

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ANTALYA'DAKİ DENİZALTI TURLARININ
ÖZEL İLGİ TURİZMİ KAPSAMINDA
DEĞERLENDİRİLMESİ

Barış YALÇINKAYA

2501170932

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. Fatma Füsun İSTANBULLU DİNÇER

İSTANBUL – 2021

ÖZ

ANTALYA'DAKİ DENİZALTI TURLARININ ÖZEL İLGİ TURİZMİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

BARIŞ YALÇINKAYA

Kitlesel üretimin, hareketliliğin ve tüketimin dünyaya çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan olumlu ve olumsuz etkilerinin tartışıldığı sektörlerden biri turizmdir. Turizm kaynaklı olumsuz etkilerin azaltılmasına yönelik ürün çeşitlendirmesi yapılmakta ve alternatif turizm türleri geliştirilmektedir. Deniz turizminin çeşitlendirilmesi kapsamında su altı kültürel ve doğal çekiciliklere yönelik ortaya çıkan turizm türlerinden biri denizaltı turizmidir. Denizaltı turizmi dünyada yarım asır kadar geçmişi bulunmaktadır. Buna karşın gerek turların bilinirliği gerekse girişimlerin sayısı, bu turizmin henüz gelişme aşamasında olduğunu göstermektedir. Bu türün gelişim aşamasında olduğu destinasyonlarda bilinçli stratejiler uygulanarak denizaltı turizminden elde edilen payın artırılma potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye’de 2016’dan bu yana faaliyet gösteren turizm denizaltılarının yeni bir girişim olması, faaliyet gösterilen dönemlerde alınan verimin geleceğe yönelik potansiyel taşıması çalışmanın önemini oluşturmaktadır.

Çalışmanın amacı; denizaltı turlarının özel ilgi turizmi ve turistik ürün kapsamında incelenmesidir. Bu doğrultuda denizaltı turlarının Türkiye’de ilk kez düzenlendiği Antalya’daki gelişimi, yerel paydaşlar ile arz yönlü olarak araştırılmıştır. Çalışmada nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiş olup, katılımcılar amaçlı örneklem ile belirlenmiştir. Veriler Antalya’daki 14 yerel paydaştan görüşme tekniği ile toplanmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi ile incelenerek kodlama yapılmış, alt temalar ve 4 ana temaya ulaşılmıştır. Bu temalar doğrultusunda bulgular detaylı olarak yorumlanmıştır. Çalışmada Antalya’daki denizaltı turlarının çevreye zararının en az düzeyde olduğu; destekleyici bir turizm ürünü olarak değerlendirildiği, turistik ürün çeşitlendirmesi kapsamında hem kitle hem de özel ilgi turizmine yönelik hizmet ve araçta çeşitlendirmelerle potansiyele sahip, katma değeri olan bir ürün olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte Antalya’daki denizaltı

turlarının bilinirlik düzeyinin az olması, tanıtım ve satış faaliyetlerine önem verilmesinin gerekliliği çalışmanın diğer bir sonucunu oluşturmaktadır.

Keywords: Turizm Denizaltısı, Denizaltı Turizmi, Alternatif Turizm, Özel İlgi Turizmi, Turistik Ürün Çeşitlendirmesi



ABSTRACT

EVALUATION OF SUBMARINE TOURS IN ANTALYA WITHIN THE SCOPE OF SPECIAL INTEREST TOURISM

BARIŞ YALÇINKAYA

Tourism is one of the sectors in which the positive and negative effects of mass production, mobility and consumption on the world in environmental, economic and social terms are discussed. Product diversification is made to reduce the negative effects of tourism and alternative tourism types are developed. Submarine tourism is one of the types of tourism emerging for underwater cultural and natural attractions within the scope of diversification of marine tourism. Submarine tourism has a history of half a century in the world. On the other hand, the awareness of the tours and the number of initiatives show that this tourism is still in the development stage. There is a potential to increase the share of submarine tourism by applying conscious strategies in destinations where this types is in the development stage. Turkey in 2016 is a new initiative from the tourist submarine operations, since its potential for the future yield of the operations in the periods shown is the importance of the study.

The aim of the study; It is the examination of submarine tours within the scope of special interest tourism and touristic product development in Antalya in Turkey for the first time laid the submarine tour in this direction have been investigated as supply-side with local stakeholders. Qualitative research approach was adopted in the study, and the participants were determined with purposeful sampling. The data were collected from 14 local stakeholders in Antalya by interview technique. The obtained data were analyzed with content analysis and coded, sub-themes and 4 main themes were reached. Findings were interpreted in detail in line with these themes. In the study, the environmental damage of submarine tours in Antalya is at the lowest level; It has been concluded that it is evaluated as a supportive tourism product and has a potential and added value with diversification in services and vehicles for both mass and special interest tourism within the scope of tourism product diversification. However, the low level of awareness of submarine tours in Antalya and the necessity of attaching importance to promotion and sales activities constitute another result of the study.

Keywords: Tourism Submarine, Submarine Tourism, Alternative Tourism, Special Interest Tourism, Tourist Product Diversification

ÖNSÖZ

Değeri hayatının temeline yerleştiren, araştırmayı sevdiren ve araştırmaya teşvik eden, yaklaşımlarıyla her daim yeni soruları sorduran, öğrenmeyi öğrenmek kavramını temel alan danışmanım Prof. Dr. Füsun İSTANBULLU DİNÇER Hocama ne kadar teşekkür etsem azdır.

Tezin her aşamasında, özellikle verilerin analizindeki büyük desteklerinden dolayı, can ablam, öğretmenim Arş. Gör. Pınar YALÇINKAYA' ya sonsuz teşekkür ederim.

Sevgiyi ilmek ilmek dokuyan, her daim sabırlı olan, karakterliliği ile öne çıkan, hem insani hem kişisel gelişimim için kendilerini adayan, en başta bugüne kadar verdiği değerlerden, desteklerinden ve ayrıca bana olan sabırlarından dolayı kıymetli aileme, annem Saim YALÇINKAYA'ya, ablam Pınar YALÇINKAYA'ya ve babama teşekkürü bir borç bilirim; iyiliğin, çalışkanlığın, vatanseverliğin ve ahlaklı olmanın, en güzel örneklerinden özellikle babam Oğuz YALÇINKAYA'yı minnetle anıyorum. Böyle bir ailenin üyesi olmaktan gurur duyuyor, aileme layık olmaya çalışıyorum.

BARIŞ YALÇINKAYA

İSTANBUL, 2021

İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	v
TABLolar LİSTESİ	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ALTERNATİF TURİZMİN GELİŞİMİ

1.1. Alternatif Turizm ve Tarihsel Gelişimi	3
1.1.1. Alternatif Turizm Yaklaşımları	5
1.1.1.1. Alternatif Turizmin Kavramı	5
1.1.1.2. Alternatif Turizmin Ortaya Çıkmasının Nedenleri	7
1.1.2. Alternatif Turizmin Özellikleri ve Faydaları	10
1.1.3. Alternatif Turizm ve Sürdürülebilirlik	12
1.2. Özel İlgi Turizmi	13
1.2.1. Özel İlgi Turizmi Sistemi	14
1.2.2. Özel İlgi Turizm Türleri	17
1.3. Turistik Ürün Çeşitlendirme	18
1.4. Deniz Turizmi	24
1.4.1. Deniz Turizminin Tarihsel Gelişimi	24
1.4.2. Deniz Turizminin Genel Özellikleri	27
1.4.3. Deniz Turizmi Türleri	29
1.4.3.1. Yat Turizmi	29
1.4.3.2. Kruvaziyer Turizmi	30
1.4.3.3. Sualtı Dalış Turizmi	33
1.4.3.4. Denizaltı Turizmi	35

İKİNCİ BÖLÜM

ASKERİ TEKNOLOJİK ÜRÜN OLARAK TURİZM DENİZALTILARI

2.1. Denizaltıların Tarihsel Gelişimi	36
2.1.1. Erken Dönemde (İlk Denizaltılar) Denizaltı	38
2.1.2. Savaş Teknolojisi Olarak Denizaltılar	41

2.1.2.1. I. Dünya Savaşı	41
2.1.2.2. II. Dünya Savaşında Denizaltıların Genel Durumu ve Sonrasında Soğuk Savaş ve Sivilleşme.....	43
2.1.2.3. Soğuk Savaş ve Sivilleşme	44
2.2. Denizaltıların Sivil Kullanım Alanları	45
2.3. Turistik Denizaltılar	48
2.3.1. Turizm Denizaltılarının Gelişimi	49
2.3.2. Talep-Arz	50
2.3.3. Su Altı Kültürel Miras ve Su Altındaki Turizm Faaliyetlerinin Çevresel Durumu	56
2.3.4. Su Altı Turistik Faaliyetlerin Çekicilikleri	61
2.3.4.1. Antalya İlinin Su Altı Turistik Faaliyetlerin Çekicilikleri	64
2.3.4.2. Antalya İlinde Gerçekleştirilen Denizaltı Turları	69

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TURİZM DENİZALTILARIYLA GERÇEKLEŞTİRİLEN TURLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	73
3.2. Araştırmanın Sorunsalı	73
3.3. Araştırmanın Yöntemi.....	74
3.3.1. Araştırmanın Kapsamı	76
3.3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	76
3.3.3. Veri Toplama Teknikleri.....	76
3.4. Araştırmanın Sınırlılıkları	78
3.5. Araştırma Verilerinin Analizi	78
3.6. Araştırmanın Güvenirlik ve Geçerliliği	79
3.7. Bulgular.....	80
3.7.1. Antalya’da Denizaltı Turları	81
3.7.1.1. Denizaltı Turunun Özellikleri	83
3.7.1.2. Turistik Ürün Düzeyi	87
3.7.1.3. Hedef Kitle.....	88
3.7.1.4. Bilinirlik (Farkındalık) Düzeyi	90
3.7.1.5. Tanıtım ve Satış Faaliyeti (Tutundurma)	90
3.7.1.6. Destinasyona Etkileri	94
3.7.2. Denizaltı Turizminde Karşılaşılan-Karşılaşılabilecek Zorluklar	100
3.7.2.1. Operasyonel Zorluklar	100

3.7.2.2. İlk Tur Olması.....	103
3.7.2.3. Maliyet	103
3.7.3. Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri.....	104
3.7.3.1. Ulaşım Aracı	104
3.7.3.2. Mikro Ölçekte	106
3.7.3.3. Makro Ölçekte.....	108
3.7.4.Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler.....	109
SONUÇ.....	114
KAYNAKÇA	124
EKLER.....	144

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1.1. Alternatif Turizm ve Kitle Turizmi Arasındaki İlişki	8
Tablo 1.2. Özel İlgi Turizm Türlerinin Sınıflandırılması.....	17
Tablo 1.3. Turistik Ürün Oluşturma Aşamaları ve Ürün Çeşitlendirme Nedenleri.....	20
Tablo 1.4. Deniz Turizmine Yönelik Kalkınma Planları	27
Tablo 1.5. Deniz Turizmi Ürününün Özellikleri.....	28
Tablo 1.6. Kruvaziyer Turizmin Yol Açtığı Çevre Sorunları ve Sürdürülebilirliğin İlgili Boyutları	32
Tablo 1.7. Deniz Turizm Araçları ve İşletmeleri	34
Tablo 2.1. Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Olan Süreçte Denizaltıların Gelişiminin Kronolojisi ve Gelişmelerin Genel Özellikleri	40
Tablo 2.2. İnsansız su altı araçlarının sivil kullanım alanları.....	47
Tablo 2.3. Turistik Denizaltılar Üzerine İngilizce İlgili Çalışmalar.....	51
Tablo 2.4. Saros Körfezi su altı dalış turizminin çekicilik unsurları.....	63
Tablo 2.5. Turistik tüplü dalışta dalış alanının seçilmesini etkileyen faktörler.....	64
Tablo 2.6. Antalya İlinin Turistik Destinasyon Yaşam Eğrisi Modeli.....	68
Tablo 3.1. Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler.....	75
Tablo 3.2. Katılımcıların Yanıtladıkları Kod ve Referans Sayıları.....	80
Tablo 3.3. Temalara İlişkin Genel Bilgiler.....	81
Tablo 3.4. Antalya'da Denizaltı Turları	82
Tablo 3.5. Deneyim için Oluşturulmuş Alt Temalar	83
Tablo 3.6 Katılım Motivasyonu için Oluşturulmuş İlişkin Alt Temalar	85
Tablo 3.7. Sağlık için Oluşturulmuş Alt Temalar	89
Tablo 3.8 Tanıtım Teması içerisinde Oluşturulmuş Alt Temalar.....	91
Tablo 3.9. Çevresel Etkiler Teması içindeki Önlemler için Oluşturulmuş Alt Temalar	95
Tablo 3.10. Denizaltı Turizminde Karşılaşılan-Karşılaşılabilecek Zorluklar	100
Tablo 3.11. Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri	104
Tablo 3.12. Turun Gelişmesi için Yapılması Gerekenler.....	109

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Özel İlgi Turizmi Sistemi	15
Şekil 1.2. Turistik Ürün Çeşitlendirme Süreci Modeli	22
Şekil 2.1.Cep Denizaltıların Türleri.....	46
Şekil 3.1. Antalya’da Denizaltı Turları.....	99
Şekil 3.2. Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler	113



KISALTMALAR LİSTESİ

AUVs	: Otonom Sualtı Araçları - Autonomus Underwater Vehicles
CLIA	: Uluslararası Kruvaziyer Yolları Kurumu- Cruise Lines, International Association
DEMA	: Dalış Ekipmanları ve Pazarlama Derneği-The Diving Equipment and Marketin Association
DLO	: Dalgıç Kilidi- Diver Lockout
F-CCA	: Florida- Karayipler Kruvaziyer Kurumu The Florida- Caribbean Cruise Association
HOV	: Human Occupied Vehicle- İnsan Yönetimindeki Araç
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü-International Maritime Organization
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
MedPAN	: Akdeniz Koruma Bölgeleri Ağı-Mediterranean Protected Areas Network
MPAs	: Akdeniz Koruma Bölgeleri - Mediterenian Protected Areas
MTS	: Deniz Teknoloji Topluluğu-Marine Technology Society
MUVs	: İnsanlı Su Altı Araçları-Manned Underwater Vehicles
ROVs	: Uzaktan Kumandalı Araçlar - Remote Opeated Vehicles
SKMKS	: UNESCO Sualtı Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi
T.C. K.T.B.	: Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı
t.y.	: tarih yok
TDK	: Türk Dil Kurumu
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı - United Nations Environment Programme
UNESCO :	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
UNWTO	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü-United Nations World Tourism Organization
v.d.	: ve diğerleri

GİRİŞ

Uluslararası turizm hareketliliğinin gelişiminde kitle turizminin etkisi olumlu olmuştur. Zamanla olumlu etkilerinin yanı sıra olumsuz etkilerinin ortaya çıkmasıyla beraber, ‘alternatif turizm’, sürdürülebilir turizm’ gibi kavramlar literatürde yerini almıştır. Kitle turizminin bilinen, istihdama ve ekonomiye katkısı, altyapının geliştirilmesi gibi konularda destinasyon ve destinasyondaki halka olumu etkilerinin olduğu görüşünün yanında olumsuz etkilerine ilişkin 1970li yıllardan itibaren değerlendirmelerin yapıldığı, ekonomik ve sosyal açıdan nitelikli üst kademe yerel istihdamın olmaması, sızıntıların olması, kaynakların aşırı kullanımı, turist ziyaretçi etkileşiminin olmaması gibi konularda eleştirilerin yapıldığı belirtilmektedir (Weaver, 2012: 389; Khan, 1997: 988-989). Bu doğrultuda kitle turizmi ile zaman ve mekansal yoğunlaşmaya yönelik, turizmi yıla ve mekana yayma, yerel girişimlerin desteklenmesi, yoğunlaşmaya bağlı yeni türlerin ortaya çıkması ve sürdürülebilir türlerin geliştirilmesi genel olarak alternatif turizmin ortaya çıkmasının nedenlerindendir (Hacıoğlu ve Avcıkurt, 2011).

Alternatif turizm türlerinin ortaya çıkmasının temelinde kitle turizminin olumsuz etkilerinin en az düzeye indirilmeye çalışılması ve talep yönlü değişimin yer aldığı bilinmektedir. Turizm sektöründe ikame ürün sunulması destinasyonlar arasında yoğun rekabete neden olmaktadır. Bu rekabet her geçen gün artmakta ve destinasyonlarda yeni ve farklılaştırılmış ürünlerin sunulması zorunluluğunu beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte tüketim alışkanlıklarındaki değişiklikler turistlerin seyahat motivasyonlarını etkileyerek yeni turizm türlerini ortaya çıkarmaktadır (Coşar, 2014: 115-116). Özel ilgi turizmi bu kapsamda değerlendirilmektedir. Özel ilgi turistlerinin katılımcı, uzmanlık alanına giren ilgi gösterdikleri alanlarda ve aktivitelerde ileri derecede bilgi, yetenek ve deneyime sahip oldukları ifade edilmektedir (Akoğlu Kozak ve Bahçe, 2012:31). Denizaltı turizmi de mevcut deniz-kum-güneş motivasyonlu kitle turizm ürünlerinden farklı olarak su altı doğal ve kültürel zenginliklere yönelik faaliyet göstermesi bakımından bu kapsamda değerlendirilebilir.

Günümüzde turistik amaçlı kullanılabilen denizaltı araçları ilk zamanlarda askeri kullanım amaçlı tasarlanmıştır. Askeri teknoloji ürünü olan denizaltı araçlarının kullanım alanı zamanla genişlemiştir. Teknolojik gelişmelerle birlikte 1930'lu yıllarda araştırma amaçlı sivil (Dohlin, 2014), daha sonra ise Soğuk Savaş döneminde rekreasyonel amaçlı olarak 1956, 1959'da (Strodder, 2008: 402-403) ve turizm denizaltısı olarak ise 1964 yılında kullanılmaya başlanmıştır (AParchive, 1964). Denizaltı araçlarının çeşitlenmesi araçların kullanım alanlarına (kişisel, askeri, bilimsel ve turistik) bağlı olarak teknik ve donanım açıdan farklılık göstermektedir.

Denizaltı turizm aracının teknolojik gelişmelerle doğrudan bağlantılı olarak gelişmesi, bu turizm ürününün bulunduğu destinasyonlarda, ürünün değişim sürecine hızla adapte edilmesinin önemli olduğu ifade edilebilir.

Denizaltı turları dünyada çok yaygın olmamakla birlikte bu turların gelişimine yönelik araç ve hizmetlerdeki çeşitlendirmelerle niş pazar oluşturmaya çalışılmaktadır. Denizaltı turizmi turistik ürün kapsamında doğal ve kültürel çekicilik unsurlarına yönelik yapılan faaliyetleri barındırmaktadır. Bu unsurlar özellikle batıklar, deniz altında kısmen ya da tamamen olan antik kent ve kalıntılar olarak kültürel; su altı zengin flora fauna olarak doğal çekicilikleri içermektedir.

Çalışmanın amacı; denizaltı turlarının özel ilgi turizmi ve turistik ürün kapsamında incelenmesidir. Bu doğrultuda denizaltı turlarının Türkiye'de ilk kez düzenlendiği Antalya'daki gelişimi, yerel paydaşlar ile arz yönlü olarak araştırılmıştır. Çalışmada nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiş olup, mülakat tekniği ile katılımcılarla görüşülerek konu ile ilgili yaklaşımları derinlemesine incelenmiştir. Çalışmanın birinci ve ikinci bölümlerinde alternatif turizm, özel ilgi turizmi, turistik ürün çeşitlendirme, denizaltı turizmi ile ilgili bilgiler verilmiş olup, üçüncü bölümde çalışmanın yöntem kısmı yer almaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ALTERNATİF TURİZMİN GELİŞİMİ

1.1. Alternatif Turizm ve Tarihsel Gelişimi

Literatürde modern “Uluslararası Turizm”, genel olarak on sekizinci yüzyılda genç İngiliz aristokratların, ilk kıta gezilerini yapması ile başlayan “Grand Tour” seyahatleri ile ilişkilendirilmektedir. 18’inci yüzyıldaki bu seyahatlerin tarihi, kültürel ve bilimsel birikim amaçlı seyahatler olduğu belirtilmektedir (Marie-Françoise ve Nelson, 1994). Zaman içinde, çeşitli nedenlerle yapılan bireysel ve grup turizmini de içeren seyahatler bütünü olan, sunulan hizmetlerden, büyük sayıdaki insan topluluklarının yararlandığı ve özellikle kıyılarda gerçekleşen turizm biçimi olarak tanımlanan kitle turizmi ortaya çıkmıştır (Erdoğan, 2003: 78). Bu nedenle kitle turizmi, deniz-kum-güneş motivasyonlu tatilci paket turları olarak ele alınabilmektedir (Erkuş Öztürk ve Terhorst, 2016: 477; Akoğlan Kozak ve Kızılırmak, 2006: 51). Kitle turizmi, post-fordist üretimle bağdaştırılmakta, esnek üretim ve örgütlenme sistemleri ile ilişkilendirilmektedir (Baytok, Pelit, Soybalı, 2017:5; Leksakundilok, 2004).

Sanayi devrimine kadar geçen süredeki seyahatlerin nedenleri arasında ticaret, din ve sağlık yer almaktadır. Sonrasında ulaşımındaki ilerlemeler ile uzak yerlere erişimin hem maddi hem süre olarak kolaylaşmasının ve ücretli izin gibi sosyal haklardaki iyileştirmelerin kitle turizminin gelişmesinde önemli etkileri vardır. Bu durumun I. Dünya Savaşı’nın hemen sonrasını işaret eden 1918-1920 yılları arasında yoğun olarak yaşandığı belirtilmekte ve bu nedenle modern kitle turizminin başlangıcı bu aralığa konumlandırılmaktadır. On dokuzuncu yüzyıl ve yirminci yüzyılın başlarında farklı sınıflar arasında eşitliğin ön plana çıkmasıyla birlikte, seyahat etme düşüncesi “tatil” ifadesi ile birlikte genelleştirilmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen turizm tesisleri ve düzenlenen altyapılar, teknolojik gelişmeler, yaşam standartlarındaki iyileşmeler, seyahat serbestliğinin yaygınlaşması, kitle turizmindeki turist hareketliliğindeki hızlı artışı beraberinde getirmiştir (Albayrak, 2013: 3-6).

Britanya’ da hükümet tarafından 1929 yılında kurulan Britanya Seyahat ve Tatil Kurumu’nun ana temasının ‘*barış için seyahat*’ olduğu belirtilmektedir. Turizmin bir ulusun iş gücünü oluşturan bireylerin sağlığı ve verimliliği için, bunun yanı sıra ödemeler dengesine katkı sağlamasında önemli olduğu ifade edilmektedir. Buna yönelik olarak teknolojik ve sosyal alanlardaki değişimlerle birlikte kitle seyahatlerinde gözle görülür bir artışın gerçekleştiği vurgulanmaktadır. Büyük havayolu şirketlerinin 1950’li yıllardaki yeni jet uçaklarını hizmete sunması ile birlikte seyahat süreleri kısalmıştır. ‘Charter’ seferlerinin (paket tur), 1970’li yıllarda uçakların taşıma kapasitelerinin artmasının; koltuk başına düşen maliyetlerde ve ücretlerde azalmaya, uzak mesafeli uçuşların sayısında ve mevcut destinasyonlarda sunulan hizmetlere yönelik fiyatların artmasına ve öncelikle her şey dâhil tatil seçeneği gelişmiş ülkelerdeki tatilci turist talebini, daha sonra gelişmekte olan ülkelerdeki kitle turizmi temelindeki talebin hızla artmasına neden olduğu ifade edilmektedir. Thomson, TUI gibi Britanya ve Almanya merkezli tur operatörleri tarafından Akdeniz ve Kuzey Afrika’ya jumbo jetler ile kapsamlı turların geliştirilmesi ile birlikte turizm hareket hacminin giderek arttığı belirtilmektedir (Holloway, Humphreys ve Davidson, 2009: 42-56). 20’nci yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte, haftalık çalışma saati konusunda yaşanan gelişmeler, emekli birey sayısındaki artış, gelişmiş ülkelerdeki çocukların çalışma hayatı dışında tutulmasına ilişkin yasal düzenlemelerle birlikte, boş zamana erişen insan sayısında artış meydana gelmiştir. Bu kapsamda boş zaman sürelerindeki artışın, ücretli iznin, özellikle uzun süreli, yıllık izinlerin kitle turizminin gelişimi için önemli olduğu belirtilmektedir. Kitle turizminin temel özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Shaw ve Williams, 2002: 213-219);

- Seri üretim koşullarında sunulan büyük ölçekli turizm ürünlerinin olması,
- Turizmle ilgili tüketim mallarına (sörf tahtası, kayak takımı gibi) olan harcama düzeyinde artışın meydana gelmesi,
- Avrupa’daki seyahat şirketlerinin uluslararası paket tur tatili pazarında olduğu gibi birkaç üreticinin belirli pazarlarda baskın olması,
- Üreticilerin yeni turizm yerlerinin gelişiminde, Tayland, Gambiya ve Türkiye gibi yeni kitle destinasyonlarının açılmasında öncü role sahip olması,

- Kitle turizm ürünlerinde farklılaşmanın en az düzeyde olması,
- Bireysel gezginler, tatil deneyimi için çok sayıda unsur kombinasyonunu bir araya getirebilirken, organize edilmiş tatilleri tercih edenlerin seçeneklerinin çok daha sınırlı olması.

1.1.1. Alternatif Turizm Yaklaşımları

1970’li yıllarla birlikte turizmdeki gelişim biçimi, toplum aktivistleri ve akademisyenler tarafından bağımlılık teorisi temelinde eleştirilmektedir. Kitle turizmi için yapılan eleştirilerin nedenleri istihdamın çoğunlukla mevsimsel olarak sağlanması, ekonomik sızıntı olması, bu durumun doğrudan gelirlere yansiyarak düşük ücret karşılığı çalışılması, tüketilen mal ve hizmetlerin büyük bir kısmının ithal özellikli olması şeklinde açıklanmaktadır. Bu aynı zamanda çarpan etkisiyle yerel ekonominin hareketlenmesinin önündeki engel olarak görülmektedir. Söz konusu olumsuz etkilere karşı en savunmasız destinasyonlar, en yoksul bölgeler olarak belirtilmektedir. Bu durumun nedeni olarak, söz konusu destinasyonlarda kitle turizmini sürdürebilecek yerel girişimli mal ve hizmetler için kullanılacak yatırım sermayesinin yeterli ölçüde olmaması gösterilmektedir (Weaver, 2012: 389). Bağımlılık teorisi kapsamında kitle turizminin etkileri konusunda modernist ve bağımlılık olarak iki temel farklı yaklaşım mevcuttur. Buna göre modernist teorisyenler ekonomik bakış açısıyla, ‘Üçüncü Dünya’da gelişen kitle turizminin, istihdam olanakları sunma, yaşam kalitesini iyileştirme, eğitim olanakları oluşturma ve altyapıyı güçlendirme gibi yerel ekonomiyi geliştirmeye yönelik olduğu öne sürmektedirler. Bağımlılık teorisyenleri ise, turistlere ulaşım hizmeti sunan firmalardaki ve turizm işletmelerindeki üst kademedeki görevli çalışanların yerel halktan bireylerden oluşmadığını, ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin yerel özellikte olmadığını, dolayısıyla sızıntının ve bilgiye dayalı konularda dışa bağımlılığın mevcut olduğunu öne sürmektedirler (Khan, 1997: 988-989).

1.1.1.1. Alternatif Turizmin Kavramı

Alternatif kelimesinin anlamlarından biri Türk Dil Kurumu’nun sözlüğünde ‘seçenek’ olarak belirtilmektedir (Türk Dil Kurumu, t.y.). Alternatif Turizm, yeni bir felsefe ve yaklaşım olarak, turizmin yol açtığı çeşitli problemlere yönelik kaygı ve

düşünceyi ortaya koymaktadır. Diğer bir ifadeyle alternatif turizmin, diğer tüm turizm biçimlerine alternatif olarak ortaya çıkmaktan ziyade, yalnızca kitle turizmine alternatif olduğu belirtilmektedir. Ayrıca uygunsuz ve yaygın gelişme, çevresel ve sosyal yabancılaşmaya ve benzeşmeye karşı bir alternatifi ifade etmektedir. Turizmin bu yöndeki gelişiminin olumsuz etkilerine örnek olarak mal ve hizmetlerdeki fiyat ve ücretlerdeki artış, yerel halkın tutum ve davranışları, insanlar üzerindeki baskıları, kaynaklarda, erişimde ve haklarda, özelin kaybolması, yerel kültürün korunamaması ya da baskı altına alınması, estetiğin azalması, çeşitli şekillerde kirliliğin ortaya çıkması, destinasyonun geleceği konusunda kontrolsüzlük, yağma, trafik, düşük ücretli mevsimsel işçilik gibi belirgin sorunlar gösterilmektedir (Butler, 1994).

Alternatif turizmin, geleneksel kitle turizminin bireysel turlar ile grup tüketiminin, küçük ve orta ölçekli konaklama işletmelerinin desteklenmesi ile büyük konaklama işletmelerinin karşısına bir seçenek olarak ortaya çıktığı belirtilmektedir (Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 92). Benzer bir ifadeyle seyahatçilerin toplu olarak büyük gruplarla birlikte tatillerini geçirmedikleri turizmin genel adı “alternatif turizm” olarak ifade edilmektedir (Kadt, 1994: 50). Bu kapsamda, ‘geleneksel büyük ölçekli’ kitle turizmine bir seçenek olarak gelişen ‘alternatif turizm’ yaklaşımının, tartışmalı hale geldiği öne sürülmektedir. Bununla beraber, kitle turizmi ile küçük ölçekli yerel özellikleri öne çıkaran ‘alternatif turizm yaklaşımının yanında artık, küçük ölçekli turizm işletmeleri ile kitle alternatif turizm işletmeleri arasında deneyimlerin paylaşımı, karşılıklı ilişkilerin olduğundan da söz edilmektedir.

Akoğlan Kozak ve Kızılırmak (2006: 53), alternatif turizme kitle turizminin talep tarafındaki değişken yapısına dikkat çekerek konuyu, ürün çeşitlendirmesi olarak değerlendirmektedir. Bununla beraber alternatif turizm kavramının yerine sürdürülebilir turizm kavramının kullanılması da önerilmektedir. Kitle turizmine yüklenen olumsuzlukların, turizme teşvik konusunda olumsuz etkiye yol açabileceği, bunun yanı sıra, alternatif turizmin, kitle turizmine alternatif olabileceği; ancak her alternatif turizmin sürdürülebilir olmadığı görüşü gerekçe olarak gösterilmektedir. Kırsal kesimde ve yeşil doku içerisinde alternatif turizmi destekleyen anlayışa göre turizmin çeşitlendirilmesi hedefi bulunmakta olup, turizmde önceliğin kâr artışının

değil, doğal yaşamın (çevresel ve sosyal) sürdürülebilirliği olmasının gerektiği vurgulanmaktadır. Bununla birlikte, iki yaklaşımının ayrılığının yanı sıra sürdürülebilir kitle turizmi kavramı da tartışılmaktadır (Baytok, Pelit ve Soybalı, 2017; Xing ve Dangerfield, 2011). Etkinlik turizmi üzerine yapılan çalışmalarda (Getz, 2008: 418, Ritchie ve Beliveau, 1974: 14) turizmin mevsimsellik sorununa dikkat çekilerek alternatif turizm bu soruna bir çözüm olarak değerlendirilmektedir.

1.1.1.2.Alternatif Turizmin Ortaya Çıkmasının Nedenleri

Tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde alternatif turizmin gelişimi beş aşamada açıklanmakla birlikte bunlar; turizmde 1950-1960 arası modernleşme ile evrimleşme, 1960-1970 arası modernleşme, 1970-1980 arası alternatif gelişim, 1980-1990 arası liberal ve ekonomik büyüme modelleri, 1990'lı yıllarda sürdürülebilir kalkınma alternatif düşünce ile modernleşme olarak belirtilmektedir (Baytok, Pelit, Soybalı, 2017; Leksakundilok, 2004: 96). Albayrak (2013: 31-41) alternatif turizmi;

“... Alternatif turizm bugüne kadar gerçekleştirilen turizm hareketleri ve faaliyetlerinin olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak, turizme kaynak oluşturacak yeni ürünler üretmek için kıyı turizmine bir alternatif olarak geliştirilen diğer taraftan ülkelerin turizme ilişkin kaynaklarını en üst düzeyde kullanarak elde ettiği farklı ihtiyaç, istek ve beklentilerini karşılama amacına hizmet eden turizm faaliyetlerini ifade etmektedir.”

olarak tanımlanmaktadır. Alternatif turizmin ortaya çıkmasının nedenleri ise aşağıdaki şekilde belirtilmektedir;

- a. İnsanların seyahate ilişkin farklılaşan beklentilerine cevap vermek,
- b. Turizm potansiyellerinin kullanımı ile ülkelerin ekonomik, sosyal ve kültürel faydalarını artırmak,
- c. 3S (deniz- kum-güneç üçlüsü üzerine kurulu kitle turizmi) üzerinden ülkeler arasında yaşanan rekabet sonucu doğal, kültürel, arkeolojik değerlerin yeterince değerlendirilememesi,
- d. Kıyı turizmine elverişli olmayan ülkelerin turizmden pay alabilmek için sahip oldukları hidrom, fitom, antropom, litom (İstanbullu, 1991) kaynaklarını kullanarak yeni ürün oluşturmak,

- e. Kıyı turizminin olumsuzluklarından biri olan zamansal yoğunlaşmaya dayalı turizmde mevsimsellik sorununun aşılması isteği,
- f. Kaynakların bilinçli kullanımı ile ekolojik dengenin sağlanabilmesi hedefi,
- g. Yeni turistik ürünler, yeni yatırımlar yoluyla ekonomik faydanın gözetilmesi,
- h. Ülkelerin ve/veya bölgelerin sahip oldukları değerleri koruyarak, yerel yaşam ve kültürü canlı tutma amacı,
- i. Yıllık ücretli izin, hafta sonu tatilleri gibi sosyal haklar doğrultusunda kıyı turizmi dışındaki çeşitli alternatif seyahatlere yönelim,
- j. Öğrenim düzeyi ve artan gelirle seyahat tipinde değişim ve yoğunluğunda artış olabilmesi,
- k. Geçmişe kıyasla çalışma hayatı içinde yer alan kadınların sayısındaki artış,
- l. Değişen turist profilleri.

Alternatif turizmin, turizmde çeşitlik ve kıyı turizmine alternatif olma özelliklerine vurgu yapıldığı görülmektedir. Alternatif turizm ve kitle turizmine yönelik yaklaşımların daha iyi anlaşılabilmesi için iki turizm çeşidinin birbirleriyle bağlantılı olduğu konular Tablo 1.1’de yer almaktadır.

Tablo 1.1. Alternatif Turizm ve Kitle Turizmi Arasındaki İlişki

Alternatif turizmin ortaya çıkışına neden olan etkenler	Kitle turizminin çevreye olumsuz etkilerinin temel özellikleri;
• Kaynakların azalması ve niteliklerinin bozulması, • Sürdürülebilir turizm anlayışının ortaya çıkması, • Turizmin bütün yıla yayılması anlayışının gelişmesi, • Tüketicilerin klasik kitle turizminden (deniz-kum-güneş) sıkılması, • Tüketicilere yönelik değişik zevklere, heyecanlara hitap eden tatil olanaklarının oluşturulması, • İnsanların tatil ve turizm anlayışına ilişkin beklentilerinin değişmesi	• Taşıma kapasitesini zorlayan katılım sayısındaki artış, • Mekân ve zamanda yoğunlaşma, • Hızlı ve denetimsiz gelişim, • Büyük ölçekli, uluslararası standartlara uygun konaklama düzeni, • Genellikle kıyılara ve özgün doğa parçalarına yöneliş, • Yerel mimari kültürünün göz ardı edilmesi, • Yerel halk ve turist arasındaki ilişkinin kopuk olduğu, kapalı turist bölgeleri, • Çok uluslu tur operatörlerine olan bağımlılık nedeniyle turist hareketlerine yön verme olanağının kısıtlı olması, • Yerel turistik ürünlerin özelliklerini yitirerek standartlaşması, • Ölçek ekonomilerine dayalı bir gelişme ve yatırım

Kaynak: Hacıoğlu ve Avcıkurt, 2011’den derlenmiştir.

Tablo 1.1.'de yer alan bilgiler doğrultusunda, alternatif turizm kitle turizminin neden olduğu çevresel, ekonomik ve sosyal sorunlar ile değişen tüketici tercihlerine yönelik geliştiği söylenebilir. Çevresel sorunlara yol açtığı öne sürülen kitle turizminin özellikleri ve alternatif turizmin çıkış nedenleri; kitle turizminin (kaldırabileceği) taşıma kapasitesinin göz ardı edilerek ölçek ekonomisine dayanan gelişim modeli ile hızlı ve denetimsiz gelişimi sonucu kaynaklardaki tahribat ve aşırı tüketim; uluslararası standartlara göre kurulan konaklama düzeninin yerel mimari kültürünün göz ardı edilmesi ve turistlerin yerel halktan izole şekilde kültürel etkileşimin az olduğu ya da hiç olmadığı turist bölgelerinin oluşması sonucu, turistlerin deniz-kum-güneş motivasyonlu geleneksel kitle turizminden sıkılması; kıyı ve doğal unsurlara, çekiciliği olan kitle turizminin sunduğu ürünlerin tek tipleşmesine yol açan standartlaşma sonucu turistlerin değişmekte olan beklentilerine cevap verebilecek tatil imkânlarının geliştirilmesi; yılın belirli bir döneminde ve belirli bir destinasyonda yoğunlaşması sorununa karşı, turizmin yıla yayılması ve sürdürülebilir turizm düşüncesinin gelişimi olarak belirtilmiştir (Hacıoğlu ve Avcıkurt, 2011). Benzer bir yaklaşımla Erdoğan (2003: 105-106), alternatif turizmin ortaya çıkma nedenlerini;

- a. Kaynakların giderek azalması ve niteliklerinin bozulması,
- b. Sürdürülebilir turizm anlayışının ortaya çıkması,
- c. Turizmin yıla yayılması anlayışının gelişmesi,
- d. Turistlerin geleneksel kitle turizminden ziyade, çeşitlilik içeren tatil beklentilerine sahip olmaları,
- e. Tatillerde, turistlere yönelik zevk ve heyecan içeren hizmetlerin sunulması olarak belirtmektedir.

Triarchi ve Karamanis (2017) tarafından alternatif turizm çeşitleri ile turizm pazarının gelişiminin ortaya konduğu çalışmada, kitle turizmi ve kitle turizminin destinasyonda yol açtığı olumsuz etkilere karşı gelişen konseptin 'alternatif' olduğu belirtilmektedir. Alternatif turizmin yumuşak turizm, küçük ölçekli turizm gibi biçimlerle ilişkili olduğu; ancak alternatif turizmin çekirdeğini, eko turizm, kültür turizmi ve yaratıcı turizmin oluşturduğu ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, alternatif turizm yaklaşımlarından biri olan toplum temelli eko turizm yoluyla gelişimin, ev

sahibi ülkelerin etkin olabilmesi bakımından kitle turizmine nazaran daha az olumsuz etkiye yol açtığı çıkarımında bulunmaktadır. Küçük ölçekli yerel girişimli eko turizme yönelik talebin büyüklüğünden hareketle, kitle turistinin mevcudiyetini devam ettireceği belirtilmiştir. Bununla beraber planlı kontrollü eko turizm ile birlikte kitle turizminin yol açtığı sorunların üstesinden gelinebileceği belirtilmektedir (Khan, 1997: 990-991).

Turizmde çeşitlilik ile alternatif turizm kavramlarının karmaşık halde olduğu öne sürülmekte, kavramın tartışmalı yanının özel ilgi turizmi, sürdürülebilir turizm, sorumlu turizm, yeşil turizm gibi birçok ifadenin olduğu ve bu ifadelerin genel ve kapsamlı olmadığı da belirtilmektedir. Bununla birlikte, alternatif turizmin, kitle turizminin yol açtığı sorunları çözmediği, ilerleyen süreçte alternatif turizmin de kitle turizmine dönüşme ihtimalinin olduğu belirtilmektedir (Baytok, Pelit ve Soybalı, 2017). Bununla birlikte kitle turizminin sürdürülemez bir biçim olduğu iddiasının yerine sürdürülebilir kitle turizminin nasıl olabileceği sorusunun araştırmalarda çıkış noktasının olması gerektiği ileri sürülmektedir. Ayrıca, alternatif turizm, özel ilgi turizmi gibi kavramların birkaçında ele alınabilen turizm çeşitlerinin varlığının anlam karmaşasına yol açtığı öne sürülerek bu karmaşaya çözüm olarak her bir turizm çeşidinin, kendi içinde değerlendirileceği turizm çeşitleri, bölgedeki olasılıklar çerçevesinde kitle turizmini tamamlayıcı, kitle turizminin gelişemediği yerlerde gerçekleştirilebilecek olan turizm olarak belirtilmektedir. Buna yönelik olarak 'olasılıklı turizm' kavramının kullanılabileceği ileri sürülmektedir (Harman ve Çoban, 2016: 6).

1.1.2. Alternatif Turizmin Özellikleri ve Faydaları

Alternatif turizmin genel özellikleri; doğal ve kültürel kaynakların kontrollü kullanımı konusunda küçük ölçekli olması; yatırım ve istihdam önceliğinin yerel halkta olması; destinasyonun özgün kaynaklarının korunarak taşıma kapasitesi aşılmadan ekonomik rasyonelliğe uygun arzın sağlanarak sürdürülebilir turizm çerçevesinde faaliyetlerin gerçekleşmesi; geleneksel turizmin gelişmesinin sonucu yerel paydaşların gündelik yaşamında karşılaşacakları olası olumsuz etkilerin azaltılabilmesi için alternatif turizmin gelişim sürecinde tüm paydaşların katılımının

sağlanması; bu doğrultuda alternatif turizm ürünlerinin kalitesinin yerel insanların ve ziyaretçilerin yaşam kalitesini artıracak seviyede olması; çevre bilinci temelinde yerel halk ile ziyaretçi arasında doğal, sosyal ve kültürel olumlu etkileşiminin gerçekleşmesi; yoğunlaşmanın yol açtığı yıkıcılık açısından küçük gruplarla veya bireysel katılımın söz konusu olduğu turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi olarak belirtilmektedir (Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 99-101).

Turizm gelirleri ile uluslararası turizmdeki rekabet gücünün artırılabilmesi için pazarlanan deniz, kum, güneş temelli kıyı turizminin mevcut duruma göre yetersiz olduğu ileri sürülmektedir. Sahip olunan potansiyelin gerçekleşmesi için turizmdeki eğilimler, yeni kaynak ve yeni istihdam oluşturma ile bütünleştirmenin gereği belirtilmektedir. Alternatif turizm türlerinin de bu konudaki öneminin giderek arttığı ifade edilmektedir. Alternatif turizm türlerine yönelik, diğer turizm türlerine bağlı ve aynı zamanda tamamlayıcı bir turizm türü; geleneksel turizmden farklı olarak özel yönelimli bir turizm türü olması bakımından iki temel yaklaşım bulunmaktadır (Hacıoğlu ve Avcıkurt, 2011, 8-10). Alternatif turizmin ortaya çıktığı ilk zamanlarda yerel halkın hanelerinde gerçekleşen konaklama eylemi olarak tanımlanabilen (Dernoi, 1981) alternatif turizmde, yerel katılımıyla küçük ölçekli operasyonlar ve ekonominin yerel entegrasyonu doğrultusunda yerel halkın güçlendiği ve yaşam kalitesinin yükseldiği belirtilmektedir.

Xing ve Dangerfield (2011: 1743-1744) turist hareketlerinin ‘itme’ ve ‘çekme’ faktörleri sınıflandırmasının, ‘destination consideration’ olarak tanımlandığı çalışmada, potansiyel turizm talebini etkileyen faktörler; ekonomik etkiler, doğal ve kültürel cazibelerin etkileri, edinilen deneyimler, bireysel güvenlik konuları ve bilgiye erişilebilirlik olarak belirtilmektedir. Çalışmada, sınıflandırmanın daha çok ada turizminde yararlı olacağı ifade edilmekle birlikte, modelde sürdürülebilir turizm politikaları ile sürdürülebilir kitle turizmine vurgu yapılmaktadır.

Bu bağlamda alternatif turizm gelişiminin faydaları aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Kadt 1994: 50):

- Büyük ölçekli gelişimin yol açtığı etkilerden kaçınmak için ekolojik olarak çevreye zarar vermeyecek biçimde uygulanması,

- Köy ve küçük topluluklar tarafından yürütülmesi sayesinde daha küçük ölçekli gelişimi içeren bir düşüncenin savunulması,
- Kitle turizminin aksine sızıntıların olmaması sayesinde kârın yerel halkta kalması,
- Misafirlerin yerel kültürü tanınması sonucu kültüre saygının oluşmasında etkili olması bağlamında kültürel sürdürülebilirliğe katkıda bulunması.

1.1.3. Alternatif Turizm ve Sürdürülebilirlik

Sürdürülebilirlik, 1970’li yıllarda önem kazanan bir kavramdır. Doğal kaynakları kurutmadan kullanarak ve çevreye geri dönüşü olmayan etkileri olan faaliyetlerin engellenerek gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri şekilde mevcut yaşam kalitesinin korunarak gelişimi olarak tanımlanabilir. Endüstrinin, tüm iş kollarında sürdürülebilir şekilde faaliyette bulunması gerektiği, 1992 Rio Konferansı’nda “Sürdürülebilir Kalkınma” kavramı ile vurgulandığı belirtilmektedir. Bu kapsamda turizm çekiciliklerinden olan ve aşırı kullanıma karşı yüksek duyarlılıkta olan ekolojik ve kültürel kaynaklara yönelik olarak çevre ve ekonomi unsurlarının eşitlendiği sürdürülebilir turizm anlayışının önem kazandığı belirtilmektedir (Weiss, 1992: 731). Davidson, Myers ve Chackraborty (1992: 2) sürdürülebilir kalkınmayı; insanlar, insanların çevreleri ve geleceği olarak üç esas unsurun birleşmesi olarak tanımlamaktadır. İnsan merkezci bu yaklaşım, sosyal ve ekonomik üstünlük sağlasa da çevre ve çevreyle ilişkili kaynakların çeşitliliğinin geleceği konusunda bu üstünlüğün olmadığını savunmaktadır.

Turizmin, doğal kaynakların kontrolsüz kullanımı, çevre kirliliği, plansız yapılaşma ve yetersiz altyapı temelinde ortaya çıkan çevre sorunlarına yol açtığı belirtilmektedir. Çevre sorunları iki yönlü olarak ele alınmaktadır. Sorunların, sürdürülebilirliğin çevresel ve ekonomik boyutlarında yoğunlaştığı belirtilmektedir. Bunlar görsel ve çevre kirliliğinin turist kararlarını olumsuz etkilemesi, aynı zamanda yetersiz altyapı ve planlamadaki eksiklikler temelinde turizmin yol açtığı çevre sorunları olarak belirtilmektedir (Turizm Bakanlığı, 1992: 1116-117). Buradan hareketle ve çevresel, sosyal etkiler ışığında tahrip edilen destinasyonlardaki yerel halkın ve dahası gelecek nesillerin de bu tahribattan olumsuz etkileneceği, yaşam

kalitesinin azalma tehlikesinin varlığından söz edilebilir. Bu da sürdürülebilirliğin sosyal-toplumsal boyutuna temas etmektedir.

Sektör, akademi, planlayıcılar, tur operatörleri, Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ve Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) gibi uluslararası organlar tarafından, çevre ve kitle turizm çatışmasını çözmek adına turizmin ulusal ve yerel faydalarının gözetilmesi olduğu kadar yol açtığı çevre sorunlarının bitirilmesi amacıyla yeni turizm biçimlerinin geliştirilmesine yönelik çalışmaların yürütüldüğü belirtilmektedir. Mevcut sorun, küçük ölçekli yaklaşımlar dışında turizm girişimciliği ile ilişkili sorunların çözümün olmaması olarak belirtilmektedir. Bu doğrultuda, turizme yönelik sınıflandırılma yapılmış olup, bunlar sırayla ‘yeşil turizm’, ‘alternatif turizm’ ve ‘sürdürülebilir turizm’ olarak ifade edilmektedir. Turizmin ekonomik etkilerinin yanı sıra, sosyal ve çevresel etkileri üzerine 1970’lerde çalışmaların mevcut olduğu ve bu doğrultuda soruna çözüm bulabilmek için farklı isimlerde (alternatif, eko, kontrollü doğal, yumuşak, sorumlu, sürdürülebilir) yaklaşımların ortaya çıktığı belirtilmektedir (Gilbert, Penda ve Friel, 1994: 30-32).

Turizmin çeşitliliği, turist profillerindeki tek tipleşmenin dışına kayan eğilim, destinasyonun tüm boyutlarıyla korunması gibi konuların merkezde olduğu alternatif turizm yaklaşımı içerisinde sayılabilecek çeşitli turizm türlerinin aynı zamanda diğer yaklaşımlarda da yer alabileceğine yönelik bilgiden hareketle tezde ele alınacak olan özel ilgi turizminin de temelde bu yaklaşımdan hareketle incelenmesi yoluna gidilmiştir.

1.2. Özel İlgi Turizmi

Yaklaşımların yanı sıra turizm, genel sınıflandırmada konvansiyonel olarak yapılan kitle turizmi olarak bilinen ‘genel turizm’, ‘karma turizm’ ve ‘özel ilgi turizmi’ olarak sınıflandırılabilir (Brotherton ve Himmetoğlu, 1997; Trauer, 2006). Hall ve Weiler (1992 :1) modern toplumun turizm tüketim kalıplarındaki ve ilgi alanlarındaki çeşitlilikten bahsetmektedir. Bu doğrultuda ‘Özel İlgi Turizmi’ nin, “dış mekân etkinliklerinin” öneminin artması, “ekolojik sorunlar üzerine farkındalık”, “eğitim alanındaki gelişmeler”, “estetik yargılamalar” ve “kişisel

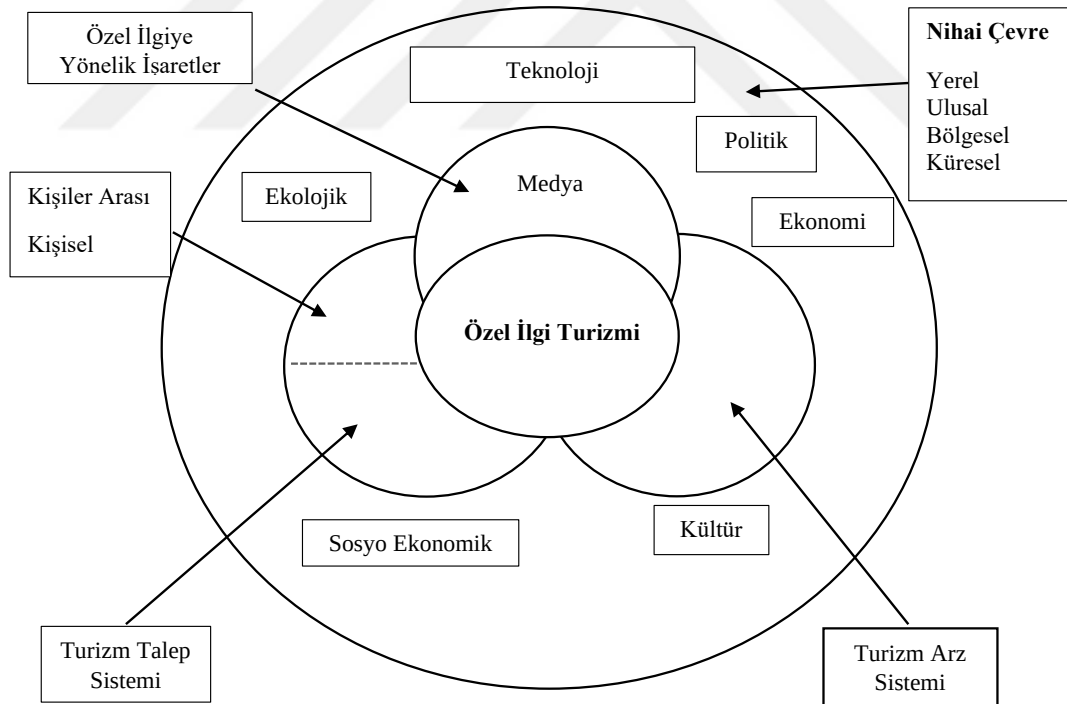
gelişim ve toplum gelişimi” gibi yeni değerlerin yansıması sonucu ortaya çıktığı belirtilmektedir. Douglas, Douglas ve Derrett 2001: xvii; Derrett, 2001: 4) tarafından özel ilgi turizmi, “bireylerin ve grupların özel olarak ifade edilen ilgilerinin yönlendirildiği kişiselleştirilmiş eğlencenin ve eğlence deneyimlerinin sağlanması” olarak tanımlanmaktadır. ACS Distance Education’ın (ACS Uzaktan Eğitim) internet sitesinde özel ilgi turizmi başlığı altında; özel istek ve ihtiyaçların tatmini kapsamında değerlendirilen bir turizm olarak belirtilmektedir. Özel İlgi Turizmi’nin dört temel deneyimi içerdiği belirtilmektedir. Bunlar; ‘rewarding’ ödüllendirme, ‘enriching’ zenginleşme, ‘adventuresom experience’ maceracı deneyimler ve ‘learning experience’ öğrenme deneyimleri olarak sıralanmaktadır (ACS, 2018).

Derrett (2001: 2-3) özel ilgi turizmini, “belirli özel ilgi motifleriyle güdülenen bireylerin ya da grupların, bu motiflerle uyumlaştırılmış boş zaman ve rekreasyon deneyimleri edinmek” amaçlı katılımlarının sağlandığı turizm olarak tanımlamaktadır. Özel ilgi turizminin ya da alternatif turizmin, sürdürülebilir turizme ulaşma kaygılarıyla ortaya çıktığını ileri sürmektedir. Bu bakımdan, kitle turizminin ‘zıttı olarak’, kırsal turizm, macera ve doğa temelli turizm, kültürel ve miras turizmi, festival ve etkinlik turizmi gibi yeni turizm biçimleri, turist ve ev sahibinin ihtiyaçlarını karşılayan turizm olarak ele alınmaktadır. Hall ve Weiler (1992 :5) özel ilgi turizmine yönelik ilk çalışmada, temel belirleyicinin, belirli bir özelliği olan faaliyet, destinasyon, düzenleme odağında gezginlerin güdülendiğinde ve karar aldığı anda özel ilgi turizminden söz edilebileceği belirtilmektedir. Swarbrook ve Horner (1999: 38) bu tanımlı turist davranışı bakımından iki noktada genişletmektedir. Birisi, mevcut ilgi alanlarında haz almak ya da yeni/tanıdık yere yönelik ilginin olması; diğerrinin ise, çaba gerektirmeyen, pasif turizm tipinden farklı olmasını içerdiği belirtilmektedir.

1.2.1. Özel İlgi Turizmi Sistemi

Özel ilgi turizmi, disiplinler arası bir sistem olarak görölmektedir. Özel ilgi turizminin turist talep sistemi, endüstri arz sistemi ve medya ile birlikte yerel, küresel tüm çevreleri içerdiği belirtilmektedir. Bu sistemin bileşenleri 21’inci yüzyıl turizminin önemli etkileyicileri olmakla beraber, tüm bu bileşenlerin özel ilgi

turizmini oluşturduğu ifade edilmektedir. Tüm sistem, politik, ekonomik, ekolojik, teknolojik, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel kaygıları küresel düzeyde temsil etmektedir. Turizm endüstrisi arz sistemi, turizm destinasyonları, seyahat ve turizm organizatörleri, seyahat acentaları, konaklama işletmeleri, ulaşım ve özel ilgi turizmi tesis ve altyapılarından oluşmaktadır. Turist talep sistemi; bireysel ekonomik durum/bireyin mali durumu, gerekli turizm ekipmanı sahipliği ya da bunlara erişimi, bilişsel belirleyicileri (algı, farkındalık ve öğrenme), duyuşsal belirleyiciler (duygular, ihtiyaçlar, motifler, tutumlar, imgeler) ve kişisel özelliklerden (katılım, risk algısı, değerler) oluşmaktadır. Bu bağlamda özel ilgi turizmini bir sistem dahilinde ele alınmaktadır Trauer (2006: 185). Bu kapsamda Şekil 1.1' de özel ilgi turizm sisteminin bileşenleri yer almaktadır.



Şekil 1.1. Özel İlgi Turizmi Sistemi, **Kaynak:** Trauer, 2006: 185

Turizm organizatörleri için ürüne yönelik talebi, tasarımı ve ürünün sunumunu yönlendirebilmek için medyanın büyük katkısı olduğu belirtilmektedir. Moda, istekler ve ihtiyaçlar, imaj oluşturma için önemli olmaktadır. Turistik alanların tarihi,

toplumun fiziksel ve duygusal duyumlarının aşılması ile bu imajın yorumlanması sonucu 21'inci yüzyılın 'deneyim açlığı' ile turizm faaliyetlerine katılan turistlerde yere ve faaliyete yönelik otantiklik algısı oluştuğu ifade edilmektedir. Ayrıca turistlerin kendilerini bir mekân ve faaliyet içinde tasavvur etmesi, turizm broşürleri, dergileri, televizyon gibi medya unsurları ile mümkün olabilmektedir (Bartram, 2001: 4).

Turizmin devamlılığı ve yeni turist tipleri konularında, özel ilgi turizmi, çalışmanın odaklandığı noktalardan biri olarak belirtilmektedir. Genel ilgi turizmi ve özel ilgi turizminin kavramsal ayrımı, turizm 'sektörü' ve turizm ürünü kapsamında tartışılmaktadır. Bu doğrultuda, genel ilgi turistlerinin planlarının mekân temelinde şekillendiği, özel ilgi turistlerinin planlarının ise kendilerine özel ve anlamlı gelen aktiviteler temelinde şekillendiği belirtilmektedir. Özel ilgilere sahip turistler, bu ilgiler temelinde güdülenerek başka destinasyonlara seyahat etmektedir. Özel ilgi turizmi bu kapsamda farklı, özel bir nedenle ele alınan turizm olarak belirtilmektedir. Özel ilgi turistlerinin özellikleri şu şekilde sıralanmaktadır (Brotherton ve Himmetoğlu, 1997: 11-18);

- Seyahat eden topluluğun küçük bir bölümünün oluşturduğu,
- Daha çok orta ve orta-üst sosyo-ekonomik sınıf bölümünün katılımının bulunduğu;
- Fiyat duyarlılığı, genel veya karma ilgi turizme katılanlara göre daha düşük olduğu,
- Deneyimli ve sofistike gezgin olma eğiliminde olduğu,
- Faaliyet veya özel ilgi bağlamında beklentilerinin yüksek olduğu; ancak bu durumun konaklama olanakları söz konusu olduğunda yüksek beklentilerinin olmadığı,
- Çoğunluğun peşinden gitmeyen, maceracı, allosentrik olan,
- Tatil için sosyal yükümlülükleri olmayan ve tatilde sosyal kabule ihtiyaç duymayan,
- Gündelik hayattaki boş zaman ilgilerinin ve faaliyetlerinin uzantısı olarak, özel ilgi tatilleri arayan,

- Özel ilgileri bağlamında alternatif destinasyonları inceleyen turistler özel ilgi turistlerinin özellikleri olarak belirtilmektedir. Buna yönelik gerçekleşen turizm ise Özel İlgi Turizmini ifade etmektedir.

1.2.2. Özel İlgi Turizm Türleri

Kitle ve alternatif turizmden farklı olarak, bağımsız turistlerin sayısındaki artışın sonucu olarak özel ilgi turizminin boyutlarının kesin bir şekilde tanımlanamadığı ve bu nedenle verilerinin tam olarak hesaplanamadığı belirtilmektedir. Alternatif turizm ve özel ilgi turizm türlerinin birbirinden ayırt etmenin zor olduğu belirtilmekte olup belirleyici noktanın, turistlerin turizme katılmasındaki farklı güdüler ve karşılanmasını beklediği ihtiyaçlar temelinde şekillendiği belirtilmektedir. Özel ilgi turizminin türleri ‘doğaya dayalı’, ‘kültüre dayalı’, ‘eğitime dayalı’, ‘bir hobiyeye dayalı’ türler olarak sınıflandırılmaktadır (Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 127-138). Sınıflandırmaya göre türler Tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo 1.2. Özel İlgi Turizm Türlerinin Sınıflandırılması

Doğaya Dayalı Türler	Kültüre Dayalı Türler	Eğitime Dayalı Türler	Bir Hobiye Dayalı Türler
• Botanik Turizmi • Çiftlik Turizmi • Dağ Turizmi • Doğa Turizmi • Hava Sporları Turizmi • Kış/ Kayak Turizmi • Köy Turizmi • Kuş Gözlemciliği Turizmi • Su Sporları Turizmi • Tarım Turizmi • Spa • Trekking • Yayla Turizmi	• Dark Turizm • Etnik Turizm • Festival Turizmi • İpek Yolu Turizmi • İnanç Turizmi • Kültür Turizmi • Üçüncü Yaş Turizmi • Kültürel Miras Turizmi	• Eğitim Turizmi • Gençlik Turizmi • Kongre Turizmi	• Alışveriş Turizmi • Av Turizmi • Golf Turizmi • Kumar Turizmi • Macera Turizmi • Mağara Turizmi • Rafting Turizmi • (Seks Turizmi) • Şarap Turizmi • Yat Turizmi

Kaynak: Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 138.

Özel ilgi turistinin tipolojisi ve faaliyet/ ilgi türleri matrisine göre katılan faaliyetler; rehberli otobüs turları, faaliyet veya ilgi odaklı deniz kruvaziyeri, kültürel-tarihi turlar, özel tren yolculukları ve turları, eğitim turları, kayak, kayaklı

koşu, diğer kış sporları, yürüyüş, trekking, bisiklet- dağ bisikleti sürüşü, kaya/dağ tırmanışı, at biniciliği, golf, fotoğrafçılık, fitness, kuş gözlemciliği, aşçılık, tenis, eğitim kursları, avcılık- balıkçılık, seramik ve el sanatları, çoklu aktivite, eko turizm/doğa turizmi, spor etkinliklerine katılım, eğlence parklarını ziyaret etmek, festival ve özel etkinlikler, rüzgar sörfü, yelken ve yatçılık, su altı dalış, çoklu su sporları, sörf, kano- kayak ve rafting, safari olarak sıralanmaktadır (Brotherton ve Himmetoğlu, 1997: 27). Buradan hareketle sürdürülebilirlik ve turist ilgileri temelinde çeşitliliğin öne çıktığı söylenebilir.

1.3. Turistik Ürün Çeşitlendirme

Alternatif turizm yaklaşımı ve Özel İlgi Turizminde ortak konular arasında yer alan sürdürülebilir turizm UNWTO tarafından ev sahibi toplumların, çevrenin, endüstrinin ve ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılarken, şimdiki ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerin göz önünde bulundurulduğu turizm olarak tanımlanmaktadır (UNEP ve UNWTO, 2005: 11-12). Turizmde rekabet gücü ile sürdürülebilirlik konusu incelenmekle birlikte sürdürülebilir girişimlerin, rekabet gücünü nitelik anlamında belirleyici olduğu belirtilmektedir. Biyoçeşitliliğin, doğal ve kültürel çekiciliklerin kalitesinin korunduğu ve çevre kirliliklerinin önlendiği bir turizmin gerekliliğinden bahsedilmektedir. Bu gerekliliğin yerine getirilmesi ile temiz, yeşil, sağlıklı, ekolojiyi ve çevreyi koruma altına alan destinasyonların rekabet avantajı elde edilebileceği bağlantısı kurulmaktadır (Bahar ve Kozak, 2012: 87). Geleneksel kitle turizm ürününün çevresel sürdürülebilirliği ve yerel halkın turizmin faydalarından aldığı paya ilişkin sorunsala turistik ürün çeşitlendirme ile çözüm arayışlarına gidilmesi önerilmektedir (Spilanis ve Vayanni, 2004: 269).

Turizm ürünü sınıflandırmaları düzeylerine göre yapılabilmektedir. Düzeylerine göre sınıflandırma; temel ürün, görünen ürün, uzatılan ürün, beklenmeyen ürün potansiyel ürün olarak yapılmaktadır. Temel ürün; tüketicilerin temel gereksinimlerini gideren ve turizm hareketine katılmaya etkisi olan özellikteki üründür. Görünen ürün; başlangıç noktası ile varış yeri arasında kalan ve varış yerinde betimlenebilen tüm varlıkları kapsamaktadır. Uzatılan ürün; temel ürünlerin çekiciliğini artırmaya yönelik katma değer oluşturarak ek yarar sağlayan ürünlerden

oluşmaktadır. Beklenmeyen ürün; beklenti ve istekleri aşan özellikteki ürünler, ayrıca satın alınmayan memnuniyet sağlayan ürünlerdir. Son olarak potansiyel ürün ise; trende göre sunulacak olan temel ürün özelliğini kapsamakta, ancak rekabet üstünlüğü sağlamamaktadır (Kozak, 2014: 135-136). Diğer bir sınıflandırmaya göre turistik ürün türleri 4 grupta incelenmekte olup bunlar; turizm odaklı ürünler (turizm işletmelerince sunulan temel turistik ürünler), yerel halk odaklı ürünler (kamusal kullanıma açık alt-üst yapıya yönelik unsurlar), destekleyici ürünler (mevcut ürüne değer katarak rekabet üstünlüğü sağlayıcı yardımcı ürünler), çekici ürünler (benzerleri arasında bir destinasyonun tercih edilmesinde etkili unsurları içeren unsurlar) olarak ele alınmaktadır (Kozak, Kozak ve Kozak, 2011: 42).

Turistik ürünün yaşam süreci; fikir aşamasını kapsayan ‘ürün geliştirme süreci’, talebin yavaş yavaş arttığı ‘giriş dönemi’, ürünün pazar içerisinde yer edindiği karlılığın arttığı ‘büyüme dönemi’ ve talepteki artış hızının azaldığı pazardaki konumunun kırılganlaşmaya başladığı ‘olgunluk dönemi’ ve talebin ve karlılığın azaldığı ‘düşüş dönemi’ olduğu ifade edilmektedir (Adan, 2014: 149; Kotler, 1993: 268) . Talep çeşitliliği, rekabete uyum ve gelir artırma gibi nedenlerle turistik ürün çeşitlendirme stratejileri tercih edilebilmektedir (Bardakoğlu, 2011). Coşar (2014: 118-126) tarafından turistik ürün oluşum aşamaları ve çeşitlendirmenin nedenleri Tablo 1.3.’teki gibi belirtilebilmektedir.

Tablo 1.3. Turistik Ürün Oluşturma Aşamaları ve Ürün Çeşitlendirme Nedenleri

Turistik Ürün Oluşum Aşamaları	Turistik Ürün Çeşitlendirme Nedenleri
Fikir üretme Süreci	Uluslararası turizm hareketlerinin artması
Fikirlerin elemeden geçirilmesi Süreci	Teknolojik gelişmeler
Kavram Geliştirme Süreci	Turizmin mevsimsel özelliği
Ürünün Tasarlanması ve Test Edilmesi Süreci	Özel ilgi turizminin önem kazanması
Pazarlama Stratejisi Süreci	Tüketici profilinde görülen değişimler
Ticari Analizin Gerçekleştirilmesi Süreci	Marka ve imaj değiştirme isteği
Ürünün Tasarlanması Süreci	Rekabet
Pazar Testi ve Ürünün Ticarileştirilmesi Süreci	Çevre bilincinin artması

Kaynak: Coşar (2014: 118-126)

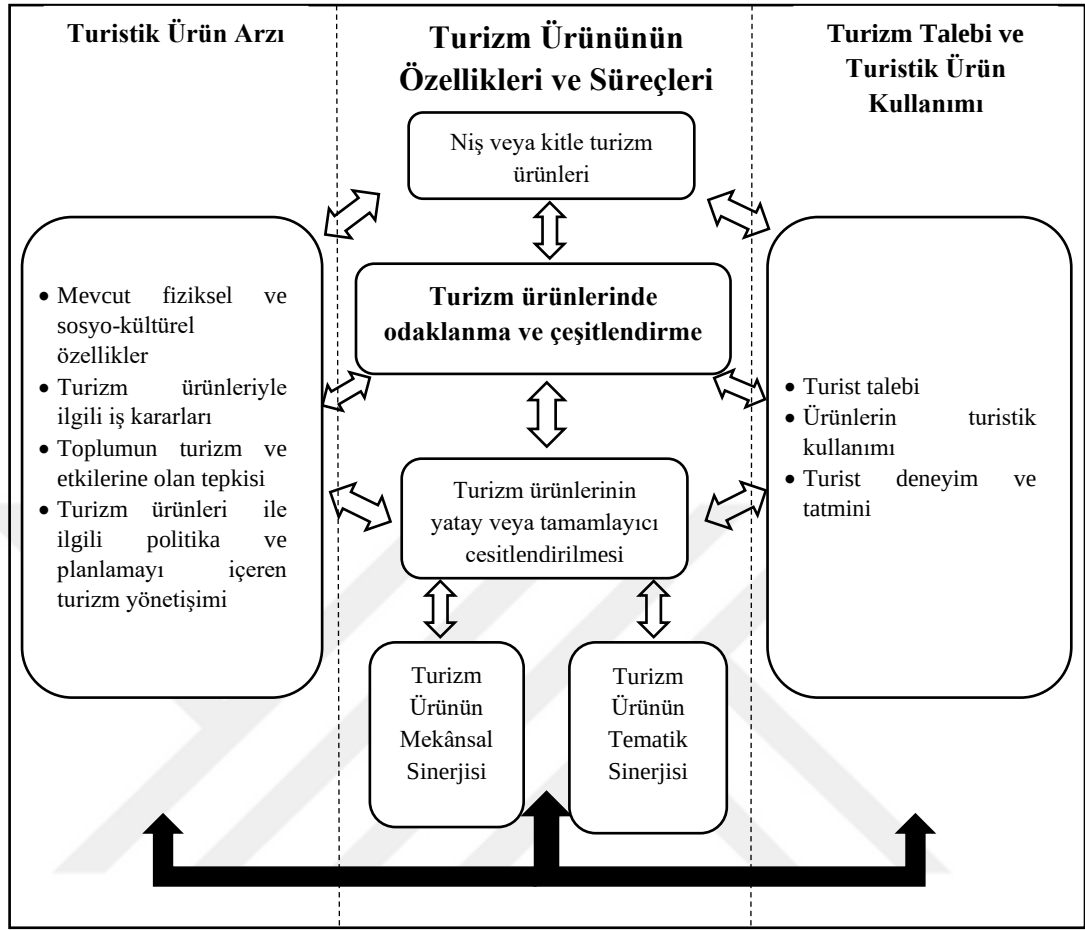
Tablo 1.3.' ten hareketle mevsimsellik sorunu, talep yapısındaki değişim gibi nedenlerle bu değişimi temel alan ürün geliştirme süreci ile turistik ürün çeşitlendirmesi gerçekleştirilerek rekabet avantajı elde etmeye çaba gösterildiği söylenebilir.

Kotler v.d. (2017: 255-257), turistik ürün düzeylerini; çekirdek ürün, kolaylaştırıcı ürün '*facilitating*' ve destekleyici ürün, genişletilmiş ürün olarak sınıflandırmaktadır. Ürünün ilk düzeyinde alınan ürünün kendisini; ikinci düzeydeki kolaylaştırıcı ürün, çekirdek ürünün sunumunda gerekli olan ürünleri kapsamakta, destekleyici ürünler ise çekirdek ürünün gereksinimlerinden olmayan, rekabet avantajı için değer katmaya yönelik çeşitlendirilen ekstra ürünleri kapsamaktadır. Son düzey olan artırılmış ürünler ulaşılabilirlik, ortam, hizmet kuruluşuyla müşteri etkileşimleri, müşteri katılımı ve müşteriler arası etkileşimi içeren ürünün sunumunun ve sunuluş biçiminin birleştirilmesini kapsamaktadır.

Turizm sisteminin konaklama, yeme içme gibi diğer alt endüstrilerinin bütünü bakımından somut, deneyimlerin ve kişisel düşünce gibi soyut tarafı olan turistik ürünü oluşturan faktörler, çekim unsuru, buna uygun tesisleşme ve turistlerin taşınmasının sağlanması olarak sıralanmaktadır. Ürün farklılaştırma ise, birbirinden

farklı tasarımı ve ismi olan ve çekim gücü oluşturarak rekabet gücünü korumak veya artırmak için gösterilen çaba olarak tanımlanabilmektedir (Hacıoğlu, 2000: 41-42; Cengiz, 2012; Akgöz, Göral ve Tengilimoğlu, 2016: 398-399). Diğer bir ifadeyle ürün çeşitlendirme rekabet gücünü etkileyen niteliksel bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, üçüncü yaş turizmi, eko-turizm, yüksek gelir grubundaki turistlere yönelik golf, yat, termal turizm gibi alternatif türlerin geliştirilmesi, ürün çeşitlendirme bakımından rekabet gücü sağladığı ifade edilmektedir (Bahar ve Kozak, 2012: 91-95). Cohen (1993: 159), yeni ürünlere ve stillere ilişkin girişim ve yenilikçiliği de kapsayan heterojenleştirmenin, turistler için çekiciliği artırıcı bir unsur olarak ilgili ürünün popülaritesinin artmasına katkı sağladığını ifade etmektedir. Girişimci ve yenilikçilerin çoğunluğunun dış kaynaklı olabildiğini ifade etmektedir.

Çeşitlendirme seçenekleri dikey, yatay ve yanal olarak belirtilmektedir. Çeşitlendirme nedenleri; talepte azalma, mevcut konumun güçlendirilme isteği, belirsizlik dönemlerindeki istikrar kaygısı ve teknoloji temelli yönetsel kaygılar olarak sıralanmakta ve ilk ikisinde dikey veya yatay çeşitlendirmenin, son ikisinde ise yanal çeşitlendirmenin faydalı olabileceği öne sürülmektedir. Çeşitlendirme aşamalarında öncelikle tercih edilen alanlar belirlenir, ilgili alanlara ilişkin çeşitlendirme seçenekleri geliştirilerek ön inceleme yapılır, belirli adımlar seçilir ve son olarak detaylı olarak uygulanarak tamamlanır (Ansoff, 1957: 118-124). Rekabet avantajına sahip sürdürülebilir turizm temelindeki destinasyonlarda birincil turistik ürünlerin değerlendirilerek talebe yönelik ürün geliştirme ve çeşitliliği konusunda yapılan çalışmada Akgöz, Göral ve Tengilimoğlu (2016: 398-404), yatay unsurlar olarak turistik ürünün özellikleri ve süreçleri turizm arzı ve turizm talebi ve ürün kullanımının karşılıklı etkileşim halinde olduğunu ifade eden Benur ve Bramwell (2015)'in turistik ürün çeşitlendirme süreci modellemesini Şekil 1.2.'deki gibi açıklamaktadır.



Şekil 1.2. Turistik Ürün Çeşitlendirme Süreci Modeli

Kaynak: Benur ve Bramwell, 2015'ten çeviren Akgöz, Göral ve Tengilimoğlu, 2016: 403.

Çeşitlendirme, Benur ve Bramwell (2015: 221-222) tarafından yoğunluk düzeyine göre değerlendirilmiştir. Yoğunluk düzeyini paralel, bütünleştirici, kitle turizmi ve niş turizm olarak ele alınmıştır. Bu doğrultuda, çeşitlendirilmiş paralel ve bütünleştirici niş turizmde birincil ürünleri büyük ölçüde küçük ölçekli çok sayıdaki niş pazara dayanmaktadır. Çeşitlendirilmiş paralel/bütünleştirici kitle turizm tipi seçilmesi durumunda destinasyondaki birincil turistik ürünleri büyük ölçüde kitle turizm özellikli ürünlerden ve birbiri ile bağlantılı tesislerden oluşturulmaktadır. Paralel/bütünleştirici çeşitlendirilmiş kitle ve niş turizm tipi ise kitle turizmi ürünlerinin bulunduğu destinasyonun çevre bölgesinde birkaç önemli niş turizm ürünlerinin geliştirilmesiyle örneklendirilmektedir.

Yığılma ve yayılma arasındaki dengeye dikkat çeken (Dabour, 2003), çeşitliliğin çevre bilincinin, kültürel değerlerin ve bu değerlerden korunarak

faydalanılması temelinde gerçekleştirilmesi gerektiği; aksi takdirde turizmin çeşitlendirilememesi, yatırımların ve altyapının yetersiz kalması, bilinç eksikliği ve bu doğrultuda turizmin potansiyeline zarar verilmesi gibi sonuçlara yol açılabileceğini belirtmektedir. Turistik ürün çeşitlendirmesi, sezon dışı dönemde turizm faaliyetlerinin devam ettirilebilmesi yönünde önemli bir strateji olarak görülmektedir (Baytok, 1998: 19). Turistik ürün çeşitlendirmesi alternatif ya da özel ilgi turizm türlerinin geliştirilmesi; mevcut ürünlerin kapsam ve yönetim anlayışında farklılaşma olma üzere iki şekilde yapılabilmektedir (Coşar, 2014: 123).

Ürün çeşitlendirmesi konusunda kalifiye personel istihdamı, yerel ve tarihi kültürün korunması gibi sosyal boyut; su, toprak ve diğer kaynakların dengeli kullanımı, turizm talebinin çeşitlerle yayılması ve yoğunlaşmayı önlemesi böylece flora faunayı da koruması bakımından çevresel boyut; tanıtım yapılarak iç ve dış talebi çekmek, yatırımları çekmek bu sayede finansal faydanın sürekliliğini sağlamak açısından ekonomik boyut olmak üzere sürdürülebilirlik ile ilişki kurulmaktadır. Ürün çeşitlendirme, rekabet gücünün artırılabilmesine ilişkin değer üstünlüklerine yönelik pazarlama stratejisi olarak ifade edilmektedir. Turist tipleri ve buna bağlı olarak sunulan hizmetler çeşitlilik göstermektedir (İstanbulu Dinçer, 1999: 21-29).

Bunun yanı sıra, çeşitlendirmenin turistin destinasyon seçimi veya tatil kararını almada marjinal etkiye sahip olduğunu ifade eden Farmaki (2012: 36-37) çeşitlendirmeye yönelik riskleri, yüksek yatırım maliyeti; imaj karışıklığı; standartlaşma tehdidi; sınırlı karlılık; finansal kaynaklar, zaman ve becerilerde aşırı gerilme '*overstretching*' olarak sıralamaktadır. Buna yönelik olarak turistik ürünlerin bilinirliğinin artırılabilmesi (tutundurma) konusunda farkındalık oluşturma, insanların ürünleri denemelerini sağlama, bilgi sağlama, hedef kitle belirleme ve müşterilere öğretme gibi stratejilerin uygulanabileceği ifade edilmektedir (Keleş ve Demirağ, 2020:235-247).

Bu noktadan itibaren, irdelenen alternatif turizm yaklaşımı ve özel ilgi turizmi kapsamında deniz turizmi ve daha sonra tezin odağındaki turizm denizaltıları ya da diğer bir deyişle insanlı su altı araçlarını içeren deniz turizmi irdelenecektir.

1.4. Deniz Turizmi

Deniz turizminin gerçekleştiği su alanları Harman ve oban (2016: 3) tarafından deniz ve okyanus olarak belirtilmektedir. Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO, 2013: 195) deniz turizmini, “Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri” olarak tanımlamaktadır. Basiron (1997: 3) deniz turizmini, turizmin genel tanımından hareketle; “insanların düzenli kaldıkları çevrenin dışında yer alan deniz alanındaki destinasyonlara olan kısa süreli geçici hareketler ve faaliyetler” olarak tanımlamaktadır. Ayrıca, ekonomik katkısı sebebiyle daha açık ve sektörel olarak deniz turizminin, okyanus ve kıyı su taşımacılığı, otel ve restoranlar, ada ve sahil tesisleri, deniz sporları ve rekreasyon gibi faaliyetleri de içerdini belirtmektedir.

Albayrak (2013: 203), deniz turizmini turistik çeşitlendirmesi bakımından değerlendirerek denizde gerçekleşen ve kıyı turizminden farklı olan turizm türleri olarak tanımlamaktadır. Çalışmada deniz turizmi, yat ve kruvaziyer turizmi olarak başta iki başlıkta ele alınırken; bunlara, sualtı dalış turizmi de eklenerek toplam üç başlık altında incelenmektedir. Yüzme, sörf gibi sahilde gerçekleşen rekreasyonel aktiviteler ve turizm faaliyetleri ile sahil dışında kalan deniz dışında gerçekleşen kıyı alanlarında kara temelli diğer tüm rekreasyonel ve turizm faaliyetleri kıyı turizmi kapsamına girmektedir. Yat, deniz sporları, kruvaziyer gibi karadan çok suya dayanan, bununla beraber kara tarafında tesisleşen ve hizmet ihtiyacının olduğu turizm alanı ise deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır (ECORYS, 2013: 5). Bunun yanı sıra deniz turizminde yolcu taşımacılığı çeşitlerinin iç denizler, açık denizler ve okyanuslar, göller ve kapalı denizler, nehirler, kanallar ve boğazlarda yolcu taşımacılığı şeklinde olduğu belirtilmektedir (Peköz ve Arıkan, 2015:87).

1.4.1. Deniz Turizminin Tarihsel Gelişimi

Denizciliğin ve teknolojinin gelişimi öncesinde gemilerin ilk çağlarda ticaret ve savaşlarda baskın olarak kullanıldığı belirtilmektedir (Kaya ve Narin, 2011: 365). Denizyolu ulaştırması tarihsel dönemlere göre 15’inci yüzyıldan önceki dönem, 15-18’inci yüzyıllar arasındaki dönem ve 18’inci yüzyıldan sonraki dönem olarak

sınıflandırılmaktadır (Gürdal, 1990: 59). İlk su yolu taşımacılığının kürekli sallar ve tekneler ile başladığı belirtilmektedir. 15. yüzyıldan öncesi dönemi M.Ö. 4000-3000’li yıllarda Mısırlılar, M.Ö. 2000’li yıllarda Akdeniz’de ticaret amaçlı seyahat eden Fenikeliler, M.Ö. 600’lü yıllarda Ege havzasında olan Yunan kolonileri, Anadolu’dan Fransa’ya göç eden ve Fransa’da deniz taşımacılığına devam eden Foçalılar, M.Ö. 400’lü yıllarda deniz araçlarını geliştirerek yolcu ve eşya taşımacılığı yapan antik Yunanlar, M.Ö. 150’li yıllarla birlikte Akdeniz çanağı ve Karadeniz ticaret yollarına hâkim olan Roma imparatorluğu oluşturmaktadır. Cenevizler, Venedikliler, 15’inci yüzyılda Amerika kıtasını keşfeden İspanyol ve Portekizliler, daha sonra okyanusa açılan Flemenkler ve Britanyalılar ile birlikte kıtalararası, uzak mesafeli deniz ticaretinin ve ulaşımının başladığı ve devam ettiği belirtilmektedir (Altuntaş ve Arıkan, 2015: 116).

1400’lü yıllarda üç direkli yelkenli teknelerin (avcı-jaght) deniz suçlularını yakalamak amacıyla kullanılmasından sonra avcı gemileri arasında yaşanan yarışların yapılmasıyla sportif özellik kazandığı belirtilmektedir. 17’nci Yüzyıl’da İngilizlere hediye edilen ‘Mary’ teknesi ile birlikte Flemenkçe olan Jaght kelimesinin, Yatch olarak bilinirlik kazandığı belirtilmektedir. Endüstri devrimi ile birlikte buhar gücünün gemilere uygulanması ile İngiltere ve Fransa arasında daha sonra yelkenli gemilerle Avrupa ve Amerika arasında düzenli seferler 19’uncu yüzyılda başlamıştır. Napolyon Savaşları (1803-1815) sonrasında Avrupa’da ekonomik gelişime zeminin oluşması ile ticari gemilerin yayıldığı belirtilmektedir. Özellikle Britanya’da serbest ticaret üzerine ilk modern kanunun çıkarılması sonrasında Amerika ve Britanya arasındaki gemicilikteki yarışın hız kazandığı ve bu dönemde gemilerin giderek çeşitlendiği ifade edilmektedir (Todd, 1934: 1-4).

Yatçılık alanına ilginin arttığının görülmesi bakımından 1720 yılında İrlanda’da The Water Club of the Harbour of Cork olarak bilinen ilk yat kulübünün kurulması (Royalcork, 2019) ve kulüp sayılarının giderek artması sonucu, 20’ inci yüzyılda, hız konularında iyileştirmelerin yapıldığı, önce alüminyum gövde, daha sonra polyester ve fiber teknelerin üretildiği belirtilmektedir. Buna yönelik tesisleşme konusunda Birleşik Devletler ’de 1928’li yıllardan itibaren marinacılığın geliştiği; ancak ilk yat limanının 1960 yılında Fransa’da açılan ‘Port Canto’ olduğu

belirlenmektedir. Bu dönemde Akdeniz kıyılarına yönelik talebin arttığı, Fransız Rivyerası, İtalya ve İspanya yat turizminin ilk destinasyonları olma özelliğini taşıırken 1990'lı yıllarda Karayipler ve Akdeniz'in, denize dönük eğlence ve dinlence endüstrisi kapsamında yatçılıkta popüler destinasyonlar arasında yer aldığı belirtilmektedir. (Turizm Bakanlığı, 1992: 13-15). Dünya Savaşı öncesi dönemde yolcu gemilerinin (krvaziyer) yapımlarının hız kazandığı belirtilmektedir. Savaş sonrasında ise özellikle 1950 sonrasında teknolojik gelişmeler doğrultusunda yolcu kapasitelerinin artmasıyla yolculuk özelliğinin yanı sıra rekreasyon ve turistik faaliyetlere katılım özelliğinin öne çıkarılmasının mümkün olduğu ve 'yüzen otel' olarak bilinen yolcu gemilerinin 20'nci yüzyılın ikinci yarısından itibaren hizmete girdiği ifade edilmektedir (Peköz ve Arıkan, 2015: 76-77; Gürdal, 1990: 59-60).

Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde kitle iletişiminin gelişimiyle beraber Büyük Britanya'da eğitilmiş kişilerin, dünyanın geri kalanını görme istekleri doğrultusunda, 1920'lerde askeri teknolojiden taşımacılıkta yararlanılarak güvenlik için karayolu ulaştırması ile ilgili lisans düzenlemelerinin yapıldığı ifade edilmektedir. 1908'de A.B.D.'de Henry Ford tarafından üretilen T Model motorlu araba, sonrasında motorlu araçların yaygınlaştığı, böylece tatillerdeki taşımacılıkta demiryolunun monopol konumunun bittiği vurgulanmaktadır. Uzun yolculukların söz konusu olduğu krvaziyer turizminin giderek popüler hale geldiği belirtilmektedir. Birleşik Devletler'de, Batı Sahili ile Hawaii arasında krvaziyer hizmetinin başlaması ve buradaki ziyaretçilere verilen hizmet bakımından, otelde verilen hizmetin, 1920lerde verilmesiyle bilinen ilk 'her şey dâhil' tatil tipi hizmetlerinden biri olduğu belirtilmektedir (Halloway, Humphreys ve Davidson, 2009: 38-39).

Türkiye açısından değerlendirildiğinde, Deniz Ticaret Odası raporuna göre (İMEAK DTO, 2013: 195-196), sektör ihtiyaçlarına cevap verebilmek için güncelliğini kaybeden Yat Turizmi Yönetmeliği, 13 Ocak 2007 Tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sonuçta, yat turizminin yanında, denizde gerçekleştirilen turizm çeşitlerinin artması, "Krvaziyer Gemileri ve Limanlarının" kanuna dahil edilmesi ile yönetmeliğin kapsamı Deniz Turizmi sektörü olarak genişletilerek yasal olarak 24.07.2009 tarihli ve 27298 (Asıl) Sayılı

Resmî Gazete’de yayımlanmasıyla “Deniz Turizmi Yönetmeliği” olarak yürürlüğe girmiştir. Yasal düzenleme bakımından, 27298 sayılı Deniz Turizmi Yönetmeliği, 12.3.1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’na dayandırılan 04.08.1983 tarihli Yat Yönetmeliği’nden sonra yasalaşmıştır (Kan ve Kuleyin, 2016: 55). Bu kapsamda kalkınma planlarında deniz turizmine de yer verilmektedir. Kronolojik olarak deniz turizmine yönelik yapılan kalkınma planları Tablo 1.4.’te gösterilmektedir.

Tablo 1.4. Deniz Turizmine Yönelik Kalkınma Planları

“turizm için küçük iskele yapımı”	Birinci, 1963-1967
“yat yanaşma yeri inşaatı”	Üçüncü, 1973-1977
Sahip olunan turizm kaynakları ve turizmin çeşitliliğinin ekolojik dengeyi gözeterek geliştirilmesi	Beşinci, 1985-1989
Turizm potansiyeli temelinde liman yapılacak kıyı kesimlerinin tespit edilmesi, turizmin çeşitlendirilmesi noktasında teşviklerin geliştirilmesi	Altıncı, 1990-1994
Deniz Turizmi Birliği Yasası’nın çıkartılması, bunun yanında turizmi yıla ve coğrafyaya yayma konularında turizm çeşitlendirmesine devam edilmesi	Yedinci, 1996-2000
Deniz Turizmi Kanunu Tasarısı çalışmalarının tamamlanması	Sekizinci, 2001-2005
Çeşitlilik ve yıla yayma konularında “termal ve sağlık turizmi, kültür, kongre, dağ ve yayla turizmi, kış turizmi, üçüncü yaş ve gençlik turizmi, yat ve deniz turizmi yatırımlarına öncelik verilmesi”	Dokuzuncu, 2007-2013
Mevcut turizm kaynaklarının, sağlık, kongre, kış, kruvaziyer ve kültür turizmi ile bütünleştirerek sağlık turizmi başta olmak üzere turizm çeşitlerine yönelik altyapı eksikliklerinin giderilmesi amacıyla alternatif turizm türlerinin geliştirilmesi	Onuncu, 2014-2018

Kaynak: Kan ve Kuleyin, 2017: 61

1.4.2. Deniz Turizminin Genel Özellikleri

Deniz turizmi üzerine yapılan sınırlı sayıda kapsamlı çalışma bulunmuştur. Buna karşın sektör raporlarında deniz turizminde yaşanan gelişmeler doğrultusunda deniz turizmi ile ilgili tanımlamaların, özelliklerin ve unsurların belirlenmesi gibi konularda öncü sayılabilecek çalışmalar mevcuttur. Dünya’da Cruise Lines, International Association (CLIA- Uluslararası Kruvaziyer Yolları Kurumu), The Florida- Caribbean Cruise Association (F-CCA- Florida- Karayipler Kruvaziyer

Kurumu), The Diving Equipment and Marketing Association (DEMA- Dalış Ekipmanları ve Pazarlama Derneği) gibi iş hacmi büyük bölgelerde raporlar hazırlayan kuruluşların ve International Maritime Organization (IMO- Uluslararası Denizcilik Örgütü), UNWTO gibi uluslararası örgütlerin dokümanları bunlara örnek olarak verilebilmektedir.

Türkiye’de başta İMEAK DTO (2015) tarafından olmak üzere deniz turizmine ilişkin raporlar hazırlanmaktadır. Bu raporlarda deniz turizminin sektör yaklaşımı olarak özellikleri, ekonomik faydaları, araçları ve işletmeleri, türleri belirlenmektedir. İMEAK DTO’nun Stratejik Plan’ında (2017: 23), güneydeki komşu ülkedeki barış ortamının tahsis edilememesi başat olmakla birlikte güvenlik nedeniyle 2014 yılı için 6,8 milyar dolar olan deniz turizminden elde edilen gelirler, 2016 yılı için 3,4 milyar dolara gerilediği belirtilmektedir. Bununla birlikte toplam turizm gelirleri içinde deniz turizminin %20’lik bir paya sahip olduğu ifade edilmektedir (İMEAK DTO, 2015: 4; İMEAK DTO, 2017: 23).

Deniz turizmi ürününün özellikleri Tablo 1.5.’te gösterilmektedir (Muslu, 2015: 40).

Tablo 1.5. Deniz Turizmi Ürününün Özellikleri

• Deniz araçları ile sunulan seyahat hizmetinden oluşur veya bu seyahat hizmetini destekler niteliğe sahiptir. • Ulaştırma, konaklama, yeme-içme hizmetlerini bünyesinde bulundurur. • Deniz turizmi tesisleri ve deniz araçlarından oluşur. • Tüketici olan bireylerin deniz turizmi ürününden beklentileri ürünün niteliğinde belirleyicidir. • Ürünün tüketilmesi sonucu ortaya çıkan fayda soyuttur. • Deniz turizmi ürününe yönelik arzının esnek olamayan karakteri vardır	• Deniz turizmi ürününe yönelik talep aşırı esnektir. • Deniz turizmi ürünü stoklanamaz bir niteliğe sahiptir. • Ürünü satın alan tüketicinin tercihlerini belirleyen etkenler çok sayıdadır. Örneğin, kültür düzeyi, boş zaman, eğlence ve dinlenme istekleri v.b. • İkame edilmesi kolay ürünlerdir. • Rekrasyonel bir faaliyettir eğlenerek dinlenmeyi içerir düşünsel dinlemeyi sağladığı gibi fiziksel dinlenmeyi de aktivite ile sağlar. • Satıldıktan sonra üretilir, birebir kopya edilemez.
---	---

Kaynak: Muslu, 2015: 34

1.4.3. Deniz Turizmi Türleri

1.4.3.1. Yat Turizmi

Denizciliğin ve teknolojinin gelişimi öncesinde gemilerin, ilk çağlarda ticaret yapmak amacıyla ve savaşlarda baskın olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Turistin yata ulaşması ile başlayan, belirli bir süre içerisindeki dinlenme, eğlenceye dayanan ve yat ile gerçekleştirilen doğal, tarihi ve turistik değerleri içeren rotayı takip ettikten sonra yata terk edilmesi ile sona eren turistik faaliyetleri kapsayan turizm türü olarak tanımlanmaktadır (Kaya ve Narin, 2011: 365-366; Narin, 2006: 128; Altuntaş ve Arıkan, 2015: 115). Yat turizmi, ölçek ekonomisi kapsamında değerlendirilebilecek olan kruvaziyer turizminin önceden planlanmış belirli rotaya dâhil olma özelliğinden daha esnek bir yapıya sahiptir. Bu bağlamda yat turizmi gidilecek rotaları turistlerin belirlediği, az sayıda katılımcı ile birlikte duraklama yaparak turistik tesislerden yararlanıldığı ve faaliyetlere daha esnek şekilde katılımın sağlanabildiği, deniz turizmi türü olarak değerlendirilmektedir (Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 263).

Üst gelir grubuna giren turistleri çekmesiyle deniz turizmine ekonomik katkısı bakımından kıyılarda yoğun olarak rastlandığı belirtilen yat turizmi için doğal ve beşerî birçok unsurun birleşmesi ile ortaya çıkan turizm aktivitesi olarak da ifade edilmektedir. 1960'lı yıllarda karayolu ile ulaşamayan tarihi ve turistik yerlere erişim ve kendi konaklama ünitesinin bulunması bakımından betonlaşmanın azalmasına olumlu etkilerinin olduğu belirtilmektedir (Sezer, 2012: 28). Tuna nehri üzerinden Akdeniz rotasının tercih edildiği, Karadeniz'in ise yat rotası içinde olmadığı belirtilmektedir. Yatçılığın gelişmesinde iklimsel özelliklerin ve yer şekillerinin önemli belirleyiciler olduğu ve yatçılıkta talebin ılıman iklime yöneldiği belirtilmektedir. Bununla birlikte bir destinasyonda rekabetçi avantajlar sağlayan özellikler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (İMEAK DTO, 2017: 227-229):

- İlıman mevsim süresi,

- Temiz ve güvenli deniz alanları,
- Dağların denize dik inmesi sonucu doğal korumalı yer şekillerin varlığı,
- Sakin, korumalı ve yerleşim yerlerine açılmayan ıssız koyların varlığı,
- Kültürün korunması ve konuksever yerel halkın varlığı,
- Temel kamusal alanlar ve eğlence alanlarına kolay ulaşımın olması,
- Kıyıya yakın kara ve deniz alanlarında antik, kültürel ve doğal mirasın durumu,
-  zg n  retim markasının olması,
- Kısa süreli gezileri mümkün kılacak yeterli sayıda günübirlik gezi teknelerinin olması,
-  r n ve hizmetlerin tüm gelir gruplarınca ulaşılabilir olması,
- Tesislerin yeniliklere adaptasyonu,
- Yıl boyu hizmet vermeye elverişli turizm bölgelerinin varlığı.

1.4.3.2. Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer turizminin, k         olan ve taşımacılık amacıyla eski çağlarda kullanılan deniz taşıtlarına dayandığı belirtilmektedir. Endüstri devrimi sonrası 1801 yılında ilk buharlı gemi olan ‘Charlotte Dundas’, daha sonra New York-Liverpool arasında 28 günlük turun düzenlendiği ‘Savannah’ gemisi ve daha sonra bölgesel ve kıtalararası mesafelerde çeşitlilik gösterecek şekilde şirketleşme dönemi ile birlikte gemi sayısının 19’uncu yüzyılda giderek arttığı ifade edilmektedir. Savaş  ncesi dönemde yolcu kapasitesinin artmasıyla (2000 kişilik), kara tarafında mevcut olan, sosyo ekonomik düzeylere göre çeşitlilik gösteren ve tatilcilere hizmet veren, yiyecek-içecek işletmeleri gibi turistik tesis ve hizmetlerinin kruvaziyer gemilerine adapte edildiği belirtilmektedir ( zgen Çiğdemli, 2017: 6).

Deniz turizmi, seyahat, ‘turizm ve boş zaman’ ve ulaştırma pazarlarının ortak alanı olarak değerlendirilmektedir. Ulaştırma konusunda gemicilik pazarı, y k pazarları ve hizmetleri, yolcu hizmetleri olarak   l  sınıflandırmanın yapıldığı belirtilmektedir. ‘Turizm ve boş zaman’ konusunda, deniz turizmi ile ‘turizm ve boş zamana’ ilişkin diğer türler olarak ikili sınıflandırma yapılmaktadır. ‘Deniz turizmi ve boş zaman’ kapsamında eğlence arayışına yönelik süper yatlar, diğer yatlar,

yelkenli tekne ve diğer boş zaman ekipmanlarının (kano, sörf tahtası ve rüzgâr sörfü gibi) kullanıldığı belirtilmektedir. Deniz turizmi içerisinde, kruvaziyer turizminin; günlük, nehir kıyısı, sahil, bölgesel, ulusal, uluslararası olarak çeşitli zamansal ve mekansal özellikte olduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda, kruvaziyer turizmi genel anlamda; belirli bir ücret karşılığında bir gemide, belirli bir rota içerisinde boş zamana yönelik olarak, konaklamaya dayanan turizm olarak tanımlanabilmektedir (Wild ve Dearing, 2000: 317-320).

Kruvaziyer turizmi ile ilgili olarak, aralarında önde gelen kruvaziyer yollarının yer aldığı F-CCA'nın raporunda, uluslararası kruvaziyer yolcu sayısının 2017 yılında, 2016 yılına göre %4,5 oranında artarak 25,8 milyona ulaştığı belirtilmektedir. Yine 2017 yılı 'Kapasite Paylaşım'ına göre yaklaşık %35'lik payı olan ve ilk sırada yer alan Karayipler/Bahamalar'dan sonra ikinci sırada olan Akdeniz pazarının %15'lik payı bulunmaktadır. 1 milyon kişilik istihdama katkısı sonucu 41 milyar dolarlık ücret ve maaş, ayrıca toplam 126 milyar dolarlık ekonomik katkısı ile kruvaziyer turizminin 2016 yılındaki durumu belirtilmektedir. Kruvaziyer turizmine 2018 yılında 25,8 milyon yolcunun katılacağı tahmin edilmektedir (f-cca, 2018: 2-4).

Başka bir sektör raporunda daha önce deneyimi olmayan turistlerin kruvaziyer turizmini tercih ettiği, toplam kruvaziyer turizmi hacminin 2016 yılına göre 2017 ve 2018 yıllarında arttığı belirtilmektedir. Raporda, 2017 yılına ait veriler; yolcu sayısının 26,7 milyon kişi, istihdam sayısının 1,108,676 ve ücret-maaşlar ise 45.6 milyar dolar olduğu belirtilmektedir. Küresel çapta ise 134 milyar dolar ekonomik katkısının olduğu vurgulanmaktadır. Yolcuların büyük çoğunluğunun Birleşik Devletlerden geldiği belirtilmekte olup kruvaziyer pazarında birinci sıradaki Karayiplerden (%34,4) sonra ikinci sırada olan bölgenin Akdeniz (%17,3) olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte 2018 yılı için 28,2 milyon ve 2019 yılı için 30 milyon yolcunun kruvaziyer turizmine katılacağı tahmin edilmektedir (Kennedy, 2018: 3-25).

Ekonomik faydalarının yanı sıra kirlilik konusunda 2012 yılında, kruvaziyer turizminin kirletme maliyetlerinin finansal faydalardan altı kat daha fazla olduğu öne

sürülmektedir. Bunun yanı sıra turistlerin, yerel halktan daha fazla kirletmeye yol açtığı belirtilmektedir (Caric, 2012: 60). Kruvaziyer turizmin yol açtığı çevre sorunları ve sürdürülebilirliği ilgili boyutlarına ilişkin açıklamalar Tablo 1.6.'da belirtilmektedir.

Tablo 1.6. Kruvaziyer Turizmin Yol Açtığı Çevre Sorunları ve Sürdürülebilirliğin İlgili Boyutları

Çevre Sorunu	Boyut	Sorunun Açıklaması
Balast Suyu	Çevresel-Ekonomik-Sosyal	Colera gibi toksik organizmaların gemi aracılığıyla taşınması riski
Hava Kirliliği	Çevresel-Sosyal	Gemi gaz salınımlarının ve diğer asılı partiküllerinin, özellikle sülfür salınımının astım veya akciğer kanseri riskini 5-10 kat artırması, yol açtığı dumanın ekosistemlere (toprak, göller, deniz kıyısı vb.) karışarak asitlenmesine yol açması
Katı Atık	Çevresel-Sosyal	- Eski nesil gemilerin aksine, yeni nesil kruvaziyer gemilerinde katı atıklar yakılarak küller denize dökülmekte - Plastik atıkların okyanus yüzeyini kaplamasının küresel bir çevre sorunu olarak görülmesi, deniz canlılarının çözünen plastikle beslenmesi ve besin zinciri doğrultusunda insanları etkilemesi
Tehlikeli Atıklar ve Gaz Salınımı	Çevresel	Kurşun ve cıva gibi ağır metallerden, benzen, hidrokarbon, çöp yakma fırınlarından, çevreyi tahrip eden metal ve plastik gibi diğer tehlikeli bileşiklerin yayılması (atık yönetimi eksikliği)
Zehirli Boyalardan Kaynaklanan Ekotoksik Metal Emisyonları	Çevresel-Sosyal	Gemilerin su ile temas eden dış yüzeyinin, Alglerden ve diğer protein ve enzime dayalı olarak ve fotosentezle büyüyen varlıklardan korunması için boya ile kaplanması. Bu kaplamadaki ağır toksin içeren metallerin suda çözünmesi, önce deniz canlılarını, besin zinciri kapsamında da insanları etkilemektedir
Atık Sular	Çevresel-Sosyal	Siyah, Gri ve Sintine sularının salınımı, suyun ötrofikasyonu sonucu - Çeşitli yollarla solunum ve bakteriyel enfeksiyon riski - Alg patlaması sonucu denizdeki oksijenin azalması ve deniz canlılarının yaşamlarının riske girmesi
Sualtı Gürültü Sorunu ve Çarpışmalar	Çevresel	Büyük oranda gemi motorlarının gürültüsü sudaki etkiyi artırarak kısa ve orta vadede ekosistemin işleyişinde bozulmalara, Kruvaziyer gemilerinin gürültüleri, seyir sırasında deniz canlılarının yönlerini karıştırması nedeniyle çarpışmalara yol açabilmektedir
Hidro Karbon (Yakıt ve Türevleri)	Ekonomik-Çevresel	Petrol sızıntısı sonucu yerel ekonomileri olumsuz etkiler ve ekosistemin kirlenmesine yol açar
Kitle Turizm Özellikli Gemiler	Çevresel-Ekonomik-Sosyal	3000 ve daha fazla ziyaretçi kapasiteli gemilerin, kitle turizmine benzer olarak - Tesisleşme ve sunulan hizmet bakımından kitle turizmin özelliklerini taşıması, - Rekabetin yoğunlaşması ve kıyı kaynaklarının aşırı tüketimi, yerel ekonomiye katkısının giderek azalması ve kitle turizmiyle benzer diğer sorunlara yol açması

Kaynak: (Caric, 2012)

1.4.3.3. Sualtı Dalış Turizmi

Su altı dalış turizmi, “su altı dünyasının flora, fauna ve arkeolojik kültür varlıklarını görmek, fotoğraflamak, filme almak ve sportif balık avlama amaçlı olarak gerçekleştirilen tanıtım ve eğitim amaçlı dalışlar ile kıyıda verilen konaklama ve ağırlama hizmetlerini içine alan bir turizm çeşidi” olarak tanımlanmaktadır. Kıyı ve su altı jeomorfolojisinin, iklimin, flora ve faunanın, su altı arkeolojisinin, buna bağlı olarak liman hizmetleri ve konaklama gibi tesisleşme ve beşerî altyapının, su altı dalış turizminin gelişmesinde etkisinin olduğu belirtilmektedir (Yaşar, 2011: 36).

DEMA'nın 2018 yılına ait raporunda Kaliforniya eyaletinde rekreasyonel amaçlı gerçekleştirilen tüplü dalışın ve şnorkelin, ‘Gayri Safi Yurtiçi Hasılatı’ na yaklaşık 11 milyar Amerikan doları katkı sağladığı, aynı eyalette yıllık yaklaşık olarak 1.38 milyon civarında dalışın gerçekleştiği belirtilmektedir. Kaliforniya’da tüplü dalışa dayalı, 161 milyon ile 382 milyon Amerikan doları arasında değişen, doğrudan harcamanın söz konusu olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte ayrıca 21 milyon ile 128 milyon Amerikan doları aralığında ek potansiyele sahip olduğu belirtilmektedir (DEMA, 2018: 7). Bu doğrultuda Birleşik Devletlerde, kurs materyali ve çeşitli gelir gruplarından 2012 yılında, Başlangıç Seviyesindeki yeni dalgıçlardan toplam 228,100,176.72 Amerikan doları gelir elde edildiği belirtilmektedir (DEMA, 2013: 2).

Küresel anlamda yıllık olarak 30 milyar dolarlık ekonomik katkıya sahip olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, ekonomik faydanın yanı sıra ekolojik açıdan, mercan resiflerinin koruma altına alınması, restorasyonu, turistlerin ve diğer paydaşların bilinçlendirilmesi gibi konulara dikkat çekilerek sosyo-çevresel koruma için ‘Yeşil Enerji Paket Turları’nın önemi vurgulanmaktadır. Çevresel korumanın yanı sıra mercan resiflerinin turistik çekiciliğinin olduğu, tüplü dalış ve şnorkel gibi doğa temelli turizm faaliyetlerinin bu çekiciliğin olduğu yerlerde olduğu belirtilmektedir (UNWTO, 2013). İklim değişikliğinin turizme çok yönlü etkilerinin olduğu belirtilmektedir. Örnek olarak temiz su kaynaklarının azalmasıyla tarımsal üretimde maliyetlerin artması verilirken, doğrudan turizmi etkileyen konular kapsamında; turizm işletme giderleri ve alternatif enerjilere bağımlılığın giderek

artacağı, kıyı erozyonunun, sel, habitat kayıplarının, turizm talebini olumsuz etkileyeceği öne sürülmektedir. Scuba dalıcılığı turizminin, Akdeniz’de özellikle Akdeniz Koruma Bölgelerinde (MPAs- Mediterenian Protected Areas), dalış merkezlerine, otel ve restoranlara yüksek gelir sağladığı belirtilmektedir. Su altı habitat ve canlı türlerinin zarar görmesi dalış turizm endüstrisini olumsuz etkileyeceği belirtilmektedir. Bununla birlikte algler, denizanası ve zehirli türlerin sezon içi dönemde insan sağlığına zarar verebileceği gerekçesi ile önde gelen destinasyonlarda yüzme ve suya dayalı faaliyetleri engelleyebileceği belirtilmektedir. Sıcak hava dalgaları turist sezonunu uzatsa da zararlı etkileri olabileceği için talebin diğer kıyı destinasyonlarına doğru kayabileceği belirtilmektedir (IUCN ve MedPan, 2012: 11).

Deniz turizmine yönelik resmi sınıflandırma bu şekilde olup bu turizm türlerinin gerçekleşmesi için gerekli olan deniz turizm araçları ve işletmeleri Tablo 1.7.’ de yer almaktadır. Bu doğrultuda turizm türlerinin gerçekleştirildiği araçlar ve işletmelere ilişkin sınıflandırma şu şekildedir:

Tablo 1.7. Deniz Turizm Araçları ve İşletmeleri

Kruvaziyer gemiler ve işletmeler	
Yat yatırım ve işletmeleri	• Mavi yolculuk deniz taşıma ve işletmeleri • Bareboat deniz taşıma araçları ve işletmeleri • Gününbirlik gezi tekneleri ve işletmeleri
Dalabilir deniz taşıma araçları ve işletmeleri	
Diğer deniz taşıma araçları ve işletmeleri	• Yüzer deniz taşıma araçları • Özel deniz taşıma araçları • Sualtı ve su üstü faaliyet araçları

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Örgütü, 2015: 4

Bu tablodan hareketle deniz turizmine yönelik resmi sınıflandırmada, dalabilir deniz taşıma araçlarının ve işletmelerinin dâhil olduğu sınıf tespit edilememiş olup, farklı bir deniz turizmi türünün eklenmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu doğrultuda diğer

deniz turizm türü olarak denizaltı turizmi önerilmektedir. Bu önerinin bir nedeni olarak ekonomik katkı ele alınabilir.

1.4.3.4. Denizaltı Turizmi

Antik dönemde çeşitli nedenlerle balık tutma ve yüzme aktivitelerine rastlandığı, özellikle Avrupa reform hareketlerinin öncesinde Orta Çağ Avrupa'sında hakimiyetin kurulamaması, ahlak dışı olarak görülmesi gibi nedenlerle denize girmenin yasaklandığı yerlerin olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte deniz suyunun sağlığa yararı olduğuna dair bilimsel çalışmaların başlaması, Reform dönemi ile birlikte deniz ve su alanlarının sanatın parçası haline gelmesi ile denize ilginin arttığı belirtilmektedir. Sonuçta günümüzde, deniz turizmi, tarihsel süreç içinde ve güncel anlamda denizde faaliyet gösteren araçların çeşitliliği ve denizdeki rekreasyonel faaliyetler kapsamında incelenmektedir (IMEAK DTO, 2015: 4, Orams, 2002: 20)

Denizaltıların, başlangıçta askeri amaçlarla ortaya çıktığı; ancak günümüzde rekreasyonel amaçlı olarak da kullanıldığı belirtilmektedir. Kişisel denizaltıların henüz yaygın olmadığını, bununla beraber yarı denizaltı (yarı dalabilir) araçları ile birlikte su altı geziler düzenleyen uzmanlaşmış operatörlerin olduğu belirtilmektedir. 1950'li yıllara kadar denizle etkileşimin sınırlı olması nedeniyle yaygın olmayan ve pahalı olan deniz araçları ile rekreasyonel faaliyetler düzenlendiği, özellikle 1950'li yıllardan itibaren askeri teknolojinin sivilleştirilmesi ve mevcut teknolojik gelişmeler doğrultusunda gemi ve makine çeşitlerinin hızla artması gibi diğer teknolojik gelişmeler sonucu deniz çevresine erişimin kolaylaştığı belirtilmektedir. Bu çeşitliliklere örnek olarak, yolcu taşımacılığı yapan yüksek hızlı katamaranlar, rekreasyonel gemiler, denizaltılar, navigasyon desteği ve dalış ile solunum desteğine yönelik yenilikler verilmektedir. Denizaltının turizmde kullanılmasının ve su altı çevresine erişiminin giderek artacağı öne sürülmektedir (Orams, 2002: 14- 27).

İKİNCİ BÖLÜM

ASKERİ TEKNOLOJİK ÜRÜN OLARAK TURİZM DENİZALTILARI

2.1. Denizaltıların Tarihsel Gelişimi

Sözlük anlamı; deniz yüzeyinin altında ve üstünde yol alabilen savaş veya araştırma gemisi (TDK, t.y.) olan denizaltı; su altında uzun mesafeler seyahat edebilecek tasarımıdaki bir gemi olarak da tanımlanabilmektedir. Denizaltıcılığın tarihine yer verilen çalışmalarda denizaltıların ortaya çıkış süreci tasarım aşaması ile başlamakta, genel sınıflandırma erken dönem su altı cihazları, ilk denizaltılar ve modern denizaltılar olarak yapılmaktadır (Mercan, 2012; Fred Hadley ve Hadley, 1998; Maritime Park Association, 2010). Denizaltı tasarımının ilk olarak 1578’de yapıldığı ancak bu tasarımın inşa aşamasına geçmediği ifade edilmektedir. 1642 yılında Alman Cornelius van Drabbel tarafından üretilen ve yağlı deri ile kaplı aracın, dalışı başarıyla gerçekleştirdiği, 12-15 feet (yaklaşık 3,65- 4,57 metre) derinliğe kadar dalış yapabildiği ve gemi içindeki havanın su yüzeyinden inen hortumlarla sağlandığı belirtilmektedir (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 14).

Denizaltılar, erken dönemlerden itibaren, bünyesinde yer alan torpido ve füzeler nedeniyle görünmez savaş makinesi olarak tehdit amacıyla çatışmalarda kullanılmıştır. Büyük İskender döneminde, M.Ö. 4’üncü yüzyılda, gemilerin demir halatlarını kesen dalgıçlara karşı savunma amaçlı olarak insanlı denizaltıların kullanıldığı öne sürülmektedir. Diğer taraftan 18’inci yüzyılda denizaltıların gündeme geldiği, yapılanların da 19’uncu yüzyıla kadar insan gücüne dayandığı belirtilmektedir. Bu yaklaşıma göre Sanayi devriminin çıktısı olan buharlı makinenin 1879 yılında William Garret tarafından denizaltıya eklenmesi ile ilk mekanik (modern) denizaltının üretiminin gerçekleştiği ifade edilmektedir. Genellikle askeri amaçlı kullanımları ile bilinen denizaltıların, zaman içerisinde bu amacın genişleyerek keşif ve ticari amaçlarla da kullanıldığı belirtilmektedir (Obe Rn, 2001: 2-5; Mercan, 2012).

Okyanusun derin sularında ticari ve bilimsel amaçlı olarak faaliyet gösterebilmesine yönelik ilk insanlı su altı araçlarının üretiminin başlangıcının 1960’lı

yıllara dayandığı belirtilmektedir. Başlarda Birleşik Devletler Donanma Araştırma Ofisi'nin finansal destek amacıyla Woods Hole Oceanographic Institution (who, ty. a) ile okyanus bilimi için gerekli cep denizaltıları üretmeye yönelik anlaşmaya varılmıştır (Moorhouse, 2015: 65). Bu girişimin en temel nedeni olarak Meksika Körfezi ve Kuzey Denizi açık sularında petrol aramaya yönelik ilginin giderek artması gösterilmektedir. Birleşik Devletler Sahil Güvenlik'inin açık denizde petrol çıkarılmasının desteklenmesi sorumluluğunu üstlendiği dönemde, su altındaki basınçlı taşıtların insana uygun olarak tasarlanma sürecinin başladığı ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, Amerikan Makine Mühendisleri Topluluğu tarafından su altı inşaatı, ticari dalışlara ilişkin faaliyetlerin düzenlendiği Pressure Vessles for Human Occupancy (1977 yılında PVHO-1) standardının geliştirildiği belirtilmektedir (Workman ve Maison, 1998).

Teknolojinin gelişmesi ile askeri denizaltıların savaş ve derin deniz araştırmalarında kullanıldığı, teknolojinin sivilleşmesi ile birlikte, arkeolojik araştırmalardan okyanusun keşfine ve turistik denizaltılara kadar çeşitli alanlarda faaliyet gösteren denizaltıların sayı ve çeşidinin giderek arttığı belirtilmektedir. Genellikle tahrik sistemi olarak elektrikle faaliyet gösteren turistik denizaltılarla birlikte, hibrid modellerinin de olduğu belirtilmektedir (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 13- 15).

Fizik ve mekanğin ilkelerinin tasarımcılar tarafından tam anlaşılabilmesi, denizaltıların savaşta yararlı olmayacağı yönündeki yaygın düşünüşle birleşmesi nedeniyle denizaltıların gelişiminin yüzlerce yıl ertelendiği belirtilmektedir (Maritime Park Association, 2010: 2). Denizaltıların dönemsel sınıflandırılmasında Maritime Park Association (2010)'un sınıflandırması temel alınmakta olup; gelişmelerin Birinci Dünya Savaşı kısmına kadar özetlenen özelliklerin büyük kısmı Mercan'nın (2012) ve Kalaycıoğlu'nun (2003) kronolojisine uygun olarak tablo haline getirilmiştir. Sonraki aşamada askeri teknoloji olan denizaltıların sivilleşme ve ticarileşme dönemini de içeren gelişmeler ve denizaltıların kullanım alanları belirtildikten sonra turistik denizaltıların bu süreç içerisindeki gelişimi, kendi içindeki biçimsel farklılıkları, ekonomik- çevresel- sosyal kültürel etkileri irdelenecektir.

2.1.1. Erken Dönemde (İlk Denizaltılar) Denizaltı

İlk denizaltıların kullanımına yönelik farklı bilgiler bulunmaktadır. Resmi olmayan bilgilere göre, ilk ilkel denizaltıların M.Ö. 332 yılında Büyük İskender'in Tire kuşatmasında, gemi demir iplerinin dalgıçlar tarafından kesilmesini önlemek amacıyla insanlı olarak ve M.Ö. 200'lü yıllarda da Çin tarafından kullanıldığı belirtilmektedir. **1150 Akka Kuşatması'nda** İnsanlı Dalabilen Araçla şehre girilmesi de denizaltıların uzun zamandır kullanıldığı şeklinde yorumlanmaktadır. **1465 yılında** Konrad Kyeser (Almanya) ve **1531 yılında** Guglielmo De Lorena (İtalya) denizaltı merkezi komutanlıklarının kurulması, denizaltıların askeri amaçlı kullanımının ileri düzeye taşınacağını gösterir nitelikte olduğu ifade edilmektedir (Mercan, 2012). 16. yy.'da Leonardo Da Vinci'nin tasarladığı botla dalış yapması, William Bourne'nin tarihteki ilk detaylandırılmış denizaltıcılık kitabı olan deri kaplama ve kürekle çalışan denizaltılara ilişkin ve genel prensipleri niteliğindeki İcatlar ve Aygıtlar'ın (Inventions and Devices) yayımlanması dönemin önemli gelişmeleri arasında yer almaktadır (Metel, 1960: 1; Burgess, 1975: 1-2).

17'nci yüzyıla gelindiğinde bir girişim haline gelse de denizaltıların tasarım, üretim ve faaliyet aşamalarında bu girişimler çeşitli nedenlerle başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Örneğin; 1605 yılındaki Magnus Pegelius sponsorluğunda Bourne'nin girişimi başarısızlıkla sonuçlanmış; ancak Bourne'nin tasarımından hareketle 1620 yılında ilk denizaltıyı üreten fizikçi olarak bilinen Cornelius von Drebbel tarafından 12 kürek ve 20 kişilik mürettebatı ile faaliyet gösteren ve gövdenin yağlı deri geçirildiği üç denizaltının üretildiği belirtilmektedir. İlk başarılı dalışın Drebbel'in tasarımı ile gerçekleştiği belirtilmektedir. Bu denizaltıların güvenilirliğinin gösterilmesi amacıyla Britanya Kralı I. James'in kısa sualtı seyahatini deneyimlediği; ancak genel anlamda araçla dalışa ilginin gösterilmediği belirtilmektedir. İngiltere tarafından 18'inci yüzyılda yine İngiltere'nin su altı araçları ile ilgili olarak tasarıma ilişkin en az 14 patent alındığı vurgulanarak bu girişimlere de dikkat çekilmektedir (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 14).

Başarısız girişimlerle birlikte tasarım üretim aşamalarının gelişimi, girişimlerin farklı ülkelere yayılması ile devam etmektedir. Fransız De Son tarafından 1653 yılında

tasarlanan, gövdesi demir kirişlerle desteklenen, mekanik güçle hareket etmesi ve tekne yapısı olarak ilk denizaltı özelliğini taşıdığı belirtilen ‘Rotterdam Boat’ üretilmiştir. Bu denizaltıda kürek büyüklüğünün yetersizliği nedeniyle başarısız olunmuştur. İngiltere ve Fransa dışında diğer ülkelerde de tasarım yapılmaya başlandığını gösteren 1680 yılında İtalyan Giovanni Alfonso Borelli tarafından sephiye kuvveti (gemilere etkiyen kaldırma kuvveti) bazında dalış ve yüzeye çıkmada torbalara su alma ve boşaltma sistemi kullanılarak günümüz sisteminin temeli oluşturulmuştur. 1689-1696 yılları arasında Denis Papin tarafından hava basan tulumların kullanımıyla birlikte iç dış basınçların ayarlandığı düdüklü tencereye benzeyen kürekli iki denizaltının yapıldığı belirtilmektedir (Mercan, 2012; Kalaycıoğlu, 2003; Dümer, 1972: 4).

Tablo 2.1.’ de ilk olumlu sonuçlanan kayıtlı patent girişimlerinin olduğu yıldan Birinci Dünya Savaşı’na kadar geçen süreçte denizaltılara ilişkin gelişmeler kronolojik sıralamaya göre yer almaktadır.

Tablo 2.1. Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Olan Süreçte Denizaltıların Gelişiminin Kronolojisi ve Gelişmelerin Genel Özellikleri

Erken Dönem Tasarımlar Ve Cihazlar
18. yy.
1727 itibariye sadece İngiltere’de en az 14 türün patenti alınmıştır 1729 Dalış ve çıkışta hacmin ayarlandığı teleskopik gövdeli denizaltı gemisi icat edilmiştir. 1773 J. Day (İngiliz), yelken gemisi sığ sularda dalabilen araca dönüştürülmüştür. 1774 David Bushnell’ in günümüz denizaltıların çalışma prensibine yakın olan tek kişilik kapasitesi ile mayın yerleştirebilen <i>Turtle</i> ‘kaplumbağa’ icat etmiştir.
1775- 1783 Amerikan Devrimi sırasında, Amerika limanlarındaki İngiliz ablukasının ticareti aksatması ve yeterli donanma gücüne sahip olunmaması nedeniyle Amerika su altından Kaplumbağa denizaltısı ile İngiliz gemilerine iki hücum denemesi yapmıştır. Bu hücum denemeleri, denizaltıların su üstü gemileri için büyük tehlike oluşturduğu fikrini gündeme getirmiştir 1797 Robert Fulton; Düşük maliyetle ablukayı kırma idealinden hareketle, Kaplumbağa’nın prensipleri ve denizaltı tasarımı geliştirilmiştir.
19. yy.
1801, Napolyon’un desteği ile günümüz tasarımlarına benzer tasarıma sahip olan Nautilus denizaltısı inşa edilmiştir. 1850, Su altından saldırı gerçekleştirebilecek mayın ateşleme amacıyla birlikte ilk kez elektriğin kullanıldığı belirtilen denizaltı olan Brandtaucher-Le Plongeur Marin- Fire Diver girişiminde bulunulmuştur. 1863-64, Güneyli Konfederasyon’un ablukayı yarmak için başarısız girişimlerinin ardından kol gücü ile çalışan CSS Huntley denizaltısı Kuzey’e ait korveti batırarak tarihte ilk başarılı hücum gerçekleştiren denizaltı olarak kayda geçmiştir. 1876, Drzewiecki Stepan Karlovich (Rusya) bir kişilik ve pedal-dışlı sistemi ile hareket eden mayın denizaltısını yapmıştır. 1886, İngiltere’de Ash & Cappel, Nautilus denizaltısı, batarya ve elektrik motoruyla başarıyla hareket eden ilk denizaltı inşa edilmiştir. 1883, Holland ve E. L. Zalinski (Nautilus Submarine Boat Company kurucuları) benzinli motorla hareket eden Zalinski Boat denizaltısında ilk kez periskop kullanarak hedef belirlemiştir. 1884, Yüzbaşı Isaac Peral (İspanya) tarafından, modern anlamda iki adet elektrik motor tahrikli, içerideki karbondioksiti dışarı atarak içeri oksijen girişini sağlayan elektrikli pompaya sahip ilk denizaltı Peral üretilmiştir. 1885, Cloude Goubet’in Goubet I ve Goubet II, kablo ile patlatılan mayın benzeri torpido atan, elektrik motorlu tahrik gücü ve periskop kullanılan denizaltılar tasarlanmıştır. 1893, Gustave Zede denizaltısı 1896, Fransa Bahriye Bakanlığı tarafından denizaltı tasarım yarışması düzenlenmiştir. Yarışmayı Maxime Laubeuf’un Narval denizaltı tasarımı kazanmıştır. 1899’da inşa edilen ve ilk çift tahrikli sistemli denizaltı olan Narval, dalma yakıt sarnıçlarının çift tekne içerisinde yer alan ilk denizaltılar arasındadır.
I. Dünya Savaşına Kadar
1898, Holland’ın (Amerika, New Jersey) yunus balığı hatlarının model alındığı (su altında basınca daha dayanıklı ve yüksek hız amacıyla) su altında elektrik motoru; satıhta benzinli motora (satıhta benzinli motor bataryaları şarj eder) sahip olan Holland VI denizaltısı üretilmiştir. 1901, ABD hükümeti ve Holland arasında denizaltıları geliştirmeye yönelik sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşme sonucu Fulton (Holland VII) denizaltısı ile daha güçlü motora sahip olan denizaltılar daha sonra Rusya, İngiltere, Japonya ve Hollanda hükümetleri tarafından alınarak donanma envanteri arasına girdiği belirtilmektedir 1891, Protector denizaltısı ABD tarafından 1902’de suya indirilmiştir. Satıhta benzinli motor; su altında elektrik motoru ile hareket eden denizaltının baş bölgesinde iç dış basıncın eşitlenerek dalgıçların suya girişi sağlanması ile askeri dalgıçlık işlerinin yapılmasına olanak sağlanmakta ve üç adet torpido ateşlemesi mümkün kılınmıştır. 1904 Fransa ve 1912 Almanya, ilk dizel denizaltıları (U-boats) kullanılmaya başlanmıştır.

Kaynak: The Navy Department Library (2017), Mercan (2012), Kalaycıoğlu (2003), Chaption-Hall (1999), Dümer (1972: 3-4) ve Sözer (1965)’ den derlenmiştir.

2.1.2. Savaş Teknolojisi Olarak Denizaltılar

Dönemin savaş kuralları içerisinde olmadığı, bu sebeple yıkıcılığın artacağı gerekçesi ile savaş denizaltısı fikrinin 18. yy. sonunda destek bulmadığı; üç yıl sonra Napoleon Bonaparte (Napolyon) desteği ile denizaltı inşası için proje oluşturulduğu ifade edilmektedir. Nautilus denizaltısı savaş kurallarına ilişkin kuşku ile ilgili ilk görüşün hâkim olması sonucu Fulton'a verilen desteğin geri çekildiği; daha sonra da İngiliz donanmasının ilgilendiği ancak savaş kuralları ile ilgili olumsuz düşünceler nedeniyle donanma için üretimin gerçekleşmediği belirtilmektedir (Mercan, 2012: 12). Savaşın hemen öncesinde denizaltı tasarım boyutlarının giderek büyümesi, denizde tutulmasına olanak sağlanması, sadece kıyıların korunması değil; aynı zamanda açık denizlerde atak amacıyla kullanılmasına ilişkin denizaltıların yeni bir silah olarak vazgeçilmezliğine yönelik fikri dönüşümün başladığı belirtilmektedir (Horton, 1974: 64). Askeri anlamda üretilen ilk denizaltılara bakıldığında, temelde ablukayı yarmak amacını taşıdığı belirtilmektedir. Askeri alanda başarılı bir denizaltının dört temel gereksinimi şu şekilde sıralanmaktadır (The Navy Department Library, 2017):

- Batma yeteneği;
- Su altında manevra kabiliyeti;
- Dalabilen gemi ve mürettebatının faal olması için yeterli hava beslemesini sağlama yeteneği;
- Düşman yüzey aracına karşı etkili saldırı operasyonları yürütme yeteneği

2.1.2.1. I. Dünya Savaşı

Savaş dönemlerinde ticari ve savaş özelliği olmayan gemilerin açık denizde savaştaki gemiler tarafından aranması veya el konmasının yasaklandığı; ancak 18' inci yüzyılın sonlarına doğru birçok milletin kabul ettiği 'First Armed Neutrality-Birinci Silahlı Tarafsızlık' prensiplerinin, savaşta kullanılacak 'kaçak' malları taşıyanlar dışındaki nötr ticaret gemilerinin serbest dolaşımının ilke olarak kabul edildiği belirtilmektedir. Bu ilkelerin nihai hali olarak değerlendirilen Londra Bildirgesi, Britanya ve Almanya'nın kabul etmemesi nedeniyle yürürlüğe girmemiştir. Ancak bildirgenin prensiplerinin diğer ülkelere kabul edildiği belirtilmektedir (Holwitt, 2008: 1-13). Bununla beraber devlet destekli deniz ticaretine yönelik saldırıların Birleşik Krallık Kraliçesi Elizabeth' e bağlı korsanlarla gerçekleştirildiği ve Napolyon savaşlarında ise ilk kez düşman sahilinin Britanya tarafından ablukaya alındığı ifade

edilmektedir. 1870'li yıllarda deniz ticaretine ilk sistemli saldırı stratejisinin Fransa tarafından hazırlandığı; Almanya'nın da Shlieffen Planı dahilinde ilk kez uyguladığı belirtilmektedir. Bu konuda Alman U-boat'ların uyarılmadan ticari ve diğer sivil gemileri batırdığı, sivil-asker ayrımının bu bağlamda o dönemde uygulama açısından ortadan kalktığı ifade edilmektedir (Lawrence, 2009: 33-34).

Yaklaşık yüz yıl içerisinde savaş kurallarına ilişkin belirtilen kaygılara sahip olursa da Savaşın başladığı **1914** yılında, **1912**'de faaliyete giren E sınıfı denizaltılardan Kraliyet Donanması (Birleşik Krallık) bünyesinde 11 adet mevcut olup D ve E sınıfı denizaltıların birinci sınıf okyanus savaş gemileri olduğu belirtilmektedir. Savaş sonrasında denizaltı üretimi ve kullanımı konusunda Almanya'ya yaptırımlar içeren Versay Antlaşması doğrultusunda I. Dünya Savaşı sonrası hizmet verebilir durumdaki neredeyse tüm denizaltıların Müttefik devletlere teslim edilerek batırıldığı, hizmet veremeyecek durumdakilerin ise tahrip edildiği belirtilmektedir (Horton, 1974: 64-106). Savaş sonrası dönemde gerçekleştirilen Washington ve Cenevre konferanslarından sonraki deniz kuvvetlerinin sınırlandırılmasına yönelik üçüncü konferans olan ve dönemin deniz gücü olarak geçen Britanya, Fransa, Birleşik Devletler, İtalya ve Japonya'nın katılımıyla, 1931 yılında düzenlenen Londra Deniz Konferansı'nda (Sezgin, 2014; Office of The Historian, t.y.) hukuk kurallarında karşılık bulmayan denizaltıların tamamen yasaklanmasının gerekliliğine ilişkin Britanya'nın vurgusunun öne çıktığı belirtilmektedir.

I. Dünya Savaşı ile ilk kez, filo halinde savaş alanında ve su üstü-altı yürütme sistemleri ile birlikte güvenli silah olan torpido kullanılmasının özellikle kıyı, savunma gibi kısa mesafeli taktik ve stratejik amaçlı operasyonları mümkün hale getirdiği; bunun yanı sıra keşif, tespit ve imha odaklı fikirlerin eksik olduğu; denizaltıların su altında dengesizlik ve su üzeri şarj gereksinimi olması nedeniyle genellikle sadece liman savunması olarak kullanıldığı belirtilmektedir (Mercan, 2012).

Alman U-botlarının Britanya bandıralı ticaret gemilerini batırması, I. Dünya Savaşı'nın donanma bakımından en belirgin özelliği olduğu belirtilmektedir. Gelecek için, uzun menzilli operasyonlarda tek başına desteksiz olarak icra edebilen savaş gemisi olma fikrinin somutlaştığı belirtilirken, operasyonel başarısızlıkların sebepleri

arasında denizaltıların sahip oldukları donanımlarının dışındaki amaçlarla kullanılması gösterilmektedir (Horton, 1974: 72-81).

Almanya'nın, savaş sırasında, inşa edilen 360 denizaltının 178'inin, bunun yanı sıra iki binden fazla İngiliz gemisinin ve 14 binden fazla denizcinin hayatlarının kaybedilmesine neden olduğu belirtilmektedir. (Mercan, 2012).

2.1.2.2. II. Dünya Savaşında Denizaltıların Genel Durumu ve Sonrasında Soğuk Savaş ve Sivilleşme

İkinci Dünya Savaşı öncesinde Rusya'nın kıyı savunması için tasarlanan en çok denizaltıya sahip devlet olduğu belirtilmektedir. Hitler'in iktidara gelmesinin (1933) ertesini yılı Almanların gizlice U-bot inşa etmeye başladığı, 1935'te Nazi Almanya'sının Versay Anlaşması'nı reddettiği ve donanma inşa bilgisinin öğrenilmesi üzerine Britanya ile Britanya donanmasının yüzde 35'inin altında kalmak üzere (denizaltılarda yüzde 45) donanma inşasına izin verilen Anglo-Alman Deniz Anlaşması için görüşüldüğü, 1936 yılında ise İkinci Londra Deniz Sözleşmesi'nde konunun düzenlendiği belirtilmektedir (Horton, 1974: 110).

İkinci Dünya Savaşı'nda Birleşik Devletler ve Japonya İmparatorluğu'nun denizaltı konusunda yüksek teknolojiye sahip oldukları, İmparatorluk bünyesinde bulunan I-boat'ların yüksek düzeyde deniz tutunma kabiliyetine sahip, en büyük sınıf denizaltıların bünyesinde ise mini denizaltıları ya da keşif ve özel bombardıman uçaklarını bulundurabilen özellikte olduğu belirtilmektedir (Charles Rivers Editors, 2016). İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerikan Donanmasının yüzde ikilik kısmını oluşturan denizaltıların Japon donanmasının yüzde 30'dan fazlasını batırdığı, ekonomiye yönelik olarak da ticaret gemilerini batırdığı belirtilmektedir (The National Museum of American History, 2000a).

Teknolojik olarak özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında Alman U-boat'larının ele geçirilmesi ile teknolojilerin geçişi sonucu radar, sonar alanları dahil olmak üzere ilerlemelerin yaşandığı belirtilmekte (NMAH, 2000b; NMAH, 2000c) olup Alman denizaltı çeşitleri; Kıyı Tekneleri; Uzun Menzilli Tekneler; Atlantik Tekneleri; Çeşitli Tekneler; Özel Tekneler, Walter prototip U-boat'ları olarak belirtilmekle birlikte içlerinde sahil araştırma, mayın gemisi, uçaksavar ateş gücüne

sahip gemi, tedarik gemisi amaçlarına hizmet etmesi üzerine tasarlandıkları ifade edilmektedir. Teknik alandaki ilerlemeler arasında, İttifak devletlerinde Alan Turing'in şifre kırıcı 'Bombe' makinesinin icadına ve sonra daha büyük 'Bombe'lerin faaliyete girene kadar Alman Ordusu ve Hava Kuvvetleri'nin ve Donanmanın kullandığı şifreleme makinesi Enigma'yı kullanması yer almaktadır. Bunun yanı sıra, şnorkel takılması, gözetleme yapmak için Wagtail (kuyruksallayan) kullanılması, kara ve yüzeyde kullanılan radarların küçük sürümlerinin savaş uçakları ve yüzey savaş gemilerinde ve başarılı olan radarların denizaltılarda kullanılmasının da teknik ilerlemeler arasında olduğu belirtilmektedir (uboa.net, t.y.).

İkinci Dünya Savaşı'nda kullanılan denizaltıların genel olarak su altında kısıtlı bir süre kalabilen yüzey gemileri ve yüzeyde dizel motorlarla yüksek hız ve uzun menzile sahipken su altında kapasitesi görece düşük bataryalı elektrik motorları ile düşük hız ve menzilli olması gibi özelliklere sahip oldukları belirtilmektedir. Soğuk Savaş dönemindeki nükleer denizaltıların suya indirilmesine kadar geçen süreçte ilk olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında müttefikler tarafından el konulan U-boat'larla birlikte bu denizaltıların dayanıklılık ve su altı hızı konularındaki avantajlı özelliklerinin geliştirilmesi ile haftalarca su altında kalabilen denizaltıların üretiminin temelinin atıldığı belirtilmektedir (The National Museum of American History, 2000b).

2.1.2.3. Soğuk Savaş ve Sivilleşme

Soğuk Savaş döneminde, mevcut modellerin yükseltilmesine ilişkin üç aşamalı Guppy¹ programı ile su altında daha büyük itici gücün araştırıldığı ifade edilmektedir. Programın son aşamasında gelinen noktada, ortaya çıkan denizaltılar arasında 1952 yılında inşası başlayan dünyanın ilk nükleer denizaltısı olan, su altında ve su üstünde basınçlı su nükleer reaktörü ile faaliyet gösteren USS Nautilus' un (SSN-571), aynı yıl suya indirildiği aktarılmaktadır (NMAH, 2000b; NMAH, 2000c). Nükleer denizaltıların ortalama yaşam ömrünün 30 yıl olduğu, nükleer caydırıcılığa sahip olması özelliğinin yanı sıra bu denizaltıların kullanım alanları; istihbarat, gözetleme, keşif, gelişmiş mobil mayınlama, uzun menzilli füze kullanımı, özel harekât

¹ Deneyisel kullanılan teknelerin ana programa dönüşmesi, yeni sonar ve elektronik sistemlerin kullanılması

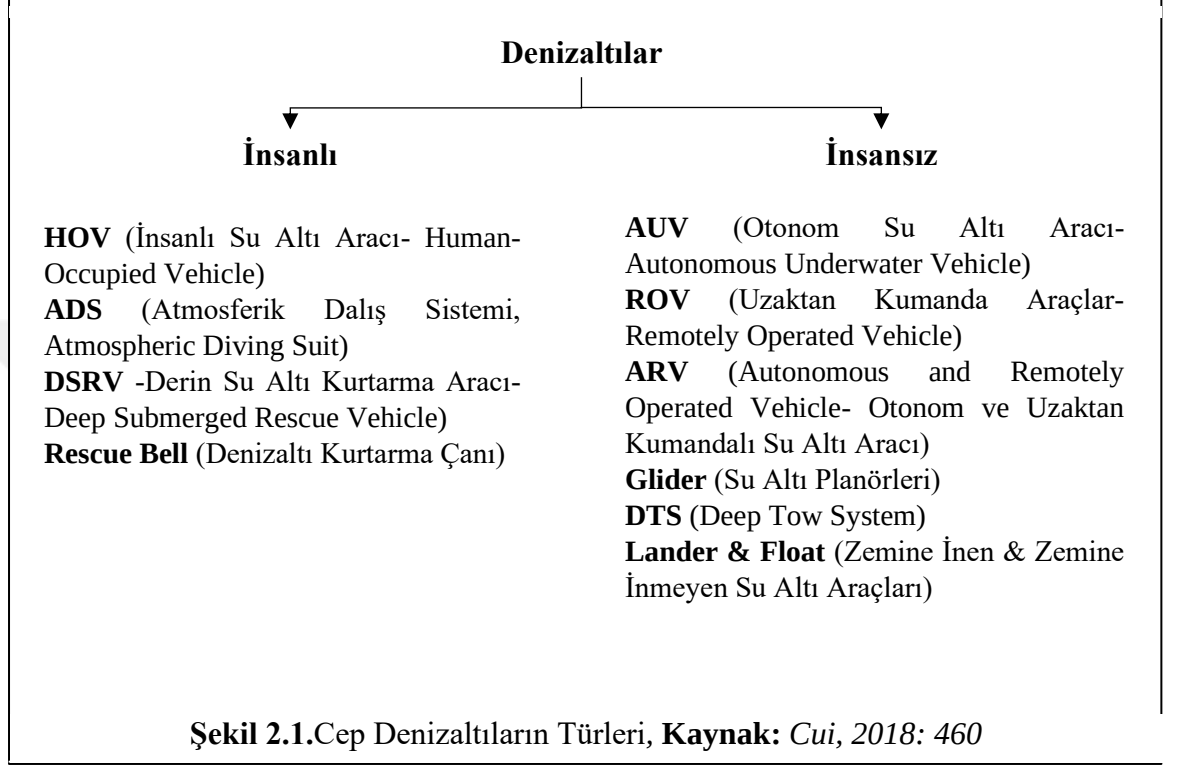
kuvvetlerinin ulaştırılmasında kullanılan gizli bir platform olarak belirtilmektedir (NMAH, 2000d). Günümüze kadar suya inen en büyük denizaltı, balistik kıtalararası güdümlü füze taşıyan Typhoon (Rusya) sınıfı denizaltı olarak belirtilmektedir (Obe Rn, 2001: 30).

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren açık denizlerde özellikle askeri denizaltıların çeşitli operasyonlar için önemli konuma geldiği belirtilmektedir. Aynı dönemde tahrik sistemi, güvenlik gibi konularda nükleer sistemler üretilene kadar geçen süreç içerisinde dizel tahrikli denizaltıların, buharlı ve benzinli denizaltıların yerini almaya başladığı belirtilmektedir (Mercan, 2012: 19). Bununla birlikte, Soğuk Savaş sonrası dönemde donanmaların, denizaltıların çeşitli alanlarda kullanımı konusunda özellikle elektronik teknolojisindeki hızlı değişime uyum sağlamak ve maliyetleri azaltılmak için ticari ürünlerin kullanımı yoluna gittiği belirtilmektedir (NMAH, 2000e). Denizaltıların su altında araştırma amaçlı ilk sivil kullanımı ise ‘barış’ dönemi olan iki dünya savaşı arasında 1930’da üretilen ve derin sulardaki doğal ortamın Bathysphere (batisfer) ile keşfine dayandığı belirtilmektedir (Dohlin, 2014). İlk batiskafın ise 1948 yılında inşa edilen, deneme sırasında hasar alan FNRS 2 ve sonrasında daha gelişmiş olan FNRS 3’ün 4 kilometre derinlikte faaliyet göstermesi olarak belirtilmektedir. İkinci olarak Trieste batiskafının 1953’te ilk dalışını yapması 1958’de Birleşik Devletler Donanması’na katılması ve iki yıllık yenilenmenin ardından dalış 1960 yılında Birleşik Devletler donanmasından personelin katılımıyla gerçekleşmiştir (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2017).

2.2. Denizaltıların Sivil Kullanım Alanları

Arama, keşif ve inceleme amaçlı kullanılan küçük denizaltılar, insanlı ve insansız su altı araçları (denizaltılar) olarak sınıflandırılmakta; insansız su araçlarının, önceden programlanan, gerçek zamanlı otonom araçlar ya da kablolu kablosuz yönlendirilen araç türlerinin olduğu belirtilmektedir. Bu araçlar Uzaktan Kumandalı Araçlar (Remote Operated Vehicles-ROVs) ve Otonom Sualtı Araçları (Autonomous Underwater Vehicles-AUVs) olmak üzere iki temel türde ele alınmaktadır (Aygün, 2019: 65).

Günümüzde yukarıda belirtildiği gibi denizaltı araçları insanlı ve insansız iki sınıfta ele alınabilmekle birlikte, türlerine ilişkin sınıflandırma Şekil 2.1’de verilmiştir (Cui, 2018: 460)



Kullanım amaçları arasında petrol platformlarının su altı kısımlarının servis ve tamiri, okyanus tabanının keşfi yer alan ROV’lar su üstünden kablo veya kontrol ile yönetilirken; AUV’lar gemide yer alan bilgisayarlardaki bilgi ile yönetilmektedir. Turistik denizaltıların da içinde bulunduğu insanlı küçük denizaltılar, mürettebatın gemide olduğu denizaltı tipi olarak belirtilmektedir. İnsanlı ve insansız denizaltılar arasında su altı kalış süresi açısından farklılık bulunmaktadır. İnsanlı denizaltıların yaşam destek sistemlerine duyulan ihtiyaç ile personel ve ziyaretçilerin dayanıklılık faktörünün su altında geçirilen süreyi kısıtlamasıyla olumsuz yanı vurgulansa da bazı şartlarda belirli olguya yönelik karar alma hususunda insanlı denizaltıların avantajlı konumda olduğu ifade edilmektedir. Destek araçlara olan ihtiyaç, bakım ve operasyon bakımından küçük denizaltıların yüksek maliyetli olma özelliği vurgulanmaktadır. Su altında stabil kalmasının ise, denizaltıların yolcular için güvenlik konusunu oluşturduğu belirtilmektedir (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 14-15).

İnsansız denizaltılar arasında bulunan otonom su altı araçları su altındaki doğal ve çevresel kaynakların korunması ve incelenmesinden, inşaat faaliyetleri, kıyı ve ülke güvenliğinin sağlanmasına kadar sivil veya askeri, farklı ve çeşitli amaçların gerçekleştirilmesinde kullanılmaktadır. Su altı hareket kabiliyeti, deniz suyunun kimyasal özelliği nedeniyle malzemelerin yıpranma olasılığındaki yükseklik, deniz suyunun haberleşme için gerekli olan geçirgenliğe sahip olmaması nedeniyle bu denizaltılardan henüz istenen verimin elde edilemediği belirtilmektedir. İnsansız su altı araçlarının kullanım alanları Tablo 2.2.'de verilmektedir (Canlı v.d., 2015:45).

Tablo 2.2. İnsansız su altı araçlarının sivil kullanım alanları

İnşaat ve İnşaata İlişkin İnceleme	Su altı boru-kablo döşeme ve kontrolü	Su altı boru hattı kaynak incelemesi
	Su altı inşaat ve bakım-onarım	Su altı güç istasyonu, hidroelektrik ve nükleer santral
	Su rezervuarları, baraj kapakları ve su setleri incelemeleri	Su altı durum farkındalığı sağlama
	Köprü ayağı kontrolü	
Adli	Su altı naaş ve delil çıkarma	Su altı olay yeri inceleme
	Arama-Kurtarma	
Araştırma	Batık kurtarma	Batık objelerin araştırılması (gemi, batık, uçak vb.)
	Arkeoloji çalışmaları	Su parkları
	Su altı haritalama ve doğrulama	Belgesel çekimi
	Dalgıç gözlemlene ve destek elemanı olarak görev icrası	Su altı örnek toplama
	Çevresel araştırmalar, çevre kirliliği	Oşinografik araştırmalar, biyoçeşitlilik çalışmaları
	Korozyon ve katodik ölçümler	Gemi teknesi, pervanesi ve yönlendirme ekipmanı incelemesi
	Zebra midyeleri ve temizlenmesi	Balık- yengeç ve su yüzeyi araştırmaları

Kaynak: Canlı v.d. 2015: 45

İnsanlı su altı araçları sektörlere ve kullanım türlerine göre araştırma, turizm, askeri/devlet, ticari/kişisel araçlar olarak sınıflandırılmakta ve 2017 yılında MTS' in (Marine Technology Society), MUVs (Manned Underwater Vehicles-İnsanlı Su altı Araçları) veri tabanına göre toplam 320 adet MUV içinden faal olan 160 adet MUV olduğu, bunların 36 adetinin turistik MUV olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte 122'den fazla aracın turizm, araştırma ve keşif işlerinde işletilebilir özel ve ticari özellik taşıdığı vurgulanmaktadır. Bu verinin içerisine takibinin mümkün olmaması sebebiyle 25 yıldan fazla operasyon dışı kalan eski ya da kişisel ev yapımı araçların dâhil edilmediği belirtilmektedir (Kohnen, 2018: 4-5).

İnsanlı su altı araçları ile ilgili olarak, 1964 yılında Human Occupied Vehicle (HOV- İnsan Yönetimindeki Araç) kategorisinde olan Alvin su altı taşıtının, iki bilim insanı kontrolünde 4500 metre derinlikte on saate kadar uzayan dalış sürelerinde yerinde veri toplama ve gözlem faaliyetlerini yapan ilk derin okyanus cep denizatlarından biri olduğu belirtilmektedir (whoi, t.y. b). Aynı dönemlerde Ed Link'in tasarımı olan JSL I ve JSL II; tasarımcıları Alan Trice ve Mack Thompson olan 1965 yılında sunulan Pisces 1 ve Pisces'in çeşitli tiplerinin 1970'li yıllardan itibaren denizaltı kablo döşeme, petrol arama, su altı araştırma amaçları ile kullanıldığı belirtilmektedir (Moorhouse, 2015: 67-68).

2.3. Turistik Denizaltılar

Turizmde denizaltıların kullanımı konusunda literatür ve çeşitli kaynaklarda farklı tarihler ve bilgiler yer almaktadır. Bu bağlamda rekreasyonel kullanıma yönelik denizaltıların inşasının 1956 yılında Jr. John H. Perry tarafından başladığı, 1960'lı yılların başlarında ise tasarımcı Edward Link ile birlikte P-LC-4 adlı ilk DLO (diver lockout-dalgıç kilidi) denizaltısını tasarladıkları, daha sonra PC-8 ve özellikle daha ilgi gören PC-12 (1971) sınıfı denizaltıların endüstrinin ilgisini çektiği belirtilmektedir (Moorhouse, 2015: 70-71).

Konuyla ilgili diğer bir bilgiye göre, ilk turistik amaçlı denizaltının 1955 yılında açılan eğlence merkezi Disneyland Tomorrowland' da (Amerika) 1959 yılından itibaren "Submarine Voyage" olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Tasarımı denizaltı olduğu; ancak en fazla yarısının suya dalabilmesinden dolayı tam bir denizaltı olmadığı da ifade edilmekle birlikte su altı deneyimi sunan ilk araç olduğu belirtilmektedir. Tema olarak, sualtı antik kenti, batık ve hazineleri, yapay egzotik balıklar ve kutup buzullarının kullanıldığı ifade edilmektedir. Soğuk Savaş yıllarının da etkisiyle donanma grisi renginde olan ve dizel motorla tahrikli denizaltıların savaşın son yıllarına doğru sarı renge dönüştüğü ve 2007 yılından itibaren yeni denizaltılarda elektrik motorunun kullanıldığı belirtilmektedir (Strodder, 2008: 402-403). Bununla birlikte başka bir kaynağa göre ilk turistik amaçlı kullanılan denizaltının (Mésoscaphe) 1964 yılının 27 Şubat günü Lozan'da gerçekleştirilen Expo 64' te suya indirildiği, satılan denizaltının ertesi yıl Amerika Birleşik Devletleri'nde

turistik faaliyet, araştırma ve kayıp hazine arama amaçlarıyla 28 bin saatlik toplam 12 bin dalışın gerçekleştirilmesinin ardından 2005'te Swiss Museum of Transport'a (İsviçre Ulaştırma Müzesi) konulduğu, 2014 yılında ise restore edildiği belirtilmektedir (verkehrschaus.ch, t.y.; AParchive, 1964).

2.3.1. Turizm Denizaltılarının Gelişimi

Tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde üç nesil denizaltılarının olduğu; birinci nesil turistik denizaltılarının, araştırma denizaltılarının restorasyondan geçerek turistik dalış gerçekleştirmeye yönelik düzenlenmesi sonucu ortaya çıktığı; ikinci nesil denizaltılarının daha fazla kapasite sağlayacak dizayna sahip, gözlem pencereleri ile deniz bilimi ve oşinografi çalışmalarına da olanak sağlayan denizaltılar olduğu; üçüncü nesil denizaltılarının ise akrilik bölümlerin daha fazla görüntü sağlayacak gövde tasarımına sahip denizaltılar olduğu belirtilmektedir. İlk olarak Grand Cayman, Barbados, ABD Virgin Adaları, Hawaii ve daha sonra Guamda ve Bahamalar denizaltı turizminin, talebe göre arzın ilk geliştiği bölgeler olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, çevre ve koruma bilincine sahip çocukların yetişmesi için okyanus ile ilgili temel bir eğitim ve ayrıca sorumsuz avlanma, atıkların etkileri gibi çevresel etkilerin öğretilmesinde ve deniz altının kültür ve özelliğini çocuklarda birincil kaynaktan bütünleştirilmesinde kullanılması amacıyla eğitimler verilmektedir. Özel dalışların yapıldığı bu eğitim dalışlarının çocuklara ücretsiz olduğu, ebeveynleri ile gelenlerden ise düşük ücret alındığı belirtilmektedir (Janca, 1989: 747-749).

Askeri teknolojinin ürünü olan denizaltılarının, özellikle Soğuk Savaş döneminde yaşanan teknolojik gelişmeler doğrultusunda, turistik amaçlı kullanıma ilk olarak Soğuk Savaş'ın sonlarına doğru, 1985 yılında başladığı belirtilmektedir (Cater ve Cater, 2001: 276). Başka bir çalışma da ise turistik denizaltılarının ilk olarak 1986 yılında faaliyete başladığı belirtilmektedir. Denizaltı turlarının pazarının saptandığı 1996 yılında, iki milyonda fazla yolcunun denizaltı turu için yurtdışına seyahat ettiği veya tura katıldığı (Jefferis, 2016:2) ve bu yolcuların 150 milyon doların üzerinde harcama yaptığı belirtilerek, ekonomik açıdan durum ortaya konmaktadır (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 13-15).

Turistik amaçlı üretilen su altı aracı olan Alicia (AP6) denizaltısının elektrik ve dizel motora sahip olduğu belirtilmektedir. Deep Flight'ın Deep Flight I, Super Falcon ve turizmde özellikle lüks resort ve belirli tur operatörleri için tasarlanan Deep Flight Super Falcon 3S denizaltısının düşük elektrik izi bırakması, sessiz, temiz ve hızlı olma özelliğiyle ve mercan kayalıklarına iniş yapmamasına yönelik kızıksız tasarıma sahip olması ile çevre dostu olduğu öne sürülmektedir (DeepFlight, t.y.). Görüldüğü üzere turistik denizaltıların ilk defa kullanımı konusunda literatürde farklı tarihler olsa da 1956 yılında Disneyland'da belirli bir rotada çeşitli yapay unsurların çekicilik olarak kullanılması ile başladığı söylenebilir (Strodder, 2008: 402-403).

2.3.2. Talep-Arz

2002 yılında yayımlanan bir çalışmada yıllık ortalama iki milyon turistin turistik denizaltılar ile tura katıldığı ifade edilmektedir (Jefferis, 2002: 2). Denizaltı ile dalış gerçekleştikten sonra dalgıçların balıkları besledikleri ifade edilmektedir (Renouf, 2000: 67).

Literatürde turistik denizaltıları konu alan çalışmalar sınırlı sayıda olup, çalışmalar araştırmanın konusuna uygun olarak arz ve talep yönlü incelenmiştir. Bu doğrultuda, literatürde turistik denizaltılara değinen veya doğrudan turistik denizaltılar ile ilgili yapılan çalışmalar Tablo 2.3.'te verilmektedir.

Tablo 2.3. Turistik Denizaltılar Üzerine İngilizce İlgili Çalışmalar

No.	Yazar	Yıl	Çalışma Alanı	Dergi/Kitap Adı
1.	Ahmed	2016	Mühendislik (Direncin hesaplanması)	ASME 23rd International Review of Mechanical Engineering
2.	Cater ve Cater,	2001	Askeri teknoloji ürünü olan denizaltıların Soğuk Savaş yıllarında turistik amaçlı kullanımı	The Encyclopedia of Ecotourism
3.	Spears; Rosenbaum	2012	Turizm (Hawaai'deki Amerika ve Japon pazarları arasındaki farklılıkların yönelik demografik ve tüketim alışkanlıklarının paket tur ve bağımsız turistlere göre incelenmesi)	TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal of Tourism
4.	Li; Han	2011	Mühendislik (Pnömatik sistemin uygulanması)	Applied Mechanics and Materials
5.	Gierczak	2011	Ulaştırma modları ve turistik ulaştırma modlarının Birinci Sanayi Devrimi sonrası gelişimi	Polish Journal of Sport and Tourism
6.	Agrusa; Kim; Wnag	2011	Turizm (Hawaai'deki azalan Japonya pazarına çözüm olarak Çin'in yeni pazar oluşturmaya için Çinlilerin kilit sosyo demografik değişkenlerinin keşfi)	Journal of Travel & Tourism Marketing
7.	Paein Koulaei; Rad, Mousaviraad; Sadathosseini	2004	Mühendislik (Su hareketlilikleri ile çeşitli parametrelerin, işletilebilirlik üzerine inceleme)	International Conference on Offshore Mechanics and Arctic Engineering
8.	Jefferis	1996	2 milyon kişinin denizaltı turuna katıldığını belirtmiştir.	Kitap
9.	Fred Hadley ve Hadley,	1998	Ziyaretçilerin 150 milyon dolar harcama yaptığı	Technology Teacher
10.	Janca	1989	yeni nesil denizaltıların üretiminin yanı sıra çevre bilincinin oluşturulmasında çocuklardan ücret alınmadığı özel dalışların yapıldığı	Proceeding OCEANS Conference
11.	AParchive,;	1964	Mésoscaphe, 1964 yılının 27 Şubat günü Lozan'da gerçekleştirilen Expo 64' te suya indirilmesi	Video arşiv
12.	Strodder	2008	Bir eğlence parkında yapay unsurlara yönelik raylı denizaltı parkuru konseptinde kullanılması	Kitap
13.	Renouf,	2000	Denizaltı ile dalan dalgıçların balıkları beslemesi	Canary Islands: Pocket Guide
14.	Rothwell	2004	Sosyoloji (Bermuda'nın, Sosyo- tarihsel gelişiminin kitle turizmi talebine yansımalarının modernizmin yapısal bağlamında konumlandırılması)	Faculty of the Graduate School of the University of Maryland (Doktora Tezi)

Ahmed (2016: 247) tarafından Kızıl Deniz'de, denizaltıların farklı hızlara göre karşılaşacağı direncin tahminlenmesine yönelik yapılan çalışmada, teknolojideki gelişim ve kârlılık konularına olumlu bir yaklaşımla yer verilmiştir. Bu doğrultuda, su altında deneyim sunma noktasında havalandırmalı denizaltıların özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Her yaş ve fiziksel durumdaki yolculara hitap etmesi bakımından erişilebilir olması,
- Batarya bazlı tahrik sistemleri çalışması nedeniyle çevreye düşük (en az) etkiye sahip olması,
- Sınırlı hız, menzile ve dayanıklılığa sahip olması,
- Üstün manevra kabiliyeti,
- Faaliyetlerin gerçekleştirilmesine uygun su derinliğinin ortalama 50-100 metre derinlikte olması ve tasarımdaki dalma derinliğinin 75 metre olarak belirlenmesi.

Denizaltı ve denizaltı turizm pazarının belirtildiği başka bir çalışmada, uzaktan kumandalı denizaltı araçlarının gelişmesi ile birlikte, bilimsel ve ticari insanlı denizaltıların sayısının giderek azaldığı; bunun yanı sıra, turistik kullanıma yönelik 1994-2004 yılları arasında önemli sayıda yeni denizaltının üretildiği (yaklaşık 48 adet yeni ve 7 adet ticari denizaltıdan dönüştürülen) belirtilmektedir Paein Koulaei v.d. (2004: 635-641). Çalışmada, yıllık yaklaşık olarak iki milyon yolcunun denizaltı turlarına katıldığı, turlardan 150 milyon dolar gelir sağlandığı ifade edilmektedir. İstenmeyen farklı hareketlerin, denizaltı aracını ve yolcularını zor duruma sokabileceği, dalga durumunda denizaltının faaliyetini sıvı direnci ve hareketlerle ilgili sorunların çeşitli parametrelerinin incelendiği (su altındaki deniz türbülansı derecesi, gövdenin şekli, deniz yönü, faaliyet derinliği, hızı ve süresi olan) çalışmada faaliyet sırasındaki aracın derinliğinin artmasıyla beraber işletilebilirlik endekslerinin arttığı belirtilmektedir. Turistik denizaltılar, Li ve Han (2011: 603-609) tarafından verimlilik ve performansının yanı sıra çevresel sürdürülebilirlik kapsamında ele alınmıştır. Çalışmada, turistik denizaltıların daha hafif ve çevre dostu hale getirilmesine yönelik düşük hızlı denizaltılarda pnömatik tahrik sisteminin kullanımıyla tahrik ve oksijen sistemlerinin çevre dostu, verimli, güvenilir, ekonomik olacağı belirtilmektedir.

Çeşitli doğal değişkene bağımlılık ve mevcut teknoloji bağlamında tur süresinin uzun olmasına dikkat çekilen ve Bermuda’da gerçekleştirilen bir çalışmada, gezi denizaltılarının 1990’lı yılların başlarında mercan resiflerine gidiş geliş yolculuğunun süresi açısından zaman kaybı olması ve suyun geziye uygunluğu ile balıkların görünürlüğünün tahmin edilememesi gerekçesiyle girişimin başarısızlıkla sonuçlandığı belirtilmektedir. Ancak, Akvaryum’da (Aquarium) bu sorunun çözüldüğü, deniz tutmasının önlendiği, ayrıca yabancı ziyaretçilerin yanı sıra yerel halk için de popüler yerler arasında olduğu; buna benzer şekilde zaman kaybının cam tabanlı gezi tekneleri için de olduğu; ancak bu yarı denizaltıların turun içerisinde çeşitlilik sunduğu için farklılaştığı öne sürülmektedir (Rothwell, 2004:105).

Geleceğe yönelik olası ulaştırma türlerinin belirtildiği bir çalışmada, talebin arzı şekillendirmesi konusunda, sosyal ve biyolojik ihtiyaçların, motivasyon sürecini başlattığı ve bu ihtiyaçları tatmin etmeye yönelik eylemlere yönlendirmesi bağlamında, turistik mal ve hizmetlere ulaşma kaynaklı duyulan ihtiyaçların, ihtiyaçlar hiyerarşisinde önemli rol oynadığı ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte sadece ulaşımın değil, yenilikçi ulaştırma faaliyetlerini mümkün kılan araçların (uzay gemileri, denizaltı ve uçak oteller gibi) gelişiminin turizmin çeşitlenmesinde etkili olabileceği belirtilmektedir (Gierczak, 2011: 275).

Talep yönlü çalışmalarda; Çinli turistlerin Hawaii’de en fazla su sporlarına ilgi gösterdiği; şnorkelle dalış, kürek gibi deniz sporları ve denizaltıların su altındaki resiflerin ziyaretinde kullanılması konusunda tanıtım faaliyetlerinin çeşitli dillere çevrilmesinin teşvik edilmesi gerektiği belirtilmektedir (Agrusa, Kim ve Wang, 2011: 273). Spears ve Rosenbaum, (2012: 19-31) tarafından Hawaai’deki Amerikan ve Japon turistlerin (paket tur ve bağımsız) demografik ve tüketim alışkanlıkları arasındaki farklılıkların araştırıldığı çalışmada Amerikan turistlerin yarısına yakını; Japon turistlerin yüzde 21’inin tatil sürecinde tur için kürek ve denizaltı hizmetlerini planladığı belirtilmektedir.

Doğal yaşamı gözlemlemeye yönelik doğal hayat turizminde (wildlife tourism) arz ve talebin genel olarak büyümekte olduğu, mercan resiflerine yapılan tüplü dalış,

kuş gözlemciliği, balina gözlemciliği gibi çeşitliliğin söz konusu olduğu ve bu turizm faaliyetlerinin temelinde canlılarla etkileşimin olduğu belirtilmektedir. Bu bağlamda su altında denizaltı ve yarı dalabilir deniz araçları ile gerçekleştirilen turların odak noktaları arasında su altı faunasının yer aldığı belirtilmektedir. Doğal yaşamı gözleme temelinde gelişen turizmde gerek tur operatörlerinin gerekse turist sayısının giderek artması, ekonomik değer anlamında da büyüme olarak ifade edilmekte, ayrıca yeni biçimlerin ortaya çıkması ile çeşitliliğin sağlandığı belirtilmektedir. Bu çeşitliliklerden biri de 2000'li yılların başından itibaren literatürde 'yeni olgular' arasında yer alan 'turist denizaltılarıdır' (Higginbottom, 2004; Cater ve Cater, 2001).

Deniz altında bulunan doğal, tarihi ve kültürel varlıkların turistik gezilerde değerlendirilmesi konusunda denizaltı araçlarından yararlanılmasına yönelik bir yaklaşım bulunmaktadır. Coğrafi temelde ürün farklılaştırması konusunda, bölge ve hizmetin verileceği deniz aracının uyumluluğuna göre; deniz aracı çeşitlendirilmesi temelinde bir farklılaştırmanın ise deniz aracı tipinin hedef kitle, doğal koşullar ve gerekli donanımlara göre seçilerek yapılmasının önemli olduğu ifade edilmektedir. Güzergâh üzerinde bulunan Kaş bölgesinde dalışlı mavi turların yapıldığı, yamaç paraşütü gibi deniz ve kara temelli aktivitelerin mavi turlara dâhil edildiği belirtilmektedir. Kapadokya, Truva, Efes ve Pamukkale Turunun, mavi tura dâhil, paket tur olarak alınmasının yüksek oranda olduğu bilgisinden hareketle deniz turizminde sunulan ürünlerin kültür turları ile farklılaştırılmasının rekabet avantajı sağladığı belirtilmektedir (Muslu, 2015: 40-43).

Endüstriyel açıdan rekabet avantajının elde edilmesi konusunda maliyet liderliği, farklılaştırma ve yoğunlaştırma olarak üç jenerik stratejinin önemi vurgulanmakta olup; bu stratejilerden farklılaşma stratejisi, pazarda mevcut olan mal veya hizmetlere yönelik ve işlemin yapıldığı dağıtım sistemi, pazarlama yaklaşımı gibi çeşitli faktörler temelinde işletmelerin özgün olan yanlarının, alıcıların çekilmesine yönelik işletmelere rekabet avantajı sağlama amacıyla uygulanan bir strateji olarak belirtilmektedir (Porter, 1985: 11-14). Rekabet avantajı; maliyet ve farklılık boyutları ile açıklanmaktadır. Buna göre; bir işletmenin rakiplerine kıyasla daha düşük maliyetle hizmet sunması maliyet avantajı iken, rakip işletmelerin sunmadığı hizmetleri sunması

ise farklılık avantajı olarak belirtilmektedir (Bulu, Eraslan ve Şahin, 2004: 145). Avrupa' da dinamik firmaların çoğunluğunun büyüme stratejilerini üründe farklılaştırmaya dayandığı örneği verilerek, rekabet gücünün elde edilebilmesinde sadece maliyet gibi niceliksel olarak ürün ve hizmetlerin sayısının yerine niteliksel olarak kalite ve çeşitliliğin baskın olduğu belirtilmektedir (Bahar ve Kozak, 2005: 143). Bu noktada yedi farklılaştırma yaklaşımının olduğu ileri sürülmekte ve bunlar; maliyet, imaj, destek, tasarım, kalite, işlevsel ve farklılaştırmama olarak aktarılmaktadır (Flynn ve Flynn, 1996: 372). Buna örnek olarak tur amaçlı kullanılan denizaltıların yanı sıra, görüşü artırıcı ve daha az yolcu kapasiteli şeffaf ve akrilik kabin tasarıma sahip araçlar, pencereli ve iç mekanda eğlence kitleri ve temel ihtiyaçları karşılayacak teçhizat ve donanımına sahip araçlar, tasarım itibarıyla dalabilen bot özelliğine sahip satıhta dizel su altında otomatik elektrik hidrolik dalış sistemli olup çeşitli aktivite donanımı içeren araçlar, yat tasarımı ve uzun süreler su altında faaliyet gösterebilen çift haneli yolcu kapasite ve derin sularda faaliyet gösterebilen araçlar, lüks yat tasarımlarının denizaltı tasarımları ile harmanlandığı araçlar ve ulaşım aracı olarak tasarlanan lüks denizaltılar verilmektedir (Üstün, 2015). Mamul (Ürün) farklılaştırma temelde, işletmenin kendi malının diğerlerinden farklı olduğu imajının oluşturulması ve tüketicinin böylece kendi malına çekilmesinin sağlanması olarak belirtilmektedir (Mucuk, 2001: 140).

Farklılaştırma ve rekabet avantajının elde edilmesine ilişkin olarak örnek verilebilecek bir çalışmada, 1980'li yıllarda tüplü dalış bir milyar dolarlık bir endüstri haline dönüşürken, eğitsel turizm amacıyla yolcu taşıyan denizaltıların popülerliğinin artmasının bu döneme denk geldiği belirtilmektedir. Her bireyin 100 metreden derine şnorkel ya da tüple dalış yapabilecek fiziki dayanıklılığa sahip olmaması nedeniyle su altı çekiciliklerinin doğrudan görülmesinde her yaştan bireylerin konforlu bir şekilde deneyimlemesinin denizaltılarla mümkün hale geldiği belirtilmektedir (Janca, 1989: 747). 1988 yılındaki tahmine göre, kıyılarda yapılan denizaltı turlarına katılımın günlük ortalama 40.000 kişiyi aşabileceği, aynı zamanda güvenlik konusuna ilişkin olarak ölümcül sonuçlanabilecek olası bir kazanın, diğer ulaşım türlerinden farklı olarak, denizaltı turlarına yönelik bütün talebi olumsuz yönde etkileme tehdidinde sahip olduğu belirtilmektedir (Hamner, 1988: 1641).

Ünsan (2005), su altı dalış noktalarında 30 kişiye kadar yolcu kapasitesiyle farklılaştırılabilen denizaltı araçları kullanılarak deniz turizminde ürün çeşitlendirmesi yoluna gidilmesini önermekte ve su altı dalışı sporlarına çeşitli nedenlerle katılamayan bireylerin ise önemli bir pazar oluşturduğu ifade etmektedir. Hedef kitlenin ve pazar analizi temelinde deniz turizm işletmelerinde araç çeşitlendirilmesi yoluna gidilmesi sonucu gelir artışı sağlanmasının mümkün olabileceği ifade edilmektedir (Muslu, 2015 43-44). Kanada'da bulunan, yerleşke içerisinde otel, restoran, gibi çeşitli turizm tesislerini de eğlence parkı olan West Edmonton Mall içerisinde, daha önceden yürütülen havuz içi raylı sistemi takip ederek yapılan turların (Aytaç, 2006: 39) zamanla alış veriş turizminde artış gözlenirken, tekrar tura katılımda ziyaretçilerin yeterli motivasyona sahip olmadıkları, yerel halkın ve civardaki bireylerin buradaki denizaltılarına olan ilgilerinin azalması ve yüksek işletme ve bakım maliyetleri gibi nedenlerle denizaltı turlarının kaldırıldığı ifade edilmektedir (Best Edmont Mall, 2017).

Sürdürülebilirlik açısından çeşitli araçların su altındaki seslerinin incelendiği bir çalışmada gününbirlik turistik denizaltıların ikinci en fazla ses çıkardığı, bunun nedenini ise elektrik motorlarından ziyade hidrolik sistemlerinden kaynaklandığı, ancak balıkların kalıcı ortam seslerindeki artışa uyum sağlayabileceği ifade edilmektedir (Lobel, 2009: 36-40). Uber ve Tourism and Events Quenslands ile birlikte geliştirilen scUBer küçük denizaltılar belirli bir tarih aralığında ulaşım ve turlar sunduğu, gelirlerin bir kısmını ise mercan resiflerinin kurtarılmasına yönelik ayrıldığı ifade edilmektedir (Karacaoğlu, 2020: 68).

2.3.3. Su Altı Kültürel Miras ve Su Altındaki Turizm Faaliyetlerinin Çevresel Durumu

Çoğunlukla tarımsal faaliyetlerden, giderek artan kentsel alanlardan ve gelişmekte olan turizm ve sanayiden kaynaklanarak su verimliliğinde değişkenliğe yol açacağı, bunun sonucu olarak 2030 yılında dünya genelindeki su arzının su talebinin gerisinde kalacağını tahmin edildiği belirtilmektedir (Reigeluth, 2017: 13). Bununla birlikte uluslararası turizm hareketlerinin %30'unun gerçekleştiği Akdeniz bölgesinde özellikle tarım, sanayi, ulaştırma, turizm ve kentleşmenin olumsuz etkilerinin giderek

arttığı; denize atıkların boşaltılması, doğal yaşam alanlarının kaybı ve savunmasız veya tehlike altındaki türlerin yok olmasına yol açabildiği belirtilmektedir (Reigeluth, 2017:13- 55). Bu doğrultuda deniz ve okyanusların korunmasına yönelik çeşitli ulusal ve uluslararası girişimler bulunmaktadır.

Bu girişimlerden biri Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi olup, kara, deniz ve diğer su ekosistemleri ve bunlara bağlı tüm canlılara yönelik Nairobi’de geliştirilen devletler düzeyindeki sözleşmedir. Sözleşme, 1992 yılındaki Rio de Jenerio’daki Birleşmiş Milletler Çevre ve Geliştirme Konferansı’nda kabul edilmiş olup Türkiye’nin 1996 yılında Resmî Gazete’de yayımlanması sonucu sözleşmeye taraf devlet statüsüne geldiği, Sözleşmenin 1997 yılı itibariyle yürürlükte olduğu belirtilmektedir (Karagöz, 1998: 1-2).

Genel girişimlerin yanı sıra denizlerin korunması özelinde girişimler de mevcuttur. Söz konusu girişimler aşağıdaki şekildedir:

- 16 Akdeniz devleti ve Avrupa Ekonomik Topluluğu’nun katılımıyla 1976 yılında kabul edilen ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı çatısı altındaki ilk Bölgesel Denizler Programı olarak ifade edilen Akdeniz Eylem Planı,
- Akdeniz Eylem Planı 1995 yılında genişletilerek Deniz Çevresinin ve Akdeniz’in Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) kabul edilmiştir. Sözleşme’nin temel hedefleri; deniz kirliliğinin değerlendirilmesi, kontrol edilmesi, kirliliğin azaltılması ve önlenmesi için kirliliğin kaynağında önlenmesi; sürdürülebilir deniz ve kıyı alan yönetimi için çevrenin sosyal ve ekonomik kalkınma ile bütünleştirilmesi; doğal ve kültürel mirasın korunması; Akdeniz kıyı devletleri arasındaki dayanışmanın güçlendirilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesine katkı sağlamaktır. Sözleşme’nin yedi protokolü bulunmaktadır (European Commission, 2019web):
 - Gemi ve Uçaklardan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması;
 - Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü;
 - Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerden Dolayı Kirlenmeye Karşı Korunması;

- Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol,
- Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğine İlişkin Protokol,
- Kıta Sahanlığı,
- Deniz Dibinin Keşfi ve İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi

Bu yedi protokolden Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğine İlişkin Protokolünün ikinci bölümünde yer alan korunmuş bölgelere ilişkin amaçlar; uzun vadede yaşayabilme ve biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilmesi için yeterli büyüklükteki kıyı ve deniz ekosistemlerdeki belirli türlerin korunması; kendi doğal alanında kaybolma tehlikesi olan habitatların korunması; nesli tükenmekte olan türlerin, tehdit altında olan ve endemik flora fauna türlerinin çoğalması için gerekli olan kritik habitatlar ve bilimsel, estetik, kültürel ya da eğitsel ilgiye yönelik özel öneme sahip alanların korunması olarak belirtilmektedir (UNEP, 2017web).

Akdeniz'in korunmasına yönelik girişim olan MedPAN' ın (Mediterranean Protected Areas Network- Akdeniz Koruma Bölgeleri Ağı) balıkçılığın ve turizmin, planlanmasının, habitat yönetiminin ya da koruma bölgelerinin finanse edilmesinin düzenlendiği 2013-2017 stratejisinin üç temel bileşeni; tecrübe ve bilginin, tahmin ve sentez yapımı için ağın oluşturulması; üyelerin deniz koruma alanlarının etkin yönetiminde diğer aktörlerle bağlantı kurarak ağın yaşam ömrünü geliştirmek; MedPAN ağının sürdürülebilirliğinin önemi, yönetişimi ve kaynaklarının güçlendirilmesi olarak belirtilirken, beş temel çapraz müdahale alanı ise; bilimsel strateji, kapasite inşası, iletişim stratejisi, yeni dinamik finansman mekanizmaları ve Sekretarya ile ağın yönetiminin güçlendirilmesi olarak belirtilmektedir (Reigeluth, 2017 :55-56). Bunun yanı sıra korumaya yönelik diğer bir uluslararası girişim olan ve 2001 yılında kabul edilen UNESCO Sualtı Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi'nin (SKMKS) önsözünde, sözleşmede tanımlanan su altı kültür mirasına yönelik eğitim, araştırma ve rekreasyon amaçlı olarak bu mirasa doğal ortamda kesintisiz bir şekilde erişilebilirliğinin sağlanması ile birlikte korumaya katkı sağlanacağı; yasaklı faaliyetlere karşı önlemlerin alınmasının; ticari kâr temelinde bir değişim unsuru olmasının önüne geçilmesinin; yeni keşif ve miraslara erişimde teknolojik gelişmelerin kullanımının desteklenmesinin ve yerel/bölgesel, ulusal ve

uluslararası düzeyde paydaşların işbirliğinin gerekliliği belirtilmektedir (UNESCO, 2001: 1-2).

Birleşmiş Milletlerin sözleşmeleri arasında yer alan; Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sürecinde kabul edilen Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde çekincenin koyulamayacağı kısımların olması ve bu kısımlar doğrultusunda tartışmalı alan haline gelecek olan 12 mil kıta sahanlığı ve uyuşmazlıklarda zorunlu yargı yetkisi konuları ile ilgili politik gerekçelerle Türkiye'nin, Sözleşme'ye taraf olmadığı ifade edilmektedir. Ancak bununla beraber Türkiye'nin, denizin korunması ile ilgili bölgesel ve küresel sözleşme ve programlarda yer alması ile Sözleşme'ye içerik olarak karşı olmadığı belirtilmektedir (Anlar Güneş, 2007: 12-13). SKMKS'nin 3'üncü maddesi uyarınca ilgili sözleşmenin Türkiye'nin taraf olmadığı Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin de arasında bulunan daha önceki bazı Birleşmiş Milletler sözleşmeleri ile uyumlu olduğu belirtilen UNESCO 2001 Sualtındaki Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi'ne de (UNESCO 2001: 4) Türkiye bu sebeple taraf olmamakla beraber, Sözleşmede, batık, arkeolojik alanların tahribatından korunması, devletler arasında iş birliğini düzenlemek ve uluslararası araştırma standartlarının uyumlaştırılması amacıyla taraf devletlerce imza edilerek onaylandığı ifade edilmektedir. Mirasın kapsamını belirleyen tanımın yapıldığı, sorumlu kamu erişimi, bilgi paylaşımı ve kamunun kullanımı, bireysel çıkarın temelinde ticari sömürü ve mirasın yağmasına karşı olan SKMKS ile bu doğrultuda korumanın teşviki için uluslararası standartların uyumlaştırılması konusunda iş birliğini düzenlendiği belirtilmektedir (UNESCO, t.y.).

SKMKS ile birlikte Sualtı Kültür Mirası; sürekli ya da dönemsel olarak kısmen ya da tamamen su altında en az 100 yıl kalmış olan Ören yerleri, yapılar, binalar, eserler, el yapımı eşyalar; deniz araçları, uçaklar, diğer araçlar ve yüklerinin veya diğer içerikleri ile birlikte arkeolojik ve doğal çevrelerinin bütünü; tarih öncesi özellikli nesnelerin de arasında bulunduğu bütün kültürel, tarihi ve arkeolojik karakterli insanlık kalıntıları olarak Sözleşme'nin birinci maddesinde tanımlanmaktadır. Sözleşmenin ikinci maddesinde düzenlenen genel amaç ve ilkeler arasında; kültürel mirasın korunması üzerine devletlerin iş birliği, miras üzerindeki girişimlerde öncelikli olarak yerinde koruma yolunun seçilmesi ve kültürel mirasın ticari olarak sömürülmemesi, bu korumanın da uluslararası hukukun kuralları kapsamında Devletlerin siyasi dokunulmazlık ve ülke toprağı statüsündeki Devlet

hava ve deniz taşıtları üzerindeki haklarını zedeleyemeyeceği belirtilmektedir. Bu durumun esas Devletin ülkelerine saygı ilkesi esasına dayanacağı, kamu bilinci oluşturarak korunmanın geliştirilmesi amacıyla, koruma ve gözetme amaçlı sorumlu izinli girişe ters düşen durumlar haricinde mirasın yerinde keşfi ve belgelenmesinin teşvik edilmesi yer almaktadır (UNESCO, 2001: 2-4).

Türkiye’de 1990 yılında ilan edilen ve 2006 yılında sınırları genişletilen Özel Çevre Koruma Bölgesi’nin bir bölümünün deniz alanını içerdiği, çeşitli çalışmalar sonucu 18 Ağustos 2012 tarihli Resmî Gazetede, 2012:65 ve 2012/66 numaralı tebliğlerle Özel Çevre Koruma Bölgeleri’nde su ürünleri avcılığının tamamen yasaklandığı bölgeler yayımlanarak ilan edildiği belirtilen raporda Kaş- Kekova Özel Çevre Koruma bölgesinde mevcut dalış alanları arasında popüler dalış noktalarının olduğu; bununla beraber ekonomik değeri yüksek olan türlerin ve dalışa yasaklı arkeolojik sit alanlarının bölgede olduğu ve bu nedenle yeni dalış noktalarının açılmasına yönelik çabaların mevcut ve yoğun olan dalış aktivitelerinin su altındaki insan baskısını artırarak bu alanların doğal ortamına olumsuz etkiye neden olduğu belirtilmektedir. Bu sorunla mücadelede ise dalış noktalarında ve günübirlik tur teknelerinin demirleme yerlerinde, Özel Çevre Koruma alanı içerisinde kalan koylarda tonoz ve şamandıra sistemlerinin yerleştirilmesi önerilmektedir (Arda ve Yokeş, 2014: 3-4).

Avrupa Birliği’nin kıyı toplumlarının refahı ve uluslararası sularda daha güvenli, temiz, sağlam ve sürdürülebilir yönetimi içeren yerel ortaklık kurma, kültür balıkçılığı ve turizmi de kapsayan tüm mavi ekonomi alanlarında teknoloji transferi kurmayı da kapsayan sürdürülebilir mavi ekonomi temelinde büyüme hedefine ulaşmada Avrupa Komisyonu tarafından üye ülkelerinin kendi eylem planları temelinde küçük ölçekli balıkçıların ve balıkçılıkta sürdürülebilir uygulamaların desteklenmesine yönelik 2021-2027 yılları arasında yatırım fonu bütçesinin (Denizcilik ve Balıkçılık Fonu) 6,14 milyar Euro olarak önerildiği belirtilmektedir. Destek alacak sektörün alt alanları arasında sıralanan okyanus enerjisi ve biyoteknolojisi, yeni denizcilik pazarları gibi teknoloji ve hizmetlerin ekonomik değerinin basın bülteninde 1.3 trilyon Avro olduğu; 2030 için ikiye katlanacağı tahmin edilmektedir. Paris Anlaşması ile uyumlu olarak

iklim değişikliğinin etkisinin azaltılması ve uyumlaştırılması amacıyla bütçenin %30'u deniz ekosistemlerinin korunmasına ayrıldığı belirtilmekte ve 2014-2020 önemine göre AB Komisyonu'nun deniz ekonomisine desteğinin güçlendirilmesi hedeflenmektedir (European Commission, 2018).

evre genelinde ve deniz-okyanusların korunması özelinde incelenen bazı uluslararası hukuki girişimler, yine bunlara yönelik bölgesel finansal desteğin ışığında mavi ekonominin öneminin azalmayacağı, aksine yenilikçilik temelinde destekleneceği anlaşılmaktadır.

2.3.4. Su Altı Turistik Faaliyetlerin ekicilikleri

Bu kısımda faaliyet alanı olarak su altı doğal ve kültürel çekiciliklerin olduğu söylenebilen denizaltı turlarının incelendiği çalışmaların sınırlı sayıda olması nedeniyle, benzer faaliyet alanına sahip turistik faaliyetlerden tüplü dalışı konu alan çalışmalar incelenmiştir. Bunların arasında tüplü dalışın talep yönlü olarak çevresel etkisi ve çekicilik unsurları; arz yönlü olarak ise dalış turizminin sorunlarının araştırıldığı çalışmalara yer verilmiştir (Morais, Medeiros ve Santos, 2018; Yarmacı, Keleř ve Ergil, 2017; Toyoshima ve Nadaoka, 2015; Bideci, 2014; Jakřić, Stamenković ve Đorđević, 2013; Yařar 2011; Davis ve Tisdell, 1995). Dalış turları 'giriş' ve 'sertifikalı' turlar olarak ikiye ayrılmakta olup sertifikaya sahip ziyaretçilerin, turların uluslararası yetkinliğe sahip kuruluşlar tarafından tanınan işletmeler ile gerçekleştirildiği belirtilmektedir (Tabata, 1992: 178).

Mercan resifleri ile etkileşim kaynaklı çevresel zarara yönelik olarak, dalış turistleri ile yürütölen bir çalışmada katılımcıların %7'sinin canlı mercan iskeletini kırarak temasta bulunduğu; %91'inin gözle görünür bir zarar vermeksizin mercanla en az bir kere temas ettiği belirtilmektedir. Ancak özellikle deneyimsiz turistlerin dalışlarından önce, evre eğitiminin yanı sıra suda askıda kalabilme kontrol yeteneği eğitiminin de verilmesinin mercan resifine temas frekansının önemli ölçüde azaltılmasında ve bu sayede resiflerin korunmasında etkili olabileceği belirtilmektedir (Toyoshima ve Nadaoka, 2015).

Katılımcılarının çoğunluğunun 5'ten fazla batık dalışına katılan turistlerden oluşan bir çalışmada, dalışların en çok Mısır, Karadağ ve Türkiye'de gerçekleştirildiği;

ancak Türkiye'nin ve Yunanistan'ın karasuları içindeki Ege Denizi'nde, Bermuda, Tayland, Kuzey Amerika, Rusya ve Mikronezya'da da dalışların gerçekleştirildiği ifade edilmektedir. Katılımcıların %78'inin yapay resiflerin çekici ve ilginç olduğu; %69'unun ise yapay resiflerin deniz yaşamına olumlu etkisinin olduğu ve %71'inin nesli tükenmekte olan türlerin korunmasında etkili olduğu; %66'sının batık dalışının deniz yaşamını olumsuz yönde etkilemeyeceği görüşünü kabul ettiği belirtilmektedir (Jakšić, Stamenković ve Đorđević, 2013).

Dalışların düzensiz olması durumunda, resiflere yapılan dalışlarda (dalıcı ya da ekipmanı) mercanlara temas nedeniyle resiflerin azalması ve uzun vadede turistik çekiciliğin azalması olarak iki olumsuz sonuca neden olabileceği vurgulanmaktadır (Morais, Medeiros ve Santos, 2018: 245). Kaş ilçesinde yapılan su altı dalış turizminin çevresel, ekonomik ve kültürel etkilerinin incelendiği çalışmada dalış sezonunun en yoğun aylarının Haziran-Eylül arası dört ay olduğu, düşük sezonda ise hafta sonları kurum ve kuruluşların gruplarının talebi artırdığı belirtilmektedir. Demografik olarak; talebin yaş dağılımının çocuk turistlerden (10 yaş) asırdide (73 yaş) turistlere çeşitlilik gösterebilmekle birlikte, talebin çoğunlukla Avrupa'dan (İngiltere, Almanya, Hollanda ve Belçika) olduğu; yerli halkın da dalış faaliyetlerine ilgi gösterdiği belirtilmektedir. Çalışmada mevsimsellik sorunu; havaalanlarının bölgeye uzaklığı, yol düzenlemelerindeki aksaklıklar gibi alt yapı sorunları; ilçedeki mal veya hizmetlerdeki yüksek fiyat ve hizmet sunan turistik tesislerin az sayıda olması; yüksek vergi oranları; dalış teknelerinin eski ve yetersiz donanıma sahip olması; katı atıkların denize ulaşması; yetersiz reklam ve tanıtım faaliyetleri su altı dalış turizminin sorunları arasında belirtilmektedir (Yarmacı, Keleş ve Ergil, 2017: 74-80).

Su altında yapılan dalış turizminin çevresel etkilerinin yanı sıra bu turizmin çekicilik unsurları ve dalış yeri seçimine yönelik çalışmalar da bulunmaktadır. Saroz Körfezi'nde su altı dalış turizmine yönelik yapılan çalışmada belirlenen ve Körfez'deki dalış turizminin doğal çekicilik unsurları Tablo 2.4.'teki gibi sıralanmaktadır (Yaşar, 2011).

Tablo 2.4. Saros Körfezi su altı dalış turizminin çekicilik unsurları

Deniz Suyunun Temizliği ve Berraklığı	Farklı sıcaklık ve deniz besin tuzlarının birleşmesi Yılın belirli dönemlerinde gerçekleşen ve aynı andaki dip (soğuk su) ve yüzey (sıcak su) akıntılarının körfezin kendini temizlemesini sağlaması Su altının iyi aydınlanması
Deniz Florası ve Faunası	Çeşitli bitki, balık ve sünger türünün varlığı Zengin deniz tuzları ve oksijene sahip olması
Diğer	Nüfusun seyrek olduğu alanlarda yer alması Sanayi tesisi gibi çevresel kirlenme tehdidinin bölgeden uzak olması Bölgedeki dalış okullarının varlığı ve Körfez'in iyi bir uygulama ortamı olması

Kaynak: Yaşar (2011)

Su altı kültür mirası turizmine yönelik ürün çeşitlendirmesi üzerine yapılan bir tez çalışmada; dalış turistlerinin motivasyonlarının çeşitliliğine vurgu yapılmakta, bununla birlikte odak noktasının tüplü dalışın neden tercih edildiğinin yerine, dalış alanının belirlenmesinde etkili olan faktörlerin neler olduğunun belirlenmesinin odak noktası olması gerektiği ifade edilmekte ve bu faktörler Tablo 2.5.'teki gibi denize ilişkin ve faaliyetlere göre sınıflandırılabilir (Bideci, 2014:48; Davis ve Tisdell, 1995: 28).

Tablo 2.5. Turistik tüplü dalışta dalış alanının seçilmesini etkileyen faktörler

Denize ilişkin	Denize yönelik genel ilgi El değmemiş ve doğal hayatın keşif deneyimi İnsan yapımı (batıklar), jeolojik ve denizel biyolojik çeşitlilik (mercan kayalıkları, balık türleri) gibi su altı zenginliklerine olan ilgi Temiz su
Faaliyetler	Riskli macera deneyimleri Tatil dalışı gibi basit deneyimler Hobi takipçiliği (su altı fotoğrafçılığı) Özel ve farklı spor aktiviteleri

Kaynak: Derrin ve Tisdell, 1995: 28’den Aktaran Bideci, 2014: 48’ten uyarlanmıştır.

Tablo 2.5.’de belirtilen dalış yerinin seçilmesini etkileyen faktörlerin yanı sıra, yapılan bir çalışmada şamandıraların sayısının artırılması gibi önlemlerin alınması, daha az hassas bölgelerin seçilmesi ya da yapay dalış alanlarının oluşturulmasının rekreasyonel dalışların, resiflere ve diğer su altı ekosistemine zararının azaltabileceği ifade edilmekte ve talebi etkileyen ana çekiciliğin biyolojik çeşitliliğin olmadığı öne sürülmektedir (Tabata, 1992: 182).

2.3.4.1. Antalya İlinin Su Altı Turistik Faaliyetlerin Çekicilikleri

Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü’nün internet sitesi üzerinde Turizm Aktiviteleri kapsamında mevcut turizm türleri: Kültür Turizmi, Deniz Turizmi, Spor Turizmi, Sağlık Turizmi, Kış Turizmi, Golf Turizmi, Kongre Turizmi, Yayla Turizmi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyetler, Dağ ve Doğa Yürüyüşü, Mağara Turizmi, Kamp ve Karavan Turizmi, Botanik Turizmi-Bitki İnceleme, Yaban Hayatı ve İnanç Turizmi

olarak ifade edilmektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Antalya  l Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020a). Deniz Turizmi'nin türlerinden olan Yat Turizmi konusunda Antalya'da mevcut marinalar sırayla; Şehir merkezine 12 km uzaklıktaki  elebi Marina ve Yat  Őletmeciliđi A.Ő., Şehir merkezine 42 km uzaklıktaki Kemer'deki Kemer T rkiz Marina, merkeze yaklaşık 170km uzaklıktaki Finike'de Setur Finike Marina, Şehir merkezine yaklaşık 131 km uzaklıktaki Alanya'da bulunan Alanya Marina ve Şehir merkezi Kaleiçi'ndeki Antalya Kaleiçi Yat Limanı olarak belirtilmektedir (T.C. K.T.B. Antalya  l Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020b). Yine Müdürlüğün 'Turizm Amaçlı Sportif Faaliyetler' kategorisi altındaki turizm türlerinden olan sualtı dalış turizmi kapsamında dalış noktaları; Kaş, Kemer, Kalkan, Manavgat yakınlarında özel izinle dalışın gerçekleştirildiği B-24 Amerikan Savaş Uçağı Batığı, Kaş'a yakın konumdaki Uluburun Antik Batığı, TaŐlık Burnu civarındaki Gelidonya Antik Batığı, Antalya yat limanının 1 km a kılarındaki Fransız (Sosyete) Batığı, Lara ve Konyaaltı arasında 25 metre derinliğe ulaŐan falez ve canlı hayatına yönelik Falezler, yine limana yakın Sıçan Adası, Meis Adası yakınlarına  kinci Dünya Savaşı'nda düşen  talyan Kaş Uçak Batığı, Tekirova açıklarındaki Kemer yat limanına 45 dakika mesafedeki    Adalar, Finike'deki Gök Mağarası, Kemer Yat Limanı'na yakın olan I. Dünya Savaşında batan Fransız Savaş Gemisinin olduğu Paris Batığı ve Kırkgöz mevkiindeki Suluin Mağarası olarak belirtilmektedir (T.C. KTB Antalya  l Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020c).

Bu noktada Antalya Kaleiçi' ne yönelik destinasyon yaşam eğrisi çerçevesindeki konumu ve bu bağlamda su altı çekiciliklere yönelik çeşitlendirme konusuna değinilecektir.

Pazar değerlendirmesine ilişkin olarak Kaleiçi'nin, kış sezonu için özellikle Avrupa'dan 50 yaş üstü turistlerin, yaz sezonu ise Rusya'dan eğlence arayan turistlerin talebin önemli bölümünü oluşturduğu ifade edilmektedir. Tek pazara olan yüksek bağlılığın olası bir krize karşı oldukça kırılgan yapıya sahip olduğu ifade edilmektedir. Bu durumla birlikte, büyük ölçekli konaklama işletmeleri ile birlikte k  k ve orta ölçekli işletmelerin kazançlarının azalmaya başladığı, ticari işletmelerin arttığı; ancak yerel halkın bölgeden ayrılmasına neden olduğu; sunulan turistik ürünlerin kalitesinin

yetersizliği, bölgede bulunan değlerin göz ardı edilerek açılan ve işletilen işletmelerin sosyokültürel ve çevresel sorunları beraberinde getirdiği ifade edilmektedir. Ziyaretçilerin çoğunlukla her şey dahil paket tur ile gelen turistlerden oluştuğu, kültür, kent tarihi mimarisi gibi çekicilikleri ziyaret edenlerin yoğun olmadığı; buna iten sebepler arasında ise sunulan ürünlerin fiyatları, esnafın tutumu ve tesis ve hizmetlerin kalitesi olduğu ifade edilmektedir (Uslu, 2018: 820-825).

Ekonomik çeşitlilik ve aynılaşma kapsamında süreç içinde sektörlere göre işletmelerin ve istihdamın dağılımına yönelik Antalya’da yürütölen çalışmada, turizm sektörü ile beraber birçok yan sektörün kente çekildiği, bu durumun ekonomik açıdan aynılaşmayı değil, farklılaşmayı ifade ettiği öne sürölmektedir. Yine çalışmada turizmin gelişimi ile birlikte konaklama ve yiyecek-içecek işletmeleriyle ilişkili işletmelerin yatırım olarak farklılaşmaya etkisinin olduğu sonucuna varıldığı ifade edilmektedir (Erkuş-Öztürk, 2017: 220-224).

Yerleşim alanlarının turistik sayfiye konumuna dönüşümü konusunda çalışmaların mevcut olduğunu belirten Kapan ve Timor (2018: 53), bu dönüşümün aşamaları konusunda özellikle Young’un (1983: 36) modeli üzerinde durmaktadırlar.

Kapan ve Timor (2018: 54), Antalya’nın gelişim modelini şu şekilde belirlemişlerdir:

- Birinci Dönem: 1923-1959 (Butler, 1980’ e göre Keşif; Young, 1983’e göre İlk Geleneksel)
- İkinci Dönem: 1960-1979 (Butler, 1980’ e göre Katılma; Young, 1983’e göre Başlangıç Turizmi)
- Üçüncü Dönem: 1980-1999 (Butler, 1980’ e göre Katılma; Young, 1983’e göre Aşama Üç ve Dört)
- Dördüncü Dönem: 2000-2017 (Butler, 1980’ e göre Sağlamaştırma; Young, 1983’e göre Aşama 5 ve 6)

Bununla birlikte, Butler (1980) tarafından ortaya konan Turizm Alanı Yaşam Döngüsü modeli Antalya ili için ekleme yapılarak (Keşif/Katılım, Gelişme Öncesi/pre-resort Hernandez, Cohen ve Garcia(1996), Gelişme ve Sağlamlaştırma) uygulandığı ifade edilmektedir. Buna göre dönemlere göre Antalya üzerine uygulanan turistik destinasyon yaşam eğrisi modeli kapsamında mevcut özellikleri Tablo A'daki gibidir (Kapan ve Timor, 2018: 54-59).



Tablo 2.6. Antalya İlinin Turistik Destinasyon Yaşam Eğrisi Modeli

Birinci Dönem Keşif ve Katılım (1920-1959)	İkinci Dönem Araştırma/ Gelişme Öncesi (1960-1979)	Üçüncü Dönem Gelişme (1980-1999)	Dördüncü Dönem Sağlamlaştırma (2000-2017)
Az sayıda turist Sınırlı turistik faaliyet ve çeşitliliği Bozulmamış doğa çekiciliği Keşif evresinde bireysel özellikte turistler ve tesisin bulunmadığı, yerel halk ile yüksek etkileşim mevcut Yerel halk turistleri misafir olarak sosyo ekonomik doğal çevrede ve yaşayışta değişim yaşanmayacak şekilde algılar. Turizm faaliyet ve alanlarında ilk dalgalanmalar İlk zamanlarda belirli alanların temel alt yapı yatırımları doğrultusunda tahrip olması 1932 İlk Otel: Park Otel, (Cumhuriyet döneminde genel konaklama amacıyla) Katılım evresinde (1940'lı yıllar) altyapı ve farkındalık konularında kapasite inşası yönünde temel girişimler 1950'li yıllarla birlikte havaalanı, kültür sanat faaliyetleri yapı ve organizasyonları, tarihi, doğal ve çevresel değerlere giderek artan önem, otel ve oba gibi turistik tesisleşmenin başlaması ve plajların düzenlenmesi Turistik faaliyetlerden elde edilen gelirlerin giderek artması	Modern turizm faaliyetlerinin temelleri atılır. Çekiciliklerin düzenlenmeye başlanması ve yeni çekiciliklerin oluşturulması Kültürel değerlerin etkinlikler yoluyla turizme kazandırılması Ulaşım alanında çeşitlendirme ve geliştirme Konaklama alanında tesislerin mevcut tesislerin azaltılarak, yerine modern konaklama imkânı sunan tesislerin kurulması Tarım ve ticaret, Liman ve Kaleiçi'nde, mahalli yapılardan oluşan sahil şehrinin 1960'lı yıllara kadar hâkim olan ekonomik faaliyetler 1964-1969 arası turizm giderlerinin gelirlerinden büyük olduğu 1969 Turizm Gelişme Bölgesi ilanı ve 1970'li yıllardaki Gelişim Proje'leri 1973 Antalya Master Planı Mimari alanda restorasyonların yapılması, kültürel etkinlikler ve yarışmaların düzenlenmesi, turistik tesislerin çeşitlendirilmesi Antalya Turizm Nazım İmar Planı Karayolu bağlantıları, havaalanı ve liman yapımı	Reklam, yerel kalkınmada büyük organizatörlerin gelmesi, değerlerin sunulması, bölgeye göçün olması, istihdam olanaklarının artması, sezon boyunca turist sayısının nüfusu aşması Turizm girişimleri ve yatırımlarının artması Çekicilikler ve devlet teşvikleriyle birlikte turistik yapılaşma Yoğun bir şekilde konaklama tesisi inşası Tesisleşmenin şehrsel alan kullanımı konusunda doğudaki tarım alanlarına, ticaret merkezine ve yeşil alanlara olan etkisi Devlet eliyle yatırımdan özel sektörün teşvik edilerek turizmin geliştirilmesine geçiş Turist sayısında önemli artış Arkeolojik çalışmalar, restorasyonlar, çeşitli turistik tesisler, kültür sanat organizasyonlarının kurulması ve etkinliklerin düzenlenmesi ve müzecilik 1990 sonrası sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde şehirleşme sorunlarının baskısı, ulaşımın çeşitlendirilmesi	Yerel nüfusun ve turist sayısının hızı azalarak artış göstermesi Turizme bağımlı ekonomiye dönüşme, sektörler arasındaki turizmin önemli bir aracı rolü Tıkanmaları önleme amacıyla iklimle daha az duyarlı alternatif turizm türlerine yönelik çalışmalar, turizmin çeşitlendirilmesi, sezonu uzatma çabası

Kaynak: Kapan ve Timor, 2018: 54-59.

Tablodan da anlaşılaçağı üzere çalışmada Antalya'nın henüz duraklama dönemine girmediğı; ancak bu döneme girilmemesi için bahsi geçen dördüncü dönem olan günümüz için belirtilen üründe ve pazarda çeşitliliğe ve turizmin yıla yayılmasına yönelik paydaşlarla birlikte kısa orta ve uzun vadeli planların hazırlanıp uygulanması gerektiğı ifade edilmektedir (Kapan ve Timor 2018: 60).

Bu noktada turizmin çeşitlendirilmesi ile destinasyonun gençleştirmeye yönelik stratejisi içerisinde su altı çekiciliklere yönelik turizm denizaltıları ile gerçekleştirilen turların da yer edinebileceğı söylenebilir.

2.3.4.2. Antalya İlinde Gerçekleştirilen Denizaltı Turları

Turizm denizaltılarına yönelik sınırlı sayıda çalışmalar bulunmaktadır. Konunun mevzuat kısmının detaylı olarak ele alındığı bir çalışmada, izin kıstasları ve eğitim konuları; genel dalış iznine sahip denizaltıların dalış güzergah değişiklikleri konusunda başlangıç prosedürlerinin uygulanmaması; yatırım, bakım, işletme maliyeti konularında yüksek maliyete, buna yönelik yerli inşaat, yatırımları da kapsayacak şekilde bu konularda teşvik ve desteklerin verilmesi; denizaltı turizmi kapsamında ayrıca deniz turizmine yönelik hedeflerin, strateji ve planların yeniden gözden geçirilmesi gibi mevzuata ilişkin konular ve yat limanlarının modernize edilip erişilebilirliğinin artırılması gibi yapısal konularda öneriler sunulmuştur (Ceylan, 2019: 102-103). Bu bağlamda denizaltı turizminin inceleme alanları arasında mevzuatın da önemli bir yer aldığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda yolcu taşımacılığı veya özel amaçlı insanlı dalabilir deniz araçları ile ilgili 2006 tarih ve 26207 sayılı “Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik” ile birlikte iç sular ve karasularında izin esasına dayanan ve yetki, görev, sorumluluklar ve ayrıca emniyeti artırıcı tedbirler belirlenmiştir (Resmî Gazete, 2006).

Mürettebat dışında kalan kişilerin yolcu olarak tanımlandığı Yönetmelikte, araçlar yolcu kapasitelerine göre 49 yolcudan az yolcu kapasiteli dalabilir deniz aracı, ‘yolcu taşıyan küçük dalabilir deniz aracı’, 49 ve daha fazla yolcu kapasiteli aracı ise ‘yolcu taşıyan büyük dalabilir deniz aracı’ olarak sınıflandırılmaktadır (Resmî Gazete, 2006). Yine ilgili mevzuata göre denizaltılar; Md. 5(1) 2003 tarih ve 25246 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ‘Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına

Hareket Edecek Tanınmış Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik' kapsamında yetkili kuruluşların standartlarına uygun inşa, belgelendirme konusu ile üretim, Md. 5(2) ithal edilmesi konusunda klaslanması uygulamanın esaslarını oluşturmaktadır. İlgili mevzuata göre ya tasarım, belgelendirme ve inşayı kapsayan üretim, ya da aracın klaslanmasını gerektiren ithalat yolu ile gerçekleştirilebilmektedir (Resmî Gazete, 2006).

Diğer bir konu ise Resmî Gazete'de 23.06.2006 tarih ve 26207 sayı ile yayımlanan *“Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik”*e dayanarak T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, 14.01.2018 tarihli *“Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitim Belgelendirme ve Bu Araçların Personel Donatımı Hakkında Yönerge”* ile denizaltıların 'özel amaçlı dalabilir deniz aracı' ve 'yolcu taşıyan dalabilir deniz aracı' olarak iki temel gruba ayrılmış, büyüklük olarak ise 49'dan fazla yolcu kapasiteli araçlar yolcu taşıyan büyük dalabilir deniz aracı; az yolcu kapasitesine sahip ise yolcu taşıyan küçük dalabilir deniz aracı ibaresi konmuştur. Aynı yönergede denizaltı kaptanlığı için gerekli şartların genel olarak sıralandığı 5'nci madde ile düzenlenen 'Yeterlik Şartları' kapsamında emniyet, yaş, eğitim gibi temel sınırlamaların olduğu anlaşılmakta, ayrıca diğer deniz araçlarına ilişkin gereken belgelere ek olarak dalabilir deniz aracına ilişkin yeterliliğin sağlanması gerekliliği tespit edilmiştir. Yeterlik belgeleri askeri tecrübe ya da sivil olarak açılan kurs programlarında sınavlarda başarılı olmalarına ve diğer koşullara bağlı olarak derecelerine göre madde 6 ile düzenlenmiş olup Özel Amaçlı Dalabilir Deniz Aracı Operatörü; İkinci Sınıf Dalabilir Deniz Aracı Kaptanı; Birinci Sınıf Dalabilir Deniz Aracı Kaptanı olarak sıralanmaktadır. Yeterlik programları 7'nci madde ile düzenlenmiş olup, Özel Amaçlı Dalabilir Deniz Aracı Operatörü Yeterlik Belgesi için fizik, mekanik, emniyet, akustik muhabere ve operasyonel konularda on beş gün-yetmiş beş saat süren 15 programın değerlendirmeye tabi tutularak tamamlanması ya da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Sualtı Eğitim Merkezi Komutanlığı'nca açılan uzaktan kumandalı deniz aracı operatör kursunun başarılı tamamlanmasını takiben ilgili birliklerde atamalı ve fiili olarak iki yıl görev yapanlar ile yine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı denizaltılarda altı yıl süreyle astsubaylık yapmış olması şartı aranmaktadır. İkinci Sınıf Dalabilir Deniz Aracı

Kaptanı Yeterlik Belgesi için bir öncekine ek olarak çeşitli teknik ve acil durum önlemeye ilişkin eğitimleri içeren 7 gün 35 saatlik 5 konuda eğitim programının tamamlanması ya da Deniz Kuvvetleri bünyesinde denizaltı aracında 5 yıl subay olarak görev yapmak; Birinci Sınıf Dalabilir Deniz Aracı Kaptanı Yeterlik Belgesinin elde edilmesi için ise önceki programa katılım sonucu elde edilen Belgeye ek olarak 2 yıllık (en az 150 saat) dalış tecrübesinin olması ve en az 7 gün (35 saat) süren 7 programın tamamlanması veya Deniz Kuvvetleri bünyesinde denizaltılarda en az 1 yıl denizaltı komutanı olarak görev yapmak olduğu yönergede belirlenmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018) .

Şeffaf ve akrilik temelli kabin tasarımı araçlara yönelik çeşitli faaliyet alanlarına yönelik operasyonlar için pilotluk eğitimlerinin olduğu ifade edilmektedir (Üstün, 2015).

Türkiye’de sivil denizaltı turlarına yönelik kitap bölümlerinde deniz turizmi başlığı altında konu ile ilgili sınıflandırmaya yer verilmekle birlikte (Sarıışık v.d., 2015: 275) makale düzeyinde ilk defa Türkiye’de ilk olarak Yavuzyiğit Organizasyon Havacılık Turizm Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi tarafından dış alım ve modernizasyonu sonrasında 2017 yılında Antalya (Kaleiçi) limanı yakınlarında 1941 yılında İngiliz uçakları tarafından batırılan Fransız askeri lojistik gemisi olan Saint Didier batığına ve faunasına yönelik gerçekleştirilen denizaltı turu incelenmiştir (Ceylan, 2019: 83). Çalışmada, turizm denizaltılarına yönelik verilerin kısıtlılığı nedeni ile 2008 yılı verilerine bölgeler arasına Türkiye’ de eklenince 33 bölgede dalış operasyonunu gerçekleştirildiği (Ceylan, 2019: 95) görülmektedir. Ancak daha güncel duruma ilişkin veriye erişilememiştir.

Ceylan (2019: 102) Kaleiçi Yat Limanı’nın mevcut alt yapı açısından durumu nedeniyle turizm denizaltısının şarj edilmesi için jeneratör temin etme yoluna gidildiğini ifade etmektedir.

Tur süresi ile ilgili olarak 20 dakikasının batık-liman seyri, 40 dakikasının su altında geçtiği belirtilmektedir. Teknik olarak Kaleiçi’ndeki turizm denizaltısına ilişkin incelemeye göre gündüz 9 saatlik vardiya içerisinde 6, gece ise ikinci vardiya

olarak ise 2 dalış yapabilmesinin mümkün olduğu, yıllık bakım kapsamında 30-50 gün arasında hizmet dışı kaldığı belirtilmiştir (Ceylan, 2018: 83-89).

Türkiye’de iki adet Dalabilir Deniz Turizmi Aracı’nın mevcut olduğu; ilk olarak daha önce belirtilen Nemo Primero (Kaleiçi) denizaltısının faaliyette olduğu; ikinci denizaltı ise araştırma sonucunda Alanya’da faaliyet gösterdiği bilgisine ulaşılmıştır (touralanya, 2020).

Submarine Turkey, IHS Travel ve Touristfly Yönetim Kurulu Başkanı (Yavuz Emre Yavuziğit) Sivil denizaltıya dünya üzerinde 7 ülkenin sahip olduğu, hava şartlarının elverdiği durumlarda her gün faaliyette olması planlandığı, yıllık 35-70 bin ziyaretçi ve 45 milyon lira ekonomik katkı sağlaması hedeflendiği ifade edilmektedir (İhlas Haber Ajansı, 2017; touralanya, 2020). Deniz Haber Ajansı tarafından (2019), 35m derinlikteki Fransız lojistik gemisi Saint Didier batığına dalış yapan Türkiye’nin ilk turistik denizaltısı, 2018 yılında 12 bin yerli ve yabancı yolcuyla ağırladığı, 2019 yılı ziyaretçi hedefinin 20 bin yolcu olduğu ifade edilmektedir.

Dönemin Antalya Valisi, Antalya’nın ülke turizminde amiral gemi konumunda olduğunu, çekicilikler ile birlikte turizmin çeşitlendirilmesini vurgulamakta iken dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ise denizcilik pazarından alınan payın artırılması gerektiğini, turistik denizaltının yeni bir ürün ve faaliyet alanı olarak gelişim potansiyelini vurgulamaktadır (Deniz, 2017; Özden, 2017).

Mevcut faaliyet alanının yanı sıra Ege denizinde de dalış planlarının olması bakımından denizaltı turlarının araç sayısının artırılarak çeşitlendirilmiş rota potansiyelinin olduğu anlaşılmaktadır (İKİA Turizm, 2017; haberantalya, 2017)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TURİZM DENİZALTI LARI İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN TURLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Yeterli sayıda ele alınmamış konularda, temel gerçekleri keşfedici, Ne? sorusunun hakim olduğu çalışmalar Keşif Amaçlı Araştırma olarak tanımlanabilmektedir. Keşfedici araştırmalarda genellikle nitel araştırma yaklaşımlarının uygulandığı ifade edilmektedir (Böke, 2014: 13).

Çalışmanın amacı; denizaltı turlarının özel ilgi turizmi ve turistik ürün kapsamında incelenmesidir. Bu doğrultuda denizaltı turlarının Türkiye’de ilk kez düzenlendiği Antalya’daki gelişimi, yerel paydaşlar ile arz yönlü olarak araştırılmıştır.

Denizaltı turizminin gelişim aşamasında olduğu destinasyonlarda turizmde elde edilen payın artırılması, çevreye ilişkin farkındalığın artırılması bakımından potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye’de 2016’dan bu yana faaliyet gösteren turizm denizaltılarının yeni bir girişim olması, faaliyet gösterilen dönemlerde alınan verimin geleceğe yönelik potansiyel taşıması çalışmanın önemini oluşturmaktadır.

3.2. Araştırmanın Sorunsalı

Araştırma Soruları

1. Denizaltı turları özel ilgi turizmi kapsamında nasıl değerlendirilebilir?
2. Antalya’da turizmin çeşitlendirilmesinde denizaltı turlarının yeri hangi yönlerden incelenebilir?
3. Denizaltı turları Antalya destinasyonunu gelecekte nasıl etkileyebilir?

3.3. Araştırmanın Yöntemi

Ön kabul olmaksızın, kesin bir kuramın olmadığı durumlarda, elde edilecek bilgi parçacıkları ile kuramın tamamlanmaya çabalandığı tümevarım yaklaşımın benimsendiği araştırmanın sonucunda elde edilen ortak özelliklerin bir araya gelmesi ile bir bütünün oluşacağı, test edilebilecek bir kuram olmadığı için araştırma ile kurama ilişkin eksikliklerinin doldurulabileceği, böylece tikelden tümele ulaşılabilceği belirtilmektedir (Saruhan ve Özdemirci, 2016: 150-151; Kozak, 2015: 26-27). Araştırmada Nitel Araştırma Yaklaşımı benimsenmiştir.

Nitel araştırmanın katılımcıları, olay veya olguları kendi bağlamlarında derinlemesine incelemeyi olaylar arasında nedensellik ilişkisi kurulmasını, olguları etkileyen içeriğin anlaşılmasını sağladığını ifade edilmekte, görüşmede, açık uçlu sorulardan oluşan görüşme formunun takip edilerek, ama katılımcının ilgi ve bilgisine göre genel çerçevenin farklı boyutlarının ortaya çıkartılması beklenir (Coşkun, v.d., 2015: 95; Demir, 2014: 290).

Temel düşüncesi metin içerisindeki analiz birimlerinden daha az sayıdaki temalara ulaşmak olan içerik analizinde analiz birimi olarak genel olarak cümle ve paragraf olarak Analiz aşamasında güvenilirliğin sağlanması açısından verilerin yapılandırılması işleminde araştırmacı ve uzman görüşü her aşamada alınmıştır (Coşkun, v.d., 2015: 324-327).

Görüşmeler 10.11.2020-20.01.2021 Tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. 45 dakikanın altında 5, 45-60 dakika arası 2 ve kalan 7 görüşme 1 saatten fazla sürmüştür. En kısa görüşmeler sırayla 15 ve 34 dakika, en uzun görüşmeler ise 2 saat 10 dakika ve 1 saat 42 dakika sürmüştür. Katılımcılara ilişkin demografik bilgiler Tablo 3.1.'de yer almaktadır.

Tablo 3.1. Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler

Görüşme	Cinsiyet	Yaş	Eğitim Durumu	Görevi	Antalya'daki İlgili Görevi Yürütme Süresi (yıl)	Çalıştığı Kurum
K1	E	43	Yüksek Lisans	Şube Müdürü	1 Yıl 4 Ay	Belediye
K2	E	58	Yüksek Lisans	Yönetici/ Danışman	4,5	Yerel İşletme
K3	E	50	Doktora	Akademisyen	11	Üniversite
K4	K	48	Doktora	Akademisyen	15	Üniversite
K5	E	60	Deniz Harp Okulu / Lisans	Denizaltı Kaptanı	5	Yerel İşletme
K6	E	58	Deniz Harp Okulu/ Lisans	Şube Müdürü	12	Mesleki Birlik/Oda
K7	E	46	İlkolul	İşletme Sahibi	4	İşletme Sahibi
K8	E	33	Lisans	Excursion Departmanı Sorumlusu, Operasyon Supevisor	8	Seyahat Acentası (Tur Operatörü)
K9	E	51	Lise	Yönetim Kurulu Üyesi	1	Mesleki Birlik/Oda
K10	E	45	Lisans	Tur Operasyon Sorumlusu	4	Seyahat Acentası (Tur Operatörü)
K11	E	40	Ön Lisans	Ön Büro Şefi	2,5	Konaklama İşletmesi
K12	E	58	Lisans	Kokartlı Turist Rehberi	17	Mesleki Birlik/Oda
K13	E	29	Ön Lisans	Müdür	3	Konaklama İşletmesi
K14	E	49	Lisans	Turizm Araştırmacısı	28	Yerel Yönetim

Görüşmelerden elde edilen veriler katılımcıların görüşlerinin içeriklerinin sistematik olarak tanımlanarak analizlerin karşılaştırmasına yönelik yapılandırılmamış görüşme metinlerinin karakterize edilerek karşılaştırılmasında içerik analizinin kullanıldığı ifade edilmektedir (Coşkun v.d., 2015: 324).

3.3.1. Araştırmanın Kapsamı

Denizaltı turlarının özel ilgi turizmi kapsamında değerlendirilmesi araştırmanın kapsamını oluşturmaktadır.

3.3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Nitel araştırmalarda amaçlı örneklem, incelenen temel olguya ilişkin deneyimi veya farkındalığı olduğu düşünülen çeşitli bakış açılarına sahip kişilerin bilinçli olarak seçilmesini içermektedir (Creswell ve Plano Clark, 2015:185-186). Olasılığa bağlı olmayan örneklem yöntemlerinden olan amaçlı veya yargıya dayanan örneklemede, denizaltı turlarının gerçekleştiği Antalya ili seçilmiştir. Türkiye’ de faaliyet gösteren iki işletme ile de görüşmeler gerçekleştirilse de yerel yönetimlerin, diğer önemli paydaşların Kaleiçi ve çevresinde bulunmalarından ötürü, katılımcılar, farklılık ve çeşitliliğin sağlanabileceği (Böke, 2014: 125) Kaleiçi ve çevresinden olmasına dikkat edilmiştir. Bu bağlamda seyahat işletmeleri, konaklama işletmeleri, rehber, mesleki birlikler/odalar, üniversite, yerel yönetimler ve turizm denizaltı personel ve işleticileri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Türkiye’de 2 adet olan denizaltıların ikisinde de görüşmelerin yapılmış olması işletme tarafından evrene ulaşıldığını göstermektedir.

3.3.3. Veri Toplama Teknikleri

Daha önceden derlenmiş verilerden yararlanmayı ifade eden İkincil Veri Türlerinden dokümantasyonel (yazılı, ses, görsel) ve endüstriyel raporlar açısından çok kaynaklı verilerden yararlanılmış bu veriler literatürde belirtilmiştir (Coşkun, v.d., 2015: 95).

Nitel veri toplama çeşitleri kapsamında çalışmada doküman incelemesi ve ayrıca görüşmeler yapılmıştır. Görüşme formu literatüre ve ilgili kuramsal çerçeveye göre yarı yapılandırılmış olarak hazırlanmıştır (Creswell, 2017:191-193).

Turizm Denizaltıları kapsamında, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve  şletmeler Genel Müdürlüğü'nce yayınlanan deniz turizmine yönelik tesis ve araçlara ilişkin Deniz Turizmi Araçları istatistiklere göre 2019 yılında toplam 68 kapasiteli 2 adet Turizm  şletme Belgeli Dalabilir Deniz Turizm Aracı' nın olduğu (KTB, 2019) tespit edilmiştir. Faaliyet gösteren turizm denizaltılarının biri Antalya Kaleiçi, diğeri ise Antalya Alanya'da bulunmaktadır (touralanya, 2020). Çalışma kapsamında her iki  şletme ile görüşmeler gerçekleştirilmekle birlikte katılımcılar amaçlı örneklem kapsamında Antalya Kaleiçi'ndeki paydaşlarla sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda turizm denizaltısı  şletmeleri, Antalya Kaleiçi'nde faaliyet gösteren seyahat  şletmeleri, konaklama  şletmeleri, mesleki birlik/oda,  niversite, yerel yönetimler, rehber ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Nitel araştırmalarda yeni bilginin elde edilmemesi ile birlikte çalışmada yeterli veriyi ifade eden verilerin tekrarlanmaya başladığı, diğer bir deyiş ile veri doğunluğunun olduğu noktada veri toplama işlemli durdurulmuştur (Creswell, 2017: 189; Morse, 1995: 147).

Görüşmeler Covid-19 Salgını nedeniyle araştırmacının doğrudan Antalya'ya gidememesi sonucu fiziki anlamda yüz yüze gerçekleştirilememiştir. Bu olumsuzluğun giderilebilmesi amacıyla görüşmeler tercih edilen uzaktan toplantı sistemleri üzerinden yapılması teklif edilmiş, 9 katılımcı ile bu sistemler üzerinden görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 4 katılımcı ile telefon üzerinden görüşme yapılmıştır. Bu görüşmeler, katılımcıların rızaları alınarak sadece görüşmelerin yazıya geçirilirken eksik verinin olmaması amacıyla kaydedilmiştir. Son olarak elektronik ortamda gönderilen 1 görüşme formu ise 1 katılımcı tarafından yazılı olarak cevaplandırılıp elektronik ortamdan gönderilmiştir. Yazılı olarak cevaplandırılan formun içerisindeki sorular yazılı ve sözlü olarak katılımcıya açıklanmıştır. Diğer bir zorluk ise özellikle Covid-19' un çeşitli etkileri nedeniyle birçok kişinin görüşmeye katılmada yeterli motivasyona ya da turlar hakkında herhangi bilgiye sahip olmamalarından kaynaklı olarak bireyler görüşme yapmak istememesidir. Bu zorluk konu hakkında bilgi sahibi kişilere ulaşılarak aşılmaya çalışılmıştır.

3.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Paydaşlar içerisinde sadece arz yönlü olarak uygulamanın yapılması çalışmanın sınırlılığını oluşturmaktadır. Henüz yeni gelişim aşamasında olan denizaltı turizmine ilişkin az sayıdaki girişimin olması çalışmanın diğer bir sınırlılığını oluşturmaktadır. Salgın nedeniyle faaliyet göstermeyen denizaltılara ilişkin katılımcı gözlemin yapılamaması veri güvenilirliğini artırmada bu yolun takip edilememesi açısından sınırlılık olarak görülmektedir.

3.5. Araştırma Verilerinin Analizi

Nitel araştırmalarda veri analizi konusunda Creswell (2017) genel olarak şu aşamaların izlenmesini tavsiye etmektedir: İlk aşama yapılandırılmamış, ham veri olan görüşmelerin yazıya geçirilmesini, genel bir sınıflandırmayı; ikinci aşama verilerin tamamının incelenmesini, verilerde nelerden bahsedildiği hakkında genel fikir sahibi olunmasını; üçüncü aşamada verilerin kodlamaya başlanması, benzerleri aynı kategoriye alınmasını içermektedir. Bu noktada kodların literatüre, kavramsal çerçeveye dayalı; görüşme ile belirlenen kodlar veya ikisini de kapsayıcı şekilde kodlamaların yapılabileceği ifade edilmektedir. Dördüncü aşama ise kodların az sayıda temalar içerisinde toparlanmasını içermekte, beşinci aşamada temaların sunumunun geliştirilmesi gelmektedir. Bu aşamada alıntılara başvurma en yaygın yaklaşım olduğu ifade edilmektedir. Bu noktada temaların alt temaları ile, birbiri ile bağlı temalara yönelik tartışma yapılabilir. Son olarak sonuç ve bulguların yorumlanması konusunda literatürle karşılaştırılarak çalışmanın sonlandırılabilirliği ifade edilmektedir (Creswell, 2017: 197- 200).

Tesch (1990: 142-145)'in yapılandırılmamış nitel verinin düzenlenmesine ilişkin 8 aşamalı önerisine benzer şekilde; ancak paket program kullanılması nedeniyle daha hızlı şekilde verilerin yapılandırıldığı söylenebilir. Araştırmada da benzer şekilde, ilk aşamada, bu doğrultuda öncelikle katılımcıların rızalarının alınarak kaydedilen görüşmeler manuel olarak döküm edilmiştir. Daha sonra yapılandırılmamış ham veri birkaç kez dikkatli okunarak, veriye ilişkin genel başlıklar not edilmiştir. Not edilen başlıklara altında görüşme metinleri dağıtılmıştır. Daha sonra iki kez okumanın ardından paket program Nvivo deneme sürümü kapsamında ifade temelinde kodlamalara başlanmış, benzer kodlar gruplandırılarak

üst kategoriler ve temalar oluşturulmuştur. kodlanmayan ifadeler katılımcılara göre sıralanmış dosyalar üzerinden geçilerek birkaç okuma daha yapılmıştır. Önceki kodlar, alt tema ve temalar her gözden geçirişte değişmekle birlikte tema sayısı giderek azaldığı, alt temalar arasında belirli sınırların olduğu anlaşılan kadar gerek literatür gerekse görüşmelerde belirlenen kodlar ve temalar üzerinde değişiklikler yapılamaya devam edilmiştir.

3.6. Araştırmanın Güvenirlik ve Geçerliliği

Kodlar daha önceden kuram ya da kavramsal çerçeveye ilişkin oluşturulan kodlar ve verilerden çıkarılan anlamları kapsayacak şekilde genel bir çerçeve içinde yapılan kodlamaya uygun şekilde iki kodlama şeklinden de yararlanarak oluşturulmuştur (Yalçın, 2019).

Verilerin güvenirliliğinin sağlanması için (Yalçın, 2019);

1. Kodlayıcılar arası güvenirliliğe yönelik literatürdeki sonuçlarla kıyaslanması
2. Zaman açısından güvenirliliğin sağlanabilmesi için yapılandırılmamış ham veri aşaması daha sonra kodların, alt temaların ve temaların oluşturulması aşamalarında uzman görüşlerine de başvurularak iki kez üstünden geçmiş, araştırmacı ve uzman arasında fikir alış veriş yapılmıştır.
3. Diğer bir güvenirliliğin içerik analizinde hangi kod veya alt temaların hangi alt tema ya da temalar içerisinde olduğunun nedensellik bağlantısı kurularak açıklanması olarak belirtilmektedir. Bu noktada genel çerçeve içinde kodlamaya bu nedenle gidildiği, literatür ile kuramsal bağlantı kurulurken, katılımcıların bağlamlarının dahilinde de kodlar, alt temalar ve temalar oluşturulmuştur.

Geçerlilik konusunda araştırmanın amaçları ve araçları arasında uyumun incelendiği bu kısımda ayrıca içerik analizinde alt temaların tanımlarının net yapılması, incelenen hususu net bilgi vermesi gerektiği konusu vurgulanmaktadır. Bunlar gerçekleştirilirken aynı zamanda bu doğrultuda katılımcılardan elde edilen

verilerin doğrudan alıntılar yapılması yoluyla ulaşılan sonuçların desteklenmesi içerik analizinde yaygın, kabul gördüğü ifade edilmektedir (Yalçın, 2019).

3.7. Bulgular

Katılımcıların yanıtlarından elde edilen veriler kodlara ve ilgili kodları içeren referans sayılarına göre tanımlanmıştır. Referans sayısına göre katılımcıların sıralı olduğu ve kod sayılarının bulunduğu bilgiler Tablo 3.2’de yer almaktadır.

Tablo 3.2. Katılımcıların Yanıtladıkları Kod ve Referans Sayıları

Katılımcı	Kod Sayısı	Referans Sayısı
K8	62	606
K5	53	564
K7	55	517
K6	60	467
K2	56	428
K4	55	402
K10	58	385
K12	50	287
K3	51	286
K9	53	269
K13	45	218
K14	47	185
K11	49	184
K1	37	165
TOPLAM	77	1034

Tablo 3.2’de, katılımcıların vermiş oldukları yanıtlardan toplam 77 kod ve 1034 referans elde edildiği görülmektedir. 62 kod ve 606 referans sayısı ile K8 çalışmada en fazla veri elde edilen katılımcı olmuştur. İlgili katılımcıdan sonra en fazla referans sayısına sahip ilk beş katılımcı K5, K7, K6, K2 ve K4 olarak

sıralanmaktadır. Katılımcıların kodlara göre sırlanması durumunda ise K8’den sonra K6, K10, K2, K4-K7 ve K5-K9 gelmektedir.

Katılımcıların kod ve referans sayılarına göre yapılan değerlendirmenin ardından temalara ilişkin kaç katılımcının ilgili temayı yanıtladığına ve referans sayılarına ilişkin bilgiler Tablo 3.3’te gösterilmektedir.

Tablo 3.3. Temalara İlişkin Genel Bilgiler		
Tema	Katılımcı sayısı	Referans sayısı
Antalya’da Denizaltı Turları	14	749
Denizaltı Turizminde Karşılaşılan-Karşılaşılabilecek Zorluklar	12	72
Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri	13	66
Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler	13	147
TOPLAM	14	1034

Tablo 3.3’te yer alan dört temadan katılımcıların tamamının yanıtladığı, tüm temalar arasında referans sayısının en yüksek olduğu tema “Antalya’da Denizaltı Turları” olmuştur. Bu kapsamda, 1034 referanstan 749’u ilgili temaya yöneliktir. 14 katılımcıdan en az 12’sinden dört tema için de veri toplandığı görülmektedir.

3.7.1. Antalya’da Denizaltı Turları

En fazla referansın olduğu ilk temanın, alt temaları ile ilgili detaylı bilgiler Tablo 3.’4’te yer almaktadır.

Tablo 3.4. Antalya’da Denizaltı Turları

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Denizaltı Turunun Özellikleri	14	225
Beklenti ve deneyim	14	141
<i>Deneyim</i>	12	88
<i>Katılım Motivasyonu</i>	13	39
<i>Tura Yönelik Talepler</i>	7	14
Çekicilikler	6	24
Turun güvenliği	11	60
Turistik Ürün Düzeyi	13	72
Çekirdek ürün	3	4
Destekleyici ürün	13	68
<i>Ürün birleştirme</i>	12	39
<i>Ürün çeşitlendirme</i>	8	29
Hedef Kitle	14	124
Milliyet	7	15
Turist tipi	13	36
<i>Kitle turisti</i>	7	16
<i>Özel ilgi turisti</i>	9	20
Uygunluk	13	73
<i>Beceri</i>	3	5
<i>Sağlık</i>	12	44
<i>Yaş</i>	11	24
Bilinirlik (Farkındalık) Düzeyi	12	37
Tanıtım ve Satış Faaliyeti (Tutundurma)	14	135
Tanıtım	14	93
<i>Mevcut durum</i>	8	21
<i>Önerilen</i>	14	72
Fiyatlandırma politikası	7	14
Dağıtım kanalları	13	28
<i>Konaklama işletmeleri</i>	7	7
<i>Seyahat işletmeleri</i>	10	21
Destinasyona Etkileri	14	156
Ekonomik	14	45
<i>Döviz girdisi</i>	4	6
<i>Gelir artışı</i>	13	18
<i>İstihdam</i>	13	21
Sosyo-kültürel	4	10
Çevresel etki	14	101
<i>Çevreye verdiği zarar</i>	6	8
<i>Önlemler</i>	14	93
	TOPLAM	749

Tablo 3.4'te Antalya'da denizaltı turlarına ilişkin tema kapsamında 6 alt tema olduğu görülmektedir. Alt temalar referans sayılarına göre sırasıyla denizaltı turunun özellikleri (r=225), destinasyona etkileri (r=156), tanıtım ve satış faaliyeti (r=135), hedef kitle (r=124), turistik ürün düzeyi (r=72) ve bilinirlik (farkındalık) düzeyinden oluşmaktadır.

3.7.1.1. Denizaltı Turunun Özellikleri

Bu tema içerisinde Beklenti ve denetim, Çekicilikler ve Turun güvenliği alt başlıklar tespit edilmiştir.

3.7.1.1.1. Beklenti ve Deneyim

Beklenti ve deneyim kapsamında deneyim (r=88), katılım motivasyonu (r=39) ve tura yönelik talepler (r= 14) ilgili alt temaları oluşturmaktadır.

3.7.1.1.1.1. Deneyim

Deneyim, katılımcılar tarafından en fazla üzerinde durulan konulardan biri olmuştur. Deneyim ile ilgili elde edilen veriler Tablo 3.5'te yer almaktadır.

Tablo 3.5. Deneyim için Oluşturulmuş Alt Temalar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Olumlu	12	59
Olumsuz	7	29
Düşük görüş mesafesi	5	22
Görsel yetersizlik	3	3
Rahatsızlanma	2	4
Toplam	12	88

Deneyimin katılımcılar tarafından olumlu ve olumsuz olarak değerlendirildiği Tablo 3.5'te görülmektedir. Deneyimin olumlu (r=59) yönü kapsamında katılımcılar, misafirlerden özellikle dalgıçlar ve denizde yaşayan canlılar hakkında geri dönüş

aldıklarını ifade etmiştir. Denizaltı turu sırasında dalış yapan kişileri ve görevli dalgıçları görmelerinin katılımcılar açısından deneyimi zenginleştirdiği belirtilmiştir.

İki katılımcı, misafirlerin kapalı alan korkusunu tur ile birlikte yendiklerini ifade etmektedir. K5, kapalı alan korkusu olanların bile denizaltı aracına bindikleri andan itibaren bu korkularını yenebildiklerine yönelik geri bildirimler alındığını geçmişte yaşanan benzeri olaylarla örneklendirmiştir. Bunun yanı sıra engelli bireylerin denizaltı turunda yaşadıkları deneyim ile ilgili geri bildirimden bahsedilmiştir. K2 ulusal bayramlar gibi özel günlerde ilgili meslek ve yaş gruplarına, ayrıca görme engelli bireyler için tur düzenlendiğini ifade etmiştir. Rehberler eşliğinde tura katılan görme engeli olan misafirlerin edindikleri deneyime ilişkin mutluluklarını “görmüş gibi mutlu oldukları” şeklinde değerlendirmiştir. K2, bu deneyimi aşağıdaki ifadeler ile açıklamıştır:

K2: “En ilginç görme engelliler çok mutlu oldu. Bindiler yani, engellilerin en ilginç de bu, bir şey görmediler ama dalışta çok mutlu oldular, rehberler onlara anlattı.”

Olumlu deneyimlerin yanı sıra katılımcılar tarafından coğrafi koşullardan dolayı olumsuz deneyimlerin yaşandığına dair geri dönüşlerin olduğu ifade edilmiştir. Görünürlük önemli bir başlık olarak katılımcılarca vurgulanmakla birlikte, özellikle öğleden sonra gün ışığının etkisinin azalması, dalgaya bağlı su altı tabanında oluşan toz bulutu, hava koşulları, dip akıntıları, farklı sıcaklıktaki suların birleşmesi, kanalizasyon gibi nedenlerle görüş mesafesinin azaldığı, suyun bulanıklaşması sonucu misafirlerde memnuniyetsizliğe yol açabildiği belirtilmiştir. Tur için uygun zaman dilimi, hava şartlarının uygun olduğu ve sabah saatlerinde yapılan turların gerçekleştirildiği saatler olarak vurgulanmaktadır. Ürün birleştirme yapıldığı, öğleden sonra dalgaya bağlı görüşün azalması sorunuyla karşılaşıldığı, bunun da memnuniyetsizliğe neden olduğu bu duruma örnek olarak verilmiştir. Konuyla ilgili sabah saatlerinde de dalgalanmalara denk gelinebildiği, görüş mesafesinin azalmasından dolayı ziyaretçilerin olumsuz deneyimlerine ilişkin geri bildirim yaptıkları aktarılmıştır. K10, coğrafi koşullardan dolayı belirli saatlere kadar turun yapılmasının daha verimli olacağını aşağıdaki şekilde ifade etmektedir:

K10: “...saat 12’ye kadar o dalışı yapmanız lazım. Saat 3’ten sonra yapılacak herhangi bir dalış verimli olmaz. Çünkü güneş hafif batmış oluyor ve dağların arkasına yavaş yavaş gitmeye, gölge gelmeye başlıyor.”

Görüş mesafesi ile birlikte Antalya’nın denizaltı turlarında her zaman canlılara denk gelinemediği ve bu durumun görüntü yetersizliği oluşturduğu ifade edilmiştir. Tur sırasında rahatsızlanma deneyimi ise çok nadir görülse de olumsuz deneyimler arasında yer almıştır. K7, tur sırasında panik atak geçiren ve çıkmak istediğini söyleyen bir misafirin geri dönülerek bırakıldığı ve tura devam edildiği örneğini vermiştir.

3.7.1.1.2. Katılım Motivasyonu

Katılımcılar beklenti ve deneyimin ardından tura katılım sağlayan kişilerin katılım motivasyonlarına ilişkin değerlendirmede bulunmuştur. Katılım motivasyonuna ilişkin bulguların yer aldığı bilgiler Tablo 3.6’da gösterilmektedir.

Tablo 3.6 Katılım Motivasyonu için Oluşturulmuş İlişkin Alt Temalar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Merak	11	32
Pasif katılım	5	7
Toplam	13	39

Tablo 3.6’da yer alan bilgilerde, turistlerin denizaltı turlarına katılım motivasyonlarının sırayla merak ($r=32$) ve pasif katılım ($r=7$) olduğu görülmektedir. Merak, deniz altındaki batığı, deniz canlılarını ve dalgıçları görmek olarak nitelendirilirken; pasif katılım isteği katılımcılar tarafından ayrıca belirtilmiştir. İslanmak istemeyen, dalış yapmaktan çekinen kişiler için pasif katılımın motivasyon unsuru olduğu ifade edilmiştir.

3.7.1.1.1.3. Tura Yönelik Talepler

Katılımcılar, misafirlerin güvenlikle ilgili kaygıları veya sorularının olduğunu, buna yönelik ise detaylı bilgilendirme veya kaptana yakın olma gibi taleplerinin olduğunu ifade etmişlerdir. Güvenlikle ilgili kaptanların denizaltı komutanlığı yapmış olma gibi vasıflarının misafirlere aktarılması ile bu yöndeki taleplerin karşılandığı belirtilmiştir. Bu durumu K5: “...rehber anlatmaya başlıyor. Anlattıkça insanların gözleri açılıyor, yani bu arkadaşlar emekli Deniz Subaylarıdır. Yıllarca askeri denizaltılarda çalışmışlardır, 20 yıl 30 yıl 40 yıl... Onları anlatıyor, arkasından da bu denizaltıda görev yapmaya başlamışlar deyince insanlar, çoğu kişi zaten rahat binen de var, rahatsız, tedirgin olanlar da, zaten yüzlerinden görmeye başlıyorsunuz. Gevşiyorlar, emin ellerdeyiz diyorlar.” ifadeleri ile örneklendirmiştir.

Katılımcılar, güvenlik ile ilgili bilgilendirme talepleri dışında, ziyaretçilerin faaliyet alanı içerisinde bulunan batığın tarihi ile ilgili detaylı bilgilendirme istediklerini ifade etmişlerdir. Bunun yanı sıra, özel günlerin kutlanması, yemek, evlilik teklifi etme gibi taleplerin olduğu da belirtilmiştir. Tura yönelik talepler kapsamında özel günlerde dalgıçlar tarafından misafirlerin mesajlarının su altında iletildiği ifade edilmiştir. K8, denizaltına eşlik eden dalgıçların pankartlarla birlikte dalarak evlilik teklifi ve özel gün kutlaması etkinliklerini gerçekleştirdiklerini belirtmiştir. Bunun yanı sıra denizaltının uygun koşullar sağlanması durumunda kişilerce ya da gruplarca tutulması taleplerinin de olduğu ifade edilmiştir.

3.7.1.1.2. Çekicilikler

Çekicilikler (r=24) kapsamında katılımcılar tarafından kültürel ve doğal kaynaklara yönelik değerlendirme yapılmıştır. Özellikle denizaltının dalış yerindeki batığın hikâyesine dikkat çekilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında batırılmış St. Didier batığının olması ve bu batığın hikâyesinin battığı yerde ziyaretçilere aktarılmasının, dikkat çekici bir kültürel kaynak olduğu vurgulanmıştır. K6 bu batığın önemini; “İkinci Dünya Savaşı'na girmemiş Türkiye Cumhuriyeti' nin karasularında batırılmış bir gemi var ve dünyanın en iyi batırılan 10 batığından 1 tanesi olarak görülüyor.” şeklinde ifade etmiştir. K8 ise; “Gerek oradaki bitki örtüsüyle olsun, balıklandırma çeşidiyle olsun çok fazla yatırım yaptılar.” ifadeleri ile doğal kaynaklardan bahsetmiştir.

3.7.1.1.3. Turun Güvenliği

Katılımcılar turun güvenliğinin ($r=60$) konusunda personel, aracın donanımı, güvenlik botlarının ve dalgıçların eşlik etmesi ve düzenli denetlemeler ile yüksek düzeyde olduğunu düşünmektedirler. K2, K6 ve K14 konuyla ilgili aşağıdaki yorumları yapmıştır:

K2: “Geminin personeli çok farklı, yani sıradan insanlar değil. Deniz Kuvvetlerinde en az iki yıl Deniz Komutanlığı yapmış olmak gerekiyor ve gemi kaptanlığı yapmış olması gerekiyor. Bu nedenle, operasyon sırasında problem yok.”

K6: “...şirket gerekli emniyet tedbirlerini alıyor. Yani bence şu an için tedbir eksiği yok. Zaten bildiğimiz, gördüğümüz kadarıyla da en ufak bir tehlike, sıkıntı yaşamadılar. Mesafe yakın, yukarıda bir tane gemi var, koca bir balıkçı gemisi var. 4-5 tane balık adamı sürekli denizaltıyla beraber aşağı doğru iniyor, sürekli takip ediyor.”

K14: “Denizaltının dalma işlemi ile güvenliği Liman Başkanlığı yetkilileri tarafından düzenli olarak kontrol edilmektedir. Kaleiçi Yat Limanına yakın mesafedeki batık gemi ve çevresinde yapılmakta olan dalışı dalgıçların da takip etmesi güvenlik konusunda endişeleri ortadan kaldıran etkenlerdir.”

3.7.1.2. Turistik Ürün Düzeyi

Turistik ürün düzeyi, katılımcılar tarafından referans sıklığına göre sırasıyla destekleyici ürün ($r= 68$) ve çekirdek ürün ($r=4$) olarak değerlendirilmiştir. Destekleyici ürün, kendi içerisinde ürün birleştirme ($r= 39$) ve ürün çeşitlendirme ($r=29$) olarak alt temalara ayrılmıştır. Ürün çeşitlendirmede diğer alternatif turizm türleri ile birleştirilmesi (macera turizmi, kültür turizmi, doğa turizmi gibi), turistik aktivite olarak ise paket turlara dâhil edilmesi, günübirlik tekne turları ile birleştirilmesi hem mevcut durum hem de öneri kapsamında katılımcılar tarafından belirtilmiştir. Ürün birleştirme ile ilgili K10 ve K12 bu stratejinin denendiğini aşağıdaki gibi ifade etmiştir:

K10: “Bunu bir süre Avrupa acentaları yaptı. Yani şehir turunun içine koydu. Yani geldi, Kaleiçi zaten yapılıyor, şehir turu deyince Kaleiçi yapılır Antalya' da.

Normalde hani Avrupa'ya, özellikle Avrupa' lı turiste mutlaka bir Kaleiçi gelinip, burada Kaleiçi' ne almışlardı buradan şeyi, dalışı, o süre içinde geldiler, yani işte zaten indi-bindi, battı çıktı yaklaşık olarak 1 saat, 1saat 15 dakika. Yani Kaleiçi' nin de gezmesiyle de beraber, orada alınacak yemekle beraber bir süre şey yapıldı, kombine yapıldı.”

K12: “Mesela dedik ya hani tekneyle su üstünden gidelim hadi bir de su altından görelim denizi. Bunu şey, günlerin uzunluğu kısalığına göre de tek başına veya bu tekne turuyla da kombine edilmek adına, mesela şelalelerden bir iki tanesi gezilir; bak bu sular buradan geliyor bu denize iniyor gibi.”

K3 ve K6 tarafından denizaltı turları ürün çeşitlendirme kapsamında değerlendirerek bunu aşağıdaki gibi ifade etmişlerdir:

K3: “Bir üründür. Farklı bir üründür hatta. Yenilikçi bir üründür. Mesela günümüzün şartlarına göre düşünürsek, farklı bir ürün cazip gelebilir birçok insana.”

K6: “...bu deniz turizm olayı bana göre turizm denizaltısı, deniz turizmi içerisindeki en uç noktalardan bir tanesi. Belki fantezi sayılacak, çünkü neden, Antalya' da 280 tane su üstü sporu işletmesi var. 5 tane dalış okulu var, topu topu 2 tane turizm denizaltısı var.”

K8: “Yani zaten çok kısıtlı talep gören bir tur olduğundan dolayı zaten siz onları büyük araçlarla götüremiyorsunuz. Hani 8-10 kişilik araçlarla götürüyorsunuz ve 2-3 otelden toplayıp götürüyorsunuz. Onun için aslından bir nebze misafirlere VIP hizmet sunuyorsunuz. Aslında şey de bir VIP hizmet sunuyor baktığınızda, denizaltı da bir VIP hizmet sunuyor.”

3.7.1.3. Hedef Kitle

Hedef kitle temasında 13 katılımcı uygunluk ($r=73$) ve turist tipi ($r=36$) alt temaları, 7 katılımcı milliyet ($r=15$) alt teması kapsamında değerlendirmede bulunmuştur. Milliyet açısından değerlendirildiğinde, denizaltı turların hedef kitlesi için Antalya'yı ziyaret eden özellikle Avrupa ve Rus pazarındaki yabancı turistlerin daha ön planda olduğu belirtilmiştir. İç pazarın da indirim yapılan özel günlerde tercih ettiği ifade edilmiştir. Katılımcıların bir kısmı turun özel ilgi turistlerine

yönelik olduğunu, bir kısmı kitle turistine yönelik olduğunu belirtmiştir. Burada dikkat çeken kısım ise, özel ilgi turisti kapsamındaki hedef pazarın aslında paket turlarla destinasyona gelen kitle turistleri olmalarıdır. K8, özel ilgi turistine yönelik olduğunu; “Yani insanın o tarafa doğru yönelimi varsa zaten bize bunu iletiyor, biz onu yönlendiriyoruz turlara.” ifadeleri ile açıklamıştır. Tura katılımın uygunluk durumu, katılımcılar tarafından sağlık (r=44), yaş (r=24) ve beceri (r=5) olarak değerlendirilmiştir. 0-4 yaş dışındaki her yaş grubundaki kişilerin katılabildiği belirtilen denizaltı turlarının, özel bir eğitim ve beceri gerektirmediğinden herkes için uygun bir tur olduğu belirtilmiştir. Katılımcılar tarafından sağlık açısından uygunluk durumu da değerlendirilmiştir. Sağlık için oluşturulan alt temalara ilişkin bilgiler Tablo 3.7’de yer almaktadır.

Tablo 3.7. Sağlık için Oluşturulmuş Alt Temalar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Fiziksel	12	26
Psikolojik	10	18
Toplam	12	44

Tablo 3.7 incelendiğinde katılımcıların sağlık (r=44) alt temasını fiziksel (r=25) ve psikolojik (r=18) uygunluk kapsamında değerlendirdikleri görülmektedir. Fiziksel açıdan ileri derece kronik rahatsızlığı olmayan, araca binip inme konusunda zorluk yaşayacak engeli bulunmayan, herkes için bu turların uygun olduğu belirtilmiştir. On katılımcı turlara uygunluk konusunu psikolojik açıdan değerlendirmiştir. Bu bağlamda bu katılımcılar ortak bir değerlendirme ile turun, kapalı alan korkusu (klostrofobi) olan kişiler için uygun olmayabileceğini ifade etmişlerdir.

3.7.1.4. Bilinirlik (Farkındalık) Düzeyi

Katılımcılar, Antalya'daki denizaltı turlarının yerel halk ve turistler tarafından bilinmediğini ($r=37$) belirtmişlerdir. İki katılımcı ise turların az bilindiğini ifade etmiştir. Bu katılımcılardan K7, yaptıkları saha çalışmalarına göre, turun bilinirlik oranının az olduğunu, turu bilen kişilerin ise tamamının tura katıldığını vurgulamıştır. Bunun yanı sıra 2019 yılında Fethiye' den bu tura talebin olduğunu belirtmiştir. Bu bilinirlik düzeyinin düşük olmasını katılımcılar tanıtım-reklam faaliyetlerinin yetersizliğine bağlamaktadırlar. K13, bilinirlik ile ilgili sorunu aşağıdaki ifade ile açıklamıştır:

K13: "Antalya' da, Kaleiçi denizaltı turlarını bilmeyen, Antalya' da denizaltı turunun yapıldığını bilmeyen insanlar var. Yani bunların, birçoğu duysa böyle meraktan çok büyük bir talep oluşabilir; ama bilmiyor insanlar."

3.7.1.5. Tanıtım ve Satış Faaliyeti (Tutundurma)

Tanıtım ve satış faaliyetleri; tanıtım ($r=93$), fiyatlandırma politikaları ($r=14$) ve dağıtım kanalları ($r=28$) alt temalarından oluşmaktadır.

3.7.1.5.1. Tanıtım

Tanıtım için katılımcılar hem mevcut durumdan hem de önerilen stratejilerden bahsetmişlerdir. Referans yoğunluğunun en sık olduğu tanıtım alt temasına ilişkin detaylar Tablo 3.8'da yer almaktadır.

Tablo 3.8 Tanıtım Teması içerisinde Oluşturulmuş Alt Temalar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Mevcut	8	21
Destinasyona gelmeden	3	6
Destinasyonda	7	15
Önerilen	14	72
Çevrimiçi	7	18
Görsel-Basılı Materyal	6	10
Pazar	6	12
Pazarlama Politikası Geliştirilmesi	8	18
Turizm İşletmeleri	7	14
Toplam	14	93

Tablo 3.8’de katılımcıların tanıtım önerilerinin ($r=72$), mevcut durumdan ($r=21$) daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum, katılımcıların denizaltı turlarına ilişkin mevcut tanıtımları yetersiz bulmalarından kaynaklanmaktadır. Katılımcılar, denizaltı turların tanıtım faaliyetlerinin mevcut durumda destinasyona gelmeden ve destinasyonda olmak üzere iki şekilde gerçekleştirildiği, bunların destinasyonda sokaklarda billboard gibi görsel materyallerle, oteller, danışma ofisleri ve rehberler aracılığıyla gerçekleştiğini ifade etmişlerdir. Destinasyona gelmeden yapılan tanıtımların ise uluslararası fuarlar ile gerçekleştiği belirtilmiştir. Fuarların önemi katılımcılar tarafından vurgulanmış, K6 buna yönelik olarak Düsseldorf Boat Show örneğini vermiştir. Bunun yanı sıra K8, turistlerin tur sonrasında otele döndüklerinde deneyimlerini paylaşarak turları diğer turistlere tavsiye ettiklerini ifade etmişlerdir.

Mevcut tanıtımların tüm katılımcılar tarafından yetersiz bulunmasının ardından katılımcılar tanıtım önerilerini ($r= 72$); çevrimiçi ($r=18$), pazarlama politikalarının geliştirilmesi ($r= 18$), turizm işletmeleri ($r=14$), pazara yönelik ($r=12$) ve görsel/basılı

materyal (r=10) olarak belirtmişlerdir. Tanıtım konusunda bütün katılımcıların görüşlerini belirttiği, özellikle öneriler kısmında yine katılımcıların tamamının görüş belirttiği görülmektedir. Mevcut duruma ilişkin destinasyondaki ve destinasyona henüz gelmemiş potansiyel ziyaretçilere yönelik katılımcıların 8'i görüşlerini belirtmişlerdir. Aramalarda üst sırada olacak bir tanıtım şekli olarak çevrimiçi tanıtımı öneren K3, K4 ve K5 şöyle demiştir:

K3: “Sosyal medya, inanılmaz ön planda. Sosyal medya sayfalarının oluşturulması gerekiyor ve katılanların bir şekilde burada yorum yapmasını paylaşım yapmasını sağlamak gerekiyor. Bu paylaşımlarla daha iyi tanıtım yapılıyor biliyorsun. Bunlar çok çok önemli. Çünkü olumlu bir deneyim yaşayıp bu tarz yerlerde çevresindekilerle paylaşırsa katılımcı sayısı bu şekilde arttırılabilir.”

K4: “...mesela bunu Adventure Park'ta gördük biz. Macera Parkı'nda oradaki işletmeci çok aktifti bu pazarlama konusunda. Diyor ki: Whatsapp'ta benim sayfam var, bu deneyiminizi mutlaka paylaşın memnun kaldım diye bana not verin. Böyle agresif bir kampanyası vardı, deneyim sonrasında gezdikten sonra parkı. Bunu da denizaltı şirketleri yapabilirler. Turları düzenleyenler, bizleri Instagram'dan takip edin, işte tavsiyelerinizi paylaşın diyebilir.”

K5 “Mesela zamanında daha Türkiye’ de turistik denizaltı yokken, 10-15 sene öncesinden bahsediyorum; internete Yunan adaları diye yazdığınız zaman anında Santorini adası ve turistik denizaltı karşınıza çıkıyordu.”

3.7.1.5.2. Dağıtım Kanalları

Dağıtım kanallarında seyahat işletmeleri kapsamında turist taşıma kapasitesi nedeniyle tur operatörleri ve seyahat acentalarının (r=21), ayrıca konaklama işletmelerinin (r=7) ön plana çıktığı katılımcılar tarafından ifade edilmektedir.

“(K1)Tanıtım ve satış faaliyetleri tur şirketleri aracılığıyla yapılıyor zaten bunlar. Onlar da turlara satıyor bunu, tur şirketlerine satıyorlar. Onlar turistlere satıyor bunu.”

“(K12) Butik otellere broşür bıraktıklarını gördüm.”

“(K14) Denizaltıların tanıtımı ve satışı genel olarak seyahat acentaları tarafından sağlanmaktadır. Acentalar broşürlerinde ve web sitelerinde tanıtımları gerçekleştirmektedir.”

“(K2) Yani tur operatörleri, tur gönderiyor. Aynen yatlarda, dalış turizminde olduğu gibi buraya da denizaltı dalışı için satış yapıyor tur operatörleri. Onlar taşıyor bize. Türkiye'ye gelen turistlere tur operatörleri, getirdiği turistlere bu otellerde rehberler tarafından tur satılıyor. İşte bunlar arasında dalış turizmi var, normal bildiğimiz tüplü dalışlar var; yat gezileri var; ondan sonra doğa gezileri var; buna ilaveten Antalya'da bir de sivil denizaltı programı var sattıkları turlar içerisinde”

3.7.1.5.3. Fiyatlandırma Politikaları

Katılımcılar genel olarak denizaltı turlarını pahalı bir ürün olarak değerlendirmekte ve özel günlerde yapılan kampanyalar ile yerel halk ve yerli ziyaretçilere daha uygun fiyatlar ile farklı fiyatlandırma yoluna gittiklerini ifade etmişlerdir. K2 bu durumu şu şekilde açıklamaktadır: “Ayrıca yerli misafirlere de açık olduğu için hatta onlara daha uygun fiyat yerli müşterilere fiyatlar daha uygun, onlar da biniyor. Hatta biz özel günlerde; 23 Nisan, 29 Ekim, 19 Mayıs gibi özel günlerde, öğrencileri de ücretsiz bindiriyoruz. Orada program yapıyoruz.”

Yerel halkın turlara katılımının sağlanabilmesine yönelik K3; “yerel halkla turiste belki farklı bir fiyat politikası uygulamak, düşünülebilir. İlk etapta bu biraz uygun gözüküyor birçok durumda eleştirebiliyorsunuz ama yurt dışında da sıklıkla uygulanan bir yöntem. Örneğin Amerika'da yerel sürücü belgenizi gösterdiğinizde bazı tesislerde ekstra %50 indirim alabiliyorsunuz. Bu tarz noktalarda belki yerel halka o anlamda farklı bir fiyat uygulanabilir. Yoksa muhtemelen turiste uyguladıkları fiyatlarla yerel halkın katılması çok da mümkün olmayacaktır.” şeklinde değerlendirmede bulunmuştur.

Denizaltı turları sezonu yıla yayma ve rekreasyonel faaliyet kapsamında değerlendiren K4; “Fiyatlar bildiğim kadarıyla pahalı. Mesela farklı zamanlarda, turistlerin çok yoğun olmadığı zamanlarda uygun fiyatlar vererek aile indirimleri yapılabilir” demiştir.

3.7.1.5.4. Pazarlama politikası geliştirilmesi

Pazarlama politikalarının geliştirilmesini katılımcılar, tüm paydaşların dâhil olduğu, tanıtım sürekliliğinin temel alındığı stratejilerin geliştirilmesi kapsamında değerlendirmiştir. Bu doğrultuda, tanıtımların uzun vadeli yapılarak markalaşmanın sağlanması önerilmiştir. K10 tarafından, uzun vadeli tanıtım bütçelerinin büyük kısmının kısa vadeye ayrılması önerilmekte olup, mevcut ürünün sınırlılığı nedeniyle bütçe sınırlaması konusunda Bakanlık, Antalya Tanıtım Vakfı gibi kurum ve kuruluşların konuya ilişkin faaliyetler yürütebileceği ifade edilmiştir. K12 “... Devletin imkânlarını veya Antalya Tanıtım Vakfı' nı kullanabilirsiniz. Onlarla bir proje geliştirip... burada vakıfları kullanırsanız hem kişisel verilerin kullanılması anlamında da kimseyi şüpheyne düşürmezsiniz. Ne misafirleri ne devleti ne de başkasını. Hem de daha bir güvenilir bir imaj doğar tabii.” değerlendirmesinde bulunmuştur.

Katılımcılar pazarlama politikası geliştirilmesi konusunda tüm paydaşların katılımı ile birlikte Destinasyon Yönetim Örgütleri'nin rolünü vurgulamış ve bu noktada süreklilik ve markalaşma konularının altının çizmişlerdir. Destinasyon Yönetim Örgütlerini içerecek şekilde ve tüm paydaşların birlikte bir pazarlamanın yapılması katılımcılar tarafından önerilmektedir. Buna örnek olarak K4: “... hep söylediğimiz Destinasyon Yönetim Örgütleri var ya DMO lar, bizde çok fazla fonksiyon göstermiyor maalesef. Destinasyon pazarlama ya da yönetim organizasyonlarımız daha aktif olsa daha çok kurulsa, ...o destinasyona has bir pazarlama politikamız olsa, kendine, yerele özel. Mesela bunlar çok daha aktif olabilir. Kongre, fuar kapsamında orada stand açılır, DMO'nun kendi finansal gücü olur, oradan daha çok pazarlama alt yapısını güçlendirebilir hem online hem offline pazarlama kampanyaları yapabilir. Aslında bu bir işbirliği çabası” demiştir.

3.7.1.6. Destinasyona Etkileri

Antalya'da denizaltı turları başlığı altında yer alan son alt temayı bu turların destinasyona etkileri oluşturmaktadır. Sürdürülebilirliğin üç boyutu ile birlikte incelenen bu tema çevresel (r=101), ekonomik (45) ve sosyo-kültürel (10) etki kapsamında değerlendirilmiştir.

3.7.1.6.1. Çevresel Etki

Çevresel etki katılımcılar tarafından denizaltı turu sırasında denizaltı aracının çevreye verdiği zarar kapsamında ele alınmıştır. Bununla birlikte, olumsuz çevresel etkilere karşın alınan ve alınması önerilen önlemler katılımcılar tarafından değerlendirilmiştir. İlgili önlemlere ilişkin bilgiler Tablo 3.9’da yer almaktadır.

Tablo 3.9. Çevresel Etkiler Teması içindeki Önlemler için Oluşturulmuş Alt Temalar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Mevcut	8	34
Önerilen	14	59
Farkındalık oluşturma	11	24
Sıfır atık araç kullanımı	7	11
Yönetişim	9	24
Toplam	14	93

Tablo 3.9’daki bilgiler 14 katılımcının da önerilen önlemler kapsamında değerlendirme yaptıklarını, bu değerlendirmelerin; farkındalık oluşturma (r=24), sıfır atık araç kullanımı (r=11) ve yönetim (r=24) alt temaları üzerine olduğunu göstermektedir. 14 katılımcıdan 8’i denizaltı turizminin çevresel hiçbir zararının olmadığını belirtmiştir. Kullanılan araçta tuvaletin olmadığı, aracın bu bağlamda atık üretmediği, ayrıca elektrik motorlarıyla çalışması nedeniyle emisyon salınımının olmadığı, aracın deniz tabanına değmesinin veya konmasının söz konusu olmadığı, personelin konu ile ilgili eğitilmiş oldukları ve misafirlere uyarı ve yönlendirmeler yaptıkları, dalgıçlar tarafından çevre bilincinin oluşmasına yönelik bilgilendirici görsellerin misafirlere gösterildiği katılımcılarca belirtilmiştir.

Altı katılımcı, denizaltı araçların çevresel zararlarının olabileceğine yönelik değerlendirme yapmıştır. Örneğin; K12, tur sırasında tura katılan kişilerin dikkat çeken herhangi bir şeyi daha sonra özel dalış turuyla su altından almaya kalkabileceğini ifade etmektedir. K3: “Ekosisteme muhakkak zarar veriyordur. Bence bu konunun özellikle araştırılması gerekir. Zararı vardır ama belki göz ardı edilebilecek ölçüde bir zarar vardır. Bu değerlendirildikten sonra, çok yüksek değilse belki tamam; ama ciddi bir zarar varsa o zaman şunun hesabını yapmak gerekiyor. Çevreye verdiğiniz zarar artı size bu işin kazandırdıkları; bunun hesabını yapmak gerekir diye düşünüyorum.” ifadelerini kullanmıştır. Ayrıca dalış alanlarında balık popülasyonunun artması için yapılan yemlemenin çevreye zararı olduğunu şu sözlerle açıklamaktadır: “bir yerde belki, hayvanları çekebilmek için, sonuçta hayvanlar kaçacak sizden. Çekmek için dışarıya ekmek kırıntıları, başka yemek artıkları atmak düşünülebilir. Bu sayede balıklar ve diğer canlıların çekilmesi amaçlanabilir. Ama tabi bunlar baktığımızda, doğrudan oradaki ekosisteme zarar verecek şeyler.”

K4, araçların neden olduğu gürültü kapsamında “elektrik, yine de gürültü vardır illa ki. Yani çünkü deniz altı çok sakin bir ortam, bu tür bir aracın mutlaka gürültü olarak çevreye zararı olacaktır, canlıları rahatsız edecektir.” değerlendirmesinde bulunmuştur. K6, çevresel etki konusunda şarj sırasında bataryalardan asit buharı gibi çevreye zarar verebilecek salınımların olabileceğini ve bataryalarının denize zararının olup olmadığı konusunda bilimsel inceleme yapılması gerektiğini ifade etmiştir.

K8 ayrıca yakıt kullanan emisyon salınımının olduğu motorlara yönelik farkındalığın, elektrik enerjisi ile çalışan bataryalarda da benzer olabileceğini ifade etmiştir. Gaz emisyonu olmadan çalışacak bir motorun tercih edilebileceği; ancak çevreye zarar konusunda bataryaların üretimi sırasında akarsulara zehir salınarak verilen zararın ne kadar daha çevreci olduğunun bu bağlamda inceleme konusu olabileceğini belirtmiştir:

“Yani hani biz onu elektrikli veya solar sistemle, güneş enerjili yapıyoruz; ama örneğin pilleri deniz suyuna zarar veriyor mu? Temas ediyor mu, etmiyor mu?

Bunlarla ilgili de mesela teknik detaylar var. Bunlara da bakılmalı. Doğaya zarar vermiyorsa, tabii ki herhangi bir motor çalışmadan doğadaki petrolü yani doğadaki petrolü tüketmeden yani gaz emisyonu olmadan bir motor çalışabiliyorsa tabii ki çalışsın; ama yani pillerle alakalı da bakmak gerekiyor. Yani elektrikli araca bakıyoruz şimdi, bir taraf diyor ki motorlu araçlar gaz, egzoz emisyonu konusunda daha az zarar veriyor. %50 bir kesim diyor ki o pilleri üretirken dünya kadar çevreye zarar veriyorsunuz. Akarsuları zehirliyorsunuz diyor.”

Yukarıda bahsedilen değerlendirmelerin yanı sıra denizaltı turlarının, çocuklarda çevre bilincinin oluşması yönünde bir katkı sağlayacağı belirtilmiştir. Çevreyi koruma ile ilgili önerilerde yönetişimin önemine de dikkat çekilmiştir. Yaptırımın, dayanışmanın, eğitimin bir arada olduğu bir çevre koruma yönetiminin öneminden bahsedilmiştir.

3.7.1.6.2. Ekonomik Etki

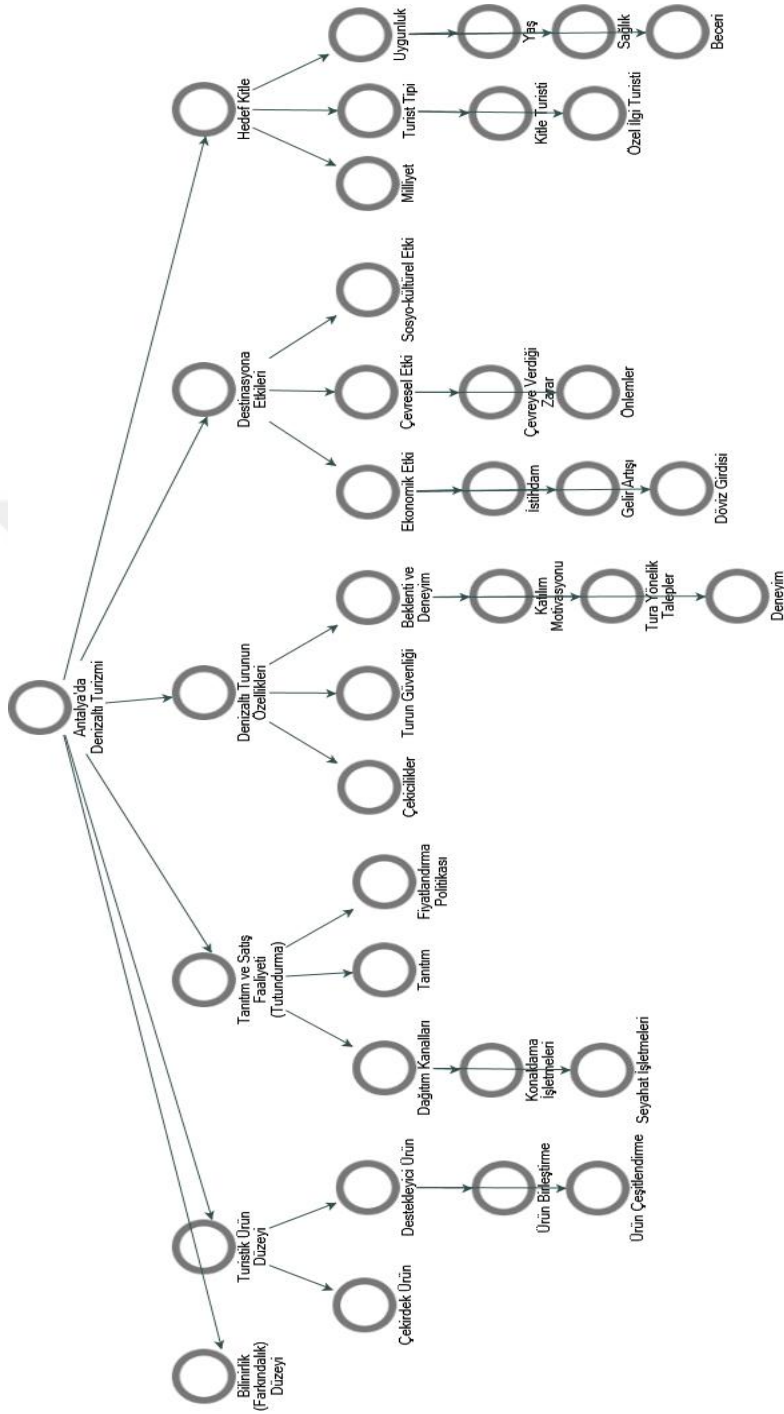
Ekonomik etki teması altında istihdam (r=21), gelir artışı (r=18) ve döviz girdisi (r=6) alt temaları yer almaktadır. Katılımcılar turların katma değeri yüksek, gelir getirici özelliğine vurgu yapmıştır. K10: “Ülke ekonomisine bir katkı sağlıyor, az da olsa bir katkısı var.” derken, K11 turizmle aynı katkının olacağını: “Ekonomiye turizmdeki katkıların aynısı olacaktır. Her giren 1 Euro Devlet’in kasasına girecektir.” şeklinde ifade etmiştir. K6 ise turların yüksek katma değerini, döviz girdisi ile destinasyonda gerçekleştirilen turistik aktivitelerin gelirlerinin destinasyonda kalmasını sağladığını şu cümlelerle belirtmiştir: “Turların, başında da söylediğim gibi, yani Antalya gibi mass turizmin merkezi olan noktalarda bu tür kolaylıklar turizmin katma değerine yani crème de la crème(en iyisinin en iyisi), yani ülkemize gelen turizm gelirini 1'den 2'ye 3'e zıplatan aktiviteler. Çünkü kitle turizmi yaptığınız zaman 14 milyon insanın otelinin, uçağının parasının büyük çoğunluğu o ülkede kalıyor, geldiği ülkede kalıyor. Ama yaptığınız bu aktivitelerde %100 bütün para Türkiye' de kalıyor. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kasasına giriyor.”

İstihdama etkisi, konusunda değerlendirmeler yapan katılımcılardan K1: “İstihdam edilen insanlar var. Onun için elbette ne kadar çoğaltılır ve kaliteli hale getirilirse ekonomiye ciddi katkısı olacaktır.” ifadesini kullanırken; K12: “Bence

karma olmaları lazım. Neresi olursa olsun yerele çok önem vermek lazım. O dengeyi yakalamak lazım diye düşünüyorum. İşin kökeni neresi olursa olsun ister o bölgeden ister dışarıdan ciddi profesyonellerin işin başında olmaları çok önemli; ama mümkün olan kadrolara da yerel halkın katılması en az o kadar önemli diye düşünüyorum.” değerlendirmesiyle istihdamın dengeli olması gerektiğini vurgulamıştır. Bunun yanı sıra, K14: “Personel tercihi, Denizaltının Antalya’ya yabancı bir araç olmasından kaynaklı ilk planda dışarıdan seçilmiştir. Ancak dalgıçlar ve lojistik destek sağlayan çalışanlar Antalyalıdır” demiştir.

İstihdam edilen personele ilişkin bilgi veren katılımcılardan K2, “Bir operasyonda yani bir günlük, yani 8 saat operasyonda, bu faaliyette en az 11 kişi çalışması gerekiyor. Bunun ikisi gemi kaptanı, sahilde de teknisyenleri var, dalgıçları var vesaire. Yani yardımcı personelle beraber en az 11 kişi bulunmak zorunda. Bu 11 kişi zorunlu, yani Bakanlığın zorunlu gördüğü, yasal olarak bulundurulması gereken personel. Yani bir denizaltında sivil denizaltında en az 11 kişi istihdam ediliyor. Vardiya değiştiği zaman artar tabii. Tabii, şöyle diyelim; iki kaptan yabancı ise diğer personel yerel zaten.” derken K4, “Genellikle yerel halktan bildiğim kadarıyla. Orada yaşayanlar ya da kısmi zamanlı mesela, birkaç ay yüksek sezonda 3-4 ay ekstradan buldukları çalışanlar, yani sürekli bir istihdam yok maalesef bildiğim kadarıyla.” ifadeleriyle sezona göre geçici istihdamın olduğunu belirtmiştir. Bunun yanı sıra, Antalya’daki denizaltı turlarının yerel girişimle olması, güvenlik ekibinin yerel halktan oluşması da ekonomik anlamda olumlu değerlendirilmektedir.

Antalya’daki denizaltı turizmine yönelik yapılan kodlamalar doğrudan alıntılarla birlikte incelenmiştir. Bu başlığa ilişkin ortaya çıkan temaların şekilsel olarak derlenmiş hali Şekil 3.1’de yer almaktadır.



Şekil 3.1. Antalya'da Denizaltı Turları

3.7.2. Denizaltı Turizminde Karşılaşılan-Karşılaşılabilecek Zorluklar

Çalışmanın ikinci temasını denizaltı turizminde karşılaşılan-karşılaşılabilecek zorluklar oluşturmaktadır. Temaya ilişkin bilgiler Tablo 3.10’da yer almaktadır.

Tablo 3.10. Denizaltı Turizminde Karşılaşılan-Karşılaşılabilecek Zorluklar

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
İlk Tur Olması	5	18
Maliyet	5	8
Operasyonel Zorluklar	10	46
TOPLAM	12	72

Tablo 3.11 incelendiğinde denizaltı turizminde karşılaşılan veya karşılaşılabilecek zorluklar alt temasına hem katılımcı sayısı hem de referans sıklığı olarak 10 katılımcı ve 46 referansla en fazla operasyonel zorluklara ilişkin ifadeler bulunduğu görülmektedir. Türkiye’deki ilk denizaltı turu olması ve maliyetinin fazla olması da ilgili temanın alt temalarını oluşturmaktadır.

3.7.2.1. Operasyonel Zorluklar

Operasyonel zorluklar sezonun hava şartları nedeniyle kısıtlılığı, görsel zenginliğin yeterli olmaması, misafirlerin güvenlik ve emniyet hakkında çekinceleri, araçlara biniş ve inişlerde zorlukların yaşanabildiği ya da yolcuların gecikmesi nedeniyle gecikmeli yapılan turlar veya yeterli kapasiteye ulaşamamasından kaynaklı turların iptal edilmesi gibi zorlukların az da olsa yaşanabildiği ifade edilmektedir.

Turistik denizaltı işletmeciliği açısından birçok ekonomik zorluklara yönelik desteklerin sağlanmasında gemilerin vergilerden muaf tutulmasını sağlayan sicile geminin kaydedilememesi gibi konular da operasyonel zorluklar arasında yer almaktadır. Denizaltı kaptanı yetiştirecek sivil bir mekanizmanın olmadığı yine katılımcılar tarafından ifade edilmiştir. Bir diğer zorluk ise faaliyet alanının olduğu balık popülasyonunun artırıldığı dalış alanında yasak avlanma sonucu görselin ve

çevrenin tahrip olması olarak belirtilmiştir. Bunun yanı sıra K8, rehberli turlarla birleştirildiği durumlarda şikâyetlerin olması durumunda rehberlerin diğer turların etkilenmemesi için o turları satmama eğiliminde olduklarını ifade etmiştir. Sudaki görüşün berraklığına ilişkin zorluk yaşanabildiği yönünde ise K6 şu değerlendirmeleri yapmıştır:

K6: “Yani turizm denizaltısının en büyük handikaplarından bir tanesi de suyun görüşünün her gün standart olamayacak olması. Yani vaat ettiğinizi gösteremeyebilirsiniz de. Bulanık bir suda veya sıcak suyla soğuk suyun hızla karışıp bir termoklin veya buğulu bir tabaka oluşturduğu bir su altında da misafirlerinizin vaat ettiğinizi görmesini sağlayamayabilirsiniz.”

K11, olumsuz hava şartlarının yanı sıra sezonu kısa olmasını da zorluk olarak şu şekilde değerlendirmiştir: “Devamlılığı çok olmuyor. Çünkü biliyorsunuz sezon kısa ve hava muhalefetinden dolayı sürekli yapılabilecek bir şey değil bu.” Hava şartları ile ilgili operasyonel zorluğu K7 ise aşağıdaki şekilde açıklamıştır:

“Yani dalga geldiğinde, rüzgâr döndüğünde, yağmur geldiğinde bunların ne zaman geleceği de belli değil, biraz sonra yağmur yağabilir. Yani ikide iki diye bir şey yok üç de olabilir dört de olabilir... Hani bunu da 200 günde 30 gün falan yakalıyoruz. Aslında biz bunu 200 gün yaşasak... Deniz çok enteresan. 200 günde 50 gün bunu başardım. Ben bu 50 günü 200 güne nasıl çıkartacağım.”

Hava şartlarının yanı sıra karşılaşılan zorluklar arasında görselliğe ilişkin olarak K12 şunları söylemiştir:

K12: “Şimdi bizim burası gündüz plajları olduğu için adam aşağı indiği zaman suyun içinde uçsuz bucaksız çöl gibi bir kumu görmek çok fazla bir anlam ifade etmez.”

Misafirlerin güvenlik ve emniyete ilişkin kaygıları için ise K14 şu zorlukla karşılaşılabileceğini ifade etmektedir:

“Bu tura katılmayı düşünen ziyaretçiler için birincil önem arz eden nokta güvenlik şüphesiz. Denizaltı turuna katılmamış bir turistin bu tedirginliğinin giderilmesi ilk karşılaşılan güçlük durumundadır.”

Destekler konusunda gemi siciline vurgu yapan K2 şu ifadeleri kullanmıştır:

“...bunun devlet tarafından desteklenmesi lazım... Türk Uluslararası Gemi Sicili diye bir sicil var Türkiye'de, bu gemilerin tescil edildiği sicil, buraya kayıtlı tescil edilmiş gemilerin işletmesinden, faaliyetlerinden, satışından ve benzeri tüm işlemlerinden vergisel açıdan, mali açıdan vergi almıyor devlet, muaf. Bu Türk gemi işletmeciliğini özendirmek için, bunlara katkı sağlamak için, filoyu büyütmek için böyle bir sistem. Ama mesela bu gemiyi kaydedemiyorsunuz... Orada sınır getirmişler; Gross tonaj diye bir sınır var. O sınırı getirdikleri için bu denizaltı kayıt olamıyor.”

K6, sivil denizaltı kaptanı yetiştirmenin mevzuatta yeri olduğu; ancak uygulamada henüz yer almadığını belirtmiştir:

K6: “Ancak esas handikap, turizm denizaltısını sevk ve idare edecek personel yetiştirme mekanizmamız yok şu anda. Evet, kâğıt üzerinde var gözüксе bile sayı çok az olduğu için ekonomik olarak uygun değil, bu eğitimleri verebilmek.”

Yasak avlanma ve dalış alanının tahrip edilmesini ilişkin yaşanan zorlukları K7 şu şekilde ifade etmiştir:

“Koya kimse giremez... benim iznim var. Evet. Başarıyorum. Burayı cennete çeviriyoruz, suyun altı binlerce balık, bir de ben balık atıyorum. Belki ben balıkla çok güzel bir ortam oluşturun. Sabah geliyorum, ağ atıyor biri bütün denizi alıyor gidiyor.”

K8 yeterli kapasiteye ulaşılmaması durumunda turların gerçekleştirilememesi konusunda şunlar söylemiştir:

“...misafir şikayet ile dönüyor ve hem rehberin moral motivasyonunu düşürüyor hem de misafir tura gidemediği için rehbera güvenini kaybediyor. Gerçekleştirilen turlarda işte örneğin, karşı, tedarikçi yeterli pax a ulaşamadı.

Örneğin bizden 3 kişi gitti, diğer acentadan 2 kişi gitti. O sayılara çıkış yapamadığından dolayı çıkış yapılamadı, turlar iptal edildi.”

3.7.2.2. İlk Tur Olması

Türkiye’ de ilk kez gerçekleştirilen bu faaliyetin, ilk olmasından kaynaklı mevzuat ve uygulamada zorlukların yaşandığı ifade edilmektedir. Bu noktada;

K2: “Türkiye’de ilk olduğu için ithalatını bitirene kadar çok zorluklarla karşılaştı.”. ifadelerini kullanırken, K5 ilk kez faaliyet gösterilmesine ilişkin karşılaşılan zorlukları “ilk izinler alınmaya başlanıyor. Yani bundan, bizden sonra gelecek kişiler kuracak kişiler için yol açılmış durumda.” olarak belirtmiştir. K3: “...yasal düzenlemeler ile ilgili muhtemelen sıkıntı yaşamışlardır. Tam bir yasal düzenleme olmadığı için resmi kurumlardaki kişiler çok farklı yorumlayabiliyor bu düzenlemeleri. Muhtemelen çok ekstrem bir durum olması sebebiyle, daha yeni başlamış olması sebebiyle bunda da benzer sorunlar yaşanabilir diye düşünüyorum.” olarak konuyla ilgili görüşlerini ifade etmişlerdir. Mevzuata ilişkin düzenlemeler hakkında K6: “Deniz turizmcileri mi, denizci mi, Ulaştırma Bakanlığı’na mı bağlı... Bunları daha tanımlamamışlardı. Hepsini yeni saptadılar. 2009 yılında bunun yönetmeliği, Deniz Turizm Yönetmeliği, daha sonra uygulama direktifleriyle yapacaklara yol gösterebilir veya sorumluluklar kimdedir, yetkiler kimdedir diye.” ifadelerini kullanmıştır.

3.7.2.3. Maliyet

Katılımcılar, denizaltı araçlarının alımı ve bakımı konusunda maliyetlerinin yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcılardan 5’i karşılaşılan bu zorluğu yüksek yatırım maliyeti olarak ifade etmiştir. Buna ilişkin K11 aşağıdaki değerlendirmeyi yapmıştır:

K11: “...denizaltı turizmi gerçekten maliyetli bir iş... Yani bunda bunun altına girmek isteyen ciddi bir sermayesi olması gerekiyor” ifadelerini kullanmıştır. Araçların maliyetlerinin yüksekliği ve bunu karşılayacak talep dengesinin olması konusunu değerlendiren K9: “Tabii ki birtakım zorluklar, finansal açıdan zorluklarla

karşılaşılabılır. Bir denizaltının maliyeti şu an nereden baksanız, duyumlarımdan aldığım şekliye söyleyebilirim, aşağı yukarı 8 milyon Euro, 10 milyon Euro ile başlayan rakamlar var ki küçük olan bir maliyet bu, düşünün. Maliyetler ne kadar yükselirse, talepler doğrultusunda cevap vermeye çalışsanız da finans gücünüzün olması lazım. Bunlar, yine de denizaltı turizmini geliştirme bazında da finansal güçle birlikte Turizm Bakanlığı'yla beraber oranın tecrübesinden faydalanarak destek alınmasında fayda görülür diye düşünüyorum.” ifadelerini kullanmıştır.

3.7.3. Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri

Bulguların üçüncü temasını denizaltı turizminin gelecekteki yeri oluşturmaktadır. Katılımcılar makro ve mikro ölçekte değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Temaya ilişkin bilgiler Tablo 3.11’de gösterilmektedir.

Tablo 3.11. Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Makro Ölçekte	5	8
Mikro Ölçekte	11	26
Ulaşım Aracı	11	32
TOPLAM	13	66

Tablo 3.11’deki bilgiler doğrultusunda, Denizaltı Turizminin Gelecekteki Yeri teması içerisinde toplamda 13 katılımcının görüş belirttiği görülmektedir. Buna göre 11 katılımcının mikro ölçekte ve ulaşım aracı kapsamında değerlendirmeler yaptıkları, referans sıklığının ise en fazla ulaşım araçlarına yönelik olduğu tablodan anlaşılmaktadır.

3.7.3.1. Ulaşım Aracı

Katılımcılar bir ulaşım aracı olarak denizaltılara yönelik, genel olarak hız ve zaman konusunda değerlendirmelerini yaparak, maliyetin fazla olacağı, bununla birlikte kısa mesafeli iki sahil noktaları arası veya adalara gidiş gelişlerde olabilirliğine yönelik değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Kısıtlı zamana ilişkin hızlı

ulaşım seçeneklerinin değerlendirilmesi konusunda K10: “ulaşım faaliyetlerinde biliyorsunuz zaman artık değerli insan için. Hele hele bir turist için; çünkü 1 hafta tatili var ve zaman daha değerli. Ben tercih edeceğini zannetmiyorum ulaşım aracı olarak, ben etmem yani. Yani bir yere araçla daha hızlı gidebileceksem araçla giderim.” ifadelerini, K11 ise “deniz mili ya da karayolu daha doğrusu karayolu daha hızlı veya havayolu daha hızlı hareket edilir; ama kısa mesafelerde deniz milinin suyu yarma özelliği çok olduğundan dolayı yoğunluğu çok tercih edileceğini sanmıyorum. Ne kadar hızlı olsa da suyun yoğunluğu suyun kütlesi her zaman bu tür ulaşım araçlarını yavaşlatır.” ifadelerini kullanmıştır.

Denizaltıların ulaşım aracı olarak dūřünülemeyeceęi grūřüne karşın K13: “Antalya' nın vilayetler arasında ilçeleri çok uzun mesafeler var. Bir denizaltıyla bu mesafeler çok daha kısa zamanlarda sonuca varabilir, ulaşım sağlayabilir. Özellikle Antalya için çok rahat bir durum olmuş olur. Aslında ulaşım aracı olarak kullanılabilir; evet kullanılabilir. En belki de en güvenli ulaşım araçlarından birisi haline bile gelebilir.” ifadeleri ile ilçeler arası uzak olduğu ve uzun transfer sürelerinin olduğu sahil noktaları arası transfer olarak değerlendirilebileceğini belirtmiştir. K12, denizaltı ulaşımı başlı başına bir ulaşım aracı olarak değerlendirdiğinde maliyet konusunda: “mevcut sisteme göre sanıyorum biraz pahalıya gelebilir” ifadeleri ile bu yönde sıkıntı yaşanabileceğini belirtmiş, kısa mesafeli ada veya sahil bağlantı noktaları arası alternatif olarak değerlendirilmesi konusunda “daha bir olabilirliği var bence. Minibse dünyanın her yerinde biniyorsun. Gel ben seni böyle götüreyim. řu kadar farkı var ama dersen bu parayı verecek müşteri var mı, zaten Antalya' da hep var.” olarak grūřlerini belirtmiştir.

Bu noktada katılımcıların kısa mesafeli kara yolu ile uzak kalan ilçeler, kara bağlantısı olmayan adalara ulaşım olarak kullanılabilceğini, bir yandan zaman, hız ve maliyet kapsamında genel bir ulaşım türü olarak değerlendirilemeyeceğini ifade eden katılımcılar da bulunmaktadır. Bunun yanı sıra gelecekteki teknolojik gelişmelerin, mevzuatın uygun olması gibi çok fazla kriteri taşıması durumunda bir ulaşım türü olabileceğini ifade eden katılımcılar da bulunmaktadır. Teknolojik gelişmelerin ulaşım türü olarak değil, mevcut faaliyetlerin geliştirilmesi kapsamında değerlendiren K5:

“Dalacaksınız aşıya ineceksiniz bir şeyler göstereceksiniz, çıkacaksınız. Bunu pillerinizin kapasitesini arttırdığınız takdirde ki bizim pillerin kapasitesi yeterli, ama bir yere kadar. Bunu her akşam şarj etmezsiniz de pilinizin ömründen dolayı, aynı cep telefonundaki gibi, aynı şekilde kullanıp iki akşamda bir şarj edersiniz. Ne olur? Akşamları şarj ederken çalıştırdığınız jeneratörün yakıtından tasarruf edersiniz. Ama bir uçak gibi veya su üstünden kruvaziyer gemileri gibi bir yerden bir yere denizaltıda götüremezsiniz insanları, olmaz yani.”

3.7.3.2. Mikro Ölçekte

Türkiye için geleceğe yönelik, ulaştırma aracı olarak karasularında yolcu taşımacılığı konusu, çeşitlendirme ve turizmi yıla yayılmasına katkısı, belirli destek ve teşviklere bağlı olarak ve ayrıca bilinirliğinin artırılması ile gelecekte potansiyeli, hizmetin çeşitlendirilmesi gibi konularda değerlendirmeler yapılmıştır.

Mevcut deniz ulaşım imkânlarının Türkiye için yeterli düzeyde ve rekabet edebilir şekilde olmadığı, bu bağlamda denizaltı ulaştırmasının henüz başarılı olmayacağını ifade eden K1, mevcut sorunlar kapsamında politikalara dâhil edilerek ele alınması konusunda:

K1: “...insanların çevreye, hava kirliliğine, iklim değişikliğine etkileri de göz önüne alınmalıdır. Bu noktada, gelecek planlamaları yaparken denizaltı turizmi de buna dâhildir; süre, seyahat, rota, tercih edilme potansiyeli tüm bunlarla ilgili bir gelecek planlaması yapılmalıdır. Bütün kuruluşlar, yani turizme dair ve çevreye dair kuruluşlar tarafından bu listenin içine sadece denizaltı turizmi değil; gelişmekte olan diğer turizm destinasyonları dâhil oturulur konuşulur, bunların çevreye etkileri yapılır ve bunları yapıyoruz zaten. Mesela Turizm Çalıştayları, Arama Konferansları, sonuç bildirgeleri ile birlikte çevre, ulaşım, turist yoğunluğu, çok turist mi bunun yerine daha kaliteli turist mi? Birçok yönüyle bunları tartışıyoruz zaten. Bunlar bir sonuca ulaştırılmalı. Uzmanların, farklı kurumların görüşleri çerçevesinde bir planlama yapılmalıdır.” demiştir.

Antalya için geleceğe yönelik denizaltı turlarına doğal su altı zenginliklerine ilişkin K10: “...ama bu uzun vadede. Geç kaldık mı kalmadık. 30 yıl sonrayı

hedefliyorsanız bugün bile özel dalış mekanları oluşturup buraya dokundurmadan, insan eli sürmeden 30 yıl sonraya hazırlık yapılabilir yani.” ifadelerini kullanmıştır.

K11, denizaltı turizminin üst segmente yönelik bir ürün olacağına yönelik şöyle bir değerlendirmede bulunmuştur:

“...golf turizmi Türkiye' nin en pahalı turizminden bir tanesi. Bence denizaltı turizmi golf turizmini yakalar.”

Denizaltı turizminin gelecek potansiyelini değerlendiren K14:

“Turizmin çeşitlendirilmesi ve 12 aya yayılması çalışmaları kapsamında olumlu bir katkı sağlamıştır. Ülkemiz ve ilimiz için yeni bir alternatif turizm çeşidi olmasından kaynaklı olarak bir takım tanıtım ve pazarlama sorunları yaşasa da o sorunlar aşılmakta ve düzenli bir turizm faaliyetine dönüşme aşamasına gelmektedir. Bu durum gelecekte de farklı rota ve sürelerde gerçekleşirse ekonomik getiri anlamında ilimiz ekonomisine katkı sağlayacaktır.” İfadelerini kullanmıştır.

Kişisel denizaltı tasarımlarını da dahil ederek denizaltı turizmini değerlendiren K2:

“Onların maliyetleri daha yüksek, olabilir ama desteklenmeye bağlı bu. Turizm teşviki kapsamına alınması, deniz turizm yönetmeliğinde bu faaliyet var ama finansal açıdan da mevzuat açısından muafiyetlerden veya finansman kredilerinden yararlanması için çeşitli düzenlemeler yapılabilir. O zaman da işletmeci için cazip olabilir yani. Zaten bizim sularımız bu işe uygun ve elverişli.” ifadelerini kullanmıştır. Potansiyele ilişkin diğer bir değerlendirmede ise K3: “Yani siz o çekiciliği sunabiliyorsanız insanlar da bu doğrultuda para harcayacaktır. O anlamda bu denizaltı turları ciddi bir çekim noktası oluşturabilir diye düşünüyorum. Ama tabi, az önce söylediğim gibi, tek bir batık yetmeyecektir. Onu biraz daha görsel hale getirmek gerekecektir. Yani niye örneğin bir London Eye gibi bunun da önünde kuyruklar oluşmasın?” ifadelerini kullanmıştır.

Potansiyelini hizmette farklılaştırma kapsamında ele alan K4: “Antalya' da bir dönme dolap yapıldı çok devasa, orada belli kabinlerde yemek hizmeti veriyorlar.

Çünkü çok yavaş döndüğü için, kendi turu içerisinde yarım saatlik bir yemek turu da ayarlayabiliyorsunuz mesela. Rezerve edebiliyorsunuz. Onu ben yurt dışında da gördüm. Hong Kong'da Londra'da vesaire, yemekli böyle dönme dolap hizmetleri. Denizaltı da eğer tur uzun sürüyorsa, böyle bir yanında zenginleştirici, atmosferi romantik hale getirecek.” demiştir.

Bilinçli planlama yapılması koşuluyla Türkiye’de denizaltı turizminin gelişebileceği belirtilmiştir. K4, bilinçli planlama ve uygulamaların önemini şu şekilde vurgulamıştır “...bilinçsiz yapılan uygulamalar nedeniyle mesela her türlü zararı yaşayabiliriz. Tehlike olabilir, çevresel zararları, güvenlik sorunları olabilir. Birçok soruna yol açar bilinçsizlik.”

Denizaltı turizminin gelişimine yönelik K6 “Otel, tekne, artık bunlar zaman içerisinde önemini yitirecek, sıradanlaşacak. Daha sıra dışı şeyler yaratmanız lazım. Bunların başında da turizm denizaltısı geliyor bence.” değerlendirmelerinde bulunmuştur. Bununla birlikte katılımcılar denizaltı turizminin gelişmesinin önünde engeller bulunduğunu ifade etmektedir. K9, deniz altının ve su zenginliklerinin fazla olduğu, en temel sorunun tanıtımın eksikliğine şu sözlerle bağlamaktadır: “Sadece tek bir noktadan değil, destinasyon sayılarını artırarak tanıtım yaptırıp, gerekli ülke finans kazancı açısından da ülkeyi tanıtım açısından da büyük kazanç elde edilir bence.”

3.7.3.3. Makro Ölçekte

Araçlarda hız, su altında kalış sürelerinin artması konusunda K3: “Yani bu tarz taşıtların hızlanması, su altında kalış süresinin artması ciddi katkı sağlayabilir.” demiştir.

Genel olarak teknolojik ilerlemeler kapsamında K5 geleceğe ilişkin şu değerlendirmeyi yapmaktadır: “...fiziksel olarak bu denizaltıyı başka türlü daldırıp çıkaramazsınız yani içerisine. Ben burada dalıyorum. Bir de gideyim orada dalayım, yani eğer etrafınızda yer varsa, turistleriniz de bunu kabul ediyorsa, piliniz de yetiyorsa biraz ilerideki dalış noktasında da dalabilirsiniz yani.” K9 ise “Şimdi bence denizaltı turizminin önü açık.” demiştir.

3.7.4.Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler

Dördüncü ve son ana tema olan Turun Gelişmesi için Yapılması Gerekenler teması kapsamında oluşan alt temalar Tablo 3.12'deki gibidir.

Tablo 3.12. Turun Gelişmesi için Yapılması Gerekenler

	Katılımcı Sayısı (k)	Referans Sayısı (r)
Altyapı Geliştirme	3	6
Dalış Yerinin Seçimi	13	119
Doğal ve kültürel zenginlik	11	63
Emniyet ve güvenlik	9	42
Ulaşılabilirlik-Uzaklık	7	14
Denizaltı Araç Seçimi	7	22
TOPLAM	13	147

Tablo 3.9'a göre katılımcılar en çok Dalış Yerinin Seçimine ($r=119$) ilişkin görüşlerini belirtmişlerdir. Katılımcıların 11'i Doğal ve kültürel zenginlik ($r=63$), 9'u emniyet ve güvenlik ($r=42$) ve 7'si ulaşılabilirlik-uzaklık ($r=14$) kapsamında değerlendirmeler yapmıştır. Katılımcılar, dalışın gerçekleştirileceği alanda görselliğin önemli olduğunu, misafirlere bir şeyler gösterilebilmesinin gerektiğini ifade etmektedir. Katılımcılar görselin içeriği konusunu, Ege ve Batı Akdeniz'de doğal batıklar, antik kentler, kalıntılar gibi su altı kültürel miras unsurları ile deniz tabanı ve deniz canlıları gibi doğal zenginlikler olarak iki şekilde değerlendirmişlerdir. Zenginliklerin yetersiz olduğu noktada yapay unsurlarla su altının ekosisteme zarar vermeden zenginleştirilmesi yoluna gidilmesi, katılımcılar tarafından diğer bir görsel özellik kapsamında değerlendirilmiştir.

Buna yönelik K11 Çanakkale'den Göcek'e denizaltı turizminin yapılabileceği belirli yerlerin olduğunu: "Çanakkale' den tutun Göcek' e kadar deniz altında yatan bir düz bir sürü tarihi eser var. Düşen uçağın görseli vardı, yıllar önce ona denk gelmiştim. Enfes bir görüntüydü" ifadeleri ile dalışa yönelik kişisel tecrübesini

paylaşarak kültürel açıdan su altı zenginliği vurgulanmakta, denizaltı turizminin Ege’de uygulanabileceğini ifade etmektedir. K10 ise bunu “Ege’ de özellikle çok güzel dalış bölgeleri var bildiğim kadarıyla” ifadeleri ile desteklemektedir.

Dalışın Çanakkale - Batı Akdeniz arasında kalan bölgede, ayrıca İstanbul’ da yapılması önerilmektedir. Bunun yanı sıra Karadeniz’ de ise Bartın - Trabzon arasında bu turların gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir. K12, Kaleiçi’ndeki mevcut turun gerçekleştirildiği batığın önemine dikkat çekmekte ve görselliğe ilişkin değerlendirmesini “denizin altında kumun dışında görmesi gereken ne varsa görebilir, görmeli.” olarak yapmıştır.

Özel Koruma Alanlarında dalışların gerçekleştirilmesi sadece çekim açısından değerlendirilmekte ve buna yönelik ayrı bir öneride bulunan K2: “Kaş tarafı inanılmaz, doğal güzellikler açısından da zengin, batıklar açısından da zengin; ama bir yandan da biliyorsunuz Kaş’ta koruma alanı var. Böyle kitlesel bir aracı oraya götürdün. Doğada yaratacağı etkiler ne olacak bunları da dikkate almak gerekiyor. Bence sadece bu nokta zenginlikler açısından uygundur.” ifadelerini kullanmıştır. K12, konuyu şu şekilde açıklamaktadır: “Ege kıyıları, orada çok fazla koy var, ... Akdeniz’ de de Batı Akdeniz. Çünkü Kaş, Kalkan o taraflarda suyun altında kalmış antik şehirlerin kalıntıları ve batıklar var.”

Antalya özelinde yapılan değerlendirmelerde doğal ve yapay çekiciliklerin olduğu yerlere yönelik dalış güzergâhlarının çeşitlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Dalış turizmi ile benzerlik kurularak, doğal ve kültürel zenginliğe yönelik K3: “dalış turizmine katılanların da en çok aradığı şeyler; doğal canlılığı; bir diğeri de, batıkları görmektir. Burada da kesinlikle buna dikkat etmek gerekiyor.” ifadelerini kullanmıştır. Akdeniz’in genel olarak görsel zenginlik açısından yetersiz olduğu, bu noktada doğal batığa ek olarak güzergâhta yapay çekicilik unsurları yoluyla su altı görselinin zenginleştirilmesine gidilebileceği ifade edilmiştir.

Dalış yeri seçimi içerisinde yer alan ve katılımcıların 9’u tarafından değerlendirilen bir diğer konu ise ‘Emniyet ve güvenlik’tir. Denizaltıların dalış güzergahı ve koordinatlarının önceden çeşitli kurumlarca izinlere bağlı olarak belirlenip denetim altında olduğu, dalış noktasının izole edildiği, seyir güzergahının

ilgili birime bildirildiği, dalış için ise en temel koşulun dalışa katılan sivillerin can güvenliği olduğu, buna bağlı olarak dalış yerinin emniyetli olması, buna yönelik fizibilite çalışmalarının yapıldığı ifade edilmektedir. Tur sırasında su altında kurtarma veya destek gereken durumlara yönelik hem aracın kendi sistemlerinin yedeklerinin olması, su altında kalınması durumunda acil satha çıkmak için teknik geliştirmelerin yapılması, ayrıca emniyet teknesinin denizaltı ile birlikte faaliyet göstermesinin acil durum senaryolarında müdahale edilerek emniyet ve güvenliğin tesis edilmesi açısından değerlendirilmektedir. Buna yönelik olarak bütün ünitelerin faaliyet dışı kalması ihtimali de göz önüne alınarak, balon sistemi ile acil durumlarda satha çıkılabileceğini K7 ifade etmektedir.

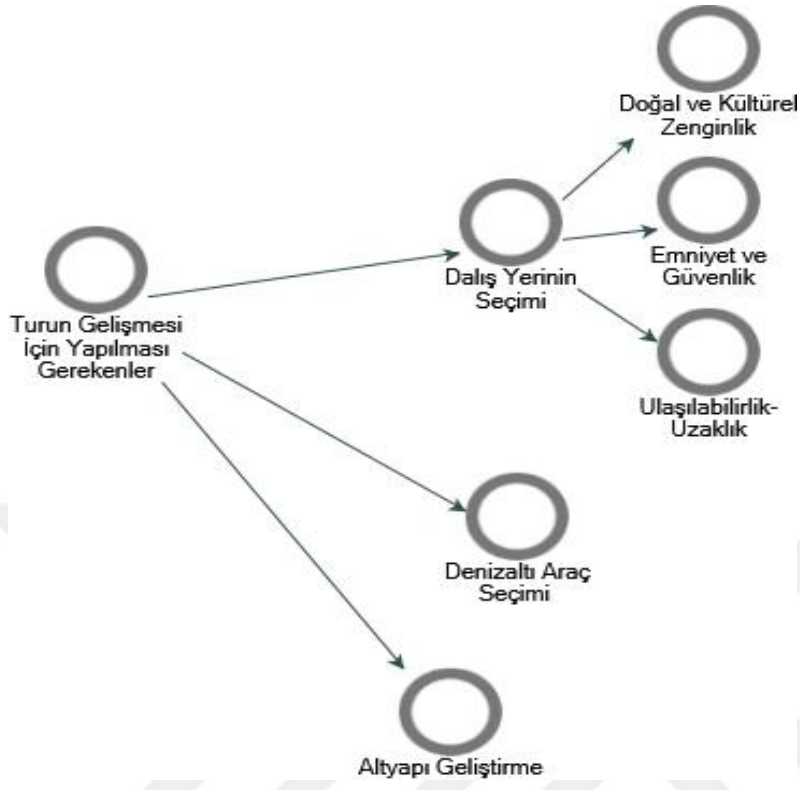
K7, dalış yeri seçiminde emniyet ve güvenlik kapsamına giren izin konusunda: “Çanakkale de böyle, doğası çok güzel. Ama izin vermediler. Mayın, mayın var dediler.” ifadeleri ile örneklendirmektedir. Dalış Yeri Seçimine ilişkin diğer bir konu ise *ulaşılabilirlik ve uzaklık* olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda katılımcılar mevcut araçların satih hızlarını hesaba katarak, gerek dalış alanının kısa sürede ulaşılacak mesafede olması gerekse bölgeye ve iskeleye misafirlerin araçla veya yaya olarak kolay erişebilmeleri gerektiği vurgulanmaktadır.

Katılımcıların 7’si denizaltı araç seçimine ilişkin değerlendirmelerde bulunmuştur. Görselliğin gözlemlenebileceği lumbuzların yeterli büyüklükte olması ve güvenli olması bu bağlamda belirtilen temel konular arasındadır. Bunun yanı sıra özellikle araçta çeşitlendirme kapsamında daha küçük ve arklik tasarımlı araçların farklı yerlere taşınmasının mevcut 12-48 kişi kapasiteli denizaltı tasarımlı araçlara göre daha mümkün olduğu, buna yönelik de potansiyelin olduğu ifade edilmektedir. Böylece, uzak mesafelerden mevcut turlara katılımın yanı sıra turistlerin yoğun bulunduğu mahallerde 3-4 v.b. az kapasiteli arklik tasarımlı araçların yaygınlaştırılması ile transfer-tur süresi arasında uyumun sağlanacağı ifade edilmektedir. Yine araçların çeşitlendirilmesi kapsamında daha butik, arklik tasarımlı araçların mevcut araçlardaki lumbuzlara göre daha geniş görüş açısını sunması bakımından turdan hazzı artırabileceği katılımcılar tarafından belirtilmektedir.

K10: “Antalya'dakiyle ilgili en büyük sorunlardan bir tanesi de uzun transfer süreleriydi. Bazen yolcu 2 saat transfer yapıyor; ama dalış 45 dakika....Büyüğü tutup da bugün Alanya' dan Side' ye getirip dalış yaptıramazsınız....orada sadece küçük bir pencereden bakıyorsunuz. Sadece burayı görüyorsunuz. Yani olabilir, mantıklı geliyor sanki, müşteri de eğer talep ederse bence, uygun olabilir. Ama diğerinde her taraftan bakabileceksiniz, sizin dediğiniz akrilikten. Her taraftan bakabileceksiniz.” demiştir. Buna karşın K1: “Tur olarak da söylemek gerekirse neden olmasın. Ancak 2 kişilik, 3 kişilik kompakt araçlar tamamen şov amaçlı. Ama örnek vermek gerekirse Deniz Kuvvetlerinden ayrılan bir denizaltı olsa daha da güzel olur görseli” diyerek askeri denizaltıların bu yönde kullanımını önermektedir.

K2 genel olarak araç çeşitlendirmesinin gerektiğini; özellikle Hollanda'da yeni nesil denizaltıların inşa edildiğini ifade etmekte, arklik tasarımlı kişisel denizaltıların İngiltere' de özel olarak derin deniz dalışlarında kullanıldığını ifade etmektedir. Bununla birlikte denizaltı lokantası olarak da araçlarda hizmetlerin sunulduğu belirtilmektedir. K6 araç seçiminin aynı zamanda sürat, denizaltı sayısı ve araçların ülke içinde üretimi kapsamlarında da değerlendirerek satıl süratinin 16-18 knot olduğu çok sayıda denizaltıların alınarak daha uzak mesafeli faaliyet ile daha çok görselliğin sunulabilmesi önerilmektedir. Yine denizaltı araçlarının seçimi konusunda temelde ithal edilen bu araçların yerli girişimlerle ülke içinde bir tersanede inşa edilmesi konusu vurgulanmaktadır.

Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler temasına ilişkin ortaya çıkan alt temaların şekilsel olarak derlenmiş hali Şekil 3.2.'de yer almaktadır



Şekil 3.2. Turun Gelişmesi İçin Yapılması Gerekenler

SONUÇ

Çalışmanın sonucunda Antalya'daki denizaltı turizminin özel ilgi turizmi kapsamında ve turistik ürün çeşitlendirmesi temelinde konumlandırılabileceği belirlenmiştir. Turdan haberdar olan turistlerin bu turlara katılmak istemesi, farklı illerden denizaltı turlarına katılmak için özel taleplerin gelmeye başlaması bu durumu destekler niteliktedir. Denizaltını merak eden, sağlık açısından kronik rahatsızlığı ya da kapalı alan korkusu olmayan kişilerin turlara katılabileceği çalışmanın diğer bir sonucunu oluşturmaktadır. Ünsan (2005), denizaltı turizminin su altına ilgisi olan ancak su altı dalış sporlarını gerçekleştiremeyen bireylere yönelik önemli bir pazara sahip olduğunu ifade etmektedir. Çalışmanın sonuçları arasında yer alan pasif katılım motivasyonu bu durumu destekler niteliktedir. Denizaltı turizminin pazar potansiyelinin yüksek olduğunu belirten çalışmalarla benzer sonuca varılmıştır (Fred Hadley ve Hadley, 1998: 13-15).

Antalya'daki denizaltı turları Ahmed (2016: 247) tarafından yapılan çalışmada belirtilen denizaltı turlarının özellikleri ile benzerlik göstermektedir. Her yaş ve fiziksel durumdaki yolcunun tura katılabilmesi, çevreye zararının düşük seviyede olması, araç donanımının güvenli olması bu özellikler kapsamında değerlendirilebilir.

Antalya'daki denizaltı turizmi ile ilgili katılımcıların vurgulamış oldukları bilinirlik konusundaki yetersizlik turistik ürün oluşum aşamaları (Coşar, 2014: 11) ile karşılaştırılmıştır. Tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin sınırlı olması nedeniyle turların iç ve dış pazarda bilinmediği sonucuna ulaşılmıştır. Bu doğrultuda, denizaltı turlarının beşinci aşamada yani pazarlama strateji sürecinde olması gerektiği çıkarımında bulunulabilir. Katılımcılar, tanıtım kapsamında, bu turu deneyimleyen ziyaretçiler tarafından çevrimiçi platformlarda yapılacak yorumların tanıtımda başarı sağlayacağını vurgulamıştır.

Turların hem kitle turistine hem de özel ilgi turistine yönelik olması çalışmanın sonuçlarından birini oluşturmaktadır. Bu kapsamda, denizaltı turizmi Antalya için destekleyici ürün (Kotler vd, 2017: 255-257) olarak görülmektedir ve bu ürünün ürün

birleştirme ile ürün çeşitlendirme stratejileri sayesinde destinasyonun rekabet avantajı sağlayabileceği katılımcılar tarafından öngörülmektedir. Kitle turizmi ile gelen turistler için denizaltı turların paket turlara ya da tekne turlarına dahil edilebileceği katılımcılar tarafından belirtilmekle birlikte katılımcılar aynı zamanda denizaltı turizmin üst segment bir turizm türü (niş ürün) olabileceği yönünde bir tutum sergilemişlerdir. Aytaç (2006: 39) tarafından yapılan çalışmada ürün birleştirme kapsamında alışveriş turizmi ile birleştirilen denizaltı turlarına katılımın başlarda artması ancak zamanla ilginin azalması ve yüksek bakım maliyetinin turların kaldırılmasına neden olması durumunun bu turların doğrudan katılımcının ilgisine dayandığını destekler niteliktedir. Bu doğrultuda, ürün birleştirme ya da çeşitlendirme stratejilerinin, katılımcıların da belirttiği gibi hedef pazarın dikkatle belirlenerek pazarlama politikalarının oluşturulması gerektiği düşünülmektedir

İstanbulu Dinçer (1999; 21-29) ürün çeşitlendirmesini kalifiye personel istihdamı ve sürdürülebilir turizm boyutlarını ele alarak incelemiştir. Turistik denizaltıların kaptanlarının Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile askeri denizaltı aracı kaptanlığı yapmış ve aynı zamanda sivil denizaltı ehliyetine sahip kişiler olması kalifiye personel istihdamının sağlandığı anlamında yorumlanabilir. Bu durum aynı zamanda turun güvenliğinin yüksek düzeyde olduğunu gösterir niteliktedir. Denizaltı araçların güvenliğinin personelin yanı sıra araç donanımı, deniz altında ve üstünde alınan tedbirler ile sağlandığı belirtilmektedir. Denizaltı turizmin güvenli bir turizm türü olduğu bütün katılımcılar tarafından vurgulanmaktadır. Tedbirlerin sürekli olması ve geliştirilmesi ise öneriler arasında yer almaktadır.

Turistik ürün çeşitlendirmesi, sezon dışı dönemde turizm faaliyetlerinin devam ettirilebilmesi yönünde önemli bir strateji olarak değerlendirildiğinde (Baytok, 1998: 19), denizaltı turlarının özellikle iç turizme ve yerel halka rekreasyonel faaliyet olarak sunulabileceği önerilmektedir. Bu durumun denizaltı turizminde uygunluğu ise coğrafi koşullar ile birlikte ele alındığında şimdilik mümkün gözükmemektedir. Katılımcıların özellikle vurgulamış oldukları Antalya'nın denizaltındaki görüş mesafesini etkileyen dalgaların bu turlar için olumsuz deneyimle sonuçlanması, tur iptali bu durumun nedeni olarak gösterilebilir.

Antalya’da faaliyet gösteren iki turistik denizaltı, elektrik motoru ile çalışan çevre dostu araçlar olarak ifade edilmektedir. Strodder (2008: 402-403) tarafından yapılan çalışmada da belirtildiği gibi araçların elektrikle çalışması çevreye olan zararı en az seviyeye indirmektedir. Bununla birlikte; dünyada üretilen diğer turistik denizaltı araçlarında (DeepFlight, t.y.) olduğu gibi aracın deniz tabanına dokunmamasından da deniz altındaki yapıya zarar vermediği anlaşılmaktadır. Elektrikle çalışan denizaltı araçlarındaki gürültü kirliliğinin, canlıların korkmasına sebep olabileceği yönündeki bir diğer sonuca istinaden; hidrolik sistemlerinden dolayı denizaltında yüksek düzeyde ses yaydığı ancak balıkların ses artışlarının kalıcı olması durumunda buna uyum sağlayabileceği ile ilgili çalışmayla (Lobel, 2009: 36-40) benzerlik göstermektedir.

Li ve Han (2011: 603-609) tarafından belirtilen çevresel sürdürülebilirlik kapsamında araçların daha çevre dostu hale getirilmesine yönelik yapılan çalışmaların sürekliliğinin önemli olduğu sonucuna ulaşılabilir. Bunun yanı sıra, denizaltı turu sırasında araca deniz üzerinden güvenlik amacıyla eşlik eden emniyet gemisinin ve turistik denizaltı aracının bataryalarının şarjı için kullanılan jeneratörün çevresel zararının da bu kapsamda değerlendirilmesi önerilmektedir. Bu durum, aynı zamanda denizaltı araçlarına yönelik altyapının geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır (Ceylan, 2019). Dabour (2003) tarafından da belirtildiği gibi çeşitlendirmenin, doğal ve kültürel değerleri koruyarak bilinçli yapılması ve altyapının yeterli düzeyde olması ile mümkün olduğu aksi takdirde turizm potansiyelini olumsuz etkileyeceği söylenebilir.

Antalya’daki denizaltı aracında görevli personelin çevre bilincinin üst seviyede olduğu; tur öncesinde, tur sırasında ve sonrasında katılımcıların denizi kirletmelerine müsaade etmedikleri belirlenmiştir. Aynı zamanda, deniz altında dalgıçların su altı yaşamı ile ilgili hem bilgilendirici hem de çevreyi korumaya yönelik görsel materyalleri tur sırasında ziyaretçilere göstermeleri önemli bir farkındalık oluşturma yöntemi şeklinde değerlendirilebilir.

1994-2004 yılları arasında 48’ yeni 55 adet denizaltının turistik amaçlı üretildiği belirtilmektedir Paein Koulaei v.d. (2004: 635-641). Çalışmada, yıllık

yaklaşık olarak iki milyon yolcunun denizaltı turlarına katıldığı, turlardan 150 milyon dolar gelir sağlandığı ifade edilmektedir.

Bermuda’da gerçekleştirilen gezi denizaltılarının 1990’lı yılların başlarında mercan resiflerine gidiş geliş yolculuğunun süresi açısından zaman kaybı olması ve suyun geziye uygunluğu ile balıkların görünürlüğünün tahmin edilememesi gerekçesiyle girişimin başarısızlıkla sonuçlandığının belirtildiği çalışma ile benzer şekilde doğal unsurların her zaman görülemeyebileceği, ayrıca katılımcı açısından zaman konusunda uzun transfer süreleri kapsamında değerlendiren turların verimli olmayacağı sonucuyla uyuşmaktadır. Yine çalışmada deniz tutması ve zaman konuları değerlendirilmiş, Akvaryum’da (Aquarium) bu sorunun çözüldüğü, deniz tutmasının önlendiği, ayrıca yabancı ziyaretçilerin yanı sıra yerel halk için de popüler yerler arasında olduğu; buna benzer şekilde zaman kaybının cam tabanlı gezi tekneleri için de olduğu; ancak bu yarı denizaltıların turun içerisinde çeşitlilik sunduğu için farklılaştığı öne sürülmektedir (Rothwell, 2004:105).

Katılım motivasyonu ile elde edilen deneyimin benzer olmasıyla beklentileri karşıladığı söylenebilir.

Geleceğe yönelik olası ulaştırma türlerinin belirtildiği bir çalışmada, talebin arzı şekillendirmesi konusunda, sosyal ve biyolojik ihtiyaçların, motivasyon sürecini başlattığı ve bu ihtiyaçları tatmin etmeye yönelik eylemlere yönlendirmesi bağlamında, turistik mal ve hizmetlere ulaşma kaynaklı duyulan ihtiyaçların, ihtiyaçlar hiyerarşisinde önemli rol oynadığı ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte sadece ulaşımın değil, yenilikçi ulaştırma faaliyetlerini mümkün kılan araçların (uzay gemileri, denizaltı ve uçak oteller gibi) gelişiminin turizmin çeşitlenmesinde etkili olabileceği belirtilmektedir. Gierczak (2011: 275) teknolojik gelişmelere bağlı olarak uzay gemileri, denizaltı ve uçak oteller gibi turizmin çeşitlenmeye devam edeceğini belirtirken, araştırmada katılımcılar bu konuya genel olarak olumsuz yaklaşırken, aynı zamanda erişimi zor yerlere kısa mesafeli transfer olarak değerlendirilebileceğini ifade etmişlerdir.

Çinli turistlerin Hawaii’de talepleri konusunda tanıtım faaliyetlerinin çeşitli dillere çevrilmesinin teşvik edilmesi (Agrusa, Kim ve Wang, 2011: 273) ifadesi

tanıtım faaliyetleri önerisiyle benzeşmektedir. Spears ve Rosenbaum, (2012: 19-31) tarafından Hawaai'deki Amerikan ve Japon turistlerin (paket tur ve bağımsız) demografik ve tüketim alışkanlıkları arasındaki farklılıkların araştırıldığı çalışmada Amerikan turistlerin yarısına yakını; Japon turistlerin yüzde 21'inin tatil sürecinde tur için kürek ve denizaltı hizmetlerini planladığı belirtilmektedir.

Coğrafi temelde ürün farklılaştırması konusunda, bölge ve hizmetin verileceği deniz aracının uyumluluğuna göre; deniz aracı çeşitlendirilmesi temelinde bir farklılaştırmanın ise deniz aracı tipinin hedef kitle, doğal koşullar ve gerekli donanımlara göre seçilerek yapılmasının önemli olduğu ifade edilmektedir (Muslu, 2015: 40-43). Benzer şekilde turistlerin uzak bölgelerden denizaltı turlarına katılımları konusunda araçta çeşitlendirme yoluna giderek belirli bölgelerde küçük dalabilir su altı araçların geliştirilebileceği, dahası turların çeşitli turlarla birleştirilebileceği anlaşılmaktadır. Turların, macera motivasyonlu alternatif turizm ürünleri ve kültür motivasyonlu turlarla birleştirilebileceği sonucuna varılmıştır. Böylece ürün ve hizmet farklılaştırılmasının rekabet avantajı sağladığı sonucuna varılmıştır. Yine araç çeşitlendirilmesi yoluna gidilmesi sonucu gelir artışı sağlanmasının mümkün olabileceği ve çeşitli kapasiteli araçlara yönelik denizaltıların potansiyelinin olduğu sonucuna varılmıştır.

Janca (1989: 747), su altı dalışın belirli derinlikten itibaren her bireye uygun olmadığı, bu noktada kişiler için yaş ve sağlık açısından uygun olan denizaltıların farklılaştırma ve rekabet avantajının elde edilmesine ilişkin olarak su altı çekiciliklerinin doğrudan görülmesinde her yaştan bireylerin konforlu bir şekilde deneyim edindikleri ifade edilmektedir (Janca, 1989: 747). Denizaltı turlarının pasif ve beceri gerektirmeyen bir katılım olduğu tespit edilmekte, yaş ve sağlık gibi başlıklara uygun olduğu sonucuna varılmıştır. İleri düzey kronik hastalığı olmayan ve 0-4 yaş aralığı çocuklara turların uygun olmadığı, ayrıca kapalı alan fobisi olanların tur öncesinde uyarılması gerektiği diğer bir sonucu oluşturmaktadır.

Güvenlik konusu açısından büyük çekinceler arasında olduğu tespit edilmektedir. Gerekli önlemlerin alındığı ifade edilmektedir. 1988 yılındaki tahmine göre, kıyılarda yapılan denizaltı turlarına katılımın günlük ortalama 40.000 kişiyi

aşabileceği, aynı zamanda güvenlik konusuna ilişkin olarak ölümcül sonuçlanabilecek olası bir kazanın, diğer ulaşım türlerinden farklı olarak, denizaltı turlarına yönelik bütün talebi olumsuz yönde etkileme tehdidine sahip olduğu belirtilmektedir (Hamner, 1988: 1641).

Bununla birlikte uluslararası turizm hareketlerinin %30'unun gerçekleştiği Akdeniz bölgesinde özellikle tarım, sanayi, ulaştırma, turizm ve kentleşmenin olumsuz etkilerinin giderek arttığı; denize atıkların boşaltılması, doğal yaşam alanlarının kaybı ve savunmasız veya tehlike altındaki türlerin yok olmasına yol açabildiği belirtilmektedir (Reigeluth, 2017: 13-55). İnsan faaliyetleri sonucu denizlerin kirlenmesi ve dolayısıyla su altında gösterilecek doğal zenginliğin azalarak yok olması tehlikesi üzerine bilincin olduğu tespit edilmiştir. Deniz altındaki canlılığın uzun vadeli olarak; bu bağlamda özel koruma alanlarının yaygınlaştırılarak korumaya alınabileceği önerilmektedir..

Çalışmada mevsimsellik sorunu; havaalanlarının bölgeye uzaklığı, yol düzenlemelerindeki aksaklıklar gibi alt yapı sorunları; ilçedeki mal veya hizmetlerdeki yüksek fiyat ve hizmet sunan turistik tesislerin az sayıda olması; yüksek vergi oranları; dalış teknelerinin eski ve yetersiz donanıma sahip olması; katı atıkların denize ulaşması; yetersiz reklam ve tanıtım faaliyetleri su altı dalış turizminin sorunları arasında belirtilmektedir (Yarmacı, Keleş ve Ergil, 2017: 74-80). Benzer zorluklarla denizaltı turizminde de karşılaşıldığı sonucuna varılmıştır.

Yapılan bir çalışmada şamandıraların sayısının artırılması gibi önlemlerin alınması, daha az hassas bölgelerin seçilmesi ya da yapay dalış alanlarının oluşturulmasının rekreasyonel dalışların, resiflere ve diğer su altı ekosistemine zararının azaltılabileceği ifade edilmekte ve talebi etkileyen ana çekiciliğin biyolojik çeşitliliğin olmadığı öne sürülmektedir (Tabata, 1992: 182). Yine, mevcut dalış alanlarının önceden tespit edildiği, su altı görselin yetersiz olduğu yerlerde yapay çekiciliklerden yararlanma yoluna gidildiğini, böylece görsel zenginliğin önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Farklı turistik ürünlerle birleştirilmesinin ya da ürün çeşitlendirme yoluna gidilmesinin Antalya'daki denizaltı turizmi için daha uygun olduğu sonucuna istinaden;

Tur amaçlı kullanılan denizaltıların yanı sıra, görüşü artırıcı ve daha az yolcu kapasiteli şeffaf ve akrilik kabin tasarımına sahip araçlar, pencereli ve iç mekanda eğlence kitleri ve temel ihtiyaçları karşılayacak teçhizat ve donanımına sahip araçlar, tasarım itibarıyla dalabilen bot özelliğine sahip satıhta dizel su altında otomatik elektrik hidrolik dalış sistemli olup çeşitli aktivite donanımı içeren araçlar, yat tasarımı ve uzun süreler su altında faaliyet gösterebilen çift haneli yolcu kapasite ve derin sularda faaliyet gösterebilen araçlar, lüks yat tasarımlarının denizaltı tasarımları ile harmanlandığı araçlar ve ulaşım aracı olarak tasarlanan lüks denizaltılar olarak çeşitlendirilebilir (Üstün, 2015). Benzer şekilde buna yönelik verimlilik, yaygınlaştırılabilirliği konuları da düşünüldüğünde genel olarak küçük denizaltıların potansiyelinin olduğu sonucuna varılmıştır.

ACS Distance Education'ın (ACS Uzaktan Eğitim) internet sitesinde özel ilgi turizmi başlığı altında; özel istek ve ihtiyaçların tatmini kapsamında değerlendirilen bir turizm olarak belirtilmektedir. Özel İlgi Turizmi'nin dört temel deneyimi içerdiği belirtilmektedir. Bunlar; 'rewarding' ödüllendirme, 'enriching' zenginleşme, 'adventuresom experience' maceracı deneyimler ve 'learning experience' öğrenme deneyimleri olarak sıralanmaktadır (ACS, 2018). Buna ilişkin hikayesi olan bir batığa dalışın birden fazla deneyime hitap ettiği, turlara ilişkin deniz altına ilgisi olanlar büyük olasılıkla bu tura katılabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Yat turizmi, ölçek ekonomisi kapsamında değerlendirilebilecek olan kruvaziyer turizminin önceden planlanmış belirli rotaya dâhil olma özelliğinden daha esnek bir yapıya sahiptir. Bu bağlamda yat turizmi gidilecek rotaları turistlerin belirlediği, az sayıda katılımcı ile birlikte duraklama yaparak turistik tesislerden yararlanıldığı ve faaliyetlere daha esnek şekilde katılımın sağlanabildiği, deniz turizmi türü olarak değerlendirilmektedir (Akoğlan Kozak ve Bahçe, 2012: 263). Ancak denizaltı turizminin farklı yanı ise seyir güzergahı önceden belirlenerek aktarılmaktadır.

Cohen (1993: 159), yeni ürünler ve stillere ilişkin girişim ve yenilikçiliği de kapsayan heterojenleştirmenin, turistler için çekiciliği artırıcı bir unsur olarak ilgili ürünün popüleritesinin artmasına katkı sağladığını ifade etmektedir. Girişimci ve yenilikçilerin çoğunluğunun dış kaynaklı olduğu, bu noktada uzmanlığa bağlı olarak ilgili işte nitelik açısından uygun işlerin yerelde, nitelikli personelin olmaması durumunda dış alım yoluna gidildiği ifade edilmektedir. Çalışmada benzer şekilde, istihdamın dengeli olmasının önemi, nitelikli yerel istihdama önem verilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Mercan resifleri ile etkileşim sonucu/ kaynaklı çevresel zarara yönelik olarak, dalış turistleri ile yürütülen bir çalışmada katılımcıların %7'sinin canlı mercan iskeletini kırarak temasta bulunduğu; %91'inin gözle görünür bir zarar vermeksizin mercanla en az bir kere temas ettiği belirtilmektedir. Ancak özellikle deneyimsiz turistlere dalışlarından önce, çevre eğitiminin yanı sıra suda askıda kalabilme kontrol yeteneği eğitiminin de verilmesinin mercan resifine temas frekansının önemli ölçüde azaltılmasında ve bu sayede resiflerin korunmasında etkili olabileceği belirtilmektedir (Toyoshima ve Nadaoka, 2015). Dalışların düzensiz olması durumunda, resiflere yapılan dalışlarda (dalıcı ya da ekipmanı) mercanlara temas nedeniyle resiflerin azalması ve uzun vadede turistik çekiciliğin azalması olarak iki olumsuz sonuca neden olabileceği vurgulanmaktadır (Morais, Medeiros ve Santos, 2018: 245). Bu noktada turizm denizaltılarının herhangi bir dokunma veya konma yapmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bununla birlikte, alternatif turizmin, kitle turizminin yol açtığı sorunları çözmediği, ilerleyen süreçte alternatif turizmin de kitle turizmine dönüşme ihtimalinin olduğu belirtilmektedir (Baytok, Pelit ve Soybalı, 2017). Turizmin çeşitlendirilmesi hedefi bulunmakta olup, turizmde önceliğin kâr artışının değil, doğal yaşamın (çevresel ve sosyal) sürdürülebilirliği olmasının gerektiği vurgulanmaktadır. Bununla birlikte, iki yaklaşımın ayrılığının yanı sıra sürdürülebilir kitle turizmi kavramı da tartışılmaktadır. Özellikle çarpan etkisi ve yerel istihdam, yerli girişim konularının öne çıktığı tespit edilmiştir.

Bununla birlikte, çevre ve koruma bilincine sahip çocukların yetişmesi için okyanus ile ilgili temel bir eğitim ve ayrıca sorumsuz avlanma, atıkların etkileri gibi çevresel etkilerin öğretilmesinde ve deniz altının kültür ve özelliğini çocuklarda birincil kaynaktan bütünleştirilmesinde kullanılması amacıyla eğitimler verilmektedir. Özel dalışların yapıldığı bu eğitim dalışlarının çocuklara ücretsiz olduğu, ebeveynleri ile gelenlerden ise düşük ücret alındığı belirtilmektedir (Janca, 1989: 747-749). Çocuklara, özel günlerde ücretsiz turların gerçekleştirildiği ve tur öncesi personelin takibi, tur sırasında ise dalgıçların çevreye ilişkin dövizler göstermesiyle beraber mevcut durumda alınan tedbirlerin olduğu sonucuna varılmıştır.

Literatürde belirtilen hususların büyük oranda benzediği tespit edilmiştir. Denizaltı kaptanının yetiştirilmesi, yüksek yatırım, bakım onarım maliyetleri ve buna yönelik muafiyetlerden yararlanılamaması, gibi konularda mevzuata yönelik değişikliklerin yapılması ve bütüncül bir sistem olarak gemi inşasından kaptanlığa yönelik gerekli uygulamaların gerçekleştirilmesine kadar pek çok alanda Türkiye’ de yeni bir iş kolu olarak değerlendirilebileceği sonucuna varılabilir.

Klasik anlamda kitle turizminin olumsuzluklarının azaltılmasına yönelik olarak sosyo-ekonomik ve çevresel anlamda çeşitli arayışlara girildiği, bu bağlamda alternatif turizm, sürdürülebilir turizm gibi kavramların bu dönemde ortaya atıldığı, yerelin korunarak küçük ölçekli, sürdürülebilir turizm çeşitleri ile turizmin yıla yayılması konusunda turistik ürün çeşitlendirmesi yoluna gidildiği, ayrıca pazar payının küçük olmasına karşın yüksek katma değere, niteliğe sahip özel ilgi turizm türlerinin tüketici beklentilerindeki farklılaşma ile giderek önem kazandığı ifade edilebilir.

Denizaltı turizmi kapsamında sınırlı sayıdaki çalışmalardan biri olması çalışmanın bilimsel çıktısını oluşturmaktadır. Denizaltı turları uygulamada yıllardır olsa da sınırlı sayıda yayın bulunmaktadır. Bu yayınlarda araçların teknik özelliklerine yönelik ve tur odaklı incelemeler yapılmaktadır. Bu çalışma turizm açısından kapsamlı olarak değerlendirilen ilk çalışmalar arasında yer almaktadır.

Merkezi ve yerel paydaşların ve işletmeler tarafından turistik ürünlerin bilinirliğinin artırılabilmesi (tutundurma) konusunda farkındalık oluşturma, insanların ürünleri denemelerini sağlama, bilgi sağlama, hedef kitle belirleme ve müşterilere öğretme gibi stratejilerin uygulanabileceği ifade edilmektedir (Keleş ve Demirağ, 2020:235-247).

Yerel, merkezi yönetim tarafındaki, mesleki birlik ve odalara başta olmak üzere paydaşlara altyapı geliştirme, tanıtım ve yerel yönetim, mevcut ve potansiyel işletmelere detaylı fizibiliteye dayalı yeni rotaların oluşturulması ile araçta ve hizmette farklılaştırma yoluna gidilmesi önerilmektedir.

İleri ki araştırmalarda katılımcı gözlemlerli çalışmaların ve yine konunun talep yönlü ele alınması önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- ACS Distant Education: “Special Interest Tourism”, 2018, (Çevrimiçi) <https://www.acs.edu.au/info/hospitality/tourism/special-interest-tourism.aspx>, 09 Aralık 2018.
- Adan, Özge: “Turistik Ürün Geliştirme ve Tutundurma Süreci, **Turistik Ürün Politikası**, Ed. Alp TİMUR, Ankara, Detay Yayıncılık, 2014, s. 145-163.
- Agrusa, Jerome; Samuel Seongseop Kim, Kuo-Ching Wang: “Mainland Chinese Tourists to Hawaii: Their Characteristics and Preferences”, **Journal of Travel & Tourism Marketing**, Vol. XXVIII, Issue: 3, 2011, pp. 261-278, DOI: <https://doi.org/10.1080/10548408.2011.562853>, 02 Eylül 2019.
- Ahmed, Yasser, M: "Viscous Resistance Prediction of a Tourist Submarine at Various Speeds", **International Review of Mechanical Engineering**, Vol. X, Issue: 4, 2016, pp. 247- 252, DOI: <https://doi.org/10.15866/ireme.v10i4.9240>, 05 Nisan 2019.
- Akgöz, Erkan; Ramazan Göral, Engin Tengilimoğlu: “Turistik Ürün Çeşitlendirmenin Sürdürülebilir Destinasyonları Açısından Önemi”, **Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı: 55, 2016, ss.397-407, <http://dergipark.gov.tr/abuhssbd/issue/32960/366286>, 12 Temmuz 2018.
- Akoğlan Kozak, Meryem, İsmail Kızılırmak: “Turistik Ürün Çeşitlendirmesi: Kültür ve Turizm Müdürleri Görüşlerine Dayalı Bölgesel Yaklaşımlar”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. III, No: 5, 2006, s. 51-75.
- Akoğlan Kozak, Meryem; A. Sadık Bahçe: **Özel İlgi Turizmi**, 2. bsk., Ankara, Detay Yayıncılık, 2012.
- Albayrak, Aslı: **Alternatif Turizm**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2013.
- Altuntaş, Çağlar; İrfan Arıkan: “Yat Turizmi”, **Turizm Ulaştırması**, Ed. Prof. Dr. İrfan Arıkan, Ankara, Detay Yayıncılık, 2015, ss.101-122.
- Anlar Güneş, Şule: “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. LVI, S: 2, 2007, s. 1-37.

- Ansoff, H. Igor: “Strategies for Diversification”, **Harvard Business**, September- October, 1957, pp.113-124.
- AParchive: “Mesoscaph- Auguste Piccard- No Sound”, (Çevrimiçi) <http://www.aparchive.com/metadata/youtube/abdc5b8ed0da4d43a6fdb7cad1aa565a>, 26 Temmuz 2019.
- Arda, Yaprak; Mehmet, Baki Yokeş: “Kaş-Kekova Özel Çevre Koruma Bölgesi Orfoz-Lahoz-Fangri Popülasyonlarını İzleme Projesi: Proje Final Raporu”, **T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI: Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü**, İstanbul, 2014, (Çevrimiçi) <http://dcm.dka.gov.tr/App Upload/WWF%20KAS%20KEKO VA%202014%20FINAL%20RAPORU SON.pdf>, 28 Ağustos 2019.
- Aygün, Abidin, Can: “İnsansız Su Altı Araçlarının Tarihi Gelişimi”, **Mavi Vatan: Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi**, Yıl. 1, No. 2, 2019, s.64-67.
- Aytaç, Ömer: “Tüketimcilik ve Metalaşma Kısacasında Boş Zaman”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S:11, 2006, s.27-53.
- Bahar, Ozan, Metin Kozak: **Turizm ve Rekabet**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2012.
- Bahar, Ozan, Metin Kozak: **Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik**, Ankara, DETAY Yayıncılık, 2005.
- Bardakoğlu, Övünç: “Turistik Ürün Bakımından Destinasyon Planlaması ve Pazarlaması Kapsamında İzmir Turizminin Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesine Yönelik Bir Model Çalışması”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- Bartram, Sherry, A.: “Serious Leisure Careers Among Whitewater Kayakers: A Feminist Perspective”, **World Leisure Journal**, Vol. XLIII, Issue: 2, 2001, pp. 4-11, <https://doi.org/10.1080/04419057.2001.9674225>, 12 Şubat 2019.
- Basiron, Mohd, Nizam: “Marine Tourism Industry: trends and prospects”, **National Seminar on Decvelopment of Marine Tourism Industry in South Easia at Langkawi (25-28 September 1997)**, 1997.

- Baytok Ahmet: “Türkiye’de Turistik Ürün Çeşitlendirmesi Kapsamında Kongre Turizminin Geliştirilmesi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998.
- Baytok, Ahmet, Elbeyi Pelit, Hasan Hüseyin Soybalı: “Alternatif Turizm mi Turizmde Çeşitlilik mi? Kavramsal Bir Değerlendirme”, **Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No: ÖS-IV, 2017, s.1-14.
<http://dergipark.gov.tr/erzisosbil/issue/31128/337953>, 09 Eylül 2018.
- Benur, Abdelati, M; Bill Bramwell: "Tourism product development and product diversification in destinations", **Tourism Management**, Vol. L, 2015, ss.213-224.
- Best Edmont Mall: "What happened to thr Submarine Ride at West Edmond, Alberta, Canada?", 19.04.2017, (Çevrimiçi) [youtube.com/watch?v=RU5pTZpWYEe](https://www.youtube.com/watch?v=RU5pTZpWYEe), 31 Ağustos 2020.
- Bideci, Çağlar: “Turizm Ürün Farklılaştırılmasında Sualtı Kültürel Miras Alanlarının Turizm Ürünü Olarak Kullanımı, Gemi Batığı Projesi: Side Örneği”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Antalya, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Ana Bilim Dalı, 2014.
- Böke, Kaan: “Örnekleme”, **Sosyal Bilimlerde Ataştırma Yöntemleri**, Ed. Dr. Kaan Böke, 4. bsk., 2014, s.103-149.
- Böke, Kaan: “Sosyal Bilimlerde Araştırma”, **Sosyal Bilimlerde Ataştırma Yöntemleri**, Ed. Dr. Kaan Böke, 4. bsk., 2014, s.1-31.
- Brotherton Bob, Bülent Himmetoğlu: “Beyond Destinations-Special Interest Tourism”, **Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research**, Vol. VIII, Issue: 3, 1997, pp.11-30, <https://doi.org/10.1080/13032917.1997.9687118>, 26 Kasım 2018.
- Bulu, Melih, İ. Hakkı Eraslan, Özlem Şahin: “Elmas (Diamond) Modeli ile Ankara Bilişim Kümelenmesi Rekabet Analizi”, **3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi**, Yay. Haz. Doç. Dr. Ömer TORLAK v.d., 25-26 Kasım 2004, Eskişehir,

- Osmangazi Üniversitesi, 2004, s.143-153.
- Burgess, Robert, F.: **Ships Beneath the Sea: A History of Subs and Submersibles**, United States of America, McGraw-Hill Book Company, 1975.
- Butler, Richard: "Alternative Tourism: The Thin Edge of the Wedge", **Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism**, Ed. by Valene L. Smith, William R. Eadington, Great Britain, John Wiley & Sons, 1994, pp.31-46.
- Butler, R.W.: "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources", **The Canadian Geographer**, Vol. XXIV, Issue: 1, 1980, pp.5-12.
- Canlı, Güray, Ali; Kurtoğlu, İsmail; Canlı, M., Ozan; Tuna, Özgür, Selman: "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları (İSAA-AUV & ROV) Tasarım ve Uygulamaları", **GİDB DERGİ**, İTÜ, S. IV, 2015, s.43-75, (Çevrimiçi) <https://web.archive.org/web/20170329095500/http://gidbdergi.itu.edu.tr/sayilar/04/0404.pdf>, 28 Ağustos 2019.
- Caric, Hrvoje: "Cruise Tourism Environmental Risks", **Cruise Tourism and Society: A Socio-economic Perspective**, Ed. by Alexis Papathanassis, Tihomir Lukovic, Michael Vogel, Berlin, Springer, 2012, pp.47-67, https://doi.org/10.1007/978-3-642-32992-0_5, 07 Şubat 2019.
- Cater, C., E. Cater: "Chapter 17: Marine Environments", **The Encyclopedia of Ecotourism**, Ed. by David B. Weaver, UK, CABI Publishing, 2001, pp. 265-282.
- Cengiz, Funda: "Üçüncü Yaş Turistlere Yönelik Turistik Ürün Analizi; Alanya Uygulaması", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Antalya, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- Ceylan, Seyfeddin: "*Dünya'da ve Türkiye'de Sivil Denizaltı Faaliyetleri Üzerine Bir İnceleme: Nemo Primero Örneği*", **Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi**, C. I, No: 1-2, 2019, s.83-104.
- Charles Rivers Editors: **Submarine Warfare in World War II: The History of the Fighting Under the Waves in the Atlantic and Pacific Theaters**, CreateSpace Independent Publishing

- Platform, 2016.
- Cohen, Eric: “The Heterogeneization of A Tourist Art”, **Annals of Tourism Research**, Vol. XX, 1993, pp. 138-163.
- Compton-Hall, Richard: **The Submarine Pioneers**, Great Britain, Sutton Publishing, 1999.
- Coşar, Yeşim: “Turistik Ürün Çeşitlendirme Stratejisi” ,**Turistik Ürün Politikası**, Ed. Alp TİMUR, Ankara, Detay Yayıncılık, 2014, s.113-128.
- Coşkun, Recai, Remzi **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri**, 8. bsk. Altunışık, Serkan Sakarya, Sakarya Kitabevi, 2015. Bayraktaroğlu, Engin Yıldırım:
- Creswell, John, W., Vicki L. “Karma Yönetim Araştırmalarında Veri Toplama”, **Karma Yöntem Araştırmaları: Tasarımı ve Yürütülmesi**, Ed. Yüksel DEDE, Selçuk Beşir DEMİR, Çev. Doç. Dr. Süleyman YAMAN, 2. bsk., Ankara, Anı Yayıncılık, 2015, s. 183-216.
- Plano Clark: “Nitel Yöntemler”, **Araştırma Deseni: Nitel, Nicel ve Karma Yöntem Yaklaşımları- Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches**, Çev. Ed. Selçuk Beşir Demir, Çev. Doç. Dr. Yüksel DEDE, 3. bsk., Ankara, Eğiten Kitap, 2017, s. 183-213.
- Creswell, John, W.:
- Cui, Weicheng: “An Overview of Submersible Research and Development in China”, **Journal of Marine Science and Application**, Vol. 17, 2018, pp. 459-470, DOI: <https://doi.org/10.1007/s11804-018-00062-6>, 28 Ağustos 2019.
- Dabour, Nabil: “Problems and Prospects of Sustainable Tourism Development in the OIC Countries: Ecotourism”, **Journal of Economic Cooperation**, Vol. XXIV, Issue: 1, 2003, pp. 25-62.
- Davidson, Joan, Dorothy **No Time to Waste: Poverty and the Global Environment**, UK and Ireland, Oxfam, 1992, (Çevrimiçi)
- Myers, Manab Chakraborty: <https://tr.scribd.com/document/340876373/No-Time-to-Waste-Poverty-and-the-global-environment>, 12 Şubat 2019.

- Davis, Derrin, Clem Tisdell: "Recreational scuba-diving and carrying capacity in marine protected areas", **Ocean & Coastal Management**, Vol. XXVI, No: 1, 1995, pp. 19-40.
- DeepFlight: "DeepFlight Super Falcon 3S: Enabling Underwater Adventure and Exploration", DeepFlight, t.y., (Çevrimiçi) <http://www.deepflight.com/deepflight-super-falcon-3s/>, 30 Ağustos 2019.
- Demir, Oğuzhan, Ömer: "Nitel Araştırma Yöntemleri", **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri**, Ed. Dr. Kaan Böke, 4. bsk., 2014, s. 285-318.
- Deniz Haber Ajansı: "Nemo Primero, bakım çalışmalarının ardından denize indirildi", Deniz Turizmi, 2019, (Çevrimiçi) <https://www.denizhaber.net/nemo-primero-bakim-calismalarinin-ardindan-denize-indirildi-haber-87026.htm>, 06 Ekim 2020.
- DENİZ, Mahmut: "Turistik Denizaltı İlk Seferini Vali Karaloğlu'nun Katılımlarıyla Yaptı", T.C. Antalya Valiliği, 2017, (Çevrimiçi) <http://www.antalya.gov.tr/turistik-denizalti-ilk-seferini-vali-karaloglunun-katilimlariyla-yapti>, 30 Eylül 2020.
- Dernoi, Louis, A.: "Alternative tourism: Towards a new style in North-South relations", **International Journal of Tourism Management**, Vol. II, Issue: 4, 1981, pp. 253-264, [https://doi.org/10.1016/0143-2516\(81\)90030-X](https://doi.org/10.1016/0143-2516(81)90030-X), 25 Eylül 2018.
- Derrett, Ros: "Special Interest Tourism: starting with the individual", **Special Interest Tourism: Context and Cases**, Ed. by Norman Douglas, Ngaire Douglas and Ros Derrett, Singapore, John Wiley & Sons Australia, 2001. pp. 1-28.
- Dohlin, John, Forrest: "Commemorating A Milestone in Ocean Exploration", **National Geographic**, 2014, (Çevrimiçi) <https://blog.nationalgeographic.org/2014/08/15/commemorating-a-milestone-in-ocean-exploration/>, 07 Ağustos 2019.
- Douglas, Norman; Ngaire Douglas, Ros Derrett: **Special Interest Tourism: Context and Cases**, Singapore, John Wiley & Sons Australia, 2001.
- Dümer, Em. Tümamiral Vehbi, Ziya: **Türk Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış: 1971/1972 Ders Yılı Emekli Amiaillerin Konferansları** No: 7, Heybeliada-İstanbul, T.C. Dz.K.K. Deniz Harp Okulu Komutanlığı, 1972.

- ECORYS: **Study in Support of Policy Measures for Maritime and Coastal Tourism at EU Level: Specific contract under FWC MARE/2012/06 - SC D1/2013/01-SI2.648530- Final Report**, Rotterdam/Brussels, 15 September 2013.
- Erdoğan, Nazmiye: **Çevre ve (Eko)turizm**, Ankara, ERK, 2003.
- Erkuş Öztürk, Hilal, Pieter Terhorst: “Innovative restaurants in a mass-tourism city: Evidence from Antalya”, **Tourism Management**, Vol. LIV, 2016, pp. 477-489, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.01.003>, 25 Eylül 2018.
- Erkuş-Öztürk, Hilal: “Turizm Kentlerinde Ekonomik Farklılaşma ve İlgili Çeşitlilik”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C. XXVIII, No: 2, 2017, s. 215-226.
- European Commission: “Our Oceans, Seas and Coasts: The Barcelona Convention”, European Commission Environment, 2019web, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm, 30 Ağustos 2019.
- European Commission: “EU budget: Commission proposes a new fund to invest in the maritime economy and support fishing and support fishing communities”, European Commission-Press release, 2018, (Çevrimiçi) https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4104_en.htm, 05 Ağustos 2019.
- Farmaki, Anna: “A Critical Evaluation of Tourism Product Diversification: The case of Cyprus”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), England, Nottingham Trend University, 2011
- f-cca: **2018- Cruise Industry Overview**, Florida, FCCA, 2018.
- Flynn, E. James, B. Barbara Flynn: “Achieving Simultaneous Cost And Differentiation Competitive Advantages Through Continuous Improvement: Wolrd Class Manufacturing As A Competitive Strategy”, **Journal of Managerial Issues**, Vol. VIII, No: 3, 1996, pp. 360-379, <https://www.jstor.org/stable/40604112>, 06 Ekim 2019.

- Fred, Hadley, W., Joel, F. "Diving into tourist submarines", **Technology Teacher**, Vol. LVII, Issue: 6, 1998, pp. 13-16, (Çevrimiçi) <https://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=d925cddb-0350-4538-9d96-3f7855ac47bd%40pdc-v-sessmgr03>, 25 Haziran 2019.
- Getz, Donald: "Event tourism: Definition, evolution, and research", **Tourism Management**, Vol. XXIX, Issue: 3, 2008, pp. 403-428, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.07.017>, 25 Şubat 2018.
- Gierczak, Beata: "The History of Tourist Transport After The Modern Industrial Revolution: The history of tourist transport", **Polish Journal of Sport and Tourism**, Vol. XVIII, Issue: 4, 2011, pp. 275-281, DOI: <https://doi.org/10.2478/v10197-011-0022-6>, 02 Eylül 2019.
- Gilbert, D.C., J. Penda, J. M. Friel: "Issues in sustainability and the national parks of Kenya and Cameroon", **Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management**, Ed. by C.P. Cooper, A. Lockwood, Volume VI, Great Britain, John Wiley & Sons, 1994, pp. 30-45.
- Gürdal, Mehmet: **Turizm Ulaştırması**, 2. bsk., Ankara, Adım Yayıncılık, 1990.
- haberantalya: "Turistik Denizaltı, İlk Dalışını Gerçekleştirdi", 2017, (Çevrimiçi) <https://www.haberantalya.com/turistik-denizalti-ilk-dalisini-gerceklestirdi/378486/>, 30 Eylül 2020.
- Hacıoğlu, Necdet, Cevdet Avcıkurt: **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, ed. Necdet Hacıoğlu, Cevdet Avcıkurt, 2. bs., Ankara, Nobel Yayın, 2011.
- Hacıoğlu, Necdet: **Turizm Pazarlaması**, Bursa Vipaş A.Ş., 2000.
- Hall, C. Michael, Betty Weiler: "Introduction. What's Special About Special Interest Tourism?", **Special Interest Tourism**, Ed. by Betty Weiler, Colin Michael Hall, London: Belhaven Press, New York: Halsted Press, 1992. pp. 1-14.
- Hamner, W., Burton: "The future of the tourist submarine industry", **OCEANS '88. 'A Partnership of Marine Interests' Proceedings**, USA, 1988, pp. 1641-1641, DOI: [10.1109/OCEANS.1988.795030](https://doi.org/10.1109/OCEANS.1988.795030), 17 Ağustos 2019.
- Harman, Serhat, Ömer: "Deniz Turizmi ve Tarihçesi", **Deniz Turizmi**, Ed. Tolga

- Çoban: Fahri ÇAKMAK, Füsün İSTANBULLU DİNÇER, Ankara, Detay Yayıncılık, 2016, ss. 1-54.
- Hernandez, Sigfredo, A., "Residents' attitudes towards an instant resort enclave", Judy Cohen, Hector L. Garcia: **Annals of Tourism Research**, Vol. XXIII, Issue: 4, 1996, pp.755-779.
- Higginbottom, Karen: "Chapter 1. Wildlife Tourism: An Introduction", **Wildlife Tourism: impacts, management and planning**, Ed. by Karen Higginbottom, Australia, Common Ground Publishing, 2004, pp. 1-14.
- Holloway, J., Christopher, Claire Humphreys, Rob Davidson: **The Business of Tourism**, 8th Ed., England, Pearson Education Limited, 2009.
- Holwitt, Joel, Ira: "Execute Against Japan": The U.S. Decision to Conduct Unrestricted Submarine Warfare, United States of America, Texas A&M University Press, 2008.
- Horton, Edward: **The Illustrated History of the Submarine**, Great Britain, Sidwick and Jackson, 1974.
- IUCN, MedPan: **A changing mediterranean coastal marine environment under predicted climate change scenarios: A manager's guide to understanding and addressing climate change impacts in marine protected areas**, Spain, MedPAN Collection, 2012.
- İhlas Haber Ajansı: "Türkiye'nin İlk Sivil Denizaltısı İlk Seferine Çıktı", 2017, (Çevrimiçi) <https://www.youtube.com/watch?v=U9NDOHL3vLA>, 06 Ekim 2020.
- İKİA Turizm: "Antalya Sualtı Dünyasına Açılan Kapı: Denizaltı Nemo Primero", Yat & Liman, 2017, (Çevrimiçi) <https://www.yatliman.com/bilgi-bankasi/antalya-sualti-dunyasina-acilan-kapi-denizalti-nemo-primero/>, 30 Eylül 2020.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası: **2017-2020 Stratejik Plan**, Yayın No: 96, İstanbul, İMEAK DTO, 2017.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası: **2012 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, İMEAK DTO, 2013.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası: **Deniz Turizmi: Deniz Turizminin Dünü, Bugünü ve**

- Odası: **Sürdürülebilirliği**, Nisan 2015 Sayısı Deniz Turizmi Eki, İstanbul, İMEAK DTO, 2015.
- İstanbulu Dinçer, Füsün: “Güneydoğu Anadolu Projesi’nde (GAP) Turizmin Çeşitlendirilmesi”, **Anatolia- Turizm Araştırmaları Dergisi**, YIL:10, 1999, ss.18-30.
- İstanbulu, Füsün: **Yabancı Tur Operatörleri Ve Türk Turizmi**, İstanbul, TÜRSAB Turizm Araştırmaları Dizisi, 1991.
- Jakšić, Sandra Igor Stamenković, Jasmina Đorđević: “Impacts of Artificial Reefs and Diving Tourism”, **TURIZAM**, Vol. XVII, Issue: 4, 2013, pp. 155-165, http://www.dgt.uns.ac.rs/turizam/arhiva/vol_1704_2.pdf, 02 Ağustos 2019.
- Janca, Robyn, Woodward: "The Deep Reef and Beyond: An Overview of the Development of Tourist Submarine Industry", **Proceeding OCEANS Conference**, 1989, pp. 747-749, DOI: <https://doi.org/10.1109/OCEANS.1989.586673>, 17 Ağustos 2019.
- Jefferis, David: **Super Subs: Exploring the deep sea**, Ed. By. Isabella McIntyre, New York, Crabtree Publishing Company, 2002, 2016, (Çevrimiçi) https://archive.org/stream/isbn_9780778700531, 30 Eylül 2020.
- Kadt, Emanuel de: Marking the Alternative Sustainable: Lessons from Development for Tourism”, **Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism**, Ed. by Valene L. Smith, William R. Eadington, Great Britain, John Wiley & Sons, 1994, pp.47-75.
- Kalaycıoğlu, Ömer: **Denizaltı ve Filomuz**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, İst. Dz. İK. Grp. K.lığı Matbaa Müdürlüğü, 2003.
- Kan, Nur, Barış Kuleyin: “Kalkınma Planları Çerçevesinde Türkiye’nin Deniz Turizmi Stratejilerinin Tarihsel Gelişimi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, UDTS 2016 Özel Sayı, 2017, s.51-64, DOI: 10.18613/deudfd.297692, 10 Aralık 2018.
- Kapan, Kaan, Ayşe Nur Timor: “Turizm Gelişme Modelleri Açısından Antalya Şehri”, **Türk Coğrafya Dergisi**, No: 71, 2018, ss. 53-61.
- Karacaoğlu, Sıla: "Paylaşım Ekonomisi ve Turizm", **Turizmde Değişim**,

- Dönüşüm ve Güncel Eğilimler**, Ed. Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Nevin SERT, Dr. Öğr. Üyesi Sıla KARACAOĞLU, Dr. Öğr. Üyesi Serap SERİN KARACAER, Ankara, Detay Yayıncılık, 2020, s. 57-74.
- Karagöz, Alptekin: “Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi”, **Tarla Bitkileri Merkez Araştırma Enstitüsü Dergisi**, C. VII, No: 1, 1998, 1-9.
- Kaya, İsmet, Meziyet Narin: “Yat Turizmi”, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, Ed. Prof. Dr. Necdet HACIOĞLU- Prof. Dr. Cevdet AVCIKURT, 2. bs., Ankara, Nobel, 2011, ss. 365-384.
- Keleş, Yasin, Şerif Ahmet Demirdağ: “Turizm Pazarlamasında Tutundurma (Promotion)”, **Değişen Pazar Dinamikleri Işığında Turizm Pazarlaması: 9P-9C-9E**, Ed. Dr. Öğretim Üyesi Şehnaz DEMİRKOL, İstanbul, Değişim, 2020, 231-252.
- Kennedy, Sarah: **2019 Cruise Trends and Industry (presentation)**, CLIA (Cruise Lines International Association), INC., 2018, (Çevrimiçi) <https://cruising.org/news-and-research/research/2018/december/2019-state-of-the-industry>, 07 Şubat 2019.
- Khan, Maryam, M.: “Tourism Development and Dependency Theory: Mass Tourism vs. Ecotourism”, **Annals of Tourism Research**, Vol. XXIV, Issue: 4, 1997, pp. 988-991, [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00033-9](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00033-9), 20 Ekim 2018.
- Kohnen, William: “Manned Underwater Vehicles 2017-2018 Global Industry Overview”, **May 17 2018- 15th Annual MUV Symposium Underwater Intervention**, Marine Technology Society, 2018.
- Kotler, Philip, Gary Armstrong: **Marketing: An Introduction**, 3rd Ed., New Jersey, Prentice Hall, 1993
- Kotler, Philip, John T. Bowen, James C. Makens, Seyhmus Baloglu: “Designing and Managing Products and Brands: Building Costumer Value”, **Marketing for Hospitality and Tourism**, 7th Ed., Malaysia, Pearson, 2017, pp.251-288.
- Kozak, Metin: **Bilimsel Araştırma: Tasarım, Yazım ve Yayım Teknikleri**, 2.bsk., Ankara, Detay Yayıncılık, 2015.

Kozak, Nazmi, Meryem

Akoğlan Kozak, Metin **Genel Turizm: İlkeler ve Kavramlar**, 5. bk., Ankara Kozak: Detay Yayıncılık, 2011.

Kozak, Nazmi: **Turizm Pazarlaması**, 6. bsk., Ankara, Detay Yayıncılık, 2014.

Lanfand, Marie-Françoise, "International Tourism Reconsidered: The Principle of the Alternative", **Tourism Alternatives**, Ed. by Valene. L. Smith, William R. Eadington, England, John Wiley& Sons, 1994.

Lawrance, Peter: **A Century of Submarines**, Great Britain, The History Press, 2009.

Leksakundilok, Anucha: "Community Participation in Ecotourism Development in Thailand", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), University of Sydney, 2004, <http://hdl.handle.net/2123/668>, 09 Ekim 2018.

Li, Bin-Cheng, Bing Han: "Simulation of the Application of Pneumatic Propulsion Method in Tourist Submarine", **Applied Mechanics and Materials**, Vol. XLIII, 2011, pp. 603-609, DOI: <https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/AMM.43.603>, 03 Eylül 2019.

Lobel, Phillip S.: "Underwater acoustic ecology: boat noises and fish behavior", **Proceedings of the AAUS Diving for Science 2009 Symposium**, Ed. by Neal W. Pollock, Atlanta, 2009, s.31-42.

Maritime Park Association: "Chapter 1. Submarine History and Development", **The Fleet Type Submarine**, Ed. by Richard PEKELNEY, Navpers 16160, Standards and Curriculum Division Training, Bureau of Naval Personnel, June 1946, 2010, pp.1-16, (Çevrimiçi) <https://maritime.org/doc/fleetsub/index.htm>, 23 Temmuz 2019.

Mercan, Evren: **Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid**, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2012.

Metel, Raşit: **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, T.C. M.M.V. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, T.C. Deniz Basımevi, 1960.

Moorhouse, Paul: "A Modern History of the Manned Submersible", **Marine Technology Society Journal**, Vol. XLIX, Issue:

- 6, 2015, pp. 65-78, (Çevrimiçi)
<http://dx.doi.org/10.4031/MTSJ.49.6.9>, 06 Ağustos 2019.
- Morais, Juliano; Aline, P. “Research Gaps of Coral Ecology in a Changing World”,
M. Medeiros, Bráulio, A. Santos: Marine Environment Research, Vol. 140, 243-250, DOI:
<https://doi.org/10.1016/j.marenvres.2018.06.021>, Erişim
Tarihi: 1.09.2019.
- Morse, Janice, M.: Morse, Janice, M. : “Editorial: The Significance of
Saturation”, **Qualitative Health Research**, Vol. V., No:
2, 1995, 147-149, (Çevrimiçi)
<https://doi.org/10.1177/104973239500500201>, 30 Ocak
2021.
- Mucuk, İsmet: **Pazarlama İlkeleri ve Örnek Olaylar**, 13. bs., İstanbul,
Türkmen Kitabevi, 2001.
- Muslu, Aziz: “Deniz Turizminde Rekabet Stratejisi Olarak Ürün
Farklılaştırması”, **Turar Turizm& Araştırma Dergisi**,
C. IV, S: 2, 2015, s. 28-46.
- Muslu, Aziz: “Deniz Turizminde Rekabet Stratejisi Olarak Ürün
Farklılaştırması”, **Turizm ve Araştırma Dergisi**, C.IV,
Sayı: 2, 2015, s.28-46.
- Narin, Meziyet: “Ayvalık ve Burhaniye İlçelerinin Yat Turizmi Arzı ve
Sorunları”, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü Dergisi**, C. XIX, No: 16, 2006, s. 127-145,
(Çevrimiçi)
<http://sbe.balikesir.edu.tr/dergi/edergi/c9s16/makale/c9s16m7.pdf>, 08 Şubat 2019.
- Obe Rn, Yarbay Jeff Tall: **Denizaltılar**, Çev. Nimetullah Üner, İstanbul, Alkım
Yayınevi, 2001, The History of Submarines (1998,
Barron's Books).
- Office of The Historian: “The London Naval Conference, 1930”, Office of The
Historian, t.y., (Çevrimiçi)
<https://history.state.gov/milestones/1921-1936/london-naval-conf>, 01 Ağustos 2019.
- Orams, Mark: **Marine Tourism: Development, Impacts and
Management**, Taylor & Francis e- Library, 2002
(Çevrimiçi) <http://boun.summon.serialssolutions.com>, 29
Ocak 2019.
- Özden, Oktay: “Antalya’da turistik denizaltı ‘Nemo Primero’ hizmete
girdi”, Anadolu Ajansı, 2017, (Çevrimiçi)
<https://www.aa.com.tr/tr/kultur-sanat/antalyada-turistik->

[denizalti-nemo-primero-hizmete-girdi-/794280](https://doi.org/10.1115/OMAE2004-51310), 30 Eylül 2020.

Özgen Çiğdemli, Aslı, **Akdeniz Kruvaziyer Turizm Destinasyonlarının Karşılaştırmalı Rekabet Analizi: Türkiye Destinasyonunun Konumu**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2017.

Paein Koulaei, R. T., M. Rad, S. M. Mousaviraad, S. H. Sadathosseini: "Parametric Study of Operability for a Tourist Submarine", **International Conference on Offshore Mechanics and Arctic Engineering**, 2004, pp. 635-641, DOI: <https://doi.org/10.1115/OMAE2004-51310>, 02 Eylül 2019.

Peköz, Metehan, İrfan Arıkan: "Turizmde Deniz ve İç Suyoları", **Turizm Ulaştırması**, Ed. Prof. Dr. İrfan Arıkan, Ankara, Detay Yayıncılık, 2015, ss.74-100.

Porter, Michael, E.: **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**, New York, The Free Press, 1985.

Reigeluth, Stuart: **Water Around the Mediterranean**, Revolve, 2017, <https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2018/01/water-report-2017.pdf>, 30 Ağustos 2019.

Renouf, Norman: **Canary Islands: Pocket Guide**, Italy, Berlitz Publishing Company, Inc., 2000, (Çevrimiçi) <https://archive.org/stream/canaryislandspoc00berl?ref=ol#page/n3/mode/2up>, 30 Eylül 2020.

Resmî Gazete: "Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik", Tarih: 23/06/2006, Sayı: 2607, (Çevrimiçi) resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/06/20060623-8.htm, Erişim Tarihi: 09 Ekim 2020.

Resmî Gazete: "3/1 Numaralı Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ (Tebliğ No: 2012/65)", S. 18 Ağustos 2012, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'ndan, 2012.

Resmî Gazete: "3/2 Numaralı Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ (Tebliğ No: 2012/66)", S. 18 Ağustos 2012, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'ndan, 2012.

Ritchie, J., R., Brent, Donald Beliveau: "Hallmark Events: An Evaluation of a Strategic Response to Seasonality in the Travel Market", **Journal of Travel Research**, Vol. XIII, Issue 2, 1974, pp. 14-20, <https://doi.org/10.1177%2F004728757401300202>, 06 Mayıs 2018.

- Rothwell, Geoffrey, Scott: “The Routes of Bermudian Society: The Theming of Bermudian Society As A Tourist Destination”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), College Park/Maryland, Faculty of the Graduate School of the University of Maryland, 2004.
- Royal Cork Yatch Club: “The Water Club of the Harbour of Cork-history, (Çevrimiçi) <https://www.royalcork.com/club-history>, Erişim Tarihi: 08.02.2019.
- Sarıışık, Mehmet, İsmet Kaya, Meziyet Narin, Özgür Kızıldemir: “Deniz Turizmi İşletmeleri”, **Turizm İşletmeleri**, Ed. Doç.Dr. Burhanettin ZENGİN, Yrd. Doç. Dr. Şehnaz DEMİRKOL, bsk.3, İstanbul, Değişim Yayınları, 2015 s.271-303.
- Saruhan, Şadi, Can, Ata Özdemirci: **Bilim, Felsefe ve Metodoloji**, 4.bsk., 2016, İstanbul, Beta.
- Sezer, İbrahim: “Turistik Fonksiyonları ve Yat Turizmine Etkileri Açısından Didim Yat Limanı (D-Marin Didim)”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, C. XVII, No: 28, 2012, s. 103-124.
- Sezgin, Kübra: “Silahsızlanma-Disarmament”, **TUİÇ AKADEMİ**, 2014, (Çevrimiçi) <http://www.tuicakademi.org/silahsizlanmadisarmament/>, 01 Ağustos 2019.
- Shaw, Gareth, Allan M. Williams: **Critical Issues in Tourism: a geographical perspective**, 2nd Ed., Great Britain, Blackwell Publishers, 2002.
- Sözer, Vural: “İlk Türk Denizaltısı 80 Yıl Önce Ismarlanmıştı”, **Hayat Tarih Mecmuası**, C. II, S: 10, Yıl. 1, 1 Kasım 1965, 72-78.
- Spears, Daniel, L., Mark S. Rosenbaum: “The Packaged Tourist: A Japanese and American Perspective”, **TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal of Tourism**, Vol. VII, No: 1, 2012, pp. 19-40, http://www.chios.aegean.gr/tourism/volume_7_no1_art01.pdf, 03 Eylül 2019.
- Spilanis, Ioannis, Helen Vayanni: “Sustainable Tourism: Utopia or Necessity? The Role of New Forms of Tourism in the Aegean Islands”, **Coastal Mass Tourism: Diversification and Sustainable Development in Southern Europe**, Ed. by Bill Bramwell, Bristol, Channel View Publications, 2004,

- pp.269-291.
- Strodder, Chris: **The Disneyland Encyclopedia: The unofficial, unauthorized, and unprecedented history of every land, attraction, restaurant, shop, and event in the original Magic Kingdom**, United States, Santa Monica Press LLC, 2008.
- Swarbrook, John, Susan Horner: **Consumer Behaviour in Tourism**, Oxford, Butterworth-Heinemann, 1999.
- T.C. KTB Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü: “Deniz Turizmi”, 2020b, (Çevrimiçi) <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-68436/deniz-turizmi.html>, 18 Eylül 2020.
- T.C. KTB Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü: “Turizm Amaçlı Sportif Faaliyetler”, 2020c, (Çevrimiçi) <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-68443/turizm-amacli-sportif-faaliyetler.html>, 18 Eylül 2020.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü: “Turizm Aktiviteleri”, 2020a, (Çevrimiçi) <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-68431/turizm-aktiviteleri.html>, 18 Eylül 2020.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: “Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitim Belgelendirme Ve Bu Araçların Personel Donatımı Hakkında Yönerge”, 2018 (Çevrimiçi) <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/dal-dnz-arc-per-yonergesi.doc> 01 Şubat 2021.
- Tabata, Raymond, S.: “Scuba Diving Holidays”, **Special Interest Tourism**, Ed. by Betty Weiler and Colin Michael Hall, Great Britain, Belhaven Press, 1992, pp. 171-184.
- TDK: “Denizaltı”, t.y., (Çevrimiçi) <http://www.tdk.gov.tr/>, 2019.
- Tesch, Renata: **Qualitative Research: Analysis Types and Software Tools**, Great Britain, The Falmer Press, 1990, (Çevrimiçi) <https://archive.org/details/qualitativeresea0000tesc>, 01 Şubat 2021.
- The Diving Equipment and Marketing Association (DEMA): **Fast Facts: Recreational Scuba Diving and Snorkeling**, DEMA, 2013, (Çevrimiçi) <https://cdn.ymaws.com/www.dema.org/resource/resmgr/imported/Diving%20Fast%20Facts-2013.pdf>, 07 Şubat 2019.
- The Diving Equipment and Marketing Association (DEMA): **Fast Facts: Recreational Scuba Diving and Snorkeling**, DEMA, 2018, (Çevrimiçi) <https://www.dema.org/store/download.aspx?id=7811B09>

[7-8882-4707-A160-F999B49614B6](https://www.britannica.com/technology/bathyscaphe), 07 Şubat 2019.

The Editors of “Bathyscaphe: Diving Vessel”, **Encyclopaedia Britannica** inc., 2017, (Çevrimiçi)
Encyclopaedia Britannica: <https://www.britannica.com/technology/bathyscaphe>, 07 Ağustos 2019.

The National Museum of “Submarines Before Nuclear Power: Submarines in American History (NMAH): World War II”, 2000a, (Çevrimiçi)
<https://americanhistory.si.edu/subs/history/subsbeforenuc/ww2/index.html>, 03 Ağustos 2019.

The National Museum of “Submarines Before Nuclear Power: USS Nautilus” American History (NMAH): (SSN-571), 2000c, (Çevrimiçi)
<https://americanhistory.si.edu/subs/history/subsbeforenuc/revolution/nautilus.html>, 03 Ağustos 2019.

The National Museum of “Present & Future: Trimming the Submarine Fleet”, American History (NMAH): 2000d, (Çevrimiçi)
<https://americanhistory.si.edu/subs/future/trimming/index.html>, 03 Ağustos 2019.

The National Museum of “Present & Future: Continuing Technical Progress”, American History (NMAH): 2000e, (Çevrimiçi)
<https://americanhistory.si.edu/subs/future/progress/index.html>, 03 Ağustos 2019.

The National Museum of “Submarines Before Nuclear Power: The Submarine American History (NMAH): Revolution: 1945-1955”, 2000b, (Çevrimiçi)
“<https://americanhistory.si.edu/subs/history/subsbeforenuc/revolution/index.html>, 03 Ağustos 2019.

The Navy Department “The Submarine Turtle: Naval Documents of The Library: Revolutionary War”, 2017, (Çevrimiçi)
<https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/s/submarine-turtle-naval-documents.html>, 24 Temmuz 2019.

Todd, John, Aiton: **The Shipping World: Afloat and Ashore**, 2nd Ed., Great Britain, Pitman Press, 1934.

touralanya: “Alanya Denizaltı Turu”, (Çevrimiçi)
<https://www.touralanya.com/tr/alanya-denizalti-turu>, 30 Eylül 2020.

Toyoshima, Junko, Kazuo Nadaoka: “Importance of environmental briefing and buoyancy control on reducing negative impacts of SCUBA diving on coral reefs”, **Ocean & Coastal Management**, Vol. CXVI, 2015, pp. 20-26, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2015.06.018>, 19

- Temmuz 2019.
- Trauer, Birgit: “Conceptualizing special interest tourism-frameworks for analysis”, **Tourizm Management**, Vol. XXVII, 2006, pp. 183-200, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.10.004>, 26 Kasım 2018.
- Triarchi, Eirini, Kostas Karamanis,: “Alternative Tourism Development: A Theoretical Background”, **World Journal of Business and Management**, Vol. III, Issue. 1, pp. 35-54 DOI: <https://doi.org/10.5296/wjbm.v3i1.11198>, 09 Ekim 2008.
- Turizm Bakanlığı: **Yat Turizmi Master Planı**, Turizm Bakanlığı Yatırım Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Yayın No. 1992/1, Ankara, 1992.
- Türk Dil Kurumu: “Alternatif”, t.y., (Çevrimiçi) <http://www.tdk.gov.tr/>, 2018.
- uboot.net: “The German U-boats”, t.y., (Çevrimiçi) <https://uboot.net/boats.htm>, 05 Ağustos 2019.
- UNEP, UNWTO: **Making Tourism More Sustainable: A Guide for Policy Makers**, 2005, (Çevrimiçi) <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf>, Erişim Tarihi: 08 Şubat 2019.
- UNEP: “Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean”, **United Nations Environment Programme**, 2017web, (Çevrimiçi) <https://web.unep.org/unepmap/5-specially-protected-areas-protocol-spa-and-biodiversity-protocol>, 30 Ağustos 2019.
- UNESCO: “Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage”, UNESCO, Paris, 2001, <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000126065>, 06 Ağustos 2019.
- UNESCO: “The UNESCO 2001 Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and its Context”, t.y., <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/underwater-cultural-heritage/definition-of-underwater-cultural-heritage/>, 06 Ağustos 2019.

- UNWTO: “Indonesia: Mangrove and Coral Reef Restoration”, 2013, (Çevrimiçi) <http://wtd.unwto.org/content/indonesia-mangrove-and-coral-reef-restoration>, 08 Şubat 2019.
- Uslu, Fatih: “Bin Yıllık Türk Yurdu Kaleiçi’nin Son Yıllarda Turizmle Birlikte Oluşan Sosyo-Kültürel Değişimi”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C. XXII, (Özel Sayı), 2018, s.811-831.
- Ünsan, Yalçın: "Antalya ve Yakın Çevresinde Kullanılmak Üzere Güneybirlik Gezinti veya Hızlı Ulaşım Amaçlarına Özel Tekne Tiplerinin Araştırılması", **Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi Bildiriler Kitabı**, İnşaat ve Mühendisler Odası Antalya Şubesi, 2005, <http://www.imo.org.tr/ekutuphane/index.php?yayinkod=587>, 01 Eylül 2020.
- Üstün, Tuğçe: “Dünyanın En Pahalı 10 Lüks Denizaltısı”, Eğlence, 2015, (Çevrimiçi) <https://paratic.com/en-pahali-denizaltilar/>, 06 Ekim 2020.
- verkehrshaus.ch: “Mesoscaph ‘Auugust Piccard’”, t.y., (Çevrimiçi) <https://web.archive.org/web/20160307035900/https://www.verkehrshaus.ch/en/members-donations/donations/mesoscaph>, 26 Temmuz 2019.
- Weaver, David: “Alternative Tourism as a Contestable Quality-of-Life Facilitator”, **Handbook of Tourism and Quality-of-Life Research: Enhancing the Lives of Tourists and Residents of Host Communities**, Ed. by Muzaffer Uysal, Richard R. Perdue, M. Joseph Sirgy, London & New York, Springer, 2012, pp. 389-402.
- Weiss, Edith Brown: “Environment and Trade as Partners in Sustainable Development: A Commentary”, **American Society of International Law**, Vol. LXXXVI, Issue: 4, 1992, pp. 728- 735.
- whoi: “Who we are”, t.y.(a), (Çevrimiçi) <https://www.whoi.edu/who-we-are/>, 15 Ağustos 2019.

- who: "HOV Alvin", **Woods Hole Oceanographic Institution**, t.y. (b), <https://www.whoi.edu/what-we-do/explore/underwater-vehicles/hov-alvin/>, 15 Ağustos 2019.
- Wild, Peter, John Dearing: "Development of and prospects for Cruising in Europe", **Maritime Policy & Management**, Vol. XXVII, Issue IV, 2000, pp. 315-333, (Çevrimiçi) <https://doi.org/10.1080/030888300416522>, 07 Şubat 2019.
- Workman, W., T., Jack Maison: "The Use of Pressure for Human Occupancy in Clinical Hyperbaric Medicine", **The National Board of Boiler and Pressure Vessel Inspectors**, 1998, (Çevrimiçi) <https://www.nationalboard.org/Index.aspx?pageID=164&ID=202>, 15 Ağustos 2019.
- Xing, Y., B. Dangerfield: "Modelling the sustainability of mass tourism in island tourist economies", **Journal of the Operational Research Society**, Vol. LXII, Issue: 9, 2011, pp. 1742-1752, <https://doi.org/10.1057/jors.2010.77>, 09 Ekim 2018.
- Yalçın, Seher: "Betimsel Analiz ve İçerik Analizi", **Bilimsel Araştırma Yöntemleri**, 2019, (Çevrimiçi) https://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/125451/mod_resource/content/0/konu15.1.pdf, 01 Şubat 2021.
- Yarmacı, Nihan, Melike Çakır Keleş, Bilge Ergil: "Su Altı Dalış Turizminin Mevcut Durumu, Sorunları ve Geliştirilmesine Yönelik Öneriler: Kaç Örneği", **Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi**, C. I, S.: 1, 2017, s. 66-87, <http://dergipark.gov.tr/guntad/issue/30023/324141>, 07 Şubat 2019.
- Yaşar, Okan: "Saros Körfezi Kıyılarında Su Altı Dalış Turizmi", **Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks**, Vol. III, Issue: 1, 2011, pp. 33-55, (Çevrimiçi) www.dieweltdertuerken.org/index.php/ZfWT/article/viewArticle/204, 26 Ocak 2019.
- Young, Bruce: "Touristization of traditional Maltese fishing-farming villages: A general model", **Tourism Management**, Vol. IV, Issue:1, 1983, pp.35-41.

EKLER

EK1 GÖRÜŞME FORMU

Bu görüşme, “ANTALYA'DAKİ DENİZALTI TURLARININ ÖZEL İLGİ TURİZMİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ” başlıklı yüksek lisans tez çalışması hakkında bilgi edinme amacıyla gerçekleştirilmektedir. Görüşme soruları aşağıda olup, vereceğiniz cevaplar, çalışmanın amacınca ulaşmada son derece önem arz etmektedir. Sorular cevaplamanız için tarafınıza sırasıyla yöneltilen olacaktır. Elde edilen cevaplar üçüncü şahıslarla paylaşılmayacak olup, akademik amaçlı kullanılacaktır.

İlgi ve desteğiniz için teşekkür eder, saygılarımızı sunarız.

Araştırmacı;

Arş. Gör. Barış YALÇINKAYA

İstanbul Üniversitesi

İktisat Fakültesi

barisyalcinkaya@istanbul.edu.tr

Cinsiyetiniz:

Yaşınız:

Eğitim Durumunuz:

Göreviniz:

Toplam iş deneyimi (yıl olarak):

Antalya'daki ilgili görevini yürütme süresi:

Danışman;

Prof. Dr. Fatma Füsün İSTANBULLU DİNÇER

İstanbul Üniversitesi

İktisat Fakültesi

istanbul@istanbul.edu.tr

1. Denizaltı turları için hedef kitle kimlerden oluşmaktadır? (Ziyaretçilerin genel özellikleri (demografik) nelerdir? /Sizce kimler için uygun (fiziksel, psikolojik veya sağlık açısından)?

1.a. Turistlerin bölgeye geliş sebepleri arasında turların öncelik durumunu nasıl değerlendirirsiniz?

1.b. Denizaltı turlarını turistik ürün kapsamında değerlendiriniz.

1.c. Farklı turistik ürünlerle birleştirilmesini nasıl değerlendirirsiniz?

1.d. Denizaltı turizmini Antalya turizmi kapsamında nasıl değerlendirirsiniz?

2. Tanıtım ve satış faaliyetleri (hangi kanallar aracılığı ile yapıyor) ilgili bilgi veriniz.

2.a. Antalya/Kaleiçi'ne gelen turistler, denizaltı turları hakkında nasıl bilgi ediniyorlar? Yeterli buluyor musunuz? Yeterli olması için ne gibi önerileriniz var?

3. Ziyaretçilerin bu turdan beklentileri nelerdir?

3.a. Turistlerin turlara yönelik özel talepleri ve ihtiyaçları oluyor mu?

4. Denizaltı tur deneyiminin sonunda turistlerin tur ile ilgili değerlendirmeleri nasıl oluyor?

4.a. Tur sırasında hangi zorluklarla karşılaşmaktadır?

4.b. Turların güvenliği konusunu katılımcılar açısından nasıl değerlendirirsiniz? Güvenlikle ilgili alınan tedbirler nelerdir? Neler olmalıdır?

5. Rota belirlenirken hangi hususlara dikkat edilmektedir? Yeni rotaların eklenmesi düşünülüyor mu?

6. Turların yerel halka, ekonomiye ve çevreye olan etkisini değerlendiriniz.

6.a. Turlara yönelik istihdam edilen personel veya girişimciler yerel özellikte mi? **Yani Antalya'dan mı tercih edilmekte? Neden?**

6.b. Örneğin: Faaliyet gösterilen alanlarda mercan resifleri gibi alanların zarar görmemesi için hangi önlemler alınıyor? Yapay resifler bu önlemler arasında yer almakta mıdır?

6.c. Su altı aracını seçerken çevresel anlamda nelere dikkat edilmektedir?

6.d. Çevresel etki ve su altı değerlerin eğitimi konusunda hangi faaliyetler yürütülmektedir?

6.e. Çevre bilincinin oluşturulmasına/pekiştirilmesine yönelik ne gibi faaliyetler yapılabilir?

7. Denizaltı turizminin gelişmesindeki olumlu yönleri ve karşılaşılan zorlukları değerlendiriniz.

7.a. Turistik denizaltıların aynı zamanda bir ulaşım türü olmasını turların geleceği açısından değerlendiriniz.

7.b. Gelecekte denizaltı turizmine yönelik eğilimleri (süre, seyahat, rota, tercih edilme potansiyeli vb.) değerlendiriniz.

