memnuniyetlerinin yüksek düzeyde olduğu ortaya çıkmıştır.

Erdemir (2019), çalışmasında; Pamukkale Hierapolis Ören Yeri'nin taşıma kapasitesi fiziksel ve psikolojik açıdan değerlendirilmektedir. Elde edilen sonuçlar doğrultusunda Pamukkale Hierapolis Ören Yeri'nin doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin önemi vurgulanmakta ve sürdürülebilirliğinin sağlanması yönünde önerilerde bulunmaktadır.

Gökdeniz (2019), destinasyonlarda sosyal taşıma kapasitesini araştırdığı çalışmasında, Ayvalık'ta sürdürülebilir turizm için bir model önerisinde bulunmuştur. Çalışmasında destinasyonlarda turizmin sürdürülebilirliği ile destinasyonun taşıma kapasitesi arasındaki ilişki ve dengenin nasıl kurulacağını sorgulamıştır. Destinasyonlarda bu dengeyi kurmak için bir yönetim örgütüne ihtiyaç olduğunu ve bu örgütün; destinasyon yönetimi için bir taraftan strateji ve faaliyetler oluştururken, diğer taraftan bölgedeki yerli halk ve turistlerin tüm turizm paydaşlarıyla birlikte bu modelin içerisinde bulunmalarının ve bu dengenin destinasyonun sürdürülebilirliği için önemini vurgulamaktadır.

3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Hipotezleri İçin İncelenen Alanyazın

İncelenen alanyazın doğrultusunda araştırmadaki hipotezler geliştirilmiştir; Bu bölümde, hipotez çalışması için incelenen alanyazın hakkında bilgiler yer almaktadır.

Simon vd. (2004), ekolojik taşıma kapasitesini incelerken, turizm kapasitesinde planlamayı kolaylaştırmak için taşıma kapasitesi kavramının kritik bir unsur olarak tanımlanması ve uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Çalışması ekolojik taşıma kapasitesinin nasıl aşılabileceğini göstermektedir. Bu çalışma, destinasyonun çevresel taşıma kapasitesini belirlemek, yönetmek, kontrol etmek ve geliştirmek için bir dizi önerilen çözümleri içermektedir. Sınmaz (2016), çalışmasında; turizmin Foça üzerinde yarattığı olumlu ve olumsuz etkileri saptamayı amaçlamıştır. Araştırmanın sonucuna göre; sürdürülebilir turizm gelişimi görülen Foça'da turist yoğunluğu ve bölgenin taşıma kapasitesi sınırı zorlanmamaktadır. Yerli nüfus ve turistler tarihi ve kültürel mirası korunan Foça'da yaşanan turizm gelişiminden memnundur. Ravinder ve Kaushik (2017), yaptıkları çalışmada ziyaretçi eşiklerinin incelenmesini amaçlamaktadır. Çalışma, destinasyonun taşıma kapasitesinin sınırının aşılmadığını ortaya koymaktadır. Avcı (2018) çalışmasında İzmir'in Çeşme ilçesinde yaşayan yöre halkının yaşam kalitesinde turizmin etkilerini araştırmıştır. Turizmin etkileri; ekonomik, kültürel, sosyal ve çevresel etkiler olarak ele alınmıştır. Çalışmanın bulgularına göre, turizmin ekonomik, kültürel ve sosyal etkilerinin Çeşme'de yaşayan yöre halkının yaşam kalitesini etkilediği, ancak turizmin çevresel etkilerinin yaşam kalitesini etkilemediği belirlenmiştir. Güneş ve Alagöz (2018) araştırmalarında Erzincan'da yaşayan yerel halkın turizm ve Erzincan turizmine ilişkin algısını ölçmeyi amaçlamıştır. Araştırmada yerel halkın turizmin ekonomik, çevresel ve sosyo-kültürel etkilerini olumlu yönde algıladığı sonucu ortaya çıkmıştır. Turizm faaliyetlerinin il ekonomisine katkı sağlayacağını, Erzincan'ın tanıtımının ve gerekli olan alt yapı unsurların eksik olduğunu

düşünmektedir. Ayrıca araştırmaya katılan yerel halkın demografik özellikleri ile turizm algısı arasında da anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Çevik S., Saçılık M. Y. ve Toptaş A. (2018) çalışmalarında Erdek'te toplumun turizmi nasıl algıladığı, turizm gelişimine bakış açısı ve turizmin gelişmesi için neler yapılması gerektiği konusunda yaklaşımlarının belirlenmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın bulguları, Erdek toplumunun turizmi ekonomik açıdan yarar sağlayan, yaşam kalitesini artıran, kültürel gelişime destek veren bir olgu olarak gördüğünü ve bununla birlikte; turizmin hayat pahalılığı, çevre kirliliği, aşırı kalabalıklaşma, gürültü ve trafik gibi sorunları da beraberinde getirdiğini göstermektedir.

3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini, Ayvalık'ta faaliyet gösteren tüm otel yöneticileri oluşturmaktadır. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Ayvalık Turizm Danışma Bürosu'ndan elde edilen verilere göre, 2020 yılı içerisinde Ayvalık'ta faaliyet gösteren toplam konaklama işletmesi sayısı 317'dir.

Araştırmada zaman, maliyet ve 2020 yılında meydana gelen COVID-19 pandemisinden dolayı kolay ulaşılabilir örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Yapılan örnekleme yönteminde kolay ulaşılabilen, araştırmaya katılmayı gönüllü olarak seçen ve elektronik ortamda araştırmaya cevap verebilecek yetkinlikte kişiler ile araştırma gerçekleştirilmiştir. Araştırma kapsamında Mart-Mayıs 2020 tarihleri arasında 157 kişiye anket uygulanmıştır. Anketlerin 5 tanesi tam olarak doldurulmadığı için değerlendirmeye alınmamıştır. Araştırma için 152 anket üzerinden gerekli analizler yapılmıştır.

3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri

Bu araştırmada, birincil veri toplama yöntemi kullanılmıştır. Birincil veri toplama yöntemlerinden, anket ve görüşme tekniği kullanılmıştır.

Araştırmada kullanılan anket iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; katılımcıların demografik bilgileriyle ilgili sorular yer almaktadır. İkinci bölümde

ise; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin 'Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi ve işletme uygulamaları' hakkında algılarını ölçmeye yönelik 5'li likert tipinde 10 önerme yer almaktadır. Ekolojik taşıma kapasitesi ve işletme uygulamalarına yönelik ölçeğin oluşturulmasında Avcı'nın (2018), Güneş ve Alagöz'ün (2018), Çevik, Yıldırım Saçılık ve Toptaş'ın (2018), Gökdeniz'in (2018) ve (2019) çalışmalarında kullanılan ölçekler dikkate alınarak ve bu çalışmaya uyarlanarak kullanılmıştır.

5'li likert tipinde hazırlanan önermeler, 1 (Kesinlikle katılmıyorum.), 2 (Katılmıyorum.), 3 (Kararsızım.), 4 (Katılıyorum.), 5 (Kesinlikle katılıyorum.) anlamını taşıyarak derecelendirilmiştir.

3.4. Verilerin Toplanma Süreci

Anket formunun yapılmasına 06 Mart 2020 tarihinde başlanmış ve 30 Mayıs 2020 tarihinde anket sonlandırılmıştır. Anket formunun hazırlanması ile birlikte, formun aksayan ve anlaşılamayan kısımları ile anketin güvenilirliğinin belirlenebilmesi için bir pilot uygulama yapılmıştır. Ayvalık'taki tüm konaklama işletmelerinin bilgileri ve iletişim numaraları TC Kültür ve Turizm Bakanlığı/Ayvalık Turizm Danışma Bürosu yetkilisinden alınarak otel yöneticileriyle iletişim sağlanmıştır.

Veri toplama sürecinde tüm dünyayı etkisi altına alan 'Covid19 Pandemisi' sebebiyle sokağa çıkma kısıtlamaları ve işletmelerin açılmaması gibi sebeplerle otel yöneticileriyle telefon aracılığı ile iletişime geçilmiş, telefonda anket ve 'google form' aracılığı ile anketler yapılmaya başlanmıştır. 22-23-24 Mart 2020 tarihinde 31 adet pilot anket uygulaması yapılmış ve analiz sonuçları incelenmiştir. Analiz sonuçlarına bakıldığında anket formunda kullanılan ölçeğin psikometrik özelliklerinin yeterli olmadığı, tüm ölçeğin ve kullanılan alt boyutların değerlerinin oldukça düşük olduğu görülmüştür. Bu sebeple tüm maddelerin tekrar gözden geçirilerek, boyutların tekrar ele alınması ve maddelerin daha sade ve anlaşılır olması noktasında yeni bir anket formu tasarlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Tekrar hazırlanan anket formu ile 28-29 Nisan 2020 tarihinde 35 adet pilot anket uygulaması yapılmış ve analiz sonuçlarına göre tüm maddelerin uygun görüldüğü sonucuyla 5 Mayıs 2020 tarihinde anketin uygulanması sürecine geçilmiştir. 30

Mayıs 2020 tarihi itibarıyla 157 adet ile anket çalışması tamamlanmış olup, anketlerin 5 tanesi eksik doldurulduğu için değerlendirmeye alınmamıştır. Araştırma için 152 anket üzerinden gerekli analizler yapılmıştır.

3.5. Verilerin Analizi

Araştırma kapsamında geliştirilen ölçme aracının yapı geçerliği ‘Keşfedici Faktör Analizi’ kullanılarak incelenmiştir. Keşfedici Faktör Analizi (KFA); SPSS sürüm 26’da R Factor V2.4.3 eklentisi kullanılarak gerçekleştirilmiştir (Basto & Pereira, 2012: 23). Analizde madde düzeyinde verilerin analizi için önerilen ‘Polikorik (Polychorich)’ korelasyon matrisi oluşturulmuş ve ‘Temel Bileşenler Yöntemi’ tahmin yöntemleri kullanılmıştır. Faktör sayısına karar vermede ‘Kaiser Kuralı’, yığılma grafiği ve paralel analizi teknikleri kullanılmıştır (Fabrigar, Wegener, MacCallum, ve Strahan, 1999: 278). İç-tutarlık hesaplamasında ‘Cronbach Alpha’ katsayısı kullanılmıştır. Araştırma hipotezlerinin test edilmesinde ise; bağımsız örneklem T- testi ve Varyans Analizi Testi kullanılmıştır.

4. BULGULAR VE YORUMLAR

4.1. Demografik Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde, katılımcılardan elde edilen demografik özelliklerin (katılımcıların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, işletmelerinin niteliği, işletmede çalışma süreleri, işletmede pozisyonları, Ayvalık'ta ikamet süreleri, Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi ile ilgili görüşleri ve işletmelerinde uyguladıkları ekolojik uygulama örneklerinin varlığı) frekans ve yüzdelik dağılımları çizelgeler halinde incelenerek sonuçları yorumlanmıştır.

Çizelge 1. Katılımcıların Cinsiyeti

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Kadın	59	38.8	38.8	38.8
Erkek	93	61.2	61.2	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmaya toplamda 152 kişi katılmıştır. Katılımcıların cinsiyet dağılımı %61,2 erkek (93 kişi); %38,8 kadın (59 kişi) şeklindedir.

Çizelge 2. Katılımcıların Yaşı

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
18-24	6	3.9	3.9	3.9
25-34	37	24.3	24.3	28.3
35-44	42	27.6	27.6	55.9
45-54	38	25.0	25.0	80.9
55-64	21	13.8	13.8	94.7
65 ve üstü	8	5.3	5.3	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmayı, en fazla %27,6 oran ile 35-44 yaş arası katılımcılar (42 kişi), ardından %25 oran ile 45-54 yaş arası katılımcılar (38 kişi), bu oranı %24,3 oran ile

25-34 yaş arası katılımcılar (37 kişi), %13,8 oran ile 55-64 yaş arası katılımcılar (21 kişi) izlemekte, en az ise %5,3 oran 65 ve üstü (8 kişi) ile 18-24 yaş arasındaki katılımcılar %3,9 oran ile (6 kişi) oluşturmaktadır. Bu verilere göre, katılımcıların büyük çoğunluğunun orta yaş gruplarından oluştuğu ifade edilebilir.

Çizelge 3. Katılımcıların Medeni Durumu

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Diğer	5	3.3	3.3	3.3
Bekar	44	28.9	28.9	32.2
Evli	103	67.8	67.8	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmaya katılan 152 kişinin %28,9'u bekar (44 kişi); %67,8 'ı ise evli (103 kişi) ve diğer seçeneğini %3,3 (5 kişi) seçmiştir.

Çizelge 4. Katılımcıların Eğitim Seviyesi

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Ortaöğretim	29	19.1	19.1	19.1
Önlisans	41	27.0	27.0	46.1
Lisans	78	51.3	51.3	97.4
Lisansüstü	4	2.6	2.6	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Katılımcıların çoğunluğunun öğrenim durumlarının %51,3 oran ile lisans düzeyinde (78 kişi) olduğu görülürken, %27 oran ile önlisans düzeyinde (41 kişi), %19,1 oran ile ortaöğretim düzeyinde (29 kişi) ve %2,6 oran ile lisansüstü (4 kişi) olduğu görülmektedir. Buradan hareketle katılımcıların eğitim seviyelerinin, 'Eğitim Sen 2019-2020' yarıyıl raporuna göre; Türkiye ortalamasının 9 yıl olan eğitim seviyesi ortalamasının üzerinde olduğunu söylemek mümkündür.

Çizelge 5. Katılımcıların İşletmelerinin Niteliği

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Diğer	21	13.8	13.8	13.8
Turizm	22	14.5	14.5	28.3
Belediye	109	71.7	71.7	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Katılımcıların işletme niteliğinin büyük çoğunluğunu %71.7 ‘Belediye Belgeli İşletmeler’ (109 kişi) oluşturmaktadır. Bu durumun sebebi Ayvalık'ta toplam turizm paydaşlarının sayısının (317) sadece 23 tanesinin ‘Turizm İşletme Belgeli Oteller’ olmasıdır. Araştırmaya; ‘Turizm İşletme Belgeli’ otel yöneticilerinin büyük çoğunluğu (22 kişi) katılmıştır.

Çizelge 6. Katılımcıların İşletmede Çalışma Süresi

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
0-5 Yıl	69	45.4	45.4	45.4
6-10 Yıl	45	29.6	29.6	75.0
11-15 Yıl	19	12.5	12.5	87.5
16-20 Yıl	9	5.9	5.9	93.4
21 Yıl ve üstü	10	6.6	6.6	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmaya katılanların büyük çoğunluğu işletmelerinde ‘0-5 Yıl’ arasında %45,4 oranında (69 kişi) çalışmaktadır. Uzun süreli çalışma süresi ise; %5,9 oran ile ‘16-20 Yıl’ arasında (9 kişi) ile sınırlıdır.

Çizelge 7. Katılımcıların İşletmede Pozisyonları

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
İşletme Sahibi	88	57.9	57.9	57.9
İşletme Müdürü	31	20.4	20.4	78.3
Departman Müdürü	28	18.4	18.4	96.7
Diğer	5	3.3	3.3	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmaya katılanların çoğunluğu %57,9 oranında (88 kişi) işletme sahibidir. Bu rakamı %20,4 ile işletme müdürü (31 kişi) ve %18,4 oranında departman müdürü (28 kişi) katılımcılar izlemektedir.

Çizelge 8. Katılımcıların Ayvalık'ta İkamet Süresi

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
0-5 Yıl	21	13.8	13.8	13.8
6-10 Yıl	19	12.5	12.5	26.3
11-15 Yıl	20	13.2	13.2	39.5
16-20 Yıl	14	9.2	9.2	48.7
21 Yıl ve üstü	78	51.3	51.3	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Araştırmaya katılan otel yöneticilerinin büyük çoğunluğunun %51,3 oranında (78 kişi) 21 yıl ve üstü Ayvalık'ta ikamet edenlerin oluşturduğunu, buradan da Ayvalık otellerinin yarısından fazlasını yerel halkın işlettiği sonucu çıkarılabilir.

Çizelge 9. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Turizm Gelişiminin Bölgenin 'Ekolojik Taşıma Kapasitesine' Zarar Verdiğine İnanıyor Musunuz?' Sorusuna Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Evet	83	54.6	54.6	54.6
Hayır	56	36.8	36.8	91.4
Fikrim Yok	13	8.6	8.6	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

Ayvalık'ta turizm gelişiminin bölgenin 'ekolojik taşıma kapasitesine' zarar verdiğine inanıyor musunuz? sorusuna araştırmaya katılanların çoğunluğu %54,6 oranında (83 kişi) 'evet' cevabını, %36,8 oranında (56 kişi) 'hayır' cevabını vermiştir. %8,6 oranında (13 kişi) ise bu konuda fikri olmadığını belirtmiştir.

Çizelge 10. Katılımcıların 'İşletmenizde Uyguladığınız Ekolojik Uygulama Örnekleri Var Mıdır?' Sorusuna Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
Evet	58	38.2	38.2	38.2
Hayır	94	61.8	61.8	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

İşletmenizde uyguladığınız ekolojik uygulama örnekleri var mıdır? sorusuna araştırmaya katılanların çoğunluğu %61,8 oranında (94 kişi) 'hayır' cevabını, %38,2 oranında (58 kişi) 'evet' cevabını vermiştir. Bu oranlardan yola çıkarak Ayvalık'ta ekolojik uygulama örneklerinin sayısının az olduğunu, artırılma yöntemlerinin araştırılarak bu noktada çalışmalar yapılması gerektiği söylenebilir.

4. 2. Önerme Bulguları

Çalışmanın bu bölümünde, otel yöneticilerinin 'Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında değerlendirmeleri, anketteki ifadelerin her birine ne derece katıldıklarını 1'den 5'e kadar bir ölçekte belirtmeleri ile oluşturulan dağılımlar eşliğinde, çizelgeler halinde incelenerek sonuçları yorumlanmıştır.

Çizelge 11. Katılımcıların 'Türkiye'de 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Mevcut Yasa ve Yönetmelikler Yetersizdir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	2	1.3	1.3	1.3
2	5	3.3	3.3	4.6
3	45	29.6	29.6	34.2
4	50	32.9	32.9	67.1
5	50	32.9	32.9	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

1. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 11) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri Türkiye'de 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluk (100 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, mevcut yasa ve yönetmeliklerin yetersiz olduğunu düşündüklerini belirtmişlerdir.

Çizelge 12. Katılımcıların 'Ayvalık'ta, 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Özellikle Yaz Aylarında Aşırı Zorlanmaktadır.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	1	.7	.7	.7
2	3	2.0	2.0	2.6
3	30	19.7	19.7	22.4
4	44	28.9	28.9	51.3
5	74	48.7	48.7	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

2. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 12) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri Ayvalık'ta, 'ekolojik taşıma kapasitesinin' özellikle yaz aylarında zorlanıp zorlanmadığı ile ilgili görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (118 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, Ayvalık'ta, 'ekolojik taşıma kapasitesinin' özellikle yaz aylarında zorlandığını düşündüklerini belirtmişlerdir.

Çizelge 13. Katılımcıların 'Ayvalık'ta 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Ortaya Çıkan Sorunlarla İlgilenecek Bir Destinasyon Yönetim Örgütü Yoktur.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
2	12	7.9	7.9	7.9
3	37	24.3	24.3	32.2
4	41	27.0	27.0	59.2
5	62	40.8	40.8	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

3. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 13) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütünün olmadığı hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (103 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütünün olmadığı konusunda hemfikir olduklarını göstermişlerdir.

Çizelge 14. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller, 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	1	.7	.7	.7
2	5	3.3	3.3	3.9
3	29	19.1	19.1	23.0
4	40	26.3	26.3	49.3
5	77	50.7	50.7	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

4. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 14) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta otellerin, 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip olup olmadıkları hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (117 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, yeterli bilgiye sahip olunmadığı noktasında uzlaştıkları söylenebilir.

Çizelge 15. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Yeşil Yönetim (Ekolojik) Sertifika Programları Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	1	.7	.7	.7
2	3	2.0	2.0	2.6
3	25	16.4	16.4	19.1
4	38	25.0	25.0	44.1
5	85	55.9	55.9	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

5. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 15) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta oteller; yeşil yönetim (ekolojik) sertifika programları hakkında yeterli bilgiye sahip olup olmadığı noktasında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (123 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, yeterli bilgiye sahip olunmadığını ifade ettikleri söylenebilir.

Çizelge 16. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Ekolojik Sıvı Ve Katı Atık Yönetim Sistemleri Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
2	11	7.2	7.2	7.2
3	25	16.4	16.4	23.7
4	45	29.6	29.6	53.3
5	71	46.7	46.7	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

6. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 16) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta otellerin; ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (116 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, yeterli bilgiye sahip olunmadığını düşündüklerini belirtmişlerdir.

Çizelge 17. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Oteller; Yenilenebilir Enerji Kaynakları (Rüzgar Ve Güneş) Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	3	2.0	2.0	2.0
2	4	2.6	2.6	4.6
3	37	24.3	24.3	28.9
4	47	30.9	30.9	59.9
5	61	40.1	40.1	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

7. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 17) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta otellerin; yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (108 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, yeterli bilgiye sahip olunmadığı noktasında uzlaşmışlardır.

Çizelge 18. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Mavi Bayraklı (Blue Flag) Plaj Sayısı Yeterli Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	5	3.3	3.3	3.3
2	17	11.2	11.2	14.5
3	30	19.7	19.7	34.2
4	33	21.7	21.7	55.9
5	67	44.1	44.1	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

8. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 18) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğunun Ayvalık'ta mavi bayraklı (Blue Flag) plaj sayısının yeterli olmadığı noktasında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (100 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, plaj sayısının yeterli olmadığı konusunda birleştiği görülmüştür.

Çizelge 19. Katılımcıların Ayvalık Tabiat Parkı ve Yöredeki Biyolojik Çeşitlilik Yeterince Korunmamaktadır. Önermesine Verdiği Cevaplar

Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	4	2.6	2.6	2.6
2	11	7.2	7.2	9.9
3	36	23.7	23.7	33.6
4	43	28.3	28.3	61.8
5	58	38.2	38.2	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

9. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 19) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğunun Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitliliğin yeterince korunup, korunmaması hakkında görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (101 kişi) katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum cevabını vererek, çeşitliliğin yeterince korunmadığını düşündükleri söylenebilir.

Çizelge 20. Katılımcıların 'Ayvalık'ta Karar Alıcı Organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) Yöneticileri, Yörenin 'Ekolojik Taşıma Kapasitesi' Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Değildir.' Önermesine Verdiği Cevaplar

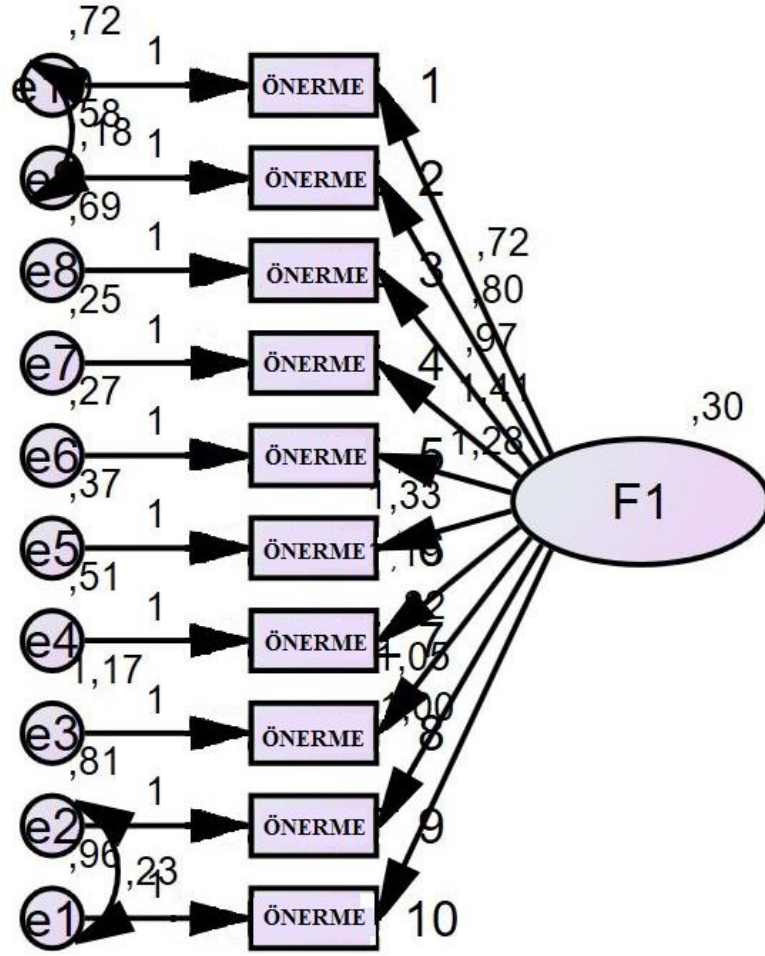
Gruplar	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplamlı Yüzde
1	11	7.2	7.2	7.2
2	24	15.8	15.8	23.0
3	66	43.4	43.4	66.4
4	25	16.4	16.4	82.9
5	26	17.1	17.1	100.0
Toplam	152	100.0	100.0	

10. Araştırma sonuçlarına (Çizelge 20) bakıldığında; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin; 'Ayvalık'ta karar alıcı organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) yöneticilerinin, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir' önermesi ile görüşleri alınmak istendiğinde, anket formu üzerinde çoğunluğun (66 kişi) kararsız olduğu cevabını vererek, bu önermeyi kabul etmediklerini ve çoğunlukla Ayvalık'ta karar alıcı organların yöneticilerinin, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortalama bilgiye sahip olduklarını düşündüklerini ifade etmişlerdir.

4.3. Yapı Geçerliği

Ölçeğe ilişkin yapılan keşfedici faktör analizinden sonra faktör yapılarının uygun olup olmadığını test etmek amacıyla doğrulayıcı faktör analizi (DFA) uygulanmıştır. Bu doğrultuda açımlayıcı faktör analizi sonucunda elde edilen 1 boyut ve 10 madde AMOS programında doğrulayıcı faktör analizine tabi tutulmuştur. Ölçeğe ait DFA çıktıları Şekil 5'te gösterilmiştir.

Şekil 5. Ölçeğe Ait Doğrulayıcı Faktör Analizi Çıktıları



Ölçeğin üzerine uygulanan DFA'nın, model içinde yer alan veriler ile uyum ya da uyumsuzluğunu ölçmek için c^2/df (ki-kare/ serbestlik derecesi), GFI, CFI, RMSEA ve AGFI gibi uyum iyiliği değerleri incelenmeye alınmıştır. Elde edilen bu değerler Tablo 4'te gösterilmektedir.

Tablo4. Ölçeğe Uygulanan DFA Sonucunda Elde Edilen Uyum İyiliği Değerleri

Uyum Ölçütleri	Mükemmel Uyum	Kabul edilebilir Uyum	Ölçeğin Uyum Değerleri
c²/df	$0 \leq c^2/df \leq 2$	$2 \leq c^2/df \leq 3$	1,790
RMSEA	$0 \leq RMSEA \leq 0,05$	$0,05 \leq RMSEA \leq 0,08$	0,072
CFI	$0,95 \leq CFI \leq 1$	$0,90 \leq CFI < 0,95$	0,948
GFI	$0,95 \leq GFI \leq 1$	$0,80 \leq GFI < 0,95$	0,924
AGFI	$0,90 \leq AGFI \leq 1$	$0,85 \leq AGFI \leq 0,90$	0,875

Kaynak: Hu ve Bentler, 1999; Sümer, 2000; Çokluk vd., 2012

Tablo 4'te verilen DFA sonuçları incelendiğinde, c2/df değerlerinin mükemmel uyum değeri aldığı saptanırken, geriye kalan diğer uyum iyeliği değerlerinin ise kabul edilebilir (RMSEA, GFI, AGFI) uyum değerleri olduğu görülmektedir. Tablo 4'te yer alan uyum iyeliği değerlerine göre, ölçüğe uygulanan DFA sonucunda verilerin iyi bir uyuma sahip olduğu görülmektedir.

Ölçüğe ilişkin uygulanan doğrulayıcı faktör analizinden sonra polikorik korelasyon analizi yapılmıştır. Sonuçları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 5. Polikorik Korelasyon - İki Adımlı Tahmin- Sonuçları

	ÖNER- ME 1	ÖNER- ME 2	ÖNER- ME 3	ÖNER- ME 4	ÖNER- ME 5	ÖNER- ME 6	ÖNER- ME 7	ÖNER- ME 8	ÖNER- ME 9	ÖNER- ME 10
ÖNER- ME 1	1.000	.498	.340	.414	.451	.397	.213	.201	.379	.303
ÖNER- ME 2	.498*	1.000	.472	.506	.543	.387	.335	.312	.481	.354
ÖNER- ME 3	.340*	.472*	1.000	.569	.570	.438	.302	.191	.432	.384
ÖNER- ME 4	.414*	.506*	.569*	1.000	.777	.752	.630	.405	.498	.481
ÖNER- ME 5	.451*	.543*	.570*	.777*	1.000	.734	.626	.309	.530	.504
ÖNER- ME 6	.397*	.387*	.438*	.752*	.734*	1.000	.717	.353	.432	.439
ÖNER- ME 7	.213*	.335*	.302*	.630*	.626*	.717*	1.000	.476	.507	.345
ÖNER- ME 8	.201*	.312*	.191*	.405*	.309*	.353*	.476*	1.000	.432	.166
ÖNER- ME 9	.379*	.481*	.432*	.498*	.530*	.432*	.507*	.432*	1.000	.527
ÖNER- ME 10	.303*	.354*	.384*	.481*	.504*	.439*	.345*	.166	.527*	1.000

*Korelasyon katsayısı 0.05 düzeyinde anlamlı.

Verilerin keşfedici 'Faktör Analizi' için uygunluğu Kaiser - Meyer - Olkin (KMO) katsayısı ve 'Barlett Küresellik Testi' ile incelenmiştir. Sonuçlar, KMO değerinin 0.88 olduğunu ve 'Barlett Küresellik Testinin' ($\chi=790.32$, $df=45$, $p=0.001$)

ise; istatistiksel olarak anlamlı bulunduğunu göstermiştir. Bu sonuçlar verilerin ‘Faktör Analizi’ için uygun olduğuna işaret etmektedir (Gorsuch, 1988: 237). Analiz sonuçları özdeğeri 1’den büyük iki faktör olduğunu göstermiştir (1. Faktör= 5,135 Açıklanan Varyans= %51,4 ve 2. Faktör= 1,08 Açıklanan Varyans= %10,8). İkinci faktörün özdeğeri olan 1.08’in Paralel analizi tarafından üretilen rastlantısal veri setindeki ikinci faktörün öz değeri olan 1.44’den küçük olduğu görülmüştür (Hayton, Allen, & Scarpello, 2004. 193). Bu nedenle tek faktörlü yapının uygun olduğuna karar verilmiştir. Tek faktörlü yapıda tüm maddelerin yüklerinin 0,52 ile 0,87 arasında değiştiği ve faktörün maddelerdeki varyansın %51’ini açıkladığı görülmüştür. Toplam 10 maddeden oluşan tek faktörlü yapı için ‘Cronbach Alpha’ iç tutarlık katsayı hesaplanmış ve $\alpha = .85$ bulunmuştur. Bu sonuç puanların kabul edilebilir güvenilirlik düzeyine sahip olduğunu göstermektedir. Çizelge 21’de; maddelerin faktör yükleri, toplam puan ile olan ilişkisi ve madde silindiğinde alpha katsayısının alacağı değerler sunulmuştur.

Çizelge 21. Maddelerin Psikometrik Özellikleri

Maddeler	Faktör Yükleri	Madde Toplam Puan Korelasyonu	Madde Silindiğinde α Katsayısı
Önerme 1	.572	.541	.848
Önerme 2	.678	.608	.841
Önerme 3	.662	.603	.842
Önerme 4	.867	.791	.821
Önerme 5	.870	.766	.823
Önerme 6	.815	.725	.829
Önerme 7	.739	.677	.835
Önerme 8	.516	.519	.854
Önerme 9	.726	.690	.835
Önerme 10	.630	.612	.843

4.4. Hipotez Testi Sonuçları

Hipotez 1: Katılımcıların, Ayvalık’ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin alguları cinsiyetlerine göre farklılık göstermektedir.

Normallik testi sonucu ve QQ plot grafiği verilerin normale yakın dağıldığını göstermiştir. Levene testi sonucu varyansların homojen dağıldığını göstermiştir. Varsayımların karşılanması nedeniyle Hipotez 1 bağımsız örneklem T-testi kullanılarak test edilmiştir. Bağımsız örneklem T-testi sonucu katılımcıların algılarında cinsiyete göre bir farklılık olmadığını göstermiştir ($t=0.203$, $df=150$, $p=0.84$). Bulgular; **Hipotez 1'in desteklenmediğine** işaret etmektedir. Çizelge 22'de hipotez 1'e ilişkin betimsel istatistikler sunulmuştur.

Çizelge 22. Cinsiyete Göre Farklılık

	Cinsiyet	N	Ortalama	Std. Sapma
Toplam	Kadın	59	39.8475	6.07372
	Erkek	93	40.0645	6.64112

Hipotez 2: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları yaşlarına göre farklılık göstermektedir.

Normallik testi sonucu ve QQ plot grafiği verilerin normale yakın dağıldığını göstermiştir. Levene testi sonucu varyansların homojen dağıldığını göstermiştir. Varsayımların karşılanması nedeniyle Hipotez 2 Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) kullanılarak test edilmiştir. Varyans Analizi testi sonucu katılımcıların algılarında yaşlarına göre bir farklılık olduğunu göstermiştir ($F=2.53$, $df=5,146$, $p=0.031$). Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi sonuçları bu farkın 18-24 yaş grubu ortalaması ile 35-44 yaş grubu ortalaması arasında olduğunu ortaya koymuştur ($p=0.043$). 18-24 yaş grubu ortalamasının tüm yaş gruplarından düşük olduğu ve 35-44 yaş grubundan ise istatistiksel olarak anlamlı düzeyde daha düşük olduğu görülmüştür. **Bulgular; Hipotez 2'nin desteklendiğine** işaret etmektedir. Çizelge 23'de hipotez 2'ye ilişkin betimsel istatistikler sunulmuştur.

Çizelge 23. Yaşa Göre Farklılık

Yaş	Ortalama	N	Std. Sapma
18-24	34.1667	6	8.99815
25-34	38.9189	37	5.58957
35-44	42.1905	42	5.67080
45-54	40.3421	38	6.67904
55-64	39.0952	21	7.09158
65 ve üstü	38.2500	8	5.33854
Toplam	39.9803	152	6.40723

Hipotez 3: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları eğitim seviyelerine göre farklılık göstermektedir.

Normallik testi sonucu ve QQ plot grafiği verilerin normale yakın dağıldığını göstermiştir. Levene testi sonucu ise varyansların homojen dağılmadığını göstermiştir. Varyansların homojenliği varsayımının karşılanmaması nedeniyle Hipotez 2 Brown-Forsythe testi kullanılarak test edilmiştir. Brown-Forsythe testi sonucu katılımcıların algılarında eğitim seviyelerine göre bir farklılık olmadığını göstermiştir (B-F=0.649 df=3,25.69, $p=0.59$). Bulgular; **Hipotez 3'ün desteklenmediğine** işaret etmektedir. Çizelge 24'de hipotez 3'e ilişkin betimsel istatistikler sunulmuştur.

Çizelge 24. Eğitim Seviyesine Göre Farklılık

Eğitim Seviyesi	N	Ortalama	Std. Sapma
Ortaöğretim	29	39.5862	7.92607
Önlisans	41	38.8780	6.78305
Lisans	78	40.6923	5.54160
Lisansüstü	4	40.2500	6.84957
Toplam	152	39.9803	6.40723

Hipotez 4: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları işletmenin niteliğine göre farklılık göstermektedir.

Normallik testi sonucu ve QQ plot grafiği verilerin normale yakın dağıldığını göstermiştir. Levene testi sonucu varyansların homojen dağıldığını göstermiştir. Varsayımların karşılanması nedeniyle Hipotez 4 Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) kullanılarak test edilmiştir. Varyans Analizi testi sonucu katılımcıların algılarında görev yaptıkları işletmenin niteliğine göre bir farklılık olmadığını göstermiştir ($F=0.51$, $df=5,146$, $p=0.60$). **Bulgular; Hipotez 4'ün desteklenmediğine** işaret etmektedir. Çizelge 25'de hipotez 4'e ilişkin betimsel istatistikler sunulmuştur.

Çizelge 25. İşletmenin Niteliğine Göre Farklılık

İşletme Niteliği	N	Ortalama	Std. Sapma
Diğer	21	40.7143	5.08078
Turizm	22	38.8182	6.65930
Belediye	109	40.0734	6.60346
Toplam	152	39.9803	6.40723

Hipotez 5: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları işletmede çalışma sürelerine göre farklılık göstermektedir.

Normallik testi sonucu ve QQ plot grafiği verilerin normale yakın dağıldığını göstermiştir. Levene testi sonucu varyansların homojen dağıldığını göstermiştir. Varsayımların karşılanması nedeniyle Hipotez 5 Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) kullanılarak test edilmiştir. Varyans Analizi testi sonucu katılımcıların algılarında işletmede çalışma sürelerine göre bir farklılık olmadığını göstermiştir ($F=0.63$, $df=4,147$, $p=0.64$). **Bulgular; Hipotez 5'in desteklenmediğine** işaret etmektedir. Çizelge 26'da hipotez 5'e ilişkin betimsel istatistikler sunulmuştur.

Çizelge 26. Çalışma Süresine Göre Farklılık

Çalışma Süresi	N	Ortalama	Std. Sapma
0-5 Yıl	69	39.9710	6.18816
6-10 Yıl	45	40.9111	6.28064
11-15 Yıl	19	38.2632	7.14798
16-20 Yıl	9	40.1111	8.99228
21 Yıl ve üstü	10	39.0000	4.57044
Toplam	152	39.9803	6.40723

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin hem yöre hem de otel işletmeleri açısından 'ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında algılarını ortaya koymayı amaçlayan çalışmanın bu bölümünde araştırma sonuçlarına ve önerilere yer verilmektedir.

5.1. Sonuçlar

Araştırma sonuçları incelendiğinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır;

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri; Türkiye'de 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında mevcut yasa ve yönetmeliklerin yetersiz olduğunu düşünmektedirler.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri; Ayvalık'ta, 'ekolojik taşıma kapasitesinin' özellikle yaz aylarında aşırı zorlandığını düşünmektedirler. Bu durum turizmin mevsimsel özelliğini vurgulamakta ve olumsuz sonuçları beraberinde getirmektedir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütünün olmadığı hakkında hemfikir oldukları görülmektedir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin Ayvalık'ta oteller, 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıkları noktasında uzlaştıkları söylenebilir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri, Ayvalık'ta otellerin; yeşil yönetim (ekolojik) sertifika programları hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığını ifade ettikleri söylenebilir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri, Ayvalık'ta otellerin; ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığını düşünmektedirler.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileri, Ayvalık'ta otellerin; yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarını ifade etmişlerdir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğunun Ayvalık'ta mavi bayraklı (Blue Flag) plaj sayısının yeterli olmadığı noktasında görüş bildirmişlerdir.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğu Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitliliğin yeterince korunmadığını düşünmektedirler.

Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin; 'Ayvalık'ta karar alıcı organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) yöneticilerinin, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir' önermesini kabul etmediklerini ve çoğunlukla Ayvalık'ta karar alıcı organların yöneticilerinin, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortalama bilgiye sahip olduklarını ifade etmişlerdir.

Araştırma sonuçlarına göre 'Hipotez 2: Katılımcıların, Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesine ilişkin algıları yaşlarına göre farklılık göstermektedir' önermesi desteklenmektedir. Yaş değişkenini ele alındığında; 18-24 yaş arasındaki katılımcıların Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesi hakkında daha düşük duyarlılıklarının olduğu söylenebilir. Buradan çevresel duyarlılıkların zamanla kazanıldığı önermesine ulaşılabilir.

'Ayvalık'ta turizm gelişiminin bölgenin 'ekolojik taşıma kapasitesine zarar verdiğine inanıyor musunuz ?' sorusuna araştırmaya katılanların çoğunluğu %54,6 oranında (83 kişi) 'evet' cevabını, %36,8 oranında (56 kişi) 'hayır' cevabını vermiştir. Bu cevaplardan hareketle katılımcıların gözlemlerine dayanarak Ayvalık'ta turizm gelişiminin ekolojik taşıma kapasitesine zarar vermeyecek şekilde planlanması gerektiği sonucu çıkarılabilir.

'İşletmenizde uyguladığınız ekolojik uygulama örnekleri var mıdır ?' sorusuna araştırmaya katılanların çoğunluğu %61,8 oranında (94 kişi) 'hayır' cevabını, %38,2 oranında (58 kişi) 'evet' cevabını vermiştir. Bu oranlardan yola çıkarak Ayvalık'ta

ekolojik uygulamaların üzerinde az durulan bir konu olduğu öneminin anlaşılmadığı ve bu noktada ekolojik uygulama örneklerinin daha fazla uygulanabilmesi hususunda gerekli önlemlerin alınması gerektiği söylenebilir.

5.2. Öneriler

Ekolojik öğelere karşı farkındalık her geçen gün artmaktadır. Turizmin geleceğinde ekolojik turizm unsurlarının ön planda olabileceği ve uluslararası turizmde yeni arayışların bu yönde olduğuna dair izlenimler bulunmaktadır. 'Uluslararası turizmin artması, ekonominin doğası gereği uluslararası ticareti de beraberinde geliştirmektedir.' (Çelik Uğuz, Topbaş, Kaya 2010: 874) Uluslararası ticareti geliştirme yöntemlerinden biri olarak destinasyonların pazarlanması noktasında, ekolojik unsurların ön plana çıkarılması ve sürdürülebilir kılınması gerekmektedir.

Çalışmada; Ayvalık'ın ekolojik taşıma kapasitesinin en çok zarar gördüğu zaman diliminin turizm faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekteştiği yaz aylarında olduğu noktasında hemfikir olunmuştur. Genel olarak, Türkiye'de ekolojik taşıma kapasitesi hakkında yasa ve yönetmeliklerin yetersiz olduğu, Ayvalık'taki otellerin, 'ekolojik taşıma kapasitesi', yeşil yönetim (ekolojik) sertifika programları, ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri, yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıkları düşünölmektedir.

Ayvalık'ta mavi bayraklı plaj sayısının yeterli olmadığı ve Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitliliğin yeterince korunmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Ayrıca, Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütü olmadığı düşünölmektedir. Ayvalık'ta çevre sorunları hakkında çalışma yapan kişiler, örgütler ve dernekler mevcuttur. Fakat aralarındaki iletişimsizlikten dolayı her biri aynı konuyu işleyip birbiriyle ortak çalışma içine girmemekte, bazen de işlenen bir konuyla ilgili geri dönüşler beklenilmeden konu kapanmaktadır. Genel geçer kişisel çabalarla büyük sorunlar hakkında organizasyonların yapılamayacağı, ekolojik olarak olumsuz yönde giden tüm ibreleri ortak paydada görüp, gerekli önlemlerin alınması hususunda organizasyon şemasının planlanarak, görev dağılımının yapılması, tüm konulara ciddiyetle ve yasal yönlendirmeler ile eğilinmesi gerekmektedir.

Araştırma kapsamında; Ayvalık'ta karar alıcı organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) yöneticilerinin, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında

ortalama bilgiye sahip olduğunun düşünüldüğü ortaya çıkmış, böylelikle Ayvalık'ta karar alıcı organların ekolojik sorunlara tümüyle ilgisiz olmadığı, Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi hakkında sorunları görebilen kişiler, örgütler ve derneklerin, karar alıcı organlar ile iletişime geçebildiği taktirde olumlu geri dönüş alabilecekleri öngörülebilir. Ayrıca, kişisel çabalarla bölge yöneticileriyle koordine edilebilirse, ekolojik taşıma kapasitesi hakkında görev tanımlaması ve organizasyon şeması etrafında sürekliliği sağlanan bir 'ekolojik kontrol durumu' elde edilebilir.

Ayvalık'ın gezinti yapılabilecek, görülebilecek doğal ve tarihi alanlara yakınlığı önemlidir. Ayrıca, eğlence yerlerine ve alışveriş yapılabilecek alanlara yakınlık turistler açısından maddiyat ve zaman yeterliliği bakımından önem arz etmektedir. Bu nedenle, ulaşım ağı ne kadar az kullanılırsa ekolojik anlamda o kadar az kayıp olacağı için destinasyonlarda merkezi lokasyonlara yakınlık önemlidir. Bu noktalarda ulaşımda ekolojik çözümler (bisiklet, golf aracı, elektrikli araçlar, vs.) yoluna gidilmesi önerilebilir. Diğer öneriler ise şöyledir;

Otel yöneticilerine öneriler;

- Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğu Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitliliğin yeterince korunmadığını ifade etmişlerdir. Bölgedeki biyolojik çeşitliliğinin artırılması ve korunması noktasında çevre ve doğa dernekleri ile birlikte hareket edebilirler.
- Otel yöneticileri; 'işletmenizde uyguladığınız ekolojik uygulama örnekleri var mıdır?' sorusuna, % 61,8 oranında (94 kişi) 'hayır' cevabını vermişlerdir. Bu noktada; 'ekolojik uygulama örneklerini' kendi işletmelerinde uygulamaya sokmak için çaba gösterebilirler ve ilgili kuruluşlardan lojistik destek alabilirler.

Destinasyon yöneticilerine öneriler;

- Ayvalık'ta otellerin; yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı araştırmadan çıkan önemli bir sonuçtur. Bu nedenle, bölgedeki otellerin yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında bilgilendirilmeleri, hatta otellerde kullanmaları özendirilebilir.

- Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin çoğunluğu Ayvalık'ta mavi bayraklı (Blue Flag) plaj sayısının yeterli olmadığı noktasında görüş bildirmişlerdir. Bu noktada, Ayvalık'ta kent yöneticileri ile birlikte (Kaymakam ve Belediye başkanı gibi) mavi bayrak sayısının artırılması noktasında baskı oluşturabilirler.
- Ayvalık'ta oteller; ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında yeterli bilgiye sahip değildir. Bölgedeki otel yönetimleri; yeşil yönetim, ekolojik uygulamalar, ISO yönetim sertifikaları ve sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında bilgilendirilebilir ve kendi işletmelerinde bu sistemleri kullanmaları teşvik edilebilir.

Akademik çalışmalar için öneriler;

- Bu araştırma kapsamında 'yörenin ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında öğrenilmek istenen algılar; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticileriyle sınırlandırılmıştır. Ekolojik taşıma kapasitesi geniş kapsamlı bir alandır ve saha çalışması konaklama işletmeleriyle birlikte seyahat acentaları, sivil toplum kuruluşları, yiyecek - içecek işletmeleri, su altı ve su üstü spor merkezleri, hediyelik eşya satışı yapan işletmeler, yat ve tekne işletmeleri ve plaj işletmeleri ile yörenin ekolojik taşıma kapasitesi ile ilgili daha geniş kapsamlı yeni araştırmalar tavsiye edilebilir.
- Ekolojik taşıma kapasitesinin aşılması amacıyla, yörede farkındalığın nasıl oluşturulabileceği ile ilgili araştırmalar yapılabilir.

Yaşanılan günlük turist ve yerel halk tecrübelerinden anlaşılacağı gibi; günümüzde önemli olanın daha fazla turist sayısı değil, ülkenin, bölgenin veya şehrin taşıyabileceği kadar turistlerin destinasyona gelmesi olduğunu söyleyebilmekteyiz. Bunun için; günümüzde tüm dünyada destinasyonların taşıma kapasitesi hatta ekolojik taşıma kapasitesi sorgulanır hale gelmiştir. Bunun son örnekleri, her yıl milyonlarca turist ağırlayan Venedik, Barcelona ve Paris gibi önemli destinasyonlardır. Söz konusu olan bu şehirlerde yerel halk, turistlerin sınırlandırılmasını ve yaşadıkları yerlere taşıma kapasitesinin üzerinde turist alınmamasını istemekte hatta bununla ilgili ciddi sokak protestoları yapmaktadırlar. Bu örneklerden de anlaşılacağı gibi, günümüzün turizm anlayışı 'koruyarak kullanma' ilkesi ve 'sürdürülebilir turizm' manifestosudur.

Ayvalık ilçesinin turizm hareketleri özelinden baktığımızda, yaz aylarında oluşan yoğunlaşmanın yılın diğer aylarına yayılmaması halinde, bölgedeki biyolojik çeşitliliğin bozulacağı ve bölgenin ekolojik taşıma kapasitesinin aşılacağı çok belirgindir. Bu yoğunlaşmayı yaşamamak için öncelikle bölgedeki karar alıcı organların bir destinasyon yönetim örgütü kurması ve yöredeki tüm turizm işletmelerini bu örgütün birer paydaşı yapması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Alpınar, K. (2001), *Ayvalık Adalarının Florası, Ulusal Ege Adaları Toplantısı, Bildiriler Kitabı*, 10-11 Ağustos, Gökçeada, Çanakkale

Akkılıç, M. E. (2018) *Sosyal Ve Kültürel Faktörlerin Alternatif Bir Turizm Şekli Olan Balon Turizmine Etkisi: Kapadokya Örneği - Proje Raporu, BAP Proje No:2016.0001*

Atay, L. (2003), “*Destinasyon Pazarlaması Yönetimine İlişkin Stratejik Bir Yaklaşım*”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 2, 144-158.

Avcı, N. (2007). “*Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi*”, *Ege Akademik Bakış*, C:7, No:2, ss. 485-501.

Avcı, N. (2018). “*Turizmin Yöre Halkının Yaşam Kalitesine Etkileri: Çeşme İlçesi Örneği.*” *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt 29, Sayı 2, Güz: 164 – 174.

Aydemir, B. ve Şenerol, H. (2014). *İklim Değişikliği ve Türkiye Turizmine Etkileri: Delfi Anket Yöntemiyle Yapılan Bir Uygulama Çalışması, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt: 17 - Sayı: 31

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı Denizel Biyolojik Çeşitlilik Çalışması Final Raporu, 2013 - *Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi*, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Balıkesir İli 2016-2019 Tabiat Turizmi Uygulama Eylem Planı
http://balikesir.ormansu.gov.tr/Balikesir/Files/dokumanlar/dtmp/Tabiat_Turizmi_Eylem_Plan%C4%B1-2016-2019.pdf

Bar-On, R.R. (1999). *The Measurement of Seasonality and Its Economic Impacts, Tourism Economics*, 5(4): 437-458.

Basto, M., & Pereira, J. M. (2012). *An SPSS R-menu for ordinal factor analysis. Journal of statistical software*, 46(4), 1-29.

- Buhalis, D., (2000), “*Marketing The Competitive Destination Of The Future*”, *Tourism Management*, 21(1), 97-116
- Ciscar, J.C. (2009) *Climate change impacts in Europe Final report of the PESETA research project*
<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC55391/jrc55391.pdf>
- Coltman, M. M., (1989), *Introduction To Travel & Tourism, An International Approach*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Çavuş, Ş., (2002), *Turistik Merkezlerin Taşıma Kapasiteleri ile Yaşam Evreleri Arasındaki İlişkiler ve Kuşadası Örneğinde Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.*
- Çelik Uğuz, S., Topbaş, F., Kaya İ., (2010) Uluslararası Ticaret ve Dış Turizm İlişkisi, 11. Ulusal Turizm Kongresi Aralık, *Detay Yayıncılık*
- Çelik Uğuz, S. (2011) Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Burhaniye'nin Alternatif Turizm Potansiyeli, *Marmara Coğrafya Dergisi* Sayı: 24, İstanbul – Issn:1303-2429, S. 332-353
- Çelik Uğuz, S., Özbek, V., (2018) *Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği*, *Detay Yayıncılık*, Ankara, 1. Baskı
- Çevik S., Saçılık M. Y., Toptaş A. (2018). "Güney Marmara'nın İncisi Erdek'te Toplumun Turizm Bilinci." Uluslararası Bandırma ve Çevresi Sempozyumu, *Tam Metin Bildiriler Kitabı II*, ss. 348-359”.
- Demir, A. (2009) *Küresel İklim Değişikliğinin Biyolojik Çeşitlilik ve Ekosistem Kaynakları Üzerine Etkisi*, A.Ü. Biyoteknoloji Enstitüsü Sosyoekonomik Gelişme ve Biyoteknoloji Anabilim Dalı.
- Doğan, M., (2003), “*Çevre Etiği ve Biyolojik Çeşitlilik*”. 1. *Ulusal Uygulamalı Etik Kongresi Kitabı*. ODTÜ Felsefe Bölümü. 12-13 Kasım, 2001.190-194
- Dwyer, L.; Edwards, D.; Mistilis, N.; Roman, C.; Scott, N.; Cooper C. (2011), “*Mega Trends Underpinning Tourism To, 2020*”, Australia, ISBN 9781920965525.

Erdemir, B., (2018), *Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Destinasyonların Fiziksel ve Psikolojik Taşıma Kapasitesi Analizi: Pamukkale Hierapolis Ören Yeri Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Erdoğan, N. (2003) *Çevre ve (eko)turizm*. Ankara: Erk Genel Yayın Dağıtım.

Fabrigar, L. R., Wegener, D. T., MacCallum, R. C., & Strahan, E. J. (1999). *Evaluating the use of exploratory factor analysis in psychological research. Psychological methods*, 4(3), 278.

Fennell, D (2008) *Ecotourism*, Third edition, ISBN 0-203-93958-1

Frangialli, (2007), *Climate Change and Tourism Responding to Global Challenges*, World Tourism Organization and United Nations Environment Programme, Responding to Global Challenges ISBN: 978-92-844-1234-1 (UNWTO) ISBN: 978-92-807-2886-6 (UNEP)

Gorsuch, R. L. (1988). *Exploratory factor analysis. In Handbook of multivariate experimental psychology* (pp. 231-258). Springer, Boston, MA.

Gökdeniz, A., (2008), “Değişen Tüketici Tercihleri ve Ayvalık Turizm Destinasyonunun Yapması Gereken Öncelikler”, I. Turizm İstihdam Fuarı, Ayvalık.

Gökdeniz, A. Dinç Y., (2013), “A Proposal For A Sustainable Model Based Upon Underwater Tourism Research In Ayvalık”, Air and Water Components of the Environment Conference, Doi: http://aerapa.conference.ubbcluj.ro/2013pdf35%20gokdeniz%20245_254.pdf, Cluj-Napoca, Romania, 245-254.

Gökdeniz, A., (2014), '*Sürdürülebilir Turizm ve Ayvalık Su Altı Dünyası*', *Ayda Bir Ayvalık Dergisi*, Ayvalık Belediyesi Yayınları, Sayı 3, Kasım, 32-33

Gökdeniz, A., Erdem, B., Dinç, Y., Çelik Uğuz, S., (2015), “*Gastronomi Turizmi Ayvalık'ta Yerli Turistler Üzerinde Görgül Bir Araştırma (Gastronomy Tourism An Emperical Study on Domestic Tourists in Ayvalik)*”, *Journal of Tourism Gastronomy Studies*, 3(1).

Gökdeniz, A., (2015), *Yaşayan Mutfak Ayvalık Proje Kitabı*, Detay Yayıncılık, 1. Baskı, ISBN: 978-605-4940-72-1, Ankara, 1-116.

Gökdeniz, A., Erdem B., (2015), “*Turizm Politikasında Ekonomik Başarı Koşulları ve Ayvalık Örneği*”, *Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi (The Journal of Marmara Social Research)*, Sayı 7, Haziran 2015, 1-32

Gökdeniz, A., (2016), *Visit Cunda*, Detay Yayıncılık, ISBN: 978-605-9189-88-0, 1. Baskı, Ankara, 1-105.

Gökdeniz, A., Erdem B., Dinç Y., (2017), “*Gastronomy Tourism, Its Contribution To Local Economies And An Example Of A Project Implemented In Ayvalık Through A Development Agency (The Living Kitchen: Ayvalık)*”, 3rd International Turkic World Tourism Symposium, Bishkek, Kyrgyzstan, 1273-1282.

Gökdeniz, A., (2018), *Ayvalık'ın Doğal ve Kentsel Koruma Kazanımları ve Tarihi Kentler Birliği Toplantısı*, *Ayda Bir Ayvalık Dergisi*, Nisan 2018, 44, 34-35.

Gökdeniz, A., (2019), *Turistik Destinasyonlarda Sosyal Taşıma Kapasitesi ve Sürdürülebilir Turizm İçin Bir Model Önerisi (Ayvalık Örneği)*, Detay Yayıncılık

Görer, N., Duru, B. 2001 *Türkiye’de Kıyı Yönetimi Uygulamaları. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01, Bildiriler Kitabı*; 26-29 Haziran, 2001; Yıldız Teknik Üniversitesi

Güneş E., Alagöz G. (2018). *Yerel Halkın Turizm Algısı: Erzincan’da Bir Araştırma. Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (15), 409 – 442.

Hall, M. C., (2001), “*Rethinking Collaboration And Partnership: A Public Policy Perspective*”, *Journal Of Sustainable Tourism*, 7.

Hayton, J. C., Allen, D. G., & Scarpello, V. (2004). *Factor retention decisions in exploratory factor analysis: A tutorial on parallel analysis. Organizational research methods*, 7(2), 191-205.

Heinrich Böll Stiftung Derneği Türkiye Temsilciliği, 3. *Yeşil Ekonomi Konferansı Yeşil Ulaşım*, Haziran 2012, 1. Baskı

Hixon, A. (2008), *Encyclopedia of Ecology*, University of Hawai’i, DOI: 10.1016/B978-008045405-4.00468-7, (pp. 529)

Holden, A. (2008) *Routledge Introductions to Environment Series, Enviroment of Tourism*, Second Edution.

İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı 2011-2023, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara - 2012

İlban, M. O.; (2007), *Destinasyon Pazarlamasında Marka İmajı ve Seyahat Acentalarında Bir Araştırma*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.

Kadioğlu, M., (2008). Küresel İklim Değişikliği ve Etkileri, İTÜ Meteoroloji Mühendisliği Bölümü Maslak, İstanbul

Kahraman, N. ve Türkay, O. (2006), *Turizm ve Çevre*. (2. basım), Ankara: Detay Yayıncılık.

Kavuncu, A.Ç. (2017). Prof. Dr. Ruşen Keleş İle “Ekolojik Bakışın Geleceği” Üzerine Bir Söyleşi. *İdealkent Kent Araştırmaları Dergisi*, Cilt 8, Sayı 21, ss. 14-25

Kaya, İ. (1997). *Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.

Kennell, J., 2016. *In Encyclopedia of Tourism, Carrying capacity*. University of Greenwich, (pp. 133-135)

Kuşluyan, S. ve Kuşluyan, Z. (1998). Turizmde Mevsimsellik: Nedenleri, Sonuçları ve Yönetimi, *Pazarlama Dünyası*, 12 (69): 18-29.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Ankara, (2007) *Türkiye Turizm Stratejisi (2023)*

López-Bonilla M. (2008), *Measuring Social Carrying Capacity: An Exploratory Study*, *University Of Seville, Tourismos: An International Multidisciplinary Journal Of Tourism* Volume 3, Number 1, Pp. 116-134

Mathieson, A. ve Geoffrey, W. (1992) "*Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*", Longman, New York.

Mercan, Ş. O. (2010). *Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Bölgesel Planlama ve Turistik Ürün Oluşumu: Altınoluk Örneği Üzerine Bir Araştırma*. Doktora Tezi,

Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Turizm İşletmeciliği Programı.

Murphy, P., Pritchard P. M., Brock S., (2000), “*The Destination Product And Its Impact On Traveller Perceptions*”, *Tourism Management*, Vol. 21, 43-52.

Nicholls, M. (2014). *IPCC Climate Science Business Briefings, Climate Change: Implications for Tourism*, Key Findings from the Intergovernmental Panel on Climate Change Fifth Assessment Report, University of Cambridge.

Olalı, H. ve Timur, A. (1988), *Turizm Ekonomisi, Ofis Ticaret Matbaacılık Sti.* İzmir.

Ovalı, P. (2007). Kitle Turizmi ve Çevresel Turizmin Kavram, Mimari ve Çevresel Etkiler Bakımından Karşılaştırılması. *Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 2*

Özdemir, G., (2007), *Destinasyon Yönetimi ve Pazarlama Temelleri: İzmir İçin Bir Destinasyon Model Önerisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Basılmamış Doktora Tezi*, İzmir

Öztürk, Z. ve Öztürk T. (2010), *Kısa Bildiri, İstanbul Kara Ulaşımında Alan Kullanımı Ekolojik Faktörünün Belirlenmesi*, *MO Teknik Dergi*, 4979-4985, Yazı 325.

Prideaux, B. (2000). *The Resort Development Spectrum - A New Approach To Modeling Resort Development. Tourism Management 21*, ss. 225-240.

Rahmani, A., Fakhræe, A., Karami, S. ve Kamari, Z. (2015). *A Quantitative Approach to Estimating Carrying Capacity in Determining the Ecological Capability of Urban Tourism Areas (Case Study: Eram Boulevard of Hamadan city)*. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol. 20, No. 7, ss. 807–821.

Ravinder, J., Kaushik, S. P. (2017) *Assessment of Physical Carrying Capacity for Managing Sustainability at Religious Tourist Destinations*, DOI: 10.21427/D72X4N, Kurukshetra University.

Rızaoğlu, B. ve Tanrısevdi, A. (1997). Yerel Toplumsal Duyarlılığın Bir Ölçüsü Olarak Turizmin Toplumsal Taşıma Kapasitesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 8, Sayı: 1-2, 52-58

Saveriades, A. (2000): "*Establishing the Social Tourism Carrying Capacity for the Tourist Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus*" *Tourism Management*, Volume: 21, Issue: 2, 147-156.

Sevim, B. ve Ünlüöner, K. (2010) *İklim Değişikliğinin Turizme Etkileri: Konaklama İşletmelerinde Bir Uygulama*, Erciyes Üniversitesi Türkan Tuncer Hasçalık Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Sayı: 28

Schacter, D., Gilbert, D., Wegner, D., Hood B.M., (2011), *Psychology*, European Edition

Simon, F. J G., Narangajavana, Y., Marques, D., (2004), "*Carrying Capacity In The Tourism Industry: A Case Study Of Hengistbury Head*", *Tourism Management*, Vol: 25, Is: 2, April, 275-283.

Şentay, B. (2013) *Bir Gezi Kitabı, Adım Adım Ayvalık*, Ayvalık Ticaret Odası, *Adım Adım Ayvalık Projesi*.

Tisdell, C. A. (2001). *Tourism Economics, The Environment and Development: Analysis and Policy. United Kingdom: Edward Elgar Publishing Limited.*

Tokmak, C. (2008) "*Sürdürülebilir Turizm Açısından Taşıma Kapasitesi: Topkapı Sarayı Örneği*", Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara.

Tsitouras, A. (2004). *Adjusted Gini Coefficient and "Months Equivalent" Degree of Tourism Seasonality: A Research Note. Tourism Economics*, 10(1): 95-100.

Türker, N. (2002) *Konaklama İşletmelerinde Çevre Duyarlılığı: Konaklama İşletmeleri Yöneticilerinin Çevre Duyarlılığı Bakış Açısına Yönelik Bir Uygulama*, Hacettepe Üniversitesi, *Doktora Tezi*, Ankara.

Uçar, H., (2014), 'Ayvalık'ta Hagia Triada Kilisesi Mimari Analizi', *Trakya University Journal of Engineering Sciences*, ISSN 2147-0308, 15(1): 7-18

Uçar, H., Güney, Y., (2007), *Ayvalık'ta 19. Yüzyıl Ahşap Konstrüksiyonlu Rum Ortodoks Kiliseleri*, Balıkesir Üniversitesi, *BAÜP Destekli Bilimsel Araştırma Projesi*, Balıkesir, 13.

UNWTO (2008), 'Climate change and Tourism Responding to Global Challenges'
ISBN: 978-92-844-1234-1 (UNWTO) ISBN: 978-92-807-2886-6 (UNEP), S:61

Urry, J. (1999). *Mekânları Tüketmek*, 1. Basım (çev. R. Ögdül), İstanbul: *Ayrıntı Yayınları*.

Urry, J. (2002). *Turist Bakışı*, 1. Basım (çev. E. Tataroğlu), Ankara: *Bilgesu Yayıncılık*.

Ünlüöner, K., Tokmak, C. (2009), “*Topkapı Sarayı’nda Çalışanlar ve Ziyaretçilerin Sosyal Taşıma Kapasitesine Yönelik Değerlendirmeleri*”, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 1/1, 17-30.

Wagar, J. A. (1964), *The Carrying Capacity of Wild Lands for Recreation*, USA: *Society of American Foresters*.

WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), 2010, *Türkiye’nin Yarınları Projesi Sonuç Raporu*

Yıldız, S. (2018) Yok Oluştan Doğan Turizm: Kıyamet Turizmi, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, Cilt 5, Sayı 5, S 224.

Ying, L., Tingting, G., Jing, Z. (2011) *Research of Ecological Carrying Capacity - Comprehensive Evaluation Model*, *Beijing University of Civil Engineering and Architecture*, doi: 10.1016/j.proenv.2011.12.132

Yorulmaz, A., (1998), *Savaşın Çocukları, Girit'ten Sonra Ayvalık*, *Belge Yayınları, Remzi Kitabevi*.

Yorulmaz, A., (2002), *Kuşaklar ya da Ayvalık Yaşantısı*, *Remzi Kitabevi*.

Yorulmaz, A., (2002), *Kuşaklar ya da Ayvalık Yaşantısı*, *Remzi Kitabevi*.

İnternet Kaynakları

<https://t24.com.tr/haber/ayisigi-manastiri-davasini-tabiati-parki-platforumu-kazandi,257678> (erişim: 13.10.2019)

<http://www.hurriyet.com.tr/kiyilardan-hemen-geri-cekilin-kuresel-iklim-degisimi-oyle-diyor-299911>

<https://tr.boell.org/tr/2014/06/16/kentlerde-yesil-ulasim-0> (erişim: 12.11.2019)

<https://worldpopulationhistory.org/map/1/mercator/1/0/25/> (erişim: 11.08.2019)

<https://www.birgun.net/haber/ayvalik-taki-endemik-bitki-turleri-yapilasma-nedeniyle-yok-oluyor-201462> (erişim: 04.03.2020)

<https://www.dailymotion.com/video/x6f17px> (erişim: 05.02.2020)

<https://www.dogadernegi.org/> (erişim:02.4.2020)

https://www.footprintnetwork.org/content/images/article_uploads/Turkey_Ecological_Footprint_Report_Turkish.pdf (erişim:07.10.2019)

<https://www.haberler.com/ayvalik-taki-endemik-bitki-turleri-icin-aci-rapor-10490673-haberi/> (erişim:07.03.2020)

<https://www.haberturk.com/balikesir-haberleri/68797063-ayvalikin-gizli-cenneti-badavut-kesin-korunacak-hassas-alan-ilan-edildi>(erişim:07.03.2020)

<https://www.ktb.gov.tr/TR-96696/turkiye-turizm-stratejisi.html>
(erişim:12.09.2019)

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/balikesir/gezilecekyer/taksiyarhis-kilisesi>
(erişim:02.4.2020)

<https://www.magmadergisi.com/surdurulebilir-haberleri/turizmin-ayak-izi>
(erişim: 11.08.2019)

<https://www.milliyet.com.tr/pazar/turkiyenin-kizildenizi-ayvalik-6017900>
(erişim:3.3.2020)

<http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.12397/12388/205412.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (erişim: 21.10.2019)

http://d2hawiim0tjbd8.cloudfront.net/downloads/wwf__turkiyenin_yarinlari_projesi_final_raporu.pdf?3420 (erişim: 17.08.2019)

<http://www.butopraklar.com/bir-biyolojik-cesitlik-merkezi-ayvalik-adalari-tabiat-parki/> (erişim: 01.02.2020)

<http://www.gazeteayvalik.com/2019/05/23/ayvalik-mavi-bayrak-sayisini-yatlarla-11e-cikardi-2/> (erişim: 05.02.2020)

<http://www.kenticitoplutasima.com.tr/cevre/2821/ekolojik-ulasim-trafigi-etkiliyor> (erişim: 14.10.2019)

rmk-museum.org.tr (erişim: 05.08.2019)

<http://www.turkiyesulakalanlari.com/> (erişim: 23.01.2020)

<http://www.usemb-ankara.org.tr/ABDAnaHatlar/Tarih.htm> (erişim: 15. 12. 2019)

<http://www.wwf.org.tr/?1345>(erişim: 16.5.2019)

<https://ayvalikto.org.tr/ayvalik-dogal-yasami-koruyor-projemizin-2-etabi-olan-sarimsakli-sulak-alan-kus-gozlem-ve-seyir-yuruyus-yolu-calismalarinda-sona-gelindi/> (erişim: 28.05.2020)

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spanish_Steps_and_Trinit%C3%A0_d_ei_Monti_church_-_Rome.JPG (erişim: 22.09.2019)

<https://m.bianet.org/bianet/cevre/126655-ayvalik-in-korunmayan-sulak-alanlari> (erişim: 3.3.2020)

<https://politikakademi.org/2011/03/turkiyede-cevre-bilincinin-olusmasi/> (erişim: 19.07.2019)

<https://rekreatifhaber.com/turizm/kizil-mercanlar-sualti-bahcesi/> (erişim: 05.02.2020)

<https://egitimsen.org.tr/2019-2020-egitim-ogretim-yili-basinda-egitimin-durumu/> (erişim: 16.06.2020)

http://www.mavibayrak.org.tr/tr/plajListesi.aspx?il_refno=10 (erişim: 30.06.2020)

EKLER

Ek 1: Anket Örneği

Değerli Katılımcı,

Bu çalışmanın amacı, Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin hem yöre hem de otel işletmeleri açısından '**ekolojik taşıma kapasitesi (*) ve çevre uygulamaları**' hakkında algılarını ortaya koymaktır. Bu araştırma; Yüksek Lisans tezinin uygulama kısmında kullanılacaktır ve tamamen **bilimsel** amaçlıdır.

Anket **iki bölümden** oluşmaktadır. **Birinci bölümde**; demografik bilgilerle ilgili sorular yer almaktadır. **İkinci bölümde** ise; Ayvalık'ta faaliyet gösteren otel yöneticilerinin '**yörenin ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları**' hakkında algılarını içeren önermeler bulunmaktadır.

Değerli katkılarınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Emine Derya BAHAR
(Yüksek Lisans Öğrencisi)
Balıkesir Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü

Doç. Dr. Sabriye ÇELİK UĞUZ
Balıkesir Üniversitesi

(*) *Ekosistemde yer alan canlılara zarar vermeden bir bölgenin kabul edebileceği toplam nüfus ya da ziyaretçi sayısı'dır.*

SORU VE ÖNERMELER

A-BİRİNCİ BÖLÜM

Size uygun olan bir seçeneği 'X' işareti ile belirtiniz.

- 1. Cinsiyetiniz:** Kadın () Erkek ()
- 2. Yaşınız:** () 18-24 () 25-34 () 35-44 () 45-54 () 55-64 () 65 ve üstü
- 3. Medeni haliniz:** () Evli () Bekar () Diğer
- 4. Eğitim seviyeniz:** () Ortaöğretim () Önlisans () Lisans () Lisansüstü () Diğer:..
- 5. İşletmenizin niteliği:** () Belediye Belgeli Otel () Turizm İşletme Belgeli Otel () Diğerleri
- 6. İşletmede çalışma süreniz:** () 0-5 Yıl () 6-10 Yıl () 11-15 Yıl () 16-20 Yıl () 21 Yıl+

7. Pozisyonunuz: () İşletme Sahibi () İşletme Müdürü () Departman Müdürü

() Diğerleri

8. Ayvalık'ta ikamet süreniz: () 0-5 Yıl () 6-10 Yıl () 11-15 Yıl () 16-20 Yıl () 21

Yıl+

9. Ayvalık'ta turizm gelişiminin bölgenin 'ekolojik taşıma kapasitesine' zarar verdiği inaniyor musunuz?

() Evet () Hayır () Fikrim yok

10. İşletmenizde uyguladığınız ekolojik uygulama örnekleri var mıdır?

() Evet () Hayır

B-İKİNCİ BÖLÜM

Bir otel yöneticisi olarak; 'Ayvalık'ta ekolojik taşıma kapasitesi ve çevre uygulamaları' hakkında değerlendirme yaptığınızda, aşağıdaki ifadelerden her birine ne derece katıldığınızı; 1'den 5'e kadar bir ölçekte; 1 (Kesinlikle katılmıyorum.), 2 (Katılmıyorum.), 3 (Kararsızım.), 4 (Katılıyorum.), 5 (Kesinlikle katılıyorum.) anlamını taşıyarak, size uygun olan bir seçeneği 'X' işareti ile belirtiniz.

	ÖNERMELER	<i>Kesinlikle katılmıyorum. 1</i>	<i>Katılmıyorum.2</i>	<i>Kararsızım. 3</i>	<i>Katılıyorum 4</i>	<i>Kesinlikle katılıyorum. 5</i>
1	Türkiye'de 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında mevcut yasa ve yönetmelikler yetersizdir.					
2	Ayvalık'ta, 'ekolojik taşıma kapasitesi' özellikle yaz aylarında aşırı zorlanmaktadır.					
3	Ayvalık'ta 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında ortaya çıkan sorunlarla ilgilenecek bir destinasyon yönetim örgütü yoktur.					
4	Ayvalık'ta oteller, 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.					
5	Ayvalık'ta oteller; yeşil yönetim (ekolojik) sertifika programları hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.					
6	Ayvalık'ta oteller; ekolojik sıvı ve katı atık yönetim sistemleri hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.					

7	Ayvalık'ta oteller; yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgar ve güneş) hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.					
8	Ayvalık'ta mavi bayraklı (Blue Flag) plaj sayısı yeterli değildir.					
9	Ayvalık Tabiat Parkı ve yöredeki biyolojik çeşitlilik yeterince korunmamaktadır.					
10	Ayvalık'ta karar alıcı organların (Belediye, Kaymakamlık vb.) yöneticileri, yörenin 'ekolojik taşıma kapasitesi' hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.					

Ek 2. Şeytan Sofrası Sulak Alanı Haritası



Kaynak: Balıkesir İli 2016-2019 Tabiat Turizmi Uygulama Eylem Planı, (2016)

Ek 3. Şeytan Sofrası Sulak Alanı



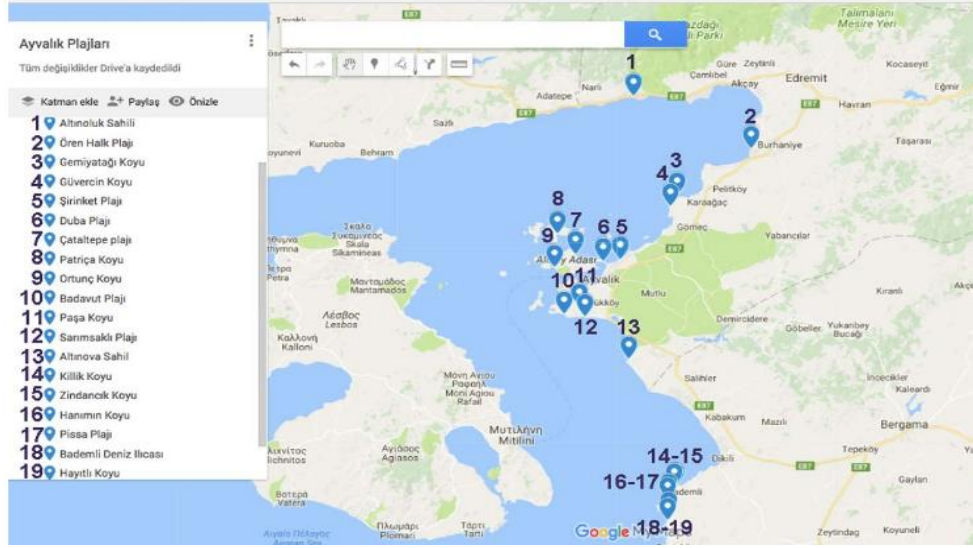
Kaynak: <https://www.dailymotion.com/video/x6f17px>

Ek 4. Şeytan Sofrası Sulak Alanı 'Ayvalık Doğal Yaşamı Koruyor' projesi Kuş gözlem ve Seyir Yürüyüş yolu



Kaynak: <https://ayvalikto.org.tr>

Ek 5. Ayvalık Bölgesi Plajları



Kaynak: Google haritalar

Ek 6. Ayvalık Sualtında Kırmızı Mercanlar



Kaynak: <https://rekreatifhaber.com/turizm/kizil-mercanlar-sualti-bahcesi/>

