



Sosyal Taşıma Kapasitesi: Doğu Karadeniz Bölgesi Üzerine Bir Değerlendirme (Social Carrying Capacity: An Evaluation on the East Black Sea Region)

Murat BAYRAM^a , * Zehra BULUT^b , Ali YAYLI^b 

^a Pamukkale University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Management, Denizli/Turkey

^b Ankara Hacı Bayram Veli University, Faculty of Tourism, Department of Recreation Management, Ankara/Turkey

Makale Geçmişi

Gönderim Tarihi:02.03.2020

Kabul Tarihi:03.11.2020

Anahtar Kelimeler

Taşıma kapasitesi

Sosyal taşıma kapasitesi

Kalabalıklıklaşma

Aşırı turizm

Doğu Karadeniz

Öz

Taşıma kapasitesi; turizmde mekan gelişimi planlamasının rasyonel bir bileşimidir ve herhangi bir bölgede sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi için önemli kriterlerden birisidir. Bunlardan birisi olan sosyal taşıma kapasitesi; turistlere karşı bölge halkının hoşgörüsü düzeyindeki sınır olarak tanımlanabilir. Turizmin gelişimini engellemeden sürdürülebilir olarak eylem ve politikaların oluşturulması gerekmektedir. Böylece aşırı turizmden etkilenen destinasyonların etkin yönetilmesi ile birlikte, aşırı turizmden etkilenebilecek potansiyel destinasyonların da önlem alması sağlanabilecektir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin aşırı kalabalıklığı; göç, hemşerilerin tekrar ziyaretleri ve gurbetçilerin belli dönemlerde çeşitli amaçlarla bölgeye gelmeleri ile birlikte ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra yerli ve yabancı ziyaretçilerin bölgeye turistik amaçlı veya farklı amaçlarla gerçekleştirdikleri ziyaretler de aşırı kalabalığın ortaya çıkmasındaki diğer önemli unsurları teşkil etmektedir. Çalışmanın temel amacı; aşırı turist kabulünün Doğu Karadeniz Bölgesi'nin sosyal taşıma kapasitesine etkilerini nüfus ve ziyaretçi sayıları bakımından ortaya koyarak aşırı turizm kavramını, sosyal taşıma kapasitesi kavramını ve aşırı turizmin sosyal etkilerinin mevcut durumunu kavramsal çerçevede incelemektir. Ayrıca çalışmanın sonunda aşırı turizmin özellikle sosyal boyuttaki etkilerinin yönetilmesine yönelik öneriler de sunulmuştur.

Keywords

Carrying capacity

Social carrying capacity

Crowding

Overtourism

East Blacksea

Abstract

The aim of this study is to determine the relationship between the personality traits of the Carrying capacity is a rational combination of space development planning in tourism and is one of the important criteria for the development of sustainable tourism in any region. Social carrying capacity, which is one of these, can be defined as the limit of the tolerance level of the people of the region towards tourists. Sustainable actions and policies should be established without hindering the development of tourism. Thus, along with the effective management of destinations affected by excessive tourism, it will be possible to take precautions for potential destinations that may be affected by excessive tourism. Overcrowding of the Eastern Black Sea Region; Immigration occurs with the repeat visits of fellow countrymen and the arrival of expatriates for various purposes in certain periods. In addition, the visits of local and foreign visitors to the region for touristic or other purposes constitute other important factors in the emergence of overcrowding. The main purpose of the study is; To reveal the effects of excessive tourist acceptance on the social carrying capacity of the Eastern Black Sea Region in terms of population and visitor numbers and to examine the concept of excessive tourism, the concept of social carrying capacity and the current situation of the social effects of excessive tourism in a conceptual framework. In addition, suggestions for managing the effects of extreme tourism, especially in the social dimension, were presented at the end of the study.

Makalenin Türü

Kavramsal Makale

* Sorumlu Yazar

E-posta: zehra.bulut@hbv.edu.tr (Z. Bulut)

DOI: 10.21325/jotags.2020.690

GİRİŞ

Gelişen teknoloji ile beraber ulaşım olanaklarının artması ve çeşitlenmesi, gelir seviyesinin yükselmesi sonucunda yaşanan rutin çevreden uzaklaşma isteğiyle birlikte rekreasyon ve turizm taleplerinin büyük oranda doğal alanlar üzerine yönelmesi ile belirli turistik alanlarda yaşanan ziyaretçi yoğunluğu yıllar içerisinde ivme kazanmıştır (Akten vd., 2009; Akt: Göktuğ vd., 2013, s. 195-196).

Yaşanılan bu yoğunlukla birlikte doğal kaynakların plansızca tüketilmesi, her alanda olduğu gibi turizmde de sürdürülebilirlik kavramının giderek önem kazanması ile sonuçlanmıştır ve turistik destinasyonlarda turizmin sürdürülebilirliği önemli bir sorun haline gelmiştir. Turizm, fiziki çevre ve yerel halkla uyumlu olarak geliştirildiğinde, yöre gelirini de artırır ve çarpan etkisi sayesinde diğer sektörlerin gelişmesine de katkı sağlar (Seçilmiş & Kılıç, 2018, s. 508).

Dünya Turizm Örgütü, sürdürülebilir turizmi, mevcut ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkileri tam olarak dikkate alan, ziyaretçilerin, endüstrinin, çevrenin ve ev sahibi toplumun ihtiyaçlarını karşılayan turizm olarak tanımlamaktadır. Sürdürülebilirlik ilkeleri, turizmin gelişmesinin çevresel, ekonomik ve sosyo-kültürel yönlerinden oluşmaktadır. Bunun yanı sıra çevresel kaynakların en iyi şekilde kullanılması, ev sahibi toplumların sosyo-kültürel yapılarına saygı duyulması, uzun vadeli ekonomik ve istihdam yaratıcı faaliyetler sürdürülebilirliğin dikkat çeken diğer unsurlarıdır (WTO, 2017; UNWTO, 2005, s. 11-12). Sürdürülebilirlik kavramı içerisinde ele alınan çevresel ve fiziki etmenlerle birlikte bölgede yaşayan yerel halkın tutumları, bölgeye gelen turistlerin düşüncelerini ele alan sosyal etmenler üzerinde de durulmaktadır (Seçilmiş & Kılıç, 2018, s. 508).

Bu noktada; tartışılan temel konu, destinasyonun her anlamda taşıma kapasitesinin ne olacağıdır. Taşıma kapasitesi “bir nesnenin, bir canlının veya bir ortamın işlevselliğini veya özelliğini koruyarak bir şeye karşı dayanma, katlanma veya çekme limiti olarak” tanımlanmaktadır (Göktuğ vd., 2013, s. 196). Taşıma kapasitesi; turizm mekan gelişimi planlamasının rasyonel bir bileşimidir ve herhangi bir bölgede sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi için de önemli kriterlerden birisidir (Klariç vd., 1999, s. 14).

60'lı yıllarda, taşıma kapasitesi, turizmin olumsuz etkileri üzerine tartışmayı merkezileştirmek için teorik bir yaklaşım olarak kullanılmış ancak bu yaklaşımın yerini teorik bir araç olarak sürdürülebilir turizm almıştır (Saarinen, 2006, s. 1122). Kimi yazarlar, her iki teorinin de birbirine benzediğini ve birbirlerinin tamamlayıcısı olup olmadığını irdelemişlerdir (Butler, 1999, s.7; Saarinen, 200, s.1121-1122). Her iki teori de turizmin büyüme eşiğine dayanmaktadır.

Bu bağlamda; turizmde taşıma kapasitesi “bir bölgeyi ziyaret eden turistleri, turistik tesis ve etkinlikleri belli bir düzeye kadar karşılama yeteneği” olarak tanımlanabilir (Simon vd., 2004, s. 277). Turizm taşıma kapasitesi; ekolojik, fiziksel, ekonomik ve toplumsal olmak üzere dört başlıkta incelenmektedir (Hall, 2001, s. 137). Kimi araştırmacılar ise; farklı bir tasnifleme yaparak, taşıma kapasitesini; ekonomik, psikolojik, çevresel ve sosyal taşıma kapasitesi başlıkları altında toplamışlardır (Holden, 2002, s.141; Simon vd., 2004, s. 278). Turizm sahip olduğu değerler itibarıyla genel olarak sosyal bir nitelik göstermektedir. Turistler gittikleri yerdeki insanlar ile iletişime geçmekte, sosyal ilişkiler kurmakta, kültürel bir alışveriş içinde olmaktadırlar. Bu durum turizmin sosyal boyutunu ortaya

koymaktadır (Gürbüz, 2002: 50). Bu bağlamda sosyal taşıma kapasitesi; turistik alanlarda ziyaretçiler ile ev sahipleri arasında gerçekleştiren sosyal ilişkilerin tamamıdır (Kaya, 1997, s. 54).

Turizmin, destinasyonlar üzerindeki sosyal etkisi düşünüldüğünde sosyal taşıma kapasitesi yerel halk ve ziyaretçiler arasındaki ilişkileri kapsamaktadır. Buna bağlı olarak sosyal taşıma kapasitesi ziyaretçilerin deneyim kalitesinde kabul edilemez bir düşme olmadan ve bölge toplumunda kabul edilemez olumsuz bir etki yaşanmadan, bir bölgenin kaldırabileceği maksimum kullanım seviyesi olarak tanımlanmaktadır (Saveriades, 2000, s. 149). Dolayısıyla Doğu Karadeniz Bölgesi ele alındığında bölgenin belirli noktalarında yer alan turistik çekicilikleri ziyaret eden turistler, gerçekleştirdikleri turizm faaliyetleri ile yörede yaşayan insanlar ile yoğun bir etkileşime girmektedirler. Bu durum ziyaretçilerin deneyim kalitesini, yerel halkın da yaşam kalitesini doğrudan etkileyen bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Taşıma kapasitesinin hesaplanması, ziyaretçi sayılarının kontrol edilmesi gibi unsurlar çevresel ve sosyal tahribatın boyutunun en aza indirilmesinde anahtar role sahiptir. Sürdürülebilir turizmin gelişimi için turizm altyapı ve üstyapı yatırımlarında koruma-kullanma dengesi ve taşıma kapasitesi unsurlarının dikkate alınarak planlanması gerekmektedir (Çalık, 2014, s. 6). Bu nedenle, özellikle yerel yönetimlerin planlama ve karar süreçlerinde taşıma kapasitesi ayrı bir öneme sahiptir.

Bu doğrultuda ele alınan Doğu Karadeniz Bölgesi'nin taşıma kapasitesi değerlendirildiğinde, yörenin aşırı kalabalıklığı; göç, hemşerilerin tekrar ziyaretleri ve gurbetçilerin belli dönemlerde (çay ve fındık toplama zamanları gibi) çeşitli amaçlarla bölgeye gelmeleri ile birlikte ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra yerli ve yabancı ziyaretçilerin bölgeye turistik veya farklı amaçlarla (fanatizm, yayla şenlikleri gibi) gerçekleştirdikleri ziyaretler de aşırı kalabalığın ortaya çıkmasındaki diğer önemli unsurları teşkil etmektedir. Dolayısıyla bu çalışmanın temel amacı; aşırı turist kabulünün Doğu Karadeniz Bölgesi'nin sosyal taşıma kapasitesine etkilerini nüfus ve ziyaretçi sayıları bakımından ortaya koyarak aşırı turizm kavramını, sosyal taşıma kapasitesi kavramını ve aşırı turizmin sosyal etkilerinin mevcut durumunu kavramsal çerçevede incelemektir. Ayrıca çalışmanın sonunda aşırı turizmin özellikle sosyal boyuttaki etkilerinin yönetilmesine yönelik öneriler de sunulmuştur.

Aşırı Turizm (Over Tourism)

UNWTO (2018) tarafından düzenlenen raporda, aşırı turizm “turizmin bir varış yeri veya bunun bir kısmı üzerindeki etkisi, vatandaşların algılanan yaşam kalitesini ve/ veya ziyaretçilerin deneyimlerinin kalitesini olumsuz yönde etkilemesi” olarak tanımlanmaktadır. Aşırı turizm taşıma kapasitesinin aşıldığı aşırı kalabalık destinasyonları işaret etmektedir (Walmsley, 2017, s. 2). Aşırı turizmin bir destinasyondaki ilgili tüm paydaşlara bağlı olarak çevresel, ekonomik, psikolojik ve algısal faktörleri içerisinde barındıran çok boyutlu bir olgu olarak düşünülmesi gerekmektedir (Gonzalez vd., 2017, s. 277). Bu nedenle aşırı turizm destinasyonda yalnızca nüfus artışına neden olmamakta; aynı zamanda çevre bütünlüğü ve sosyal yaşam gibi faktörleri de olumsuz etkileyebilmektedir (McCool & Lime, 2001, s. 381).

Kalabalıklığın bilişsel algısı zorunludur, ancak kişinin yaşadığı yeri terk etmek istemesi için yeterli bir koşul değildir. Bu nedenle, kalabalıklaşma algısı, turizmin aşırı kullanımına ilişkin algının olumsuz bir duruma yol

açabilecek (veya yol açmayacak) ve davranışta bir değişikliğe yol açabileceği bir tutum olarak düşünülebilir (Neuts & Nijkamp, 2012; Akt: Gonzalez vd., 2017, s. 280).

Aşırı turizm kavramı, destinasyonlar için giderek artan bir endişe kaynağı olurken, bir konu olarak tamamen yeni değildir. Örneğin turizm gelişimine yönelik yaptığı çalışmasında, Doxey (1975), yerel halkın bir bölgenin turistik yaşam döngüsünde ziyaretçilere yönelik değişen algılarını haritalayan ideal bir model olan “tolerans modeli” ni önermiştir. Doxey (1975), bir bölgede turizmin gelişimi ile yerel halkın tutumu arasında bir bağlantı olduğunu öne sürmektedir. Modelde bölgede turist sayısı arttıkça ve turizm gelişim gösterdikçe yerel halkın tutumunun genel olarak olumsuz yönde değişim gösterdiği belirtilmekte ve turizmin sosyo-kültürel ve psikolojik etkileri baz alınmaktadır. Doxey’in (1975) modeli (Şekil 1) turizmin sosyal etkilerinden hareketle turizmin gelişmesine dayalı olarak yerel halkın tutum değişimlerini evreler halinde açıklamak amacıyla kullanılan yaygın modellerden biridir (Harrill, 2004, s.1). Diğer bir ifadeyle model, turist kabul eden bölgenin sosyal taşıma kapasitesini yansıtmaktadır.

EVRELER	ÖZELLİKLER
MUTLULUK	Yerel halk turizmin gelişiminden memnundur. Yabancı turistlerin gelmesi hoş karşılanır ve karşılıklı tatmin hissi ön plandadır.
İLGİSİZLİK	Turizm sektörü geliştikçe ve turist sayısı arttıkça, yerel halk turistleri ticari bir obje olarak görmeye başlar. Turistler kazanç kapısı olarak görülmeye başlanır ve ilişkiler resmileşmeye başlar.
ÖFKE / KIZGINLIK	Turizm sektörü doyum noktasına yaklaştığında veya eldeki imkanlar ve kaynaklar sabitken, artan sayıda turiste hizmet edemeyeceği düzeye geldiğinde yerel halk turistlere karşı öfke ve kızgınlık duymaya başlar.
KİN / NEFRET	Turistlere duyulan kızgınlık en üst düzeye gelmiştir. Yerel halk bütün olumsuzlukların kaynağını turistler olarak görmeye başlar. Vergilerin yükselmesi, gençlerin kötü alışkanlıklar kazanması ve yöredeki tüm olumsuzlukların kaynağı olarak turistler gösterilmektedir.

Şekil 1. Doxey’in Tolerans Modeli (**Kaynak:** Mathieson ve Geoffrey, 1992: 138’den uyarlanmıştır.)

Bir destinasyonun turizm gelişiminde Doxey yerel halkın tepkilerinin dört aşamasını belirlemiştir: turizmin ekonomik faydaları (hoşnutluk) hakkındaki ilk coşkudan sonra, ziyaretçilerin artmasıyla tutumlar değişme eğilimindedir. Bir süre sonra yerli halk turistlere alışır ve kayıtsız kalabilir (ilgisizlik). Ancak tatilcilerin sayısı bir eşiği aştığında, turistlere (düşmanlık) karşı düşmanca duygularla bile sonuçlanabilecek rahatsızlık gelir (düşmanlık). Doxey’in öne sürdüğü modeldeki son iki aşama aşırı turizmle de açıklanabilir. Model "mutluluk", "ilgisizlik", "kızgınlık/öfke" ve "düşmanlık/kin/nefret" olarak adlandırılan dört aşamadan oluşmaktadır (Saveriades, 2000, s. 149; Shafaei & Mohamed, 2015, s. 2).

Turistik gelişme yörenin toplumsal karakterlerinde de değişikliğe yol açmaktadır. Yerel halkın turistlerin varlığına yönelik hoşgörüsü olarak da tanımlanabilen sosyal taşıma kapasitesi toplumun ziyaretçilerden etkilenme düzeyidir. Psikolojik taşıma kapasitesi olarak da adlandırılan bu kavram, turistik deneyim sonucunda elde edilen tatminin en alt seviyesini belirler ve turistlerin çekim yerinde kabul etmeye istekli oldukları en düşük haz düzeyidir (Avcı, 2007, s. 492).

Fizyolojik, ekolojik veya sosyo-ekonomik olayları analiz etmek için kullanılan yaşam döngüsü teorisi, Butler (1980) tarafından turistik destinasyonların gelişim dinamiklerini incelemek amacıyla geliştirilmiştir. Turistik destinasyonların geçirdiği evrimi tanımlamak için Butler’ın 1980 yılında önerdiği ve turistik destinasyonun

gelişimini keşif, katılım, gelişim, pekişme (sağlamlaşma), durulma, yeniden canlanma (gençleşme) ve düşüş başlıklarıyla 7 aşamada işlediği turizm bölgesi yaşam döngü modelidir. Model; destinasyonların dinamik yapısına dikkat çekmek, genel bir kalkınma süreci tasarlamak ve destinasyonların potansiyel düşüşünü engelleyebilecek uygun müdahaleleri (planlama, yönetim ve kalkınma gibi) önermektir. Diğer bir deyişle, modelin temel amacı destinasyondaki turistik kaynakların yönetimidir (Butler, 1980, s. 7; Bamba LY, 2018, s. 48; Cooper, 2011, s. 6).

Doxey'in tolerans modeli ile Butler'ın turizm yaşam döngü modeli birbirleriyle paralellik göstermektedir (Faulkner & Tideswell, 1997, s. 6-7). Tolerans modeli daha çok sosyal etki üzerinde ağırlıklıyken, turizm yaşam döngü modeli ekonomik, sosyal ve fiziksel tüm etkileri içermektedir. Her iki model aynı zamanda; turizm planlayıcılarını, yerel ve ulusal yönetimleri, turizm karar alıcılarını sürdürülebilir turizm için gerekli önlemlerin alınması yönünde bir perspektif sunmaktadır.

Turizm gelişimindeki temel mantık, bir destinasyona gelen turistlerin sayısını artırmak olarak düşünülmektedir. Ancak, genel olarak "aşırı turizm" olarak adlandırılan ve bazı popüler turizm merkezlerinde, artan turist kalabalığına ve davranışlarına karşı yerel halkın direniş ve tepkileri ortaya çıkmıştır. Barselona, Venedik ve Dubrovnik gibi Akdeniz şehirleri (Koens vd., 2018, s. 4; Bruckner vd., 2017; Seraphin vd., 2018; Akt: Maximilian, 2019, s. 2) genellikle göze çarpan ilk örnekler olarak gösterilmekte, ancak daha küçük olan Avusturya'daki Salzburg veya Hallstatt gibi Akdeniz dışı şehirler (Bruckner vd., 2017; Neuhold, 2019; Akt: Maximilian, 2019, s. 2) zamanla aynı tartışmanın konusu haline gelmiştir. Algıdaki bu değişiklikler göz önüne alındığında, turizm gelişimindeki turist sayısının artırılması mantığı değişmektedir. Turistlerin bir varış yerine ulaşması açısından ölçülen niceliksel büyüme, artık nüfus tarafından arzulanan bir hedef olarak görülmemektedir.

Dünya çapında büyüyen bir sektör olarak turizm değerlendirildiğinde, uluslararası turist varışları oldukça artmış ve bu artışın devam etmesi beklenmektedir (UNWTO, 2018). Dodds ve Butler (2018)' a göre, aşırı turizmi ortaya çıkaran üç faktör grubu vardır: Büyüme, teknoloji ve güç unsurları. "Büyüme unsurları" ile bağlantılı faktörler turist sayısının artmasıyla ilgilidir. Deneyimli gezginler daha fazla seyahat etme eğilimindeyken, yeni ziyaretçi grupları da zamanla bu eğilimi benimsemişlerdir. "Teknoloji" faktörünün aşırı turizmi kolaylaştırmadaki rolü açıktır. Ulaştırma ve iletişim teknolojilerinde büyük ölçüde gelişmeler meydana gelmiştir. Bu alanlardaki yenilikler, örneğin, daha az karmaşık rezervasyon ve seyahat prosedürleri, daha uygun fiyatlı seyahat paketleri (düşük maliyetli ulaşım) ve sosyal medya yoluyla destinasyonların tanıtım ve görüntüsünün oluşturulmasına yol açmıştır. "Güç" faktörü başlığı altında, yerel paydaşların kısa vadeli büyümeye odaklanma anlayışlarını ve artan ziyaretçi akınlarıyla kentlerin nasıl başa çıkılacağı konusunda aralarında anlaşma eksikliği içermektedir. Aşırı turizme neden olan hangi faktör grubunun baskın olduğu şehirden şehire ya da yöreden yöreye farklılık göstermektedir. Örneğin, bir İsviçre kenti olan Lucerne' de, artan sayıda Çinli turist "tourismphobia" ya yol açmıştır (Milano, 2017; Dodds & Butler 2018; Akt: Hospers, 2019, s. 21).

Shelby ve Haberlein (1986) çalışmalarında taşıma kapasitesini belirlemek için "kalabalık algısı" kullanmışlardır. Buna göre; "ziyaretçilerin üçte ikisinden fazlası aşırı kalabalık olduğunu söylüyorsa, kapasitenin aşılmış olması muhtemeldir. Üçte birinden azı aşırı kalabalıklığı algılayorsa, alan muhtemelen yük kapasitesinin altındadır" (Shelby & Haberlein, 1986, s.62). Ancak yapılan bu çalışma, yerel halkın değil turistlerin algılarına odaklanmıştır.

Glasson (1994), Shelby ve Haberlein (1986)' ın çalışmalarını farklı bir boyutta ele almış ve İngiltere Oxford' da yaşayan yerel halkın algılarını incelemek için kullanmıştır. Çalışmada sonuç olarak "Oxford'daki turizmin taşıma

kapasitesi sınırına yakın olabileceğini gösteren bazı sonuçlar bulunmuştur. Katılımcıların yüzde 56' sını turist sayısının çok yüksek olduğunu, yüzde 41' i kısmen yüksek olduğunu ve hemen hemen hiç kimse turist sayısının düşük olmadığını konusunda hemfikir olduklarını belirtmişlerdir” (Glasson, 1994, s. 141).

İtalya’ daki Venedik şehri turizm hareketlerinin değerlendirildiği bir çalışmada, 2003 ve 2017 yılları arasında konaklamalı turist sayısı 6,2 milyondan 10,2 milyona yükselirken, şehir 2017’de yaklaşık 35 milyon gününbirlikçi turist tarafından ziyaret edilmiştir (Nolan & Seraphin, 2019; Akt: Hospers, 2019, s. 20). Bu durum sonucunda, yerli halkın bir kısmı şehir merkezinden ayrılmaya ve başka bir yere taşınmaya karar vermiştir. Bu nüfus düşüşünün sebebi sadece artan ev fiyatlarından değil, aynı zamanda yerli halk arasında ortaya çıkan hoşnutsuzluktan, turistler hakkında gittikçe artan olumsuz görüşlere sahip olmalarından ve şehirlerinin ele geçirildiğini hissetmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu olumsuz durumun kontrol altına alınmasında politik önlemlere örnek olarak, şehrin tarihi mekanlarına girişleri ayrı bir ücretle sınırlandırmak ve kamu düzenini bozan ziyaretçilere para cezaları uygulamak olabilir. Venedik’in öyküsü, uzmanların ve yorumcuların 'aşırı turizm' in tipik bir örneğidir (Hospers, 2019, s. 20).

Her bir destinasyon kendi yöresinin turizm gelişimine ve kaynakların kullanımına taşıma kapasitesi ile belirlenecek bir düzeyde izin verebilir. Ancak bunun ötesi özellikle sosyo-kültürel bozulmaya veya ziyaretçilerin memnuniyet düzeylerinin kalitesinde düşüşe neden olabilmektedir. Buna göre, yalnızca fiziksel çevrenin değil, aynı zamanda sosyal çevrenin göstergeleri olan insani değerler, ihtiyaçlar, faydalar, beklentiler ve memnuniyet seviyelerinin de taşıma kapasitesine göre dinamik bir yapıda olduğu görülmektedir.

Taşıma Kapasitesi

Taşıma kapasitesi farklı anlamlar ifade etmektedir; evrensel bir tanımı bulunmamakta ve tolerans seviyelerine odaklanmaktadır (Simon vd., 2004, s. 277). Taşıma kapasitesi, turizmin bir destinasyondaki etkilerini anlamada bir yöntem olarak kullanılmakta ve sağlıklı sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmektedir. Taşıma kapasitesi kavramı turistik alanlarda yaşanan olumsuz gelişmeler neticesinde önem kazanmıştır. 1960’lı yıllarda turizmin destinasyonlar üzerindeki negatif etkileri konusunda başlayan tartışmalar 1980’lerde “taşıma kapasitesi” kavramı ile daha ileriye götürülmüştür. Herhangi bir destinasyonun kaynaklar üzerinde negatif etki yaratmaksızın, ziyaretçi tatminini düşürmeksizin ya da söz konusu bölgenin kültürünü ve ekonomisini olumsuz etkilemeksizin maksimum kullanım düzeyi taşıma kapasitesini ifade etmektedir (McCool & Lime, 200, s. 381). Destinasyonda mevsimselliğe bağlı olarak artış gösteren ziyaretçi sayısı ve bu ziyaretçilerin fiziksel ve sosyal çevre üzerindeki olumsuz etkileri ise taşıma kapasitesi aşımının göstergeleri olarak kabul edilmektedir. 2000’li yıllar öncesinde “doğal kaynakların aşırı kullanımı” olarak tanımlanan “overtourism” kavramı; 2016’nın sonlarında kontrolsüz turizm gelişimine yönelik protesto anlamına gelen İspanyolca “turismofobia” olarak adlandırılmıştır (Koens vd., 2018, s. 2- 3).

Turizmde taşıma kapasitesi “bir alanın turistleri, yeni turistik tesis ve etkinlikleri belli bir düzeye kadar karşılama yeteneği” olarak tanımlanmaktadır (Simon vd., 2004, s. 277). Birçok araştırmacı tarafından taşıma kapasitesi ile ilgili benzer tanımlamalar yapılmıştır (Toker 1995, s. 74; Klariç vd., 1999, s.14; Haas, 2001, s. 4; Clivaz vd., 2004, s. 231-232; Saarinen, 2006, s. 1125; Ünlüönen & Tokmak, 2009, s. 18; Doğan, 2013, s. 94; Göktaş vd. 2013, s. 197; Algan & Bayraktar, 2018, s. 238- 239; Seçilmiş & Kılıç, 2018, s. 508- 510; Gökdeniz, 2019, s. 3004). WTO (1999) ise turizm taşıma kapasitesini; “Fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel ortamın tahrip olmasına ve ziyaretçi

memnuniyetinin kalitesinde kabul edilemez ölçüde azalmaya neden olmadan, bir turizm merkezini aynı anda ziyaret edebilecek maksimum kişi sayısı” olarak tanımlamaktadır (Castellani & Sala, 2012, s. 298).

Taşıma kapasitesi; turizm destinasyonlarının geliştirilmesinde ve planlamasında rasyonel bir unsurdur ve herhangi bir bölgede sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi için önemli kriterlerden birisidir (Gökdeniz, 2019, s. 3003). Genellikle turistik bölgeler ve alanlar açısından kullanılan bu kavramla ilgili bazı çalışmalarda farklı isimlendirmelere rastlanmaktadır. Örneğin Toker (1995, s. 74) taşıma kapasitesi kavramını “taşıma gücü” olarak, Bozok (2002, s. 44) ise “turizm kapasitesi” olarak nitelendirmiştir (Akt: Ünlüöner & Tokmak, 2009, s. 18). Taşıma kapasitesinde maksimum ziyaretçi sayısının belirlenmesinde temel unsur “bir bölge için fazla olan, o bölgenin ekonomik, sosyal ve çevresel sınırlarını zorlayan ziyaretçi sayısı ne kadardır ve bu sınır nasıl belirlenir?” sorusudur (Borrie vd., 1998, s. 17). Taşıma kapasitesi kavramı geniş boyutta düşünülür ise, dünyada gelişen insan aktiviteleri ile evrenin bu aktiviteleri taşıyabilme gücü arasındaki ilişkidir. Taşıma kapasitesi konusunda kavramın nicel boyutları üzerinde odaklanmış farklı çalışmalar bulunmaktadır ve bu konsept bazen sürdürülebilir kalkınma kavramı ile ilişkilendirilmiştir (Clivaz vd., 2004, s. 232). Avrupa ve Avustralya'daki korunan alanların taşıma kapasitelerini anlamak ve tahmin etmek için önemli çalışmalar yapılmıştır (bkz. Tablo 1).

Tablo 1. Farklı destinasyonlardaki taşıma kapasitelerinin belirlenmesi ile ilgili önceki kimi çalışmalar

Araştırmacılar	Araştırmanın Yöntemi	Araştırmanın Yapıldığı Yer	Kapasite
Pazienza (2004)	Turizm taşıma kapasitesini değerlendirmek için matematiksel bir programlama uygulaması şeklinde çok boyutlu bir model geliştirmek	Gargano Ulusal Parkı (Güney İtalya) San Giovanni Rotondo, Vieste, Manfredonia	San Giovanni Rotondo- Günde 2249 kişi, Vieste- Günde 5080 kişi, Manfredonia- Günde 1208 kişi
Brandolini & Masetti (2005)	Fayda-maliyet analizi ve oylama kuralı yöntemi	Avrupa'daki toplu turistik yerler	0
Kostopoulou & Kyritsis (2006)	Korunan alanlardaki rekreasyonel baskının mekansal modelini değerlendirmek için ziyaretçilerin basınç göstergesindeki merkezi eğilim ve mekansal değişkenliğin bir ölçüsü	Olimpos Dağı Milli Parkı, Yunanistan	23.841 Ha alan üzerinde 105.000 ziyaretçi
Reck, Casafont, Oviedo, Bustos & Naula (2008)	Herhangi Bir Zamanda Gruplar (GAOT), ziyaretle ilişkili görsel ve fiziksel girişim seviyesini belirler. Benzer şekilde, ziyaretçilerin çevresel ve sosyal niteliklerinin belirlendiği Rekreasyonel Fırsat Spektrumu (ROS) ve Kabul Edilebilir Değişim Sınırları (LAC) gibi diğer metodolojiler kamusal kullanım alanının imar edilmesi için kullanılmıştır.	Galapagos Milli Parkı	Her yıl 102.425 ziyaretçi
Wafik, Awzy and IBRAHİM (2011)	Balinalar Vadisi doğal miras alanı ile ilgili toplam taşıma kapasitesi boyutları nitel analiz. Belge analizi ikincil veriler sunarken, birincil veriler Balinalar Vadisi'ndeki resmi çalışanlarla görüşme (toplam 28 görüşme) ve doğrudan gözlem kontrol listesini içeren yarı yapılandırılmış bir görüşme içerir.	Valley of Whales, Doğal miras alanları, Mısır	0
Bretlaender & Toth (2014)	Nitel ve nicel veri araştırmalarına dayanmaktadır.	Kwanini, Pemba Adası, Afrika	0
Zhang, Li, Su & Hu (2017)	Metodolojik olarak, bu makale çeşitli tema parkı çekiciliğinin ve mekansal düzen özelliklerinin ziyaretçi hareketi üzerindeki etkilerinin incelenmesinde karışık yöntemlere (sosyal ağ analizi, çekirdek yoğunluk analizi, yerçekimi modeli ve diğer istatistiksel analizler) dayalıdır.	Çin'in Wuhu Fantawild Adventure temalı parkı	0

Kaynak: Joshi, S. & Dahal, R. (2019). Relationship between Social Carrying Capacity and Tourism Carrying Capacity: A Case of Annapurna Conservation Area, Nepal.

Taşıma kapasitesi kavramı turizm alanında genellikle turist taşıma kapasitesi/ ziyaretçi taşıma kapasitesi şeklinde kullanılmaktadır. Ancak ziyaretçilerin yönetilmesinde ve kapasite üzerindeki baskıların olumsuz yönlerini ortaya koyabilmek için gerekli olan; bir anlamda kavramın boyutlarını oluşturan çeşitli taşıma kapasitesi boyutlarından bahsetmek mümkündür. Bu boyutlar Ünlüöner ve Tokmak (2009, s.19) tarafından;

- Sosyal Taşıma Kapasitesi,
- Çevresel (Ekolojik) Taşıma Kapasitesi,
- Ekonomik Taşıma Kapasitesi,
- Fiziksel Taşıma Kapasitesi,
- Algısal Taşıma Kapasitesi olarak gruplandırılmıştır.

Sosyal Taşıma Kapasitesi

Turistik destinasyonlarda toplum ilişkilerinin temel unsurlarını yerel halk ve turistler oluşturmaktadır. Sosyal taşıma kapasitesi, turist ve yerel halk ilişkilerinde olumsuz etkilerin ve turistin deneyim kalitesinde herhangi bir düşüşün yaşanmadığı bir seviyeyi vurgulamaktadır (Ünlüöner & Tokmak, 2009, s. 19). Turizm, yalnızca önemli bir gelir ve istihdam yaratıcı ekonomik bir faaliyet olmasının dışında sosyal kalkınmayı da teşvik etmekte; ancak turizmin gelişimi aynı zamanda, istenmeyen bazı sosyal, kültürel ve çevresel rahatsızlıkların da önemli bir nedeni olarak görülmektedir (Timur & Getz, 2009, s. 221). Turist ve yerel halk ilişkilerinde olumsuzlukların yaşanması, sosyal taşıma kapasitesinde sorunların yaşandığına işaret etmektedir. Sosyal taşıma kapasitesi; “turistlere karşı bölge halkının hoşgörü düzeyinin sınırı” olarak tanımlanabilir (Kaya, 1997, s. 54). Bir başka tanıma göre sosyal taşıma kapasitesi, “ziyaretçilerin deneyim kalitesinde kabul edilemez bir düşme olmadan ve bölge toplumunda kabul edilemez olumsuz bir etki yaşanmadan, bir bölgenin kaldırabileceği maksimum kullanım seviyesi” olarak tanımlanmıştır (Saveriades, 2000, s. 149). Sosyal taşıma kapasitesi bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır ve literatürde sosyal taşıma kapasitesi ile ilgili yapılmış birçok tanımlama bulunmaktadır (Shelby & Heberlein, 1984; Newsame, 2002; Silva, 2002; Ünlüöner & Tokmak, 2009; Gonzalez vd., 2017; Seçilmiş & Kılıç, 2018; Gökdeniz, 2019).

2018 verilerine göre Tablo 2’ de, 1.000 vatandaş başına düşen toplam turist sayısına göre, dünyada en çok ziyaret edilen 20 ülkeyi göstermektedir (Joseph, 2018; Akt: Duyar & Bayram, 2019). Tablo 2’ ye göre, birçok ada ülkesi aşırı turizmle karşı karşıya kalmaktadır. Ülke nüfusları ada ülkelerine oranla daha çok İspanya gibi ülkeler de destinasyon odaklı yoğunlaşmaların yaşandığı görülmektedir.

Tablo 2. Bin (1.000) vatandaş başına düşen turist sayısı

Sıra	Ülkeler	Bin vatandaş başına düşen turist sayısı	Sıra	Ülkeler	Bin vatandaş başına düşen turist sayısı
1	İzlanda	6,600	11	Antigua ve Barbuda	2.400
2	Malta	5,300	12	Singapur	2.400
3	Bahamalar	3,800	13	Yunanistan	2.400
4	Hırvatistan	3.700	14	Barbados	2.300
5	Avusturya	3.400	15	Saint Lucia	2.200
6	Maldivler	3.200	16	İrlanda	2.100
7	Kıbrıs	3.000	17	Danimarka	1.900
8	Karadağ	2.900	18	İspanya	1.800
9	Bahreyn	2.900	19	Lüksemburg	1.700
10	Estonya	2.500	20	Slovenya	1.700

Kaynak: Duyar, M. & Bayram, M. (2019). Overtourism and tourismphobia: Evolution of host and tourism relationship.

Turistlerin aşırı kalabalıklaşması ile ilgili olarak destinasyonlarda genellikle beş tip soruna rastlanılmaktadır, bu sorunlar; yabancılaşmış yerel halk, bozulmuş bir turist deneyimi, aşırı yüklenilmiş altyapı, doğaya zarar, kültür ve mirasa yönelik tehditler şeklindedir (WTTC & McKinsey Company, 2017, s. 8; Akt: Duyar & Bayram, 2019).

Sosyal taşıma kapasitesi kavramı, yoğunluk ve memnuniyet bağlamında ziyaretçilerin kalabalıklığa gösterebilecekleri en üst tolerans seviyesini saptayabilmekle yakından ilişkilidir (Grieser, 2005; Akt: Göktuğ vd., 2013, s. 198). Taşıma kapasitesinin tanımlayıcı bileşeni, ziyaretçi kullanımı ile algılanan kalabalığın ilişki türü gibi olgusal, nesnel verilere odaklanmaktadır. Örneğin; Ziyaretçilerin kaynak kullanım düzeyi ile kalabalık algıları arasında nasıl bir ilişki vardır? Ya da Ziyaretçi deneyimi kalitesi üzerinde kalabalığın etkisi hangi seviyelere kadar kabul edilebilir? Ancak taşıma kapasitesinin değerlendirici veya öngörü bileşeni, daha öznel olarak kaynak koşullarında ve ziyaretçi deneyiminin kalitesinde ne kadar etki veya değişikliğin kabul edilebileceği ile ilgilidir. Örneğin; Ziyaretçi grupları arasından kaç kişi uygun? Yönetim müdahalesi gerekmeden önce hangi seviyede algılanan kalabalığa izin verilmelidir? Taşıma kapasitesiyle ilgili yaşanan deneyimler, tüm bu soruların cevaplarının yönetim hedeflerinin geliştirilmesi ve ilgili göstergelerin ve kalite standartlarının oluşturulması yoluyla bulunabileceğini göstermektedir (Manning, 2002, s. 307). Taşıma kapasitesinin belirlenmesine yönelik geliştirilen bu yaklaşım ile kaynak kullanımına ve ziyaretçi deneyiminin türüne ilişkin seviye belirlenebilmekte ve böylece sürdürülebilirlik sağlanabilmektedir.

Sosyal taşıma kapasitesi turizmde her iki grubun (ziyaretçi-yerel halk) ilişkileri bakımından da oldukça ilgi çekicidir. Uluslararası turizm bakımından düşünülecek olur ise, gelişmiş ülkelere gelen turistlerin, gelişmekte olan ülkelere yaşayan vatandaşlar tarafından adeta yeni bir sömürgecilik biçimi şeklinde algılanması ve bu nedenle düşmanca tavırlar sergilenmesi muhtemeldir (Bozok, 2002, s. 45). Türkiye’de turizmin yeni geliştiği bölgelerde bu tür davranışlara rastlanmıştır. Alanya ve Kemer’de 1995 yılında yapılan bir araştırmada yerli halk ile turistler arasındaki ilişkiler değerlendirilmiştir. Araştırmada turistler tarafından bölgeye getirilen yeni değer ve davranış biçimlerinin kuramsal olarak öncelikle reddedileceği daha sonra gördüğü işlev ve yarar çerçevesinde benimseneceği belirtilmiştir. Yerel halkın çevre, kültür, inanç gibi birtakım hassasiyetlere sahip olması, turizme karşı olumsuz davranışları da beraberinde getirebilmektedir (Ünlüönen & Tokmak, 2009, s. 19). Nitekim Norveç’te yapılmış bir araştırmada, yerel halkın doğal çevre ile canlılara (fauna) olan duyarlılıkları, dağ turizmine karşı bazı olumsuz tutum ve davranışlar göstermelerine neden olmuştur (Kaltenborn vd., 2008, s.675). Sosyal taşıma kapasitesi turizmin gelişiminde önemli rol üstlenmektedir ancak yerel halkın da turizmi desteklemesi gerekmektedir (Özdemir, 2007, s. 73). Çavuş (2002, s. 209) yerel halkın turizme karşı tutumunu Doxey (1975)’ in yerel halkın ziyaretçilere yönelik değişen algılarını haritalayan “Tolerans Modeli”ne benzer bir şekilde Tablo 3’ te ele almıştır.

Tablo 3. Sosyal Taşıma Kapasitesi Evreleri

Evreler	Özellikler
1-Aşırı Mutluluk	Turistlerin yörede kabul görmesi.
2-Duyumsuzluk	Turistlerin yörede varlıklarını hissettirmesi.
3-Rahatsızlık	Yerel halkta turizm sektörüne kuşku oluşması.
4-Kin (Nefret)	Yerel halkta öfkenin açık olarak dışa vurumu.

Kaynak: Çavuş 2002: 209; Akt: Algan & Bayraktar, 2018, s. 543.

Bir destinasyondaki sosyal taşıma kapasitesi düzeyinin aşılması durumunda, o yörede yaşayan yerel halk üzerine on üç Avrupa şehrinde yapılan araştırmada belirlenen sosyal ve çevresel boyuttaki etkiler şunlardır (Koens vd., 2018; Akt: Duyar & Bayram, 2019, s.351- 352);

- Şehirlerin caddelerinde, toplu taşımada ve trafikte aşırı kalabalık,
- Gürültü, yerel halka rahatsızlık verme ve yerel kimliğin kaybı,
- Yerli halk için yerel hayatın, turist aktivitelerinden dolayı zorlaşması,
- Airbnb gibi çevrimiçi ev kiralama platformlarından dolayı yerli halk için daha az konut imkanı,
- Topluluk kimliği ve güvenlik hissinin kaybı,
- Atık, kirli su ve kurvaziyer gemilerinin yol açtığı hava kirliliği; uzun vadeli zarar ise iklim değişikliği,
- Şehir merkezlerinde araçlar için park yeri zorluğu ve pahalılığı,
- Ev kiralardaki yükselişten dolayı yerli halkın şehir dışına taşınması.

Doxey (1975)' in de çalışmasında geliştirdiği tolerans modeline benzer bir süreç olarak, turistik bir destinasyondaki yerel halk, yaşanan olumsuz etkileri bir şekilde yok sayma eğilimindedirler. Ancak bu eğilim belli bir süreç gerektirir ve bazen de hiçbir şekilde alışma yaşanmayabilir. Alışma olmadığı takdirde düşmanlık, nefret ve sonucunda bilinçli tepkiler ortaya çıkmaktadır (Ünlüönen & Tokmak, 2009, s.20). Bu tepkiler ve düşmanlıklar ise, destinasyonun sosyal taşıma kapasitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Diğer taraftan turistlerin yerel halka karşı tavırları da bu ilişkinin yönünü etkileyen önemli bir husustur. Sunulan doğal ve kültürel kaynak değerlerinin tüm ziyaretçiler tarafından güvenlik problemleri ve karmaşa yaşanmadan algılanabilmesi bağlamında sosyal kapasite analizleri destinasyonların ziyaretçi yönetim planlarındaki en önemli yapı taşlarından birisidir. Yerel halk turizmle ilgili yeterli bilince sahip olur ve turizmin planlanması noktasında katılımları sağlanır ise, turizmin gelişimine karşı daha olumlu tavırlar sergileyebilirler.

Yöntem

Çalışmada elde edilen veriler, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından belli aralıklarla yayımlanan konaklama istatistiklerinden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bu istatistiki veriler kullanılırken işletme belgeli (bakanlık) (KTB, 2019a) ve belediye belgeli tesis konaklama istatistikleri (KTB, 2019b) birleştirilmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bütün bir yılı kapsayan ve en güncel yıl olması itibariyle 2018 yılı tesis konaklama istatistikleri tercih edilmiştir. İllere ait nüfus verileri de Türkiye İstatistik Kurumu'ndan alınmıştır (TÜİK, 2019). Nüfus verileri de tesis konaklama istatistiklerinin alındığı yıl ile aynı olması amacıyla 2018 yılı olarak alınmıştır. Konaklama tesislerinin çoğunluğu il merkezleri ile bazı ilçelerde yoğunlaşmasına rağmen nüfus olarak genel il nüfusu tercih edilmiştir.

Ziyaretçi sayılarına kamu misafirhanelerinde konaklayanlar, sınır kapılarından giriş yapan günübirlikçiler, müze ve ören yerlerini ziyaret edenlerin istatistikleri araştırma kapsamındaki illere ilişkin detaylı veri olmayışından dolayı dahil edilmemiştir.

Araştırmaya dahil edilen iller Doğu Karadeniz illerinden oluşmaktadır. Bu bölgenin tercih edilmesinde bölgenin artan bir turizm potansiyeline sahip olması nedeniyle mevcut ve karşılayabileceği taşıma kapasitesi sorunlarıdır. Ayrıca, Doğu Karadeniz Bölgesi eski çağlardan günümüze dek önemli kültür ve ticaret merkezlerinden biri olmuştur. Tarihi ipek yolunun önemli liman merkezlerinden biri olan bölge birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Bölge, zengin tarihi ve kültürel değerleri ile sahip olduğu eşsiz doğal güzellikleri ile de önemli bir merkezdir. Bölgenin,

Karadeniz Havzası ve Kafkasya ülkelerine olan komşuluğu, bölgenin önemli bir ticaret koridoru olmasına imkân tanımaktadır (DOKAP, 2019).

Bulgular

Araştırma kapsamına dahil edilen iller, bu illerin nüfusları, ziyaretçi sayıları ve kişi başına düşen ziyaretçi sayısına Tablo 4'te yer verilmiştir. Ziyaretçi sayıları oluşturulurken sadece ilgili destinasyonlarda geceleyenlerin verileri kullanılmıştır.

Tablo 4. İllere göre nüfus, ziyaretçi ve kişi başına düşen ziyaretçi sayıları

Destinasyon	Nüfus (2018)	Ziyaretçi (2018)	Kişi Başına Düşen Ziyaretçi
Artvin	174.010	235.462	1,35
Bayburt	82.274	19.186	0,23
Giresun	452.912	220.506	0,48
Gümüşhane	162.748	72.913	0,44
Ordu	771.932	321.018	0,41
Rize	348.608	162.359	0,46
Samsun	1 335.716	432.903	0,32
Tokat	612.646	246.634	0,40
Trabzon	807.903	584.948	0,72

Tablo 4 incelendiğinde nüfus itibarıyla en kalabalık ilin Samsun olduğu, sırasıyla Trabzon ve Ordu'nun geldiği görülmektedir. Nüfusu en az olan iller ise Bayburt, Gümüşhane ve Artvin'dir. Ziyaretçi sayıları incelendiğinde en çok ziyaretçiyi Trabzon'un çektiği görülmektedir. İkinci olarak en çok ziyaret edilen il ise Samsun'dur. Sırasıyla bakıldığında Ordu, Artvin ve Giresun'un ziyaret edildiği görülmektedir.

Kişi başına düşen ziyaretçi sayısı, gelen ziyaretçilerin nüfusa oranı ile belirlenmektedir. Bu nedenle kişi başına düşen ziyaretçinin en yoğun olduğu ilin Artvin olduğu görülmektedir. Artvin'in sınır illerinden olması bu durumun nedenlerinden biri olarak açıklanabilecektir. Tablo 4'e göre Artvin nüfusundan daha fazla ziyaretçi kabul etmektedir.

Doğu Karadeniz illeri içinde kişi başına düşen ziyaretçi sayısı bakımından ikinci sırada yer alan ilin Trabzon olduğu görülmektedir. Trabzon nüfusunun %72'si oranında ziyaretçi ağırlamaktadır. Bölgedeki iller içinde en çok ziyaretçi kabul etmesine rağmen nüfusu itibarıyla ikinci sırada yer aldığı görülmektedir.

Tablo 4'e göre Artvin ve Trabzon'dan sonra kişi başına düşen ziyaretçi sayılarının nüfusa oranının %50'nin altında kaldığı ortaya çıkmıştır. Giresun, Rize, Gümüşhane, Ordu ve Tokat illeri de %40-%50 aralığında olduğu görülmektedir. Kişi başına düşen ziyaretçi sayıları açısından en düşük yoğunluğun ise Bayburt ve Samsun'da olduğu görülmektedir.

Sonuç

Çalışmanın temel amacı, aşırı turist kabulünün Doğu Karadeniz Bölgesi'nin sosyal taşıma kapasitesine etkilerini nüfus ve ziyaretçi sayıları bakımından ortaya koyarak aşırı turizm kavramını, sosyal taşıma kapasitesi kavramını ve aşırı turizmin sosyal etkilerinin mevcut durumunu kavramsal çerçevede incelemektir. Bu nedenle ikincil veriler kullanılarak Doğu Karadeniz Bölgesi illerinin aldığı ziyaretçiler ile nüfusları arasındaki ilişki incelenmiştir.

Araştırma sonuçlarına göre, Doğu Karadeniz Bölgesi illerinin kişi başına düşen ziyaretçi sayıları açısından üçe ayrıldığı görülmektedir. Birinci grupta yer alan Artvin ve Trabzon kişi başına ziyaretçi yoğunluğunun en yüksek olduğu iller olmuştur. İkinci grupta yer alan Giresun, Rize, Gümüşhane, Ordu ve Tokat'ın kişi başına düzen ziyaretçi

yoğunluğu açısından orta düzeyde yer aldığı görülmektedir. Üçüncü grupta yer alan Bayburt ve Samsun'un da en düşük kişi başına düşen ziyaretçi yoğunluğuna sahip destinasyonlar olduğu ortaya çıkmıştır.

Araştırma sonuçları ile Doğu Karadeniz Bölgesi illerinin kişi başına düşen ziyaretçi sayıları temelinde aşırı kalabalıklığa maruz kalma durumunun ortada olmadığı görülmekle birlikte ileriye dönük planlamalarda yol gösterici olarak faydalı olacaktır. Ayrıca bu bölgenin yoğunluğunun sadece tesis konaklama istatistikleri üzerinden değil hemşerilerin tekrar ziyaretleri ve gurbetçilerin belli dönemlerde (çay ve fındık toplama zamanları gibi) çeşitli amaçlarla bölgeye gelmeleri, sınır kapılarından ve yakın illerden gelen günübirlikçiler eklenerek değerlendirilmesi halinde daha anlamlı olacağı da söylenebilecektir.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde turizm bölgenin lokomotif sektörü olmakla beraber her geçen gün hızla gelişmeye devam etmektedir. Gelişmenin sürdürülebilir kılınması, doğa ile dost işletmelerin ve turizm faaliyetlerinin yaygınlaştırılması ve sektörün 12 ay boyunca aktif olması için, bölgedeki kültür varlıklarının korunarak, geliştirilmesi ve turizme kazandırılması, turizm merkezlerinin imar planlamalarının yapılması (DOKAP, 2019) ile sosyal taşıma kapasitesinin yönetilmesi sağlanmalıdır.

Destinasyonların ileride karşılaşılabilecekleri yoğunluk, kalabalık ve taşıma kapasitesinin aşılması gibi durumlarda öncelikli olarak yerel halk zarar görmektedir. Bu nedenle turizm odaklı destinasyon gelişimlerinde destinasyon pazarlamasından destinasyon yönetimine doğru bir düşünce değişikliğinin benimsenmesi faydalı olacaktır. Bu nedenle destinasyonların yönetiminde, Bayram (2019)'a göre, yerel halkın turizme ve turiste karşı bakış açısını olumlu yönde geliştirebilmek ve yerel halkın da paydaş olarak turizm sektöründen doğrudan katkı elde edebilmesini sağlamak için yerel girişimciler desteklenmeli, turizm politika ve programları oluşturulmasında sadece turizm işletmelerinden değil, bu kararlardan etkilenecek olan tüm yerel halktan da fikir alışverişinde bulunulması, gelir ve kişi sayılarına odaklanan niceliksel yaklaşımdan sürdürülebilir niteliksel yaklaşıma odaklanılması faydalı olacaktır.

KAYNAKÇA

- Akten, S., Gül, A., & Akten, M. (2009). Korunan Doğal Alanları Katılımcı Yönetim Planında Ziyaretçi Etki Yönetimi Yaklaşımı. Uluslararası Davraz Kongresi, Isparta, ss. 1577-1590.
- Algan, N. & Bayraktar, M. (2018). Turizm Taşıma Kapasitesi ve Çeşitleri. 5th International Congress on Political, Economic and Social Studies (ICPESS), 26-29 October, 536- 550.
- Avcı, N. (2007). Turizmde taşıma kapasitesinin önemi. *Ege Akademik Bakış*. 7(2), 485-501.
- Bamba LY, M. (2018). An application of Butler's (1980) Tourist Area Life Cycle to Saly (Senegal), *International Journal for Innovation Education and Research*, Vol: 6, No-01, 46- 56.
- Bayram, M. (2019). Destinasyon Pazarlamasından Destinasyon Yönetimine. Murat Bayram (Ed.), *Destinasyon Yönetimi* (s. 181-185) içinde. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *The Canadian Geographer*, 24 (1), 5-12. <http://sodacanyonroad.org/docs/CycleOfEvolution.pdf>. sayfasından erişilmiştir

- Butler, R.W. (1999). Sustainable tourism: a state-of-the-art review, *Tourism Geographies*, Vol. 1, No. 1, pp. 7-25. <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14616689908721291?needAccess=true>. sayfasından erişilmiştir
- Borrie, W. T., McCool, S. F. ve Stankey, G. H. (1998). *Protected Area Planning Principles and Strategies. Ecotourism: A guide for Planners and Managers 2.*, 133- 154.
- Bozok, D. (2002). Turizm ve çevre. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Şubat, 43-46.
- Bruckner, R., Ruep, S., Wöfl, A., Kness-Bastaroli, T., Marot, J. & Rohrhofer, M. (2017). Wenn Touristen Einheimischen auf die Füße treten, <https://derstandard.at/2000063266421/Wenn-Touristen-Einheimischen-auf-die-Fuessetreten>. sayfasından erişilmiştir
- Castellani, V. & Sala, S. (2012). Carrying Capacity of Tourism System: Assessment of Environmental and Management Constraints towards Sustainability. In: M. Kasimoglu (ed.), *Visions for Global Tourism Industry*. Available from the website of Intechopen <http://www.intechopen.com/books/visions-for-global-tourism-industry-creatingandsustainingcompetitive-strategies/carrying-capacity-of-tourism-systemassessment-of-environmental-and-managementconstraints-towards-s>. sayfasından erişilmiştir
- Clivaz, C., Hausser, Y., & Michelet, J. (2004). Tourism monitoring system based on the concept of carrying capacity- the case of the regional natural park Pfynges (Switzerland). *Proceedings of the Second International Conference on Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas*, [online] June 16–20 2004, 230-235.<www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2004/mwp002.htm. sayfasından erişilmiştir
- Cooper, C. (2011). *Tourism Area Life Cycle*, Butler R.W. Emeritus Professor Strathclyde Business School, University of Strathclyde. *Contemporary Tourism Reviews*, Goodfellow Publishers Limited, Woodeaton, Oxford.
- Çalık, İ. (2014). *Doğu Karadeniz Bölgesi Sürdürülebilir Turizm Araştırması*, Gümüşhane, Trabzon, Rize, Artvin, Giresun, Ordu. Gümüşhane Üniversitesi Yayınları, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ekspres Ofset, ISBN: 978-605-4838-09-7.
- Çavuş, Ş. (2002). *Turistik Merkezlerin Taşıma Kapasiteleri ile Yaşam Evreleri Arasındaki İlişkiler ve Kuşadası Örneğinde Değerlendirme*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Dodds, R. & Butler, R. (2018). *Overtourism: Issues, Realities and Solutions*, Berlin, Boston: Walter De Gruyter GmbH.
- Doğan, M. (2013). Bir kriz faktörü olarak taşıma kapasitesi aşımı ve Bozcaada Örneği. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 15(1). ss. 85-108.
- DOKAP (2019). *DOKAP Eylem Planı*. https://www.dokap.gov.tr/Upload/Genel/dokap-eylem-planı-2014-2019-docx-888641-rd_40.docx sayfasından erişilmiştir
- Doxey, G. V. (1975). A Causation Theory of Visitor-Resident Irritation: Methodology and Research Inference. (Bildiri). *Proceedings of The 6th Annual Conference of the Travel Research Association*. Travel Research Association. (ss.195-98). San Diego, C.A.

- Duyar, M. & Bayram, M. (2019). Overtourism and tourismphobia: Evolution of host and tourism relationship. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)*, 40, 347-362.
- Farahani, H. Z. and Musa, G. (2008). Residents' Attitudes and Perception Towards Tourism Development: A case Study of Masooleh, Iran, *Tourism Management*, 29, 1233-1236.
- Faulkner, B. & Tideswell, C. (1997). A Framework for Monitoring Community Impacts of Tourism, *Journal of Sustainable Tourism*, cilt.5, S.1, ss.3-28.
- Glasson, J. (1994). Oxford: a heritage city under pressure, *Tourism Management*, Vol. 15 No. 2, pp. 137-144, available at: [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(94\)90007-8](https://doi.org/10.1016/0261-5177(94)90007-8).
- Gonzalez, V. M., Coromina, L. ve Gali, N. (2017). Overtourism: Residents' Perceptions of Tourism Impact As An Indicator of Resident Social Carrying Capacity- Case Study of A Spanish Heritage Town, *Tourism Review*, 73 (3), 277-296.
- Gökdeniz, A. (2019). Turistik destinasyonlarda sosyal taşıma kapasitesi algısı ve tekrar ziyaret niyetine etkisi: Ayvalık araştırması. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(3), 3003-3031.
- Göktuğ, T. H., Yıldız, N. D., Demir, M. Ve Bulut, Y. (2013). Taşıma Kapasitesi Kuramının Milli Parklarda Oluşum – Gelişim ve Modellenme Süreci. *Atatürk Üniv. Ziraat Fak. Dergisi*, 44 (2), 195-206.
- Grieser, K.A. (2005). Visitor perceptions of crowding, coping and social carrying capacity: an exploratory study in the Mohonk preserve. New York: State University of New York College of Environmental Science and Forestry Syracuse, (Master Thesis).
- Gürbüz, A. (2002). Turizmin Sosyal Çevreye Etkisi Üzerine Bir Araştırma. *Teknoloji Dergisi*, (1-2), ss. 49-59.
- Haas, G. (2001). Visitor capacity in the National Park System. *NPS Social Science Review* 2:1, 1-28.
- Hall, C. M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44(9-10), 601–618. doi:10.1016/S0964-5691(01)00071-0
- Harrill, R. (2004). Residents' Attitudes Toward Tourism Development: A Literature Review With Implications For Tourism Planning, *Journal of Planning Literature*. Cilt.18, S.1, ss.1-16.
- Holden, A. (2002). *Environment & Tourism*, Routledge, Florence, USA.
- Hospers, J. G. (2019). Overtourism in European Cities: From Challenges to Coping Strategies, *CESifo Forum* 20(3), 20-24, October.
- Joseph, P. (2018). The Most and Least Visited Countries Per Capita in The World. <https://www.travelmag.com/articles/most-and-least-visited-countries-in-the-world/>. sayfasından erişilmiştir
- Joshi, S. Ve Dahal, R. (2019). Relationship between Social Carrying Capacity and Tourism Carrying Capacity: A Case of Annapurna Conservation Area, Nepal. *Journal of Tourism & Hospitality Education*, 9 (2019), 9-29.
- Kaltenborn, B. P., Anderson, O., Nellemann, C., Bjerke, T. and Thrane, C. (2008). Resident Attitudes Towards Mountain Second-Home Tourism Development in Norway: The Effects of Environmental Attitudes, *Journal of Sustainable Tourism*, 6 (6), 664-680.

- Kaya, İ. (1997). Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme, Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Klaric Z., Komilis P., Dragicevic M., Berlengi G., Surucu F., (1999), Carrying Capacity Assessment For Tourism Development, Coastal Area Management Programme (Camp) Fuka-Matrouh-Egypt, Priority Actions Programme, Regional Activity Centre, June, Split,Crotia, 1-70.
- Koens, K., Postma, A. ve Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability* 2018, 10, 4384, 1-15.
- KTB (2019a). İşletme (Bakanlık) Belgeli Tesis Konaklama İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201121/isletme-bakanlik-belgeli-tesis-konaklama-istatistikleri.html>. sayfasından erişilmiştir
- KTB (2019b). Belediye Belgeli Tesis Konaklama İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201122/belediye-belgeli-tesis-konaklama-istatistikleri.html>. sayfasından erişilmiştir
- Manning, R.E. 2002. How much is too much? Carrying Capacity of National Parks And Protected Areas. In: Arnberger, A., Branderburg, A. & Muhar, A. (eds.). Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas. Proceedings of the Conference held at Bodenkultur University Vienna, Austria, January 30–February 02, 2002. Institute for Landscape Architecture and Landscape Management, Bodenkultur University Vienna. p. 306–313.
- Mathieson, A. & Geoffrey, W. (1992). *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*, New York: Longman.
- Maximilian, B. (2019). From overtourism to sustainability: A research agenda for qualitative tourism development in the Adriatic, Munich Personal RePEc Archive. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/92213/>. sayfasından erişilmiştir
- McCool, S. F. & Lime, D. W. (2001). Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality?, *Journal of Sustainable Tourism*, 9 (5), 372-388.
- Milano, C. (2017). Overtourism and Tourismphobia: Global Trends and Local Contexts, Ostelea School of Tourism and Hospitality, Barcelona.
- Neuhold, T. (2019). In der Stadt Salzburg wird der Tagestourismus zum Fluch, <https://derstandard.at/2000096751943/In-der-Stadt-Salzburg-wird-der-Tagestourismuszum-Fluch>. sayfasından erişilmiştir
- Neuts, B. & Nijkamp, P. (2012). Tourist crowding perception and acceptability in cities: an applied modelling study on bruges, *Annals of Tourism Research*, Vol. 39 No. 4, pp. 2133-2153, <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.07.016>. sayfasından erişilmiştir
- Newsame, D. (2002). *Natural Area Tourism: Ecology, Impacts and Management Channel*. View Publications: Clevedon.
- Nolan, E. & Séraphin, H. (2019). Venice: Capacity and Tourism, in R. Dodds and R. Butler, eds., *Overtourism: Issues, Realities and Solutions*, De Gruyter, Berlin and Boston, 139–151.

- Özdemir, S. B. (2007). Çevre Koruma Kullanma Dengesinde Taşıma Kapasitesinin Önemi Örnek Turizm Sektörü. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi).
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies, *Annals of Tourism Research*, Vol. 33, No. 4, pp. 1121-1140. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.06.007>. sayfasından erişilmiştir
- 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(2), 147-156.
- Seçilmiş, C. & Kılıç, İ. (2018). Turistik Destinasyonlarda Yerel Halk ve Turist Gözünden Taşıma Kapasitesinin Değerlendirilmesi: Eskişehir Örneği. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 15 (3), 506-522.
- Seraphin, H., Sheeran, P. & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374-376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>. sayfasından erişilmiştir
- Shafaei, F. & Mohamed, B. (2015). A Stage-Based Model Development Study on Tourism Social Impact Assessment, School of Housing, Building and Planning, Universiti Sains Malaysia. *International Journal of Scientific and Research Publications*. Cilt.5, S.3, ss.1-26.
- Shelby, B., & Heberlein, T. (1984). A conceptual framework for carrying capacity determination. *Leisure Sciences*. 6: 433- 451.
- Shelby, B. & Haberlein, T.A. (1986). Carrying Capacity in Recreation Settings, Ed., Oregon State University Press, Corvallis.
- Silva, C. P. (2002). Beach carrying capacity assessment: how important is it. *Journal of Coastal Research*, 36, 190-197.
- Simon, F. J. G., Narangajavana, Y. & Marques, D. P. (2004) Carrying capacity in the tourism industry: A case study of Hengistbury Head. *Tourism Management*, 25, 275-283.
- Timur, S. & Getz, D. (2009). Sustainable tourism development: How do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism?. *Sustainable Development*, 17(4), 220–232.
- Toker, M. C. (1995). Türkiye’de Turizm ve Çevre (Karşılıklı Etkileşim Yaklaşımı Açısından Bir İnceleme). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- TÜİK (2019). Yıllara Göre İl Nüfusları. http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1595.
- UNEP & UNWTO (2005). Making tourism more sustainable: A guide for policy makers. WTO, Madrid.
- UNWTO (2018). ‘Overtourism’? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, World Tourism Organization, Madrid.
- Ünlüönen, K. & Tokmak, C. (2009). Topkapı sarayı’nda çalışanlar ve ziyaretçilerin sosyal taşıma kapasitesine yönelik değerlendirmeleri. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 1/1, 17-30.

- Walmsley, A. (2017). Overtourism And Underemployment: A Modern Labour Market Dilemma, Responsible Tourism in Destinations 13 – Tackling Overtourism – Local Responses, 29-30 September 2017 – Hannesarholt, Reykjavik, Iceland, 1-15.
- WTO. (1999). Global code of ethics for tourism. Proceedings of Thirteenth session of General Assembly: Santiago, Chile.
- WTTC & McKinsey Company. (2017). Coping With Success: Managing Overcrowding In Tourism Destinations. <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/policy-research/coping-with-success---managing-overcrowding-in-tourism-destinations-2017.pdf/>. sayfasından erişilmiştir

Social Carrying Capacity: An Evaluation on the East Black Sea Region

Murat BAYRAM

Pamukkale University, Faculty of Tourism, Denizli/Turkey

Zehra BULUT

Ankara Hacı Bayram Veli University, Faculty of Tourism, Ankara/Turkey

Ali YAYLI

Ankara Hacı Bayram Veli University, Faculty of Tourism, Ankara/Turkey

Extensive Summary

Current and future economic, social and environmental impacts, and meets the needs of visitors, industry, environment and host society (WTO, 2017; UNWTO, 2005, p. 11-12). The concept of sustainability includes social factors that address the attitudes of the local people living in the region and the opinions of the tourists coming to the region, as well as environmental and physical factors (Seçilmiş & Kılıç, 2018, p. 508). At this point; The main issue discussed is what will be the carrying capacity of the destination in every sense.

Considering the social impact of tourism on destinations, social carrying capacity includes the relationships between local people and visitors. Accordingly, social carrying capacity is defined as the maximum level of use that a region can sustain without a decrease in the quality of experience of the visitors and without a negative impact on the community of the region (Saveriades, 2000, p. 149).

Therefore, when the Eastern Black Sea Region is considered, the tourists who visit the touristic attractions located in certain points of the region, interact with the people living in the region with the tourism activities they perform. This situation emerges as a situation that directly affects the quality of experience of the visitors and the quality of life of the local people. For this reason, carrying capacity is of particular importance in the planning and decision-making processes of local governments.

When the carrying capacity of the Eastern Black Sea Region, which is considered in this direction, is evaluated, the overcrowding of the region emerges with immigration, repeat visits of fellow townspeople, and the arrival of expats to the region for various purposes (such as tea and hazelnut harvesting times). In addition to this, the visits of local and foreign visitors to the region for touristic or different purposes (such as fanaticism, highland festivals) constitute other important factors in the emergence of overcrowding.

Therefore, the purpose of this study is to examine the concept of excessive tourism, the concept of social carrying capacity and the current situation of the social effects of excessive tourism in a conceptual framework by revealing the effects of excessive tourist acceptance on the social carrying capacity of the Eastern Black Sea Region in terms of population and visitor numbers. For this reason, the relationship between the visitors of Eastern Black Sea Region provinces and their populations was analyzed using secondary data. In addition, suggestions for managing the effects of extreme tourism, especially in the social dimension, were presented at the end of the study.

The data obtained in the study have been prepared by using the accommodation statistics published periodically by the Ministry of Culture and Tourism. Population data is taken from the Provincial de Instution Turkey Statistical

Institute (TUIK, 2019). Facility accommodation statistics and population data are taken as 2018, since it covers a whole year and is the most recent year. Although the majority of accommodation facilities are concentrated in provincial centers and some districts, the general population of the province was preferred as the population.

The provinces included in the study consist of the Eastern Black Sea provinces. The reason why this region is preferred is the current and the possible carrying capacity problems, as the region has an increasing tourism potential. In addition, the Eastern Black Sea Region has been one of the important cultural and commercial centers since ancient times. Being one of the important port centers of the historical silk road, the region has hosted many civilizations. The region is an important center with its rich historical and cultural values as well as its unique natural beauties. The neighborhood of the region with the Black Sea Basin and Caucasian countries enables the region to become an important trade corridor (DOKAP, 2019).

According to the results of the research, Artvin and Trabzon were determined as the provinces with the highest per capita visitor density.

Based on the results of the research and the number of visitors per capita in the provinces of the Eastern Black Sea Region, it is seen that there is no overcrowding, but it will be useful as a guide in forward planning. In addition, it can be said that the density of this region will be more meaningful not only based on the facility accommodation statistics, but also if the countrymen visit again and the expats come to the region for various purposes (such as tea and hazelnut picking times), by adding excursionists from border gates and nearby provinces. Although tourism in the Eastern Black Sea Region is the locomotive sector of the region, it continues to develop rapidly with each passing day. In order for the development to be sustainable, to spread nature-friendly businesses and tourism activities, and to be active for 12 months, the cultural assets in the region should be protected, developed and brought into tourism, social transport capacity should be managed by the development planning of tourism centers.

In situations such as the density, crowd and carrying capacity that the destinations may encounter in the future, the local people primarily suffer. For this reason, it will be beneficial to adopt a change in thinking from destination marketing to destination management in tourism-oriented destination developments. Therefore, in the management of destinations, local entrepreneurs should be supported in order to manage the local people's view towards tourism and tourists and to ensure that local people get direct contribution from the tourism sector. In developing tourism policies and programs, ideas should be exchanged not only with tourism businesses but also with all local people who will be affected by these decisions. It would be beneficial to focus on a sustainable qualitative approach rather than a quantitative approach focusing on income and headcount.