Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi

2018, 1(2):1-17.

DOI: [10.29226/TR1001.2018.84](https://doi.org/10.29226/TR1001.2018.84)

ISSN: 2627-422X Dergi web sayfası: <https://www.sobibder.org>

KAVRAMSAL MAKALE

Turizm Politikası ve Planlaması Kapsamında Taşıma Kapasitesi Kavramının Değerlendirilmesi

Arş. Gör. Buse ÇETİ, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Konaklama İşletmeciliği Bölümü, e-posta: buseceti@comu.edu.tr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3136-1266>

Öz

Bir bölgede turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için o bölgenin çekicilik unsurlarına sahip olması gerekmektedir. Turist tarafından bölgenin arzu edilirliliğini sağlayan çekicilik unsurları arasında doğal ve kültürel kaynaklar yer almaktadır. Ancak aşırı kullanım sonucu bu kaynakların tahrip edildiği veya yok olduğu görülmektedir. Kaynaklara verilen zarar ile birlikte yoğun turist trafiğinin oluşturduğu sonuçlar arasında turistlerin memnuniyet seviyesinin düşmesi ve yerli halkın turizme bakış açısının olumsuz yönde değişmesi de yer almaktadır. Bu durumların önüne geçebilmek için bölgedeki turist sayısının ya da gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin belirli bir seviyede tutulması gerekir. Bu açıdan kapasitesi aşımını önlemek için destinasyonlar tarafından gerçekleştirilen uygulamalar değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Butan, Machu Picchu, Santorini, Cinque Terre ve İzlanda tarafından yoğun turist trafiği karşısında önlem alındığı görülmüştür. En yaygın gerçekleştirilen uygulamalar arasında ise turist sayısının sınırlandırılması ve ücret alımı yer almaktadır. Bu uygulamalar ile sahip olunan kaynakların korunması, yoğun turist trafiği sebebiyle yerli halkın düşen yaşam standartlarının yeniden artırılması ve destinasyonu ziyaret eden turistlerin daha iyi deneyimler edinmelerinin amaçlandığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Turizm politikası, Planlama, Taşıma kapasitesi.

Makale Gönderme Tarihi: 1.11.2018

Makale Kabul Tarihi: 20.12.2018

Önerilen Atıf:

Çeti, B. (2018). Turizm Politikası ve Planlaması Kapsamında Taşıma Kapasitesi Kavramının Değerlendirilmesi, *Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi*, 1(2):1-17.

© 2018 Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi.

**Journal of Social, Humanities and
Administrative Sciences**

2018, 1(2):1-17. DOI: [10.29226/TR1001.2018.84](https://doi.org/10.29226/TR1001.2018.84)

ISSN: 2627-422X Dergi web sayfası: www.sobibder.org

CONCEPTUAL PAPER

**Evaluating the Concept of Carrying Capacity in the Context of Tourism Policy and
Planning**

Research Assistant Buse ÇETİ, Çanakkale Onsekiz Mart University, Tourism Faculty, e-mail:

buseceti@comu.edu.tr

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3136-1266>

Abstract

It is necessary to have elements of the attractiveness for tourism activities to be carried out in a region. Natural and cultural resources are among the elements of charm providing desirability of a region, which can appeal to tourists. However, it is seen that as a result of excessive use of these resources are destroyed or ravaged. The results of intensive tourist traffic along with the damage caused to the resources include a decrease in the satisfaction of the tourists and negative change in indigenous people's point of view of tourism. In order to prevent these situations, number of tourists or tourism activities in the region should be kept to a certain extent. In this respect, implementations carried out by the destinations to avoid overflow in capacity were evaluated. In this context, it has been observed that there are measures taken against intense tourist traffic by Bhutan, Machu Picchu, Santorini, Cinque Terre and Iceland. Most common practices include limiting the number of tourists and charging a fee. Aim of these practices has been determined as protection of the owned resources, increasing living standards of the local people that were declining due to the busy tourist traffic, ensuring that tourists visiting the destination have better experiences.

Keywords: Tourism policy, Planning, Carrying capacity.

Received: 1.11.2018

Accepted: 20.12.2018

Suggested Citation:

Çeti, B. (2018). Evaluating the Concept of Carrying Capacity in the Context of Tourism Policy and Planning, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 1(2):1-17.

© 2018 Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi.

GİRİŞ

Taşıma kapasitesi kavramı bir destinasyonun çevresel veya kültürel bozulmaya sebep olmadan kaldırabileceği maksimum turist sayısı olarak tanımlanabilir. Taşıma kapasitesi konusu turizmin sürdürülebilir kılınması açısından üzerinde durulması gereken bir konudur. Turizm açısından sürdürülebilirliğin sağlanmasında temel olarak turizm faaliyetleri gerçekleştirilirken sahip olunan kaynakların en üst seviyede korunmasına odaklanılmaktadır. Bir destinasyonda ileriki dönemlerde de turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan kaynakların yok olmaması için taşıma kapasitesinin dikkate alınması gerektiği söylenebilir.

Destinasyonlar varlıklarını sürdürebilmek için çeşitli çekicilik unsurlarına sahip olmalıdırlar. Ancak bir destinasyona olan yoğun turizm talebi sonucunda sahip olunan doğal veya kültürel kaynakların tahrip edildiği hatta yok olduğu gözlemlenmektedir. Buna göre taşıma kapasitesinin turizm politikalarına ve planlarına dâhil edilerek sınırların belirlenmediği durumlarda destinasyonda bulunan doğal veya kültürel kaynaklar açısından birçok olumsuz etkinin ortaya çıktığı söylenebilir. Bununla birlikte taşıma kapasitesi aşımı sonucunda olumsuz etkilenen paydaşlar arasında yerel halk ve turistler de yer almaktadır. Yoğun turizm talebi karşısında yerel halkın turizme bakış açısı olumsuz yönde değişmekte ve turistlerin destinasyonda edindikleri deneyimlerin kalitesi düşmektedir. Edinilen deneyimlere bağlı olarak turistin destinasyondan memnun bir şekilde ayrılması destinasyonu tekrar ziyaret etme niyeti üzerinde önemli rol oynamaktadır. Aynı zamanda yerel halkın turizm faaliyetlerini desteklemesi ise bölgedeki turizm faaliyetlerinin daha uzun süre gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır.

Görüldüğü üzere bir destinasyonda turizm faaliyetlerinin sürdürülebilir şekilde gerçekleştirilebilmesi için sahip olunan kaynaklar tahrip edilmemeli, turistin destinasyondan memnun ayrılması sağlanmalı ve yerel halk turizm faaliyetlerine karşı olumlu tutum sergilemelidir. Bu açıdan belirli bir destinasyona olan yoğun talep sonucu oluşan olumsuz etkilerin azaltılması veya ortadan kaldırılması için taşıma kapasitesi hesaplanarak belirlenen sınırların aşılmaması için gerekli tedbirler alınmalıdır. Bu çalışmada da yoğun turizm talebi karşısında taşıma kapasitesi aşımının oluşturacağı olumsuz etkilerin önüne geçmek için farklı destinasyonlar tarafından ele alınan uygulamalar incelenmiştir. Bu anlamda öncelikle çalışma kapsamında taşıma kapasitesi kavramı açıklanmış ve kavram turizm sektörü açısından değerlendirilmiştir. Sonrasında taşıma kapasite aşımını önlemek amacıyla gerçekleştirilen uygulamalara örnekler verilmiştir.

1. TAŞIMA KAPASİTESİ KAVRAMI

Taşıma kapasitesi kavramı sahip olunan kaynakların sürdürülebilir bir şekilde kullanımını temel alan bir kavramdır. Özellikle turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği destinasyonlar açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle öncelikle taşıma kapasitesi kavramı açıklanmış ve sonrasında taşıma kapasitesinin turizm sektörü açısından önemi ele alınmıştır.

1.1. Taşıma Kapasitesinin Tanımı

Belirli bir şeyin içerebileceği miktar anlamına gelen kapasite sözcüğü ile dayanma ve karşılama anlamına gelen taşıma sözcüğünün birleşiminden oluşan taşıma kapasitesi kavramı karşılama veya dayanma miktarı olarak tanımlanmaktadır (Avcı, 2007: 490). Taşıma kapasitesi bir canlının, nesnenin ya da ortamın işlevselliği ve sahip olduğu özellikler korunarak bir şeye dayanma ve katlanma limiti olarak ele alınmaktadır (Göktaş vd., 2013: 196). Diğer bir tanıma göre ise taşıma kapasitesi; doğal veya yapay bir kaynağın kabul edilemez bir bozulma olmaksızın belirli bir

yönetim altında taşıyabileceği kullanma düzeyi olarak ifade edilmektedir (Güleç, 1975: 168). Taşıma kapasitesi aynı zamanda şehirlerin, bölgelerin veya ülkelerin sürdürülebilirliğini değerlendirmenin bir yolu olarak görülmektedir (Nakajima ve Ortega, 2016: 1201).

Taşıma kapasitesi kavramı başlangıçta hayvan ekolojistleri tarafından ortaya atılmıştır (Kessler, 1994: 274). Kavram ekoloji bilimi açısından bir habitatın destekleyebileceği maksimum tür sayısını belirtmek için kullanılmıştır (Yang vd., 2018: 221). Ekolojik açıdan; geri dönüşü olmayan bir zarara yol açmadan habitatın sürdürülebilirliğinin devam edebilmesi için tüm hayvan türlerinin maksimum miktarı olarak ele alınan taşıma kapasitesi kavramı nüfusun sürdürülebilir büyüklüğü ile ilgili bilgi vermektedir (Wei vd., 2015: 65). Modern anlamda taşıma kapasitesi ise doğal, kültürel ve sosyal çevreye zarar vermeden desteklenebilen insan sayısını ifade etmektedir (Abernethy, 2001: 9). İnsan taşıma kapasitesi bir alandaki kaynakların, bu kaynakların tüketim düzeyinin ve kaynakların tüketilmesinde kullanılan teknolojinin bir fonksiyonudur ve bu nedenle küresel veya bölgesel anlamda insan taşıma kapasitesinin ölçümü zordur (Hugo, 2009: 31). Ancak yarar elde edebilmek amacıyla taşıma kapasitesinin ölçülmesi gerekmektedir. Taşıma kapasitesinin ölçümünde karşılaşılan problemler arasında kavramın tolerans seviyesi ile ilgili olması ve bu tolerans seviyesinin destinasyondan destinasyona ya da dönemden döneme farklılaşması ile turist kapasitesi veya çevresel kapasite gibi farklı kapasite türlerinin varlığına bağlı olarak her alan için farklı hesaplamaların yapılması gerekliliği yer almaktadır (Simon vd., 2004: 277).

1.2. Turizmde Taşıma Kapasitesi

Taşıma kapasitesi fiziki, ekonomik ve sosyokültürel çevrenin tahrip edilmesine ve ziyaretçilerin memnuniyetlerinin kalitesinde bir azalışa sebep olmadan bir turizm destinasyonunu aynı anda ziyaret edebilecek maksimum kişi sayısı olarak tanımlanmaktadır (Chen ve Teng, 2016: 214). Herhangi bir alanda yüksek ziyaretçi yoğunluğu biyolojik çeşitlilik ile ekosistemin sağlığını etkileyecek ve sonuç olarak alan turistik açıdan daha az çekici hale gelecektir. Bu nedenle, taşıma kapasitesi herhangi bir bozulma olmaksızın bir alanın sürdürülebilir bir şekilde destekleyebildiği kişi veya kullanıcıların miktarını belirler (Cupul-Magana ve Rodriguez-Troncoso, 2016: 16).

Kavramın standart ölçü sunması turizm planlamasını kolaylaştırmak için gerekli olduğundan taşıma kapasitesi turizm sektörü açısından önem arz etmektedir (Simon vd., 2004: 277). Taşıma kapasitesinin değerlendirilmesi sürdürülebilir turizmin planlanması ve yönetimi için kullanılabilecek güçlü bir kavramdır (Zacarias vd., 2011: 1076). Taşıma kapasitesi turizm planlaması ve yönetimi açısından turistlerin belirli bir bölgede sebep oldukları değişikliklerin kabul edilebilir yoğunluğunu tanımlamayı amaçlayan bir araçtır (Lobo, 2015: 67). Bu anlamda turizmin etkilerinin belirlenmesinde önemli olan taşıma kapasitesinin turizm planlarının yapılması açısından incelenmelidir (Çalık, 2014: 19).

Turizmde taşıma kapasitesi kavramının destinasyonların üstesinden gelebileceği sayıda ziyaretçi sayısının sınırını belirlemek amacıyla 1960'lı yıllarda ortaya çıktığı, 1970'li yıllarda çok popüler olduğu ancak günümüze kadar kavrama olan ilginin azaldığı belirtilmektedir (Jurado vd., 2013: 2). Turizmde taşıma kapasitesinin uygulamasının sınırlı olduğu ve mevcut uygulamaların çoğunun kıyı bölgeleri ve adalar ile ilgili olduğunu belirten Salerno vd., (2013: 118) turist sayısı, ziyaretçi akışı, doğanın korunması ve ziyaretçilerin deneyimleri ile ilgili olan taşıma kapasitesinin aslında tüm korunan bölgelerde ele alınması gerektiğini ifade etmektedir.

Turistik destinasyonların taşıma kapasiteleri bölgede gerçekleştirilen turizm türüne göre farklılık gösterebilmektedir (Arslan, 2005: 49). Bununla birlikte taşıma kapasitesinin mekân ve zaman açısından ikiye ayrılan mevsimlik yoğunlaşma kavramı ile ilişkili olduğunu ifade eden Tokmak

(2008: 74) yoğunlaşmanın kitle turizminin bir sonucu olarak ele alınabileceğini ve yoğunlaşma sonucunda taşıma kapasitesinin zorlandığını belirtmektedir. Turizm faaliyetlerinin yoğunlaştığı bölgeler için taşıma kapasitesinin bilinmesi, yoğunlaşmanın önlenmesi için sınırlayıcı uygulamaların geliştirilebilmesi açısından önem arz etmektedir (Kahraman ve Türkay, 2014: 133).

Dünya Turizm Örgütü verilerine göre 2017 yılında seyahat eden toplam turist sayısı 1 milyar 326 milyona ulaşmıştır. Bu verilere göre 2017 yılındaki turist sayısı bir önceki yıla göre %7 artış göstermiştir. Türkiye'yi ise 2017 yılında 37 milyon turistin Türkiye'yi ziyaret ettiği görülmektedir. 2016 yılına göre Türkiye'ye gelen turist sayısının %24 artış gösterdiği görülmektedir (www.e-unwto.org). İleriki yıllarda da turizm faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilecek terör, kriz, doğal afet vb. olayların gerçekleşmemesi durumunda seyahat eden turist sayısının artacağı söylenebilir. Artan turist sayısı ile birlikte her geçen gün turizm faaliyetleri sonucu oluşan olumsuz çevresel veya sosyal etkilerin arttığını belirtmek mümkündür. Bu nedenle olumsuz etkileri önleyebilmek için taşıma kapasitesi turizm sektörü açısından önemli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.3. Turizm Taşıma Kapasitesini Etkileyen Faktörler

Turizm taşıma kapasitesi genel anlamda "belirli bir coğrafi bölgenin kabul edebileceği ya da barındırabileceği maksimum turist miktarı" olarak tanımlanmaktadır (Avcıkurt, 2009: 24). Belirli bölgelerde turizm geliştirilmeden önce bölgenin turistleri, yeni tesisleri ve faaliyetleri özümseme kapasitelerinin kontrol edilmesi gerektiğini belirten O'Reilly (1986: 255) kapasite seviyesinin turistlerin özellikleri ile destinasyonun özelliklerinden ve nüfusundan etkilendiği ifade etmektedir. Turistlerin özellikleri arasında; sosyo-ekonomik ve psikolojik özellikleri, kullanım seviyeleri, konaklama süreleri ve mevsimsel turist trafiği, gerçekleştirilen turizm aktiviteleri ve turistlerin memnuniyet seviyeleri yer alırken; destinasyonun özellikleri arasında ise, destinasyonun sahip olduğu doğal güzellikler, destinasyonun ekonomik yapısı ve gelişmişliği, destinasyondaki sosyal yapı, politik yapı ve son olarak turizmin gelişmişlik seviyesi bulunmaktadır (Jovicic ve Dragin, 2008: 9). Başka bir sınıflandırmaya göre taşıma kapasitesini etkileyen faktörler arasında; kanalizasyon arıtma tesisi gibi destekleyici altyapının ve turizmin gelişmişlik seviyesi, ziyaretçi sayısı, turist türleri ve turistlerin davranışları, turistlerin ve yerel halkın çevre eğitimiye verdiği önem, bölgenin turizme olan bağlılığı, işsizlik seviyesi ve yoksulluk, yerel halkın çevreye karşı tutumları ve çevreyi kısa vadede kazanç elde etmek için kullanma istekleri ile destinasyon yönetimi örgütlenmesinin seviyesi yer almaktadır (Holden, 2008: 189).

Graymore vd., (2010: 461) taşıma kapasitesinin; kapasiteyi hesaplanmayı ve gerekli destek seviyesinin belirlemeyi zorlaştıran iklim değişimine, tüketim ve insanlar tarafından gerçekleştirilen faaliyetlere ve kaynakları ihtiyaç duyulan yerlere taşıma yeteneğine göre değişim gösterdiğini belirtmektedir. Papageorgiou ve Brotherton (1999: 273) ise ziyaretçi özelliklerinden, var olan kaynaklardan ve yerel halkın beklediği sosyoekonomik refah seviyesinden etkilendiğini ifade etmektedir. Bir bölgenin taşıma kapasitesi mevcut kaynaklarda ve ortamda meydana gelen değişimlere bağlı olarak değiştiği için ölçümünün zor olduğunu belirten Zhang vd., (2010: 1297) ise bir bölgede yoğun talep olması durumunda, diğer bölgenin kaynaklarının aşırı kullanımına sebep olacağından sorunun aşırı talebin başka bir bölgeye kaydırılması ile çözülmemesi gerektiğini ifade etmektedir.

1.4. Taşıma Kapasitesi Türleri

Taşıma kapasitesi genellikle tesislerin doygunluğunun (fiziksel taşıma kapasitesi) ötesinde, çevrenin bozulmasına (çevresel taşıma kapasitesi) veya ziyaretçi keyfinin azalmasına (algısal veya psikolojik taşıma kapasitesi) sebep olabilecek turist tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerin eşiği olarak kabul edilmektedir (Brown vd., 1997: 317). Açıklamadan da anlaşılacağı üzere farklı açılardan ele alınan taşıma kapasitesi kavramının sınıflandırılması yapılmaktadır. Taşıma kapasitesi genel olarak ekolojik, ekonomik, sosyal/toplumsal ve psikolojik taşıma kapasitesi olarak ayrılmaktadır (Avcı, 2007: 491-492). Ekolojik riskin ve olumsuz ekolojik etkilerin ortaya çıktığı kullanım seviyesi ekolojik, yerel ekonominin büyük ölçüde turizme dayandığı ya da bağlı hale geldiği kullanım seviyesi ekolojik, turistlerin yerel halkı rahatsız ettiği ya da yerel kültüre zarar verdiği kullanım seviyesi sosyal ve turistlerin, aşırı kalabalık nedeniyle rahatsızlık ve tatminsizlik ile karşı karşıya kaldığı kullanım seviyesi ise psikolojik taşıma kapasitesi olarak tanımlanmaktadır (Dumbraveanu, 2007: 79).

Dört taşıma kapasitesi türünün birbirinden bağımsız olmadığını belirten Holden (2008: 188) bir taşıma kapasitesi türünün aşılması durumunda yalnızca sınırlı bir süre zarfında diğer taşıma kapasitesi türlerinin etkilenmeyeceğini ifade etmektedir. Her bir taşıma kapasitesi türünün belirli bir bölgenin doğal/ekolojik özelliklerine, kullanım tarzına ve gerçekleştirilecek gelişim hedeflerine bağlı olarak, bir destinasyondan diğerine önemli ölçüde değişebileceğini ifade eden Jovicic ve Dragin (2008: 7) ise her bir kapasite türünün bir tolerans limiti ile ifade edildiğini belirtmektedir.

Ele alınan bu dört taşıma kapasitesi türü dışında taşıma kapasitesi kavramının literatürde farklı sınıflandırmalarının yapıldığı görülmektedir. Gülez (1975: 169) taşıma kapasitesi kavramını fiziksel, ekolojik, ekonomik ve algısal taşıma kapasitesi olarak dört grupta incelemiştir. Getz (1983: 242) tarafından taşıma kapasitesi fiziksel, ekonomik, ekolojik, sosyal/kültürel, politik ve algısal olarak altı kategoriye ayrılmıştır. O'Reilly (1986: 256) ise fiziksel, algısal/psikolojik, sosyal, ekonomik olarak ayırmıştır. Sowman (1987: 333) fiziksel, ekonomik, ekolojik ve sosyal olarak dört grupta ele almıştır. Papageorgiou ve Brotherton (1999: 271) ise taşıma kapasitesini ekolojik, algısal ve ekonomik açıdan ele almıştır. Literatürde algısal ve psikolojik taşıma kapasitesinin aynı anlama geldiği görülmektedir. Aynı şekilde toplumsal, sosyal ve kültürel taşıma kapasitesinin de aynı anlamda ele alındığı tespit edilmiştir. Bu çalışmada taşıma kapasitesi kavramı ekolojik, fiziksel, sosyal, psikolojik ve ekonomik taşıma kapasitesi şeklinde ele alınmıştır.

1.4.1. Ekolojik Taşıma Kapasitesi

Turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği bir bölgede turizm ve çevrenin birbirinden ayrı ele alınması mümkün değildir. Çevresel bozulmanın olduğu bir bölgenin turistler açısından çekiciliğini yitireceği söylenebilir. Bu anlamda destinasyonlarda çevresel bozulmanın önlenmesi açısından maksimum kullanım seviyesinin belirlenmesi önemlidir. Bazı yazarların taşıma kapasitesinin esas olarak nüfus ve doğal çevre arasındaki ilişkiyi ifade eden ekolojik bir kavram olduğu konusunda hemfikir olduklarını belirten Simon vd., (2004: 277) ekolojik taşıma kapasitesini, bir bölgede ekosisteme geri dönüşü olmayan ya da tespit edilebilecek herhangi bir zarar vermeyen ziyaretçi sayısı olarak ele almıştır. Ekolojik taşıma kapasitesi; ekolojik değerlerin kabul edilemez veya geri döndürülemez bir azalma gerçekleşmeden önce, bir bölge veya ekosistem tarafından kabul edilebilecek maksimum rekreasyonel kullanım düzeyi ile ilgilidir (Sowman, 1987: 334).

Destinasyonda bulunan flora ve faunaya gelebilecek zararların başlangıç noktası anlamına gelen ekolojik taşıma kapasitesinin turizm faaliyetleri sonucu doğal kaynaklara verilebilecek

zararlarının sınırlarının belirlenmesine yardımcı olacağını belirten Erdemir (2018: 17) turizm faaliyetleri sonucu doğal kaynakların yok olması veya zarar görmesi durumlarının ekolojik taşıma kapasitesinin aşıldığının göstergesi olduğunu ifade etmektedir. Ekolojik kapasite rekreasyonel faaliyetlerin ekosistem üzerindeki etkilerle ilgili bir kavramdır (Göktuğ vd., 2013: 199).

Ekolojik taşıma kapasitesi ile ilgili yapılan açıklamalardan anlaşıldığı üzere kavramı gerçekleştirilen turizm faaliyetleri kapsamında ekosisteme zarar vermeyecek şekilde bir destinasyonun maksimum kullanım seviyesi olarak ele almak mümkündür. Zarar vermeyecek kullanım seviyesinin belirlenmesine yönelik farklı bölgelerin ekolojik taşıma kapasitesinin hesaplandığı görülmektedir. Örnek olarak Tablo 1’de farklı alanlar için belirlenmiş olan ekolojik taşıma kapasitesi standartları verilmiştir.

Tablo 1. Ekolojik Taşıma Kapasitesi Sınırları

Rekreasyon Alanının Tipi	Doğal Çevresel Kapasite (1 mil=1,6 km)
Manzaralı Rota (Büyük)	Her mil için 20 insan
Manzaralı Rota (Küçük)	Her mil için 4 insan
Manzaralı Alan	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
Kıyı ve Yamaçlı Alan	Her mil kare için 5 insan
Sahil veya Göl Kıyısı	Her mil kare için 50 insan
Çekici ve Erişilebilir Kumsal/Sahil	Her mil için 400 insan

Kaynak: Hall ve Page, 2002: 135

Literatürde çevre taşıma kapasitesi olarak da ele alınan ekolojik taşıma kapasitesi taşıma kapasitesinin daha çok çevre ile ilgili olan kısmını ele almaktadır. Görüldüğü üzere insanların çevreye zarar vermeden belirli bir alanın kaldırabileceği maksimum insan sayısının oldukça düşüktür. Ancak günlük hayatta belirli kurallar getirilmediği sürece bu standartlara uygun bir kullanım yapılmamaktadır. Türkiye açısından bakıldığında konaklama tesisi inşa etmek amacıyla doğal çevrenin tahrip edildiği birçok örneğe rastlanmakla birlikte turizm faaliyetleri kapsamında plajlar gibi turistlere sunulan doğal güzelliklerin aşırı kullanımına da şahit olunmaktadır.

1.4.2. Fiziksel Taşıma Kapasitesi

Fiziksel taşıma kapasitesi kavramının kullanımı 1930’lu yıllara dayanmaktadır (Rodell vd., 2017: 9). Fiziksel taşıma kapasitesi, belirli bir süre boyunca belirli bir alana fiziksel olarak sığabilecek maksimum ziyaretçi sayısıdır (Zacarias vd., 2011: 1076). Başka bir tanıma göre; ziyaretin zamanı ve süresi ile mevcut alan arasındaki ilişkinin tahmini olarak ele alınmaktadır (Cupul-Magana ve Rodriguez-Troncoso, 2016: 16).

Fiziksel taşıma kapasitesinin çevresel/ekolojik taşıma kapasitesini de içine alan bir kavram olduğunu belirten Soylu (2013: 39) bu taşıma kapasitesinin ziyaretçilerin ağırlandığı fiziksel ortamlar üzerinde ve çevre üzerinde olmak üzere iki etkisinin olduğunu ve çevre ile ilgili kısımların çevresel taşıma kapasitesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Çevresel ya da ekolojik kapasite çevreye zarar vermeden ağırlanabilecek turist sayısı iken fiziksel kapasite anlamında ise kapasiteye ulaşıldığında turizm aktivitesi için ayrılan alana (tiyatrolar

veya stadyumlar gibi) daha fazla insan sığdırılamaması anlamına gelmektedir (Özdemir, 2007: 71). Fiziksel taşıma kapasitesi kapsamında, ziyaretçilerin ağırlandığı konaklama tesisleri, yeme-içme olanakları, alt yapı, üst yapı olanakları vb. fiziksel olanakların ele alınması gerekmektedir (Tokmak, 2008: 67).

Lokanta veya tuvalet gibi insan yapısı tesislerle ilgili olan fiziksel taşıma kapasitesi halk ve araç gibi sayısal miktarlar ile ilgili olmakla birlikte yelken sporu ya da su kayağı amacıyla kullanılan bir gölün fiziksel taşıma kapasitesi ise tahmini olarak hesaplanmaktadır (Gülez, 1975: 169). Örneklerle açıklamak gerekirse bir tiyatro da koltukların dolması, park yerinin araçlarla dolu olması, konaklama tesisinde tüm yatakların dolu olması fiziksel taşıma kapasitesinin sınırı ulaştığının göstergesi olarak kabul edilebilir.

Ekolojik taşıma kapasitesinin son aşaması olarak ele alınan fiziksel taşıma kapasitesi bir alanın kaldırabileceği en üst kapasiteyi ifade etmekle birlikte fiziksel olarak bir alanda bulunabilecek insan, araç vb. unsurların maksimum sayısı olarak ele alınmaktadır (Avcıkurt, 2009: 27). Destinasyonlarda da ürün yaşam döngüsünün söz konusu olduğunu belirten Tokmak (2008: 67) fiziksel taşıma kapasitesi açısından ürün yaşam döngüsünün önemli olduğunu belirtmektedir. Yaşam eğrisinin her bir aşamasında farklı kapasite sınırlarının oluştuğunu belirten Kahraman ve Türkay (2014: 132) bölgedeki gelişimin başlangıcını ifade eden keşif döneminde bölgede az sayıda insan bulunduğunu, gelişme döneminde tanıtım faaliyetleri yoğunlaştığını ve bölgedeki turist sayısının giderek arttığını ifade etmektedir. Büyüme dönemi ile devam eden süreçte pazardaki rakip sayısının hızla arttığı ifade edilirken olgunluk döneminde yüksek artış hızının yavaşladığı belirtilmektedir (Kozak, 2012: 149). Takip eden durgunluk aşamasında ise; en yüksek ziyaretçi sayısına ulaşıldığını ve birçok alanda kapasite seviyelerine ulaşıldığını hatta sınırların aşıldığını ifade eden Butler (1980: 8-9) son aşama olan düşüş aşamasında bölgenin yeni destinasyonlarla yarışamaz hale gelerek çekiciliğini yitirdiği belirtilmektedir.

Destinasyon yaşam döngüsü aşamaları incelenecek olursa her bir aşamada destinasyonda gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin yoğunluğunun farklılaştığı söylenebilir. Az sayıda insanın bulunduğu keşif aşamasında bölgedeki yapılaşmanın ve buna bağlı olarak fiziksel taşıma kapasitesinin de düşük olacağı belirtilebilir. Ya da ziyaretçi sayısının giderek arttığı ve en yüksek seviyeye kadar ulaştığı gelişme, büyüme, olgunluk ve durgunluk dönemlerinde ise fiziksel taşıma kapasitesinde yüksek oranda bir artış olduğunu söylemek mümkündür.

1.4.3. Sosyal ve Psikolojik Taşıma Kapasitesi

Sosyal taşıma kapasitesi, yerel toplumun turizme tepkisi iken psikolojik taşıma kapasitesi, destinasyon ile ilgili ziyaretçi memnuniyetini ifade eden seviye olarak tanımlanmaktadır (Holden, 2008: 188). Sosyal taşıma kapasitesini destinasyonda bulunan turistlerin varlığına ve davranışlarına yönelik yerel halkın tolerans seviyesi olarak tanımlayan O'Reilly (1986: 256) deneyimin kalitesi ile ilgili olan psikolojik/algısal taşıma kapasitesini ise; alternatif destinasyonlar aranmaya başlamadan önce memnuniyetin en düşük olduğu seviye olarak ifade etmektedir.

Literatürde psikolojik taşıma kapasitesi yerine sosyal taşıma kapasitesi kavramının kullanıldığı görülmüştür. Örneğin Salerno vd., (2013: 118) sosyal taşıma kapasitesini ziyaretçi deneyiminin kalitesini ve memnuniyetini kabul edilebilir bir seviyenin ötesinde önemli ölçüde azaltmadan, parklarda ve korunan alanlarda ziyaretçi kullanım seviyesini olarak ele almıştır. Aynı şekilde Hall ve Page (1999: 135-280) tarafından da sosyal taşıma kapasitesi sayılar ve faaliyetler açısından katılımcının bakış açısında göre deneyimin kalitesinin düşmeye başladığı seviyeyi ifade eden bir kavram olarak ele alınmış ve sosyal taşıma kapasitesinin kesin bir değerinin olmadığı belirtilmiştir. Sowman (1987: 335) ise algısal, psikolojik ve davranışsal kapasite olarak da ifade

edilebileceğini belirtmekle birlikte sosyal taşıma kapasitesini ziyaretçinin bir bölgedeki kaynakları kendisiyle birlikte kullanan diğerlerinin varlığı ile ilgili bir kavram olarak tanımlamaktadır. Hâlbuki Holden (2008) ve O'Reilly (1986) tarafından turistlerin deneyimleri ve memnuniyetleri ile ilgili olan kısım psikolojik taşıma kapasitesi kavramı altında ele alınmıştır. Literatürde aynı zamanda psikolojik taşıma kapasitesinin sosyal taşıma kapasitesi içinde ele alındığı da görülmektedir. Saveriades (2000: 149) tarafından hem ev sahibi nüfusun tolerans seviyelerini hem de bölgeye gelen ziyaretçilerin deneyimlerinin kalitesini içeren genel bir terim olarak kullanılan sosyal taşıma kapasitesinin alternatif destinasyonlar aramadan önce ziyaretçilerin kabul edeceği deneyimin kalitesi ve ev sahibi nüfusun turistlerin varlığına karşı tolerans derecesi olmak üzere iki unsuru içerdiği ifade edilmektedir.

Açıklamalardan anlaşılacağı üzere sosyal taşıma kapasitesi ve psikolojik taşıma kapasitesi kavramı hem turistler hem de yerel halk tarafından tolere edilebilecek turist miktarını belirten bir kavramdır. Bu anlamda çeşitli bölgelerde hem turistlerin hem de yerel halkın tolere seviyesini belirlemek için çalışmalar gerçekleştirilmektedir. Örneğin turistlerin bakış açısından 700 metre uzunluğa sahip bir plajın taşıma kapasitesini belirlemeye çalışan Chen ve Teng (2016: 213) plajın taşıma kapasitesinin bir seferde 680 kişi olduğu ve turistler kendilerine ait en azından 22,06 m² alana sahip olmaları durumunda kalabalık hissetmedikleri tespit edilmiştir.

1.4.5. Ekonomik Taşıma Kapasitesi

Ekonominin turizme dayanma derecesiyle açıklanan ekonomik taşıma kapasitesi turizmin bölgeye sağladığı yararlar ve maliyetleri ile ilgili olmakla birlikte ekonominin turizme aşırı bağımlı olması durumunda diğer sektörlerin ihmal edilmesini içeren bir kavramdır (Avcı, 2007: 492). Kaynak kullanımları açısından fayda ve maliyet arasındaki optimum dengenin sağlandığı kapasite türü olarak tanımlanmaktadır (Göktuğ vd., 2013: 200). Ekonomik taşıma kapasitesini etkileyen faktörler arasında; yatırım, turist hacmi, tatil maliyeti, sağlanan ekonomik fayda seviyesi ve bölge sakinleri için memnuniyet seviyesi yer almaktadır (Özdemir, 2007: 75).

Taşıma kapasitesinin ekonomik yönü belirli bir mali gelir elde edebilmek için gerekli olan bir bölgenin veya tesisin kullanım seviyesi olarak kabul edilmektedir (Papageorgiou ve Brotherton, 1999: 271). Turistik ya da rekreasyonel kaynakların kullanımı amacıyla gerçekleştirilecek olan masrafların son limitini ifade eden ekonomik taşıma kapasitesi turizmin fayda maliyet analizi çerçevesinde diğer sektörlerde göz önünde bulundurularak geliştirilmesi ile ilgili bir kavramdır (Kahraman ve Türkay, 2009: 28). Anlaşılacağı üzere ekonomik taşıma kapasitesi diğer sektörlerin önüne geçilmeksizin kaynak kullanımında sağlanan fayda ve katlanılan maliyet arasında denge kurulması anlamına gelmektedir.

Taşıma kapasitesinin belirlenmesi bir destinasyonun sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi açısından gereklidir. Ele alınan taşıma kapasitesi türlerinin birbirlerinden bağımsız olmadıkları daha önce belirtilmişti. Destinasyonlar açısından bakıldığında aslında dört tür taşıma kapasitesinin eşiklerinin destinasyonun sahip olduğu özelliklere bağlı olarak farklılaştığını söylemek mümkündür. Örneğin destinasyonda aslında fiziksel kapasite henüz aşılmamış iken sosyal veya psikolojik taşıma kapasitesinin aşılmış olması mümkün olabilmektedir. Ya da aynı şekilde psikolojik, sosyal ya da fiziksel kapasite aşılmamış iken aslında ekolojik kapasite aşılmış olabilir.

Tüm kapasite türlerinin aşımının aslında farklı etkileri olduğunu söylemek mümkündür. Ekolojik kapasitenin aşılması durumunda çevrenin bozulduğu, fiziksel kapasitenin aşımı durumunda mevcut fiziki kaynaklar yetersiz hale geldiği, sosyal kapasitenin aşılması durumunda yerel halkın turizm faaliyetlerine bakış açısının olumsuz etkilendiği ya da psikolojik

kapasitenin aşılması durumunda turistlerin memnuniyetlerinin azaldığı söylenebilir. Bu olumsuz etkilerin önüne geçebilmek için farklı destinasyonlar tarafından destinasyonun taşıma kapasitesi belirlenerek kapasiteyi aşmayacak miktarda turist kabul edildiği görülmektedir.

2. TAŞIMA KAPASİTESİ AŞIMINI ÖNLEMEDE ÖRNEK DESTİNASYONLAR

Çeşitli destinasyonlarda taşıma kapasitesi aşımının yarattığı olumsuz etkileri önlemek veya azaltmak amacıyla farklı uygulamalara başvurulmaktadır. Bu uygulamaları gerçekleştiren destinasyonlar arasında Butan, Machu Picchu, Venedik, Santorini, Cinque Terre ve İzlanda yer almaktadır.

2.1. Butan

Kültürel olarak Tibet ve Nepal'e yakın ancak ekonomik ve politik olarak Hindistan'a bağımlı bir Güney Asya ülkesi olan Butan turizmde meydana gelen gelişmelerin olumsuz sosyal ve ekolojik etkiler yaratması sebebiyle kontrollü turizm politikaları oluşturmuştur (Nyaupane ve Timothy, 2010, 970). Butan ekolojik ve sosyo-kültürel sürdürülebilirliği güvence altına almaya çalışan kontrollü bir kalkınmayı hedefleyen Gayri Safi Milli Mutluluk (Gross National Happiness) stratejisini benimsemektedir (Higgins-Desbiolles, 2018: 159). Bu strateji ile sürdürülebilir ekonomik gelişmenin psikolojik refah, sağlık, eğitim, kültür, zaman kullanımı, iyi yönetim, topluluk canlılığı, ekolojik çeşitlilik ve esneklik ile yaşam standartları olmak üzere dokuz alan ile birleştirilmesi hedeflenmektedir (Kubiszewski vd., 2013: 11). Butan'daki turizm politikası da dâhil olmak üzere tüm politikalar ülkenin turizm ve diğer politikalar ile ilgili önemli vaatleri içeren Gayri Safi Milli Mutluluk gelişim stratejisine dayanmaktadır (Schroeder, 2015: 16617).

Butan'da temel alınan strateji kapsamında turizm sektörü açısından taşıma kapasitesi aşımını önlemek amacıyla farklı uygulamalar gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda Butan'ı bir yıl içerisinde ziyaret edecek turist sayısında herhangi bir sınırlandırma getirilmemekle birlikte kültürün, geleneklerin ve doğal çevrenin korunması amacıyla "Yüksek Değer Düşük Etki" politikası benimsenerek turistlere unutulmaz deneyimler sağlamanın yanında bölgeye halkın kültürüne ve değerlerine saygı duyacak seçkin turistler çekilmeye çalışılmaktadır (Butan Turizm Konseyi, 2018a). Butan'da gelen turistlerin yerel bir tur operatörüne kayıt olmaları ve bir rehber eşliğinde ziyaretlerini devam ettirmeleri zorunlu kılınarak bağımsız gezginlerin, düşük bütçe ile seyahat edenlerin ve genç turistlerin ülkeye ziyaretleri kısıtlanmıştır (Gurung ve Seeland, 2008: 493). Bireysel ziyaretlere izin verilse de kişilere rehberlerin eşlik etmesinin zorunlu olduğunu belirten Nyaupane ve Timothy (2010: 976) turist sayısını sınırlamak için yıllık kota belirlememekle birlikte günlük asgari tarife, rehberli tur, belirli mekânsal kısıtlamalar ve vize alma süreciyle ilgili genel rahatsızlık algısı ile sayının dolaylı olarak kontrol edildiği ifade edilmektedir.

Butan'da turizm sektörü 1974 yılında 287 turist ile başlamıştır (Dorji, 2001: 84). Butan kralının taç giyme törenine gelen bu turistler için ödenmesi gereken 130 dolarlık bir günlük tarife belirlenmiştir (Reinfeld, 2003: 14). 130 dolar olarak 1974 yılında belirlenen bu ücret farklılaşmaktadır. Butan Turizm Konseyi (2018b) tarafından sunulan bilgilere göre Yüksek Değer Düşük etki politikasına bağlı olarak Butan'ı ziyaret edecek turistlerin içerisinde sürdürülebilir gelişim ücreti de bulunan minimum günlük paket satın alması gerekmektedir. Paketlerin ücretlerinin ise farklılaştığı görülmektedir. Butan Turizm Konseyi'ne göre (2018c) 3 kişi ve daha fazla kişi ile seyahat eden turistler için ocak, şubat, haziran, temmuz, ağustos ve aralık aylarında bir kişi için bir gecelik 200 dolar iken, mart, nisan, mayıs, eylül, ekim ve kasım aylarında bir kişi için bir gecelik fiyat 250 dolardır. Günlük paket fiyatları içerisinde konaklama, tüm yemekler,

rehber ücreti, ulaşım ve 65 dolar olan sürdürülebilir gelişme ücreti yer almaktadır. Eğer turist iki kişi veya bireysel seyahat etmek istiyorsa verilen günlük ücretlere daha fazla vergi eklenmektedir. Bireysel seyahat etmek isteniyorsa her birey günlük kişi başı 40 dolar daha fazla ödemek zorunda iken iki kişi seyahat etmek isteniyorsa kişi başı günlük 30 dolar daha fazla ücret ödenmesi gerekmektedir.

2.2. Machu Picchu

Sahip olduğu kültür, destinasyonlar, tarih ve mutfak sebebiyle farklı çekiciliklere sahip olan Peru'da turizm en hızlı büyüyen sektörlerden biridir (www.machupicchu.org). Ülkenin sahip olduğu en önemli çekiciliklerden birisi Machu Picchu antik şehridir. UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan Machu Picchu şehri gelen turistlerin yoğunluğu sebebiyle oluşan olumsuz etkilerden korumak için bir takım önlemler alınmaktadır. Machu Picchu'da olduğu gibi diğer popüler cazibe merkezlerinde de hayata geçirilen hizmet kapasitesi kısıtlaması gelecek nesiller için bölgeyi koruma arzusuyla gerçekleştirilmektedir (Schwartz vd., 2012: 500).

Machu Picchu'ya gelen ziyaretçiler için 06.00-12.00 ve 12.00-17.30 olmak üzere iki giriş periyodu oluşturulmuştur. Bununla birlikte en fazla 16 kişiden oluşan turist gruplarında turistlere sertifikalı rehberler eşlik etmek zorundadır. Ayrıca gelen turistler için üç adet tur paketi oluşturulmuştur. Birinci tur turların en zoru ve en geniş kapsamlısı iken üçüncü tur ise en kolay olanı ve bazı güzel manzaraların kaçırılacağı bir pakettir (www.stuff.co.nz). Turistler için oluşturulan tur paketleri 2.30-3.00 saat arası sürmektedir. Yeni kurallara göre çıkış yapan bir turist aynı gün içinde tekrardan giriş yapamamaktadır. Peru Kültür Bakanlığı tarafından 2017 yılında sunulan tasarı ile aşağıdaki kurallar konulmuştur (www.theonlyperuguide.com).

- 40 x 35 x 20 cm'den daha büyük olan her türlü torba ya da sırt çantasının içeri alınmasına izin verilmemektedir.
- İçeriye yiyecek ve içecek ile girilmemektedir.
- İçeriye alkollü içeceklerle girmek yasaktır.
- İçeriye şemsiye ile girmek yasaktır. Panço, şapka ve yağmurluğa izin verilmektedir.
- Fotoğraf makinesi ayaklıkları veya herhangi bir kamera standı ile girilmesi yasaktır.
- Megafonlar ve hoparlörler de dâhil olmak üzere herhangi bir müzik enstrümanı ile giriş yasaktır.
- Yüksek topuklu veya sert tabanlı ayakkabılarla girilmesi yasaktır.
- Çocuk arabası ile girmek yasaktır.
- Duvarlara veya yapının herhangi bir bölümüne tırmanmak ya da dokunmak yasaktır.
- Metal veya sert uçlu bastonla girilmesi yasaktır. Sadece yaşlı bireyler ve fiziksel engelli kişiler, lastik uçlu bastonla girebilirler.
- Yüksek sesler çıkartmak, alkışlamak, bağırarak, ıslık çalmak ve şarkı söylemek yasaktır.
- Koşmak ve zıplamak yasaktır.
- Sigara içmek ya da elektronik sigara kullanmak yasaktır.
- Bölgedeki hayvanları veya vahşi hayvanları beslemek yasaktır.
- Yamaç paraşütü yapmak, herhangi bir drone veya küçük uçak uçurmak yasaktır.

25 Temmuz 2011 tarihinde Machu Picchu bölgesi için maksimum günlük ziyaretçi sayısı 2500 olarak belirlenmiştir. Maksimum 2500 ziyaretçi sayısına ulaşıldığında, daha fazla biletin satılmamakta ve girişte bulunan ve bilet sahibi olmayan kişilerin içeri girmesine izin verilmemektedir (www.howtotraveltomachupicchu.com). Rezervasyon sırasında bu sınırların dikkate alındığı görülmektedir. Örneğin internet üzerinden rezervasyon yapılan Peru Kültür Bakanlığı'na bağlı olan sitede her bir tur paketi için günlük kaç biletin satılabileceğine dair bilgiler yer almaktadır (www.machupicchu.gob).

2.3. Santorini, Cinque Terre, Venedik ve İzlanda

Yunanistan'ın Santorini Adası turist sayısının fazla olması sebebiyle olumsuz etkilere maruz kalan bölgelerden bir tanesidir. İtalya'da bulunan Dünya Miras Listesi'nde yer alan Cinque Terre bölgesinde turistler için bilet sistemi getirilmesinden sonra Yunanistan'ın Santorini Adası'na gemi ile gelen yolcu sayısının günde 8.000 ile sınırlanacağı açıklanmıştır (www.dailymail.co.uk). Cinque Terre'de ise ziyaretçi sayısı sınırı belirlemek yerine ziyaretçilerden giriş ücreti almaktadırlar. Birçok destinasyonda o destinasyonun ziyaret edilebilmesi için kart kullanımının yaygın olduğu belirtilmekle birlikte Cinque Terre kartının da bunlardan biri olduğu ifade edilmektedir. Kart kapsamında bir yetişkin için günlük ücret 7,5 euro olarak belirlenmiştir. Bu ücretin kapsamında göre farklılaştığı görülmektedir. Örneğin bir yetişkin için üç günlük bir gezi ve sınırsız tren ulaşımının içeren kartın ücreti 41 euro olarak belirtilmektedir (www.inciqueterre.com).

Gelen turist sayısındaki fazlalık sebebiyle önlem almaya başlayan bir diğer destinasyon ise Venedik'tir. Venedik'in tarihi merkezinde yerli halk nüfusu 55.000 olmakla birlikte günlük 60.000 turistin ziyarette bulunduğu ve bu durumun yaşam şartlarını zorlaştırması sebebiyle yerli halkın sayısının gün geçtikçe azaldığı ifade edilmektedir. Yerel halkın "Turistler gidin! Bu bölgeyi mahvediyorsunuz" gibi sloganlar oluşturdukları görülmüştür. Bu durum karşısında yerel yönetimin şehrin ilgi çekici yerlerinde turist sayısını sınırlamak ve ziyaretçileri daha az kalabalık olan bölgeleri keşfetmeye teşvik etmek için girişimlerde bulunulduğu belirtilmektedir (www.cntraveler.com). Doğal çekicilikler açısından oldukça zengin kaynaklara sahip olan İzlanda'da da ileriki dönemlerde sahip olduğu doğal güzellikleri koruyabilmek için planlar yapmaktadır. İzlanda'da bulunan en popüler turistik destinasyonlardan bazılarının turistlere olan tolerans sınırlarına ulaştığı belirtilmekle birlikte her ne kadar turistler halen İzlanda'nın el değmemiş doğal güzelliklerinin tadını çıkarabilseler de turist sayısının artması sonucunda son birkaç yılda büyük çevresel felaketlerin olduğu ifade edilmektedir (<https://grapevine.is>). Bu durum karşısında İzlanda hükümeti tarafından ülkedeki doğal güzelliklerin korunması için turistlere doğa vergisi getirilmesi de dâhil olmak üzere gelen turist sayısını sınırlamak için bir dizi tedbirin alınmasının planlandığı ifade edilmektedir (www.telegraph.co.uk).

3. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bir destinasyonda turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için destinasyonun doğal veya kültürel çekicilik unsurlarına sahip olması gerekir. Destinasyonun sahip olduğu çekicilikler o destinasyonun turistler tarafından tercih edilmesinde önemli rol oynarlar. Bu nedenle sahip olunan çekicilik unsurlarının sürdürülebilirliğine özen gösterilmelidir. Turizm faaliyetleri açısından sürdürülebilirlik kavramının taşıma kapasitesi kavramı ile yakından ilişkili olduğu bilinmektedir. Taşıma kapasitesi bir destinasyonun sahip olunan çevresel veya sosyal yapıya zarar verilmeksizin kaldırabileceği maksimum turist sayısı olarak tanımlanabilir. Taşıma kapasitesinin aşımı doğrudan sürdürülebilirlikle ilgilidir.

Taşıma kapasitesi kavramının literatürde farklı türlere ayrıldığı görülmektedir. Ancak genel olarak ekolojik, fiziksel, sosyal, psikolojik ve ekonomik taşıma kapasitelerinin ele alındığı görülmektedir. Ele alınan taşıma kapasitesi türleri her ne kadar farklı açılardan değerlendirilse de bir birleri ile bağlantılıdır. Başka bir deyişle bir taşıma kapasitesinin aşımı durumunda diğer taşıma kapasitesinin aşımının da gerçekleşmesinin kaçınılmaz olacağı söylenebilir. Taşıma kapasitesinin belirlenmesi aslında turizm faaliyetlerinin destinasyona hiçbir açıdan zarar vermeden gerçekleştirilmesi anlamına da gelmektedir. Bu nedenle her bir taşıma kapasitesi türü ayrı ayrı hesaplanarak gerekli önlemler alınmalıdır.

Ekolojik taşıma kapasitesi aşımı doğal çevrenin bozulması ve yok olması ile sonuçlanmaktadır. Fiziksel taşıma kapasitesinin aşımı ise bölgede bulunan altyapı ve üstyapının yetersiz kalmasına sebep olmakta ve memnuniyetsizlik, yapısal sorunlar gibi farklı sonuçlar doğurmaktadır. Sosyal taşıma kapasitesinin aşımı sonucunda yerel halk turistlerden rahatsızlık duymaya başlamakta ve turizm faaliyetlerine karşı olumsuz tutumlar oluşmaktadır. Psikolojik taşıma kapasitesinin aşımı sonucunda ise; turistlerin bulundukları bölgede edindikleri deneyimlerin kalitesi düşmekte ve memnuniyetsizlik oluşmaktadır. Görüldüğü üzere turizm faaliyetlerinin kusursuz bir şekilde yönetilebilmesi için planlama aşamasında taşıma kapasitesi kavramının dikkate alınması gerektiği söylenebilir.

Bir destinasyon için oluşturulan turizm politikalarında ve planlarında destinasyon yaşam döngüsü de dikkate alınarak taşıma kapasitesine muhakkak yer verilmelidir. Çünkü destinasyon yaşam döngüsüne göre destinasyonun keşfi aşamasından düşüş aşamasına kadar destinasyona olan turizm talebinin farklılaştığı görülmektedir. Buna göre planlama aşamasında destinasyona olan turizm talebinin en üst seviyede olduğu olgunluk aşamasında destinasyonun kaldırabileceği turist sayısı dikkate alınmalıdır. Destinasyona yapılabilecek yatırımların seviyesi ve belirli dönemlerde giriş yapabilecek turist sayısı gibi unsurlara planlarda yer verilmelidir. Eğer bu unsurlara plan ve politikalarda yer verilmez ise destinasyonda turizm faaliyetleri plansız bir şekilde gerçekleştirilecektir. Bu durumda örneğin destinasyonun talebin arttığı büyüme ve gelişme dönemlerinde kazanç elde edebilmek için birçok işletme destinasyona yatırım yapacaktır. Ancak belirli bir süre sonra olgunluk aşamasına gelindiğinde turistlerin talebi artsa da bu artış geçmiş dönemlerdeki kadar yüksek olmayacaktır ve bu dönemden sonra artık neredeyse tüm kapasite türlerinde sınırlar aşılanacak ve destinasyon çekiciliğini yitirmeye başlayacaktır. Sonraki aşamada ise turistler farklı destinasyon arayışına gireceklerdir.

Tüm bu süreç içerisinde aslında tüm paydaşların yararının gözetilmesi gerekmektedir. Bu paydaşlar içerisinde yerel halkın, turistlerin ve işletme sahipleri ile destinasyonun sahip olduğu kaynakların yer aldığı söylenebilir. Turizm faaliyetlerinin yürütülmesi esnasında tüm paydaşların yararının gözetilmesi durumunda sınırların aşılması mümkün olmayacaktır. Çünkü bakıldığında yerel halkın yaşadığı çevrede tolere edebilecekleri belirli bir turist sayısı vardır. Ya da aynı şekilde turistlerin diğer turistlerden rahatsız olmayarak memnuniyetlerinin düşmeyeceği turist ya da doğal çevrenin bozulmayacağı bir kullanım seviyesi mevcuttur. Tüm bu faktörler dikkate alındığında destinasyonda turizm faaliyetleri sürdürülebilir bir şekilde gerçekleştirilecektir. Yalnızca kazanç elde etmeye odaklanılırsa durum destinasyonun çekiciliğini yitirmesi ile sonuçlanacaktır. Bu nedenle öncelikle yapılacak olan planlarda veya belirlenecek politikalarda tüm taşıma kapasitesi türleri ele alınmalıdır. Aksi halde kapasite aşımının yarattığı olumsuz sonuçlar tespit edildikten sonra tedbir alınmasının daha zor olacağı ya da verilmiş olan zararın geri döndürülemeyeceği söylenebilir.

Dünya üzerinde farklı destinasyonlarda farklı bölgelerde kapasite aşımını önlemeye veya azaltmaya yönelik farklı uygulamaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Uygulamalar arasında özellikle ücretlendirme veya turist sayısına sınır getirme uygulamaları öne çıkmaktadır. Bunun dışında vize alımının zorlaştırılması, bölgeyi rehberle gezme zorunluluğu ya da ziyaret sırasında uyulması gereken katı kuralların varlığının turist sayısının azalması ve bölgelerin korunması yönünde caydırıcı etkisinin olduğu görülmüştür.

Gerçekleştirilebilecek akademik çalışmalar kapsamında öncelikle taşıma kapasitesinin hesaplanmasının önündeki engellerin kaldırılmasına odaklanılabilir. Örneğin tüm taşıma kapasitesi türlerinin hesaplanmasına yönelik faktör havuzu oluşturularak ölçüm aracı geliştirilebilir. Her ne kadar taşıma kapasitesi bölgeden bölgeye veya dönemden döneme değişiklik gösterse de yol gösterici olması amacıyla üzerinde durulması gereken temel faktörler belirlenebilir.

KAYNAKÇA

- Abernethy, V. D. (2001). Carrying Capacity: The Tradition and Policy Implications of Limits, *Ethics in Science and Environmental Politics*, 9-18.
- Arslan, Y. (2005). Erdek ve Çevresinin Ekoturizm Açısından Değerlendirilmesi, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(13): 29-53.
- Avcı, N. (2007). Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi, *Ege Akademik Bakış*, 7(2): 485-50.
- Avcı, C. (2009). *Turizm Sosyolojisi Genel ve Yapısal Yaklaşım*. (3. Basım), Ankara: Detay Yayıncılık.
- Brown, K., Turner, K., Hameed, A. and Bateman, I. (1997). Environmental Carrying Capacity and Tourism Development in the Maldives and Nepal, *Environmental Conservation*, 24(4): 316-325.
- Butan Turizm Konseyi (2018a). *Butan'a Girebilecek Turist Sayısı Sınırı*, www.bhutan.travel/page/frequently-asked-questions [Erişim Tarihi: 30.11.2018].
- Butan Turizm Konseyi (2018b). *Seyahat Gereklikleri*, www.bhutan.travel/page/travel-requirements [Erişim Tarihi: 30.11.2018].
- Butan Turizm Konseyi (2018c). *Minimum Günlük Paket Oranları*, www.bhutan.travel/page/minimum-daily-package-rate [Erişim Tarihi: 30.11.2018].
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, *Canadian Geographer*, 14(1): 5-12.
- Chen, C. and Teng, N. (2016). Management Priorities and Carrying Capacity at a High-Use Beach from Tourists' Perspectives: A Way towards Sustainable Beach Tourism, *Marine Policy*, 74: 213-219.
- Cupul-Magana, A. L. and Rodriguez-Troncoso, A. (2017). Tourist Carrying Capacity at Islas Marietas National Park: An Essential Tool to Protect the Coral Community, *Applied Geography*, 88: 15-23.
- Çalık, A. Ö. (2014). *Turistik Merkezlerin Sosyal Taşıma Kapasitesi: Beypazarı Örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Dorji, T. (2001). Sustainability of Tourism in Bhutan, *The Journal of Bhutan Studies*. 3(1), 84-104.
- Dumbraveanu, D. (2007). Principles and Practice of Sustainable Tourism Planning, *Human Geographies*, 1(1): 77-80.
- Erdemir, B. (2018). *Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Destinasyonların Fiziksel ve Psikolojik Taşıma Kapasitesi Analizi: Pamukkale Hierapolis Ören Yeri Örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Getz, D. (1983). Capacity to Absorb Tourism. Concepts and Implications for Strategic Planning, *Annals of Tourism Research*, 10, 239-263.
- Göktuğ, T. H., Demircioğlu Yıldız, N., Demir, M. ve Bulut, Y. (2013). Taşıma Kapasitesi Kuramının Milli Parklarda Oluşum - Gelişim ve Modellenme Süreci, *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 44(2): 195-206.
- Graymore, M. L. M., Sipe, N. G. and Rickson, R. E. (2010). Sustaining Human Carrying Capacity: A Tool for Regional Sustainability Assessment, *Ecological Economics*, 69: 459-468.
- Gurung, D. B. and Seeland, K. (2008). Ecotourism in Bhutan: Extending its Benefits to Rural Communities, *Annals of Tourism Research*, 35(2): 489-508.

- Güleç, S. (1975). Kırsal Rekreasyonda Ulaşım. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 25(2): 167-174.
- Hall, C. M. and Page, S. J. (2002). *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space*. (Second Edition), London: Routledge.
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable Tourism: Sustaining Tourism or Something More?, *Tourism Management Perspectives*, 25: 157-160.
- Holden, A. (2008). *Environment and Tourism*. (Second Edition), London: Routledge.
- <https://grapevine.is/news/2018/04/09/which-tourist-destinations-in-iceland-have-reached-their-tolerance-limits/> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- Hugo, G. (2009). Projections of Global Carrying Capacity, (Editor) Squires V. R.: in *The Role of Food, Agriculture, Forestry and Fisheries in Human Nutrition* (pp. 31-47) Oxford: Eolss Publisher.
- Jovicic, D. and Dragin, A. (2008). The Assessment of Carrying Capacity - A Crucial Tool for Managing Tourism Effects in Tourist Destinations, *Turizam*, 12, 4-11.
- Jurado, E. N., Damian, I. M. and Morales, A. F. (2013). Carrying capacity model applied in coastal destinations, *Annals of Tourism Research*, 43: 1-19.
- Kahraman, N. ve Türkay, O. (2014). *Turizm ve Çevre*. (6. Basım), Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kessler, J. J. (1994). Usefulness of the Human Carrying Capacity Concept in Assessing Ecological Sustainability of Land-Use in Semi-Arid Regions, *Agriculture, Ecosystems and Environment*, 48: 273-284.
- Kozak, N. (2012). *Turizm Pazarlaması*. (4. Basım), Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kubiszewski, I., Costanza, R., Dorji, L., Thoennes, P and Tshering, K. (2013). An Initial Estimate of the Value of Ecosystem Services in Bhutan, *Ecosystem Services*, 3: 11-21.
- Lobo, H. A. S. (2015). Tourist Carrying Capacity of Santana Cave (PETAR-SP, Brazil): A New Method Based on a Critical Atmospheric Parameter, *Tourism Management Perspectives*, 16: 67-75.
- Nakajima, E. S. and Ortega, E. (2016). Carrying Capacity Using Emergy and a New Calculation of Theecological Footprint, *Ecological Indicators*, 60: 1200-1207.
- Nyaupane, G. P. (2010). Power, Regionalism and Tourism Policy in Bhutan, *Annals of Tourism Research*, 37(4): 969-988.
- O'Reilly, A. M. (1986). Tourism Carrying Capacity: Concept and Issues, *Tourism Management*, 7(4): 254-258.
- Özdemir, S. B. (2007). *Çevre Koruma Kullanma Dengesinde Taşıma Kapasitesinin Önemi Örnek Turizm Sektörü*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Papageorgiou, K. and Brotherton, I. (1999). A Management Planning Framework Based on Ecological, Perceptual and Economic Carrying Capacity: The Case Study of Vikos-Aoos National Park, Greece, *Journal of Environmental Management*, 56: 271-284.
- Reinfeld, M. A. (2003). Tourism and the Politics of Cultural Preservation: A Case Study of Bhutan, *Journal of Public and International Affairs*, 14(4): 30-37.
- Rodella, I., Corbau, C., Simeoni, U. and Utizi, K. (2017). Assessment of the Relationship between Geomorphological Evolution, Carrying Capacity and Users' Perception: Case Studies in Emilia-Romagna (Italy), *Tourism Management*, 59: 7-22.

- Salerno, F., Viviano, G., Manfredi, E. C., Caroli, P., Thakuri, S. and Tartari, G. (2013). Multiple Carrying Capacities from a Management-Oriented Perspective to Operationalize Sustainable Tourism in Protected Areas, *Journal of Environmental Management*, 128: 116-125.
- Saveriades, A. (2000). Establishing the Social Tourism Carrying Capacity for The Tourist Resorts of The East Coast of The Republic of Cyprus, *Tourism Management*, 21: 147-156.
- Schroeder, K. (2015). Cultural Values and Sustainable Tourism Governance in Bhutan, *Sustainability*, 7: 16616-16630.
- Schwartz, Z., Stewart, W. and Backlund, E. A. (2012). Visitation at Capacity-Constrained Tourism Destinations: Exploring Revenue Management at A National Park, *Tourism Management*, 33: 500-508.
- Simon, F. J. G., Narangajavana, Y. and Marques, D. P. (2004). Carrying Capacity in the Tourism Industry: A Case Study of Hengistbury Head, *Tourism Management*, 25: 275-283.
- Sowman, M. R. (1987). A Procedure for Assessing Recreational Carrying Capacity of Coastal Resort Areas, *Landscape and Urban Planning*, 14: 331-344.
- Soylu, Y. (2013). *Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Örneği*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.
- Tokmak, C. (2008). *Sürdürülebilir Turizm Açısından Taşıma Kapasitesi: Topkapı Sarayı Örneği*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Wei, Y., Huang, C., Lam, P. T. T. I. and Yuan, Z. (2015). Sustainable Urban Development: A Review on Urban Carrying Capacity Assessment, *Habitat International*, 46: 64-71.
- www.cntraveler.com/story/venice-looks-to-limit-tourist-numbers-with-new-measures> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-3483833/Shore-leave-cancelled-Santorini-limit-number-cruise-passengers-visiting-day-island-just-crowded.html> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876> [Erişim Tarihi: 15.11.2018].
- www.howtotraveltomachupicchu.com/travel-tips/new-machu-picchu-regulations> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.incinqueterre.com/en/cinque-terre-card> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.machupicchu.gob.pe/> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.machupicchu.org/peru_information.htm> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- [www.stuff.co.nz/travel/news/101181191/Peru-brings-in-tougher-rules-for-tourists-visiting Machu-Picchu](http://www.stuff.co.nz/travel/news/101181191/Peru-brings-in-tougher-rules-for-tourists-visiting-Machu-Picchu)> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/iceland/articles/tourists-outnumber-locals-in-iceland/> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- www.theonlyperuguide.com/machu-picchu-new-entrance-rules-july-01-2017/> [Erişim Tarihi: 01.12.2018].
- Yang, Z., Song, J., Cheng, D., Xia, J., Li, Q. and Ahamad, M. I. (2018). Comprehensive Evaluation and Scenario Simulation for The Water Resources Carrying Capacity in Xi'an City, China, *Journal of Environmental Management*, 230: 221-233.

Zacarias, D. A., Williams, A. T. and Newton, A. (2011). Recreation Carrying Capacity Estimations to Support Beach Management at Praia De Faro, Portugal, *Applied Geography*, 31: 1075-1081.

Zhang, Y., Chen, M., Zhou, W., Zhuang, C. and Ouyang, Z. (2010). Evaluating Beijing's Human Carrying Capacity from the Perspective of Water Resource Constraints, *Journal of Environmental Sciences*, 22(8): 1297-1304.