

Yat Turizminin Mevcut Durumu ve Bölge Halkı Üzerine Etkisi: Dipkarpaz Örneği

Abdullah Çağatay Özsoy

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsüne Turizm
İşletmeciliği Yüksek Lisans Tezi olarak sunulmuştur.

Doğ u Akdeniz Üniversitesi
Ocak 2025
Gazimağusa, Kuzey Kıbrıs

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü onayı

Prof. Dr. Ali Hakan Ulusoy
L.E.Ö.A. Enstitüsü Müdürü

Bu tezin Turizm İşletmeciliği Yüksek Lisans derecesinin gerekleri doğrultusunda hazırlandığını onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. İlkay Yorgancı Maloney
Turizm Fakültesi Dekanı

Bu tezi okuyup değerlendirdiğimizi, tezin nitelik bakımından Turizm İşletmeciliği Yüksek Lisans derecesinin gerekleri doğrultusunda hazırlandığını onaylarız.

Yrd. Doç. Dr. Tuna Karatepe
Tez Danışmanı

Değerlendirme Komitesi

1. Yrd. Doç. Dr. Özlem Altun

2. Yrd. Doç. Dr. Nazanin Naderiadib Alpler

3. Yrd. Doç. Dr. Tuna Karatepe

ÖZ

Yat turizmi genel olarak insanların denizde belirli bir güzergâh doğrultusunda gerçekleştirirken; dinlenmek, spor yapmak, eğlenmek, yeni yerler keşfetmek gibi çok çeşitli seçenek sunan deniz turizminin bir alt dalıdır.

Bu çalışmanın amacı, Dipkarpaz Bölgesindeki aktif olarak hizmet veren “Karpaz Gate Marina Hotel”in ülke turizmine ve yöre halkına katkısı, yat turizminin olanaklarını tespit etme, altyapı sorunlarını ortaya çıkartmak ve sorunlara çözüm yolu aranmaktadır.

Bölge gerek tarih ve kültürel gerek el değmemiş ve betonlaşmamış yapısıyla farklı turizm olanakları bulunduğundan ötürü bölgedeki yat turizmi sunabilecek hizmet olanakları saptamak, yat turizmi gelirlerini arttırmak, bölge halkının turizme bakış açısını ve bilinçliliği arttırmak olarak amaçlanmaktadır.

Çalışma 6 aşamadan oluşmuş olup ilk bölümde araştırmanın önemi, amacı, katkısı açıklanmıştır. 2. Bölümde ise Dipkarpaz ve KKTC’de mevcut durum araştırılmış ve veriler elde edilmiştir. 3. Bölümde literatür taranmış olup turizm kavramı ve önemine değinilmiş ve 4. bölümde ise araştırmanın metodolojisi ve teorik altyapısı, araştırmanın veri toplama yöntemi, örnekleme yer verilmiş, paydaş kavramı açıklanmış, Dipkarpaz Bölgesinin yat turizmi paydaşları sıralanmış, bölgede yapılan anketlerle birlikte Dipkarpaz Bölgesinin yat turizmi açısından durumu katılımcıların görüşleriyle birlikte analiz bulgularına yer verilmiştir. 5. Bölümde tartışma yer almış olup elde edilen bulgularla daha önce taramış olduğumuz veriler karşılaştırılmıştır. Sonda ise katılımcıların görüşleriyle birlikte çalışmanın sonucu elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yat Turizmi, Deniz Turizmi, Ekonomik Kalkınma

ABSTRACT

Yacht tourism is a sub-branch of maritime tourism, where people generally engage in activities along a specific route at sea, offering various options such as relaxation, sports, entertainment, and discovering new places.

The purpose of this study is to determine the contribution of the “Karpaz Gate Marina Hotel”, which is actively operating in the Dipkarpaz Region, to the national tourism and local community, to identify the possibilities of yacht tourism, uncover infrastructure issues, and seek solutions to these problems.

Given that the region offers diverse tourism opportunities due to its historical, cultural, untouched, and unspoiled nature, the aim is to identify the services available for yacht tourism, increase the yacht tourism revenues, and raise the awareness and perspective of the local community toward tourism.

The study consists of six stages. The first section explains the importance, objectives, and contributions of the research. In the second section, the current situation of Dipkarpaz and Northern Cyprus (KKTC) is investigated, and data is gathered. The third section reviews the literature, addressing the concept and importance of tourism, while the fourth section outlines the research methodology, theoretical framework, data collection methods, and sampling. The concept of stakeholders is explained, the yacht tourism stakeholders of the Dipkarpaz Region are listed, and the situation of the region regarding yacht tourism is analyzed through the opinions of participants from surveys conducted in the area. In the fifth section, the discussion takes place, where the findings are compared with the previously reviewed data. Finally, the results of the study are presented along with the opinions of the participants.

Keywords: Yacht tourism, Marine Tourism, Economic Development

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada benden yardımlarını hiç biraz zaman esirgemeyen ve yol gösteren değerli danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Tuna Karatepe'ye, lisans-yüksek lisans eğitimim sürece bana yol gösteren değerli fakülte öğretmenlerimin tümüne, zorluklarla başa çıkmamda her türlü fedakarlığı yapan dostlarıma, tez yazım sürecinde bana bütün belgeleri yetiştiren turizm bakanlığı çalışanlarına, liman seyir defterini okumamda yardımcı olan liman başkanlığına, anket çalışmamda zorluk çıkarmayan otel çalışanlarına, çalışmadaki bilgileri ve erişimleri sağlayan liman daire başkanlarından Mehmet Ali Yücesoy ve değerli eşi Arzu Yücesoy'a, hiçbir misafirperverlikten ve bilgiden mahrum etmeyen otel müdürü Ali Shah'a, benden sevgisini ve bilgisini eksik etmeyen canım ablam Aybala Nur Özsoy'a, bütün hayatım boyunca benim okumamı sağlayan annem Diler Akarsu ve babam Yrd. Doç. Dr Bekir Sami Özsoy'a teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	vi
KISALTMALAR	x
TABLO LİSTESİ	xi
ŞEKİL LİSTESİ	xii
1 GİRİŞ	1
1.1 Tez Araştırmasının Önemi	1
1.2 Tez Araştırmasının Amacı	2
1.3 Tez Araştırmasının Katkısı	2
1.4 Alternatif Turizm Kavramı	3
1.4.1 Alternatif Turizmde Kültür Turizmi	3
1.4.2 Alternatif Turizmde Golf Turizmi	4
1.4.3 Alternatif Turizmde Kış Turizmi	4
1.4.4 Alternatif Turizmde Sağlık Turizmi	4
2 KKTC’de Turizmin ve Yat Turizminin Mevcut Durumu	6
2.1 Dipkarpaz Destinasyonunda Turizm	6
2.1.1 Dipkarpaz Bölgesindeki Aktif Tatil Köyleri ve Kültürel Yerler	6
2.1.2 Sahiller	7
2.1.3 Kültürel Yerler	7
2.2 Dipkarpaz ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin Ekonomik Yapısı	8
2.2.1 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin Ekonomik Yapısı	8
2.2.2 Dipkarpaz Bölgesi Ekonomik Özellikleri	8

2.3 Karpaz Gate Marina	9
2.4 KKTC Ekonomisinde Turizmin Sektörünün Yeri ve Önemi	10
2.4.1 Turizmin Ekonomiye Etkisi.....	11
2.4.2 Turizmin Gelişim Alanları.....	12
2.4.3 Sektörün Karşılaştığı Zorluklar	12
2.5 Deniz Turizmi.....	12
2.5.1 KKTC Deniz Turizmi Sektörünün Yeri ve Önemi.....	12
2.5.2 Deniz Turizminin Ekonomiye Katkısı.....	13
2.5.3 Deniz Turizmi Faaliyetleri ve Çeşitliliği	14
2.5.4 Deniz Turizmi Sektörünün Karşılaştığı Zorluklar	14
2.6 Yat Turizmi	15
2.6.1 Yat Turizminin Önemi.....	15
2.6.2 Yat Turizminin Zorlukları	15
2.6.3 Dünya Geneline Yat Turizmi ve Tarihçesi	16
2.6.4 Türkiye’deki Yat Turizminin Mevcut Durumu	17
2.6.5 KKTC’de Yat Turizmi.....	17
2.6.6 Karpaz Gate Marina Hotel Tarihçesi	18
3 LİTERATÜR TARAMASI.....	19
3.1 Literatür	19
3.1.1 Literatür Taramasında Turizm Kavramı	20
3.1.2 Literatür Taramasında Turizm Önemi	20
3.1.3 Literatür Taramasında Turizm Özellikleri.....	21
3.1.4 Literatür Taramasında Turizm Tanımı	21
3.1.5 Literatür Taramasında Turizm Türleri.....	21
4 TEORİ VE METODOLOJİ	23

4.1 Teorik altyapı	23
4.2 Araştırmada Veri Toplama Yöntemi	28
4.3 Araştırma Sınırlılıkları	29
4.4 Araştırmanın Temel Kavramı	30
4.4.1 Paydaş Kavramı	31
4.4.2 SWOT Analizi	32
4.5 Araştırma Bulguları	35
4.5.1 Demografik Bulgular	35
4.5.2 Nitel Bulgular	37
4.5.3 Nicel Bulgular	47
4.5.4 Temel İstatistik Bulgular	50
5 TARTIŞMA	51
5.1 Tartışma	51
5.2 Uygulamalara Yönelik Öneriler	54
5.3 Araştırmanın Kısıtları ve Gelecek Araştırmalar İçin Belirlemeler	56
6 SONUÇ	57
KAYNAKLAR	60
EKLER	65
Ek A: Mülakat Soruları	66
Ek B: Anket Soruları	67

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
EUA	Avrupa Birliği Ödenek Antlaşması
ETS	Emisyon Ticaret Sistemi
ICOMIA	Uluslararası Denizcilik Endüstrileri Birliği
GZTF	Güçlü Zayıf Tehlike Fırsat
GSYHİ	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GATAA	Seyahat Acenteleri Birliği Küresel İttifakı
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
Km2	Kilometrekare
M2	Metrekare
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats
UFTAA	Kıbrıs Türk Turizm ve Seyahat Acenteleri Birliği

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: KKTC Limanlarına Gelen Yolcu Tablosu.....	10
Tablo 2: Gelen Turistlerin Uyrak Dağılımı	11
Tablo 3: Konaklama Sayısındaki Değişim Tablosu.....	13
Tablo 4: 2023/2024 Yıllarına Ait Yolcu Sayıları.....	22
Tablo 5: Yat Turizmine Katılım Oranları	47
Tablo 6: Tercih Edilen Lokasyonlar	49
Tablo 7: İlişkin Soruya Verilen Cevap Oranları	50

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Karpaz Gate Marina'nın Drone Görüntüsü	10
Şekil 2: Aylara Göre Gelen Yolcu Grafiği.....	14
Şekil 3: Katılımcıların Yaş Dağılımı	35
Şekil 4: Katılımcıların Cinsiyetleri	36
Şekil 5: Katılımcıların Eğitim Durumu.....	36
Şekil 6: Katılım Sayıları.....	48
Şekil 7: Konaklama Gün Sayıları.....	49
Şekil 8: Katılımcıların Bulunma Gerekçeleri.....	50

Bölüm 1

GİRİŞ

1.1 Tez Araştırmasının Önemi

Ekonomik kalkınma, bölgenin el değmemiş topraklarının kalkındırılması, yöre halkına yeni sektör yaratmakla birlikte bölgenin gelişimine katkı amaçlanmaktadır. Deniz turizminin alt türü sayılan yat turizmi bulunduğu bölge için büyük önem arz etmektedir (Gök, 2016).

Karpaz Gate Marina, Kuzey Kıbrıs'ta sürdürülebilir turizm politikalarının uygulanabilirliği açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. Yat turizminin ekonomik potansiyeli, yerel işletmelerin gelir artışından konaklama ve yeme-içme hizmetlerine kadar birçok alanda etkisini göstermektedir. Ancak, bu büyümenin çevresel etkileri dikkatlice değerlendirilmelidir.

Araştırmanın önemini artıran faktörler şunlardır;

Bölgesel Ekonomik Kalkınma: Marina, turistik faaliyetlerin odak noktası olup, bölgenin diğer alanlarında ekonomik hareketliliği artırabilir.

Doğal Çevrenin Korunması: Çevre dostu marina yönetimi uygulamaları, bölgenin doğal kaynaklarının korunmasında anahtar rol oynar.

Uluslararası Rekabet: Akdeniz ülkeleri arasında yat turizmi, yoğun bir rekabet ortamına sahiptir. Karpaz Gate Marina'nın bu rekabetteki konumu, bölgesel stratejilerin etkinliğini artırabilir.

1.2 Tez Araştırmasının Amacı

Yat turizmi, dünya genelinde ekonomik büyümenin önemli bir motoru haline gelmiştir. Özellikle gelişen ülkelerde, turizm sektörü istihdam yaratma ve döviz kazanma açısından kritik bir rol oynamaktadır. Bu makalede, turizm kavramının tanımı, önemi, özellikleri ve türleri ele alınacak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ndeki yat turizmi durumu incelenecektir. Ayrıca, alternatif turizm türlerine de odaklanılacak, kültür, golf, kış ve sağlık turizmi gibi farklı alanlar hakkındaki bilgiler değerlendirilecektir.

Özellikle gelişmiş ülkelerin yat turizmi yatırımları ülkelerin ekonomisine doğrudan katkı yapmaktadır. Bu doğrultuda KKTC'nin 420.55 km kıyı şeridine rağmen gerekli yatırımı alamamaktadır. 420.55 km kıyı şeriti olan KKTC'de faal olarak 3 adet yat limanı bulunmaktadır. Bunların ikisi Girne'de bu tez çalışmasının konusu olan ve son yat limanı ise Dipkarpaz bölgesinde yer almaktadır. Bu tez çalışmanın önemi ise şöyle sunulmaktadır;

Literatür üzerinde olumlu etki sağlamak ve KKTC üzerinde yat turizmi çalışmaları için bilimsel veri sağlamak

Yat turizminin gelişmesinin ülke turizmine ve bilinirliliğine olumlu katkısını

Yat turizminin insanlar arasındaki farkındalığının arttırılması

Yat turizminin altyapı alanlarını ve istihdamın bölge üzerinde sağlanması

1.3 Tez Araştırmasının Katkısı

Bu tez çalışmasında oluşturma teorisi esas alınmış olup paydaş analizine gidilmiş ve karma bir yöntem kullanılıp KKTC'de yat turizminin mevcut durumu sorununa cevap aranmıştır. Çalışmanın bir diğer önemli unsuru, mevcut sorunları fırsata çevirmeye odaklanmaktır. Dipkarpaz bölgesinde altyapının tam anlamıyla geliştirilmemiş olması, özellikle marina kapasitesinin sınırlı kalması ve çekek

yerlerinin yetersizliği gibi sorunlar, bölgenin potansiyelini tam anlamıyla ortaya koymasını engellemektedir. Bununla birlikte, oluşturmaçılık teorisi perspektifinden bakıldığında, bu durum bir zorluktan ziyade gelişim fırsatı olarak değerlendirilebilir. Yeni marina yatırımlarının hayata geçirilmesi ve bölgenin tanıtımına yönelik stratejik planlamalar hem bölgesel hem de ulusal düzeyde yat turizminin büyümesine katkı sağlamıştır. Oluşturmaçılık teorisi ve paydaş analizi ile ilgili daha önce yat turizmi çalışması yapılmamış olup, karşılaştırma yapılması açısından güncel bir kaynakça hedefi amaçlanmaktadır.

Bu tez çalışmasının amacına ulaşmak için yat turizminin dünyadaki durumu ve KKTC'deki durumu genel olarak incelenmiştir. Dıpkarpaz Bölgesinde yer alan tarihi kültürel yerleri sıraladıktan sonra Karpaz Gate Marina'nın bölgedeki mevcut durumu ele alınacaktır.

1.4 Alternatif Turizm Kavramı

Alternatif turizm, geleneksel turizm türlerine alternatif olarak ortaya çıkmış, yerel kültürleri ve sürdürülebilirliği ön plana çıkaran bir yaklaşımdır (Buckley, 2012). Bu tür, daha az keşfedilmiş alanlara seyahat etmeyi teşvik eder

1.4.1 Alternatif Turizmde Kültür Turizmi

Kültür turizmi, ziyaretçilerin yerel kültür ve geleneklerle etkileşimde bulunma amacını taşıdığı seyahatlerdir. Bu tür turizm hem kültürel mirası koruma hem de yerel ekonomiyi destekleme potansiyeline sahiptir (Richards, 2018).

Bu turizm türünde ziyaretçilerin temel motivasyonunun turizm destinasyonunda somut ve somut olmayan kültürel cazibe merkezlerini ve ürünlerini deneyimleme olduğu bir turizm etkinliği türüdür. Yalnızca tarihsel olanı değil güncel olanı da kapsamaktadır.

1.4.2 Alternatif Turizmde Golf Turizmi

Golf turizmi, golf severlerin tatil amaçlı olarak gittiği destinasyonlarda düzenlenen turizm türüdür. Özellikle ekonomik olarak gelişmiş ülkelerde büyük bir pazar payına sahip olan golf turizmi dünya genelinde milyonlarca kişi tarafından tercih edilmektedir. Golf sahaları genellikle lüks oteller, tatil köyleri ve özel hizmetlerle desteklenmektedir. Bundan kaynaklı golf turizmi olduğu bölgedeki ekonomiye katkı sağlamaktadır.

Kuzey Kıbrıs, golf sahaları ile bu turizm türü için önemli bir potansiyele sahiptir. Golf turizminin iki ana bileşeni bulunmaktadır: izleyiciler ve aktif oynayan kişiler. Golf alanında yapılan araştırmalara bakıldığında ilk yapılan çalışmaların daha çok golf saha yönetimi, pazarlama ve bu spora olan katılımın desteklenmesi hakkında olduğu görülmektedir (Özdemir, 2024).

1.4.3 Alternatif Turizmde Kış Turizmi

Kış turizmi, kış sporları ve aktiviteleri için yapılan seyahatleri kapsar. Kuzey Kıbrıs'ta kış turizmi için uygun alanlar pek bulunmamakla birlikte güncel turizm destinasyonları olarak kış döneminde kültür ve sağlık turizmi için gerekli altyapı oluşturulması bölge halkını ve turizm gelirini arttıracak adımlar atılması uygun görülmektedir. Kısaca KKTC'de bu potansiyelin henüz tam olarak değerlendirilmediği görülmektedir.

1.4.4 Alternatif Turizmde Sağlık Turizmi

Sağlık turizmi, tedavi amaçlı olarak seyahat eden kişilerin oluşturduğu bir sektördür. Kuzey Kıbrıs, sağlık turizmi alanında sunduğu imkânlar ile dikkat çekmektedir. Özellikle tüp bebek tedavisinde ve estetik alanında dünyada hatırı sayılı yere sahiptir.

Sağlık Turizmi, dünya pazarındaki toplam büyüklüğü Medical Turizm Derneği'nin verilerine göre yıllık 100 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Kendi içinde 5 ayrılan sağlık turizmi genellikle Medical Turizm, Geriatri Turizmi, Termal Turizm, Engelli Turizmi, Dental Turizm olarak kendi ilerinde ayrılmaktadır.

Bölüm 2

KKTC’de Turizmin ve Yat Turizminin Mevcut Durumu

2.1 Dipkarpaz Destinasyonunda Turizm

Dipkarpaz, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin (KKTC) en doğu ucu olarak bilinen doğal güzelliğe sahip bir bölgedir. Bu bölge, sakin plajları, tarihi yerleri ve özgün kültürel özellikleriyle hem yerli hem de uluslararası olarak ayrılmak için sevimli bir destinasyon haline gelmiştir.

Bölge, özellikle Altın Plajı gibi güzel plajları ve Karpaz Yarımadası Milli Parkı ile öne çıkıyor. Altın Plaj, temiz denizini ve ince kumlarıyla yönetile sunmuş olduğu yetenekli olanaklar ile tanınmaktadır (Çetin, 2021). Karpaz Yarımadası Milli Parkı ise, yerli ve yabancı gösterilere doğa yürüyüşleri, kuş gözlemi ve fotoğraf çekimi gibi çeşitli etkinlikler düzenlenmekte olup bu sayede Dipkarpaz yerelliğinde gelir elde edilmektedir.

2.1.1 Dipkarpaz Bölgesindeki Aktif Tatil Köyleri ve Kültürel Yerler

- Seabird Motel& Restoran
- Nikos Restoran
- Livana Otel
- Gold Island Bungolovs
- Castle Karpasia Guest House & Hotel
- Revaklı Ev Guest House Karpaz
- Badlis Hotel

- Zeytin Evi Guest House Dipkarpaz
- Glaro Garden Hotel
- Karpaz Arch Houses
- Cyprees tree guest house
- Karpaz farm guest house
- Karpaz Sunset Otel
- Paradise Karpaz Hotel & Restaurant
- Blue Sea Karpasia
- Tekos Golden Hill
- Burhans Hotel

2.1.2 Sahiller

- Golden Beach
- Big Sand Beach
- Hassan Turtle Beach Restaurant
- Küçük Halk plajı
- Büyük Halk Plajı
- Magic Creek

2.1.3 Kültürel Yerler

- Dipkarpaz Milli Parkı
- Küçük Kilise
- Apostolos Andreas Manastırı

2.2 Dipkarpaz ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Ekonomik Yapısı

2.2.1 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Ekonomik Yapısı

KKTC 1983 yılında bağımsızlığını ilan etmiştir ve uluslararası tanınma açısından sıkıntılı ve sınırlı bir ülkedir. Uluslararası arenada sadece Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını tanınması ve diğer ülkelerin Kıbrıs Adasını Kıbrıs Cumhuriyeti olarak tanınması ülkenin bağımsızlığı ve ekonomik bağımsızlığını karşısına engel olarak çıkmaktadır. Özetle KKTC'nin ekonomik yapısı, genellikle Türkiye ile olan mali ve ticari ilişkilerine dayanmaktadır. Türkiye, KKTC'nin en büyük ekonomik ortağı ve ana finansal destekçisi konumundadır.

KKTC'nin ekonomisi büyük oranda hizmet sektörüne dayalı olup, turizm ve eğitim önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle, üniversitelerin sayısındaki artış ve turistik tesislerin gelişimi ekonominin önemli bir bileşeni olmuştur (Katırcıoğlu, 2009). Çok önemli yatırım alanları ve kaynakları bulunan Kuzey Kıbrıs'ta sermaye kaynağı veya kaynakları sınırlı sayıda bulunmaktadır. Bu nedenle yabancı sermayeyi ülkeye çekmeye büyük önem verilmektedir. Bu çerçevede dış yatırımları teşvik etmek, yabancı sermayeyi ülkeye çekmek ve çağdaş teknolojileri transfer etmek hedeflenmektedir (Şafaklı & Özdeşer, 2002).

2.2.2 Dipkarpaz Bölgesi Ekonomik Özellikleri

Dipkarpaz, Kıbrıs adasının kuzeydoğu ucunda yer alan ve KKTC'nin en az nüfusa sahip bölgelerinden biri olan bir kasabadır. Bölge, ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılıkla geçinen bir nüfusa sahiptir. Zeytin, üzüm ve narenciye gibi ürünlerin yetiştirildiği Dipkarpaz 'da aynı zamanda küçük ölçekli balıkçılık da ekonomik faaliyetin bir parçasını oluşturur. Bununla birlikte, Dipkarpaz'ın turistik potansiyeli de artış göstermektedir. Karpaz Yarımadası'nın doğal güzellikleri ve tarihi yapıları,

bölgeyi eko-turizm açısından cazip hale getirmektedir. Buna rağmen, Dipkarpaz'ın ekonomik gelişimi KKTC'nin diğer bölgelerine göre daha yavaştır ve altyapı eksiklikleri bölgenin ekonomik büyümesini sınırlamaktadır (Ghaedi, 2014). Bölgedeki köylerdeki tütün üretimi Türkiye'deki bazı sigaralara ismini vermiş olsa da gelişen dünya ekonomisi ve tekelliğinde, Sipahi, Bafra, Gelincik gibi köylerdeki üretim zamanla önemini yitirmiştir. Pandemi sonrasında değişen ve gelişen dünya turizm sektöründe el değmemiş, yani doğallığı bozulmamış toprakların önemi daha iyi anlaşılır olmuştur. Bölge gerekli altyapı yatırımları yapılması halinde ekonomik kalkınma yaşaması kuşkusuzdur.

2.3 Karpaz Gate Marina

Karpaz Yarımadasının Yeni Erenköy bölgesindedir. Marinanın toplam alanı 137,000 m² olup, bunun 65,400 m²'si denizalanı kalanı ise kara alanı ve binalarıdır. Marinanın bakım onarım sahası ise 18,000m²'lik bir alana kurulmuştur. Minimum 4 metre su derinliği ile toplamda 300 bağlama yeri hizmeti vermek üzere tasarlanmıştır. Boyu 55 metreye kadar olan süper yatlar için ise 16 adet bağlama yeri mevcuttur.

En son teknolojik imkânlarına sahip güvenlik kameraları ile donatılmış olan marında teknelere verilebilecek hizmetler aşağıda olduğu gibidir.

- Yatçılara özel depolama alanları,
- Golf araçları,
- İçilebilir tatlı su,
- Tek ve 3 faz elektrik,
- Pis su tankı deşarj istasyonu,
- Kablosuz internet bağlantısı,
- Tüm bakım ve onarım hizmetleri.



Şekil 1: Karpaz Gate Marina'nın Drone Görüntüsü

Ayrıca Marınanın bakım-onarım sahasına hizmet veren 300 ton kapasiteli gezer vinç bölgedeki en büyük kapasiteye sahip vinçtir.

Tablo 1: KKTC Limanlarına Gelen Yolcu Tablosu

LİMANLAR	TC	% Payı	Diğer Yabancı	% Payı	TOPLAM	% Payı	KKTC	% Payı	GENEL TOPLAM	% Payı
Ercan	1203687	91	255705	96	1459392	92	236156	90	1695548	92
Girne	100169	8	9331	4	109500	9	25124	9	134624	7
Gazimağusa	18891	1	330	0	19221	1	1645	1	20866	1
Karpaz	61	0	130	0	191	0	10	0	201	0
TOPLAM	1322808	100	265496	100	1588304	100	262935	100	1851239	100

Tablo 1’de görüldüğü üzere gelen yolcular %92’sini Ercan havalimanını, %8’lik kısmı ise deniz yolu ulaşımını kapsamaktadır. Bu tez çalışmasının konusu olan Dipkarpaz bölgesinden ise 191 yabancı 10 KKTC vatandaşı olmak üzere toplam 201 kişi gümrük işlemine tabi olarak ülkeye giriş yapmışlardır.

2.4 KKTC Ekonomisinde Turizmin Sektörünün Yeri ve Önemi

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ekonomisi, uluslararası alanda tanınmama sorunu ve ambargolar nedeniyle sınırlı dış ticaret ve finansal olanaklara

sahiptir. Buna rağmen, turizm sektörü KKTC'nin ekonomik kalkınmasında kilit rol oynamaktadır. Özellikle Türkiye ve diğer ülkelerden gelen turistlerin sayısındaki artış, KKTC ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. Turizm sektörü, döviz kazandıran en önemli kaynaklardan biri olarak öne çıkmakta ve ülkenin ekonomik faaliyetlerinin çeşitlendirilmesine yardımcı olmaktadır (Katırcıoğlu, 2009).

Tablo 2: Gelen Turistlerin Uyrak Dağılımı

ÜLKE	2023	2024	%Değişim
RUSYA	38.727	37.327	-3.6
İRAN	32.497	29.466	-9.3
ALMANYA	20.672	23.323	+12.8
B.KRALLIK	19.118	16.977	-11.5

Tablo 2 verileri incelendiğinde ülkeye en fazla giriş yapan ülke vatandaşları bu şekildedir. Almanya dışında ülkeye giriş yapan yabancı turistlerde azalma gözlemlenmiştir.

2.4.1 Turizmin Ekonomiye Etkisi

KKTC'de turizm sektörü, özellikle hizmet sektöründe iş olanakları yaratarak işsizlik oranlarının düşmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, otelcilik, restoranlar ve ulaşım gibi yan sektörlerde istihdam yaratarak yerel halkın geçim kaynaklarını çeşitlendirmektedir (Altınay & Bowen, 2006). Turizmin KKTC ekonomisine yaptığı doğrudan katkıların yanı sıra, dolaylı katkıları da büyüktür. Örneğin, yerel tarım ürünlerinin turistik tesislerde kullanılması, yerli üreticiler için önemli bir pazar oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, turizmin gelişimi, altyapı yatırımlarını hızlandırarak yol, su ve elektrik gibi hizmetlerin iyileşmesini sağlamaktadır (Öztüren & Özgüt, 2021).

2.4.2 Turizmin Gelişim Alanları

KKTC turizmi, ağırlıklı olarak öğrenci turizmi ve kumarhanelere dayalı bir yapıya sahiptir. Kumar turizmi, KKTC’de gelir getiren önemli bir faaliyet alanı olup, özellikle Türkiye ve Ortadoğu’dan turist çekmektedir (Kavaklı & Karakaş, 2022). Bununla birlikte, kültür ve doğa turizmi de gelişim potansiyeli taşımaktadır. Karpaz Yarımadası gibi doğal güzellikleri ve tarihi zenginlikleri barındıran bölgelerde ekoturizmin geliştirilmesi, KKTC’nin turizm yelpazesini genişletme fırsatı sunmaktadır (Sönmez & Apostolopoulos, 2000).

2.4.3 Sektörün Karşılaştığı Zorluklar

KKTC turizm sektörü, bazı yapısal sorunlarla karşı karşıyadır. Uluslararası uçuşların sınırlı olması, doğrudan uçuşların olmaması ve ambargolar, turistlerin KKTC’ye ulaşımını zorlaştırmaktadır. Ayrıca, çevre sorunları ve altyapı yetersizlikleri, sürdürülebilir turizm açısından risk oluşturmaktadır (Altınay & Bowen, 2006). Bu sorunların çözümü, KKTC turizminin uluslararası rekabet gücünü artırabilir ve ekonomik kalkınmaya daha fazla katkı sağlamasına olanak tanıyabilir.

2.5 Deniz Turizmi

2.5.1 KKTC Deniz Turizmi Sektörünün Yeri ve Önemi

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Akdeniz’in kuzeydoğusunda yer alması ve geniş kıyı şeridiyle deniz turizmi açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Deniz turizmi, KKTC’nin genel turizm sektörü içinde önemli bir yer tutmakta ve ülkenin ekonomik kalkınmasına büyük katkı sağlamaktadır. Özellikle yaz aylarında Akdeniz’in sıcak suları, doğal plajları ve yat turizmi gibi etkinlikler, KKTC’yi cazip bir deniz turizmi merkezi haline getirmektedir (Katırcıoğlu, 2009).

Deniz turizmi, ülkeye döviz girdisi sağlamakta ve hizmet sektöründe önemli bir istihdam kaynağı yaratmaktadır.

Ancak ülkeye giriş-çıkış yapan herkesi turist sayamayacağımız için ülkeye giril yapan vatandaşların gecelik konaklama ölçütü bizlere rehber olacaktır.

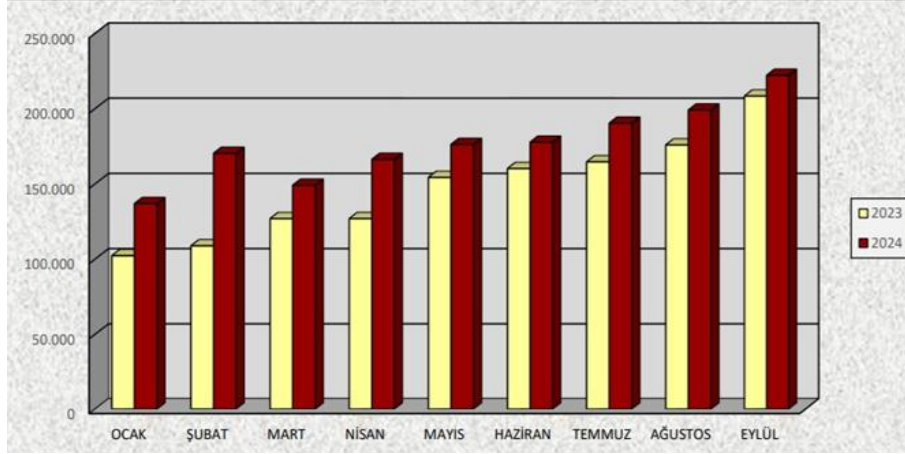
Tablo 3: Konaklama Sayısındaki Değişim Tablosu

Uyruk	2023		2024		Değişim%	
	Kişi	Geceleme	Kişi	Geceleme	Kişi	Geceleme
Rusya	10019	38119	7102	25441	-29	-33,3
İran	6595	26271	5084	21327	-22,9	-18,8
Almanya	35001	177915	35604	175264	1,7	-1,5
B. Krallık	32995	172575	22977	116233	-30,4	-32,6
Genel Ort	892846	3117593	970762	191661	+8,7	2,4

Tablo 3'te görüldüğü üzere en fazla 4 ülkeden gelen misafir ve konaklama srelerin ciddi bir azalma mevcut iken genel ortalama ise artmıştır. Bu ikili durum hem pozitif ve negatif değerlendirilebilir.

2.5.2 Deniz Turizminin Ekonomiye Katkısı

KKTC'de deniz turizmi, özellikle sahil bölgelerinde ekonomik canlanmayı teşvik etmektedir. Girne ve Gazimağusa gibi kıyı şehirleri, turistik yat limanları, plajlar ve otellerle donatılmış olup, deniz turizmi faaliyetlerinin merkezini oluşturmaktadır (Safshekan, ztren, & Ghaedi, 2020). Deniz turizmi, yalnızca turist sayısını artırmakla kalmamakta, aynı zamanda yerel esnafın, restoranların ve eğlence sektörünün büyümesine de katkıda bulunmaktadır. Ayrıca yat limanları, marinacılık faaliyetleri ve deniz sporları gibi yan sektörlerde iş imkânları yaratarak, KKTC'nin istihdam piyasasına da olumlu etkiler sunmaktadır.



Şekil 2: Aylara Göre Gelen Yolcu Grafiği

Şekil 2’de anlaşıldığı üzere KKTC’ye özellikle klasik olan Deniz, Kum, Güneş üçgeni sezonlarda ve öğrenci dönemi sezonlarında girişlerin yoğun olduğu gözlemlenmiştir. Yine Şekil 2’yi incelediğimizde Eylül ayı için 200.000 kişi barajı aşıldığını tespit edilmiştir.

2.5.3 Deniz Turizmi Faaliyetleri ve Çeşitliliği

KKTC, deniz turizmi açısından oldukça çeşitli faaliyetler sunmaktadır. Yüzme, dalış, yelken ve yatçılık gibi sporlar, turistler için büyük bir çekim noktasıdır. Özellikle Akdeniz’in berrak suları, dalış turizmi için büyük bir potansiyel sunmaktadır. KKTC’nin kıyıları boyunca yer alan batık gemi ve antik sualtı kalıntıları, dalış severler için cazip birer turistik ürün olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, Girne Limanı gibi tarihi limanlar hem kültürel hem de deniz turizmi açısından önemli destinasyonlar arasında yer almaktadır (Sönmez & Apostolopoulos, 2000).

2.5.4 Deniz Turizmi Sektörünün Karşılaştığı Zorluklar

KKTC deniz turizmi, birçok avantaja sahip olmasına rağmen bazı yapısal sorunlarla karşı karşıyadır. Uluslararası ambargolar ve doğrudan uçuşların olmaması, turizmin genelinde olduğu gibi deniz turizmi sektörünü de olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, çevre kirliliği, kıyı erozyonu ve altyapı yetersizlikleri, sürdürülebilir deniz

turizmi için risk oluşturan unsurlardır (Altınay & Bowen, 2006). Bu sorunların çözülmesi, KKTC'nin deniz turizmi potansiyelini daha iyi değerlendirmesine olanak sağlayacaktır.

2.6 Yat Turizmi

2.6.1 Yat Turizminin Önemi

KKTC'de yat turizmi faaliyetleri, özellikle Girne ve Gazimağusa gibi kıyı şehirlerinde yoğunlaşmaktadır. Girne Limanı, tarihi ve kültürel yapısıyla yat turizminin merkezlerinden biri haline gelmiştir. Bu bölgelerde yer alan marinalar, yatçılar için gerekli tüm hizmetleri sunarak, KKTC'yi Akdeniz yat turizmi haritasında önemli bir destinasyon haline getirmektedir. Yat turizmi, denizcilik faaliyetlerinin yanı sıra, yatçılara sunulan sosyal ve kültürel etkinlikler sayesinde yerel halkla etkileşimi artırmakta ve yerel ekonomiye canlılık katmaktadır (Sönmez & Apostolopoulos, 2000). Yat turizmi KKTC ekonomisi için stratejik öneme sahip bir sektördür. Yat limanları ve marina hizmetleri, yerel ekonomiye katkı sağlarken aynı zamanda turizmin çeşitlenmesine de katkıda bulunmaktadır. Ancak, sektörün uluslararası alanda daha rekabetçi olabilmesi için altyapı geliştirme ve sürdürülebilirlik sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Yat turizminin büyümesi, KKTC'nin Akdeniz yat turizmi destinasyonları arasındaki yerini güçlendirebilir ve ülkenin ekonomik kalkınmasına önemli katkılar sağlayabilir.

2.6.2 Yat Turizminin Zorlukları

KKTC yat turizmi sektörü, önemli bir potansiyele sahip olmasına rağmen bazı yapısal ve çevresel zorluklarla karşı karşıyadır. Uluslararası ambargolar ve doğrudan uçuşların olmaması, yat sahiplerinin ve turistlerin bölgeye erişimini zorlaştırmaktadır. Ayrıca, yat limanlarının altyapısal yetersizlikleri ve çevresel sürdürülebilirlik sorunları da sektörün büyümesini engelleyebilmektedir. Kıyı erozyonu ve deniz kirliliği gibi

sorunlar, yat turizminin sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini tehdit eden faktörler arasında yer almaktadır (Gök, 2016). Bu zorlukların aşılması, KKTC yat turizminin daha rekabetçi bir hale gelmesine ve bölgesel kalkınmaya daha fazla katkı sağlamasına olanak verebilir

2.6.3 Dünya Geneline Yat Turizmi ve Tarihçesi

Yatçılığın kökenleri antik dönemlere dayanmaktadır. Antik Mısır ve Yunan uygarlıklarında, üst sınıfa mensup bireylerin gösteriş ve eğlence amaçlı özel tekneler kullandığı bilinmektedir.

İlk kraliyet yatı 1661 yılında denize “Surprise” ismi ile indirilmiş daha sonra “Royal Escape” adıyla değiştirilmiştir. Tarihteki ilk yat kulübü ise 1718’de Rusya’da Flotilla of Neva kurulmuştur. Ancak modern yat turizminin temelleri, 19. yüzyılın sonlarında Avrupa’da atılmıştır. Sanayi Devrimi’nin ardından artan refah seviyesi, özel yat sahipliğinin yaygınlaşmasını sağlamıştır.

Günümüzde yat turizmi, küresel ölçekte önemli bir ekonomik sektör olarak değerlendirilmektedir. 2022 itibarıyla sektörün küresel hacminin yaklaşık 8 milyar dolara ulaştığı tahmin edilmektedir. Sürdürülebilir turizm politikaları doğrultusunda çevre dostu yatçılık uygulamalarına verilen önem giderek artmaktadır.

Dünyada yat turizmi 10-20 derece enlemlerinde yer alan ülkelerde yaygın olarak görülmektedir. Karayip Adaları, Amerika Birleşik Devletleri, Brezilya, Afrika ve Güney Pasifik ülkelerinde yaygın olarak görülmektedir.

Antik dönemlerden beri insanlığın en yaygın olarak kullandığı destinasyon olan Akdeniz Çanağında günümüzde 711 marında 310.000’i aşkın yat bağlama kapasitesi bulunduğu tahmin edilmektedir. Akdeniz’de yatçılık ve yat turizmi alanında öne çıkan ülkeler arasında Fransa, İspanya, Hırvatistan, Yunanistan ve Türkiye yer almakta olup, bu ülkeler marina kapasitelerini en fazla artıran destinasyonlar arasında

bulunmaktadır. İspanya, betonlaşmanın getirdiği sorunlarla karşı karşıya kalırken, Fransa kıyılarını düzenleyerek marina komplekslerinin arka planında çeşitli aktiviteleri misafirlerine sunmayı başarmıştır (Kan & Nas, 2014).

KKTC, kıyılarının çokluğu nedeniyle Doğu Akdeniz’de en avantajlı ülkelerden biridir. Coğrafi konumu, iklimi, yat güzergâhları ve tarihsel-kültürel değerleri açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Bununla birlikte, deniz turizmi potansiyeline rağmen İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan’ın gerisinde kalıyor (İldırım, 2017).

2.6.4 Türkiye’deki Yat Turizminin Mevcut Durumu

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili coğrafi konumu, tarihi ve doğal zenginlikleriyle yat turizmi açısından önemli bir destinasyon olarak dikkat çekmektedir. Akdeniz ve Ege kıyılarındaki korunaklı koylar, modern marinalar ve kültürel miras unsurları, Türkiye’yi dünya yat turizmi pazarında rekabetçi bir konuma taşımaktadır. Ancak, yat turizminin çevresel etkileri de dikkate alınması gereken önemli bir konudur. Atık yönetimi, deniz kirliliği ve kıyı ekosistemine zarar verme riskleri gibi sorunlar, sürdürülebilir yat turizmi politikalarının geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Türkiye’de bakanlık belgeli 114 yat işletmesinin 22’si yabancı işletmeciler tarafından işletilmektedir. Türkiye’de Turizm Bakanlığı tarafından belgelendirilmiş 42 yat limanı ve çekek yeri vardır. Bunlardan 24’ü işletme belgeli, 18’i yatırım belgelidir. Bunların toplam yat bağlama kapasitesi yaklaşık 1400’dür (Gök, 2016).

2.6.5 KKTC’de Yat Turizmi

Yat turizmi, KKTC’de turizm sektörünün çeşitlendirilmesi ve gelişmesi açısından stratejik bir öneme sahiptir. Özellikle Girne ve Gazimağusa gibi kıyı şehirlerinde yat limanları, lüks yatlara ve denizcilik faaliyetlerine ev sahipliği yaparak,

yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Bu limanlar, yat sahiplerine ve yolcularına çeşitli hizmetler sunmakta, marina işletmeciliği ve yatçılık hizmetleri gibi yan sektörleri beslemektedir (Rahimizhian, Öztüren, & Ilkan, 2020). Yat turizminin gelişmesi, hem yerel halkın ekonomik kazanç sağlamasına hem de uluslararası düzeyde KKTC'nin tanıtımına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, yat turizmi genellikle yüksek gelirli turistleri çektiği için, konaklama, restoran ve alışveriş gibi yerel sektörlerde önemli bir ekonomik canlanma sağlamaktadır (Karatepe, Haktanır, & Yorgancı, 2009).

2.6.6 Karpaz Gate Marina Hotel Tarihçesi

KKTC yat turizmi sektörü son yıllarda gelişti; birçok uluslararası yat gezgini her yıl Kuzey Kıbrıs'a geliyor.

Kuzey Kıbrıs ve örgütlerinin turizm alanındaki uluslararası üyelikleri Karpaz Gate Marina, 2014 yılından beri Uluslararası Denizcilik Endüstrileri Birliği (ICOMIA) Konseyi üyesidir. Kuzey Kıbrıs'taki Karpaz Gate Marina, 2014 yılında ART Marine'in uluslararası marina ağına üye oldu. Kıbrıs Türk Turizm ve Seyahat Acenteleri Birliği, Birleşmiş Seyahat Acenteleri Birliği (UFTAA) üyesidir. Aynı zamanda Seyahat Acenteleri Birliği Küresel İttifakı (GATAA) üyeliği de aktif olarak devam etmektedir. Aynı zamanda Butik Hotel hizmeti vermekte olup 104 yatak kapasitesine sahiptir. Önemli hususu olan Yat marina hizmeti Hotel ile ilişkili kurumsal yapıdadır. Marina hizmetinden dolayı aynı zaman gümrük kapısı hizmeti sunulmaktadır ve gümrükler birliğinin üyesidir.

Bölüm 3

LİTERATÜR TARAMASI

3.1 Literatür

Constructivism in Tourism Studies: A Systematic Literature Review” makalesi epistemolojik olarak, turizm araştırmalarında constructivism teorisinin nasıl uygulandığını ve bu teorinin turizm sektöründeki bilgi üretim süreçlerine nasıl etki ettiğini inceler. Ontolojik olarak ise, turizmin sosyal ve kültürel yapılar tarafından nasıl şekillendirildiğini ve turistlerin deneyimlerinin toplumsal etkileşimlerin bir sonucu olduğunu vurgular.

“The Role of Constructivism in Understanding Tourist Behavior: A Literature Review” makalesi epistemolojik olarak, turist davranışlarının anlaşılmasında constructivism teorisinin nasıl kullanıldığını ve bu teorinin turizm araştırmalarındaki bilgi üretim süreçlerine nasıl katkı sağladığını inceler. Ontolojik olarak ise, turist davranışlarının toplumsal etkileşimlerin ve kültürel yapıların bir yansıması olduğunu ve bu nedenle turizmin sosyal bir fenomen olarak ele alınması gerektiğini vurgular.

“Application of Constructivism in Tourism Research: Current Trends and Future Directions” makalesi epistemolojik olarak, constructivism teorisinin turizm araştırmalarında nasıl uygulandığını ve bu teorinin turizm araştırmalarında bilgi üretim süreçlerine nasıl etki ettiğini inceler. Ontolojik olarak ise, turizmin sosyal ve kültürel yapılar tarafından nasıl şekillendirildiğini ve turist deneyimlerinin bu yapılar tarafından nasıl etkilendiğini vurgular.

3.1.1 Literatür Taramasında Turizm Kavramı

Turizm kavramı, bir yerden başka bir yere seyahat etmeyi ifade eden bir kavram olup, dünya genelinde seyahat olgusunun başladığı günden bu yana sürekli olarak gelişen dinamik bir etkinliktir. İnsanları seyahat etmeye teşvik eden pek çok farklı neden bulunmaktadır. Geçmişte insanlar genellikle ticaret, sağlık ve dini amaçlarla seyahat ederken, günümüzde seyahat olanaklarındaki ilerlemeler ve toplumsal ile bireysel ihtiyaçlardaki değişimler, insanların seyahat etme sebeplerinin çeşitlenmesine ve artmasına yol açmıştır (Tengilimoğlu, 2020).

Bugün turizm, sadece eğlence veya tatil amacıyla yapılan seyahatler olarak değil, aynı zamanda iş, sağlık, eğitim ve kültürel etkileşim gibi çeşitli amaçlarla gerçekleştirilen seyahatler olarak da tanımlanmaktadır. “Turizm, bireylerin belirli bir süre boyunca, yaşadıkları yerlerin dışında geçirdikleri deneyimlerin tümüdür” (Patterson, 2018).

Bu tanım turizmin, çok yönlü doğasını yansıtır ve farklı türdeki turizm faaliyetlerini kapsayacak niteliğe sahiptir.

3.1.2 Literatür Taramasında Turizm Önemi

Turizm, birçok ülke için önemli bir ekonomik kaynaktır. Gelir yaratmanın yanı sıra, istihdam olanakları sunar ve altyapı gelişimine katkıda bulunur. Ayrıca, turizm sektörü, kültürel değişim ve uluslararası anlayışı teşvik eder (Richards & Brown, 2019).

Turizm, dünya ekonomisinin önemli bir bileşenidir. 2019 verilerine göre, turizm sektörü dünya GSYİH’sinin yaklaşık %10’unu oluşturmaktadır. Bu sektör, sadece ekonomik katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda sosyal ve kültürel etkileşimleri teşvik ederek toplumları bir araya getirmektedir (UNWTO, 2020).

3.1.3 Literatür Taramasında Turizm Özellikleri

Turizmin özellikleri, sektördeki farklı dinamikleri anlamak açısından önemlidir. Turizm faaliyetleri, genellikle geçici bir karaktere sahiptir; bu, ziyaretçilerin belirli bir süre için seyahat ettikleri anlamına gelir. “Turizm, insanların hayatlarına geçici olarak katılan ve onlara farklı kültürel deneyimler sunan bir olgudur” (Narin, 2006). Bunun yanı sıra, turizm faaliyetleri sırasında ziyaretçilerin yerel kültürlerle etkileşimde bulunmaları, deneyim odaklı bir seyahat anlayışını beraberinde getirir. Bu durum, turizm alanındaki sürdürülebilirlik çabalarını da destekler. Turizmin bazı belirgin özellikleri şunlardır;

Geçicilik: Turizm, genellikle kısa süreli ziyaretlerle sınırlıdır.

Mobilite: Turizm, insanların mekânsal hareketliliğini ifade eder.

Deneyim odaklılık: Seyahat edenler, farklı kültürel deneyimler yaşamak için seyahat ederler.

3.1.4 Literatür Taramasında Turizm Tanımı

Turizmin tanımı konusunda farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Dünya Turizm Örgütü, turizmi “kişilerin ikamet ettikleri yerin dışında, en az bir gece kalacak şekilde gerçekleştirdikleri seyahatler” olarak tanımlamaktadır (Kavaklı & Karakaş, 2022).

Bu tanım, turizmin ekonomik etkilerini ve istatistiksel analizini yapmak için önemli bir temel sağlar. Ayrıca turizm, sadece seyahat eden bireylerin değil, destinasyonların sosyo-ekonomik yapılarını da etkiler. “Turizm hem ziyaretçilerin hem de yerel halkın yaşamında önemli değişikliklere yol açan karmaşık bir süreçtir” (Jafari, 2016).

3.1.5 Literatür Taramasında Turizm Türleri

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, doğal güzellikleri, tarihi kalıntıları ve sıcak iklimi ile turizm açısından önemli bir potansiyele sahiptir. 2021 yılında, KKTC’ye

gelen turist sayısı bir önceki yıla göre %40 oranında artış göstererek, 1.5 milyon üzerine çıkmıştır. Ancak bu potansiyelin gerçekleştirilmesi için altyapı geliştirme, pazarlama stratejileri ve sürdürülebilir turizm uygulamaları gibi konularda atılımlar yapılması gerekmektedir. “KKTC, turizm alanında doğru politikalar izlenirse hem ekonomik hem de sosyal açıdan büyük kazançlar elde edebilir” (Gençer & Ceylan, 2024). Özellikle alternatif turizm türlerine yönelmek, bölgenin uluslararası turizm pazarında rekabetçi olmasını sağlayabilir.

Tablo 4: 2023/2024 Yıllarına Ait Yolcu Sayıları

AYLAR	TC Uyruklu Yolcular			Yabancı Uyruklu Yolcular			Toplam Yolcular		
	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%
OCAK	85425	118077	38,2	16901	18828	11,4	102326	136905	33,8
ŞUBAT	85693	143381	67,3	23132	26944	16,5	108825	170325	56,5
MART	96356	117240	21,7	30579	31883	4,3	126935	149123	17,5
NİSAN	100430	140593	40	26515	25704	-3,1	126945	166297	31
MAYIS	124346	146600	17,9	29977	29629	-1,2	154323	176229	14,2
HAZİRAN	131931	149918	13,6	28290	27807	-1,7	160221	177725	10,9
TEMMUZ	135112	159828	18,3	29544	30567	3,5	164656	190395	15,6
AĞUSTOS	142854	165351	15,7	33051	33051	2,2	175905	199130	13,2
EYLÜL	170733	181820	6,5	37649	40355	7,2	208382	222175	6,6
TOPLAM	1072880	1322808	23,3	255638	265638	3,9	1328518	1588304	19,6

Tablo 4’te görüldüğü üzere gelen turist sayılarında yıllık %19.6 büyüme gözlenmemiştir.

Bölüm 4

TEORİ VE METODOLOJİ

4.1 Teorik altyapı

Turizm ile uluslararası ilişkiler arasındaki ilişkiyi düşündüğümüzde, birçok noktada karşılıklı etkileşim ve bağlantılar görülebilir.

Kültürel Etkileşim ve Diplomasi: Turizm, ülkeler arasında kültürel etkileşimi artırır ve bu da diplomatik ilişkilerin güçlenmesine katkıda bulunabilir. Turistler, farklı kültürleri deneyimleyerek anlayış ve hoşgörüyü artırır, bu da uluslararası ilişkilerde daha sıcak ve işbirlikçi bir ortam yaratabilir.

Ekonomik İlişkiler: Turizm, bir ülkenin ekonomisini doğrudan etkiler. Turistlerin harcamaları, yerel işletmeleri ve endüstrileri destekler, istihdamı artırır ve döviz girişine katkıda bulunur. Bu da ekonomik olarak güçlenen ülkeler arasında ticaret ve yatırımı teşvik eder, dolayısıyla uluslararası ticaret ve ekonomik ilişkilerle yakından ilişkilidir.

Turizm Politikası ve İlişkiler: Ülkeler turizm politikalarını belirlerken, uluslararası ilişkileri göz önünde bulundururlar. Vize politikaları, turizm teşvikleri ve tanıtım kampanyaları gibi politikalar, diğer ülkelerle ilişkileri etkileyebilir ve uluslararası turist akışını artırabilir veya azaltabilir.

Çevresel ve Sosyal Etkiler: Turizm, çevresel ve sosyal etkilere sahiptir ve bu da uluslararası ilişkileri etkiler. Örneğin, turizm patikaları ve koruma alanları uluslararası işbirliği gerektirir ve bu da ülkeler arasında çevresel politika ve ilişkilerin oluşmasına yol açabilir.

Kriz ve Güvenlik İlişkileri: Turizm sektörü, krizlerden etkilenir ve güvenlik endişeleri turist akışını ciddi şekilde etkileyebilir. Bu da uluslararası kriz yönetimi, terörizmle mücadele ve sınır güvenliği gibi konularda ülkeler arasında işbirliği ve ilişkilerin derinleşmesine yol açabilir.

Kültürel Diplomasi ve Soft Power: Turizm, bir ülkenin kültürel diplomasi ve soft power stratejilerinin önemli bir parçasıdır. Turistlerin ülkeye olumlu deneyimleri, o ülkenin imajını iyileştirir ve diğer ülkelerle ilişkilerde daha etkili bir rol oynamasına olanak tanır.

Uluslararası İlişkiler alanında, rasyonalistler araştırmanın bilimsel güvenilirliğini, metodolojisinin yaygın kullanımına bağlı olarak değerlendirirler. Metodolojik çerçeveyi uygulamaya uygun vaka sayısı arttıkça, çalışma turizmdeki en rasyonel sonuçlara doğru daha güvenilir hale gelir.

Ünlü rasyonalist Kenneth Waltz, realist teoriyi iktisattaki rasyonel açıklamalara benzeterek geliştirdi ve bu sayede adını turizmde duyurdu. Rasyonel aktör ve seçim kavramlarını realize etmesine rağmen, teorisi sıkça turizm alanında ‘neorealizm’ olarak bilinir. Geliştirdiği yaklaşım, turizmdeki insan doğasına dayalı ‘ikna edici de olsa’ açıklamalarını dışlar. Öngörülemeyen insan doğasından kaynaklanan ‘kanıtlanamaz’ argümanların ortadan kaldırılmasıyla, yeni teori sadece turizmde anarşi ile yönetilen bir uluslararası sistem etrafında şekillenmiştir ve bu sistemi sıklıkla ‘turizm’ olarak adlandırmaktadır.

Rasyonalistler bu tür turizm veri setlerini, başka bir metodoloji gerektiren veri türleri yerine istatistik, daha spesifik olarak da Genel Olasılık Yasası çerçevesinde çalışmayı tercih etmektedir. Rasyonalistlerin bilimsel takdiri sadece turizm için ortaya çıkmaktadır ve bu da gerçekliği olduğu gibi inkâr etmekten başka bir şey değildir.

Dualite, turizmde maddi/fiziksel bir katman ve insanın sosyal yaşamda maddi hareketlilik için ürettiği sosyal bir katmandan oluşmaktadır. İnsanlar tarafından gözlemlenebilen bu iki katmanın iç içe geçmiş haline ‘gerçeklik’ denir. ‘Spesifik’ turizm verilerinin tercih edilmesi ve değişkenlerin sadece turizm çalışmalarına dahil edilmesi, açıklanması hedeflenen herhangi bir olgunun ‘spesifik’ bir kısmını açıklar. Hatta saf rasyonalistler, turizmdeki bazı rasyonalist azınlıkları, aktörlerin inanç ve tercihlerine ilişkin varsayımlara atıfta bulunarak ‘kalın rasyonel açıklamalara’ sahip olmakla suçlarlar (Kinnebrock & Bilandzic, 2006).

Uluslararası ilişkilerin rasyonalist eleştirisi, kâr maksimizasyonu için rasyonel aktörlerin rasyonel eylemlerini savunan iktisadın ‘Rasyonel Seçim Teorisi’nin uyarlanmasından başka bir şey değildir. Uluslararası ilişkilerdeki rasyonalist açıklamalar, özellikle de ‘ince’ olanlar, Uluslararası İlişkiler ile ilgili turizm olgularını bilimsel olarak güvenilir bir kurguya sığdırana kadar kırparak sorunlaştırma eğilimindedir. Örneğin, uluslararası aktörlerin stratejileri, kendileri tarafından verilen irrasyonel bir karardan ziyade rasyonel seçimler veya planlar olarak görünecektir. Alınan kararı rasyonelleştirmek için, insan doğasının irrasyonelliği, karar verici sadece tek motivasyonu sahip olduğu gücü maksimize etmek olan bir güç dağılımı oyuncusu olana kadar kırılır. Yapısalcı eleştiri, stratejilerin sosyal etkileşimler yoluyla oluşturulduğunu düşünür. Turizm, belirli bir değeri ya da işlevi olan malzemelerden oluşur ve bu malzemelerin hacim ve ağırlıklarının ölçülmesi, ticaret gibi turizmdeki ekonomik faaliyetlerin kurulması ve geliştirilmesi ya da takas için malzeme seferberliği gibi sosyo-kültürel etkileşimleri önemsizleştirebilir.

Değişim piyasaları, turizmde sosyal etkileşimlerin sürekliliğini sürdürür, örneğin turizmde Avrupa karbon piyasası son zamanlarda EUA adı verilen bir sözleşmenin ticareti için fonlanmış ve faaliyete geçmiştir ve EUA’ları emisyon

tonajlarına eşit olarak sunmakla yükümlü endüstriler için fiyatlarındaki dalgalanma nedeniyle karbon emisyonlarını azaltırken katılımcıların AB'nin ETS'sinde ticaretinden kazanç elde etmelerini sağlayan bir finansal araçtır. Bir altın külçesi başka bir amaç için alınır, satılır veya azaltılır ve tüm bu eylemler turizmde piyasa adı verilen sosyal olarak inşa edilmiş bir yerde gerçekleşir (Green & Brock, 2004).

İnşacı Uluslararası İlişkiler, devletlerin turizmin işlevlerini yapmak için güçlü bir rol oynamasını ve turizmde sosyal etkileşimlerin ve ilişkilerin yaratılmasını savunur. İnşacılar, turizmin tek bir başlıkta görülemeyen derin yapısal etkilerini incelemeyi amaçlarlar.

Uluslararası İlişkiler, devletlerin turizmin işlevlerini yapmak için güçlü bir rol oynamasını ve turizmde sosyal etkileşimlerin ve ilişkilerin yaratılmasını savunur. İnşacılar, turizmin tek bir başlıkta görülemeyen derin yapısal etkilerini incelemeyi amaçlarlar. Turizmdeki 'zor' yapısı, uluslararası ilişkilerdeki sosyal etkileşimlerin dinamikleriyle etkileşime girebilir ve farklı kültürler arasında anlayışı artırarak barış ve işbirliğini teşvik edebilir (Ünal, 2021).

Bu noktalar, turizmin uluslararası ilişkilerle nasıl yakından ilişkili olduğunu ve bu ilişkilerin karşılıklı olarak nasıl etkilendiğini göstermektedir. Turizm, küresel düzeyde insanlar arasında bağlantılar kurar ve bu da uluslararası işbirliği ve anlayışı teşvik eder.

Türkiye ve Yunanistan arasında diplomatik ilişkiler tarihsel olarak gerilimli olmuştur. Ancak, son yıllarda turizm sektörü aracılığıyla bu ilişkilerde olumlu bir değişim gözlemlenmiştir.

Örneğin, Türkiye'den gelen turistlerin Yunanistan'ı ziyareti, kültürel etkileşimi artırır. Yunanistan'da Türk turistler, tarihi ve kültürel mirası deneyimlerken, Yunan kültürü hakkında bilgi edinirler ve yerel halkla etkileşime girerler. Bu, Türk

turistler arasında Yunanistan'a karşı daha olumlu bir algı oluşturur ve karşılıklı anlayışı artırır.

Bu turistik ziyaretler aynı zamanda ekonomik ilişkilere de katkıda bulunur. Türk turistlerin Yunanistan'da yaptıkları harcamalar, Yunan ekonomisine katkı sağlar. Bu durum, Yunanistan'ın Türkiye ile ekonomik işbirliğini ve ticareti artırmaya yönelik çabalarına destek olabilir.

Dahası, turizm aracılığıyla Türkiye ve Yunanistan arasında ortak çıkarlar bulunabilir. Her iki ülke de turizm endüstrisinden faydalanmak için çeşitli turizm tanıtım kampanyaları düzenleyebilir ve turizm altyapısını geliştirmek için işbirliği yapabilirler. Bu da karşılıklı güveni artırabilir ve siyasi ilişkilerde bir yumuşama sağlayabilir.

Sonuç olarak, turizm Türkiye ve Yunanistan arasında daha olumlu ve işbirlikçi ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunabilir. Turistlerin kültürel etkileşimi, ekonomik işbirliği ve ortak çıkarlar üzerine odaklanan turizm politikaları, her iki ülkenin uluslararası ilişkilerinde olumlu bir değişim sağlayabilir.

Örneğin, bir ülkeye turizm yoluyla gelen ziyaretçiler, o ülkenin kültürünü deneyimleyerek yerel halkla etkileşime geçerler. Bu etkileşimler, insanlar arasında olumlu ilişkilerin gelişmesine ve karşılıklı anlayışın artmasına katkıda bulunabilir. Ayrıca, turizm sektörü aracılığıyla bir ülkenin ekonomik refahı artabilir ve bu da uluslararası ilişkilerdeki dengeleri etkileyebilir.

Turizm aynı zamanda diplomatik ilişkilerin geliştirilmesine de olanak tanır. Ülkeler arasındaki turizm anlaşmaları ve işbirliği programları, diplomatik ilişkilerin güçlenmesine ve uluslararası işbirliğinin artmasına katkıda bulunabilir. Turizm sektörü, insanların farklı kültürleri deneyimleyerek hoşgörü ve saygıyı artırmasına

yardımcı olabilir, bu da barış ve istikrarın sağlanmasına katkı sağlayabilir (Boyraz, 2022).

Sonuç olarak, turizm uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynar. Kültürel etkileşimlerin artması, ekonomik işbirliği ve diplomatik ilişkilerin güçlenmesi gibi faktörler, turizmin uluslararası barış ve istikrarın sağlanmasında önemli bir araç olmasını sağlar.

4.2 Araştırmada Veri Toplama Yöntemi

Araştırma sürecinde, karma yöntem yaklaşımı benimsenmiştir.

Nitel ve nicel veri toplama teknikleri, daha kapsamlı ve dengeli bir analiz sağlamıştır. Araştırma kapsamında yaklaşık 5300 kişinin ikamet ettiği Dipkarpaz Bölgesi'nde Eylül ayında 113 kişiyle demografik ve yat turizmi bulguları için Likert tipi 17 soruluk anket yapılmış olup anketi yapan 13 kişi kişisel aydınlatma formunu doldurmadığı için geçersiz sayılmıştır. Anketlerin doğru istatistik bilgileri için Microsoft Excel programı kullanılmıştır. Yine Eylül ayı içerisinde yat turizmi konusunda bilgi sahibi olan 20 farklı kişi ile yarı yapılandırılmış mülakat sorularını cevaplandırmıştır. Bu kişiler; 14 Erkek, 6 Kadın olmak üzere etik kurulun izin vermiş olduğu 3'er gruptan 6 soru sorulmuş olup toplam 20 kişilik mülakat sorularına verilen cevaplarla, çalışmanın nitel-nicel verileri belirlenmiştir. Yöntem belirleme aracında ise paydaş analizi ve oluşturmacılık teorisiyle birlikte karma metot yoluyla açıklanmıştır.

Anket Çalışmaları:

Yerel Halk: 100 kişi ile yapılan anketler, Yat turizminin yerel halk üzerindeki önemini ve etkileri değerlendirmiştir.

Doküman Analizi:

Resmi turizm raporları, Kuzey Kıbrıs Turizm Bakanlığı verileri ve bölgedeki çevre düzenlemelerine ilişkin mevzuat incelenmiştir (Kuzey Kıbrıs Turizm Bakanlığı, 2023, 2024).

4.3 Araştırma Sınırlılıkları

Turizm potansiyeline sahip olan kıyı bölgelerinde deniz turizmi kapsamında yat turizminin gelişmesi, ülke ekonomisine, istihdama, sürdürülebilir kıyı kullanım çeşitliliğine, yerel ekonomilere katkı sağlamaktadır. Ancak KKTC'nin olağanüstü halinden dolayı uygulanan ambargolardan, deniz ticareti ve deniz turizmi sektöre uğramaktadır.

GKRY ve KKTC'nin içinde bulunduğu anlaşmazlık nedeniyle pasaport sorunu oluşmaktadır. Deniz hukuku sözleşmeleri ve yapılan bazı şartnamelerle 15 Nisan 1998, tarihinden bu yana deniz turizminin geliştirilmesi maksadıyla GKRY bayrağı taşımayan ve donatanı GKRY tabiiyetinde olmayan üçüncü ülke tabiiyetindeki turistik amaçlı düzensiz yolcu taşıyan gemi ve yatların Türkiye limanlarına uğramasına izin verilmektedir. Keza, GKRY tabiiyetinde olmasına rağmen, ticarî amaç taşımayan turistik yatların KKTC limanlarından çıkış yapmak kaydıyla Türk limanlarına uğramasına imkân tanınmıştır (Karan, 2010).

Bu araştırmadaki yat turizminin mevcut durumunu doğru gözlemleyebilmek adına bazı sınırlılıkların nedeni belirlenmiştir. Bunlar şöyle sıralanmıştır;

1. Yerel halk olmak üzere Anket-1; Doğu Akdeniz Üniversitesi'ne 11.04.2024 te verilen etik kurul olası tez anket soruları 27.05.2024 tarihinde alınmış olup anketler 01.09.202 – 30.09.2024 tarihleri arasında Dipkarpaz bölgesinde yaşayan yerel halk üzerine etik metni kabul eden kişilere yapılmıştır. Mülakatlar ise yine Doğu Akdeniz Üniversitesi'nin verdiği etik kurul izni ile 01.09.2024 – 30.09.2024 arasında Karpaz Gate Marina Hotel iskelesinde çekek yerlerinde bulunan yatların üzerindeki turistlerle

yapılıp yat misafiri portföyü yakından incelenmiştir. Mülakatlara katılımcılar ise sektörde çalışan kurum ve paydaş mesleklerden yer alan 20 birey ile Word kayıtları tutularak yapılmıştır. Yine bu kişiler aydınlatma metni hatırlatılmış olup etik değerleri kabul eden gerçek kişilerle yapılmıştır.

2. Bu tez çalışmasının bir diğer sınırlılık ise KKTC'deki altyapı ve ulaşımlarından alandaki uzman kişi ve kuruluşların bilgilerinin nitel bulgular ile sınırlandırılmış olmasıdır.

3. Bu tez çalışmasında bir diğer sınırlılık ise KKTC ekseninde yat turizmi tez çalışması ile ilgili çalışma daha önce yapılmamış olmasıdır.

4. Araştırmadaki bir diğer sınırlılık zaman olarak belirlenmiş ve Doğu Akdeniz Üniversitesi 2024 – 2025 Güz Dönemi savunması uygun olan takvimi içerisine yetiştirmek adına Eylül/2024 tarihli turizm dönemlerinde turist ve yerel halk ekseninde yapılmıştır.

5. Araştırmadaki bir diğer sınırlılık ise kullanılan programlar olarak belirlenmiş ve likeart tipi anketlerde elde edilen istatistik veriler Microsoft Excel'de yapılmıştır.

6. Araştırmadaki son sınırlılık maddi yön olarak belirlenmiş ve konaklama yapılmamış olup özel araçla haftada bir kez olmak üzere ilgili kurumlara ulaşım sağlanmıştır.

4.4 Araştırmanın Temel Kavramı

Bu araştırmada iki yöntemde kullanılmış olup veriler ve ortaya çıkan sonuçlandırılarak değerlendirilen bir çalışma tamamlanmıştır. İlk bölüm paydaş kavramı ve mülakatlarda gerçekleştirdiğimiz SWOT analizi sonucu, ikinci bölüm ise literatür kısmında üstüne değindiğimiz yapılandırmacılık kavramı ile yarı yapılandırılmış mülakatlarda elde edinilen bilgileri, anket bilgilerini veri analizi ile biçimlendirilmiştir.

4.4.1 Paydaş Kavramı

Freeman (1984), paydaş kavramını ilk kez “bir kurumun amaç ve hedeflerinin başarıyla gerçekleştirilmesini etkileyen ya da bu başarıdan etkilenen birey ya da gruplar” olarak tanımladı. Bu paydaşların kim olduğunu belirlemek, bu paydaşlarla ilgili verilerin toplanması ve bu verilerin analiz edilmesi, turizm olgusunun sürdürülebilirliğini sağlamak için toplumsal paydaşların katılımı ve desteği gereklidir.

İlgili paydaşların kimler olduğu belirlenerek bu paydaşlara ilişkin verilerin toplanması ve toplanan bu verilerin analiz edilerek kurum için önemli bilgilere dönüştürülmesinin daha sonraki dönemlerde alınacak olan kararlara olumlu yönde katkıda bulunması beklenmektedir (Sönmez & Uğurluoğlu, 2017). Paydaş analizi stratejik planlamanın bir parçasıdır. Organizasyonun etkileşim içinde olduğu kişi ve kurumların analizini ve bu etkileşimlerin stratejik planın gerektirdiği şekilde yönetilmesini esas alır (İlgar & İlgar, 2019).

Karpaz Gate Marina’nın başlıca paydaşları şöyle sıralanabilir:

Birincil Paydaşlar: yat sahipleri ve turistler, marinanın doğrudan kullanıcıları, hizmetlerden faydalananlar ve müşteri memnuniyeti açısından kritik bir grup. Çalışanlar, marina işletmesinde görev alan personel, operasyonların günlük işleyişini sürdürür.

İkincil Paydaşlar: Yerel toplum, Dipkarpaz bölgesindeki halk, marinanın ekonomik ve sosyal etkilerinden dolaylı olarak etkilenir.

Tedarikçiler: Marina ile iş birliği yapan malzeme, bakım ve yiyecek-içecek sağlayıcıları.

Temel Paydaşlar: Hükümet ve yerel yönetimler, marina faaliyetlerini düzenleyen yasal çerçeve ve bölgesel kalkınma projelerinde etkilidir.

Çevre koruma örgütleri: Akdeniz ekosisteminin korunmasıyla ilgili konularda marina ile iş birliği yapan kuruluşlar.

4.4.2 SWOT Analizi

Hofer ve Schendel'in strateji tanımı, GZFT analizinin bileşenleri içerdiği için kullanılan yaklaşımı da yansıtmaktadır (Erol, İnce, & Aras, 2013). Micheal E. Porter, bir işletmenin rakiplerini geride bırakması için uygulayabileceği stratejiler arasında odaklanma stratejisi, farklılaştırma stratejisi ve maliyet liderliği stratejilerini sıralar (Porter, 2015).

Dünya çapında hızla büyüyen yat turizmi, ekonomiye önemli bir katkı sağlıyor. Bu bağlamda, sektörü daha iyi analiz etmek için güçlü ve zayıf yönleri ile karşılaşılabilecek fırsatlar ve tehditler değerlendirilmelidir. Yat turizmi sektörü hem önemli fırsatlar hem de önemli tehlikeler içerir. Sektörün sürdürülebilir büyümesini sağlamak için, çevreye duyarlı politikalar oluşturmak ve teknolojik yeniliklere destek vermek çok önemlidir.

Bu tez çalışmasında oluşturulan GZFT analizi hem yat turizminin mevcut durumunu incelemek hem de ileriki aşamalar yönelik belirlemeler için yarı-yapılandırılmış mülakatlara ve anketlere göre oluşturulmuştur.

Dipkarpaz Örneği Güçlü Yönler (Strenghts):

Stratejik konum: KKTC, Akdeniz'in doğusunda, Yunanistan, Türkiye ve Mısır gibi yat turizminin yoğun olduğu ülkelere yakın, stratejik bir konumda yer almaktadır.

Uzun Kıyı Şeridi ve doğal limanlara sahip olması: Girne, Gazimağusa ve Karpaz gibi geniş kıyı şeridine sahip olup, yat limanları için doğal ve korunaklı alanlar sunmaktadır.

İklim avantajı: Uzun yaz sezonu ve ılıman iklim, deniz turizmi ve yatçılık için elverişli koşullar sunar. Yılın büyük bölümünde yatçılık faaliyetleri yapılabilir.

Kültürel ve tarihi zenginlik: Tarihi Girne Kalesi, Salamis Harabeleri gibi kültürel miras alanları yat limanlarına yakın olup, yatçılar için ek cazibe merkezleri oluşturmaktadır.

Doğal güzellik ve çevre: Karpaz gibi bölgelerdeki bakir doğa ve sessiz kıyılar, büyük şehirlerin gürültüsünden uzak, dinlendirici bir yat turizmi deneyimi sunar.

Dipkarpaz Örneği Zayıf Yönler (Weaknesses):

Uluslararası tanınmama: KKTC'nin siyasi olarak tanınmaması, uluslararası ambargolar ve izolasyonlar nedeniyle yat sahiplerinin bölgeyi tercih etmemesine yol açmaktadır.

Altyapı Eksikliği: Yat limanlarının modernizasyon ihtiyacı, marina kapasitesinin yetersizliği ve kaliteli marinacılık hizmetlerinin sınırlı olması, yat turizmini sınırlandıran faktörlerdir.

Çevresel Sorunlar: Kıyı erozyonu, deniz kirliliği ve çevre düzenlemelerinin yetersizliği, sürdürülebilir deniz turizmi açısından risk oluşturmaktadır.

Sınırlı ulaşım imkânları: KKTC'ye doğrudan uluslararası uçuşların sınırlı olması, yatçıların bölgeye ulaşımını zorlaştırmaktadır. Ayrıca, limanlara ulaşım altyapısı da geliştirilmeye ihtiyaç duymaktadır.

Tanıtım ve reklam eksikliği: Yat turizmi potansiyelinin yeterince tanıtılmaması, KKTC'nin Akdeniz'de bilinen bir yat destinasyonu haline gelmesini engellemektedir.

Dipkarpaz Örneği Fırsatlar (Opportunities):

Uluslararası yatırımlar: Yat limanları ve marina hizmetleri için uluslararası yatırımcıları çekme potansiyeli yüksektir. Bu tür yatırımlar, altyapıyı geliştirebilir ve kapasiteyi artırabilir.

Alternatif Turizm Entegrasyonu: Yat turizmi, deniz turizmi, kültür turizmi ve doğa sporları gibi diğer turizm türleriyle entegre edilerek turistik ürün çeşitliliği artırılabilir.

Yat festivalleri ve Etkinlikler: Yat turizmini destekleyecek uluslararası yat yarışmaları, festivaller ve organizasyonlar düzenlenerek turistik çekim artırılabilir. Bu etkinlikler bölgenin tanıtımına katkı sağlayabilir.

Akdeniz lkeleri ile işbirlikleri: Akdeniz lkeleri ile olan yakın ilişkiler sayesinde yatçılık ve deniz turizmi alanında ortak projeler ve işbirlikleri yapılabilir. Yat turizmi rotalarına KKTC dahil edilebilir.

Yeni Yat Limanları İnşası: Özellikle Karpaz bölgesinde yeni yat limanları ve marina hizmetlerinin geliştirilmesi, yat turizminin yaygınlaşmasına katkı sağlayabilir.

Dipkarpaz rneği Tehditler (Threats):

Kontrolsüz Planlamacılık: Kontrolsüz turizm ve deniz trafiği, deniz yaşamını ve doğal çevreyi tehdit edebilir. Kıyı şeridinin bozulması, turistik cazibenin azalmasına yol açabilir.

Rekabet: Diğer Akdeniz lkeleri (Yunanistan, Türkiye, Hırvatistan gibi) güçlü altyapıya ve geniş hizmet ağına sahip olup, yat turizminde KKTC'ye karşı güçlü bir rekabet oluşurmaktadır.

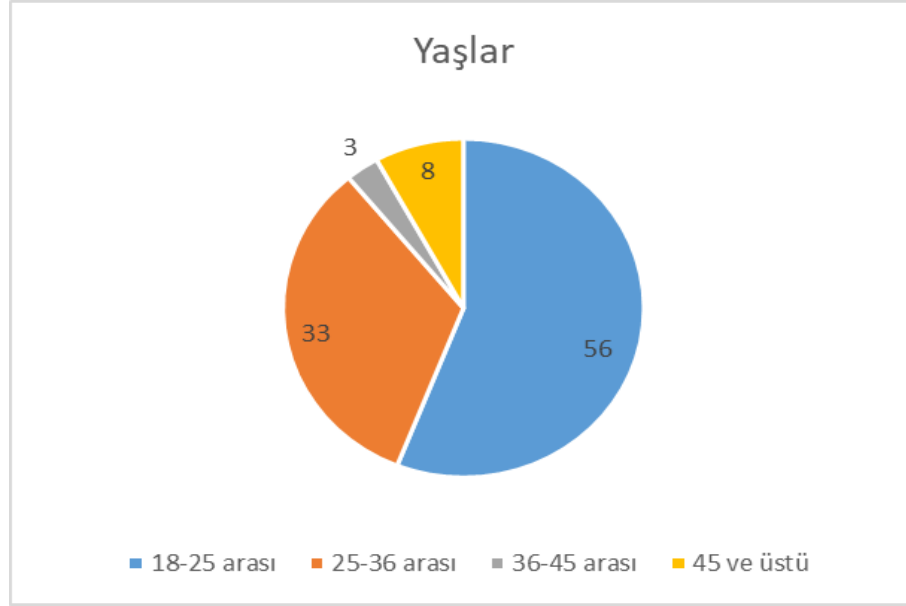
Siyasi ve ekonomik belirsizlikler: KKTC'deki siyasi durumun belirsizliği ve ambargoların sürmesi, uluslararası yatırımcıların ve turistlerin bölgeye ilgisini sınırlayabilir.

Teknik lojistik eksiklik: Deniz seviyesinin yükselmesi ve artan aşırı hava olayları gibi iklim değişikliği faktörleri, yat limanları ve deniz turizmindeki faaliyet gösteren teknik birimlerine ve lojistik dalına zarar verebilir. Bu da yat turizmini olumsuz etkileyebilir.

Sınırlı kaynak yönetimi: Deniz ve kıyı kaynaklarının sürdürülebilir kullanımının sağlanamaması, uzun vadede turizmin sürdürülebilirliğini tehlikeye atabilir.

4.5 Araştırma Bulguları

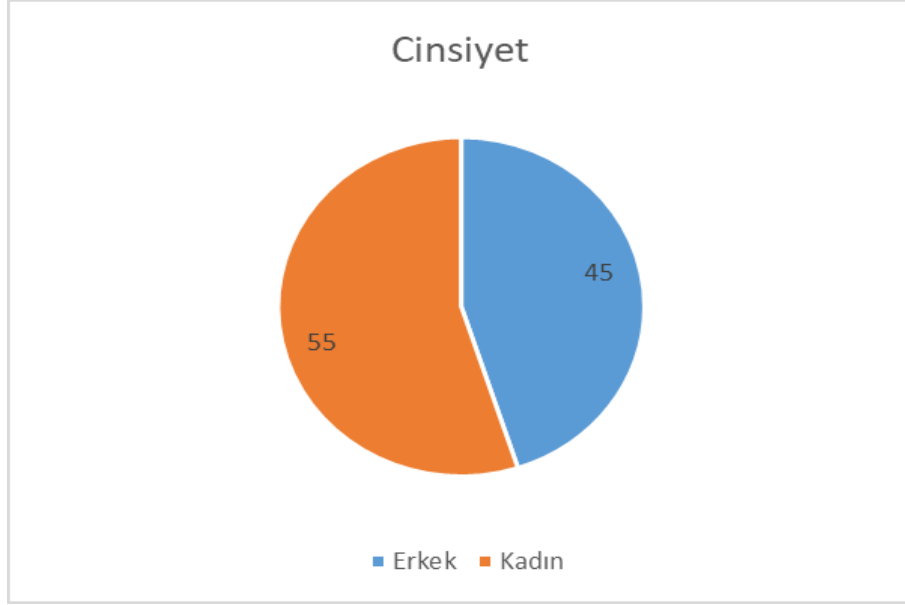
4.5.1 Demografik Bulgular



Şekil 3: Katılımcıların Yaş Dağılımı

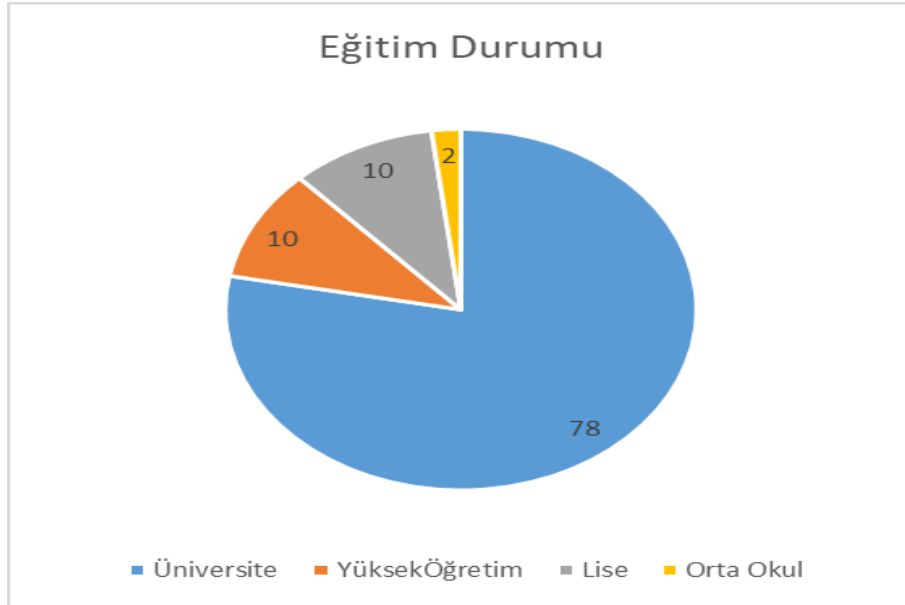
Katılımcıların dağılımı şöyle olmuştur:

%56'sı 18-25 yaş aralığında, %33'ü 26-35 yaş aralığında, %8'i 36-45 yaş aralığında ve %3'ü 45 yaş üstü şeklinde olmuştur.



Şekil 4: Katılımcıların Cinsiyetleri

%55'i Kadın, %45'i erkeklerden oluşmuştur.



Şekil 5: Katılımcıların Eğitim Durumu

Katılımcıların %78'i üniversite, %10'u lise, %10 Yükseköğretim ve %2'si Ortaokul mezunundan oluşmaktadır.

4.5.2 Nitel Bulgular

Araştırmanın dördüncü sorusu olan “Genel olarak, KKTC’deki yat turizmi alanın geleceğine ve rolüne ilişkin yorumlarınızı alabilir miyiz?” ve altıncı sorusu olan” Karpaz Gate Marina’nın bölgeye olan etkileri ve geleceği hakkında nasıl bir görüşe sahipsiniz? Marina’nın bölgenin yaşam kalitesi ve ekonomik durumu üzerindeki etkileri hakkında düşünceleriniz nelerdir?” sorularına katılımcıların verdikleri görüşleri olduğu gibi aşağıda verilmiştir.

Katılımcı 1: Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu eski başkanı ve Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi Öğretim Üyesi Sayın Şahin Özen’in yarı-yapılandırılmış mülakat soruların cevabı şu şekilde olmuştur:

Yat turizmi ve marinalar, gelecekte de büyük potansiyele sahip olmaya devam edecek gibi görünmektedir. Deniz turizminin popülerliğinin artmasıyla birlikte, marinaların önemi ve rolü de giderek artacaktır. Sürdürülebilir turizm uygulamalarıyla birlikte, marinalar doğal çevreye zarar vermeden ve yerel toplulukları olumlu şekilde etkileyerek gelecekte de başarılı olabilirler. Yat turizminin gelişimiyle birlikte, Marina’nın çevresinde çeşitli hizmetler geliştirilmiştir. Bu hizmetler arasında restoranlar, kafeler, alışveriş merkezleri, su sporları merkezleri ve konaklama tesisleri bulunmaktadır. Ayrıca, teknik destek ve bakım hizmetleri gibi marina hizmetleri de gelişmiş ve çeşitlenmiştir. Marina’nın varlığı, bölgedeki ticari faaliyetleri de olumlu yönde etkilemiş, yerel işletmelerin gelirlerini artırmış ve yeni istihdam fırsatları yaratmıştır.

Katılımcı 2: Su sporları ve tekne kiralama işletmesi olan Raşit Dağyaran’ın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şöyledir:

Yat turizmi genel olarak KKTC’de pek gelişmiş bir turizm alanı değildir. Bir tekne kiralama şirketi sahibi olarak söyleyebilirim ki ülke defacto bölgesinin

dezavantajlarıyla ve fahiş vergilerle mücadele ediyor. Bunlar yetmezmiş gibi altyapı yetersizliği ve teknik eleman eksikliği bulunuyor. Umarım gelecekte bu tarz sorunlar bu büyük ekonomi alanına gerekli yatırımları ve kolaylıkları sağlar. Yat turizminin gelişimiyle birlikte, Marina'nın çevresinde çeşitli hizmetler geliştirilmiştir. Bu hizmetler arasında restoranlar, kafeler, alışveriş merkezleri, su sporları merkezleri ve konaklama tesisleri bulunmaktadır. Ayrıca, teknik destek ve bakım hizmetleri gibi marina hizmetleri de gelişmiş ve çeşitlenmiştir. Marina'nın varlığı, bölgedeki ticari faaliyetleri de olumlu yönde etkilemiş, yerel işletmelerin gelirlerini artırmış ve yeni istihdam fırsatları yaratmıştır.

Katılımcı 3: Karpaz bölgesinde market işletmesi olan S.F.A. yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına şu şekilde cevap vermiştir:

Doğma büyüme Karpazlıyım. Ben 23 yıldır bu marketi işletiyorum. Ekonominin gelmiş olduğu durum ortada ve turizm ile geçinen bir ülke olduğumuzun farkında olmamız gerekli. Yat turizm misafirleri daha çok gelmesi için reklam yapılmalı ve ulaşılabilirlik olmalı. Marina'nın kurulduğu bölgedeki kayalıklara bakmanızı isterim. Orası sadece kayalıktı. Bundan 30 yıl önce bizler tıpkı Girne'deki gibi liman olur mu hayalleri kuruyorduk. Bugün ise özel işletmeli bir marina ayaklarımızın altında. Marina yerel halka ücretsiz veya çok az masraflı olması gerektiğini düşünüyorum.

Katılımcı 4: Eski Gümrük bütçe dairesi müdürü Sayın H.M.'nin yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC her zaman için hava ve deniz yolu ulaşımına bağımlıdır. Çünkü burada fiziki olmasa da fiili olarak savaş devam etmektedir. Bunun aşılması için gerekli altyapı yatırımları ve yat turizminin teknik personel alımları için istihdam kaynakları açılması gerekmektedir. Karpaz bölgesi seyrek nüfusuna rağmen özellikle Karpaz

Gate Marina'dan sonra turizm faaliyetleri neticesinde ciddi yatırım almaya ve arsaları değerklenmeye başlamıştır.

Katılımcı 5: TSSF 3* hocalarından Sayın Hayrettin Hayri Tokmakçı yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına şu cevapları belirmiştir:

Yat turizmi bizim ölkemizde kişisel tekneçiliğin yaygın olmamasından ötürü zayıf kalmıştır. Ancak bakanlığın başlattığı 1 milyon denizci politikası ile insanlar 24 metreye kadar olan teknelerin münferit olarak kullanmasına izin verecek yeterlilik sertifikası düzenlemesiyle bu soruna bir cevap vermiş olabilir. Belirtmiş olduğum gibi bakanlık tarafından izlenilen politika sayesinde belirli alanlara marina yapılmak zorundadır. Karpaz Gate Marina öncü rol modeli ele alınabilir çünkü gerek donanım ve alt yapı bu tesislerde mevcut durumdadır. Ülkeye gelen bir yatın bir günü 3.000 Euro kar bıraktığını düşüncecek olursak bölge halkları da bundan mutlu olduğunu söyleyebilmekteyiz.

Katılımcı 6: Karpaz Gate Marina Hotel'deki liman çekek yerinde 13 Eylül Cuma günü saat 13.00 yapılandırılmış anket sorularına "Kaiser" isimli motor-yatın sahibi İ.A.Ç. soruyla ilişkili şu cevapları vermiştir. Türkiye'den bir grup olarak kendi motor-yatımız ile geldik, otel işletmecisini takdir ederek liman çekek yerinde konuklamamızı sağlayacağız. Açıkçası ben motor-yat sahibiyim ve bunun nedeni temel desteklerin zayıf olmasıdır. Ancak şaşırtıcı bir şekilde yelkenli için elzem olabilecek her türlü hizmete erişim olan bir tesis. Genel olarak bir ada ülkesi olan KKTC'de yat limanı hizmetlerinin artması gerektiği kanaatindeyim. Karpaz Bölgesi Akdeniz çanağında denizciler için kritik bir öneme sahip ve ben KKTC rotasını 30 yıldır kullanıyorum. Buranın el değmemiş unsurları ayrı güzel olmakla birlikte alt yapının gelişmesi bunun içinde yatçılığın gelişmesi kanaatindeyim.

Katılımcı 7: Karpaz Gate Marina Hotele misafir olarak gelen yüksek mimar Sayın Gülşen Özkan yarı-yapılandırılmış anket sorularına şu şekilde cevap vermiştir:

Açıkçası benim bu ülkeye 3. Gelişim. Bu marinaya ise ilk gelişim, ben Bodrumlu biri olarak bu konuda şöyle bir yorum yapabilirim: Burası el değmemiş doğasıyla bir cennet! Marinada gümrük hizmeti var ve ülkeye dolaylı olarak döviz sağlıyor, bu durumda ben ülke ekonomisine olumlu olarak düşünüyorum. Marina, bölgedeki turizmin büyümesi için çok önemli bir rol oynuyor. Özellikle uluslararası yat sahiplerini ve turistleri çekmesi, yerel ekonomiyi canlandırıyor. Ancak, bu büyümenin sürdürülebilir olması için çevre koruma önlemlerine daha fazla önem verilmesi gerektiğini düşünüyorum. Marina'nın bölgedeki etkileri genel olarak olumlu olsa da doğal kaynakların korunmasına yönelik projelerin artırılması bölgenin uzun vadede cazibesini koruyabilir.

Katılımcı 8: Karpaz Gate Marina Hotele iş gezi için misafir girişi yapan özel okul sahibi Mustafa Mert'in cevapları şu şekildedir:

KKTC halkının en önemli geliri turizmdir. Turizm çok çeşitlidir. Ben özel okul sahibi biriyim ve Kültür, Eğitim ve sanat gibi birçok turizm çeşitleriyle yakından ilişkim var. KKTC'nin sürdürülebilir turizmi için yap-işlet-devret temasından çıkması gerektiğini düşünüyorum. Bölgenin turizm açısından geleceği parlak görünüyor. Marina, yerel ekonomiye büyük katkı sağlıyor ve bölgenin cazibesini artırıyor. Ancak, turizm yoğunluğunun çevre üzerindeki etkileri konusunda daha bilinçli olunması gerektiğini düşünüyorum. Eğer bu denge sağlanabilirse, bölge hem turistler hem de yerel halk için uzun vadede daha sürdürülebilir bir yer olabilir.

Katılımcı 9: Deniz hukuku alanında tecrübeli Avukat Sayın Hacer Akın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC bir Akdeniz Ülkesine göre gelişmekte olan bir ülkedir. Açıkçası ekonomik olarak KKTC'ye tam bağımsız demek pek mümkün değildir. KKTC Ateşkes Antlaşması geçerli olup; kanun tüzüğü ve yargı sistemi geçmişte bir İngiltere sömürgesi olması nedeniyle İngiliz Yasalarına dayalı olan bir hukuk sistemine sahiptir. Uluslararası Deniz Hukuku sözleşmesine 1994'ten beri üyedir. Uluslararası turizm alanında gelişmek istemekteyse bu alanı geliştirmemiz gereklidir. Karpaz Gate Marina ülkemizde deniz yoluyla ulaşım sağlayan kişiler için gümrük kapısı Akdeniz Deniz Hukuku Sözleşmesine de 2004'ten beri üye yapmaktadır. Karpaz Gate Marina eğer ki yeteri desteği görür ve yatçıların uğrak merkezi haline getirilebilirse, alanda çalışan kalifiyeli eleman yetiştirilmiş olup seyrek giden nüfus arttırılabilir, döviz girişi yükselip ekonomi denge oturtulabilir, yerel güzelliğe canlılık katabilir. Gerekli altyapı destekleriyle Akdeniz'in uğrak merkezi haline getirilebilir.

Katılımcı 10: TYB eski başkanlarından Sayın Çiğden Altın Yılmaz'ın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC'de yat turizmi, doğru şekilde yönetildiği takdirde büyük bir potansiyele sahip. Ancak altyapı eksiklikleri ve uluslararası tanınma konularındaki sıkıntılar, sektörün gelişimini kısıtlıyor. Yat turizmi, yalnızca lüks bir seyahat biçimi değil, aynı zamanda sürdürülebilir turizme ve yerel ekonomiye büyük katkı sağlayan bir alan. Eğer marinaların kalitesi artırılır, uluslararası yatçılar için cazip teşvikler sağlanır ve çevresel faktörler göz önünde bulundurulursa, KKTC yat turizminde Doğu Akdeniz'de önemli bir destinasyon haline gelebilir. Özellikle ekolojik dengeyi koruyarak hareket edilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Karpaz Gate Marina, bölge için ekonomik anlamda önemli bir gelişme sağladı. Bölgedeki küçük işletmeler ve konaklama tesisleri, marinanın açılmasıyla birlikte daha fazla turisti ağırlamaya başladı. Ayrıca, yerel halk için yeni iş imkanları

yarattığını da görüyoruz. Ancak burada önemli olan, bu gelişimin doğal yaşamı olumsuz etkilememesi. Karpaz, bakir doğası ve eşsiz güzellikleriyle bilinen bir bölge. Eğer marina yönetimi sürdürülebilir bir turizm politikası izlerse, bölge hem ekonomik hem de sosyal anlamda büyümeye devam edebilir.

Katılımcı 11: Endüstri mühendisi ve yat turizmi misafiri Sayın Ezgi Yücesoy’un yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC’nin yat turizmi, doğru yatırımlar ve stratejik adımlarla bölge ekonomisine ciddi katkılar sunabilir. Ancak bu, altyapı iyileştirmeleri, çevre dostu uygulamaların benimsenmesi ve uluslararası alanda görünürlüğün artırılması gibi çok yönlü bir yaklaşım gerektiriyor. Potansiyel yüksek olsa da bu potansiyeli gerçekleştirmek için koordineli bir vizyonu olması şart. Karpaz Gate Marina, Kuzey Kıbrıs’ın nispeten el değmemiş ve doğal güzellikleriyle ünlü Karpaz bölgesinde yer alıyor. Bölge; Marina sayesinde daha fazla ziyaretçi çekmeye başladı. Bu durum, bölgenin sessiz ve izole yapısını biraz değiştirmiş olsa da yerel halk için ekonomik fırsatlar yaratıyor. Yaratmaya da devam edecektir. Özellikle lüks yat turizmi, bölgeye daha fazla uluslararası ziyaretçi getiriyor ve bu da Karpaz’ı Akdeniz’de daha tanınır bir destinasyon haline getiriyor.

Katılımcı 12: Yat tasarımcısı ve “MUDO2” yatın sahibi Sayın Galip Giray yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC’nin uluslararası tanınma eksikliği, yat turizmi açısından bazı sınırlamalar getiriyor. Yabancı yat sahiplerinin KKTC limanlarına uğramadan önce Türkiye gibi başka bir ülkeye uğramaları gerekebiliyor. Bu durum, yat sahipleri için hem zaman kaybı hem de bürokratik engeller oluşturuyor. Uluslararası alanda daha fazla tanıtım yapılması ve Türkiye ile koordineli politikaların geliştirilmesi bu engelleri hafifletebilir. Karpaz Gate Marina çok iyi bir tesisleşme altyapısına sahiptir.

Ancak temizlik ve bakım giderleri diğer Akdeniz ülkelerinden 1,5 kat daha pahalıdır. Bu marinanın kalifiye elemanını sınırlar görüşündeyim. Genel perspektifte ise doğru bir vizyon ve sürdürülebilir turizm için bölge için bir örnek teşkil ettiğini düşünüyorum.

Katılımcı 13: “Kaiser” isimli yatın 499 Gr Yat Kaptanı Sayın Berent İnan’ın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

Genel kabul olarak görülen yat turizmi, lüks tüketimle ilişkilendirildiği için KKTC ekonomisine büyük katkı sağlayabilir. Restoranlar, oteller, bakım-onarım şirketleri ve yerel el sanatları gibi sektörler ekonomik canlılık getirebilir. Ayrıca, yerel istihdamı artırarak genç nüfus için iş fırsatları sunabilir. Buna en iyi örnek verebileceğim ülke Hırvatistan olur. Çünkü 5 yıl içinde devlet fonunu Adriyatik kıyılarında bulunan küçük sahil kasabalarına 20 binin üzerinde yat çekek yeri yaparak dünyada çok önemli bir merkez haline geldiler. Türkiye ve KKTC’nin işbirliği ile 1 milyon amatör denizci gibi projelerle gerek Karpaz gerek el değmemiş sahil kasabalarının önemi artacak bunun sonucu yatırım ve altyapısal gelişimin sağlanacağını düşünüyorum. Karpaz Gate Marina tesis olarak çok güzel bir tesis ancak bölge genel olarak altyapı yetersizliği göz önündedir.

Katılımcı 14: “Mudo2” isimli yatın 2. Kaptanı Sayın Aytekin Barış Yılmaz’ın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC’nin yat turizmi konusunda Akdeniz’de güçlü bir konum elde etme şansı var, fakat öncelikle ulaşım ve hizmet kalitesini artırmak gerekiyor. Yatçılar için en önemli unsurların başında kaliteli marinalar, güvenli bağlama alanları ve uluslararası tanınırlık geliyor. Şu anda, KKTC yatçılar için cazip bir rota olsa da liman hizmetleri, akaryakıt temini ve teknik destek konularında gelişime ihtiyaç duyuluyor. Doğru

yatırımlarla ve uluslararası tanıtımla, yat turizmi KKTC ekonomisine ciddi katkılar sunabilir.

Karpaz Gate Marina, bölgenin tanınırlığını artırdı ve turist akışını sağladı. Bölgede turizm yatırımları ve istihdam artışı açısından olumlu bir etkisi olduğu açık. Bununla birlikte, bölgenin kültürel ve doğal yapısına zarar verilmemesi gerektiğini düşünüyorum. Karpaz, KKTC'nin en doğal ve korunmuş bölgelerinden biri. Marinanın ekonomik olarak katkısı tartışılmaz ancak bu büyüme plansız olursa, uzun vadede çevreye zarar verebilir. Doğru yönetimle ve kontrollü büyümeyle, marina ve çevresi sürdürülebilir bir şekilde gelişebilir.

Katılımcı 15: Karpaz Gate Marina Hotel Müdürü Sayın Ali Shah'ın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC bir ada ülkesi olmasına rağmen de facto bölgesine sahip ve fiili savaşın devam ettiği topraklar üzerinde kurulmuş bir ülkedir. Bu yüzden tam bağımsızlık söz konusu değildir. Bundan dolayı her türlü hizmeti sunarken bu faktörleri göz önüne getirmemiz gerekir. 2011'de faaliyete giren marinamız ve hotelimiz ülkenin bilinirliği ve tanınırlılığı açısından örnek teşkil etmiştir ve etmeye devam edecektir. Yat turizmin popülerleşmesi yavaş yavaş insanların bu alana ilgisiyle herkese uygun hale getirmeye başlamıştır. KKTC hükümetinin bu yolda adımlar atması olağandır. Öncelikle bölge küçük bir nüfusa sahip tesisimiz, doğal güzellikleri üzerine bulunan sıralı kayalar arasına inşa edilmiş toplam 25 dönüm araziden oluşmaktadır. Yıllık 180'inin üzerinde yat ağırlamakta ve daha fazla tekne bakım hizmeti sunmaktadır. Derin liman olan Gazimağusa'nın ardından en büyük tramer liftine sahiptir. Restoranlar, kafeler, oteller ve marketler gibi küçük işletmeler, Marina'nın çektiği ziyaretçilerden ekonomik olarak faydalaniyor. Bu tüm saydıklarım yeni iş fırsatları ve pozitif geri dönüşler sunmaktadır.

Katılımcı 16: ETS Tur Genel Bölge Şefi Murat Can Çokçekmiş'in yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

Bir acenteci olarak belirtmeliyim ki KKTC'nin Akdeniz'deki coğrafi konumu, yat turizmi için büyük bir avantaj. Kıyılarındaki el değmemiş koylar, berrak deniz suyu ve ılıman iklim, yat turizmi için çekici bir ortam yaratıyor. Bu sorunuza şahsi cevap vermek istiyorum. Ben 13 yıldır KKTC'de yaşıyorum. Bir ülkenin kademeli olarak nasıl büyüdüğünü gözümle görerek gördüm. Dipkarpaz bölgesi hala daha altyapı ve yatırım ihtiyaç duyduğu bir bölge ve tanıtılma açısından müthiş bir örnek sadece yat turizmi değil bir ülkeyi etkileyecek bir örnektir.

Katılımcı 17: Hotel çalışanlarından H.A.A.'nın yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

Ben daha önce sırasıyla Bartın, İstanbul, Muğla, Antalya, Mersin ve son olarak KKTC'de çalışma hayatımı sürdürmekteyim. Yat işçisi sendikaları daha önce bu kadar önemli değildi ve insana saygıdan söz konusu edilemezdi. Bu yüzden insanların yat işi-ağır iş algısı henüz değişmedi. Devlet gerekli adımları atarak bu algıyı değiştirir ve yat turizminde önemli bir yere gelebiliriz. Hotelimiz butik olarak hizmet vermektedir. Yat turizminde gözlemlediklerimden yola çıkarak bölge halkı için bizim yerimiz çok önemli çünkü KKTC'nin uluslararası tanınmaması söz konusudur. Bölge halkı için biz çok değerliyiz çünkü burası aynı zamanda bir gümrük sınır kapısı görevi üstlenmekte ve bununla gurur duymaktadırlar. Bu yüzden bu tarz tesisler bölge ve ülke adına her zaman çok önemli olacaktır.

Katılımcı 18: Emekli olan marina misafiri Sayın: Şahin Ergüney'in yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

KKTC'nin tanınırlığı ve tesisleşme anlamında olumlu olacağını düşünüyorum. Kıbrıs'ın temel kazanç kaynağı turizmdir. Bu çeşitliliği arttırmak ekonominin

dolayısıyla insanların hayatlarına pozitif katkılar sağlayacağını düşünüyorum. Ben devlet tiyatroları oyuncusuyum. Emekliyim ve boş vakitlerimi arkadaşlarımla yat tatili olarak planlıyoruz. Kıbrıs'a daha önce Girne'de bulunduk oradaki liman çekek yerleri direk şehrin içindeydi biz Karpaz içinde aynısını düşündük ancak böyle değildi. Bu yüzden altyapı ve şehre uzaklık bazı teknik aksaklıklar getirebileceği kanaatindeyim. Ancak çevrenin temizliği doğanın tahrip edilmemesi gözden çıkarılmaması gerekir. Benim tatilime uygun bir destinasyon ve olmaya devam edecektir.

Katılımcı 19: Salamis Bay Conti Hotel Resepsiyon Şefi Sayın Onurcan Kurt'un yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekildedir:

Özellikle kıyı şeridi geniş olan bir ülke için KKTC az yat limanı olduğunu görürsünüz. Bu durum ülkemiz içinde geçerlidir. Bunun temel sebebi coğrafya ve yatırım azlığıdır. Turizm reklamlarımız Ege ve Akdeniz bölgelerinde deniz-kum-güneş üçlemesiyle ilişkilendirir. Dolaylı olarak su sporları ve yat turizmi bu reklamlarda pay sahibidir. Yatırımcıların ise yüksek rakamları göze alamaması ayrı bir konudur. Devlet destekli yat turizminin her kesime fayda sağlayacağını KKTC'nin bu yolda adımlar atacağına inanıyorum. Karpaz bölgesi özellikle butik misafirlerin ve doğa turizmiyle ilgilenen kesime hitap etmektedir. Bölgede tarihi ve kültürel alanların yanı sıra yeni olarak yat marina açılması gerek iş alanı gerek devamlılığı için çok önemli olmuştur.

Katılımcı 20: Satın alma sorumlusu Sayın Tarık Demir'in yarı-yapılandırılmış mülakat sorularına cevapları şu şekilde olmuştur:

Turizm işletmeleri ve tesisleri genel olarak çok büyük yatırımlar olup gerekli altyapılar tamamlandıktan sonra tesisleşme başlamaktadır. KKTC'deki örnek ise Bafra ve Karpaz Bölgeleridir. Altyapıdan sonra iş alımı bölgenin canlanmasına ve geçim kaynağı yaratması kuşkusuz ki artırmaktadır. Bu durumda GSMH'yi olumlu sonuçlar

elde ettirmektedir. Yat turizmi ise başlıca lüks turizm araçlarıdır. Çünkü kullanılan envanter, ürünler ve çalışanların maaşları üst düzey kişiler için uygundur. KKTC'nin yaşadığı problemler kısa sürede çözüme kavuşması olağan dışıdır. Burada uluslararası anlaşmazlık yaşanması hayatın genel akışını olumsuz etkilerken burada hizmet sektöründe gelişimin hızından değil problem çözme hızından söz edilebilir. Alacağınız her hangi bir ürün gümrük kontrolünden önce alınan ülkenin standartlarına uymak zorundadır. Devletin bu yönde adımlar atması ve bu doğrultuda büyüme yaşanması kuşkusuzdur. Genel olarak hizmet sektörünün genişleyip yayılacağını bunun yat turizminde de görüleceği kanaatindeyim.

4.5.3 Nicel Bulgular

Yat turizminin bilinirliğini ve yat turizminin mevcut durumunu ölçebilmek adına Doğu Akdeniz Üniversitesi Etik Kurulunun 27.05.2024 tarihli onayı ile ölçüm anket verileri şöyledir:

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde yat turizmi faaliyetinde bulundunuz mu?

Ankete katılan kişilerin verdiği cevaplara göre %54'lük kesim daha önce yat turizmi faaliyetlerinde bulunmuştur. %46 ise daha önce yat turizmi faaliyetlerinde yer almadığını belirtmiştir.

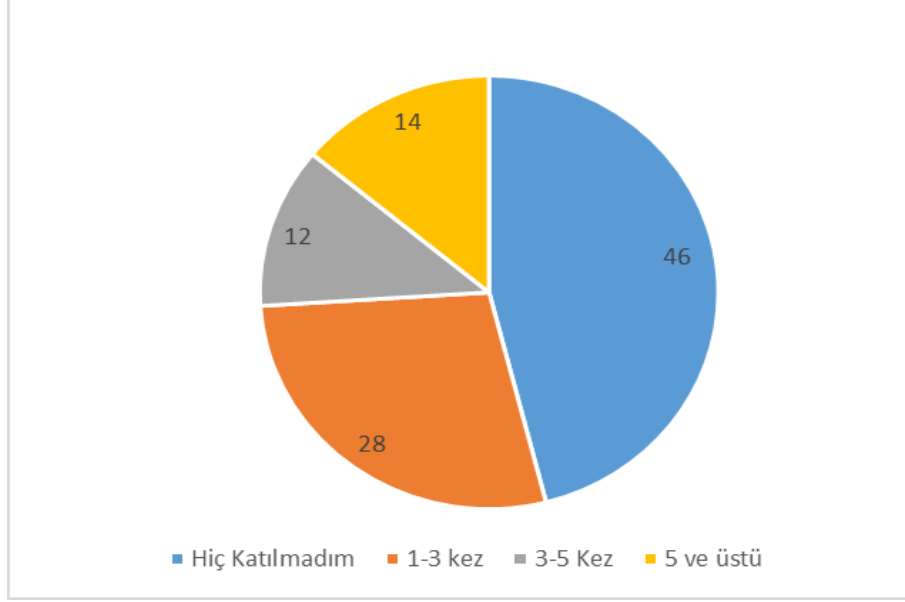
Tablo 5: Yat Turizmine Katılım Oranları

Verilen Cevap	EVET	HAYIR
Yüzdelik	54%	46%

Tablo 5 anket verilerinden düzenlenmiştir.

Eğer katıldıysanız, kaç kez yat turizmine katıldınız?

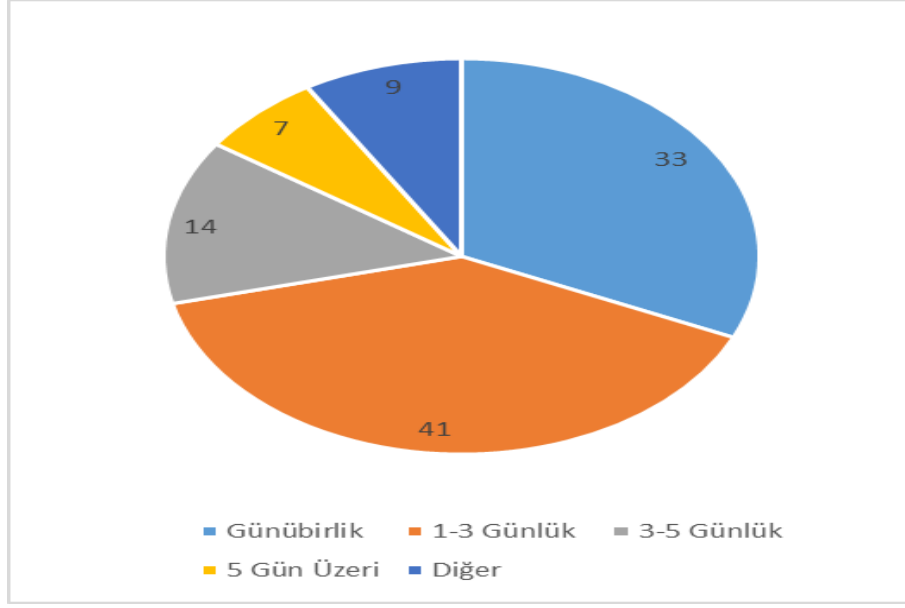
Anket katılımcılarının %28'i 1-3 günlük, %12'si 3-5 günlük, %14'ü 5 gün ve üstü yat turizmi faaliyetlerinde bulunmuştur. %46'lık bölüm ise daha önce yat turizminde bulunmadığını söylemiştir.



Şekil 6: Katılım Sayıları

Eğer bir yat turizmi faaliyetlerinde bulunacak olsaydınız kaç günlük tatil programını tercih edersiniz?

Anket katılımcılarının %41'lik bölümü 1-3 günlük yat turizmini, %33'ü günlük birlik yat turizmini, %14'ü 3-5 günlük, %7'si 5 gün ve üzeri tatili tercih edeceklerini iletmiştir. %9'luk kesim ise diğer tatil seçeneğini iletmiştir.



Şekil 7: Konaklama Gün Sayıları

KKTC’de yat turizmi yapmak isterseniz hangi bölgedeki destinasyonu tercih edersiniz?

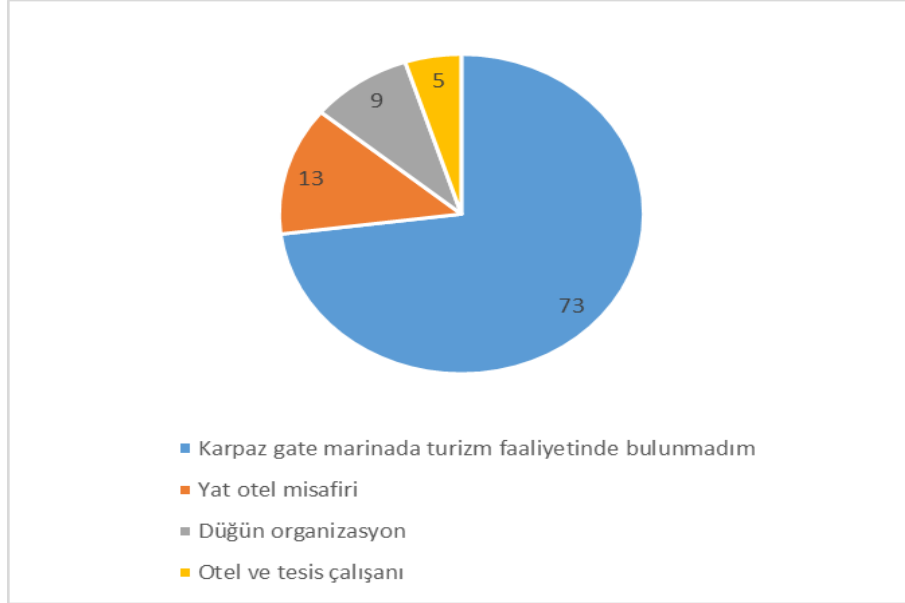
Ankete verilen cevaplara göre Girne bölgesinde yat turizmini tercih eden bireyler %17, Gazimağusa bölgesini tercih eden %8, Karpaz bölgesini ise %27’si, %2’lik KKTC’de yer alan diğer bölgeleri tercih etmektedir. %46’sı ise tercih etmediğini belirtmiştir.

Tablo 6: Tercih Edilen Lokasyonlar

Destinasyon	%
Girne	17
Karpaz	27
Mağusa	8
Diğer	2
Tercihim yok	46

Karpaz Gate Marina Hotel’deki yat turizmi faaliyetlerinde bulundunuz mu?

Yapılan ankete göre bölge halkının %27'si “Karpaz Gate Marina Hotel”deki yat turizm faaliyetlerine katılmıştır. %73 ise katılım sağlamamıştır.



Şekil 8: Katılımcıların Bulunma Gerekçeleri

4.5.4 Temel İstatistik Bulgular

Tablo 7: İlişkin Soruya Verilen Cevap Oranları

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Çok olumlu	5	85
Olumlu	-	-
Nötr	5	15
Olumsuz	-	-
Çok olumsuz	-	-

Araştırmadaki yarı-yapılandırılmış son anket sorusundaki “Karpaz Gate Marina’nın KKTC’deki yat turizminin gelişmesine nasıl rol oynamaktadır?” cevapları Tablo 7’deki gibi olmuştur. Daha önce yarı-yapılandırılmış mülakata cevap veren 20 kişi bu soruya yanıt vermiş olup bu kişilerin frekansları 5 olarak ölçülmüştür. 17 kişi

çok olumlu yanıtı vermiştir. 3 kişi nötr cevabını vermişlerdir. Olumlu, olumsuz ve çok olumsuz yanıtları iletilmemiştir.

Bölüm 5

TARTIŞMA

5.1 Tartışma

Günümüzde yaklaşık 350 bin nüfuslu bir ülke olan KKTC'nin %15'ini oluşturan Dipkarpaz bölgesindeki yerel nüfusla yapılan anket çalışmaları ile elde edilmiş olan veriler şöyledir; Anket katılımcılarının %56'sı genç, %55'i kadın, %78'i üniversite mezunlarından oluşmuştur.

Bu çalışma alan yazıdaki sınırlı kaynaklar ile karşılaştırıldığında eğitim düzeyinin yüksek olduğu ağırlıklı nüfusun kadın ve genç olduğu saptanmıştır.

Katılımcıların demografik yapısı incelendiğinde %78'ünün Lisans mezunu olduğu gözlemlenmiştir. Bu seviye bazı araştırmalarda %23, bazı çalışmalarda %57 seviyelerinde olduğu gözlemlenmiştir. Eğitim seviyesinin yüksek olarak ölçülmüş olması araştırmanın güvenilirliğini arttırması beklenmektedir.

Eğitimle birlikte ekonominin yüksek olması beklenmektedir. Dipkarpaz Bölgesi daha önce tütün ve tarım ile geçinen bir topluma sahipken zamanla gelişen dünya teknolojilerine ayak uyduramamıştır. Bunun önüne geçmek için yat turizminin arttırılması oranının %100 olarak ölçülmüş benzer çalışmaların tümünde bu oran aynı olmuştur. Araştırmadaki “Karpaz Gate Marina'nın KKTC'deki yat turizminin gelişmesine nasıl rol oynamaktadır” sorusuna %85 çok olumlu cevabı verilmiştir ve diğer çalışmalarda bu oran %40 ila %63 civarındadır.

Mesleklere göre, esnaf kesiminin yat turizminin ekonomik açıdan bölgesel kalkınmaya etkisinin öğrenci ve işçilere göre daha düşük düzeyde olduğunu ifade etmişlerdir. Turizm ile ilgili işlerde çalışanların çalışmayanlara göre, esnaf kesiminin düşüncelerini paylaştığı görülmüştür. Üniversite mezunlarının lise mezunlarına göre, ekonomik açıdan yat turizminin kalkınmada etkili olduğunu düşündükleri ve katılımcıların yaşına göre, yaş arttıkça halkın sadece yat turizminin ekonomik katkılarını değil çevresel ve kültürel yönlerden etkili olduğu anlaşılmaktadır. Gelir düzeyine göre, halkın gelir düzeyi arttıkça yat turizminin kalkınmada ekonomik etkilerine ilişkin olumsuz görüşe sahip oldukları anlaşılmaktadır. Bu bulgular Tunçsiper vd. (2011) ve Doğan (2012) sonuçlarıyla çelişmekteyken Gök (2016) ve Özdemir (2021) sonuçlarıyla benzerlik göstermektedir.

Teoride bahsedilen oluşturmacılik teorisi uluslararası ilişkilerde standart gerçekçi ve liberal görüşleri reddeder, devletlerin çıkarlarının uluslararası anarşinin etkilerinden değil özdeşlik ve uluslararası normlardan çıktığına dayanır. Oluşturmacılik teorisinin ele aldığı fenomenin nasıl oluştuğunu incelediğimizde alanda genel olarak istatistik karşılaştırma yapılmasına yat turizminin oluşturduğu fenomen olan deniz, kum, güneş fenomenin Dikarpaz yerinde nasıl karşılandığı anket ve yarı yapılandırılmış mülakat sorularına katılımcıların ortak cevaplarıyla verilmiştir.

Bu çalışmada teorik uygulamalar için 6 husus belirlenmiştir. Bunlar şöyle sıralanmıştır: Kültürel Etkileşim ve Diplomasi, Ekonomik İlişkiler, Turizm Politikası ve İlişkiler, Çevresel ve Sosyal Etkiler, Kriz ve Güvenlik İlişkileri, Kültürel Diplomasi ve Soft Power şeklinde olmuştur. Benzer çalışmalarda da bu hususlar görülmüştür.

Bu tez çalışmasındaki katılımcıların verdiği yanıtlara göre GZTF analizinde güçlü yönler şunlar olmuştur:

Stratejik konum: KKTC, Akdeniz'in doğusunda, Yunanistan, Türkiye ve Mısır gibi yat turizminin yoğun olduğu ülkelere yakın, stratejik bir konumda yer almaktadır.

Uzun Kıyı Şeridi ve doğal limanlara sahip olması: Girne, Gazimağusa ve Karpaz gibi geniş kıyı şeridine sahip olup, yat limanları için doğal ve korunaklı alanlar sunmaktadır.

GZFT analizinde zayıf yönler şunlar olmuştur:

Uluslararası tanınmama: KKTC'nin siyasi olarak tanınmaması, uluslararası ambargolar ve izolasyonlar nedeniyle yat sahiplerinin bölgeyi tercih etmemesine yol açmaktadır.

Altyapı Eksikliği: Yat limanlarının modernizasyon ihtiyacı, marina kapasitesinin yetersizliği ve kaliteli marinacılık hizmetlerinin sınırlı olması, yat turizmini sınırlayan faktörlerdir.

GZFT analizinde fırsatlar şunlar olmuştur:

Alternatif Turizm Entegrasyonu: Yat turizmi, deniz turizmi, kültür turizmi ve doğa sporları gibi diğer turizm türleriyle entegre edilerek turistik ürün çeşitliliği artırılabilir.

Yat festivalleri ve Etkinlikler: Yat turizmini destekleyecek uluslararası yat yarışmaları, festivaller ve organizasyonlar düzenlenerek turistik çekim artırılabilir. Bu etkinlikler bölgenin tanıtımına katkı sağlayabilir.

GZFT analizinde tehditler şunlar olmuştur:

Siyasi ve ekonomik belirsizlikler: KKTC'deki siyasi durumun belirsizliği ve ambargoların sürmesi, uluslararası yatırımcıların ve turistlerin bölgeye ilgisini sınırlayabilir.

Teknik lojistik eksiklik: Deniz seviyesinin yükselmesi ve artan aşırı hava olayları gibi iklim değışikliğı faktörleri, yat limanları ve deniz turizmindeki faaliyet gösteren teknik birimlerine ve lojistik dalına zarar verebilir. Bu da yat turizmini olumsuz etkileyebilir.

Benzer çalışmalara göz atıldığında KKTC'nin mevcut siyasi durumu ve altyapı eksiliğı tespit edilmiştir. Bu durum daha önce benzerlik gösteren Taşucu Yat Limanı ve İzmir Yat Limanı örneklerinde de görülmüştür.

Sonuç olarak KKTC'nin belirsiz olan siyasi durumu ve altyapı yetersizliğı sorunları sadece turizm alanını değil yatırım sahası yapılan bütün alanları olumsuz etkilediğı söylenebilir. Bu tür ada ülkelerinde altyapı yetersizliğı sorunları gözükmemekte olsa da KKTC'nin ağır bir inşaat sürecinde çevre tahribatının minimal düzeyde tutulmalıdır. Bölgenin ekonomiye getireceğı olumlu katkılarının yanı sıra getirdiğı çevresel sorunlar bu tür projelerin özenli ve dikkatli yapılması gerekliliğini gözler önüne sermektedir. KKTC'de hükümet çevresel felaket önüne geçmek için kanunlar çıkartmış ve bunları denetlediğı tespit edilmiştir. Bu durum Türkiye'deki örnek için geçerli olmayıp çevresel sorunlar baş göstermektedir.

5.2 Uygulamalara Yönelik Öneriler

Bu çalışmada KKTC'nin yat turizminde altyapı, mevzuat, eğitim, tanıtma, pazarlama ve çevre açısından getirilen öneriler ile KKTC'deki yat turizminin mevcut durumunu, yat turizm potansiyelinin daha iyi değerlendirilmesi ve turizm gelirleri içerisinde yat turizm gelirlerinin payının artırılması amaçlanmıştır. Araştırma sonucunda yat turizmi paydaşları olarak belirlenen yerel halk, işletmeler ve hükümet arasında güçlü bir işbirliğı sağlanarak turizmin ekonomik ve sosyal etkileri artırılabilir olduğu gözlemlenmiştir.

KKTC yat turizminin en büyük sorun altyapı yetersizliği ve uluslararası uygulanan ambargo olarak tüm katılımcıların ortak paydası olmuştur. Uluslararası tanıtım ile KKTC'nin yat turizmi potansiyelinin uluslararası platformlarda tanıtılması, bölgenin turizm gelirlerini artırabilir.

Bu çalışmada KKTC'de yat turizminin gelişmeye elverişli olduğu belirlenmiştir. Ülkede bu turizm alanının gelişimini engelleyen en büyük husus altyapı yetersizliği olarak belirlenmiştir. Altyapıyı geliştirme, modern yat limanlarının inşası ve mevcut tesislerin iyileştirilmesi, yat turizminin gelişimine olumlu katkı sağlayacaktır.

Araştırmaya katılanların görüşleri doğrultusunda elde edilen bulgulara göre hükümetin ve yerel yönetimlerin öncelikle altyapıyı iyi yapabilecek, çevreye tahribatının düşük seviyede tutacak, aynı zamanda yat turizmine teşvik edici politika uygulanması, ilgi çekici koyalara ulaşım sağlanıp temizliğinin yapılması, yat limanlarının kapasitelerini artırılması gerekmektedir. Bu tür uygulamalar ekonomik kalkınma planına elverişli olup hem bölgenin tanınırlığını arttırmakta hem kültürel bir merkez haline dönüştürmektedir.

Turizm sektöründe önemli yatırımlar yapan KKTC'de Gazimağusa ve Girne haricinde yat limanı bulunmamaktadır. Yatçılık sektöründeki yat sahipleri yatlarının güvenli bir limanda bulunmasını istemektedirler. Bu doğrultuda hükümetin ve limanların uygun fiyat politikası izlemesi gerekmektedir.

Yat bağlama fiyatları dünya genelindeki bütün marinalarda yaşanırken, uygun koşullu ve konumu nedeni ile KKTC kıyılarına olan ilgi artmıştır. Yatçılık ve yat turizmine yatırım yapılmalı ve potansiyeli iyi kullanılmalıdır.

5.3 Araştırmanın Kısıtları ve Gelecek Araştırmalar İçin Belirlemeler

Bu çalışmada hem niteliksel hem de niceliksel veriler toplanmış ve genel bir değerlendirme yapılmıştır. Herhangi bir araştırma modeli geliştirilmemiştir. Gelecek araştırmalarda yat turizmini etkileyen faktörler ve bu faktörlerin etkisi sonucunda bölgeye olan ekonomik katkısı araştırılabilir, devletin yat turizmine yönelik vizyonu düzenleyici değişken olarak kullanılabilir.

Araştırmanın diğer bir kısıt ise, veri toplama sırasında derinlemesine mülakatın yapılamamış olmasıdır. Bu durum birçok araştırmada bir kısıt olarak gözüke de araştırmacıya genel bir değerlendirme yapma imkânı verir. Gelecek araştırmalarda veri toplama süresinin uzun tutulması bu kısıtın minimum düzeyde olmasına olanak sağlayacaktır.

Araştırmadaki bir diğer sınırlılık ise kullanılan programlar olarak belirlenmiş ve Likert tipi anketlerde elde edilen istatistik veriler Microsoft Excel’de yapılmıştır. Karşılaştırma için literatür tarandığında SPSS yöntemi kullanılmış ve gemicilik karşılaştırmalarına yer verilmiştir.

İleriki çalışmalar için “Ki Kare” yöntemi benimsenebilir tablolarda yer alan turist giriş-çıkış, nüfus değişkenleri, gelen-giden yolcuların demografik yapısı, yat turistleri, turistlerin harcadıkları döviz gibi sorulara karşılaştırma yapabilme olanağı sunmaktadır.

Son olarak gelecek araştırmalarda aynı soruların kullanılarak benzer ada ülkelerde araştırmanın yapılması ve bu tezde raporlanmış bulgularla karşılaştırılması önem arz etmektedir.

Bölüm 6

SONUÇ

Bu çalışmanın amacı, KKTC’de aktif olarak hizmet veren Karpaz Gate Marina’nın ülke turizmine ve yöre halkının ekonomisine katkısı, yat turizminin olanaklarını tespit etme, altyapı sorunlarını ortaya çıkartmak ve sorunlara çözüm yolu aranmıştır.

KKTC yat turizmi açısından, Akdeniz çanağında yer alan ideal ülkelerden birisidir. Son yıllarda artan yat ve yatçı kapasitesi bunun somut bir örneğidir. Bir ada ülkesi olmasına rağmen yat limanı ve yat turizmi konusunda geride kalmış olduğu gözlemlenmiştir. Buna karşılık KKTC’nin el değmemiş toprakları, doğanın bozulmamasıyla pozitif olarak dönüş sağlamaktadır. Diğer Akdeniz ülkelerine nazaran daha ucuz olması, yat işletmecileri ve acentalarının güzergâh yolunda olması KKTC’yi aranan bir turizm destinasyon merkezi haline dönüştürmektedir. Yat turizminin yer almış olduğu bölgedeki kalkındırmayı ve altyapıyı ölçebilmek adına Likert tipi anket ve yarı-yapılandırılmış mülakat yolu benimsenmiştir. Veriler toplamda 100 kişilik anket ve alanda tecrübesi ve deneyimi olan 20 gerçek kişi ile oluşturulmuştur.

Araştırma sonucu ortaya çıkan önemli bulgular ise şöyledir:

- Katılımcıların %41 1-3 günlük yat turizmini istemektedir.
- Katılımcıların %27’si Dipkarpaz Bölgesinde yat turizmini tercih edilmiştir.
- Katılımcıların %73’ü Karpaz Gate Marina’da bulunmamıştır.

- Katılımcıların %85'ine göre “Karpaz Gate Marina’nın KKTC’deki yat turizminin gelişmesine nasıl rol oynamaktadır?” sorusuna “Çok olumlu” şeklinde cevap vermişlerdir.

Bu çalışmanın bulguları, mevcut literatürdeki bulgularla büyük ölçüde örtüşmektedir. “Constructivism in Tourism Studies: A Systematic Literature Review” adlı çalışmada, turizmin toplumsal yapıların bir sonucu olduğu vurgulanmaktadır. Aynı şekilde, KKTC’deki yat turizmi de hem ekonomik hem de sosyo-kültürel yapıların etkisiyle şekillenmektedir. Bunun yanı sıra, “The Role of Constructivism in Understanding Tourist Behavior” başlıklı çalışmada, turist davranışlarının kültürel etkileşimlerin bir yansıması olduğu belirtilmiştir. Bu bağlamda, KKTC’deki yat turizmi faaliyetleri, kültürel diplomasi ve sosyal etkileşimlerin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Literatür tarandığında geçmiş dönem ait yat çalışmaları incelendiğinde ise karşımıza çıkan “Bölgesel Kalkınmada Yat Turizminin Yeri” ve “Yat Turizminin Gelişimi” gibi makalelerde araştırma sorusu olan “Yat Turizminin Mevcut Durumu Nedir?”, “Yat Turizmini Geliştiren Unsurlar Nedir” sorularının yanıtları yüksek oranda benzerlik göstermiştir. Katılımcıların demografik yapısı incelendiğinde bulgular benzerlik göstermemiştir. Nitekim araştırmada tehdit kısmında değinilen yat turizmin alt sorunlarından olan “Çevre Tahribatı” geçmiş dönemlere ait çalışmaların konusu olmuş ve gerekli derslerin çıkarıldığı tespit edilmiştir.

Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen KKTC’de yat turizmi hak ettiği düzeyde bulunmamakta ve sahip olduğu potansiyellerin çokluğuna göre istenen tesisleşme yaşanmamaktadır. Deniz turizminin sürdürülebilir olması için temiz bir çevre olması gerekmektedir. KKTC el değmemiş doğasıyla bu yönüyle dikkat çekmektedir. Ancak, yatırımların yapılması çevre tahribatının en aza indirerek gelişim sağlanması

gerekmektedir. Çünkü pis kokan bir yerde kimse spor yapmak, vakit geçirmek veya seyahat etmek istemez. Bu konuda gerekli adımlar atılmadan önce kanunlar çıkartılabilir sorun hiç başlamadan önüne geçilebilir. Nitekim KKTC hükümeti çevre kirliliğini önlemek amacıyla gerekli adımları attığı gözlemlenmiştir.

Ülkenin yat turizmini gelişmesini engelleyen en büyük neden bürokratik engeldir. KKTC'deki mevcut koşullar yat yatırımcılarını geri planda tutmaktadır. Yat işletme belgeleri bürokratik sebeplerden dolayı alınamamakta ve yatırım sahası oluşmamaktadır.

KKTC'nin yat turizmi açısından gelişmesi ve dünyada yerini alması için devlet kurumlarının teşviki olması beklenmektedir. Bürokratik sorunların çözüme kavuşması, yurtdışında düzenlenen fuarların ülkede yapılmasını sağlaması, uluslararası düzeyde tanıtım yapılması, marina kapasitelerinin arttırılması, yatırımların sürdürülebilir olması, yatçılık ve yat turizminin olan ilginin arttırılması önerilebilir.

KAYNAKLAR

- Altınay, L., & Bowen, D. (2006). Politics and tourism interface: The case of Cyprus. *Annals of Tourism Research*, 4(33), 939-956.
- Boyraz, E. (2022). Stratejik anlatı inşasında sosyal medyanın araçsallaştırılması: Türkiye-Yunanistan örneği. *Medya ve Kültür Kültürel Çalışmalar ve Medya Dergisi*, 2(2), 240-262.
- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of tourism research*, 32(2), 528-546.
- Çeken, H. (2003). *Küreselleşme, yabancı sermaye ve Türkiye turizmi*. İstanbul: Değişim Yayınları.
- Çetin, S. (2021). KKTC’de kumar oynama nedenleri ölçeğinin geçerlilik ve güvenilirlik analizi. *Yakın Doğu Üniversitesi*.
- Erol, Y., İnce, A. R., & Aras, M. (2013). Türk sanayi sektöründe stratejik yönetim yaklaşımları. *Business and Economics Research Journal*, 4(3), 75-92.
- Gençer, K., & Ceylan, U. (2024). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde (KKTC) faaliyet gösteren otellerin dijital pazarlama açısından değerlendirilmesi. *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 8(1), 78-88.

Ghaedi, A. (2014). Tourism destination branding as a marketing factor: The case of TRNC. *Eastern Mediternean University*.

Gök, T. (2016). Bölgesel kalkınmada yat turizminin rolüne ilişkin yerel halkın bakışı; Taşucu örneği. *Çatalhöyük Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 271-284.

Green, M., & Brock, T. (2004). Understanding media enjoyment: The role of transportation into narrative worlds. *Communication Theory*, 4(14), 311-327.

İldırımlı, G. (2017). *Yat turizmi paydaşları ile İzmir yat turizmine yönelik bir swot analizi*. Burdur: MAKÜ.

İlgar, Z., & İlgar, S. (2019). Paydaş analizi. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 14(20), 1837-1866.

Jafari, J. (2016). Tourism: A multidisciplinary approach. *Encyclopedia of Tourism*, 88.

Kan, N., & Nas, S. (2014). Yat satın alma kararında yat tipi tercihi: IC Çeşme Marina'daki yat sahipleri üzerinde bir uygulama. *Dokuz Eylül Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(2), 49-69.

Karan, H. (2010). Kıbrıs ekseninde uluslararası deniz hukuku bakımından ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması. *İnönü Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1-16.

- Karatepe, O., Haktanır, M., & Yorgancı, İ. (2009). Outcomes of customer verbal aggression among hotel employees. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 21(6), 713-733.
- Katırcıoğlu, S. T. (2009). Revisiting the tourism led growth hypothesis for Turkey using the bounds test and Johansen approach for cointegration. *Tourism Management*, 30(1), 17-20.
- Kavaklı, E., & Karakaş, A. (2022). Turizmin bölgesel kalkınmaya etkisi üzerine bir inceleme. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(25), 38-49.
- Kinnebrock, S., & Bilandzic, H. (2006). How to make a story work: Introducing the concept of narrativity into narrative persuasion. 1-15.
- Narin, M. (2006). Ayvalık ve Burhaniye ilçelerinin yat turizmi arzı ve sorunları. *Balıkesir Üniversitesi*, 9(16), 127-145.
- Özdemir, S. (2024). Golf turizminin planlanması ve sürdürülebilirliğine ilişkin bir alan yazın taraması. *Journal of Gastronomy Hospitality and Travel*, 7(1), 191-204.
- Öztüren, A., & Özgüt, H. (2021). Conclusion: How could tourism planners and policymakers overcome the barriers to sustainable tourism development in the small island developing state of North Cyprus? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 4(13), 545-552.

- Patterson, I. (2018). Understanding tourism: A multidisciplinary perspective. *Oxford CABI*, 23.
- Porter, M. E. (2015). *Rekabet stratejisi - Sektör ve rakip analizi teknikleri* (3. Baskı b.). (G. Ulubilgen, Çev.) İstanbul: Agora Kitaplığı.
- Rahimizhian, S., Öztüren, A., & Ilkan, M. (2020). Emerging realm of 360-degree technology to promote tourism destination. *Technology in Society*, 147(63), 128-137.
- Richards, G. (2018). Cultural tourism: Global and local perspectives. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 21.
- Richards, S., & Brown, L. (2019). The Airbnb phenomenon: The resident's perspective. *International Journal of Tourism Cities*, 8-26.
- Safshekan, S., Öztüren, A., & Ghaedi, A. (2020). Residents' environmentally responsible behavior: An insight into sustainable destination development. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 4(25), 409-423.
- Sönmez, S., & Apostolopoulos, Y. (2000). Conflict resolution through tourism cooperation? The case of the partitioned Island-State of Cyprus. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 3(9), 225-245.
- Sönmez, S., & Uğurluoğlu, Ö. (2017). Sağlık kurumlarında paydaş analizi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(1), 223-244.

Şafaklı, O., & Özdeşer, H. (2002). KKTC ekonomisinin genel analizi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 5(1), 151-171.

Tengilimoğlu, D. (2020). Sağlık turizmi ve devlet teşvikleri. *Journal of Life Economics*, 16.

UNWTO. (2020). Tourism statistics. www.unwto.org, 1.

Ünal, A. (2021). Anlatım teorisine giriş. *Litera: Dil, Edebiyat ve Kültür Araştırmaları Dergisi*, 1(31), 467-471.

EKLER

Ek A: Mülakat Soruları

1. Çalışmakta olduğunuz şirket tarafından 2011 yılı Haziran'dan işletilmekte olan Marina'nın bölge turizmine, ekonomisine ve sosyal dokusuna ne tür etkileri olduğunu gözlemlediniz?
2. DPÖ tarafından yayınlanan son verilerde, 2021 yılı için, sizin işlemenizin de yer aldığı birkaç Marina'nın yıllık yolcu ve yük verilerinin yer almadığını görüyorsunuz. Marina'nın 2023 yılı beach book verilerini ya da ortalama rakamları paylaşabilir misiniz?
3. Yat turizminin beraberinde hangi hizmetleri geliştirdiniz? Marina sebebiyle ticari faaliyetlerimizin nasıl geliştiğini anlatabilir misiniz?
4. Genel olarak, KKTC'deki yat turizmi alanın geleceğine ve rolüne ilişkin yorumlarınızı alabilir miyiz?
5. Marina'yı ziyaret ettiğinizde, bölgedeki turizm ve ekonomik faaliyetler hakkında ne tür izlenimler edindiniz?
6. Karpaz Gate Marina'nın bölgeye olan etkileri ve geleceği hakkında nasıl bir görüşe sahipsiniz? Marina'nın bölgenin yaşam kalitesi ve ekonomik durumu üzerindeki etkileri hakkında düşünceleriniz nelerdir?
7. Marina'nın çevresindeki restoranlar, alışveriş merkezleri ve diğer tesisler hakkında ne düşünüyorsunuz? Bu tesislerin bölgenin sosyal ve ekonomik dokusuna etkisi nedir?

Ek B: Anket Soruları

1. Yaşınız nedir?
 - 18-25
 - 26-35
 - 36-45
 - 45 üzeri
2. Cinsiyetiniz nedir?
 - Belirtmek istemiyorum
 - Kadın
 - Erkek
3. Eğitim durumunuz nedir?
 - Ortaokul
 - Lise
 - Üniversite
 - Yüksek Öğrenim
 - Diğer
4. Daha önce yat turizmine katıldınız mı?
 - Evet
 - Hayır
5. Eğer katıldıysanız, kaç defa katıldınız?
 - Daha önce hiç katılmadım
 - 1 ve 3 kez
 - 4 veya 5 kez
 - 5 veya üzeri

- **Diğer**
6. Yat turizmi tatiliniz için kaç günlük tatil programını tercih edersiniz?
- **Günübirlik**
 - **1-3 Günlük**
 - **4-5 Günlük**
 - **5 Gün ve üzeri**
 - **Diğer**
7. Yat turizmi seçmenizin nedeni nedir?
- **Deniz tutkusu- yaşamı**
 - **Yeni yerler keşfetmek, kültürel ve sosyal aktiviteler**
 - **İş ve iş dünyası**
 - **Tercih etmiyorum**
 - **Diğer**
8. Yat turizmi için genellikle hangi destinasyonları tercih edersiniz?
- **Türkiye**
 - **KKTC**
 - **Hırvatistan**
 - **Tercihim bulunmamaktadır**
 - **Diğer**
9. KKTC’de yat turizmi faaliyetlerinde bulundunuz mu?
- **Evet, bulundum**
 - **Hayır, bulunmadım.**
10. Eğer katıldıysanız hangi destinasyonlarda bulundunuz?
- **Dipkarpaz**
 - **Gazimağusa**

- **Girne**
- **Diğer**
- **Tercihim bulunmamaktadır**

11. KKTC'deki yat limanları ve otellerini yeterli buluyor musunuz?

- **Evet, yeterli**
- **Hayır, yeterli değil**

12. Karpaz Gate Marina'da daha önce bulundunuz mu?

- **Evet, bulundum**
- **Hayır, bulunmadım**

13. Eğer bulunduysanız hangi amaç ile bulundunuz?

- **Yörede ikamet eden halk-öğrenci**
- **Düğün veya festival etkinlikleri**
- **Alanda çalışan personel**
- **Yat veya otel misafiri**
- **Daha önce orada bulunmadım**

14. Karpaz Gate Marina'yı tercih etmenizdeki neden nedir?

- **Güvenlik**
- **Fiyat**
- **Konum**
- **Diğer**
- **Tercihim bulunmamaktadır**

15. Yat turizmi sırasında hangi aktiviteleri tercih edersiniz?

- **Yüzme ve su sporları aktiviteleri**
- **İş ve seyahat gezileri**
- **Dinlenme ve güneşlenme**

- **Diğer**
- **Tercih etmiyorum**

16. Yat turizmi için ne kadar bütçe ayırmayı planlarsınız?

- **1000 veya 2999 Türk Lirası**
- **3000 ila 4999 Türk Lirası**
- **5000 ila 9999 Türk Lirası**
- **10000 Türk Lirası ve üstü**

17. Karpaz Gate Marina Hotel'deki yat turizmi faaliyetleri hakkında olumlu veya olumsuz düşünceleriniz var mı? Kısaca cevaplayınız.

- **Açık uçlu cevap**