



TÜRKİYE’DE TURİZMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Umut GÜLERYÜZ

DOKTORA TEZİ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ

ANABİLİM DALI

TEZ YÖNETİCİSİ

Prof. Dr. İsmail EYYUPOĞLU

2021

Her Hakkı Saklıdır

T.C
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

Umut GÜLERYÜZ

TÜRKİYE’DE TURİZMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

DOKTORA TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
Prof. Dr. İsmail EYYUPOĞLU

ERZURUM-2021

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP
TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TEZ KABUL TUTANAĞI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Prof.Dr.İsmail EYYUPOĞLU danışmanlığında, Umut GÜLERYÜZ tarafından hazırlanan bu çalışma 19/04/2021 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman	Prof.Dr.İsmail EYYUPOĞLU	İmza:	Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi	Prof.Dr.Sinever Esin DAYI	İmza:	Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi	Prof.Dr. İbrahim Ethem ATNUR	İmza:	Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi	Prof.Dr. Gökalep Nuri SELÇUK	İmza:	Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi	Doç.Dr. Omer ERDEN	İmza:	Aslı ıslak imzalıdır

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine aittir. 19/04/ 2021

Aslı ıslak imzalıdır

Prof. Dr. Sinever-Esin DAYI

Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Doktora tezi olarak sunduğum “*Türkiye’de Turizmin Tarihsel Gelişimi*” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek herhangi bir yönetime başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Adı ve Soyadı: Umut GÜLERYÜZ

İmza: Aslı ıslak imzalıdır

Tarih: 28.04.2021

ÖZET

Turizm, dinlenme veya iş amaçlı olarak bir yerden belli bir bölgeye yönelen insani faaliyetler bütünüdür. Seyahatin başlamasıyla birlikte ortaya çıkan kültürel, sosyal, ekonomik ve teknolojik öğelerin karmaşık bir bütünüdür. Çağdaş turizm tanımı, ilk olarak 1942’de İsviçreli ekonomistler Walter Hunziker ve Kurt Krapf tarafından formüle edilmiş ve tanımlanıp açıklanmıştır. Bu tanıma göre; sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı hiçbir uğraşta bulunmamak koşulu ile yabancıların geçici süre kalışlarından doğan olaylar ve ilişkilerinin tümü turizmdir. Turizm olgusunun başlangıç noktası; yazıyı, parayı ve tekerleği icat ederek kullanan Sümerlere, bir diğer ifadeyle M.Ö. 4000’lere kadar götürülebilir. Finikelilerin de bu kapsamda ilk gezginler olduğu ifade edilebilir.

Daha çok ticaret amacıyla yola çıkan bu denizci insanlar çok sayıda yerleri dolaşmışlardır. Benzer şekilde Çin’de ve Hindistan’da ilk geziler genellikle ticari amaçlı olmuştur. Eski Yunan’da M.Ö. 700 yıllarında Olimpiyat oyunlarının başlaması, dünya turizm tarihi içinde önemli bir olay olarak kabul edilir. Bu oyunlara katılmak ve izlemek amacıyla yapılan seyahatler sportif turizmin başlangıcı sayılabilir. V. Yüzyılda Roma İmparatorluğu’nun çöküşü, zevk amacıyla seyahatinde çöküşü olmuştur. Orta Çağ’da Avrupa’nın karanlık döneminde sadece maceracı insanlar seyahat edebilmişlerdir. Orta Çağ’ın en önemli seyahat olaylarından biri de Haçlı Seferleridir. Haçlı Seferleri, doğudan batıya kalıcı etkileri olan kültürel bir akımın oluşmasına yol açmıştır XVII. Yüzyılda, Almanya’da demiryolunun icat edilmesi ulaşımında devrim yaratmıştır.

Buharlı gemi ve demiryolu ağlarının hızla gelişmesiyle beraber mesafeler kısalarak seyahat giderleri de azalmıştır. Bunun sonucu olarak yalnızca zenginlerin yapabildiği seyahatler orta gelir grubuna da inmiş ve turizm hareketliliğine katılan insan sayısında büyük bir artış yaşanmıştı. Böylece ilk organize grup turları başlamıştır. 1863’te İstanbul’da düzenlenen Sergi-i Umûmî-i Osmânî bu organizasyonlara ev sahipliği yapmış ilk önemli organizasyondur. XX. Yüzyılın ikinci yarısında Avrupa’da seyahatlerin yoğunlaştırılması üzerine konaklama kuruluşları yeni bir endüstri dalı olarak örgütlenmeye başlamıştır. İstanbul Pera Palas Oteli bu gelişimin Türkiye’de dönüm noktası olarak bilinmektedir. Wagon-Lits Orient Şirketi’nin kurulması, pek çok kültürel grubu Avrupa’dan İstanbul’a getirdi. Ulaşım ağlarında yaşanan ilerlemeyle birlikte ilk seyahat acentesi olan NATTA, Pera Palas Otel bünyesinde açıldı. Agatha Christie ve Pierre Loti gibi yazarların, İstanbul ve Türkiye hakkında yazdıkları yazılar Türkiye’yi daha cazip hale getirdi. 1923’te kurulan Türk Seyyahin Cemiyeti’nin turizm sektörünün geliştirilmesi için ulusal ve uluslararası birçok faaliyeti oldu. Dünyada ulaşım sektörünün

zirvesi olan havacılık sektörünün Türkiye’de öncülü olarak 16 Şubat 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Türk turizminin gelişmesi, çeşitli devlet politikaları çerçevesinde ülkenin genel ekonomik gelişiminden ayrılamaz. Bu politikalar, 1923’ten günümüze beş önemli zaman diliminde gruplandırılabilir. Türkiye’nin turizm politikaları iç ve dış etkenlerden ötürü sürekli olarak kendisini güncellemiştir. Türkiye’de turizm sektörü 1980’den itibaren ilerleme kaydetmektedir. Ülke ekonomik sıkıntılar yaşarken; döviz girişi dış borç ve işsizliğin azaltılmasına yardımcı oldu.

Anahtar Kelimeler: Turizm ve Turizm Türleri, Otelcilik, Türk Seyyahin Cemiyeti, Türk Tayyare Cemiyeti, Turizm Politikaları.



ABSTRACT

Tourism is a collection of humanitarian activities that start from one place for rest or business purposes and turn to a specific region. It is a complex collection of cultural, social, economic and technological elements that emerge with the start of the journey. The definition of modern tourism was first formulated and described in 1942 by Swiss economists Walter Hunziker and Kurt Krapf. According to their definition, all events and relations arising from temporary stay of foreigners are tourism, provided that they do not turn it into a permanent accommodation and do not engage in any income-generating activities. The starting point of the tourism phenomenon dates 4000 BC, when the Sumerians invented writing, money and wheels. It can be stated that the Phoenicians were the first travellers in this context.

These sailors, who travelled more for trade purposes, have visited many places. Similarly, the first trips to China and India were usually for commercial purposes. The start of the Olympic Games in ancient Greece around 700 BC is considered an important event in the history of world tourism. Trips to participate and watch these games can be considered the beginning of sporting tourism. The collapse of the Roman Empire in the V century was the collapse of the Olympic tourism in order to attend the games. In the Middle Ages, during the dark ages of Europe, only adventurous people were able to travel. One of the most important travel events of the Middle Ages was the Crusades. The Crusades led to the formation of a cultural movement with lasting effects from east to west. In the XVII century, the invention of the railway in Germany revolutionized transportation.

With the rapid development of steamship and railway networks, distances have been shortened and travel expenses have decreased. As a result, not only the rich could travel, but the middle class also. The number of people participating in tourism has increased rapidly. Thus, the first organized group tours began. The Sergi-i umûmî-i Osmânî held in Istanbul in 1863 is the first important event to bring together the travel agencies. In the second half of the XX century, hospitality companies got established after the increased travel in Europe. Istanbul Pera Palas Hotel is known as the turning point of this development in Turkey. The establishment of Wagon-Lits Orient brought many cultural groups from Europe to Istanbul. NATTA, the first travel agency with previous experience in the transport networks, was opened within Pera Palas Hotel. The books written by writers such as Agatha Christie and Pierre Loti about Istanbul and Turkey made Turkey more attractive to tourists. Founded in 1923, the Turkish Pilgrim's Society has

had many national and international activities for the development of the tourism sector. On February 16, 1925, the Turkish Airplane Society was established as the pioneer of the aviation sector in Turkey. It is now the top transportation sector in the world. The development of Turkish tourism cannot be separated from the overall economic development of the country within the framework of various state policies. These policies can be grouped in five important periods from 1923 to the present. Turkey's tourism policies are constantly updated due to domestic and external factors. The tourism sector in Turkey has been making progress since 1980. While the country is experiencing economic difficulties; Foreign exchange input has helped reduce foreign debt and unemployment.

Keywords: Tourism and Tourism Types, Hotel Management, Turkish Pilgrimage Society, Turkish Airplane Society, Tourism Policies.

İÇİNDEKİLER

TEZ KABUL TUTANAĞI.....	I
YEMİN METNİ.....	II
ÖZET	III
ABSTRACT.....	V
ÖNSÖZ	XII
KISALTMALAR	XV
KAYNAKÇA	XVII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE TURİZM OLGUSU VE TURİZM TÜRLERİ

A- TURİZM OLGUSU.....	13
I- Turizmin Kavramı ve Yapısı	13
II- Turist Kavramı	18
III- Turizm ve Seyahat	21
IV- Turizmin Tarihsel Gelişimi	24
1- Antik Dönemde Turizm	27
2- Orta Çağ'da Turizm	29
3- Yakın Çağ'da Turizm.....	30
4- XX. Yüzyılda Turizme Genel Bakış	31
V- İnsanları Turizme Yönelten Nedenler.....	32
VI- Turizm Çeşitleri.....	39
1- Katılan Kişi Sayısına Göre.....	39
2- Ziyaret Edilen Yere Göre	40
3- Yaşa Göre.....	41
4-Kişilerin Ekonomik Durumlarının ve Amaçlarının Turizmde Belirleyici Olması.....	42
VII- Turizm Endüstrisi ve Özellikleri	44
VIII- Dünyada Otel İşletmeleri ve Tarihsel Gelişimi	48
B- TURİZM TÜRLERİ	56
I- Sağlık ve Termal Turizmi.....	57
II- Kültür Turizmi	59
III- Dağ Turizmi	60

IV- Kış Turizmi.....	60
V- Spor Turizmi	63
VI- Mağara Turizmi	63
VII- Yayla Turizmi	64
VIII- Kongre Turizmi.....	65
IX- İnanç Turizmi	66
X- Gastronomi Turizmi.....	68
XI- Av Turizmi	69
XII- Yat Turizmi	70
XIII- Golf Turizmi	73
XIV- Macera Turizmi	73
XV- Etkinlik Turizmi.....	74
XVI- Kruvaziyer Turizmi	75
XVII- Uzay Turizmi.....	76

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE TURİZMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

A- ANTİK DÖNEMDEN XIX. YÜZYILA KADAR SEYAHAT OLGUSUNUN GELİŞİMİ.....	77
B- XIX. YÜZYILDA TURİZM OLGUSUNUN GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	79
I- Karayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	80
II- Denizyolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	87
1- Seyr-i Sefain İdaresi’nin Kurulması (1910) Sonrası Yaşanan Gelişmeler.....	90
a) İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923).....	93
b) Kabotaj Kanunu (1 Temmuz 1926).....	94
c) Uluslararası Seyr-i Sefâin Anlaşmaları (1830-1933).....	97
III- Demiryolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi	102
1- Wagons Lits Şirketi ve Orient Express Seferleri.....	106
2- Rumeli Demiryolları.....	109
3- Anadolu ve Bağdat Demiryolları.....	110
IV- Avrupa’dan İstanbul’a İlk Tur Organizasyonları	112
V- NATTA (1923) ve Türkiye’de Seyahat Acentacılığı’ nın Gelişimi	114

VI- Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863).....	116
1- Serginin Gerçekleşmesine Yönelik Basında Yapılan Açıklamalar.....	117
2- “ <i>Tercüman-ı Ahval</i> ” Gazetesinde Yayınlanan Nizamnâme (30 Ocak 1863) ..	119
3- Serginin Basında Değerlendirilmesi	122
VII- Aya İrini Kilisesi ve Müzecilik Faaliyetlerinde Yaşanan Gelişmeler.....	123
C- TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE KONAKLAMA YAPILARINDAKİ GELİŞMELER.....	128
I- Kervansaraylar ve Hanlar	129
II- Oteller.....	132
1- Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul Otelleri.....	132
a) Galata Bölgesi Otelleri ve Pera Palas.....	134
D- CUMHURİYET DÖNEMİ TURİZMİN GELİŞİMİ	138
I- Türk Seyyahin Cemiyeti’nden (1923) Türkiye Turing Kulübü’ne (1930).....	139
1- Reşit Saffet (Atabinen)’in Turizme Bakışı ve Türk Turizmine Katkıları	141
2- Türkiye’ye Deniz Yolu İle Gelen Turistlerle İlgili Düzenleme (1927)	143
3- Çevirmenlerle İlgili Düzenleme (1927)	143
4- Vize ve Gümrük Düzenlemeleri (1927)	144
5- Tanıtımla İlgili Faaliyetler	145
II- Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü’nün Faaliyetleri (1926-1939).....	147
1- Yurtiçinde Yapılan Çalışmalar.....	148
2- Türkiye’yi Yurtdışında Tanıtmak İçin Yapılan Çalışmalar	150
III- Türk Tayyare Cemiyeti (1925)-Türk Hava Kurumu (1935).....	151
1- Cumhuriyet Dönemi Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları (1925-1952).....	153
2- Türk Tayyare Cemiyeti’nin Kuruluş Sürecindeki Gelir Kaynakları.....	160
a) Milli Kaynaklar.....	160
b) Yabancı Yatırımlar.....	161
IV- Uluslararası Turizm Birliği Kongresi (1930)-Balkan Devletleri Turizm İttihadı Konferansı (1931)	162
V- “ <i>La Turquie Kemaliste</i> ” Dergisinin Kuruluşu (1933).....	164
VI- Türkiye’de Sergi ve Fuarcılığın Gelişimi ve Turizme Katkıları	167
1- Seyyar Sergi’nin Gündeme Gelişi.....	169
2- Seyyar Sergi İçin Yapılan Hazırlıklar.....	170
3- Seyyar Sergi Talimatnamesi ve Sergilenecek Ürünler.....	172

4- Mustafa Kemal (Atatürk)'ün Seyyar Sergi'yi Teftişi.....	175
5- Karadeniz Vapuru'nun Seyahat Süreci (16 Haziran 1926-5 Eylül 1926)....	177
6- Sergi ve Fuarçılık Alanındaki Diğer Gelişmeler.....	183
VII- Çok Partili Dönemde Yaşanan Gelişmeler.....	184

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TURİZM POLİTİKALARIVE TURİZMİN EKONOMİDEKİ YER

A- TURİZM POLİTİKALARI	187
I- Planlı Dönem Öncesi Turizm Politikaları(1923-1963)	187
1- Kriling Anlaşmaları Süreci.....	187
2- Türkofis'in Kurulması (27 Mayıs 1934) ve Turizm Faaliyetleri.....	189
II- Planlı Dönem Turizm Politikaları (1963-2023)	195
1- Kalkınma Planlarında Turizm	195
a) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967).....	196
b) İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972).....	198
c) Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977).....	199
d) Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983).....	200
e) Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989).....	202
f) Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994).....	203
g) Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000).....	204
h) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005).....	205
i) Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).....	206
j) Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018).....	207
k) Onbirinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023).....	208
B- TÜRKİYEDE TURİZMİN EKONOMİK ÖNEMİ	209
I- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu (16 Mart 1982).....	210
II- Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri	211
1- Ekonomik Büyüme.....	212
2- Uluslararası İlişkiler Kapsamında Turizm	212
3- Tarihsel Süreç İçerisinde Turizm ve Sosyal Gelişim	214
4- Turizmin Sosyo-Kültürel Değişime Etkisi.....	216
5- Tarihsel Süreç İçerisinde Turizmin Teknolojik Dönüşümü.....	217
C- TURİZMİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ	219
I- Turizmin Ekonomiye Olumlu Etkileri	219

1- Ödemeler Dengesi	220
2- Gelir Etkisi	221
3- İstihdam Etkisi	222
4- Diğer Sektörlere Etkileri	223
5- Dengeli Kalkınmaya Olan Etkileri.....	225
6- Alt ve Üst yapı Yatırımlarına Etkileri	226
II- Havayolu Ulaşım Sistemlerindeki Gelişmeler ve Turizm İle İlişkisi.....	227
1- Yolcu Taşımadaki Gelişim ve Türkiye'ye Yansıması.....	227
2- Sayısal Veriler.....	231
III- Türkiye'de Mesleki Turizm Eğitimi	236
1- Turizm Eğitimi'nin Tarihi Gelişimi.....	236
2- Yapılan Düzenlemeler ve İstatistiki Bilgiler.....	238
IV- Turizmin Ekonomiye Olumsuz Etkileri.....	241
1-Fırsat Maliyeti.....	241
2-Aşırı Bağımlılık	242
3-Enflasyon Etkisi.....	243
4-Mevsimlik Dalgalanma.....	244
5-İthalat Eğilimini Arttırmak	245
6-Turizm-Tarım İlişkisi.....	245
V- Dünyadaki Gelişmelerin Türk Turizmine Etkisi.....	246
VI- Dünya Turizminde Geleceğe Yönelik Eğitimler	259
SONUÇ	261
EKLER	269

ÖNSÖZ

Turizm çağımızda küresel öneme sahip, ekonomik bir faaliyet olarak kabul edilmektedir. İlgili kurum ve kuruluşlarca turizme olan ilgi süreç içerisinde artmaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinin “*can damarlarından*” biri olan “*Turizm Endüstrisi*” Türkiye içinde büyük önem taşımaktadır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucularının da büyük bir ileri görüşlülükle turizmi dönemin şartları içerisinde değerlendirmeye çalıştıkları da bir vakadır. Türkiye Cumhuriyeti Tarihi konusunda yapılan çalışmaları değerlendirdiğimizde turizme yeterince yer ayrılmadığını da burada ifade etmeliyiz.

“*Türkiye’de Turizmin Tarihsel Gelişimi*” konu olarak hem tarih hem de turizm biliminin akademik değerlerini içinde barındırmaktadır. Disiplinler arası bir tez olmasından ötürü konuların ele alınışı ve işlenişinde gerekli özen gösterilmeye çalışıldı.

Her iki bilim dalının bakış açıları ile araştırma konumuz değerlendirildikten sonra tekrardan bir bütünlük oluşturulmaya çalışıldı. Tarihsel süreç, tarih biliminin gerekleri doğrultusunda sebep-sonuç ilişkisi dikkate alınarak metne dönüştürüldü. Araştırma safhasında gerek kavramsal ve gerekse küresel olgulara atıfta bulunulurken konunun yerli ve yabancı uzmanlarının yazdığı makalelerden ve başvuru eserlerinden faydalanma yoluna gidildi. Özellikle turizmin her alanda güncelliğini koruması, yerli ve yabancı yayınların sayısında belirgin bir artışa sebebiyet vermektedir. Türkiye’de turizmin tarihiyle ilgili olarak yaptığımız bu çalışmada birçok arşiv ve kütüphanede araştırma yapma imkânına sahip olduk. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı’ndan belge edinildi. Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivi kısımlarından faydalanıldı. Türk Tarih Kurumu Başkanlığı Arşivi, Beyazıt Kütüphanesi Gazete Arşivi, Milli Kütüphane Gazete ve Dergi Arşivinde konumuzla ilgili gazete ve dergiler tarandı. Milli Kütüphane, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, TBMM Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Kültür Turizm Bakanlığı Kütüphanesi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi, Yüzüncü yıl Üniversitesi ve Atatürk Üniversitesi kütüphanelerinde araştırma ve incelemelerde bulunuldu. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği ziyaret edildi. Bununla birlikte Otelcilik konusunda bir dönüm noktası olmasından ötürü Per Palas Oteli ziyaret edildi yetkililerle görüşmeler yapıldı.

Araştırma konumuzla ilgili olarak yayınlanmış resmi yayın ve kaynaklardan faydalanıldı. Yukarıda da ifade edildiği üzere basın tarandı. Turizmle ilgili gelişmeler aktarıldı. Yeri geldikçe elektronik kaynaklara da ulaşılarak araştırmamıza derinlik kazandırılmaya çalışıldı.

Araştırma süreci tamamlandıktan sonra edinilen bulgular üç bölüm halinde metne dönüştürüldü. Çalışmanın Birinci Bölümünde; “*Turizm Olgusu*” ve “*Turizm Türleri*” başlıkları altında turizm kavramı hakkında genel bilgiler sunulmaktadır. Turizmi olgu olarak ele almak çeşitli anlamlar arasında araştırma yapmayı gerektirir. Tanımların ne olduğu ve zaman içerisinde nasıl değiştiği geliştiği üzerinde duruldu. Turizmin sosyolojik farkındalığı, makro-ekonomik sosyal ve politik süreçlerde değişiklikler yaparak tüm toplum ve kurumları nasıl etkilediği bu bölümde anlatıldı.

Turizm, çok yönlü bir sosyal olgudur. Turizm ile ilgili araştırmalar yapılırken iki temel konuya odaklanılmaktadır. Bunlardan ilki ekonomik etkilerdir. İkincisi ise sosyo-kültürel etkileridir. Çoğu araştırmacı birinciyi seçer. Bu ikili, turizme ilişkin sosyo-kültürel konuların çalışılmasında önemli bir eksiklik olduğu anlamına gelir. Karmaşık ve çok kültürlü bir toplumda turizm, farklı özleri olan konular ve nesneler arasında bir olgudur. Bu bölümde turizmin Sosyolojik gelişmelerle bağlantılı olarak nasıl geliştiği ve çeşitlilik kazandığı konularına da değinildi. Toplumun ekonomik ve kültürel yapısının turizm endüstrisi üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkilerine de yer verildi. Farklı nedenlerle yaygınlaşan seyahat hareketlerinin beraberinde getirdiği gelişmeler belirtildi. Bu gelişmeler ulaşım ve konaklama faaliyetleridir. Kişilerin yaş ve hobilerine yönelik farklı turizm alanlarının ortaya çıkması birinci bölümde ifade edilmektedir.

İkinci Bölümde; “*Türkiye’de Turizmin Tarihsel Gelişimi*” üzerinde durulmaktadır. Konaklama, ulaşım, iletişim ve tanıtım alanında yapılan çalışmaların hangi süreçlerden geçtiği de bu bölümde ayrıntılı olarak incelendi. Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle farklı kültürlerin buluşma noktasıdır. Bir varış yeri, kültürü, tarihi ve antik uygarlıklarıyla ilgili bilgi ve farkındalık, mekân için daha olumlu bir imaj yaratmada etkili olmaktadır. Araştırma, geçmişte “*ucuz bir kitle turizmi hedefi*” olan şu anda kendisini bir miras turizm yeri olarak konumlandırmaya çalışan Türkiye’nin bu konudaki gelişimini ele almaktadır. Ulaşım sistemlerindeki gelişim tarihsel süreç içerisinde kronolojik olarak belirtildi. Bu ulaşım ağları üzerinden yapılan yolcu taşımacılığının seyahat sektörünün gelişimi üzerindeki etkisine değinildi. Seyahat Acenteciliğinin Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti’nde gelişimi ve kurumsallaşması bu bölümde yer almaktadır. Sergi faaliyetlerinin başlangıcı kabul edilen Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863) bu bölümde anlatılan bir diğer önemli gelişmedir. Bununla beraber serginin tanıtımıyla ilgili dönemin gazete ve dergilerinde yer alan haberlere yer verildi. Konaklama sektöründe otelciliğin gelişimi kronolojik bir sıra ile ifade edildi. Türk Seyyahin Cemiyeti’nin (1923) turizmin gelişimine katkısına değinildi. Bununla birlikte

turizm konusunda Türkiye'nin ulusal ve uluslararası faaliyetleri incelenerek 1950'li yıllarda yapılan etkinlikler de aktarıldı.

Üçüncü ve Son Bölümde ise; yabancı ülkelerde ve Türkiye'de izlenen turizm politikalarına değinilerek bu sektörün ekonomideki yeri üzerinde duruldu. Türkiye'nin izlediği Planlı Dönem Öncesi Turizm Politikalarının yanı sıra Planlı Dönem Turizm Politikaları ve birbirini takip eden Beş yıllık Kalkınma Planları çerçevesinde aktarıldı. Turizmin ekonomik önemi ve diğer sektörlerle bağlantıları ifade edildi. Dünyada yaşanan gelişmelerin Türk Turizmi'ne etkileri hakkında kronolojik bilgi verildi. Türkiye ekonomisi ve çevre üzerinde bu sektörün olumlu ve olumsuz etkilerine değinildi. Dünya Turizminde geleceğe yönelik eğilimler de ayrı bir başlık altında irdelendi.

Araştırma konumun her safhasında bilgi ve deneyimlerinden yararlandığım Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürü ve Tez İzleme Komitesi (TİK) Üyesi Prof. Dr. S. Esin DERİNSU DAYI'ya saygı ve şükranlarımı sunarım. Ayrıca akademik katkılarından dolayı TİK Üyesi Atatürk Üniversitesi Turizm Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Gökâl Nuri SELÇUK'a katkılarından ötürü müteşşekkirim. Yine Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitü öğretim üyelerine ve çalışanlarına teşekkürü borç bilirim. Bu bağlamda enstitü doktora öğrencisi Doğan KOÇAK'a ve onun şahsında diğer arkadaşlarıma verdikleri destekten ötürü minnettarım.

Tez konusunun belirlenmesi, araştırma süreci ve yazım aşamasının tamamlanmasında değerli bilgilerini her zaman paylaşan, zamanını esirgmeden çalışmamla yakından ilgilenen, yardımını ve desteğini asla unutmayacağım Danışman hocam Prof. Dr. İsmail EYYUPOĞLU'na minnettarım. Ayrıca çalışmamda bana her zaman destek olan, güven sağlayan babama, anneme ve canım aileme sonsuz teşekkür ederim.

Umut GÜLERYÜZ

Erzurum-2021

KISALTMALAR

A.Ü	: Ankara Üniversitesi
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AirBnB	: Air Bed and Breakfast
AKDTYK	: Atatürk Kültür Dil Tarih Yüksek Kurumu
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
BCA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
BESYO	: Beden Eğitimi ve Spor Yüksek Okulu
BOA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
Çev.	: Çeviren
DEÜ	: Dokuz Eylül Üniversitesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
ECLAC	: Ekonomik Commission for Latin America and the Carabian
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Kontrol Örgütü
ESAD	: Ege Seyahat Acentaları Derneği
E.T	: Erişim Tarihi
GMBD	: Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi
Haz.	: Hazırlayan
HÜTAD	: Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi
IATA	: International Air Traffic Association
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IEEE	: The Institute Of Electrical And Electronics Engineers
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
İTSOM	: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası
İİBF	: İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
İ.MM	: İrade Tasnifi, Meclis-i Mahsus
İŞÜ	: İstanbul Şehir Üniversitesi
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
JOEEP	: Journal Of Emerging Economies And Policy

KTKGB	: Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri
M.	: Milattan nce
M.S	: Milattan Sonra
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
SD	: Süleyman Demirel Üniversitesi
SETA	: Siyaset Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMMZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
TDK	: Türk Dil Kurumu
TİMAD	: Türk – İslam Medeniyeti Akademik Araştırma Dergisi
TM	: Turizm Merkezleri
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
THY	: Türk Hava Yolları
TSA	: Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Güvenliği İdaresi
TSCNE	: Türk Seyyahın Cemiyeti Nizamname-i Esasisi
TTOK	: Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü
TTOKB	: Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü Belleteni
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TK	: Turizm Kılavuzu
TURBAN	: Turizm Bankası
TÜRSAB	: Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TÜSTAC	: Türkiye Seyahat Acenteleri Cemiyeti
WTO	: World Tourism Organization
WTTC	: Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi
Yay. Haz.	: Yayına Hazırlayan
Yay. Kur.	: Yayın Kurulu
Y.B.	: Yazarı Bilinmiyor
YMCA	: Young Men’s Christian Association
YK	: Yüksek ğretim Kurulu

KAYNAKÇA

A- ARŞİVLER

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

B- RESMÎ YAYINLAR VE TUTANAKLAR

Ayasofya Camiinin Yönetiminin 22/6/1965 Tarihli ve 633 Sayılı Diyanet İşleri Başkanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanunun 35'inci Maddesi Gereğince Diyanet İşleri Başkanlığına Devredilerek İbadete Açılması Hakkında Karar, **Resmi Gazete**, S.31181, (10/07/2020)

Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair Kanun, **Resmî Gazete**, S.29, (29/6/1926)

Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair 8 Haziran 1926 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun, **Resmî Gazete**, S.215, (21/05/1927)

Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 1973.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1956 Bütçe Kanunu, **Resmi Gazete**, S.9249, (28/11/1956)

DPT Birinci Kalkınma Planı (1963-1967) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1963.

Devlet Planlama Teşkilatı, **VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Ormancılık**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 2001.

Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.629, (10/07/1927)

DPT Altıncı Kalkınma Planı (1990-1994) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1990.

DPT Beşinci Kalkınma Planı (1985-1989) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1984.

DPT Denizyolu Ulaşımı, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2007.

DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2006.

DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2006.

DPT Dördüncü Kalkınma Planı (1979-1984) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1977.

DPT İkinci Kalkınma Planı (1968-1972) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1967.

DPT Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1995.

DPT Sekizinci Kalkınma Planı (2001-2005) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2000.

DPT Üçüncü Kalkınma Planı (1973-1977) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1972.

DPT Yedinci Kalkınma Planı (1996-2000) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1995.

Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname, **Resmi Gazete**, S.2730, (08/11/1927)

İktisadi ve Ticari İlimler Akademileri Kanunu, **Resmi Gazete**, S.7334, (11/07/1962)

İktisat Vekâleti teşkilât ve vazifeleri hakkında kanun, **Resmi Gazete**, S.2713, (29/05/1934)

İNÖNÜ, İsmet, **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946.

İstanbul Liman İşleri İnhisârı Türk Anonim Şirketi Nizâmname-i Dâhiliyyesi, **Resmi Gazete**, S.470, (12/09/1926)

Karayolları İstatistik Bülteni 1957, KGM Planlama ve Fen Heyeti, Ankara, 1957.

SEVİM, Ali, ÖZTOPRAK, İzzet, TURAL, Mehmet Akif, **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, I, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.

Seyyar Sergi Vapur Bedeli Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.324, (17/03/1926).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.5431, (18/11/2005)

TBMMZC, II/16, Ankara, 1925.

TBMMZC, II/17, Ankara, 1925.

TBMMZC, II/22, Ankara, 1926.

TBMMZC, III/16, Ankara, 1930

TBMMZC, V/16, Ankara, 1938.

Ticaret ve Turizm Öğretimi Okulları ve Programları, (Yay. Haz: Milli Eğitim Bakanlığı Ticaret ve Turizm Öğretimi Genel Müdürlüğü), Ankara, 1993.

Turistler için Konuşma Kitabı, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1930.

TK, 1935, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1935.

TK, 1934-1935. (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1935.

Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.7470, (30/03/1950).

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, V, Genel Kurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara, 1964.

Türk Seyyahîn Cemiyeti Nizâmnâme-i Esâsîsi, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1923.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, **Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Özel İhtisas Komisyon Raporu**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2012.

Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü'nün İstanbul Vilâyetinin 23 Mart 1931 Tarihli ve 299 Numaralı İlmühaber ile Musaddak, Tadil Olunmuş Nizamnamesi, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1931.

Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları, (24-25 Mayıs 1935), Köyhocas Basımevi, Ankara, 1935.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi**, (Yay. Haz:: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2011.

Türkiye Turing Klöbü Ne Yaptı, (1925-1935), (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1936.

Türkiye Turing Klöbü'nün 1930 Senesi Rapor ve Bilançosu, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1931.

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (1923-1973), T.T.O.K.'nın 50. Yılı, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1973.

Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, (Yay. Haz: Ulaştırma Bakanlığı), Ankara, 2010.

Türkiye’de Ulaşım Politikası, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul, 1977.

Türkiye’ye Bir Işıktı Turing 1977-1993 (1- Doğum ve Emekleme), (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1995.

Yapılacak Köprüler ve Şoseler İçin Nafia Vekâletince Teahhüdât İcrasına Dair Kanun, **Resmi Gazete**, S.1518, (12/06/1930)

Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik, **Resmi Gazete**, S.18125, (04/08/1983)

Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre, (Yay. Haz: Bayındırlık Bakanlığı), Ankara, 1948.

3614 sayılı Ticaret Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun, **Resmi Gazete**, S.4220, (27/05/1939)

3857 sayılı Başvekâlete Bağlı Matbuat Umum Müdürlüğü Teşkiline ve Vazifelerine Dair Kanun, **Resmi Gazete**, S.3857, (11/02/1940)

5879 sayılı Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Kanunu, **Resmi Gazete**, S.5879, (21/7/1983)

6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.8414, (22/05/1953)

6224 sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.8615, (23/01/1954)

Seyahat Acenteleri Yönetmeliği, **Resmi Gazete**, S.26664, (05/10/2007)

8/11/1341 tarih ve 2730 sayılı Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname’nin Yürürlükten Kaldırılması, **Resmi Gazete**, S.14012, (11/11/1971)

Yol Mükellefiyeti Kanunu, **Resmi Gazete**, S.542, (19/01/1925)

815 sayılı Kabotaj Kanunu, **Resmi Gazete**, S.815, (29/04/1926)

C- SÜRELİ YAYINLAR

1- Gazeteler

Akşam

Cumhuriyet

Hâkimiyet-i Milliye

Hürriyet

Milliyet
Resmi Gazete
Resimli Gazete
Ruzname-i Ceride-i Havadis
Tasvir-i Efkâr
Tercüman
Tercüman-ı Ahval
Ulus
Vakit

2- Dergiler

Acta Astronautica
Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Akademik İncelemeler Dergisi
Akdeniz İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
Aksaray Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
American Behavioural Scientist
Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi
Anatolia: An International Journal Of Tourism And Hospitality Research
Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi
Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi
Annals of Tourism Research
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi
Applied Economics
Asian Social Science
Atatürk Dergisi
Atatürk Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılapları Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi
Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi
Avrasya Terim Dergisi
Ayın Tarihi Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi
Bayındırlık İşleri Dergisi

Belleten
Bilim ve Teknik Dergisi
Bilgi Dünyası
Birikim
Book of Proceedings, Tour Man
Bursa Defteri
Canadian Geographer
Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
Cogito
Cumhuriyet International Journal of Education
Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi
Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi
Demiryol
Doğu Coğrafya Dergisi
Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Economic Development and Cultural Change
Economica
Ege Akademik Bakış
Ege Coğrafya Dergisi
Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi
Eğitim Bilim Toplum Dergisi
E-Journal of New World Sciences Academy
Electronic Journal of Social Sciences
Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Gazi Akademik Bakış
Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi
Gazi Üniversitesi Ticaret Ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi
Geoforum
Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi
Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi
Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi
Havacılık ve Spor Dergisi
Hece Dergisi
History Studies

Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi
Hungarian Historical Review
IEEE
İktisadi Yürüyüş
International Business Research
International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences
International Journal of Business and Social Science
International Journal of Social Sciences and Humanity Studies
International Journal of Cultural and Social Studies
International Journal of Academic Value Studies
Istanbul International Congress on Maritime Technology
İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası
İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi
İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi/b
İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi
İzmir Ticaret Odası Dergisi
Journal of Business Research
Journal of cleaner production
Journal of Historical Geography
Journal of Emerging Economies and Policy
Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
Karadeniz Araştırmaları
Kastamonu Eğitim Dergisi
Kebikeç
Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi
Mecmua-1 Fünun
Megaron
Mimarist
Mir'at
Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Mukaddime
Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi

Mühendis ve Makina Dergisi
Niğde Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
ODTÜ Gelişme Dergisi
OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
Procedia Social and Behavioral Sciences
Research Journal of International Studies
Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi
Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi
Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi
SETA Perspektif
Skylife
Sosyal ve Beşeri Araştırmalar Dergisi
Sosyo-ekonomi
Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi
Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi
Tarih Okulu
Tarih ve Toplum Dergisi
Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi
The Journal of International Lingual, Social and Educational Sciences
The Journal of Pacific Studies
The Journal of Transport History
Tourism Analysis
Tourism Management
Turist Rehberliği Dergisi
Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Planlama Dairesi Yayınları
Turizm ve Araştırma Dergisi
Türk-İslam Medeniyetleri Araştırma Dergisi
Türkiye Barolar Birliği Dergisi
Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Mecmuaları
Türk Dünyası Araştırmaları
Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırma Dergisi

Türk Kültürü
Türkofis Ekonomik Enformasyon Bülteni
Türk Tarih Encümeni Mecmuası
Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni
TÜRSAB Aylık Dergisi
Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi
Ulumu İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası
Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi
Uluslararası Global Turizm Araştırmaları Dergisi
World Applied Sciences Journal
Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları
Yaşar Üniversitesi Dergisi
Yerel Siyaset Dergisi
Yıllar Boyu Tarih Dergisi
Zeitschrift für Geopolitik

D- SÖZLÜK KLAVUZ VE ANSİKLOPEDİLER

1- Ansiklopediler

İslam Ansiklopedisi
Türk Ansiklopedisi
Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi
The Oxford Dictionary of Byzantium
Osmanlı II

E- KİTAPLAR

1-Hatıralar

ABOUT, Edmond, **L'Orient Express–De Pontoise à Stamboul**, Magellan-Cie, Bibliothèque Litteraire, 2007.
ARSEVEN, Celal Esat, **Seyyar Sergi ile Seyahat İntibaları**, Kitabevi, İstanbul, 2008.
DU VELAY, A, **Essai sur l'Histoire Financiere de la Turquie**, Paris, 1903.
FIRTINA, Halil İbrahim, **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları, (1922-1930)**, Türk Hava Kurumu Basımevi, İstanbul, 2009.
GÖKÇEN, Sabiha, **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, (Yay. Haz: Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1982.

GÜRSU, Süreyya, **1926 Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları**, (Derleyen: Refik Akdoğan), Kişisel Yayın, İstanbul, 2006.

HÜRKUŞ, Vecihi, **Havalar**, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1942.

KARACA, Ali Naci, **Lozan**, Nokta Kitap, İstanbul, 2007.

WARBURTON, Elliot, **The Crescent and the Cross; or, Romance and Realities of Eastern Travel**, I, Wiley and Putnam, New York, 1845.

2-Araştırma Eserler

ABAÇ, Nuri, **Uluslararası Fuarlar ve Türkiye**, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayın ve Temsil Şubesi Müdürlüğü, Ankara, 1985.

ADIGÜZEL, M. Bahattin, **Hayallerini Uçuran Adam: Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2013.

ADIGÜZEL, M. Bahattin, AKKUŞ AKGÜL, Songül, KULA, Candan, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.

AHİPAŞAOĞLU, Suavi, **Seyahat İşletmelerinde Tur Planlaması-Yönetimi ve Rehberliğin Meslek Olarak Seçilmesinin Nedenleri Üzerine Bir Uygulama**, Varol Matbaası, Ankara, 1997.

AHİPAŞAOĞLU, Suavi, ARIKAN, İrfan, **Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2003.

AKANDERE, Osman, **Milli Şef Dönemi**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1998.

AKARLI, Engin Deniz, **Belgelerle Tanzimat**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1978.

AKAT, Ömer, **Pazarlama Ağırlıklı Turizm İşletmeciliği**, Gazi Yayınları, Bursa, 1997.

AKÇURA, Gökhan, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, OTI Holding Yayınları, İstanbul, 2013.

AKIN, Nur, **XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, Literatür Yayınları İstanbul, 2002.

AKKILIÇ, Yılmaz, **Atatürk ve Bursa**, Nilüfer Akkılıç Kütüphanesi, Bursa, 2009.

AKOĞLAN KOZAK, Meryem, BAHÇE, Sadık, **Özel İlgi Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009.

AKPINAR, Sibel, **Türkiye'nin Turizm Merkezlerinde Eko-turizm Yaklaşımları**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Planlama Dairesi Yayınları, Ankara, 2006.

AKSOY, Yaşar, **Ege Sanayi Tarihi**, Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları, İzmir, 1999.

- AKTAŞ, Ahmet, **Turizm İşletmeciliği ve Yönetimi**, Azim Matbaası, Antalya, 2002.
- ALBUSTANLIOĞLU, Tulga, **Seyahat Acenteciliği Ders Notları**, Ankara, 2009.
- ALKAN, Cevat, DOĞAN, Hıfzı, SEZGİN, İlhan, **Mesleki ve Teknik Eğitimin Esasları**, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara, 2001.
- ARI, Kemal, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası Vakfı Yayınları, İzmir, 2008.
- ARMAOĞLU, Fahir, **XX. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1914-1995)**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014.
- ARSLAN, Kahraman, **Türkiye’de Kongre Turizmini Geliştirme İmkânları**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2009.
- AS, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.
- ATABİNEN, Reşit Saffet, **Turizm’in Harsî, Siyasî ve İktisadî Faydaları**, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü Neşriyatı, İstanbul, 1934.
- AVCIKURT, Cevdet, **Turizm Sosyolojisi**, Detay Yayınları, Balıkesir, 2003.
- AYDEMİR, Şevket Süreyya, **İkinci Adam**, I, Remzi Kitapevi, Ankara, 1976.
- AYMANKUY, Yusuf, **Kongre Turizmi ve Fuar Organizasyonları**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2003.
- BAHAR, Ozan, KOZAK, Metin, **Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.
- BAHTİYAR, Orhan, **Vecihi-Kara Tehlike**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2020.
- BAKIRCI, Mehmet, **Doğu Karadeniz Bölgesinin Turizme Kazandırılması**, Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992.
- BALTA, Sabah, ALTINTAŞ, Volkan, **Seyahat Acenteciliği ve Tur Operatörlüğü**, (Editör: Ünlü, İlhan), Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir, 2010.
- BARDA, Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1958.
- BARUTÇUGİL, İsmet, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1986.
- Başbakanlık DPT Müsteşarlığı, **3. İzmir İktisat Kongresi 4-7 Haziran 1992**, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Döner Sermaya İşletmesi Müdürlüğü Basımevi, Eskişehir, 1993.
- BATMAN, Orhan, **Otel İşletmelerinin Yönetimi**, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008.
- BAYER, M. Zekai, **Turizme Giriş**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992.

- BERKSAN, Nazım, **Yol Davamız Nerede?**, Akın Matbaası, Ankara, 1951.
- BHATIA, Arjun Kumar, **International Tourism**, Sterling Publisher Private Limited, New Delhi, 2002.
- BIYIKOĞLU, H. Nadir, **Türk Havacılık Sanayi**, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1991.
- BİNGÖL, Zekeriya, **Gelenekselden Evrensele Anadolu'da İnanç Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2007.
- BORATAV, Korkut, **Türkiye'de Devletçilik**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2009.
- BORATAV, Korkut, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)**, İmge Kitabevi, Ankara, 2004.
- BOSTAN, İdris, **Kadırgadan Kalyonu'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İkinci Yarısında Osmanlı Gemi İnşa Teknolojisinin Gelişimi**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.
- BOSTAN, İdris, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- BRENDON, Piers, **Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism**, Secker and Warburg, London, 1991.
- BRILLI, Attilio, **Als Reisen eine Kunst war: Vom Beginn des modernen Tourismus: Die Grand Tour**, Klaus, Wagenbach Verlag, 1997.
- BURNS, Peter M., **Tourism-Anthropology**, Routledge, London, 1999.
- CAN, Halil, GÜNER, Semih, **Turizm Hukuku**, Siyasal Kitapevi, Ankara, 2000.
- CARACALLA, Jean, Paul, CARS, Jean des, **L'Orient-Express: Un Siècle D'aventures Ferroviaires**, Denoël, Paris, 1984.
- CARBOGNANO, Cosimo Comidas de, **18. Yüzyılın Sonunda İstanbul**, (Çev: Erendiz Özbayoğlu), Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- COLLET, Emmanuel, SERVANTIE, Alain, BASCH, Sophie, STOLS, Eddy, VERMEULEN, Joos, CARACALLA, Jean, Paul, CARS, Jean Des, **Le Voyage à Constantinople, l'Orient Express**, Pandora, Bruxelles, 1997.
- COLLINS, Patrick, **Space Tourism: Recent Progress and Future Prospects**. Space Technology and Applications International Forum, 2004.
- COOPER, Chris, **From Mass to Responsible Tourism: The Turkish Experience**, Pergamon Mc Millan plc., New York, 1992.
- ÇAĞLAR, Bora, **Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, HAVELSAN, Ankara, 2000.

- ÇAKICI, Celil, AKOĞLAN, KOZAK, Meryem, AZALTUN, Murat, SÖKMEN, Alptekin, SARIİŞİK, Mehmet, **Otel İşletmeciliği**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2002.
- ÇELİK, Zeynep, **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998.
- ÇELİK, Zeynep, **Şarkın Sergilenişi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005.
- ÇOKER, Fahri, Sadi Kazancı, **T.C. Kanunları**, Kazancı Matbaacılık, İstanbul, 1994.
- ÇORUH, Selahattin, **Genel Turizm Bilgisi**, Güven Matbaası, Ankara, 1969.
- DAĞDELEN, İrfan, **Charles Edouard Goad'ın İstanbul Sigorta Haritaları**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007.
- DANIŞMEND, İsmail Hami, **İzahlı Osmanlı Tarihî Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1961.
- DAVISON, Chris, CLARKE, Phil, **The Nottingham Intellectual Property Guide for Creatives**, (Editör: Estelle Paley), European Regional Development, 2007.
- DE BOTTON, Alian, **Seyahat Sanatı**, (Çev: A. Sıla Bayer), Sel Yayıncılık, İstanbul, 2011.
- DELEON, Jak, **Pera Palas**, İstanbul Otelcilik ve Turizm Ticaret A.Ş. Yayınları, İstanbul, 1993.
- DEMİR, Mahmut, **Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014.
- Mehmet Arif Demirer, **II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar**, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015.
- DEMİRER, Mehmet Arif, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)**, Son Çağ Matbaacılık, Ankara, 2017.
- DENONCOURT, Janice, PALEY, Estelle, JARMAN, Jane, JOHNSON, Nick, DİNÇ, Yakup, GÖKDENİZ, Ayhan, HACIOĞLU, Necdet, **Boş Zaman ve Rekreasyon Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009.
- DİNÇER, Mithat Zeki, **Turizm Ekonomisi ve Türkiye Ekonomisinde Turizm**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1993.
- DİNÇER, Mithat Zeki, **Türkiye'de Yat Turizmi. Turizm Yıllığı**, Türkiye Kalkınma Bankası Yayınları, Ankara, 1987.
- DİZDAR, Mustafa Yavuz, **Kentleşmenin Çevredeki Tarım Üzerinde Olumsuz Etkileri**, T.C. Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı Yayını, Ankara, 1983.
- DOĞAN, Hasan Z, **Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004.

- DOĞAN, İsmail, **Sosyoloji-Kavramlar ve Sorunlar**, Sistem Yayıncılık, İstanbul, 1998.
- DOĞANER, Suna, **Türkiye Turizm Coğrafyası**, Çantay Kitapevi, İstanbul, 2001.
- DÖKMECİ, Vedat, ÇIRACI, Hale, **Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1990.
- DURAN, Tülay, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.
- ER, Şükrü, **Teşebbüs Hürriyeti**, MESS Yayınları, Ankara, 1978.
- ERALP, Ziya, **Turizmin Toplumsal Değişimi Sosyo-Ekonomik Etkisi**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1974.
- ERDEM, Ufuk, **Yüzer Sergi Avrupa’da: Türkiye Cumhuriyeti Kendini Tanıtıyor**, Hiperlink Yayınevi, İstanbul, 2019.
- ERDOĞAN, İrfan, **Yeni Bir Binyıla Doğru Türk Eğitim Sistemi II- Sorunlar ve Çözümler**, Sistem Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- ERTİN, Gaye, **Türkiye Coğrafyası-Sosyal Bilgiler Öğretmenliği Programı Ders Kitabı**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998.
- ESEN, Şaban, EMİR, Gökhan, UYAR, Hande, **Cumhuriyet’ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.
- ETEM, Muhlis, **Sergi ve Panayır İktisat ve İşletmesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1931.
- EYYUPOĞLU, İsmail, **Türk Basın Tarihinde Ayın Tarihi, Seçilmiş Haberler 1939-1950**, Fenomen Yayıncılık, Ankara, 2020.
- FREUND, Peter, MARTİN, George, **Otomobilin Ekolojisi**, (Çev: Gürol Koca), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996.
- GALBRAİTH, John Kenneth, **Büyük Kriz 1929**, (Çev: Özkan Özdem), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2013.
- GARTNER, William C, **Tourism Development: Principles, Process and Policies**, John Wiley Sons, New York, 1996.
- GERÇEK, Ferruh, **Türk Müzeciliği**, TTK Yayınları, Ankara, 1999.
- GOELDNER, Charles R, RITCHIE, Brent, **Tourism, Principles, Practices, Philosophies**, John Wiley, Sons, New Jersey, 2006.
- GÖKSAN, Ersun, **Turizmoloji**, Uğur Ofset Matbaası, İzmir, 1978.
- GÖKSEL, Ali Esat, KUNERALP, Sinan, **Establishment and Development of Hotels in 19. Century İstanbul**, I. International Congress on the History of Turkish-Islamic

- Science and Technology, İstanbul Otelcilik, Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayınları, İstanbul, 1981.
- GÖKSEL, Burhan, **Turizmin Tarihi ve Türkler**, Turizm Yıllığı, Ankara, 1985.
- GÖLE, Münir, **Yolculuk Durumu**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2009.
- GREGORY, Alexis, **The Golden Age of Travel, 1880–1930**, Cassell, London, 1998.
- GÜLENAZ, Nursel, **Batılılaşma Dönemi İstanbul’unda Hanlar ve Pasajlar**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011.
- GÜLERSOY, Çelik, **Hotel d’Angleterre**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985.
- GÜLERSOY, Çelik, **Türk Toplumunu ve Turizm**, Yenilik Basımevi, İstanbul, 1970.
- GÜLTEN, Zeynep, **Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş’tan 1926, 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına 2001**, Hava Harp Okulu Matbaası, İstanbul, 2002.
- GÜRAN, Ceyhan, **Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi**, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 1976.
- GÜRDAL, Mehmet, **Turizm Ulaştırması**, Karınca Matbaası, İzmir, 1995.
- GWYN, David, COSSONS, Neil, **Early Railways in England: Review and summary of recent research**, Research Report Series, London, 2017.
- HAAS, Hans, **Turizm Bilgisi**, Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü, Ankara, 1939.
- HABERAL, Hikmet, **Turizmde Alternatif Ekolojik Turizm, Doğa Turizmi, Kırsal Turizm, Yayla Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2015.
- HACHTMANN, Rüdiger, **Tourismus-Geschichte**, Neue Geschichte, Göttingen, 2007.
- HACIOĞLU, Necdet, KAŞLI, Mehmet, ŞAHİN, Seda, TETİK, Nuray, **Türkiye’de Turizm Eğitimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008.
- HACIOĞLU, Necdet, AVCIKURT, Cevdet, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2008.
- HACIOĞLU, Necdet, ŞAHİN, Bayram, **Üçüncü Yaş Turizmi**, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.
- HACIOĞLU, Necdet, **Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü**, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Bursa, 1995.
- HACIOĞLU, Necdet, **Turizm Pazarlaması**, Nobel Yayıncılık, İstanbul, 2012.
- HART, Michael H., **Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100**, Neden Kitap Yayıncılık, İstanbul, 2008.

- HARPER, Donald Victor, **Transportation in America**, Prentice Hall Inc, Newyork, 1989.
- HAZAR, Atilla, **Spor ve Turizm: BESYO Spor ve Turizm**, spor Turizmi, Turizm Kaynakları Dersi, Detay Yayıncılık, Ankara, 2007.
- HAZAR, Atila, **Rekreasyon ve Animasyon**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009.
- HERRESHOFF, Francis, **An Inroduction To Yachting** , Sheridan House, New York, 1963.
- HOLBORN, Hajo, **Deutsche Geschichte in der Neuzeit III. 1871-1945**, Oldenbourg Verlag, München, 1971.
- HUSSEIN, Azize Tunç, SAÇ, Firuzan, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2008.
- IMBERT, Paul, **Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri**, (Çev: Adnan Cemgil), Engin Yayınları, İstanbul, 1981.
- IŞIKLI, Aytaç, **Türkiye Fuar Albümü**, İhlas Gazetecilik A.Ş., İstanbul, 2012.
- İÇÖZ, Orhan, KOZAK, Metin, **Turizm Ekonomisi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.
- İÇÖZ, Orhan, VAR, Turgut, İLHAN, İbrahim, **Turizm Planlaması**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2002.
- İLKİN, Akın, DİNÇER, M. Zeki, **Turizm Kesiminin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara, 1991.
- İNAN, Afet, **İzmir İktisat Kongresi**, TTK Yayınları, Ankara, 1989.
- İNAN, Afet, **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, TTK Basımevi, Ankara, 1998.
- İNCEKARA, Ahmet, YILMAZ, Selman, **Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi**, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2002.
- İstanbul Ticaret Odası (İTO), **Uluslararası Fuarlar ve Türkiye**, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul, 1977.
- Türkiye İş Bankası Tarihi**, (Proje yöneticisi: Uygur Kocabaşoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001.
- JİMENEZ, Celeste Nava, CASTÍLLO, Marcelino, **Phenomenon of Tourism**, Springer International Publishing, Switzerland, 2015.
- KA-BA MİMARLIK, **Pera Palas-İstanbul Koruma-Onarım, Sağıklaştırma ve Yenileme Projesi**, Ankara, 2007.
- KAHRAMAN, Nüzhet, TÜRKAY, Oğuz, **Turizm ve Çevre**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004.

- KANIBİR, Hüseyin, KAŞLI, Mehmet, **Sürdürülebilir Rekabet Avantajı Elde Etmede Turizm Sektörü Sektörel Stratejiler ve Uygulamalar**, Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu, Ankara, 2007.
- KANTARCI, Kemal, YÖRÜKOĞLU, Altuğ, **Konaklama İşletmelerinde Önbüro ve Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 1998.
- KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, VI, TTK Yayınları, Ankara 1995.
- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, Ankara, 1998.
- KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler**, II, Kültür Ofset Yayınları, Ankara, 1997.
- KEPENEK, Yakup, **Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi**, Verso Yayıncılık, İstanbul, 1990.
- KESER, Nimet **Sanat Sözlüğü**, Ütopya Yayıncılık, Ankara, 2005.
- KILIÇ, Cem, **Turizm Sektöründe İstihdamın Niteliğini Etkileyen Faktörler ve Türkiye'de Beş Yıldızlı Otellerin Analizi**, Çizgi Kitabevi, Ankara, 2000.
- KİNG, Charles, **Pera Palas'ta Gece Yarısı**, (Çev: Ayşen Anadol), Kitap Yayınları, İstanbul, 2015.
- KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri (1923–1939)**, TTK Yayınları, Ankara, 2013.
- KOMATSU, Kaori, **İdare-i Mahsusa'nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Tetkik**, TTK. Yayınları, Ankara, 2002.
- KOZAK, Metin, **Genel Turizm Bilgisi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2012.
- KOZAK, Metin, KOZAK, Nazmi, AKOĞLAN KOZAK, Meryem, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014.
- KOZAK, Nazmi, DENİZER, Dünder, **Otel İşletmeciliği: Kavramlar-Uygulamalar**, Turhan Kitapevi, Ankara, 1998.
- KOZAK, Nazmi, **Turizm Pazarlaması**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008.
- KÖYMEN, Süleyman, **Yat Turizmi ve İlgili Mevzuat**, Denizler Kitabevi, Eskişehir, 2005.
- KURTCEPHE, İsrail, BEDEN, Aydın, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, Alp Yayınevi, Ankara, 2007.
- KURTER, Ajun, **Türk hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)**, V, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2009.
- KÜÇÜK, Mehmet Alparslan, **İnanç Turizmi Açısından Türkiye'de Dini Mekânlar: Yahudilik-Hristiyanlık Örneği**, Berikan Yayınevi, Ankara, 2014.

- KÜÇÜKASLAN, Nazife, **Özel İlgi Turizmi**, Ekin Kitapevi, Bursa, 2007.
- LANQUAR, Robert, **Turizm-Seyahat Sosyolojisi**, (Çev: Gülser Öztunalı), İletişim Yayınları, İstanbul, 1991.
- LEA, John, **Tourism and Development in the Third World**, Routledge, London, 2006.
- LICKORISH, Leonard J, JENKINS, Carson L, **An Introduction to Tourism**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, 1997.
- LÖSCHBURG, Winfried, **Seyahatin Kültür Tarihi** (Editör: J. Traub), Kitapevi Yayınları, Ankara, 1998.
- LUDWIG, Klemens, HAS, Michael, NEUER, Martina, **Der neue Tourismus**, Beck, München, 1990.
- MACFIE, Alexander Lyon, **Osmanlı'nın Son Yılları 1908-1923**, (Çev: Damla Acar, Funda Soysal), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- MAK, James, **Tourism and the Economy: Understanding the Economics of Tourism**, University of Hawaii Press, Hawaii, 2004.
- MARGHETITCH, S. G, **Etude sur les Chemins de Fer l'Empire Ottoman**, Senbruch, Bruxelles, 1894.
- MASON, Peter, **Tourism Impacts, Planning and Management**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Burlington, 2003.
- MATHIESON, Alister, WALL, Geoffrey, **Tourism, Economic, Physical and Social Impacts**, Longman, London, 1982.
- McMURRAY, Jonathan S., **Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway**, Greenwood Publishing Group, London, 2001.
- MILLINGEN, Alexander Van, **The Byzantine Churches of Constantinople**, Variorum Reprints, London, 1974.
- MORAWITZ, Charles, **Les Finances de la Turquie**, Wentworth Press, Paris, 1902.
- MOUNTFORD, Colin, **Rope and Chain Haulage**, Industrial Railway Society, Melton Mowbray, 2013.
- MUTLU, N. Yücel, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)**, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara, 1989.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990.
- MÜLLER-WIENER, Wolfgang, **İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası**, (Çev: Ülker Sayın), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.

- NOVİÇEV, A.D., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Onur Yayınları, Ankara, 1979.
- OKTAYER, Nagihan, SUSAM, Nazan, ÇAK, Murat, **Türkiye'de Turizm Ekonomisi**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2007.
- OLALI, Hasan, KORZAY, Meral, **Otel İşletmeciliği**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- OLALI, Hasan, **Turizm Dersleri**, İstiklal Matbaası, İzmir, 1983.
- OLALI, Hasan, TİMUR, Alp, **Turizm Ekonomisi**, Ofis Ticaret Matbaacılık, İzmir, 1988.
- OPASCHOWSKI, Horst W, **Tourismus: Systematische Einführung–Analysen und Prognosen**, Freizeit-und Tourismusstudien III, Opladen, 1996.
- ORAL, Saime, **Otel İşletmeciliği ve Verimlilik Analizleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005.
- OTTO, Matthias, **Feasibility Study and Future Projections of Suborbital Space Tourism at the Example of Virgin Galactic**, Diplomica Verlag, Hamburg, 2009.
- ÖĞÜT, Adem, GÜLEŞ, Hasan Kürşat, ÇETİNKAYA, Ali Şükrü, **Bilişim Teknolojileri Işığında Turizm İşletmelerinde Yönetim: Enformatik Bir Bakış**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2003.
- ÖKTE, Ertuğrul Zekai, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1923-1931)**, İstanbul, Tarihi Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul, 2000.
- ÖNSOY, Rıfat, **Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara, 1988.
- ÖZDEMİR, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hava Başkanlığı Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981.
- ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Havacılık Basımevi, Ankara, 1981.
- ÖZER, Mehmet, **Yatçılık: Seyahat Yönetimi**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1993.
- ÖZGÜÇ, Nazmiye, **Tourism Geography, Features, Regions**, Çantay Kitapevi, İstanbul, 1998.
- ÖZTAŞ, Aylin, BABACAN, Eylin, **Etkinlik Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2011.
- ÖZTAŞ, Kadir, KARABULUT, Tahsin, **Turizm Ekonomisi ve Genel Turizm Bilgileri**, Nobel Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- ÖZTÜRK, Zübeyde, ARLI, Veysel, **Demiryolu Mühendisliği**, İstanbul Ulaşım A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2009.
- ÖZYÜKSEL, Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.

- PAGE, Stephen J, **Tourism Management: Managing for Change**, Elsevier Butterworth-Heinemann Oxford, 2007.
- PEKİN, Faruk, **Çözüm: Kültür Turizmi**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2011.
- PİNTER, Anna Rita, **Religious Tourism In Mecca, Saudi Arabia**, Budapest Business School, Collage of Commerce, Catering and Tourism, Budapest, Hungary, 2014.
- PROFİLLİDİS, Vassilios, **Railway Management and Engineering**, Ashgate, UK, 2014.
- RATMANN, Lothar, **Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Çev: Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, İstanbul, 1982.
- RIZAOĞLU, Bahattin, **Turizm Davranışı**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.
- RONEY, Sevgin Akış, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2011.
- SALDIRANER, Yıldırım, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları, Eskişehir, 1992.
- SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2010.
- SELÇUK, Gökalep Nuri, **Turizm Ekonomisi**, Salkımsöğüt Yayınları, Konya, 2015.
- SELİG, Steven M., **Draughts: The Henry Eckford Story**, Agreka History, Arizona, 2008.
- SEVİMAY, Hayri R., **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü, Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**, Kişisel Yayın, İstanbul, 1992.
- Seyyar Sergi Talimat ve Programı**, Hilal Matbaası, 1926.
- SEZGİN, İlhan, **Meslekî Eğitimin Kapsam ve Gelişimi: Türkiye'de Meslek Eğitimi ve Sorunları**, Türk Eğitim Derneği Yayınları, Ankara, 1983.
- SEZGİN, Orhan, ACAR, Yıldırım, **Turizm**, Baştem Yayınları, Ankara, 1998.
- SITKI, Bekir, **Das Baghdad-Bahn-Problem, 1890-1903**, R. Goldschagg, Freiburg. Breisgau, 1935.
- SOKU, Ziya Şakir, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947.
- SÖNMEZ, Oktay, **Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001.
- SWANSON, Jason.R., EDGELL, Dawid .L. **Tourism Policy and Planning: Yesterday, Today, and Tomorrow**, Routledge, London, 2013.
- SWARBROOKE, John, HORNER, Susan, **Consumer Behaviour in Tourism**, Routledge, London, 2007.
- ŞEN, Leyla, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı Yayınları, Ankara 2003.

- ŞENER, Burhan, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001.
- ŞİMŞEK, Yaşar M, ARSLAN, Mehmet, **Turizm İşletmeciliği**, Tütibay Yayınları, Ankara, 1998.
- ŞİMŞİR, Bilâl N., “*Cumhuriyet’in Barışçı Dış Politikası Üzerine*”, **Cumhuriyet Kazanımları**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014.
- TRİNDER, Barrie, **The Industrial Revolution in Shropshire**, Phillimore, London, 1981.
- TANMAN, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi, Türk İstiklal Harbi 1918-1923, II**, Hava Basımevi, Eskişehir, 1995.
- TARHAN, Ceyhun, **Tourism Policies**, Unpublished Lecture Notes, Bilkent University, Ankara, 1995.
- TAVMERGEN, İge Pınar, GÜNLÜ AKPINAR, Ebru, **Kongre ve Toplantı Yönetimi**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2004.
- TAYHANI, İhsan, **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**. Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001.
- TEKELİ, Hasan, **Turizm Pazarlaması ve Planlaması**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001.
- TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, **Cumhuriyet Harcı III**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004.
- TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si II**, İletişim Yay., İstanbul, 2014.
- TEZEL, Yahya Sezai, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 1982.
- TOFFLER, Alvin, **Yeni Güçler Yeni Şoklar**, Altın Kitaplar, İstanbul, 1992.
- TRİNDER, Barrie, **The Industrial Revolution in Shropshire**, London and Chichester: Phillimore, 1981.
- TUTAR, Erdinç, **Afyonkarahisar’da Termal Turizm Potansiyeli**, Türkiye Kalkınma Bankası Yayınları, Ankara, 1991.
- TUTEL, Eser, **Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.
- TUTEL, Eser, **Gemiler, Süvariler, İskeleler**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.
- TÜTENGİL, Cavit Orhan, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961.
- URRY, John (2009). **Turist Bakışı** (Çev: Enis Tataroğlu, İbrahim Yıldız), Bilgesu Yayıncılık, Ankara, 2009.

- USAL, Alparslan, **Turizm Pazarlaması**, Okan Yayıncılık, İzmir, 1984.
- USTA, Öcal, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014.
- UYUMAZ, Emine, **Sultan I. Alaeddin Keykubad Devri**, TTK Yayınları, Ankara, 2003.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK Basımevi, Ankara, 1988.
- ÜLKER, İsmet, **Dağ Turizmi Planlama Yöntemleri: Yüksek Dağlarımız, Kayak Merkezlerimiz**, Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1999.
- ÜLKER, İsmet, **Sağlık Turizmi Kaynaklar, Planlama, Tanıtım**, Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1994.
- ÜNLÜ, Rasim, **Osmanlı Tarihinde İnce Donanma ve İşlevi**, 3. Deniz Harp Tarihi Semineri, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2006.
- ÜNÜSAN, Çağatay, SEZGİN, Mete, **Turizm Pazarlaması**, Atlas Kitabevi, Konya, 2004.
- ÜRGER, Savaş, **Genel Turizm**, Akdeniz Üniversitesi Basımevi, Antalya, 1993.
- VAJDA, Joanne, **Les Pereire et Nagelmackers, Promoteurs du Transport Ferroviaire et du Réseau Hôtelier Parisien, 1855-1900**, Revue D'Histoire des Chemins de fer, 2008.
- VELAY, A. Du, **Essai sur l'Histoire Financiere de la Turquie**, (Editör: Arthur Rosseau), Rue Soufflot, Paris, 1903.
- VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir**, I, THK Yayınları, İstanbul, 1985.
- WINKLER, Dieter, PAWLİK, Georg, **Der Österreichische Lloyd 1836 Bis Heute**, Weishaupt, Graz, 1989.
- WOLFGANG, Ruppert, **Bisiklet, Otomobil, Televizyon**, (Çev: Mustafa Tüzel), Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 1996.
- YARCAN, Şükrü, **Turizm Endüstrisinin Yapısı**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1994.
- YAVUZ, İsmail, **Mustafa Kemal'in Uçakları: Türkiye'nin Uçak İmalatı Tarihi (1923-2012)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.
- YILDIRIM, Nesrin, **Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Politikaları**, Platin Yayınları, İstanbul, 2006.
- YILDIRIM, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.
- YÜNCÜ, Hilmi Rafet, **Sürdürülebilir Turizm Açısından Gastronomi Turizmi ve Perşembe Yaylası**, Aybastı-Kabataş Kurultayı Yayınları, Eskişehir, 2010.
- ZENGİN, Burhanettin, **Turizm Coğrafyası**, Değişim Yayınları, İstanbul, 2006.

3- Lisansüstü Tezler

a) Yüksek Lisans Tezleri

ABACILAR, Pınar, **Doğal ve Kentsel Sit Alanlarında Kültür Turizmi ve Yönetimi: Boğaziçi Arnavutköy Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008.

ALACA, Bekir Aydemir, **Turizm Politikası, Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, Sorunları ve Çözüm Önerileri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Saadettin SALIK), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas, 1997.

ALAKBAROVA, Aysel, **Azerbaycan'ın Güney Bölgesinin (Lenkeran Bölgesi) Turizm Arz Olanakları Ve Halkın Turizme Bakış Açısı**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Alp TİMUR) , Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2012.

ALTÜRK, Abdulvahap, **Türkiye Turizm Literatürünün Durumu: Uluslararası Dergi Makalelerinin Bibliyometrik Analizi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Meral DURSUN), Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.

BASLO, Aslı Meltem Barış, **Tarih Boyunca Galata-Beyoğlu Kurgusunun Gelişimi ve XIX. yüzyıl Otellerinin Bu Gelişime Etkileri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Nursel ONAT), Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998.

BEKMAN, Büşranur, **1925-1930 Yılları Arasında Turizm Meselesinin İstanbul Şehremaneti Mecmuaları Üzerinden İncelenmesi**, (Basılmamış Final Ödevi), İstanbul Şehir Üniversitesi Şehir Çalışmaları Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2019.

BOLAT, Oya İnci, **Havayolu İşletmelerinde Pazarlama Etkinlikleri ve Bir Uygulama Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Necdet HACIOĞLU), Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı, Balıkesir, 1998.

BOZ, Mustafa, **Turizmin Gelişmesinde Alternatif Turizm Pazarlamasının Önemi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Aypar USLU), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

ÇETİN, Gürel, **Dünyada Golf Turizminin Önemi ve Türkiye’de Bu Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof.

Dr. Füsün İSTANBULLU DİNÇER), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008.

ÇİLLİ, Özgü, **Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Mustafa AKPOLAT), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Ankara, 2009.

ÇONTU, Mehmet, **Alternatif Turizm Çeşitleri ve Kızılcahamam Termal Turizmi Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Kaptan KAPTANGİL), Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu, 2006.

DİLSİZ, Beril, **Türkiye’de Gastronomi ve Turizm: İstanbul Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şehnaz DEMİRKOL), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010.

DİNÇER ŞEN, Saadet, **Turizmin Çevresel Etkileri ve Bir Çözüm Olarak Eko-turizm**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Kamil UNUR), Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 2010.

DURGU, Ümit, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu’nun Türk İmajı İle Batılılaşmaya Verdiği Destek ve Türkiye’ye Kazandırdıkları (1923-1942)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Tülay ÂLİM BARAN), Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 2010.

EHTİYAR, Rüya, **Otel İşletmelerinde Çalışan Personelin İş Tatmini ve Verimliliğinin Bir Göstergesi Olan İşgören Devir Hızı İle İlişkisinin Değerlendirilmesine Yönelik Antalya Yöresindeki Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinde Araştırmalı Bir Uygulama**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Ahmet AKTAŞ), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 1995.

GEDİK, Sezgi, **Kruvaziyer Turların Pazarlama Faaliyetleri ve Türkiye Üzerine Bir Alan Araştırması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şehnaz DEMİRKOL), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011.

GÜLER, Taner, **Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ramazan ÖZGAN), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalı Klasik Arkeoloji Bilim Dalı, Konya, 2006.

GÜMÜŞ, Hacer, **Türkiye’de Ulusal Turizm Örgütlerinin Yapısal Analizi ve Turizm Pazarlamasına Katkılarına Yönelik Bir Araştırma Çalışması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet KÖROĞLU), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı, Balıkesir, 2008.

GÜZEL, Kamil, **Kruvaziyer Turizminin Türkiye'deki Geleceği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Güler BİLEN ALKAN), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2006.

HOŞCAN, Nail, **Orman Köylerinde Doğal ve Kültürel Değerlerin Eko-turizm Etkinliklerinde Kullanılması: Bolu İli Mudurnu İlçesinde Bir Araştırma** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Berna ALGUT), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008.

İŞİK, Alper, **Türkiye'de Ulus-Devlet ve Gayrimüslim Azınlık**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Bihterin DİÇKOL), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2015.

İNAN, Burak, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Burcu SELİN YILMAZ), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı Turizm İşletmeciliği Programı, İzmir, 2009.

İŞLER, Özlem İşler, **Türkiye'de Turizm ve Havayolu Analizi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Öğr. Gör. Dr. Cengiz CEYLAN), Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İstanbul, 2009.

KİREMİT, Aysun Şebnem, **Turizmin Gelişiminde Bir Alternatif Olarak Medikal Turizm: Bir Sağlık Kuruluşunda Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ali YAYLI), Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Ankara, 2008.

KOSTAK, Didem, **Turizm Hareketleri: Türkiye Örneği Üzerinden Sağlık Turizmi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Osman KÜÇÜKAHMETOĞLU), Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Ankara, 2007.

MURSALOV, Mirza, **Bir Turistik Ürün Çeşitlendirmesi Olarak Kış Turizmi ve Kış Turizmi Açısından Azerbaycan'ın Guba-Haçmaz Turizm Bölgesinin Arz Potansiyeli**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ebru GÜNLÜ), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009.

NARİN, Meziyet, **Türk Turizmi Açısından Yat Limanlarının Yeri ve Önemi, Burhaniye/İskele Yat Limanı Örnek Çalışması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Muzaffer KADIOĞLU), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir, 2000.

ORAN, Gamze, **İstanbul ve Yakın Çevresinde İşlevi Değiştirilmiş Bizans Kiliseleri**, (Basılmamış Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Hüseyin Haluk ÇETİNKAYA), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü, İstanbul, 2017.

ORHAN, Abdulkadir, **Türkiye’de Lisans Düzeyinde Turizm Eğitimi Alan Öğrencilerin Turizm Sektörü İle İlgili Algılarının Çalışma Niyetleri Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ali ERBAŞ), Eskişehir Orhangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2014.

ÖZDAMAR, Murat, **Şanlıurfa’da Kültür Turizmi: Şanlıurfa’ya Kültür Turizmi Kapsamında Seyahat Acentaları ile Gelen Yerli Turistlerin Profilini ve Anlık Satın Alma Davranışlarını Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. A. Celili ÇAKICI), Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 2011.

ÖZGÖREN, Ferrahnur, **Boş Zaman Pazarlaması ve Müzecilikte Bir Uygulama**, (Basılmamış Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. M. Yaman ÖZTEK), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, İstanbul, 2007.

POLAT, Esra, **Uluslararası İzmir Fuarının Kuruluşu ve İlk Sergiler**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Kemal ARI), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2008.

SEÇEN, Kubilay, **“Ankara’daki Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinde Sürdürülen Halkla İlişkiler Uygulamalarına Yönelik Bir Alan Araştırması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Özcan YAĞCI), Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2011.

SÖZER, Kasım, **1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Şakir BATMAZ), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006.

YALÇIN, Pınar, **Türkiye’de Sağlık Turizminde Altyapı Oluşturulma Gereği ve Sağlık Kurumlarına Yönelik Bir Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Dilaver TENGİLİMOĞLU), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006.

YAMAN, Hikmet, Bir Cumhuriyet Aydını: Vedat Nedim Tör, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Fahri YETİM), Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2017, s.16.

YANMAZ, Pınar, **Turizm Tanıtımında Sinemanın Rolü**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Füsün ALVER), Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2006.

YAŞAR, Koray, **Türk-Yunan İlişkileri Ekseninde Türkiyeli Rumlar ve 1964 Kıbrıs Krizi Bağlamında Türk Basının Rumlara Bakışı**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Fulya ÖZKAN), Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Antalya, 2018.

YILDIZ, Şeyda, **Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinin Örgüt Yapılarının Mekanik-Organik Örgüt Yapısı Bağlamında İncelenmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Murat KAYALAR), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2011.

YILDIZ, Tuba, **Konaklama İşletmelerinde Yenileşim Yönetimi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Gürhan AKTAŞ), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Turizm İşletmeciliği Programı, İzmir, 2010.

YÜREK, Songül, **20. Yüzyıl Başından Günümüze Adana'da Kent Otellerinin Gelişimi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Onur ERMAN), Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana, 2007.

b) Doktora Tezleri

AKAN, Hatice, **Mehmet Ali Cenani Bey'in Hayatı ve Parlamento Faaliyetleri (1872-1934)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Safiye KIRANLAR), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2005.

AS, Efdal, **Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ergün AYBARS), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006

DOĞANLI, Bilge, **Turizmde Destinasyon Markalaşması ve Antalya Örneği**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. İbrahim GÜNGÖR), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2006.

ENGİN, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Özcan MERT), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, 1992.

FORMICA, Sandro, **Destination Attractiveness as a Function of Supply and Demand Interaction**, (Unpublished Doctoral Dissertation, Committee Chair: Dr. Muzaffer Uysal). Virginia Polytechnic Institute and State University, USA, 2000.

KERVANKIRAN, İsmail, **Afyonkarahisar İlinin Başlıca Doğal, Tarihi ve Kültürel Kaynaklarının Sürdürülebilir Turizm Açısından Değerlendirilmesi**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mehmet Ali ÖZDEMİR), Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon, 2011.

MACAR, Elçin, **Kilise Siyaset İlişkisi Açısından İstanbul Rum Ortodoks Patrikhanesi (1918-1999)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mustafa Toktamış ATEŞ), İstanbul Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1999.

ÖZDEMİR, Nuray, **Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin YAMAN), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006.

SEVKAL, Mehmet Naci, **Kalkınma Politikalarındaki Değişim ve Kamu Yönetimine Etkisi**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Yeşim EDİS ŞAHİN), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2007.

F- MAKALELER

AK, Duygu, BIÇKI, Doğan, ÖZGÖKÇELER, Serhat, “*Avrupa’da ve Türkiye’de Sosyal Turizm*”, **Sosyal ve Beşeri Araştırmalar Dergisi**, XXXI, (Güz-2013), s.49-73.

AKÇA, Yaşar, “*Türkiye’nin Kalkınma Planlarında Turizm Politikası*”, **International Conference on Eurasien Economies**, Bishkek-Kyrgyzstan, V/7, (October-2017), s.722-723.

AKÇA, Yaşar, ŞAHAN, Gülsüm, TURAL, Ayşegül, “*Türkiye’nin Kalkınma Planlarında Eğitim Politikalarının Değerlendirilmesi*”, **International Journal of Cultural and Social Studies**, III/2, (Aralık-2017), s.394-403.

AKÇURA, Gökhan, “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Seyahat Acenteciliği*”, **TÜRSAB Aylık Dergisi**, S.35, (Ağustos-1985), s.7-15.

AKSU, Murat, BUCAK, Turgay, “*Mesleki Turizm Eğitimi*”, **Aksaray Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, IV/2, (Temmuz-2012), s.7-18.

- AKSU, Murat, TEMELOĞLU, Erdem, TAŞPINAR, Oğuz, “Yerli Turistlerin Sosyo-Ekonomik Özelliklerine Göre Destinasyon Marka İmajı Algılamaları: Bozcaada Araştırması”, **13. Ulusal Turizm Kongresi**, Antalya, 2012, s.1159-1160.
- ALPAN, POLAT, Mine, ÖKSÜZ, AYDIN, Aysun, “1934-1944 Seneleri Arasındaki Karayolu Faaliyetlerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi”, **Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırma Dergisi (TİMAD)**, XIV/27, (Kış-2019), s.139-164.
- AKOĞLAN KOZAK, Meryem, EVREN, Savaş, ÇAKIR, Onur, “Tarihsel Süreç İçinde Turizm Paradigması”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXIV/1, (Güz-2013), s.7-22.
- AKKILIÇ, Yılmaz, “Seyyar Sergi”, **Bursa Defteri**, S.24, (Aralık-2004), s.113-116.
- ALKAN, Mehmet Öznur, “Türkiye İktisat Kongresi 1923’e Katkı 3”, **Birikim**, S.38-39, (Haziran, Temmuz-1992), s.132-136.
- AKTAŞ, Semra, BATMAN, Orhan, “Efsanelerin Turistik Çekicilik Üzerine Etkileri: Profesyonel Turist Rehberlerine Yönelik Bir Araştırma”, **E-Journal of New World Sciences Academy**, V/4, 2010, s.367-395.
- ALBAYRAK, Mustafa “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, **Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM**, VI/6, (Bahar-1995), s.1-38.
- ALTINAY, Hakan, “Turkey’s Soft Power: An Unpolished Gem or an Elusive Mirage?”, **Insight Turkey**, X/2, (April-2008), s.55-66.
- ALTINTAŞ, Ahmet, KURNAZ, ŞAHİN, Feyza, “Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, XXVI/42, (Bahar-2007), s.9-36.
- ALVER, Köksal, “Tebdil-i Mekân: Seyahatin Anlamı Üzerine”, **Hece Dergisi**, (Haziran-2011), s.74-77.
- ARSLAN, Abisel, M., “Münakalat Bakımından Anadolu”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, III/7, (Aralık-1936), s.28-34.
- ASLAN, Alper, KAPLAN, Muhittin, KULA, Ferit, “International tourism demand for Turkey: A Dynamic Panel Data Approach”, **Research Journal of International Studies**, IX, (Nov-2009), s.65-73.
- ASLAN, Demo Ahmet, “Tayyare Cemiyeti’nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XIV/3, (Eylül-2014), s.141-150.

- ATASAY, Begüm, ARSAN, Saadet, “Anne ve Yenidoğan Hakları, Barselona Deklarasyonu”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S.52, (2004), s.173-176.
- AVCI, Remzi, “Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi”, **Mukaddime**, VI/2, (Bahar-2015), s.263-282.
- AYDEMİR, Hulusi, ÇUBUK, Mustafa Kürşat, “Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması İle Yaşanan Değişimler ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler”, **Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, II/3, (Ocak-2016), s. 134-135.
- AYDIN, Abdulhalim, “Batı Kavşağı’nda Şinasi ve Duruşu”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XXVII/2, (Güz-2017), s.17-22.
- BAHAR, Ozan, “Turizm Sektörünün Türkiye’nin Ekonomik Büyümesi Üzerindeki Etkisi: VAR Analizi Yaklaşımı”, **Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIII/2, (Haziran-2006), s.137-150.
- BALAGUER, Jacint, JORDA, M.Cantavella, “Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case”, **Applied Economics**, CCCIV/2, (March-2002), s.877-884.
- BAŞ, Osman Fırat, “Michał Sokolnicki’nin Ankara Günlüğü”, **Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, V/10, (Güz-2017), s.367-381.
- BAŞER, Furkan, BAŞÇI, Ayhan, “İnanç Turizmi Kapsamında Aziz Pavlus Evinin Önemi Ve Tanıtım Faaliyetlerine İlişkin Ziyaretçi Görüşlerinin Değerlendirilmesi”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, IX/19, (Haziran-2012), s.424-430.
- BATUHAN, Tuna, *Onbirinci Kalkınma Planında Turizm Politikaları*, **Uluslararası Global Turizm Araştırmaları Dergisi**, IV/2, (Mayıs-2020), s.78-84.
- BAYER, Ertuğrul, “Türkiye Meslek Yüksekokulları Turizm Eğitimi Kalitesinin Geliştirilmesinde Sanal Yöntemlerin Rolü”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, III/3, (Güz-1998), s.145-156.
- BELGE, Burhan, “Propaganda ve Tesirleri”, **Ayın Tarihi**, S.75, (Şubat-1940), s.538-546.
- BELK, Russel W., J. A. Costa, “International Tourism: An Assessment and Overview”, **Journal of Macromarketing**, XV/2, (Spring-1995), s.33-49.
- BENHÜR, Çağatay, “1920’li Yıllarda Türk-Sovyet İlişkileri: Kronolojik Bir Çalışma”, **Selçuk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, S.24, (Bahar-2008), s. 277-313.
- BEY, Kadri, “Sergi-i Umûmî-i Osmânî”, **Mecmua-ı Fünun**, S.8, (4 Ocak 1863), s.2-3.

- BİRİNCİ, Görkem, “*İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi’nin Kısa Tarihi I: Milletler Cemiyeti’nden Birleşmiş Milletlere*”, **Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, VII/2, (Güz-2017), s.50-81.
- BOSTAN, İdris, “*Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi*”, **Türkler ve Deniz**, (Editör: Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s.18-22.
- BRİTTON, Stephen, “*The Political Economy of Tourism in the Third World*”, **Annals of Tourism Research**, IX/3, (1982), s.331-358.
- BROOKE, David, “*The Advent of the Steel Rail, 1857–1914*”, **The Journal of Transport History**, VII/1, (September-1986), s.18-31.
- BULUT, Yasin, GÜLCAN, Bilgehan, “*Kültürel Yabancılaşmaya Bağlı Otantiklik Arayışına Türk Dünyası Turizmi Cephesinden Bakış*”, **Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi**, VII/4, (Şubat-2018), s.700-704.
- BUZCU, Zafer, OĞUZ, Sibel, “*Adana’daki A Grubu Seyahat Acentalarının Sorunlarını Belirlemeye Yönelik Bir Çalışma*”, **İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi**, III/2, (Haziran-2015), s.78-85.
- BÜYÜKŞALVARCI, Ahmet, ŞAPÇILAR, Mustafa Cüneyt, BAYRAKÇI, Selman, “*Kalkınma Planları Kapsamında Turizm Endüstrisinin Değerlendirilmesi*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi**, S.11, (Güz-2016), s. 186-201.
- CANTAY, Gönül, “*Kervansaraylar*”, **Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri**, I, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 1988, s.369-371.
- CASTILLO NECHAR, Marcelino, “*Critical Epistemology of Tourism: What is It?*”, **Tourism Analysis**, XXII/3, (March-2011), s.516-538.
- CAVİD, Mehmed, “*Selanik-Manastır Demiryolu*”, **Ulumu İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası**, S.6, (1324-1325), s.342-345.
- COLLİNS, Patrick, AUTINO, Adriano, “*What the Growth of a Space Tourism Industry Could Contribute to Employment, Economic Growth, Environmental Protection, Education, Culture and World Peace*”, **Acta Astronautica**, LXVI/11-12, (May-2012), s.1553-1562.
- COPELAND, Brian R., “*Tourism, Welfare and De-industrialization in a Small Open Economy*”, **Economica**, V/58, (Nov-1991), s.515-529.
- CROUCH, Geoffrey I., RİTCHİE, J. R. Brent, “*Tourism, Competitiveness and Societal Prosperity*”, **Journal of Business Research**, XLIV/3, (May-1999), s.137-152.

COHEN-HATTAB, Kobi, KATZ, Yossi, “*The Attraction of Palestine: Tourism in the Years 1850–1948*”, **Journal of Historical Geography**, XXVII/2, (September-2001), s.166–177.

CULPAN, Refik, “*International Tourism Model for Developing Economies*”, **Annals of Tourism Research**, XIV/4, (January-1987), s.541-552.

ÇALLI, Didar Sarı, “*Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye’nin Konumu*”, **Turizm ve Araştırma Dergisi**, IV/1, (Ocak-2015), s.4-28.

ÇEKEN, Hüseyin, DALGIN, Taner, KARADAĞ, Levent, “*Küreselleşme ve Uluslararası Turizm Arasındaki İlişki*”, **Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, İLKE**, XXII, (Aralık-2009), s.21-36.

ÇELEBİ, YAKARTEPE, Elif, BİNAN, Can, “*İstanbul’un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)*”, **Megaron**, VI/2, (Haziran-2011), s.79-94.

ÇİMAT, Ali, BAHAR, Ozan, “*Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme*”, **Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, III/6, (Bahar-2003), s.1-18.

ÇİL, Burhan, “*Türkiye Turizm Geliri Mevsimlik Dalgalanması*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.2, (Bahar-2007), s.149-150.

ÇİLLİ, Özgür , “*D’Angleterre Oteli ve Kral Missirie*”, **Kebikeç**, S.43, (Güz-2017), s.369-396.

ÇULHA, Osman, “*Kültür Turizmi Kapsamında Destekleyici Turistik Ürün Olarak Deve Güreşi Festivalleri Üzerine Bir Alan Çalışması*”, **Yaşar Üniversitesi Dergisi**, III/12, (Ekim-2008), s.1827-1852.

DAVER, Abidin, “*Türk Hava Kurumu’nun En Büyük Başarısı: Motör Fabrikası*”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, S.352, (Şubat-1945), s.9-16.

DE FREİTAS, Christopher R., “*Theory, Concepts and Methods in Tourism Climate Research*”, **Proceedings of the First International Work Shop on Climate, Tourism and Recreation**, (Editör: A. Matzarakis, C. R. Freitas), Report of a Work Shop, Porto Carras, Neos Marmaras, Halkidiki, Greece, 2001, s.3-21.

DEMİR, Kenan, “*Sergi-i Umûmî-i Osmânî’nin (1863) Açılışı ve Sergi’nin Duyurulmasında Gazetelerin Rolü*”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XXVIII/1, (Güz-2018), s.155-169.

DEMİRARSLAN, Deniz, “*Batılılaşma-Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları*”, **Uluslararası Gazi**

- Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, s.1635-1649.
- DENİZ, Taşkın, “*Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişim ve Mevcut Durum*”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, XXI/36, (Mart-2016), s.135-156.
- DERVİŞOĞLU, Fatih, “*İstikbalini Göklerde Arayan Ülke Ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş*”, **Cumhuriyet International Journal of Education**, III/3, (Bahar-2014), s.68-82.
- DEVİREN, Nursen Vatansever, YILDIZ, Onur, “*İnternet Kullanımının Ekonomik, Sosyal ve Siyasi Etkileri*”, **Electronic Journal of Social Sciences**, XIII/51, (Güz-2014), s.52-76.
- DİAMOND, Jared, “*Tourism’s Role in Economic Development: the Case Reexamined*”, **Economic Development and Cultural Change**, XXV/3, (Nov-1977), s.539-553.
- DİLEK, Sebahattin Emre, KULAKOĞLU, DİLEK, Nur, “*Dünyada ve Türkiye’de Yaşanan Olayların Turizme Yansımaları: 1960’tan Günümüze Tarihsel Bir Değerlendirme*”, **Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, X/2, (Aralık-2008), s.41-42.
- DİNÇER, Mithat Zeki, GÜREL, Çetin, “*Kalkınma Planlarında Turizm*”, **Değişik perspektifleriyle turizm politikası ve planlaması**, (Editör: Derman Küçükaltan, Hüseyin, Çeken, Şefik Okan Mercan), Detay Yayıncılık, Ankara, 2015, s.19-40.
- DİNÇER, Mithat Zeki, DİNÇER İSTANBULLU, Füsün, “*Türkiye’de Konaklama Sektörünün Gelişimi ve Başlıca Sorunları Üzerine Bir Araştırma*”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, XLVII /1-4, (Ekim-1989), s.45-57.
- DİNÇER İSTANBULLU, Füsün, CAN, İpek İtr, İNAN, Berfin, “*Post-Modern Turizm Paradigması Etrafında Şekillenen Gerçek Üstü Bir Deneyim: Uzak Turizm*”, **Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi**, II/1, (Bahar-2018), s.9-93.
- DOĞAN, Özlem Sertkaya, “*Evaluation of the Relationship Between Transportation and Tourism in İstanbul*”, **The Science and Education at the Beginning of the 21st Century in Turkey**, St. Kliment Ohridski University Press, Sofia,(Jun-2013), s.11-13.
- DOĞAN, Hulusi, ÜNGÜREN, Engin, YELGEN, Esin, “*Alanya Turist Profiline Yönelik Bir Araştırma*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XV/3, (Kasım-2010), s. 79-100.
- DOĞANAY, Rahmi, “*Milli mücadelede Türk Havacılığı ve Başkomutanlık Savaşında Havacıların Rolü*”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, X/2, (Ağustos-2008), s.56-62.

- DOUGLAS, Norman, “*Tourism in Pacific Islands*”, **The Journal of Pacific Studies**, XXVI/1-2, (May-2004), s.29-49.
- DURMAZ, Mustafa, “*Yaşadığımız İzmir Fuarı ve Beklentilerimiz*”, **İzmir Ticaret Odası Dergisi**, S.3, (Bahar-1985), s.3-11.
- EKİN, Yakın, ÖREN, Veli Erdoğ, “*Turizm Paydaşlarının Turizm Deneyiminden Tatmin Düzeyleri Ve Turizme Yönelik Genel Tutumları Üzerine Betimleyici Bir Araştırma: Antalya Örneği*”, **Niğde Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, V/1, (Nisan-2011), s.133-148.
- EMEKLİ, Gözde, “*Coğrafya Kültür ve Turizm: Kültürel Turizm*”, **Ege Coğrafya Dergisi**, XV/1, (Ekim-2006), s.51-59.
- EMİR, Oktay, “*Otel İşletmelerinin Pazarlanmasında Seyahat Acentelerinin Rolü: Otel İşletmeleri Tarafından Bir Değerlendirme*”, **Ege Akademik Bakış**, X/4, (Ekim-2010), s.1245-1256.
- ER, Şükrü, “*Etüd İşleri*”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, S.396, (Ekim-1948), s.12-19.
- ER, Şükrü, “*Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz*”, **Mühendis ve Makina Dergisi**, XVI/178, (Ocak-1972), s.2-11.
- ERHAN, Çağrı, “*Osmanlı ABD İlişkileri*”, **Osmanlı II**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.237.
- ERGÜNEY, Yeşim Duygu, PİLEHVARİAN, Nuran Kara, “*Ondokuzuncu Yüzyıl Dünya Fuarlarında Osmanlı Temsiliyeti*”, **Megaron**, X/2, (Güz-2015), s.227-239.
- ERSAYDI, Alper, “*Bozkurt-Lotus Davası ve Genç Türkiye’nin Hukuksal Yetkinliği*”, **Tarih Okulu**, S.6, (Ocak, Nisan-2010), s.33-43.
- EVCİN, Erol, “*Basın-Yayın ve Turizm Bakanlığı Döneminde Turistik Tanıtım ve Propaganda (1957-1963)*”, **Atatürk Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılapları Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi**, VI/2, (Aralık-2017), s.51-53.
- EVCİN, Erol, “*Türkiye Turizm Tarihinde Öncü Bir Eser: Turizm Kılavuzu 1934-1935*”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXVII/1, (Bahar-2016), s.7-24.
- EVCİN, Erol, “*İkinci Dünya Savaşı’nın Türkiye Turizminde Yarattığı Fırsatlar*”, **Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, S.15, (Bahar-2016), s.129-153.
- EVCİN, Erol, “*Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri*”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, XIV/55, (Güz-2014), s.23-82.
- FELEK, Burhan, “*Seyahatlerimiz*”, **TTOK Belleteni**, S.32, (Nisan-1943), s.37-38

- GAMMAL, Blanche El, “*L’Orient Express, vecteur du cosmopolitisme technologique et culturel européen*”, **5th International Conference of the European Society for the History of Science, Scientific Cosmopolitanism and Local Cultures: Religions, Ideologies, Societies**, Athens, 2012, s.597-605.
- GARDA Betül, TEMİZEL Metehan, “*Sürdürülebilir Turizm Çeşitleri*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi**, S.12, (Aralık-2016), s.83-103.
- GENCER, Ali İhsan, “*Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)*”, **İslam Ansiklopedisi**, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1991, s.501-509.
- GENÇÜLGEN, Kenan, “*Fuarçılık Semineri Konuşması*”, **İzmir Ticaret Odası Dergisi**, S.3, İzmir, (Eylül-1985), s.26-27.
- GİZ, Adnan , “*Nerede O Eski Kadıköy Vapurları*”, **Yıllar Boyu Tarih Dergisi**, S.52, (Eylül-1979), s.46-48.
- GÖYMEN, Korel, “*Tourism and Governance in Turkey*”, **Annals of Tourism Research**, XXII, (June-2001), s. 1025–1048.
- GÜÇLÜ, Yüksel, “*The Determination of Sea Tourism Season With Respect to Climatological Conditions on the Black Sea Region of Turkey*”, **Procedia Social and Behavioral Sciences**, XIX, (Febr-2011), s.258–269.
- GÜLBAHAR, Onur, “*1990’lardan Günümüze Türkiye’de Kitle Turizminin Gelişimi ve Alternatif Yönelimler*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIV/1, (Nisan-2009), s.151-177.
- GÜLCAN, Bilgehan, “*Macera Turizminin Kapsamı ve Macera Turizminde Kara Riski*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret Ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, I, (Güz-2004), s.18-38.
- GÜLEÇ, Selma, “*Fuarçılık Kavramı ve Önemi*”, **Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, XII/1, (Güz-1999), s.111-117.
- GÜLERSOY, Çelik, “*Pera Palas*”, **Skylife**, (Ekim-1998), s.10-18.
- GÜLERSOY, Çelik, “*Reşit Saffet Atabinen’i Anma Toplantımız*”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni**, LXXIX /358, 1990, s.3-5.
- GÜNEŞ, Serkan, “*Türk Toplum ve Otomobil*”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.25, (Mayıs-2012), s.213-230.
- GÜNLÜ, Ebru, ŞAHİN, Nilüfer, “*Turizmde Ürün Geliştirme ve Alternatif Turizm*”, **Genel Turizm Temel Kavramlar ve İlkeler**, (Editör: Orhan İçöz), Turhan Kitabevi, Ankara, 2007, s.151-155.

- GÜR, Nurullah, “Yeni Türkiye’nin Yumuşak Güç Unsuru Turizm”, **SETA Perspektif**, S.58, (Temmuz-2014), s.1-5.
- GÜRKAN, Hasan, “Atatürk’ün Söylevi Üzerine Bir Bibliyografya Denemesi”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, XIII/27, (Güz-2013), s.123-136.
- HAO, Jing, VAR, Turgut, CHON, Jinhjung, “A Forecasting Model of Tourist Arrivals From Major Markets to Thailand”, **Tourism Analysis**, VIII/1, (Dec- 2003), s.33-45.
- HARTING, Paul, “Die Bagdadbahn- Idee und Verwirklichung”, **Zeitschrift für Geopolitik**, XII/7, (July-1946), s.543-547.
- HITREC, Tomislav, “History of Tourism With Particular Reference to the Croatian Adriatic”, **Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives**, (Jun-2003), s.391-404.
- ILGAR, Rüştü, “Çanakkale’de Yatçılık Faaliyetleri”, **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, VI/3, (Mayıs-2019), s.594-611.
- ISSI, Yasemin, “Türkiye Turizm’inin Yapay ve Doğal Çevre Üzerindeki Etkileri”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, XLVII/1-4, (1989), s.115-131.
- IYER, Ananth V., BERGEN, Mark E. , “Quick Response in Manufacturer-Retailer Channels”, **Management Science**, XLIII/4, (April-1997), s.559-570.
- İBNÜLEMİN, Mahmut Kemal, “Mustafa Refik Bey”, **Türk Tarih Encümeni Mecmuası**, I/4, (Mart-Mayıs 1930), s.35-37.
- İÇİN, Özlem, OĞUZLAR, TEKİN, Yasemin, “Bir Dış Politika Aracı Olarak Turizm”, **Book of Proceedings, TourMan**, Balıkesir, (Bahar-2014), s.795-807.
- İNCAZ, Serap, KADIOĞLU, Muhsin, CÖMERT, Sabire, “Turkey’s Maritime Policy During The Planned Economy”, **Istanbul 8th International Congress on Maritime Technology**, Technical University/Maritime Faculty, İstanbul, 1997, s.34-41.
- KAPAN, Kaan, “Turizm ve Rekreasyon Faaliyetlerinin Ekonomi Üzerindeki Etkileri; Antalya Örneği”, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi**, S.37, (Aralık-2018), s.47-56.
- KAPLUHAN, Erol, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, VII/33, (Ağustos-2014), s.426-439.
- KAR, Muhsin, YILDIRIM, Metin, “Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme”, **Akdeniz İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, VIII, (Ağustos-2004), s.87-112.

- KARAGÖZ, Kadir, “*Turist Akımında Oynaklığın Arch Modelleriyle Ölçülmesi: Türkiye Örneği*”, **Niğde Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, IX/1, (Ocak-2016), s.131-141.
- KASALAK, Kadir, “*Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye’de Sanayileşmeye Etkileri*”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.27, (Aralık-2012), s.65-79.
- KAŞLI, Mehmet, İLBAN, Oğuzhan, YILDIRIM, Özlem, ESENOĞLU, Meliha Bahar, “*İnanç Turizmi Merkezlerini Ziyaret Eden Yabancı Turistlerin Profillerini ve Türkiye Hakkındaki Düşüncelerini Belirlemeye Bir Araştırma*”, **10. Ulusal Turizm Kongresi Bildiri Kitabı**, Mersin Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, 2009, s.1509-1515.
- KAYABALI, İsmail, ARSLANOĞLU, Cemender, “*Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletin Müdafası ve Türkiye’de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri*”, **Türk Kültürü**, S.116, (Haziran-1972), s.116-121.
- KAYAPINAR, Selda, “*1830 Osmanlı-ABD Ticaret Anlaşması Öncesi Amerika’nın Diplomasi Girişimleri*”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.51, (Ocak-2017), s.40-56.
- KAZHDAN, Alexander S., “*Aya İrini*”, **The Oxford Dictionary of Byzantium**, III, Oxford, 1991, s.1009-1020.
- KELEŞ, Hamza, ŞAHİN, Muhammet, AKTAŞ, Özgür, EROL, Nihan, “*Tarih Öğretmen Adaylarının Türk Denizcilik Tarihi ile İlgili Olayların Önemine İlişkin Düşünceleri*”, **Kastamonu Eğitim Dergisi**, XXI/4, (Ekim-2013), s.1575-1592.
- KELEŞ, Yasin, AKBAŞ, Yusuf Ziya, “*Yozgat İlinin Termal Turizm Potansiyelinin 2023 Turizm Vizyonu Kapsamında İncelenmesi*”, **I. Uluslararası Bozok Sempozyumu**, 5-7 Mayıs, Yozgat, 2016, s.12-14.
- KERVANKIRAN, İsmail, “*Dünyada Değişen Müze Algısı Ekseninde Türkiye’deki Müze Turizmine Bakış*”, **Turkish Studies**, IX/11, (Sonbahar-2014), s.345-369.
- KILINÇKAYA, Derviş, “*Marshall Planı ve Milli Prodüktivite Merkezi’nin Kuruluşu*”, **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)**, XVIII/18, (Bahar-2013), s.131-146.
- KINGIR, Said, “*Bir Hizmet İşletmesi Olarak Beş Yıldızlı Otel İşletmelerindeki Yönetsel Sorunlar*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S.15, (Güz-2006), s.457-481.

- KIZILIRMAK, İsmail, MUGAN, ERTUĞRAL, Suna, “*Sosyal Turizmin Gelişiminde Yerel Yönetimlerin Rolü ve Yapılan Uygulamalar*”, **Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi**, I/2, (Ocak-2012), s.33-53.
- KOÇ, Erdoğan, ALTINAY, Galip, “*An Analysis of Seasonality in Monthly per Person Tourist Spending in Turkish Inbound Tourism from a Market Segmentation Perspective*”, **Tourism Management**, XXVIII, (Feb-2007), s.227–237.
- KOÇAK, Doğan, “*Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye İle ABD Arasında Olan İlişkilerin Gelişimi ve Türkiye- ABD Ticaret Anlaşması (1 Nisan 1939)*”, **Atatürk Dergisi**, VII/1, (Ocak-2018), s.95-120.
- KOÇAŞLI, İbrahim Onur, “*1923 İzmir İktisat Kongresinde Alınan Kararların Dönemin İktisat Politikalarına Etkileri*”, **International Journal of Academic Value Studies**, III/17, (Aralık-2017), s.134-148.
- KOPAR, Metin, “*Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)*”, **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, VIII/22, (Nisan-2016), s. 465-492.
- KORUL, Vildan, KÜÇÜKÖNAL, Hatice, “*Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi*”, **Ege Akademik Bakış Dergisi**, III/1, (2003), s.24-38.
- KURMUŞ, Orhan, “*British Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in Balkans*”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, I/2, (Bahar-1971), s.259-284.
- KUTAN, ÇİLLİ, Özgü , “*D’Angleterre Oteli ve Kral Missirie*”, **Kebikeç**, S.43, 2017, s.369-396.
- KUTBAY, YENEROĞLU, Elif, “*Batı Anadolu’da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu*”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, III/1, (Kasım-2012), s.107-119.
- KÜÇÜK, Müşerref, GÜNEŞ, Gül, “*Yerel kalkınmada bir Etken Olarak Turizm: Yerel Sivil Toplum Kuruluşlarının Görüşleri*”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, XXII/4, (Kasım-2013), s.23-50.
- KÜPELİ, Özer, “*Osmanlı Devleti’nde Panayır Organizasyonları ve Gönen Hacı İsa Panayırının Tarihine Dair*”, **Osmanlı 3 İktisat**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.490-512.
- LANFANT, Marie Françoise, “*International Tourism, Internationalization and the Challenge to Identity*”, **International Tourism, Identity and Change**, (Editör: M. Lanfant, J. Allcockand E. Bruner), Sage, London, 1995, s.24-43.
- LEE, Hyung Woo, KIM Ki, Chan, LEE, Ju, “*Review of Maglev Train Technologies*”, **IEEE transactions on magnetics**, XLII/7, (Jun-2006), s.1917-1925.

- LEMMEN, Sarah, “*The Formation of Global Tourism from an East-Central European Perspective*”, **Hungarian Historical Review**, VII/2, (May-2018), s.348-374.
- LORDKİPANİDZE, Maia, BREZET, Han, BACKMAN, Mikael, “*The Entrepreneurship Factor in Sustainable Tourism Development*”, **Journal of Cleaner Production**, XIII/8, (June-2005), s.787-798.
- LUMSDON, Les, PAGE, Stephen J., “*Progress in Transport and Tourism Research: Reformulating the Transport-Tourism Interface and Future Research Agendas*”, **Tourism and Transport Issues and Agenda for the New Millennium**, (Editör: Les Lumsdon , stephen J. Page), Elsevier, Oxford, 2004, s.1-28.
- MA, Caiwei, “*E-collaboration: A Universal Key to Solve Fierce Competition in Tourism Industry?*”, **International Business Research**, I/4, (Oct-2008), s.65-71.
- MAMMADOV, Rufat, “*The Importance of Transportation in Tourism Sector*”, **7th Silk Road International Conference “Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries**”, Tbilisi-Batumi, Georgia, 2012, s.381-386.
- MIDGLEY, James, “*Community Participation: History, Concepts and Controversies*”, (Editör: J., Hall, A., Hardiman, M., Narine, D.), **Community Participation, Social Development, and the State**, Methuen, London, 1986, s.13-43.
- MÜNİF PAŞA, “*Sergi-i Umûmî-i Osmânî’den Vuku-ı Küşadî*”, **Mecmua-ı Fünun**, S.9, (Ramazan 1279/Şubat 1863), s.362-367.
- NAZIR, Bayram, “*Dersaadet Ticaret Odası ve Uluslararası Sergiler*”, **History Studies**, I/1, (Güz-2009), s.179-196.
- NANCE, Susan, “*A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism*”, **Annals of Tourism Research**, XXXIV/4, (October-2007), s.1056-1077.
- NAZİK, Lütfi, “*Mağara Turizmi*”, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, (Editör: Necdet Hacıoğlu, Cevdet Avcıkurt), Nobel Yayınları, Ankara, 2008, s.295-295.
- NAZRİN, Ahmad, ANUAR, Aris, AHMAD, Habibah, JUSOH, Hamzah, HUSSAİN, Mohd Yusof, “*The Roles of Tourism System Towards Development of Tourist Friendly Destination Concept*”, **Asian Social Science**, VIII/6, (April-2012), s.146-155.
- OBAN, Raziye, “*Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir Çalışma*”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, S.22, (Güz-2007), s.337-356.
- OKUYUCU, Ayşe, SOMUNCU, Mehmet, “*Türkiye’de İnanç Turizmi: Bugünkü Durum, Sorunlar ve Gelecek*”, **International Conference on Religious Tourism and Tolerance**, Konya, 9-12 Mayıs 2013, s.635-637.

- OLCAY, Altınç, ALBUZ, Nalan, “İnanç Turizmi ve Türkiye’nin Tanıtımına Katkısı”, **Uluslararası Tanıtımda Medya ve Türkiye**, (Editör: Mehmet Özdemir), Dora Yayıncılık, Bursa, (Kasım-2016), s.197-229.
- ÖKSÜZ, Hikmet, “Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Deniz Kuvvetleri’nin Durumu ve Milli Mücadele’ye Katkıları”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, S.164, (Eylül-2006), s.55-74.
- ÖNEY, Hüseyin, “Gastronomi Turizmi”, **Alternatif Turizm**, (Editör: S. Bahçe), Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2013, s.171-181.
- ÖNGE, Mustafa, “Kültür Mirasını Tanımlamak İçin Türkiye’de Kullanılan İlk Özgün Terim, Asar-ı Atika”, **Avrasya Terim Dergisi**, VI/1 (2008), s.8-14.
- ÖNGE, Yılmaz, “Alaaddin Keykubat Döneminde Konya’da İnşa Edilmiş Mimarlık Eserleri”, **Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi**, S.3, (1988), s.49-60.
- ÖNSOY, Rıfat (1983). “Osmanlı İmparatorluğunun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863 İstanbul Sergisi)”, **Belleten**, XLVII/185, (Ocak-1983), s.195-235.
- ÖRNEK, ÖZDEN, Elif, “Turizmi Yönlendiren Yasa ve Örgütler İstanbul’u Geleceğe Taşıyabilir mi?”, **Mimarist**, Mimarlar Odası İstanbul Büyük kent Şubesi, LIII/2, (Bahar-2015), s.43-50.
- ÖZDEMİR, Mehmet, “Türkiye’de Turizmin Başlaması: Osmanlı’da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXII/1, (Ocak-2011), s.87-90.
- ÖZDEMİR, Pınar, “Türkiye’de İç Turizm”, **Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIV/2, (Bahar-1999), s.159-168.
- ÖZDEMİR, Yalçın, “Kültür” Derslerine Direniş: Bir Endüstri Meslek Lisesinde Kafa/Kol Emegi Ayrımına Dayalı İşbölümünün Yeniden Üretimi”, **Eğitim Bilim Toplum Dergisi**, XIV/53, (Kış-2016), s.68-71.
- ÖZDEMİR, Yavuz, BAŞLIGİL, Hüseyin, “Analyzing Tourism Potential and Determining Strategies: Cases of Some Cities in Turkey”, **International Journal of Social Sciences and Humanity Studies**, III/1, (June-2011), s.503-512.
- ÖZDEN, Elif Örnek, “Turizmi Yönlendiren Yasa ve Örgütler İstanbul’u Geleceğe Taşıyabilir mi?”, **Mimarist**, Mimarlar Odası İstanbul Büyük kent Şubesi, LIII/2, (Bahar-2015), s.43-51.
- ÖZKAN, Muharrem, Selçuk, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’nin Takas Usulü Ticareti”, **Karadeniz Araştırmaları**, S.34, (Yaz-2012), s.89-96.

- ÖZKASIM, Hale, ÖGEL, Semra, “*Türkiye’de Müzeciliğin Gelişimi*”, **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi/b**, II/1, (Aralık-2005), s.96-102.
- ÖZTÜRK, Yüksel, YAZICIOĞLU, İrfan, “*Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Alternatif Turizm Faaliyetleri Üzerine Teorik Bir Çalışma*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.2, (Ocak-2002), s.183-195.
- PAMUK, Şevket, “*Türkiye’deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın*”, **Tarih ve Toplum**, S.123, (Mayıs-994), s.36-42.
- PELİT, Elbeyi, GÜÇER, Evren, “*Turizm Alanında Öğretmenlik Eğitimi Alan Öğrencilerin Turizm İşletmelerinde Yaptıkları Stajları Değerlendirmeleri Üzerine Bir Araştırma*”, **Gazi Ünivesitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.1, (Güz-2006), s.139-164.
- POLATKAN, Aydın Hasan, ÖZER, Filiz , “*Art Deco Mimarlığının Kavramsal İçeriği*”, **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi** , V/1, (Mart-2006), s.89-98.
- REFİK, Mustafa, “*Sabanlara Dair Malumat*”, **Mir’at**, S.2, (4 Mart-1863). s.27-29.
- RİCHARDS, Greg, HALL, Derek, “*The Community: a Sustainable Concept in Tourism Development?*”, **Tourism and Sustainable Community Development**, (Editör: G. Richards, D. Hall), Routledge, New York and London, 2000, s.1-5.
- SARGIN, Sevil, “*Yalvaç’ta İnanç Turizmi*”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XVI,2, (Mart-2006), s.4-9.
- SARILGAN, Ali Emre, “*Impact of Low Cost Carriers on Turkish Tourism Industry*”, **International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences**, VI/4, (April-2016), s.176-188.
- SEÇKİN, Öznur Bülent “*Karayolu ve Peysajı*”, **İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, XXXVI/4, (Seri B-1986), s. 45-53.
- SENGUPTA, Jati Kumar, “*Exports and Economic Growth in Asian NICS: An Econometric Analysis for Korea*”, **Applied Economics**, XXVI/1, (1994), s.41-51.
- SEYHAN, Barış, EVCİM, Seçkin, “*Antik Çağ’da Anadolu’da Turizm*”, **II. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi**, 12-15 Nisan 2012, Antalya, 2012, s.219-234.
- SEVÜKTEKİN, Mustafa, YILDIRIR, KESER, Hilal, AY, Sema, ÇETİN, Işın, “*Transportation Sector in Turkey: Future Expectations Regarding the Railway Transportation*”, **Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, V/8, (Aralık-2014), s.99-116.

- SEZGİN, Erkan, YOLAL, Medet, “*Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development*”, **Visions for Global Tourism Industry-Creating and Sustaining Competitive Strategies**, (Editör: M. Kasımoğlu), InTech, Croatia, 2012, s.73-90.
- SMİTH, Valene, “*Eskimo Tourism: Micro-Models and Marginal Men*”, **Hosts and Guests**, (Editör: V. Smith), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1989, s.112-113.
- SOMUNCU, Ayşe, “*Mesleki Teknik Liselerde Turizm Alanlarına Turizm Koleji Modeli*”, **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi**, XXII/2, (Aralık-2019), s.208-223.
- SOYSAL, İsmail, “*1936 Montreux Sözleşmesi*”, **Çağdaş Türk Diplomasisi Sempozyuma Sunulan Bildiriler**, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s.3111-3116.
- SÖZEN, Muhteşem, “*1982 Sonrasında Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları’nın Çanakkale Turizmine Etkileri*”, **Sosyo-ekonomi**, VI/6, (Aralık-2007), s.66-89.
- SUNAY, Çağlar, “*Uzay Turizmi*”, **Bilim ve Teknik Dergisi**, S.492, (Kasım-2008), s.52-61.
- STEİNECKE, A., “*The Historical Development of Tourism in Europe*”, **Tourism in Europe: Structures and Developments**, (Editör: Wilhelm Pomply, Patrick Lavery), CAB International, Wallingford, England, 1993, s.3-12.
- ŞAHİN, İlker, GÜZEL, F. Özlem, “*Olumsuz Güncel Gelişmelerin ve Krizlerin Türk Turizmine Etkileri: Profesyonel Turist Rehberlerinin Değerlendirmeleri ve Sektörel Çözüm Önerileri*”, **İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VII/4, (Ekim-2020), s.257-280.
- ŞAHİN, KURNAZ, Feyza, “*Cumhuriyet Dönemi Dış Ticaret Politikası ve Bir Örgütlenme Örneği: Türkofis ve Faaliyetleri (1934-1939)*”, **History Studies**, X/8, (November-2018), 143-176.
- ŞAHİN, Gürsoy, “*Atatürk Döneminde Batı’daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahın Cemiyeti’nin Bu Konudaki Çalışmaları*”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VIII/3, (Aralık-2006), s.137-160.
- ŞANLIOZ, H. Kader, DİLEK, S. Emre, KOÇAK, Nilüfer, “*Değişen Dünya, Dönüşen Pazarlama: Türkiye Turizm Sektöründen Öncü Bir Mobil Uygulama Örneği*”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXIV/2, (Güz-2013), s.250-260.
- TAŞKIN, Sefa, “*Zeus Sunağı*”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, XXXVI/1-2, (Şubat-1999), s.379-387

- TAVMERGEN, Pınar İge, ORAL, Saime, “*Tourism Development in Turkey*”, **Annals of Tourism Research**, XXVI/2, (Bahar-1999), s.449-451.
- TEKDEMİR, Aziz, “*1851 Londra Sergisi ve Osmanlı Devleti’nin Katılışı*”, **Akademik İncelemeler Dergisi**, XIII/1, (Nisan-2018), s.291-302.
- THEOBALD, William F., “*The Meaning, Scope and Measurement of Travel and Tourism*”, **Global Tourism**, Elsevier, Butterworth-Heinemann, 2005, s.5-9.
- TEKELİ, İlhan, “*Araba Sevdası*”, **Cogito**, S.24, (Güz-2000), s.96-105.
- TEMEL, Mehmet, “*18. ve 20. Yüzyıllarda Osmanlı- Danimarka İlişkileri*”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, XXII/1, (Temmuz-2007), s.117-172.
- TOSUN, Cevat, “*Challenges of Sustainable Tourism Development in the Developing World: the Case of Turkey*”, **Tourism Management**, XXII/3, (Jun-2001), s.285-299
- TOSUN, Cevat, “*Stages in the Emergence of a Participatory Tourism Development Approach in the Developing World*”, **Geoforum**, XXXVI, (May-2005), s.333-352.
- TOWNER, John, “*The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism*” **Annals of Tourism Research**, XII, (April-1985), s.297-333.
- TOWNER, John, “*Approaches to Tourism History*”, **Annals of Tourism Research**, XV, (1988), s.47-62.
- TOWNER, John, WALL, Geoffrey, “*History and Tourism*”, **Annals of Tourism Research**, XVIII/1, (Spring-1991), s.71-84.
- TÖR, Vedat Nedim, “*Turizm*”, **İktisadi Yürüyüş**, S.9, (Nisan-1940), s.5-9.
- TÖR, Vedat Nedim, “*Turizm Bakımından Ege Bölgesi İzmir ve Hinterlandı*”, **İktisadi Yürüyüş**, S.18, (Eylül-1940), s.6-9.
- TÖREN, Emrullah, “*Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu’nun Kuruluşu ve Faaliyetleri Üzerine Bir Sözlü Tarih Araştırması*”, **III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi**, 04-05 Nisan 2014 Kuşadası-Aydın, 2014, s.368-383.
- Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu , “*T.T.O.K. ve Çelik Gülersoy*” **Çelik Gülersoy Anısına**, Turing Yayınları, İstanbul, 2004, s.22-24.
- TULASOĞLU, Gülay, “*Tarihin Tarihsizleştirilmesine Örnek Olarak Kapitülasyonlar*”, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, XXXII/2, (Güz-2015), s.249-263.
- TUNA, Serkan, “*1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları*”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, S.2, (Bahar-2013), s.309-326.
- TUNÇSİPER, Bedriye, “*Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları*”, **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**, S.2, (Haziran-1995), s.61-65.

- URALMAN, N. Hanzade, “21. Yüzyıla Girerken Bir Bilgi Kurumu Olarak Müze”, **Bilgi Dünyası**, VII/2, (Ekim-2006), s.250-266.
- ÜNLÜÖNEN, Kurban, KILIÇLAR, Arzu, “*Ekonomik yansımalarıyla Türk Turizminin Seksen Yılı*”, **Gazi Üniv. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, I, (Güz-2004), s.131-156.
- ÜNLÜÖNEN, Kurban, “*Türkiye’de Yüksek Öğretim Düzeyinde Turizm Eğitim ve Öğretimi*”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, VI/1, (Ekim-1993), s.497-521.
- ÜSDİKEN, Behzat, “*Beyoğlu’nun Eski ve Ünlü Otelleri- V (Pera Otelleri)*”, **Tarih ve Toplum Dergisi**, S.95, (Kasım-1991), s.27-32.
- VAR, Turgut, “*The Role of Coastal Tourism in Turkish Tourism Development-A Historical Perspective*”, **International congress on coastal - marine tourism: development, impacts and management**. Çeşme, İzmir, 2005, s.1-6.
- VELLAS, François, “*Interdependence of Tourism Development and Air Transport in Europe*”, **WTO Seminar on Tourism and Air Transport**, Funchal, Madaira, Portugal, 25-26 May 2000, s.37-53 .
- WALL, Geoffrey, “*The tourism industry and its adaptability and vulnerability to climate change*”, **Climate Change and Tourism–Assessment and Coping Strategies**, (Editör: B.Amelung, K.Blazejczyk, A. Matzarakis), V/19, Freiburg, 2007, s.48-49.
- WILLIAMS, Allan M., SHAW, Gareth, “*The Horrible Babel of Tongues*”, **American Behavioural Scientist**, XXXVI/2, (June-1992), s.133-144.
- YALÇIN, Mehmet, BAHAR, Ozan, “*Seyahat Acentelerinin Web Sitelerinin Betimsel Analizi ve Tüketici Değerlendirmesi*”, **OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi**, XI/18, (Haziran-2019), s.286-315.
- YALÇIN, Osman, “*Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu*”, **Gazi Akademik Bakış**, VI/12, (Bahar-2012), s.267-291.
- YALÇIN, Osman, “*Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri*”, **Gazi Akademik Bakış**, III/6, (Temmuz-2010), s.191-212.
- YALÇINTAŞ, Nevzat , “*İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planının Sosyal Yönü*”, **Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi**, S.20, (1969), s.237-254.
- YAMANER, Reşat, “*Baron Hirş ve Şark Demiryolları*”, **Demiryol**, S.294, (1950), s.59-62.
- YAŞAR, Ahmet, “*İstanbul Hanları: 18. Yüzyıl Sonu ve 19. Yüzyıl Başı*”, **Osmanlı İstanbul’u, I: I. Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu Bildirileri**, 29 Mayıs-1 Haziran 2013, İstanbul, s.511-524.

- YAVUZ, Gülser, ÇAKICI, Celil, “Akdeniz Oyunları Bağlamında Spor Etkinlikleri ve Olası Etkileri”, **I. Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu**, Çağ Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Turizm İşletmeciliği Bölümü, Mersin, 2012, s.2-4.
- YAVUZ, Mehmet Cihan, KARABAĞ, Solmaz Filiz, “Ulusal Turizm Tanıtım Ve Pazarlama Yönetimi Örgütlenmesi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi”, **İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi**, I/36, (Aralık-2009), s.113-130.
- YEŞİLTAŞ, Mehmet, ÖZTÜRK, Yüksel, HEMMINGTON, Nigel, “Tourism Education In Turkey And Implications For Human Resources”, **Anatolia: An International Journal Of Tourism And Hospitality Research**, XXI/1, (2010), s.55-71.
- Fahri Yetim, “Modern Bir Aydın Hareketi Olarak Yeni Osmanlılar ve İslam Dünyası”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.34, (Nisan-2015), s.1-15.
- YILDIZ, Zafer, “Turizm Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi**, III/5, (Ağustos-2011), s.54-71.
- YILDIZ, Zafer, KALAĞAN, Gökhan, “Alternatif Turizm Kavramı ve Çevresel Etkileri”, **Yerel Siyaset Dergisi**, S.35, (Yaz-2008), s.42-44.
- YILMAZ, Fatma, “Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi”, **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, VII/1, (Güz-2020), s.113-129.
- YILMAZ, Devrim, “Turizm Sektörünün Tanımı, Yapısı ve Özellikleri”, **Genel Turizm Temel Kavramlar ve İlkeler**, (Editör: O.İçöz), Turhan Kitabevi, Ankara, 2007, s.83-85.
- YILMAZ, Şule, OKTAY, Kutay, “Türkiye’de Seyahat Sektöründe İstihdam Edilen Yabancı Personel Üzerine Bir Araştırma”, **Turist Rehberliği Dergisi**, I/2, (Aralık-2018), s.105-123.
- YUSOF, Aminuddin, SHAH, Parilah Mohd, GEOK, Soh Kim, “Application of Leiper’s Tourist Attraction System to Small-Scale Sport Event Tourism in Malaysia”, **World Applied Sciences Journal**, XVIII/7, (Jan-2012), s.896-900.
- YÜCEL, Erdem, “Aya İrini Kilisesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, I/8, İstanbul, 1994, s.433-450.
- Y.B, “Beyne’l-Milel Mühim Bir Müessese Olan Vagonlı Sosyeta’sinin Teşkilatı ve Faaliyet Sahası”, **TTOK Mecmuası**, XV/87, (1 Nisan 1937), s.18-19.
- Y.B, “Şehir İşleri: Şehrimizin Müessesatından Türk Seyyahın Cemiyeti”, **Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Mecmuaları**, S.30, (31 Mart 1927), s. 431-432.

- Y.B, “Şehir İşleri”, **Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Mecmuaları**, S.32, (Nisan-1927), s.478-480.
- Y.B, “Seyyar Türk Sergisi”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası** , S.5, (Mayıs-1925), s.884-891.
- Y.B, “Seyyar Türk Sergisi Hakkında Anadolu Ajansı'nın Haberi”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası** , S.5, (Mayıs-1925), s.885-889.
- Y.B, “Seyyar Türk Sergisi”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, S.6, (Haziran-1925), s.934-936.
- Y.B, “Cumhuriyetin 16. Yılında Şoseler”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, VI/5, (Ekim-1939), s.93-94.
- Y.B, “Türkoğıs İç ve Dış Teşkilatı”, **Türkoğıs Ekonomik Enformasyon Bülteni**, I/1, (Ocak-1936), s. 25-32.
- ZANİNOVİC, Ksenija , MATZARAKİS, Andreas, “*Biometeorological Basis for Tourism*”, **Developments in Tourism Climatology**, (Editör: A. Matzarakis, C. R. Freitas, D. Scott), Commission Climate, Tourism and Recreation, International Society of Biometeorology, 2007, s.24-28
- ZEREN, Mustafa, “*Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır*”, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, THK Yayınları, İstanbul, 1985, s.137-138.

G- ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- <http://www.unwto.org/ens.contents.relevant-definitions/E.T>: 19.10.2019.
- <http://www.docplayer.net/36194091-Chapter-3-tourism-demand-and-supply.html>, /E.T: 23.10.2019.
- <https://sozluk.gov.tr/E.T>: 12.09.2019.
- [http://www.tursab.org.tr/Thomas Cook/E.T](http://www.tursab.org.tr/Thomas%20Cook/E.T): 16.05.2019.
- <https://www.nkfu.com/irade-i-seniyye-nedir/E.T>:16.04.2019.
- <http://www.kobipostasi.net/turkiyenin-ilk-seyahat-acentasi-nerede-kuruldu/E.T>: 17.07.2019.
- <http://www.d-nb.info/1020543884s.34/E.T>: 11.05.2019.
- [http://www.kalkinma.gov.tr/Pages.Kalkinma Planlari.aspx](http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx), /E.T: 28.08.2019.
- <https://www.forbes.com/sites/yjeanmundelsalle/2014/08/13/the-luxurious-orient-express-train-rolls-into-paris-in-a-one-of-a-kind-exhibition/#5abc6c5716d9/E.T>:27.06.2019

<http://www.web.ogu.edu.tr/Storages/akalins.Uploadss.demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf>/E.T:13.05.2019.

[http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlaris./](http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlaris/)E.T: 13.08.2019.

<http://www..turizmsektorhaberleri.blogspot.coms.2011s.02s.uluslararası-turizm-resmi-kuruluslar.html>, /E.T: 21.05.2019.

<http://www.jpl.nasa.govs.visions-of-the-futures/>E.T: 16.04.2019.

<http://www.cepal.orgs.publicacioness.xmls.1s.12331s.G0711.PDF>, /E.T:10.04.2019.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Othmar_Pferschy/E.T:23.05.2020.

<https://www.tarihiistanbul.com/roma-imparatoricesi-theodora-kimdir/> E.T: 03.05.2020.

<https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-43336/muze-istatistikleri.html> /E.T: 20.01.2021.

<https://yigm.ktb.gov.tr/TR11493/termalkulturveturizmkorumavegelisimbolgeleriile.html> /E.T:09.03.2021.

<https://yigm.ktb.gov.tr/kissporlarturizmmerkezlerineiliskingenelbilgiler.html>/E.T:10.03.2021.

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,10173/inanc-turizmi.html>,E.T: 09.03.2021.

<https://www.konya.edu.tr/haber/220/uluslararasıinancturizmivehosgorukonferansisonucbildirgesi>/E.T:09.03.2021.

<http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,44798/turkiye-geneli-korunmasi-gerekli-tasinmaz-kultur-varlig-.html>,/E.T:09.03.2021.

<https://www.ktb.gov.tr/TR-96269/turizm-cesitleri.html>/E.T:09.03.2021.

<http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,51372/laodikeia-antik-kenti-denizli.html>/E.T:09.03.2021.

<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9863/yat-istatistikleri.html>/E.T:09.03.2021.

https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Birinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1962-1967.pdf/ E.T:11.01.2021

https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Dorduncu_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1979-1983.pdf/ E.T:11.01.2021.

https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1990-1994.pdf /E.T:11.01.2021.

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>/ E.T:03.01.2021.

<https://www.meb.gov.tr/istihdamgarantisiyleacilanokullarinsayisi200ecikacak/haber/19377/tr>/E.T:08.03.2021.

<http://mtegm.meb.gov.tr>/E.T:08.03.2021.

<https://yokatlas.yok.gov.tr/lisans-bolum.php?b=20085/E.T:08.03.2021.>

<https://www.tursab.org.tr/istatistikler-icerik/turizm-giderleri/> E.T:11.01.2021.

<https://tanitma.ktb.gov.tr/Eklenti/2032,turizm-alaninda-gelismelerpdf.pdf?0/E.T:11.01.2021.>

<http://www.kokpit.aero/ilk-turk-yolcu-ucagi-nu.d.38/E.T: 03.03.2021.>



GİRİŞ

Turizmin ilk araştırmacıları, esas olarak Batı dünyasında olduğu gibi süreci belgelendirmeye odaklanmıştır. Bunun turizmin akademik çalışmasının geleneksel olarak Batı disiplini olması nedeniyle olduğu öne sürülmektedir.¹

Seyahat Tarihi, dönemsel olarak şöyle sınıflandırılabilir: Antik Dönem, Orta Çağ, Modern Dönem. İnsan tekerleği icat edip uzun mesafelerde yolculuk etmeye başladığından beri, gidip gördüğü yerleri incelemeye ve edindiği bilgileri aktarmaya başladı. Eski insanlar, yiyecek ve barınak bulmak için, bir yerden başka bir yere dolaşıyordu. Göçebe insanların temel gereksinimleri seyahatlerini yönlendiriyordu. Yavaş yavaş bu insanlar haz almak, yani boş zamanın tadını çıkarmak için seyahate çıktılar. Eski uygarlıklarda ticari veya dini nedenlerle seyahat etmek de yaygındı. M.Ö. IV. binde yaşamış olan Sümerlerde seyahat alışkanlıklarını mümkün kılan iyi yollar yapılmıştı. Babylonia Hükümdarı “*Shulgi*” (M.Ö. 2094-2047) saygın yolcular için yolları güvenli bir hale getirip çeşitli yerlerde dinlenme evleri inşa etmiştir. Böylece modern seyahat için temel taşı atılmıştır. Sümerler, bu yolları ve evleri çeşitli alışveriş ve ticari işlerinde kullandılar. Günümüz konaklamalarının öncüsü olan bu dinlenme evleri, o günlerin gezginleri için ideal yerlerdi. Persler tarihte seyahatin öncüsü oldular. Ticaret amacıyla farklı bölgelere seyahat ettiler.²

Turizm tarihi ile ilgili Roma İmparatorluğu’nun ilk dönemlerindeki yaşam ve davranış tarzı ile ilgili kapsamlı incelemeler yapılmıştır. İmparatorlukta gerçekleşen seyahatleri izlemeye ek olarak, Orta Çağ Dönemi ile ilgili eserlerden birisi, İngiltere ile Roma arasında Anglosakson zamanlarından XVI. Yüzyılın başlarına kadar seyahatin ayrıntılı bir incelemesini yapmıştır. “*Verkehrwesen-taşımacılık*” ve “*Die Reisen der Touristen-Turistlerin gezileri*” ile ilgili bölümler özellikle önemlidir. Bir başka önemli çalışma ise IV. ve V. Yüzyıllarda Kutsal Topraklara yapılan hac ziyaretlerinin analizidir.³ Güzergâhların ve seyahat altyapılarının ayrıntılarının yanı sıra, her iki çalışma da, seyahat koşulları gittikçe zorlaştığında, ortaya çıkan turizm biçimleri hakkında fikir vermektedir.

¹ Norman Douglas, “*Tourism in Pacific Islands*”, **The Journal of Pacific Studies**, XXVI/1-2, (May-2004), s.29-49

² G. Richards, D. Hall, “*The Community: a Sustainable Concept in Tourism Development?*”, **Tourism and Sustainable Community Development**, (Editör: G. Richards, D. Hall), Routledge, New York and London, 2000, s.1.

³ John Towner, Geoffrey Wall, “*History and tourism*”, **Annals of Tourism Research**, XVIII/2, (Spring-1991), s.71-84.

XIX. Yüzyıl boyunca sanayi alanında yaşanan gelişmeler turizm endüstrisinin ilerlemesini etkileyen nedenler arasındadır. Sosyo-ekonomik faktörlerin de, erken turizm formunun kitlesel pazar turizminin gelişiminde etkili olduğu görülmektedir.⁴

Küresel ölçekte turizm, XX. Yüzyılın ikinci yarısında hızla büyüdü ve günümüzde araştırma için kabul edilebilir bir alan haline geldi. Birçok kişi turizmi yeni bir "fenomen" olarak görmektedir. Bununla birlikte, turizmin bir tarihi vardır ve belgelenmesi için bazı adımlar atılmıştır. Ancak, turizmin kökenlerinin ve gelişiminin birçok yönünü anlamak için yapılması gereken daha çok şey vardır.⁵

Turizmin, uluslararası bir işletmeye dönüşmesi, pazarlama tekniklerini de beraberinde getirdi. Modern turizm, seyahat ve konaklama ile sınırlı değildir; sigortadan eğlence ve alışverişe kadar çok çeşitli hizmet etkinliklerini içerir.⁶

Topluluklar, turistlerin seyahat etmeleri, yaşam tarzlarını ve farklı toplulukların maddi ürünlerini deneyimlemelerinin temel nedenidir.

Turizm haz almaktır ve turistler kişisel zevk için seyahat eden insanlardır. Dünya Turizm Örgütü (WTO) daha geniş bir turizm tanımı kullanır. WTO'ya göre turizm: "Zaman, iş ve benzeri nedenlerle arda ardına bir yıldan az olmak üzere, bulunduğu çevre dışındaki yerlerde seyahat eden ve orada kalan kişilerin faaliyetlerini" içerir.⁷ Turizm, bütün acil ihtiyaçlar dışındaki gezileri kapsamaktadır.⁸

Gelişmiş ülkelerde, turizm gelişiminin ek bir amacı insanlar arasında uluslararası ilişkileri teşvik etmektir. Turizm, politik hedeflere ulaşmak için de kullanılabilir. Örneğin, 1970'lerde Doğu Avrupa ülkeleri, Batılı turistleri, sosyalist sistemlerinin üstünlüğüne ikna edeceği iddiasıyla karşılamaya başladı.⁹ Ortadoğuluların Batı turizmini geliştirmesinin sonucu onları İngiliz girişimcilerden gelen rekabete açık bıraktı. "Cook Company" seyahat firması 1872'de Filistin ve Mısır'ı en büyük para üreticileri haline getirerek, şirketin Yüzyılın ilerleyen dönemlerinde dünya turlarını ve diğer girişimleri kapitalize etmesine yardımcı oldu.¹⁰

⁴ A. Steinecke, "The Historical Development of Tourism in Europe", **Tourism in Europe: Structures and Developments**, (Editör: Wilhelm Pompy, Patrick Lavery), CAB International, Wallingford, England, 1993, s.3-12.

⁵ J. Towner, G. Wall, "History and Tourism", s.80.

⁶ John Lea, **Tourism and Development in the Third World**, Routledge, London, 2006, s.4.

⁷ <http://www.unwto.org/ens.contents.relevant-definitions/E.T>: 19.10.2019.

⁸ James Mak, **Tourism and the Economy: Understanding the Economics of Tourism**, University of Hawai'i Press, Hawai, 2004, s.3.

⁹ J. Mak, **Tourism and the Economy: Understanding the Economics of Tourism**, s.5-6.

¹⁰ Piers Brendon, **Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism**, Secker and Warburg, London, 1991, s.129-135.

1874'te Batı ve yerel taşımacılık hizmetleri arasındaki rekabet o kadar büyüktü ki, Mısırlı tercümanlar, “*Times of London*’a” bir mektup yazdılar ve “*Cook Company*’nin” yerel girişimcilerin yıllarca süren yoğun çalışmalarıyla kurdukları bir işletmeyi yasadışı bir şekilde önünü kestiğini iddia ettiler.¹¹ Osmanlı Devleti’nde yerel halk, özellikle sınırlı hükümet destekli turistler için barınma, ulaşım ve misafirperverlik sağladılar.¹² Osmanlı Devleti’nde turizm, XVIII. Yüzyılın sonları ve XIX. Yüzyılın başlarında, Cook Şirketi’nin orada düzenlediği turlara başlamadan önce çok da ilerlemiş sayılmazdı.¹³

Bir ülkenin gelişmişlik düzeyinin bir göstergesi olarak ulaşım yolları, turizm için olmazsa olmaz bir durumdur. Ulaşım sistemleri, söz konusu ülkelerin coğrafi özelliklerine göre farklılık göstermektedir. Gelişen teknolojilerin yanı sıra ulaştırma sistemlerinin çeşitliliği de artmıştır.¹⁴

Osmanlı Devleti’nde turizm faaliyetlerinin nasıl başladığını ve geliştiğini anlamak için Osmanlıca, Türkçe veya Arapça dil kaynaklarını kullanarak daha fazla araştırma yapılması ve yöneticilerin Batı turizminin gelişimini nasıl algıladıkları bilmek gerekir.¹⁵

Ulaşım sistemlerindeki gelişmeler seyahat faaliyetlerini kolaylaştırırken “*Bağdat Demiryolu Projesi*” Osmanlı İmparatorluğu’nun çöküşünü hızlandıran önemli bir gelişmedir.¹⁶ İstanbul’a veya Rusya’ya ve sonra Doğu Asya’ya giden trenler Viyana, Budapeşte veya Varşova’da durmadı; Süveyş Kanalı’nın açılmasından sonra, Avusturya-Macaristan liman kenti Trieste, Güney Yarımküre’ye ulaşım için bir merkez haline gelmişti. Ardından, “*Avusturyalı Lloyd Şirketi*” yolcu seyahatinde bu rotada lider nakliye şirketi oldu.¹⁷ XIX. Yüzyılın sonlarına doğru, Avrupalı turistler için “*seyahatin altın çağı*” ilan edildi.¹⁸

1930’lardan itibaren, otomobil sektörünün artışı turizmi daha fazla teşvik etti I. ve II. Dünya Savaşı arası dönemde uçak, özellikle Avrupa’daki zengin sınıflar için turizm pazarında yavaş yavaş yer almaya başladı.¹⁹ Ayrıca, küçük tatil kampları 1930’ların

¹¹S. Brendon, **Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism**, s.122.

¹²R.W. Butler, “*The Concept of Tourism Area Cycle of Evolution: Implications for Management Resources*”, **Canadian Geographer**, XXIV, (March-1980), s.5–12.

¹³John Towner, “*The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism*”, **Annals of Tourism Research**, XII, (April-1985), s.297-333.

¹⁴Özlem Sertkaya Doğan, “*Evaluation of the Relationship Between Transportation and Tourism in İstanbul*”, **The Science and Education at the Beginning of the 21st Century in Turkey**, St. Kliment Ohridski University Press, Sofia, (Jun-2013), s.212-213.

¹⁵Susan Nance, “*A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism*”, **Annals of Tourism Research**, XXXIV/4, (Oct-2007) s.1073.

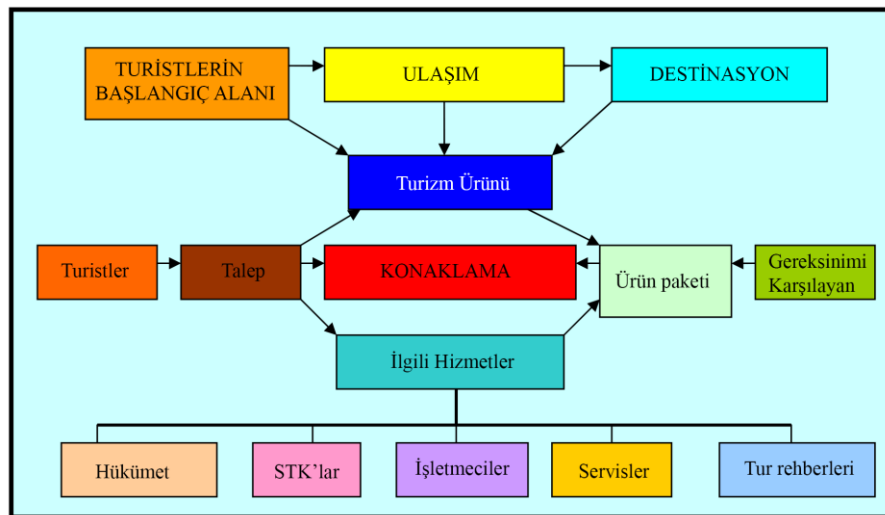
¹⁶Bekir Sıtkı, **Das Baghdad-Bahn-Problem, 1890-1903**, R. Goldschagg, Freiburg. Breisgau, 1935, s. 110.

¹⁷Dieter Winkler, Georg Pawlik, **Der Österreichische Lloyd 1836 bis Heute**, Weishaupt, Graz, 1989, s.19.

¹⁸Alexis Gregory, **The Golden Age of Travel, 1880–1930**, Cassell, London, 1998, s. 87.

¹⁹John Swarbrooke, Susan Horner, **Consumer Behaviour in Tourism**, Routledge, London, 2007, s.189.

büyük bir gelişmesiydi ve büyük ilgi gördü. Bu görüşün anlık başarısı, kıyı bölgelerinin tamamında ve hatta iç bölgelerde bulunan benzer yapıların inşasıyla sonuçlandı. Dahası, 1960’larda güneşin cazibesi, soğuk iklim bölgelerinde, paket turların ortaya çıkmasını teşvik etti. Bu nedenle turizm giderek kitlesel bir etkinlik haline geldi.²⁰



Şekil-1: Uluslararası Turizm Sistemi

²⁰Erkan Sezgin, Medet Yolal, “*Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development*”, **Visions for Global Tourism Industry-Creating and Sustaining Competitive Strategies**, (Editör: M. Kasımoğlu), Croatia, (April-2012), s.73-90.

Turizm, dünyanın genel olarak iklime bağımlı ekonomik sektörüdür.²³ Yeryüzündeki herhangi bir yerin turist çekim potansiyeli, o yerin çekim merkezlerine, erişimlerine ve konaklama yerlerine bağlıdır.²⁴

Neredeyse her bireyin tercihleri ve beklentileri birbirinden farklı olduğundan, hangi coğrafi özelliklerin turistleri çekeceğini belirlemek kolay değildir. Bununla birlikte, iklimsel özellikler bu tür cazibe merkezleri arasında kesinlikle önemlidir.²⁵

İklim, turizm alanlarına avantaj sağlar; ancak, bazen dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, kurak ve güneşli yazlar, deniz-güneş-kum üçlüsünün istenen “kombinasyonları” gösterdiği yerlerde deniz turizmi için önemli avantajlar sağlar. Yağışlı yazlar deniz turizmini olumsuz etkiler ve zayıf karlı kışlar da kayak turizmini etkiler.²⁶

Bazı turizm faaliyetleri sadece belirli bir mevsimde yoğun olsa da, bazıları turizm mevsimine göre farklılıklar göstermektedir. Ayrıca, ziyaretçilerin belirli bölgelere yaptığı seyahatler mevsime bağlı olarak değişmektedir.²⁷ Bu nedenle, turizm faaliyetleri tüm dünyada belirli dönemlerde yoğun olarak görülmektedir. Turizmin yaşanabileceği sezonun uzunluğu, o bölgedeki baskın iklim koşullarına göre değişmektedir.

Dünya nüfusunun büyük bir kısmı, turizmi tatil için deniz kıyısına gidecek şekilde algılar. Bu nedenle en popüler turizm alanları deniz kenarı yerlerdir. Kıyı bölgeleri, yüzme, su altı yaşamının gözlemlenmesi, batık görme, dalış, yatçılık, balık tutma, güneşlenme, çeşitli su sporları gezi vb. “rekreasyon” etkinlikleri için uygun yerlerdir. Bununla birlikte, sahil şeridini ilk başta tercih eden turistler, yüzmeye ve güneşlenmeye uygun plajları arzu ederler. Türkiye’de turizm, ağırlıklı olarak deniz-güneş-kum üçlüsüne dayanmaktadır.²⁸

Kıyı bölgelerinin fiziksel özelliklerinin çeşitliliği, Türkiye’deki kıyıların turizm kullanımlarını belirler. Örneğin, Batı Akdeniz ve Güney Ege kıyıları, deniz-güneş-kum kavramına bağlı olarak uluslararası turizmi desteklemekte; Karadeniz ve Marmara

²³Geoffrey Wall, “The Tourism Industry and Adaptability and Vulnerability To Climate Change”, **Climate Change and Tourism-Assessment and Coping Strategies**, (Editör: B. Amelung, K.Blazejczyk, A. Matzarakis), Maastricht-Warsaw-Freiburg, 2007, s.5-19.

²⁴Nazmiye Özgüç, **Tourism Geography**, Features, Regions, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1998, s.11.

²⁵Ksenija Zaninoviç, A. Matzarakis, “Biometeorological Basis for Tourism”, **Developments in Tourism Climatology**, (Editör: A. Matzarakis, C. R. Freitas, D. Scott), 2007, s.24-28.

²⁶Christopher, R. de Freitas, “Theory, Concepts and Methods in Tourism Climate Research”, **Proceedings of The First International Workshop on Climate, Tourism and Recreation, Report Of a Workshop**, (Editör: A. Matzarakis, C. R. Freitas), Porto Carras, Neos Marmaras, Halkidiki, Greece, 2001, s.3-21.

²⁷G. Wall, “The Tourism Industry and its Adaptability and Vulnerability to Climate Change...”, s.5-19.

²⁸Yüksel Güçlü, “The Determination of sea Tourism Season With Respect to Climatological Conditions on the Black Sea Region of Turkey”, **Procedia Social and Behavioral Sciences**, XIX/2, (Feb-2011), s.258-269.

kıyıları, iç turizm ile farklı önem ve yoğunlukta rekreasyonel aktiviteler çekmektedir.²⁹ İklim, diğer turizm türlerinde olduğu gibi deniz turizminde de en önemli faktördür. Bu tür iklim ilişkisi nedeniyle deniz turizmi yazın daha yoğundur ve uzunluğu hava ve deniz sıcaklıkları ile belirlenir.³⁰

Cumhuriyet döneminde, gemi yapım, işletme ve liman hizmetlerini yürüten kuruluşlar, devlet desteklidir. Yatırım ve uzmanlık ihtiyacını gidermek için uygulanan Devletçilik Politikası yerinde bir karar idi. Gelişen çağın teknolojisine ve gelişimine göre kendilerinin yenilemedikleri için geri kaldıkları da bir vakadır.³¹

Ulaşımın bir diğer önemli ayağı da havayoludur. Hava taşımacılığı, turizmin gelişmesinde önemli bir araçtır. Hava taşımacılığı, turizm gelişiminde turistlerin varış yerlerine taşınmasının genellikle hava yoluyla mümkün olduğu ölçüde önemli bir rol oynamaktadır.³² Dünya ekonomisi ve turizm endüstrisi sağlıklı bir hava taşımacılığı sistemine gereksinim duyar. Havayolu yolcuları olmadan, restoranlar, oteller ve ilgi çekici yerler boş kalmaktadır. Turizmin ulaşım olmadan var olamayacağı açıktır. Her turizm formu, bir biçimde diğerine nakil gerektirir.³³

Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (WTTC)'e göre; seyahat ve turizm, brüt çıktı, katma değer, sermaye yatırımı, istihdam ve vergi katkıları dâhil olmak üzere neredeyse her türlü ekonomik önlemlerde dünyadaki en büyük endüstridir.³⁴

Türkiye'de 1933'te Devlet Hava Yolları'ndan yapılan ilk ticari uçuş filosu sadece beş uçaktı. Türk Hava Yolları (THY), 1980'lere kadar piyasadaki en büyük ve tek oyuncuydu. 1983'ten sonra Türkiye'de özel havayollarını çalıştırma hakkı verildikten sonra, "charter" havayolları, Batı Avrupa, Akdeniz ve Ege'deki Türk Destinasyonları arasında çalışmaya başladı. "Charter" havayolları, 2002'den önce Türkiye'de ilk düşük maliyetli havayolları idi. Ancak bu düşük maliyetli fiyatlar, sadece tur operatörleri için geçerli olup ve uluslararası rotalarda faaliyet yürütmekteydi. 2002'den sonra havayolu taşımacılığına herhangi bir sınırlama olmaksızın çalışma için haklar verildi. Türk

²⁹N. Özgüç, *Tourism Geography, Features, Regions...*, s.77.

³⁰ Suna Doğaner, *Türkiye Turizm Coğrafyası*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2001, s.148.

³¹Denizyolu Ulaşımı, *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)*, (Yay. Haz: T.C. Başbakanlık, Devlet Planlama Teşkilatı), Ankara, 2007, s.2.

³²François Vellas, "Interdependence of Tourism Development and Air Transport in Europe", *WTO Seminar on Tourism and Air Transport, Funchal, Madeira, Portugal, 25-26 May 2000*, 2000, s.37-53.

³³Les Lumsdon, Stephen J. Page, "Progress in Transport and Tourism Research: Reformulating the Transport-Tourism Interface and Future Research Agendas", *Tourism and Transport Issues and Agenda for the New Millennium*, (Editör: L. Lumsdon, J. Page), Oxford: Elsevier, 2004, s.1-28.

³⁴Alper Aslan, Muhittin Kaplan, Ferit Kula, "International Tourism Demand for Turkey: A Dynamic Panel Data Approach", *Research Journal of International Studies*, IX, (November-2009), s.65-73.

Havayolları (THY) işletme modeli sözleşmesini düşük maliyetli olarak değiştirdikten sonra, geleneksel havayolu kendi markası Anadolujet'i düşük maliyetli operasyonlar olarak belirledi. Bu iki taşıyıcı, yurt içi ve yurt dışı rotalarda serbestleştirmeden önce neredeyse % 50-75 düşük fiyat sunmaktaydı.³⁵

Günümüzde sayıları artan düşük maliyetli taşıyıcılar Low Cost Carriers (LCC), Türkiye'de 2012'de yirmi milyondan fazla kişiye hizmet vermektedir. 2012'de yabancı ziyaretçiler için ortalama harcama 800 dolar civarındadır. Milyonlarca turist LCC'ler aracılığıyla Türkiye'yi ziyaret ettiği ve LCC'lerin Türkiye ekonomisine ek bir yatırım yapmadan milyarlarca Amerikan doları getirdiği tahmin edilmektedir.³⁶ Turizm, sadece Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için değil, aynı zamanda düşük sermaye gereksinimi ve yatırımların gerçekleşmesi süresinin azlığı nedeniyle gelişmiş ülkeler için de yatırım açısından cazip bir sektördür.³⁷

Türkiye'de turizm, ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Turist sayısındaki olağanüstü artış ve turizm gelirlerinin son yirmi yılda artmasına ek olarak, turizm endüstrisinin Türkiye ekonomisine olan katkısı da kayda değer bir artış göstermiştir.³⁸ Türkiye'yi ziyaret eden yabancı turist sayısı 1984'te iki milyon yüz bin iken, 2008'de yirmi altı milyon beş yüz bine yükselmiş ve turizm gelirleri de 1984'te 840.000.000 dolardan 2008'de 16.000.000.000 dolara çıkmıştır.³⁹

Ayrıca turizm endüstrisindeki büyüme, çeşitli endüstrilerdeki büyümeyi de etkileyebilir. Gıda, mobilya, ulaşım, inşaat, dayanıklı tüketim malları gibi otuz kadar sektörün, Türkiye'de turizm endüstrisine özel bir dikkat göstermesi gerekmektedir.⁴⁰

Türkiye'yi 1930'larda yalnızca elli bin turist ziyaret etti. Türk Hükümeti bu rakamı artırmak istedi. Ancak II. Dünya Savaşı başladı ve turizm neredeyse sona erdi. II. Dünya Savaşı'ndan sonra, 1950'de, dünyadaki turist sayısı yaklaşık yirmi beş milyon ve Türkiye'deki turist sayısı otuz bin (2.200.000 dolar gelir) ve İtalya'da üç buçuk milyon,

³⁵Ali Emre Sarılgan, "Impact of Low Cost Carriers on Turkish Tourism Industry", **International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences**, VI/4, (April-2016), s.176-188.

³⁶A. E. Sarılgan, "Impact of Low Cost Carriers on Turkish Tourism Industry", s.187.

³⁷Allan M. Williams, Gareth Shaw, "The Horrible Babel of Tongues", **American Behavioural Scientist**, XXXVI/2, (June-1992), s.133-144.

³⁸Erdoğan Koç, Galip Altınay, "An Analysis of Seasonality in Monthly Per Person Tourist Spending in Turkish Inbound Tourism From a Market Segmentation Perspective", **Tourism Management**, XXVIII/1, (Feb-2007), s.227-237.

³⁹Yavuz Özdemir, Hüseyin Başlıgil, "Analyzing Tourism Potential and Determining Strategies: Cases of Some Cities in Turkey", **International Journal of Social Sciences and Humanity Studies**, III/1, (June-2011), s.503-512.

⁴⁰E.Koç, G.Altınay, "An Analysis of Seasonality in Monthly per Person Tourist Spending...", s.229.

İspanya’da bir milyondur. 1980’den sonra Türk Hükümeti turizmin gücünü gördü ve otel endüstrisi için öncelik sağlayarak parasal destek verdi.⁴¹

Endüstriyel ulaşım kültürünün temel unsurlarından birisi haline gelen otomobil, kaçınılmaz bir şekilde kendisi ile temas eden kültürlerde kısa sürede yerini aldı. Toplumları ve mekânlarını şekillendiren bir “*fenomen*” haline dönüştü.⁴² Sıradan bir ulaşım aracı değil de teknik bir obje haline geldi.⁴³

Otomobil kültürü, XX. Yüzyıl boyunca toplumların gelişmişlik düzeylerindeki farklılıklardan bağımsız bir yayılma gösterdi. Otomobiller modern yaşamın ve özgür bireyin bir yansıması idi. Türkiye de bu dönüşüme yabancı kalmadı. Aşama aşama bu teknolojik aracı tanındı ve ilerleyen zaman içinde Türk toplumu onu aşırı şekilde benimsedi.⁴⁴ Türk toplumunun otomobile karşı tavrı diğer toplumlardan ciddi bir fark göstermemesine rağmen, yaşanan kronik gelir uçurumu bu objeyi sürekli olarak hedeflenen ve elde edilmesi zor olan bir “*arzu nesnesine*” getirmiştir.⁴⁵

Otobüs şirketleri çoğunlukla “*Mercedes*” ve “*Man*” firmaları tarafından üretilen araçları kullanmaktadır. Seyahat sırasında konforu eksik etmemeye çalışırlar. Ayrıca, biletler otobüs firmalarının sitelerinde çevrimiçi olarak satılmaktadır.⁴⁶

Turizm sektörünün bir diğer dayanağı olan pazarlama sektörü, çeşitli acentalar aracılığı ile yürütülmektedir. Türkiye’de Cumhuriyetin ilk yıllarında turizm ve acenta etkinliklerinde söz konusu kuruluşlardan birincisi, 1923’te İstanbul’da Beyoğlu Pera Palas Oteli’nde bulunan ve kısaca NATTA olarak adlandırılan “*Ulusal Türk Seyahat Acentalığı Ziya ve Şürekâsı*” olmaktadır. Bu kurumdan önce söz konusu edilen şirketler “*Türk Seyahat Yazıhanesi Ziya ve Şürekâsı ile Türk Seyahat Acentalığıdır*”.⁴⁷

⁴¹ Y. Güçlü, “*The Determination of Sea Tourism Season...*”, s.260.

⁴² İlhan Tekeli, “*Araba Sevdası*”, *Cogito*, S.24, (Güz-2000), s.96-105.

⁴³ Peter Freund, George Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, (Çev: Gürol Koca), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996, s.122.

⁴⁴ Wolfgang Rupert, *Bisiklet, Otomobil, Televizyon*, (Çev: Mustafa Tüzel), Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 1996, s.165.

⁴⁵ Serkan Güneş, “*Türk Toplum ve Otomobil*”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XXI/25, (Mayıs-2012) s.213-230.

⁴⁶ Rufat Mammadov, “*The Importance of Transportation in Tourism Sector*”, *the Silk Road International Conference Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries*, Tbilisi-Batumi, Georgia, 2012, s.381-386.

⁴⁷ “*Millî Türk Seyahât Acentalığı Ziya ve Şürekâsı Şirketi*”nin “*Türk Seyahat Yazıhanesi*” ile “*Türk Seyahat Acentalığı*” adlı şirketlerin birleşmesi suretiyle oluştuğu anlaşılmaktadır (Erol Evcin, “*Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri*”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, LV, (Güz-2014), s.36.

Türkiye’deki turizm sektörü, dünyadaki gelişmelere paralel bir ilerleme süreci geçirmektedir. Türkiye’de 1923-1963 ile 1963-2018 yılları arasındaki planlı dönem süreçlerinde yapılan düzenlemelerle önemli bir konuma sahip olmuştur.

Planlı dönem öncesi, Seyyahin Cemiyeti, Türkiye Turing Kulübü gibi organizasyonlar turizm alanında etkinlik göstermişlerdir. Türkiye’nin ilk afişleri, turizm “prospektüsleri” bastırılarak ilk olarak çevirmen rehberlik sınavları gerçekleştirilmiştir. Turizme ilişkin ilk değerlendirmeler de bu dönemin etkinlikleri arasındadır. Türkiye’nin turizm sektörüne yönelik ilk kanuni çalışmaları da 1934’te “İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında 2450 Sayılı Kanunu” olarak ortaya çıkar.⁴⁸

1939’da bir müdürlük olan tanıtma ve turizm işleri, 1949’da Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü bünyesindeki Turizm Dairesi’ne devredilmiştir.⁴⁹ Türkiye’de 1950’li yıllarda ilerleyen imar faaliyetleri, altyapı ve üst yapı yatırımları, tarihi eserlerin “restorasyonu” ilerleyen dönemlerde turizm sektörüne katkı sağlayacaktı.⁵⁰

Turizm sektöründe gerçekleştirilecek yatırımların özendirilmesi hususu ise 1950’de “Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu”⁵¹ ile gerçekleştirilmeye çalışıldı. 1951’de “Türkiye Otel Rehberi” başlıklı resimli broşörler bastırıldı.⁵²

Türkiye’nin tanıtımı ve tarihi doğal güzelliklerin tespiti için 1952’de bir fotoğraf yarışması düzenlendi. Yarışmaya katılan Dr. Hans Jesse ve Herbert Plate’nin banyo edilmek üzere yurtdışına çıkarılmasına müsaade edilmesi devlet desteğinin göstergesidir.⁵³ 1953’te ise 6086 sayılı “Turizm Endüstrisi’ni Teşvik Kanunu”⁵⁴ yürürlüğe girmiştir.⁵⁵ “Turizm Müessesesi Belgesi” almış olan kişilerin yurtdışından getirecekleri turistik yarar sağlayan ürünlerin gümrük vergisinden muaf tutulması kararlaştırılmıştır.⁵⁶ Bu dönemdeki önemli gelişmelerden birisi 1953’te yürürlüğe giren “Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu”dur. 1958’de “Basın, Yayın ve Vekâleti” kuruldu.⁵⁷ Turizm, esas gelişimini planlı dönemde gerçekleştirecektir. Basın Yayın ve Turizm Genel

⁴⁸İktisat Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.2713, (29/05/1934), s.3866.

⁴⁹İsmail Eyyupoğlu, **Türk Basın Tarihinde Ayın Tarihi, Seçilmiş Haberler 1939-1950**, Fenomen Yayıncılık, Ankara, 2020, s.61-63.

⁵⁰Nagihan Oktayer, Nazan Susam, Murat Çak, **Türkiye’de Turizm Ekonomisi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2007, s.43.

⁵¹Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.7470, (24/03/1950), s.1375.

⁵² **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 30.18.1.2/121.92.5.

⁵³ **BCA**, 30.18.1.2/144.95.8.

⁵⁴Turizm Endüstrisi’ni Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.8414, (22/05/1953), s.6302.

⁵⁵ **BCA**, 30.18.1.2/140.72.2.

⁵⁶ **BCA**, 30.18.1.2/133.61.12.

⁵⁷Yaşar Akça, “Türkiye’ nin Kalkınma Planlarında Turizm Politikası”, **International Conference on Eurasien Economies, Bishkek-Kyrgyzstan 5-7 October 2017**, s.722.

Müdürlüğü 1958’de Almanca, Fransızca, İngilizce, İspanyolca ve İtalyanca dillerinde yayınlanan afiş, broşör, harita ve kitap gibi materyallerin sayısını iki yüz atmış sekiz bine çıkarmıştı.⁵⁸

27 Mayıs 1960’da gerçekleşen askeri darbeyle iktidardan uzaklaştırılan hükümetin turizme yönelik etkinlik ve tasarruflarıyla ilgili olarak geniş bir soruşturma başlatılmıştır. Sonuçta, Türkiye’de turizm alanında yapılan çalışmalar durdu. Planlanan projeler iptal edildi. 1962’de ise ilgili alana ilişkin yatırımları engelleyen uygulamaların gevşetilmesiyle birlikte turizm sektörü yeniden canlanmaya başlamıştır.⁵⁹

1963–1980 döneminde turizm politikalarının temel hedefi turizmden elde edilen gelirle ödemeler dengesine katkıda bulunmak, döviz gelirlerini arttırarak döviz açığını kapatmak, yeni istihdam olanakları oluşturmak ve Türk vatandaşlarına tatil yapma olanakları sağlamak olarak özetlenebilir.⁶⁰ 1963-1980 dönemi itibariyle turizm politikalarının ana amacı, turizm aracılığıyla ödemeler dengesine yardımcı olmak, dövizden sağlanan gelirleri arttırmak, işsizlik bağlamında yeni istihdam imkânları yaratmak ve vatandaşlara tatil yapabilme fırsatları sunabilmek şeklinde özetlenebilir.⁶¹

Sırasıyla 1955’te Türkiye Seyahat Acentaları Cemiyeti (TÜSTAC), Ege Seyahat Acentaları Derneği (ESAD) ve 1972’te Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) kurulmuştur.⁶² Tur Operatörleri faaliyet kapsamlarına göre “*Kitle Piyasası Operatörleri*” ve “*Uzman Operatörler*” şeklinde sınıflandırıldığı gibi; hukuksal açıdan, faaliyet alanlarına, kullandıkları ulaştırma araçlarına, “*destinasyonlara*” ve büyüklüklerine göre sınıflandırılmaktadır.⁶³

1618 sayılı “*Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu’nun*” Birinci Maddesinde seyahat acentaları şöyle tanımlanmaktadır: “*Kâr amaçlı turistlere turistik bilgiler vermeye, paket tur hazırlamaya, seyahat amacıyla konaklama, ulaştırma, gezi, spor ve eğlence hizmetlerini sunmaya yetkili olan, oluşturduğu ürünü kendi veya diğer seyahat acenteleri vasıtası ile pazarlayabilen ticarî kuruluşur*”.⁶⁴

⁵⁸ BCA, 30.1.0.0/104.651.4.

⁵⁹ BCA, 30.1.0.0/92.576.1; Kurban Ünlüören, Arzu Kılıçlar, “*Ekonomik Yansımalarıyla Türk Turizminin Seksen Yılı*”, *Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, I,(Güz- 2004), s.133.

⁶⁰ Zafer Yıldız, “*Turizmin Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi*”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, III/5, (Ağustos-2011), s.54-71.

⁶¹ Z. Yıldız, “*Turizm Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi*”, s.54-71.

⁶² Tulga Albustanlıoğlu, *Seyahat Acenteciliği Ders Notları*, Ankara, 2009, s.7.

⁶³ Sabah Balta, Volkan Altıntaş, *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*, (Editör: Ünlü, İlhan), Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir, 2010, s.38.

⁶⁴ Şule Yılmaz, Kutay Oktay, “*Türkiye’de Seyahat Sektöründe İstihdam Edilen Yabancı Personel Üzerine Bir Araştırma*”, *Turist Rehberliği Dergisi*, I/2, (Aralık-2018), s.105-123.

Türkiye'nin Kalkınma Planları'nın amacı: Turizm kaynaklarını ulusal ekonomiye ve döviz kazancına katkısını artıracak şekilde kullanmak; Nüfusun daha büyük bir kısmına tatil olanakları sağlamak ve turizm kaynaklarının kullanımı ve korunması arasında bir denge sağlamaktır.⁶⁵ Türkiye'de kalkınma planlarında hazırlanan turizm programları ve diğer turizm çalışmaları amacına tam ulaşamamıştır.⁶⁶

Türkiye'de turizmin ekonomik alanda etkisi siyasal iktidar, sosyo-kültürel gelişim ve teknolojik dönüşümle bağlantılıdır. Teknolojik yeniliklerin sosyal, ekonomik ve politik açıdan önemli derecede dönüştürücü etkileri vardır. Elektronik ortamların varlığı bu süreçte özellikle ekonomik alanda ciddi bir dayanak noktası oluşturmuştur.⁶⁷

İnternet kullanımının yaygınlaşması ve web siteleri sayesinde elektronik pazarlama ön plana çıktı. Pazarlama kavramının farklı yönleriyle ele alınması gerekliliğini doğurmuştur. Dinamik yapıya sahip seyahat acenteleri, tüketicilerini yakından izlemek zorundadır. İletişim hızının artması, web sitelerine kolay erişim, rekabeti arttırmış, elektronik ortamda farklılık yaratmayı da gerekli hale getirmiştir. Dolayısıyla web sitelerinin tasarımından sunumuna kadar tüketicilerin gereksinim, istek ve beklentilerine göre şekillenmiş olması, rekabet için gerekli bir gösterge olarak ortaya çıkmaktadır.⁶⁸

E-işbirliği, pazarın genişletilmesine, rekabet gücünün artırılmasına, değer katılmasına, maliyetin düşürülmesine, iletişimin genişlemesine ve kültürel çatışmaların azaltılmasına yardımcı olabilir.⁶⁹ Demokrasi, yüksek eğitim düzeyi, erişilebilir hizmetler, katılımcı deneyim, Batı ülkelerinde “*Katılımcı Turizm Gelişimi Yaklaşımı'nın*” altyapısını oluşturmaktadır.⁷⁰

⁶⁵Ceyhan Tarhan, **Tourism Policies, Unpublished Lecture Notes**, Bilkent University, Ankara, 1995, s.47-51.

⁶⁶James Midgley, “*Community participation: History, Concepts and Controversies*”, **Community Participation, Social Development, and the State**, (Editör: J.Hall, A., Hardiman, M., Narine, D.), Methuen, London, 1986, s.13-43.

⁶⁷Nursen Vatansever Deviren, Onur Yıldız, “*İnternet Kullanımının Ekonomik, Sosyal ve Siyasal Etkileri*”, **Electronic Journal of Social Sciences**, XIII/51, (Güz-2014), s.73.

⁶⁸Mehmet Yalçın, Ozan Bahar, “*Seyahat Acentelerinin Web Sitelerinin Betimsel Analizi ve Tüketici Değerlendirmesi*”, **OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi**, XI/18, (Haziran-2019), s.286-315.

⁶⁹Caiwei Ma, “*E-collaboration: A Universal Key to Solve Fierce Competition in Tourism Industry?*”, **International Business Research**, I/4, (October -2008), s.65-71.

⁷⁰Koral Göymen, “*Tourism and governance in Turkey*”, **Annals of Tourism Research**, XXII, (Oct-2000), s.1025-1048; Cevat Tosun, “*Challenges of Sustainable Tourism Development In The Developing World: The Case of Turkey*”, **Tourism Management**, XXII/3, (June-2001), s.285-299; Cevat Tosun, “*Stages In The Emergence Of a Participatory Tourism Development Approach In The Developing World*”, **Geoforum**, XXXVI, (May-2005), s.333.

1980'lere kadar kitle turizmi şeklinde gerçekleşen dünya turizm endüstrisinde, deniz, kum ve güneşe ağırlık veren turizm ön plana alındı. Kitle turizmiyle birlikte tüketicilerin değişik aktiviteler araması sonucunda 90'lı yıllardan sonra alternatif turizme eğilim arttı.⁷¹

Turizmin çeşitlendirilerek yıl geneline dağıtılmasına ilişkin düzenlemeler ise, 90'lı yılların sonuna doğru artış göstermiştir. Birtakım alternatif turizm türleri gelişme aşamasına girmişse de, eldeki potansiyel yeterli derecede değerlendirilemediğinden mevsimsel yoğunluk problemleri gibi durumların sürdüğü tespit edilmektedir.⁷²

Türkiye'nin genel turizm strateji planında kent planlaması ve mimarlığı ile ilgili alanlar şunlardır: planlama, araştırma ve geliştirme, ulaşım, altyapı, turizm çeşitlendirmesi ve hedef noktalarından ziyade bölgeleri planlamaya odaklanan iyileştirme çalışmaları. Bu stratejiyi gerçekleştirmek için turizm alanında büyük yatırımlara gereksinim vardır.

⁷¹Kadir Öztaş, Tahsin Karabulut, **Turizm Ekonomisi Genel Turizm Bilgileri**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2006, s.12.

⁷²Onur Gülbahar, “1990’lardan Günümüze Türkiye’de Kitle Turizminin Gelişimi ve Alternatif Yönelimler”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIV/1, (Nisan-2009), s.151-177.

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE TURİZM OLGUSU VE TURLERİ

A- TURİZM OLGUSU

I- Turizmin Kavramı ve Yapısı

Turizm kelimesinin kökeni Latince'dir. Dönme hareketi anlamında kullanılan “*Tornus*” kelimesinden “*Tour*” kelimesi üretilmiştir.⁷³ Tour sözcüğü Yunancada dairesel araç; Fransızca'da ise, dönüş anlamına gelmektedir. Bu sözcük herhangi bir değişime uğramadan Batı dillerine de girmiştir.⁷⁴ Kelimenin kökeni ile ilgili olarak bir başka yaklaşımda da turizm, İbranicede “*Tora*” kökünden gelerek öğrenme, dinlenme aynı zamanda da kişinin öz gelişimi anlamlarına gelmektedir.⁷⁵

Türkçede, Arapça kökenli olan “*yolculuk, gezmek*” anlamına gelen “*Seyahat*” sözcüğü “*Turizm*”; “*Yolcu, gezgin*” anlamına gelen “*Seyyah*” sözcüğü ise, “*Turist*” sözcüğünün karşılığı olarak genel kabul görmüştür.⁷⁶ Günümüzde ücretli tatil hakkı; boş zamanın, kişi başına düşen gelirlerin ve refah seviyesinin artışıyla birlikte eğitim düzeyinin yükselmesi turizmin gelişmesini sağlayan faktörlerin başında gelmektedir. Bütün bu etkenler turizmin ekonomik bir olay olarak değerlendirilmesine neden olmuştur.⁷⁷

Turizm kavramı ile ilgili farklı tanımlar getirilmekle beraber belli tanımlarda ortak bir görüş sağlanamamıştır. Bunun nedeni ise turizme yönelik eylemin “*süjesinin*” birey olması ve sosyal, politik, psikolojik öğelerin bir araya gelmesidir.⁷⁸ Başka önemli bir nokta ise, konuyla ilgilenenlerin hareket noktalarının aynı olmamasıdır.⁷⁹

Turizm, seyahat, sağlık, kongre veya iş amacıyla bir yerden başka bir yere yapılan bütün insani faaliyetlerdir.⁸⁰ Bir diğer tanımda ise: Turizm, bireyin sürekli kaldığı yerden başka bir yere geçtiğinde konaklama ve benzeri ihtiyaçların giderilmesi faaliyetidir.⁸¹

⁷³M. Zekai Bayer, **Turizme Giriş**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s.3.

⁷⁴M. Zeki Dinçer, **Turizm Ekonomisi ve Türkiye Ekonomisinde Turizm**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993, s.5.

⁷⁵Zafer Yıldız, Gökhan Kalağan, “*Alternatif Turizm Kavramı ve Çevresel Etkileri*”, **Yerel Siyaset Dergisi**, XXXV, (Yaz-2008), s.42-44.

⁷⁶Nail Hoşcan, **Orman Köylerinde Doğal ve Kültürel Değerlerin Ekoturizm Etkinliklerinde Kullanılması: Bolu İli Mudurnu İlçesinde Bir Araştırma** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Berna Algut), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.9.

⁷⁷Aysel Alakbarova, **Azerbaycan’ın Güney Bölgesinin (Lenkeran Bölgesi) Turizm Arz Olanakları Ve Halkın Turizme Bakış Açısı** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Alp Timur), Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2012, s.18.

⁷⁸Hasan Olalı, **Turizm Dersleri**, İstiklal Matbaası, İzmir, 1983, s.25.

⁷⁹Öcal Usta, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014, s.7.

⁸⁰Hasan Tekeli, **Turizm Pazarlaması ve Planlaması**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001, s.3.

⁸¹Orhan Batman, **Otel İşletmelerinin Yönetimi**, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, s.3.

Turizm, ticaret amacı taşımayan sebeplerle gerçekleştirilen, yirmi dört saati aşması koşuluyla ya da minimum bir gece konaklamasından oluşan geçici seyahatlerle konaklamanın oluşturduğu sosyo-ekonomik özelliklere sahip tüketim, olaylar ve bu doğrultudaki tüm ilişkileri kapsamaktadır.⁸²

Turizm kavramının farklı disiplin ve sektörlerle ilişkisi olduğu söylenebilir. Bu kavrama ilişkin bir tanım getirilememesinin nedeni de, farklı alanlarda çalışma yapan araştırmacıların turizmi kendi disiplinlerine özgü niteliklerini göz önünde bulundurarak ifade etmelerinden kaynaklanmaktadır. Sözelimi, iktisat bilimcilere göre turizm bir endüstri alanı şeklinde ele alınırken, pazarlama sektöründe piyasa şeklinde değerlendirilmekte, çevrebilimcilere göre, turizmdeki “*ekolojik etkiler*” önem kazanmakta, sosyologlar ise bu alandaki beşeri davranışları temel öğeler olarak dikkate almaktadırlar.⁸³

Turizm olgusunu farklı yaklaşımlarla değerlendiren araştırmacılar, konuyu farklı yönlerden ele almışlardır. Guyer Feuler’in 1905’te yaptığı tanımlama, turizm açısından ortaya konulan ilk tanımlamalardan biri olarak kabul edilmektedir. Buna göre turizm, giderek artış gösteren “*klimatik değişimler*” ve dinlenme ihtiyaçları, doğanın sanatla “*entegre*” olduğu güzellikleri tanıma arzusuna; doğanın insanların huzuru için gerekli olduğu inancına dayalı olan ve özellikle endüstri ve ticaretin gelişmesiyle birlikte ulaşım araçlarının da daha iyi bir duruma gelmelerinin bir neticesidir.⁸⁴

İlk tanımlar turizm olayının önemine yönelik olmuş, daha sonra özellikle Alman “*literatüründe*”, turizm kelimesi esas alınarak tanımlar yapılmaya başlanmıştır. Olayın ekonomik önemi artınca, bu kez bu yöne ağırlık veren tanımlar yapılmaya başlanmıştır; olayın çok yönlülüğü görüldüğünde ise, bütünü kavrayan tanımlar aranmıştır. Nihayet turizmin öneminin artması ve bazı ülkelerin ekonomilerini turizme bağlamaları gerçeği karşısında turisti ön plana alarak tanımlar yapılmaya başlanmıştır.⁸⁵

Turizmin sadece ekonomik yönüne ilişkin olarak 1910’da tartışmalar başlatan Avusturyalı iktisatçı Hermann Von Schullar’dır. Schullar, turizmi, diğer ülkelerden, kentlerden ya da bölgelerden yabancıların gelmesi ve geçici olarak ikâmet etmeleriyle oluşan hareketin ekonomik yanını ilgilendiren tüm faaliyetler olarak ele alarak, olayın

⁸²Ö. Usta, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, s.7.

⁸³Akın İlkin, M. Zeki Dinçer, **Turizm Kesiminin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayını, Ankara, 1991, s.79.

⁸⁴Metin Kozak, Nazmi Kozak, Meryem Akoğlan Kozak, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014, s.1.

⁸⁵Halil Can, Semih Güner, **Turizm Hukuku**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2000, s.19-20.

aynı zamanda sosyal ve kültürel yönünden bahsetmektedir. Çağdaş turizm tanımını, ilk olarak 1942’de İsviçreli iktisatçılardan Walter Hunziker ile Kurt Krapf formüle ederek tanımlamışlardır. Bu bağlamda turizm olgusu, devamlı ikamete dönüşmeme ve gelir elde etmeye yarayacak herhangi bir faaliyette bulunmama şartıyla yabancıların geçici olarak konaklamalarından ortaya çıkan olaylar ve ilişkilerin tümüdür.⁸⁶

Turizm, kısa zamanlı geziler, sağlık amacı ve ortam değişikliği için gerçekleştirilen geçici mekân değişiklikleri, kültür, sanat ve spor faaliyetlerine katılma, inceleme ve araştırma gezileri, kutsallık taşıyan mekânlara yapılan ziyaretler, toplantılar ya da kongreler ve iş gezileri olarak değerlendirilmektedir.⁸⁷

Turizmde, insanların gittikleri yerde sürekli kalma amacı söz konusu değildir. Turizm; bütün ulaşım hizmetlerini sunan tur operatörlüğü hizmetleriyle birlikte konaklama hizmetlerini ve başka birçok farklı kuruluşu kapsar.⁸⁸

Turizmin “*orijini ve destinasyonu*” sisteminde varış noktası olan “*destinasyon*” turizmdeki arzı teşkil ederken, “*orijin*” şeklindeki çıkış noktası ise turizmdeki talep yönünü göstermektedir. Bu sektörün başlangıcı ya da kaynağı, güncel olan ya da olası ziyaretçileri içeren turist gönderici bölge; varış noktası ise turistlerce ziyaret edilen ve turizme açık bir bölge durumundadır.⁸⁹ Aynı zamanda, insanların devamlı olarak kaldıkları mekân haricinde, gelir elde etme söz konusu olmadan, geçici ziyaretler ve konaklamalarla oluşan sosyal ve ekonomik olaylar zinciri ve bu bağlamda ortaya çıkan tüm ilişkilerdir.⁹⁰

Turizm boş zamanlarla tasarrufun ne şekilde kullanılacağıyla ilgili olarak ekonomik kararlarla başlayarak tüketim, yatırım, kamusal gelirler ve istihdam şeklinde ekonomik yönlerle sahip sosyo-ekonomik bir durum olarak özellikle gelişmekte olan ülkelerin dikkatini çekmektedir.⁹¹ Türkiye açısından ele alınırsa, ihracata oranla asgari katkıyla yurt dışından sağlanan döviz gelirleri, yurtiçinde yaratılan katma değerler,

⁸⁶ Necdet Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, Nobel Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.5

⁸⁷ Azize Tunç Hussein, Firuzan Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2008, s.4.

⁸⁸ Ozan Bahar, Metin Kozak, **Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s.3.

⁸⁹ Yakın Ekin, Veli Erdiç Ören, “*Turizm Paydaşlarının Turizm Deneyiminden Tatmin Düzeyleri Ve Turizme Yönelik Genel Tutumları Üzerine Betimleyici Bir Araştırma: Antalya Örneği*”, **Niğde Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, V/1, (Nisan-2011), s.133-148.

⁹⁰ Saadet Dinçer Şen, **Turizmin Çevresel Etkileri ve Bir Çözüm Olarak Eko-turizm**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Kamil Unur), Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 2010, s.9.

⁹¹ Murat Aksu, Erdem Temeloğlu, Oğuz Taşpınar, “*Yerli Turistlerin Sosyo-Ekonomik Özelliklerine Göre Destinasyon Marka İmajı Algılamaları: Bozcaada Araştırması*”, **13. Ulusal Turizm Kongresi**, Antalya, 2012, s.1159.

istihdam potansiyeli ve başka sektörlerle sağladığı katkılar ile makro-ekonomik yönden de avantajlara sahip bir sektör olduğu söylenebilir.⁹²

Turizmi daha net olarak değerlendirebilmek için farklı ölçütlere göre gruplandırılabilir. Turizm olgusunda temel olarak ele alınan seyahat etme yaklaşımına göre, iç-dış turizm olarak bir ayırım yapılmaktadır. İç ya da ulusal turizm, bireylerin kendi ülkelerinin ulusal sınırları dâhilinde, turizm tanımlamasıyla uyumlu olarak gerçekleştirdikleri mekân değişiklikleri ve konaklamaları ile oluşan etkinliklerdir. Uluslararası veya dış turizm ise, farklı ülkelere ve kültürlerle sahip insanların, çeşitli amaçlarla ulusal sınırlar dışındaki mekânları turizm kapsamında ziyaretleri ve bu bağlamda ortaya çıkan ilişkilerin tamamıdır.⁹³

Dünya Turizm Örgütü tanımına baktığımızda; Turizm insanların daimi yaşadıkları yerlerin dışına merak, iş, eğlence, sağlık, tatil, spor, din, kültür, kongre ve seminerlere katılım gibi sebeplerle bireysel veya topluluk halinde yapılan seyahatlerdir. Ayrıca, gidilen mekânda yirmi dört saatten fazla kalma durumundan veya en az bir gecelik konaklama tesislerinden birinde kalmayla gerçekleştirilen geçici konaklama ve seyahat hareketlerine katılma şeklinde tanımlanmıştır.⁹⁴ Turizm kavramına yönelik gerçekleşen tartışmalarda araştırmacıların bazıları turizmi bir endüstri dalı olarak benimserken, bazıları da bir sistem olarak ele almaktadırlar.⁹⁵

Turizmin genelde gelişmekte olan ülkeler bakımından önemli bir gelir kaynağı olduğu söylenebilir. Ülkeler, özellikle kalkınmada gerekli olan döviz temin etmek, yeni iş alanları oluşturmak, milli gelirlerini artırmak için uluslararası turizmden pay almaya çalışmaktadırlar. Bununla birlikte, ödemeler dengesi, istihdam, milli gelir, bölgeler arası dengesizlik gibi sorunlara çözüm getirmesi amacıyla da turizmle ilgilenmektedirler.⁹⁶

Turizm olayının oluşmasında ve tanımlanmasında iki unsur önemlidir. Bunlardan ilki seyahat faktörüdür. Ancak tüm seyahatler turizm olgusunun bir ögesi değildir. Ne tür seyahatlerin turizm olayını meydana getireceğine genel olarak seyahatin amacı dikkate

⁹²Muhsin Kar, Metin Yıldırım, “*Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme*”, **Akdeniz Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, VIII/87, (Ağustos-2004), s.88-91.

⁹³Pınar Yalçın, **Türkiye’de Sağlık Turizminde Altyapı Oluşturulma Gereği ve Sağlık Kurumlarına Yönelik Bir Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Dilaver Tengilimoğlu), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s.6-7.

⁹⁴Duygu Ak, Doğan Bıçkı, Serhat Özgökçeler, “*Avrupa’da ve Türkiye’de Sosyal Turizm*”, **Sosyal ve Beşeri Araştırmalar Dergisi**, XXXI, (Güz-2013), s.49-73.

⁹⁵Ahmad Nazrin, Aris Anuar, Habibah Ahmad, Hamzah Jusoh, Mohd Yusof Hussain, “*The Roles of Tourism System Towards Development of Tourist Friendly Destination Concept*”, **Asian Social Science**, VIII/6, (April-2012), s.146-155.

⁹⁶Cem Kılıç, **Turizm Sektöründe İstihdamın Niteliğini Etkileyen Faktörler ve Türkiye’de Beş Yıldızlı Otellerin Analizi**, Çizgi Kitabevi, Ankara, 2000, s.25.

alınarak karar verilir. Gerekli olan ikinci unsur ise konaklamadır.⁹⁷ Bu doğrultuda önemli olan hususlar; ne tür seyahatler ile konaklama etkinliklerinin turizm kapsamında değerlendirildiği, aynı zamanda da konaklama süresi, yeri ve ne amaçla yapılmakta olduğu da dikkate alınmalıdır. Turizm olayının oluşması için gerekli olan koşullar 1963'da Roma'da gerçekleştirilen Uluslararası Turizm ve Seyahat Konferansında şöyle sıralanmaktadır:⁹⁸

- a) İnsanların sürekli olarak bulundukları yer dışına devamlı olarak yerleşmemek.
- b) Para kazanma, askeri ve politik amaçların bulunmaması.
- c) İş, sağlık, spor, din, merak, tatil, eğlence, kültür, deneyim kazanma, akraba ziyareti, kongre, seminerlere katılım sebepleriyle bireysel ya da topluca gerçekleştirilen bir gezi olması.
- d) Gidilen yerlerdeki konaklamalarının yirmi dört saati aşması ve minimum tek gece konaklamalarından oluşan tüketim olayının olmasıdır.

Turizm tanımlarında ortak bir görüşe varılamamasına karşın, verilen bu tanımlarda turizm, kavramsal olarak belli birtakım ortak özellikler vurgulanmaktadır. Bu özelliklerden şöyle bahsedebiliriz.⁹⁹

- a) Bireylerin devamlı oturdukları yer haricinde ortaya çıkan bir olgudur.
- b) Seyahat sebebinin geçici oluşu gereklidir.
- c) Seyahat sebepleri arasında çalışma amacı ya da ticaret düşüncesi yer almamalıdır.
- d) Gidilen mekânda tüketici durumunda olunması gereklidir.
- e) Geçici konaklamaların ardından devamlı kalınan yerleşim yerine geri dönüş söz konusu olmalıdır.

Turizme elverişli, tarihi, doğal ve sosyo-kültürel çekiciliklere sahip ülkeler; kaynaklarını süreklilik ilkesine bağlı olarak ve yıpratmadan planlı bir şekilde kullanılmalıdır. Turizmin istenilen faydayı verebilmesi için her boyutunun dikkatle üstünde durulması gerekmektedir. Zira turizm, kötü yönetildiğinde kaynakların azalmasına ve kaynakların niteliklerinin bozulmasına, çevre kirliliğine, tarihi ve kültürel değerlerin yıpranmasına neden olmaktadır. Zaten Evrende yaşamın devamlılığının

⁹⁷ M. Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.2.

⁹⁸ İsmail Kervankıran, **Afyonkarahisar İlinin Başlıca Doğal, Tarihi ve Kültürel Kaynaklarının Sürdürülebilir Turizm Açısından Değerlendirilmesi**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mehmet Ali Özdemir), Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar, 2011, s.27-28.

⁹⁹ S. Yalçın, "Türkiye'de Sağlık Turizminde Altyapı Oluşturulma Gereği ve Sağlık Kurumlarına Yönelik Bir Araştırma", s.4.

sağlanabilmesi için genel kural, doğal kaynakların sürekliliğini sağlamaktadır. Dolayısıyla turizmin de bu görüş kapsamında iyi yönetilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır.¹⁰⁰

Yeni bir araştırma alanı olması nedeniyle entelektüel güvenilirlik eksikliğinin bilincinde olan turizm çalışmaları, kendisini akademik ağırlık verecek şekillerde tanımlamaya çalışmıştır. Bazı analistler turizm çalışmalarını bir disiplin olarak tanımlamaya çalışsa da, diğerleri disiplinlerarası bir alan olarak algılanmasını destekleyen kanıtlar bulmuşlardır.

II- Turist Kavramı

Turizm hareketlerinde, kişilerin tutum ve davranışlarına orantılı olarak yer değişimine dayalı bir olgudan söz edilebilir. Sözelimi bireylerin değişim, öğrenme, heyecan arama ve yeniliklerle karşılaşma şeklindeki güdülerinin etkisi ile ya da gündelik yaşamın getirmiş olduğu negatif yöndeki psikolojik ve fiziksel etkilenimlerden kurtulmak için yapılan geziler turizm hareketlerini oluşturur.¹⁰¹ Bu tür faaliyetleri yapan bireyler turist olarak tanımlanır. Turizmin giderek daha fazla önem kazanması, turist kavramının da daha belirli ve açık bir hale getirilmesini gerektirmiştir. Bu kavram öncelikle “*Daimi adresinden bir yıldan az olmak şartıyla gittiği yerlerde, asıl yaşadığı yerden kazandığı parayı harcayan kimse*” olarak tanımlanmıştır.¹⁰² Fransızca kökenli bir sözcük olan turist; Türk Dil Kurumu Sözlüğü’nde “*Eğlenme, görme, tanıma, dinlenme vb. amaçlar için geziye giden kimse, gezmen, gezgin, seyyah*” olarak ifade edilmektedir.¹⁰³ Anlaşılabacağı üzere turist; doğal, kültürel ve tarihi değerleri görmek, bilinmeyen keşfetmek, spor yapmak, eğlenmek, dinlenmek vb. amaçlar için yolculuk yapan, bu yolculuğunda en az bir gece konaklayan, turistik ürünleri satın alan kişidir.¹⁰⁴

Başka bir tanımlamada ise turist; “*Ülke, belde, kuruluşlar ve çıkarlar için, mutlaka memnun edilmesi gereken konuk*” olarak belirtilmiştir. Bireylerin turist olarak değerlendirilmesi, belirli şartların ortaya çıkmasıyla mümkün olmaktadır. Öncelikli olarak kişiler, seyahat isteğine sahip olmalıdır. Bunun yanı sıra boş zaman ayırarak bu süreyi değerlendirebilecek ekonomik potansiyeli bulunmalıdır. Ayrıca, turistik

¹⁰⁰O. Bahar, M. Kozak, **Küreselleşme Sürecinde...**, s.5.

¹⁰¹ Hasan Z. Doğan, **Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004, s.5.

¹⁰²M. Kozak v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.5.

¹⁰³<https://sozluk.gov.tr/E.T: 12.09.2019>.

¹⁰⁴Atıla Hazar, **Rekreasyon ve Animasyon**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009, s.11.

faaliyetlerin otonom ve bağımsız ortam içinde yapılması gerekmektedir.¹⁰⁵ Turist geniş anlamda; maddi amaca yönelik olmadan dinlenme, eğlenme, kültürel, sportif ve bilimsel faaliyetlere katılma, dini veya sağlık sebepleriyle sürekli yerleşim yerinin dışına geçici bir süre için boş zamanları değerlendirmek amacıyla çıkılan ve gidilen yerde tüketim yapan, seyahatte belirli zamanı geçirdikten sonra yeniden yerleşim yerine dönen kişilerdir.¹⁰⁶

Bir başka tanımda ise turist; sınırlı vakit ve harcama gücüyle satın alma eylemine katılan, psikolojik tatmin arayan kişidir.¹⁰⁷ Seyahat Acentaları Yönetmeliği'nde turist; “*Seyahat acentesi ürününden bizzat yararlanan kişi*” olarak değerlendirilmiştir.¹⁰⁸ Turist kavramını düzenli bir gelir ve boş zamana sahip olan, gittiği yerdeki turistik olanaklardan yararlanan, o yerde turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri satın alan ve burada en az bir gece konaklayan kişi olarak tanımlanmaktadır.

Turistler hem yurt içinde içinde yurt dışında seyahat edebilmektedirler. Dünya Turizm Örgütü yirmi dört saatten az, altı aydan fazla olmamak şartıyla kendi ülke sınırları içerisinde seyahat eden ve turizm olayına katılan kişileri yerli turist olarak; yirmi dörtsaatten az ve bir yıldan fazla olmamak şartı ile yabancı ülkelere seyahat eden kişi veya kişileri yabancı turist olarak tanımlamaktadır.¹⁰⁹ Tüm bu tanımlardan turist olarak kabul edilebilmek için bazı koşulların sağlanmış olması gerektiği anlaşılmaktadır.¹¹⁰

- a) Sağlık, ailevi nedenler ve zevk vb. amaçlarla seyahat edenler.
- b) Dini, bilimsel, idari, sportif, toplantı ve seminerlere katılım amacını taşıyanlar.
- c) Ticari nedenlerle seyahate çıkanlar.
- d) Yirmi dört saatten az dahi olsa da deniz yolculuğu yapanlar turist olarak kabul edilmektedir.

Turist kapsamına girmeyenler ise;

- a) Bir iş sözleşmesi ya da sözleşme olmadan ticari girişimde bulunmak ya da gidilen bir yerde iş bulup çalışmak isteyenler.
- b) Diplomatlar gibi bir ülkede kamusal hedeflere yönelik görevlere sahip kişiler.
- c) Ülkeye sürekli olarak ikamet etmek ve yerleşmek için gelenler.

¹⁰⁵ Ömer Akat, **Pazarlama Ağırlıklı Turizm İşletmeciliği**, Gazi Yayınları, Bursa, 1997, s.7.

¹⁰⁶ Çağatay Ünüsan, Mete Sezgin, **Turizm Pazarlaması**, Atlas Kitabevi, Konya, 2004, s.4.

¹⁰⁷ Ö. Usta, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, s.8.

¹⁰⁸ Seyahat Acentaları Yönetmeliği İçin, **Resmî Gazete**, S.26664, (05/10/2007), s.8.

¹⁰⁹ A. Hazar, **Rekreasyon ve Animasyon**, s.11.

¹¹⁰ M. Kozak v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.6.

- d) Okullar ile konaklama kuruluşlarında bulunan ve çalışan üniversite öğrencileri ve diğer gençler.
- e) Bir sınır bölgesinde yaşayarak komşu ülkeye çalışmaya gelenler.
- f) Bir ülkede seyahatleri yirmi dört saatten fazla dahi olsa sürekli transit geçenler turist olarak kabul edilmemektedir.

Turizm olgusu değerlendirildiğinde, turistin bir tüketici durumunda olduğu ve sürekliliğe dönüşmeyen geçici konaklamalar yaptığı ifade edilebilir. Turistler; yer değiştirme kapsamındaki sosyal, kültürel, ekonomik ve bilimsel talepleri ile konaklama yapılan zaman içindeki her tür eylemi yaparlar.¹¹¹ Dolayısıyla turist, devamlı yaşadığı yerden ayrılarak belli bir süre için farklı nedenlerle seyahat eden, tüketen, gezen ve sonuçta ikametgâhına geri dönen bireydir.

Turistler, yeni şeylerle karşılaşma ve merak duygusunu tatmin için seyahat ederler. Medya organlarında ve basın-yayın kaynaklarında görülen, okunan ve çevreden duyulan yeni yerleri, turistik merkezleri görme arzusu duyarlar. Bu nedenle, turistler olanakları ölçüsünde seyahate çıkarak yeni deneyimler yaşamak ve gidilen yerden memnun dönmek isterler.¹¹²

Bireyler, herhangi bir turizm faaliyetinde beklentilerinin dışında bir durumla karşılaşılırsa saldırgan davranışlar içine girebilirler. Temelde bireyler, evlerinde dahi karşılaşmadıkları konfor ve rahatlığı seyahatlerinde gidilen yerlerde bulmayı hayal ederler, dolayısıyla ortaya çıkan aksaklıklar, turisti oldukça rahatsız eder.¹¹³ Bunun yanı sıra turistler, hem değişim hem de yeniliklerle karşılaşma isteklerine karşın yine de kendi yaşam tarzları, gelenekleri ve alışkanlıklarına bağlı olduklarından bu değerlerine ters düşmeyi tercih etmemektedirler.¹¹⁴

Sonuçta turistler beklentilerinin karşılandığı, hoşnutluk verici tatminkâr tatil olanağı yaşadıklarında gidilen “*destinasyonu*” yeniden ziyaret etmek isterler. Diğer taraftan da kendi yaşadığı yere geri döndüklerinde, aktardıkları bilgilerle diğer kişileri de ziyaret edilen bölgeye yönlendirirler. Ancak tersi durumlarda, hayal kırıklığı yaşadıklarında ise, gidilen yere ve orada yaşayan insanlara karşı olumsuz tutum geliştirebilirler.¹¹⁵

¹¹¹ Yaşar M. Şimşek, Mehmet Arslan, **Turizm İşletmeciliği**, Tütibay Yayınları, Ankara, 1998, s.86.

¹¹² Ömer Akat, **Pazarlama Ağırlıklı Turizm İşletmeciliği**, Gazi Yayınları, Bursa, 1997, s.6.

¹¹³ Hasan. Z.Doğan, **Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004, s.28.

¹¹⁴ Ö. Akat, **Pazarlama Ağırlıklı Turizm İşletmeciliği**, s.6.

¹¹⁵ H. Z. Doğan, **Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri**, s.4.

Turistlerler, öğrenme, yeni deneyimler keşfetme arzusu tarafından yönlendirildiğinde bir varış yeri seçerler. Bu kavram, turizm “*destinasyonlarındaki*” arzın her zaman turistlerin tercih ettiği talep ve deneyimi karşılamasını sağlamak için gereklidir.

III- Turizm ve Seyahat

Seyahat durumu ve bu süreçte harcanan zaman dikkate alındığında, “*niyet*” kavramının önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir. Bu olgu, amacı kendisi olan özel bir yolculuk biçimidir.¹¹⁶ Bu kavramın anlaşılmasında ilk aşamanın anlamlandırılması gerekir. Yolculuk şekilleri amaçlar üzerinden gruplandırılabilir. Sözgelimi, konaklama amacıyla ortaya konan yolculuklar “*destinasyonda*” misafir yolcuları da üretmektedir. İkamе hedefli olanlar ise gidilen mekânın kalıcı bir şekilde işgaline yol açar. Tüm bu tarz yolculukların temelinde toplumsal izler yer alır ve bir amaca haizdirler. İnsanoğlunun yüzyıllardır deneyimlediği yaşam alanlarının ötesinde var olabilmeleri için mekânlarını terk ettikleri “*Gitmenin*” adı olmaktadır. Bu gidiş tarzları tüm dünyada toplum kitlelerini oluşturmuştur.¹¹⁷

- a) Seyahat = yol + ziyaret, ticaret, avlanma ve benzeri faaliyetler + dönüş
- b) Göç = yol + yerleşme
- c) Hicret = yol + yerleşme + dönüş
- d) Sefer = yol+ savaş/barış + dönüş
- e) Sürgün = ceza + yol + yerleşme + dönüş

Temelde tüm yolculuk türlerinden farklı olan seyahatin benzersizliği, geridönüşü olan bir yolculuktan ziyade özgürce yapılmasıdır. Göç sürecinde insanlar özgür değildirler. Diğer taraftan sürgünde olanlar, seferdeki askerler, mülteciler de bu bakımdan özgür sayılamazlar. Bununla birlikte tümünün ortak özelliği, bir yolculukta olmalarıdır ve çoğunun da geriye dönüşleri söz konusudur. Seyahat özgürce gerçekleştirilen bir olgu olduğu için yolculuk esnasında ortaya çıkan zorluklar da doğal olarak seyahat sürecinin gerekli kıldığı güçlüklerdir. Başka bir ifadeyle, seyahat eden birey kendi sınırlarını kendisi çizer, haritasını üretir, kendi yolunu tutar, rahatlık ya da eziyetini kendisi yaşar. Seyahat kavramı, bağımsız öznelerin eyleme döktüğü bir konuyu adlandırmaktadır.¹¹⁸

¹¹⁶Köksal Alver, “*Tebdil-i Mekân: Seyahatin Anlamı Üzerine*”, **Hece Dergisi**, Özel Sayı.74-77, (Haziran-2011), s.74-76.

¹¹⁷Alian De Botton, **Seyahat Sanatı**, (Çev: A. Sıla Bayer), Sel Yayıncılık, İstanbul, 2011, s.13.

¹¹⁸ Münir Göle, **Yolculuk Durumu**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2009, s.25.

Bir yerleşim yerini ziyaret eden bir yolcu, ilgi duyduğu bir “objeye” farklı noktadan bakar. Başka ülkelere gitmek, yeni deneyimler kazanmak ve yenilik aramak temelde oldukça pahalıdır. Özellikle macera turizminde doğanın zorluklarına karşı mücadele edebilmenin hoşnutluk verici duygusu için tasarlanan gezilerin ve turların zorluk derecelerini arttırmasıyla seyahat daha maliyetli bir hale dönüşebilir. Bu nedenle tarih süresince de gezginler hem bilgi edinme hem de dinlenme amacıyla yola koyulsalar bile genel olarak üstyapının unsurları olmuştur.¹¹⁹

Seyahatlerde ekonomik özgürlüğün önemi büyüktür. Kişinin istek ve özlem düzeyi de ilk aşamayı oluşturmakla birlikte ekonomik durumun da yeterli düzeyde olması gerekir. Gidilen yerin yabancı olması, konaklama, korunabilme, belli bir araca malik olma, yolculuk için gereken eşyaya sahip olma ve fiziksel gereksinimleri karşılama vb. belirli bir ekonomik gücü gerektirir. İbn-i Batuta (1304-1369) ve Evliya Çelebi (1611-1685) gibi gezginlerin, kendilerini halktan ayrı gören ve üstün sayan kimselerin oluşturduğu sınıf olan “*havas takımından*” mülkü olan veya hiç değilse bu kesimden kişilerle dostluk kurmuş kişiler olduğu görülmektedir.¹²⁰

Tasarlama, plan, program ve hazırlık yapma, seyahatin ilk aşamasını teşkil eder. Seyyahlar kendi kültürel benliklerinde yolculuk ederler. Hazırlık aşaması turist ya da seyyahın kendini yolculuğa motive etmesi olarak da değerlendirilebilir. Zira toplumsal olarak seyahatin meşruiyeti ve tek olarak kişinin gereksinim tatmini oldukça önemlidir. Bu duruma örnek olarak Evliya Çelebi’nin bir rüyası verilebilir. Tüm seyahatlerinin başlangıç noktası olarak camide iken görmüş olduğu rüyayı temel almaktadır. Bunu kendi seyahatlerine meşruiyet kazandırmanın bir aracı olarak kullandığı için ilgi çekici bir durum olduğu söylenebilir. Motivasyon, ihtiyaç ve talep gibi kavramlar da turizm ve seyahat sosyolojinin analizinde birbirine bağlı olarak ortaya çıkarlar.¹²¹

İnsanlar başlangıçta yalnızca seyahat amacı ile harekete geçmezdi. Seyahatin “*demokratikleşmesi*” kitle turizmini ortaya çıkarmıştır.¹²² Günümüzde insanlar daha hızlı ve güvenilir yolculuklar yapmaya başlamıştır.

Ekonomik zorlukların daha az olması kişilerin kolaylıkla seyahat edebilmesini sağlamıştır. Bu durum da bir ölçüde yolculukların ücretini azaltmıştır. Artık her türlü teknolojik ulaşım araçları ile birlikte seyahatlerin dönüşümü de hızlanmıştır. Her

¹¹⁹A. De Botton, **Seyahat Sanatı**, s.14.

¹²⁰M. Göle, **Yolculuk Durumu**, s.26.

¹²¹Robert Lanquar, **Turizm-Seyahat Sosyolojisi**, (Çev: Gülser Öztunalı), İletişim Yayınları, Ankara, 1991, s.28.

¹²²John Urry, **Turist Bakışı**, (Çev: Enis Tataroğlu, İbrahim Yıldız), Bilgesu Yayıncılık, Ankara, 2009, s.37.

dönemin temel özelliklerinin olayları etkilediği gibi günümüzde de turizm, önemli ölçüde çağdaş insanın seyahat edebilme yöntemlerini kapsamaktadır. Kuşkusuz turizm olarak tanımlanan seyahat yönteminin oluşumunu ortaya koyan tarihsel kaynaklar bulunmaktadır. İnsanoğlunun, yaşadığı dönemlere göre ortaya çıkan özel durumları gereksinimlerine göre sürekli bir devinime yol açmıştır. Literatürde turist gruplarının XVIII. Yüzyılda ortaya çıktığından söz edilmektedir.¹²³

Dolayısıyla seyahatler, modernite öncesi ve modernlikte farklı şekillerde olmuştur. Yani farklı araçlar kullanılarak değişik yaklaşımlar üretilmiş, gezme olgusunun farklı algısı yeniden şekillenmiştir. Önceleri seyahat durumu kişisel zorlukları göze alan keşif tutkunlarına özel bir durumdu. Çalışma sürelerinin azalışı, daha sonra ise dinlenme anlayışı yeniden ele alınmıştır. Bu süreçte kişiler sürekli aynı gereksinimlerini değişik şekillerde sağlamaya çalışmıştır. Dolayısıyla bu doğrultuda kişisel ve topluluk seyahatlerinin anlamları da değişmeye başlamıştır. İnsanlar artık aydınlanmanın bireysellik kapsamındaki kendine yönelik yolculukların peşine düşerek dönüşüm sürecini başlatmıştır.

Turizm, modernliğin karakteristik yapısına uyan bir seyahat anlayışıdır. “*Postmodernlikte*” eskiye özlem, modernlik sonrası ve modernlik karşıtlığı açılımları yer alır.¹²⁴ Bu üç durumun çağımız insanının turizm ve seyahat anlayışını etkilediği görülür. İnsanların gezip gördükleri yerler değerlendirildiğinde, temelde söz konusu “*postmodern*” felsefi duruş sezilmektedir. Eskiye özlem, turizm olgusunun vazgeçemediği tüketim maddesidir. Eskileri unutmakla karışık bir anıyı yaşatmaya çalışma zıtlığı, dönemimizdeki insanın karmaşık psikolojisini gösteriyor. Bunun yanında beşerin yaşamsal gereksinimlerine karşılık veren temeller de bu psikolojik durumun karmaşık yapısından kaynaklanmaktadır. Gereksinimleri karşılayacak mekân inşaları, kafaları karıştıran ve düzleme dayanmayan açılımlarla yaşama uygulanmaktadır. Eski ve yeni karşıtlığı, yeni olandan vazgeçememe ve “*nostaljik*” duyguların kompleksliği çağımız dünyasını tanımlayabilmekte kişileri güç durumda bırakmaktadır.¹²⁵

Turizm, “*kompleks*” bir yapının ürünüdür. Yani modern ve “*postmodern*” dünyanın oluşturduğu dinlenme ve eğlence anlayışının neticesi olarak ortaya çıkmıştır. Tatil yolculukları, eski toplumlarda, şehir merkezine uzak olmayan rahat ve iç açıcı

¹²³Winfried Löschburg, **Seyahatin Kültür Tarihi**, (Çev: J. Traub), Kitabevi Yayınları, Ankara, 1998, s.119.

¹²⁴J. Urry, **Turist Bakışı**, s.193.

¹²⁵A. Gregory, **The Golden Age of Travel...**, s.19.

mekânları seçmesi ya da hamam gibi bu heyecanı yansıtan olaylara başvurmaları ortaya çıkan durumların dönüşümüdür. Kısaca turizmin bir seyahat yaklaşımı, modernite öncesi yolculuklarda karşılaşılan zorlukların en aza edilmiş hali olduğu söylenebilir.¹²⁶

Yukarıdaki tanımlar dikkate alındığında, birçok insanın turizm endüstrisi ile seyahat endüstrisi arasında bir ayrım görmek için zorlandığı anlaşılabılır. Gerçekten de, ikisi arasında belirgin bir örtüşme olduğu ve turistlere hitap eden iş ve hizmetlerin çoğunun aynı zamanda daha genel olarak gezginleri de ilgilendirdiğinden bahsedilebilir. Bununla birlikte, dikkate değer bazı farklılıklar vardır. Temel olarak, turizm endüstrisi, iş veya eğlence amaçlı seyahat eden, en az bir gece boyunca varış yerlerinde kalan ve sonra geri dönen insanlar ile ilgilidir. Buna karşılık, seyahat endüstrisi daha fazla seyahat amacı ve süreyi kapsayan daha geniş bir kapsama alanına sahiptir.

IV- Turizmin Tarihsel Gelişimi

Genellikle bu seyahatler ticari, keşfetme merakı ve dini amaçlarla yapılırken, bazen de sağlık sebebiyle gerçekleştirilmiştir. Zamanla ulaşım yolu ve araçlarının gelişim göstermesiyle bu seyahatler yaygınlık kazanmıştır.¹²⁷

¹²⁶M. Göle, **Yolculuk Durumu**, s.16.

¹²⁷Jason. R.Swanson, David L. Edgell, **Tourism Policy and Planning: Yesterday, Today, and Tomorrow**, Routledge, London, 2013, s.9.

TURİZMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Tarih	Turizm Hareketleri
M.Ö.4850	Mısırlılar merkezi hükümet yerlerine seyahat ettiler.
M.Ö.1760	Shang Hanedanlığı, Uzak Doğu'da uzak bölgelere ticaret yolları kurdu.
M.Ö.1100	Fenikeliler, imparatorlukları boyunca ticaret ve seyahat için büyük yelken filoları geliştirdi.
M.Ö.900	Yunanlılar ortak dil ve para birimi geliştirdiler ve şehir devletleri “ <i>destinasyonlar</i> ” haline geldiğinde seyahat hizmetleri ortaya çıktı.
M.Ö.500	Romalılar ticaret, macera ve eğlence kapsamında daha fazla seyahat etmek için, yolları, yasal sistemi ve hanları iyileştirdi.
300-900	Mayalar, Orta ve Kuzey Amerika'nın bazı bölgelerinde ticaret ve seyahat yolları kurdu.
1096-1295	Haçlı seferleri, bu askeri güçlere yeni yerleri ve kültürleri tanıttı.
1275-1295	Marco Polo'nun Uzak Doğu'daki seyahatleri, seyahat ve ticarete olan ilginin artmasına yol açtı.
XIV-XVI. Yüzyıllar	Ticari faaliyetler büyüdükçe ticaret yolları gelişti ve tüccarlar yeni ticari bölgelere geçti.
1613-1785	Grand Tour Era, seyahatleri uygar dünyanın kültürünü merak eden zengin bireyler için turlar düzenledi.
XVIII-XIX. Yüzyıllar	Endüstri Devrimi teknolojik gelişmeleri de beraberinde getirdi, seyahat ve ticaret daha verimli ve genişleyen pazarlar haline geldi; Artan

	kişisel gelirler seyahatleri hem iş hem de eğlence amaçlı bir faaliyet haline getirdi.
1841	Thomas Cook, İngiltere’de ilk grup turunu düzenledi.
1903	Wright kardeşler, ilk başarılı uçak uçuşu ile uçuş çağını başlattı.
1914	Henry Ford, “ <i>T Modelin’in</i> ” seri üretimine başladı.
1919	Londra ve Paris arasında ilk tarifeli havayolu yolcu uçuşu başladı.
1945	II. Dünya Savaşı sona erdi ve yeni refah çağı başladı.
1950	Diners Club ilk kredi kartını tanıttı.
1952	Jet yolcu servisi, Londra ve Johannesburg-Güney Afrika arasında açıldı.
1950’ler	ABD’deki otel ve motel zincirleri, franchise anlaşmalarıyla hızla genişletildi.
1978	Amerikan Havayolları, Elektronik Rezervasyon Sistemi (SABRE) erişimini seyahat acenteleri için genişletti.
1984	Çin Devlet Konseyi, Çin vatandaşlarının turizminin başlangıcı olan akrabaları ziyaret amaçlı Hong Kong ve Makao’ya tur organizasyonunu onayladı.
1996	Expedia (Expedia Group’a ait bir Amerikan seyahat rezervasyon sitesi), Microsoft’un bir bölümü olarak kuruldu.
2000	Trip Advisor (otel ve restoran incelemelerini, konaklama rezervasyonlarını ve seyahatle ilgili diğer içerikleri gösteren bir Amerikan seyahat ve restoran web sitesi şirketi) kuruldu.

2001	Dennis Tito, Uluslararası Uzay İstasyonu'ndaki sekiz günlük bir tatil için 20.000.000 dolar ödeyerek, Uzay Turizmi'ni başlattı.
2001	ABD'deki Ulaştırma Güvenliği İdaresi (TSA), 11 Eylül'de New York'taki Dünya Ticaret Merkezi ve Washington'daki Pentagon'daki terörist saldırılarının ardından havayolu yolcu güvenliğini sağlamak amacıyla kuruldu.
2002	Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki seyahatlerin serbestleştirilmesinin bir işareti olarak Euro para birimi tanıtıldı.
2004	Harvard öğrencisi olan Mark Zuckerberg, Facebook.com' da bir sosyal ağ hizmeti başlattı.
2007	Air Bed and Breakfast (AirBnB) başlatıldı.
2011	Google, halka açık bir çevrimiçi uçuş rezervasyonu hizmeti olan Google Flights hizmetini sundu.
2019	Thomas Cook Şirketi iflasını açıkladı.
2020	Yeni tip Corona virüs " <i>Covid19</i> ", Dünya turizminde yaklaşık 730.000.000.000 dolar kayba yol açtı.

Tablo-1. Turizmin Tarihsel Gelişimi.

1- Antik Dönemde Turizm

Turizm olgusunun başlangıç noktası; yazıyı, parayı ve tekerleği icat ederek kullanan Sümerlere, bir diğer ifadeyle M.Ö. 4000'lere kadar getirilebilir. Fenikeliler de bu kapsamda ilk gezginler olarak ifade edilebilir. Başlangıçta sadece ticaret amacıyla yola çıkan bu denizciler çok sayıda yerleri dolaşmışlardır. Bu doğrultuda Çin ve Hindistan'da da ilk geziler genel olarak ticarete yöneliktir.¹²⁸

¹²⁸M. Z. Bayer, **Turizme Giriş**, s.3.

M.Ö.700’lerde Antik Yunan’da Olimpiyatların başlangıcı, dünya turizminde önemli bir olay olarak kabul edilmektedir. Olimpiyat oyunlarına katılma ve izleme amacı taşıyan bu seyahatler aynı zamanda spor turizminin de başlangıç noktası olarak değerlendirilebilir. Anadolu’da ise Efes kentinin M.Ö.335’de Büyük İskender tarafından kurulmasından itibaren büyük bir ilgi merkezi olduğu ve yalnızca bir mevsimde yedi yüz bin kişi tarafından gezildiği bilinir. Söz konusu dönemde Efes Amfitiyatro, kütüphane ve çarşısının yanı sıra caddeleri ve eğlence mekânlarıyla antik dönemin bilinen en önemli kültür, ticaret, sanat ve uygarlık merkezlerinden biri durumundaydı. Yunanlı tarihçi ve coğrafyacı Herodot, M.Ö. 480-421 yılları arasında ilk turist ve seyyahlarından biri olarak kabul edilmektedir. Herodot, gezdiği yerlerdeki örf, adet ve gelenekleri öğrenmeye çalışarak kültür turizminin temellerini atmıştır. Eski dönemlerde Romalıların sağlık, eğlence, iş, görev ve ticari amaçlarla yoğun olarak seyahatler yaptıkları, bu nedenle turizm olgusunun da söz konusu dönemlerde geliştiği ifade edilebilir. Olimpiyat oyunlarının ziyaretçileri arasında Romalılar öncelikli idi. Roma İmparatorluğu’nun gücünün zirvede olduğu dönemlerde asil kesimin köleleri çalıştırması, kendilerinin ise üretmemeleri, egemenliklerindeki geniş arazilerden önemli ölçüde ekonomik kaynakların Roma’ya yönlendirilmesi, asil tabakanın gerek boş zaman gerekse arzu ettikleri ölçüde harcama fırsatı bulabilecekleri yüksek gelir sağlamıştır.¹²⁹

Ulaştırma ise, her tür seyahatlerin gerçekleştirilebilmesi için önemli bir şart oluşturmaktaydı. Roma İmparatorluğu zamanında yol ağının yeterli oluşu, yardımcı tesislerin bulunması da bu şartı yerine getirmekteydi. Güvenlik ise, turizmin ve bu doğrultuda seyahatlerin gelişiminde önemli etmenler arasındadır. Seyahat ve konaklamalarda bireylerin can-mal güvenliklerinin sağlanması gerekli olduğundan söz konusu dönemde güvenliğe oldukça önem verilmiştir. Sayılan tüm bu unsurlar da Roma’da turizmin yoğun bir ilgi merkezi haline gelmesine neden olmuştur.¹³⁰

Birçok bilim insanı, turizmin insanların bireysel ve kitlesel hareketlerinin başlangıcı olarak düşünülmesi gerektiğine inanır. Oluşum aşamalarının her biri, günümüzde var olan turizm endüstrisinde önemli bir rol oynamaktadır. Romalılar, keşif ve seyahatte olduğu kadar, hem konaklama hem de dinlence ve eğlence yöntemlerini geliştirerek, sektöre büyük bir katkıda bulunmuşlardır. Güvenlik, seyahatlerin ve turizmin gelişebilmesi için büyük önem taşımaktadır. Roma İmparatorluğu güçlü olduğu

¹²⁹İsmet Barutçugil, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1986, s.11.

¹³⁰K. Ünlüören, Arzu Kılıçlar, “*Ekonomik Yansımalarıyla...*”, s.134.

dönemlerde bu güvenliğini sağlayarak ticaret ve turizm faaliyetlerinin gelişimini sağlamıştır.¹³¹

2- Orta Çağ'da Turizm

V. Yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun yıkılması, zevk için yapılan seyahatlerin de ortadan kalkmasına yol açmıştır. Orta Çağ'da Avrupa'da sadece maceraya önem veren kişiler seyahat etme olanağına sahip olmuştur. Bu dönemde feodalitenin egemen oluşuyla derebeyleri güvenliğin sağlanmasında yeterlilik gösterememişlerdir. Orta Çağın ilk dönemlerinde dinsel turizm hareketleri, turizme öncülük etmiştir. Farklı dinlerden olan kişiler, topluluklar halinde kutsal kabul ettikleri yerlere akın etmişlerdir. Söz konusu dönemde öne çıkan seyahat olaylarından birisi Haçlı seferleri olarak kabul edilebilir. Bu seferler, doğudan batıya kalıcı etkileri olan kültürel bir akımın oluşmasına yol açmıştır. Bu dönemin en ünlü seyyahları arasında, batı ülkelerinde Marco Polo; doğuda ise, İbn-i Batuta yer almıştır. Marco Polo, 1271-1295 yılları arasında Asya seyahatlerine ilişkin olarak yayınladığı kitabından Çin'i övmüştür. Bu kitap yalnızca Venedikliler arasında değil, dünyanın diğer aydınları arasında da merak uyandırarak, deniz seyahatlerinin artmasına yol açmıştır.¹³²

Ticaret, insanların ticari ve dini amaçlar için bir yerden bir yere taşınmasına neden olarak büyümeye başlar. Ayrıca fetihler, yolların iyileştirilmesi ve yan yollar, bir yerden diğerine giden seyyahlar ve hacılar için turizmi kolaylaştırdı. Orta Çağ'da turizm çok önemli olmasa da, mevcut turizm sektörü için önemlidir. Bu dönemde inşa edilen birçok dinsel yapı, günümüzde muhteşem turistik yerlerdir. Her ne kadar fetih ve savaş, Haçlı Seferleri'nin arkasındaki itici güç olsa da, sonuçta insanların yeni yerler görmek ve farklı uygarlıkları deneyimlemek için evlerinden uzaklaşma isteği haline geldi. Haçlı Seferlerinden sonra, Marco Polo gibi tüccarlar, Haçlılar tarafından ziyaret edilen bölgelerin ötesindeki yerlere seyahat etti. Marco Polo'nun Ortadoğu ve Çin'e yaptığı seyahat ve macera notları (1275-1295), seyahat ve ticarete ilgiyi artırdı.¹³³

¹³¹ Hulusi Doğan, Engin Üngüren, Esin Yelgen, "Alanya Turist Profiline Yönelik Bir Araştırma", **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XV/3, (Kasım-2010), s.79-100.

¹³²Zekeriya Bingöl, **Gelenekselden Evrensele Anadolu'da İnanç Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2007, s.43.

¹³³ M. Z. Bayer, **Turizme Giriş**, s.3.

3- Yakın Çağ'da Turizm

Portekizli Vasco de Gama'nın (1469-1524) deniz yoluyla 1497'de gemilerle Hindistan'a gitmesi Magellan'ın ise 1519'da dünyayı dolaşması, kişilerin bilmedikleri yerleri görme isteği, tanıma ve meraktan dolayı yaptıkları seyahatlerin temelini oluşturmuştur. Osmanlı Devleti'nde ise, bu dönemde özellikle fethe yönelik hareketler görülmektedir. Bu kapsamda yaşanan kültürel alışverişten söz edilebilir. Özellikle 25 Ağustos 1517'te Mercidabık Seferi ile kutsal emanetlerin Mısır'dan İstanbul'a getirilmesinden sonra söz konusu eşyaların günümüze dek yerli, yabancı turistlerin ilgi odağı olduğu söylenebilir.¹³⁴

Orta Avrupa'dan XVI. Yüzyılda itibaren bütün kıta Avrupa'sında kullanımı yaygınlaşan atlı arabalar sayesinde yolculuklarda sayısal artıştan bahsedilebilir. Bu dönemde İngiltere'de aristokrat ailelerin çocuklarını diğer ülkelere eğitim amaçlı olarak gönderdikleri kayıtlar arasında yer almaktadır. Bir başka gelişme ise, antik Yunan ve Roma İmparatorluğu'nda yaygın olan kaplıca turizminin tekrar canlanmasıdır. Kaplıca bölgeleri yalnızca sağlık kaynağı değil aynı zamanda da sosyal olgular, oyun ve eğlencelerle de çekici olan “*destinasyonlar*” haline gelmiştir. Sonraları deniz banyolarının yaygınlaşmasıyla birlikte sahil kenarlarındaki bölgeler de turizme açılmıştır.¹³⁵

Almanya'da XVII. Yüzyılda, demiryolunun kullanılmaya başlanmasıyla ulaşımında devrim niteliğinde gelişmeler oldu.¹³⁶ Buharlı gemilerin yapımının hızlanması ve demiryolu ağlarının gelişmesiyle mesafeler kısalarak seyahat giderleri de azaldı. Bunun sonucu olarak artık seyahatler, orta gelir grubuna da indi. Seyahat faaliyetlerine katılan insan sayısında büyük bir artış yaşandı. Böylece ilk organize grup turları başladı. Fransız papazının “*Yabancılarla Seyahat Rehberi*” adıyla 1627'de yayınladığı bir kitapta; Paris'e giden yollar ve söz konusu güzergâhta yer alan kentler hakkında bilgiler sunulmakta, Paris anlatılmakta ve eğlence mekânlarının nitelikleri ifade edilmekteydi. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ve buhar gücüyle çalışan gemilerin hizmete sunulması, 1830'lu yıllarda zevke ve eğlenceye yönelik seyahatlerin geniş kitleler arasında yaygınlaşmasında büyük rol oynamıştır.¹³⁷

¹³⁴ Burhanettin Zengin, **Turizm Coğrafyası**, Değişim Yayınları, İstanbul, 2006, s.11.

¹³⁵ İ. Barutçugil, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri**, s.12.

¹³⁶ Mustafa Boz, **Turizmin Gelişmesinde Alternatif Turizm Pazarlamasının Önemi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Aypar Uslu), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004, s.13.

¹³⁷ Selahattin Çoruh, **Genel Turizm Bilgisi**, Güven Matbaası, Ankara, 1969, s.3.

İngiliz Thomas Cook'un, 1841'de bir kongre için yedi yüz elli kişilik bir grubu tren yoluyla kentler arası bir seyahati gerçekleştirmesi, toplu seyahatlerin ilki olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla turizm de gittikçe ülkelerin ekonomilerine önemli şekilde etki eden bir alan ve bilim kolu olarak kendini göstermektedir. I. Dünya Savaşı sonrası 1918-1920 arası, modern turizmin başladığı dönem olarak kabul edilmektedir.¹³⁸

XX. Yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da seyahatlerin yoğunlaştırılması üzerine konaklama kuruluşları yeni bir yapı endüstrisi geliştirdi. Bu dönemdeki turistler olarak kabul edilebilen sanayiciler, ticaret adamları ve soyluların kalabilecekleri lüks ve pahalı konaklama yerleri büyük bir gelişme göstermiştir. I.Dünya Savaşı'ndan sonra orta gelire sahip kesimdeki yeni turist gruplarının talepleri ve ödeme potansiyelleriyle uyumlu oteller ve konaklama işletmeleri de geliştirilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde ise turizmde önemli gelişmeler yaşanarak otelcilik dünya genelinde yaygınlaşmıştır. Turizmin bilimsel olarak ele alınması XX. Yüzyılın sonlarına doğru başlamıştır.¹³⁹

Rönesans Dönemi'nde (XIV-XVI. Yüzyıllar) seyahat alanında da yeniden doğuş başladı. Ticari faaliyetler büyüdükçe ve tüccarlar yeni bölgelere girdikçe ticaret yolları zenginleşmeye başladı. Başka kültürlerden öğrenme ve deneyimleme isteği, eğitimin yararlarına ilişkin farkındalığı arttırdı ve “*Grand Tour*” dönemine ulaşıldı.

4- XX. Yüzyılda Turizme Genel Bakış

XX. Yüzyılın başlangıcından itibaren dünya, iki büyük savaş yaşamış ve toplumlar üzerinde olumsuz etkileri olmuştur. Turizm Sektörü de savaşların etkisi altında kalmıştır. Savaş öncesinde yaşanan politik gerginlikler, yolculukların güçleşmesi, can ve mal güvenliğinin ve huzurlu ortamın olmayışı turizmin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur.¹⁴⁰

Bununla birlikte dünya savaşlarının bazı etkileri, turizm olgusunun savaşların sonlanmasından sonra giderek hızlanması sonucunu ortaya çıkarmıştır. İlk savaşta motorlu kara taşıtları yaygınlıkla kullanılmış, II. Dünya Savaşı'nda da hava kuvvetlerinin önemli etkisi ortaya çıkmıştır. Savaştan sonra ise sivil taşımacılığın hızlı gelişiminde,

¹³⁸Bilge Doğanlı, **Turizmde Destinasyon Markalaşması ve Antalya Örneği**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. İbrahim Güngör), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2006, s.7.

¹³⁹İ. Barutçugil, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri**, s.12-13.

¹⁴⁰J. Towner, G. Wall, “*History and Tourism*”, s.71-84.

teknik elemanların büyük rolü olmuştur. Temelde XX. Yüzyıl turizmine ulaştırma açısından önem kazanan motorlu taşıtlarla havayollarıdır.¹⁴¹

Avrupa-ABD arasında yapılan transatlantik seyahatleri, Yüzyılın başlarında oldukça yoğun ilgi çeken yolculuklardır. Ayrıca Paris-Venedik ve İstanbul arasında yapılan Orient Express ile yapılan seyahatler, genel olarak aristokrat ve zenginlerin yoğun ilgisini çekecektir. II. Dünya Savaşı'nın sonundan itibaren havacılıkta yaşanan gelişmeler turizme önemli katkı sağlayacaktır. Hava yolunun tercih edilmesi diğer ulaşım araçlarının gerilemesine yol açacaktır.¹⁴²

Yaşadığımız dönemde turizm olgusunun önemli bir boyutu ise konaklama tesisleriyle tur düzenleyen organizatörlerdir. Önceleri zengin kesime hitap eden oteller artık günümüz kitle turizmi koşullarındaki kapasitesi daha geniş olan konaklama işletmeleri haline gelmiş, tur organizatörlerinin topluluklar için düzenlemiş oldukları paket turlar da bugünün turizm olgusunun yükselen değeri olmuştur. Turizmin gelişimi, yeni ürünler, hedef pazarlama, ekonomik faydalar ve gelecekteki sürdürülebilirlikle ilgilenen özel, kamu ve kar amacı gütmeyen bileşenlerden oluşur. Bu turizm çıkarlarının toplum yaşamı üzerinde geniş etkileri vardır ve sonuçta kaliteli turizm ürünleri ve hizmetleri sağlayan turizm politikasının gelecekteki yönünü belirlemeye ve planlamaya yardımcı olacak parametrelere ve yönergelere ihtiyaç duymaktadır. Turizm politikası, herhangi bir varış noktasında yerel vatandaşların yaşam kalitesini iyileştirmeyi amaçlamalıdır.

V- İnsanları Turizme Yönelten Nedenler

İnsanları turizm olgusuna yönlendiren nedenlerin bilinerek iyi bir şekilde incelenmesi, turizmin gelişimi, ülkedeki kaynakların verimli kullanımı ve daha fazla gelir sağlayabilmesi için önem kazanmaktadır. Turizm ürünlerinin başarı ile arzının yapılması ve pazarlanmasında bazı etkenler bulunmaktadır. Firmalar, turizm ürünlerinden belirli zaman içerisinde değişik fiyatlarda, çeşitli miktarlarda arz etmektedir. Bölgenin turistler için çekicilik unsurlarına sahip olması, ulaşılabilir oluşun; mesafe yönünden yakın, süre bakımından ise kısa ve maliyet yönünden de ucuzluğunun yanı sıra imajının da iyi olması gerekmektedir.¹⁴³

¹⁴¹İ. Barutçugil, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri**, s.13.

¹⁴²J. Urry, **Turist Bakışı...**, s.195.

¹⁴³ M. Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.42-43.

Seyahat etmek yalnızca zengin insanlar için değildir. İster fakir, ister orta sınıfta olsun, bütçelerine uygun olduğu sürece seyahat edebilirler. Bazıları hedefleri için seyahat ederken, bazıları eğlence ve rahatlama için, bazıları ise deneyim için seyahat eder. İnsanları turistik hareketlere yönelten çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bunları şöyle ifade edebiliriz:¹⁴⁴

Çekicilik; turistlerin görmek istedikleri ve seyahati düşündükleri bir yeri bir diğerine tercih etmesine etki eden bir etmendir. Çekicilik turizm sisteminin anahtar unsurlarındandır. Turizm amaçlı gidilecek bölgelere turistleri çeken, cazip kılan unsurlar çekicilik olarak tanımlanmaktadır. Ülke, bölge, yöre veya turistik işletmelere talepleri belirleyen, turistlerin hareketlerini yönlendirerek akışı temin eden etkidir.¹⁴⁵ Çekiciliğin doğal, sosyo-kültürel, ekonomik ve psikolojik öğeler olarak gruplandırılabilir.

- a) *Doğal unsurlar:* iklim, coğrafi yapı, temiz hava, doğal güzellikler, su kaynakları, deniz, güneş, kışın ise kar, sebze-meyve çeşitliliklerindendir.¹⁴⁶
- b) *Sosyo-kültürel unsurlar:* misafirperver olma, gelenek-görenek, örf ve adetler, kültür, siyasal yapı, ekonomik hayat, müzeler ve tarihi eserler gibi kültürel varlıklar, eğitimsel durum ile şehirleşme düzeyidir.¹⁴⁷
- c) *Ekonomik unsurlar:* Turizm ürünlerinin talep edilip alımında ekonomik unsurların varlığı da önemli bir kaynaktır. Turizme yönelik ürünlerin fiyatı, genel ekonomi yapısı, paranın satın alma gücü, altyapı imkânları bu kapsamda değerlendirilir.¹⁴⁸
- d) *Psikolojik unsurlar:* Farklı ülke toplumları arasında tarih, kültür ve dine dayalı ilişkiler, halkların gelenek-görenek ve davranış şekilleri, farklı alışkanlıklar, sempati ya da iticilik duygusunun yer aldığı bu kapsamda ifade edilenilir.¹⁴⁹

Hedefine ve geliştirdiği içeriğe bağlı olarak çeşitli faktörlerden etkilenir. Kaynakların yaratıcı bir şekilde kullanıldığı, yalnızca hazırlanmış bir manzaraya değil, turistlere gerçek deneyimler sunmayı amaçlayan, sakinlerin bu durumun temel faydalanıcıları olacağını bilerek kalıcı bir turizm sitemi, edildiğinde çekicilik de

¹⁴⁴J. Urry, **Turist Bakışı...**, s.195.

¹⁴⁵K. Öztaş, T. Karabulut, **Turizm Ekonomisi...**, s.44.

¹⁴⁶N. Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, s.41.

¹⁴⁷Nazmi Kozak, **Turizm Pazarlaması**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008, s.126.

¹⁴⁸Semra Aktaş, Orhan Batman, “Efsanelerin Turistik Çekicilik Üzerine Etkileri: Profesyonel Turist Rehberlerine Yönelik Bir Araştırma”, **E-Journal of New World Sciences Academy**, V/4, (Ekim-2010), s.367-395.

¹⁴⁹N. Kozak, **Turizm Pazarlaması**, s.127.

kazanımlar arasında yer alır. Ancak, zevkler ve düşünce tarzları zamanla gelişir. Dolayısıyla çekicilik öznel ve varış yerleri de buna göre gelişmelidir.

Ulaşılabilirlik; Ulaşılabilirliği ise şöyle ifade edebiliriz: Turizm yapılacak bölgelerde turizm işletmelerine ve pazarlanması planlanan öncelikli yerlere kolay ulaşımın sağlanabilmesi için alt ve üst yapının oluşturulmuş olması gerekmektedir. Çekiciliği yüksek fakat ulaşım zorluğuna sahip bölge ve yerlerde yeterli alt ve üst yapı oluşturan öğelerden hava, kara, deniz yolları yok ise pazarlamada büyük problemler ortaya çıkmaktadır. Turizm için uygun görülen yer; turist ve turizm operatörleri için ne kadar ulaşılabilirse, bir o kadar da kolay pazarlanabilmektedir. Böylelikle daha uygun maliyete ulaşım da sağlanabilmektedir. Geniş seçeneklerde ulaşılabilirliğin sunulduğu turizm bölgelerinde hedef kitlelere daha uygun fiyatta ulaşım da sağlanabilmektedir. Turizm ürününe ne kadar kısa sürede ulaşırsa o kadar pazarlama başarısı elde edilebilmektedir.¹⁵⁰

Turizm merkezlerine ve işletmelerine kolaylıkla varılmasına yönelik altyapı imkânlarına sahip olmaktır. Turizm ürününün çekiciliği yüksek olsa da ulaşım için yeterli altyapı bulunmuyor ise turizm ürünlerinin pazarlanmasında güçlükler çıkabilir. Turizm ürünlerinin ulaşılabilir oluşu, bu ürünlerin kolay ulaşılabilir ve ekonomikliğine bağlıdır.¹⁵¹

Hedeflenen yere erişilebilirlik sorunu, yaşamsal bir endişe kaynağıdır. Turizm, endüstrinin genel gelişimini kıyaslamada sürdürülebilirliği; ana başarı ölçütlerinden biri haline getiren potansiyel döviz kazanma sektörlerinden biridir. Diğer yandan çeşitli nedenlerle turistlerin erişemeyeceği yerler vardır. Potansiyel varış noktalarının hem satın alma öncesi hem de tüketim aşamalarında kullanılmaması, gelişmekte olan ülkelerin turizm endüstrisini sürdürülebilirliğe doğru yönlendirmelerinde stratejik bir dezavantajdır.

Etkinlikler; Turizm ürününü ortaya çıkaran bir unsurda yapılan faaliyetlerdir. Bu faaliyetler arasında festivaller, fuarlar, şenlik ve kongrelerle birlikte sportif organizasyonlar yer almaktadır.¹⁵² Etkinlikler turizmin önemli bir motive edici unsurudur ve çoğu varış yerinin gelişim ve pazarlama planlarında belirgin şekilde yer alır. Turizmde

¹⁵⁰Cevdet Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi**, Detay Yayınları, Balıkesir, 2003, s.25.

¹⁵¹A. T. Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, s.2-3.

¹⁵²Yusuf Aymankuy, **Kongre Turizmi ve Fuar Organizasyonları**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2003, s.2-3.

planlanan etkinliklerin rolleri ve etkileri iyi belirlenmiştir ve hedef rekabetçiliği için önemi artmaktadır.

İmaj; Turistlerin seyahatlerine karar vermelerinde diğer bir faktör ise imajdır. Turistik yer imajı, karar verme aşamasında tüketicilerin seyahate çıkabilme kararı almadan önce varış noktası özelliklerine ilişkin olarak aldıkları bilgilerin yanı sıra, gidilen yere yönelik sahip olunan algıların tümüdür.¹⁵³

Bir bölge ya da ülkenin imajı turistlerin, ya da turist paydaşlarının dışarıdan bakış açılarını göstermektedir. Turistlerin ya da turizm paydaşlarının gerçekte doğru ya da çarpıtılmış, tecrübe edilmiş ya da görülmüş hususlardır. Bu hususlar o bölge ya da ülkeye karşı sahip oldukları imajı oluşturmaktadırlar. Tüketicilerin seçimlerinde turizm bölgelerinin sahip olduğu imaj, bir bölgenin seçilmesinde en üst etkidir.¹⁵⁴

İmaj konusu son yıllarda oldukça gündemdedir. Bölgenin ya da ülkenin imajı genel olarak gidilecek yerin çok boyutlu algılanan niteliğidir. Bu nitelikler, gidilecek yerin gerçekliğini yansıtmayabilir. Gidilecek yerin imajı turistlerin algıları ile oluşturduğu kanaattir. Turistlerin bir kalıba soktuğu algılar ya da yanlış algıların bütünüdür.¹⁵⁵

Potansiyel ziyaretçilerin bir bölge hakkındaki algılarının, o bölgenin bir turist dinlenme bölgesi olarak görülmesi üzerinde önemli etkileri olabilir. Potansiyel ziyaretçilerin doğal çevre, iklim ve bir bölgedeki insanlar hakkında ne düşündüğü, başarılı bir gelişmeye engel olan veya katkıda bulunan algıları veya görüntüleri şekillendirebilir. Bir bölge geniş bir alana yayılan şeylerin tümü ve yüksek kalitede turistdinlenme kaynakları içerebilse de, çarpık bir görüntü, potansiyel kullanımın veya ideal ekonomik gelişimin değerini düşürebilir.

Merak; Merak memnuniyeti olarak turizm, keşif faaliyetleri veya bilişsel olanlar ile ilgili seyahat formları aranmasına yol açar. Dünyada turist sayısında artış gözlenmektedir. Gezinlerin merakını uyandırmaya ve zihinlerini yeni varış noktalarına ve her varış noktasında kolayca erişilebilen yeni ve turistik yerlere açmaya çalışmak konumuz açısından oldukça önemlidir.¹⁵⁶

Sağlık; Yoğun çalışma sergileyen bireylerin dinlenmesi, güçlerini yeniden kazanmaları için şifalı sular, termaller, kaplıcalar ve doğal güzellikler içerisinde, spor

¹⁵³İ. Barutçugil, **Turizm Ekonomisi ve Turizmin...**, s.13

¹⁵⁴J. Urry, **Turist Bakışı**, s.196.

¹⁵⁵N. Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, s.14.

¹⁵⁶Y. Ayman, **Kongre Turizmi ve Fuar...**, s.4.

etkinliklerine katılabilmek onların beden sağıkları açısından oldukça yararlıdır. Bunun dışında herhangi bir hastalık durumunda tedavi amaçlı olarak da seyahatler gerçekleştirilmektedir. Bu da sağık turizmini ortaya çıkarmaktadır.¹⁵⁷

Turizm, sağığın birçok boyutuna katkıda bulunabilir. Bu nedenle yaşam tarzı değışiklikleri ve turizm arasındaki bağılantıların keşfedilmesi gerekir. Ziyaretçiler, sağık ya da sağıklı yaşam “*destinasyonunda*” ne tür hizmetler deneyimleyeceklerini tahmin etmekte zorluk çekerler, bu nedenle tanıtım ve pazarlama son derece önemlidir.¹⁵⁸

İnsanları turizme yönelten bir diğ er neden de dindir. Tarih boyunca dini liderler, insanlara yer göstererek kutsal sayılan mekânları ziyaret etmelerini emretmişlerdir. Bu şekilde davranarak, hem dini bir kaide ortaya koymuşlar, hem de ekonomik bir faaliyet oluşmasına sebep olmuşlardır. Böylelikle kutsal kabul edilen bölgeler, ziyaretçilerden gelir elde etmeye başlamışlardır. Hristiyanlıkta da, Kudüs ve Efes kutsal topraklar sayılmaktadır. Bu bölgeler din turizmi merkezleridir. Dini alanlar bu kapsamda turizm ile bağılantılıdır.¹⁵⁹

İnsanları turizme yönlendiren bir diğ er unsur kültür ve eğitim faaliyetidir. Bir toplumun kültüründen bahsedildiğinde aslında o toplumun sahip olduğu maddi ve manevi değerleri, sanatsal varlıkları, gelenekleri ve görenekleri, yaşam ve düşünce biçimleri ifade edilmektedir.¹⁶⁰ Farklı zamanlarda ve farklı yerlerde yapılan fuarlar, festivaller, şenlikler, halk mutfağı veya halk oyunları  eşitleri, yöreye özgü el sanatları insanların ilgisini çekmiştir. Günümüzde, bilimsel, sanatsal, kültürel, siyasi veya dini özellik taşıyan toplantılar çok yaygınlaşmıştır. Belirli bir amaç doğrultusunda bir araya gelen insanlar, toplantılarını gerçekleştirirken, aynı zamanda da turizm faaliyeti oluşturmaktadır. Toplantı  ncesi ve sonrasında, çeşitli gezilere katılarak o bölgede ekonomik hareket oluşmasını sağlamaktadırlar. Bir diğ er önemli seyahat gerekçesi de eğitimidir. Ülkelerin bazıları, eğitim-kültür turizminden önemli gelir elde etmektedirler. Örneğin Venedik bu bağılamda turistik ziyaretlerin odak noktasında yer almıştır. İngiltere ise, dünya çapındaki  niversiteleri ile farklı ülkelerden birçok öğrenciyi kendine çekmektedir. Bunun dışında Paris ve Londra gibi merkezler sahip oldukları dil kurslarıyla binlerce kişiyi ağırlamaktadır.¹⁶¹

¹⁵⁷Akřam, 24 Ağustos 1934, s.6

¹⁵⁸M. Kozak v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.45.

¹⁵⁹Bahattin Rızaoğlu, **Turizm Davranışı**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s.36.

¹⁶⁰B. Zengin, **Turizm Coğrafyası**, s.47.

¹⁶¹Devrim Yılmaz, “*Turizm Sektörünün Tanımı, Yapısı ve  zellikleri*”, **Genel Turizm Temel Kavramlar ve İlkeler**, (Editör: Orhan    z), Turhan Kitabevi, Ankara, 2007, s.83.

Bir halkın kültürüyle girişimci olma eğilimi arasında bir bağlantı vardır. Bazı kültürler veya sosyal gruplar girişimci davranışları diğerlerinden daha çok tercih etmektedir. Bu görüşe göre girişimcilerin arzına katkıda bulunan faktörler, girişimcilik geleneği, aile konumu, sosyal statü ve eğitim düzeyidir. Küçük işletme sahibi ailelerden gelen kişilerin girişimci olma olasılığının diğerlerinden daha fazla olduğuna inanılmaktadır. Bu nedenle, belirli bir topluluk veya bölgenin kültürel ve sosyal temelini anlamak, daha girişimci bir toplum ve ekonomi oluşturmak için uygun bir başlangıç noktası sağlayabilir.¹⁶²

İnsanların seyahat sebeplerinin başında, dinlenme ve eğlenme faaliyetleri gelmektedir. Özellikle büyükşehirlerde yaşayan insanlar, şehrin keşmekeşinden kaçarak, taşıdıkları stresi atmak, kısa bir süre de olsa o yoğunluktan uzaklaşmak, dinlenmek istemekte, bunun yanı sıra dinlenirken eğlenebileceği faaliyetleri talep etmektedir. Rekreasyon ve eğlence etkinlikleri arasında, kuş gözlemciliği, balık tutma, ata binme, golf ve eğlence merkezlerine yapılan eğitim ziyaretleri yer almaktadır. Bu tesisler, çalışanları tesislerin bakımı, yönetimi, işletmesi ve tanıtması için işe alır. Böylece dinlenme ve eğlence, dünyadaki en hızlı büyüyen endüstrilerden biri haline gelmiştir.¹⁶³

Dünya genelinde ekonomik ilişkilerin gelişimi ve yoğunluk kazanmasıyla birlikte iş seyahatleri gündemde ağırlıklı olarak yer tutmuştur. Örneğin, meslek alanındaki yeni gelişmeleri izlemek veya bir işi sonuçlandırmak ya da bir ürünü pazarlamak için bu tarz seyahatler yapılır. Ayrıca kongre turizmi özellikle kış aylarında tesislerin kapalı kalmasını önleyerek turizmin devamlı istihdam sağlayan bir iş kolu haline gelmesini sağlamıştır.¹⁶⁴

İş turizmi, turizm endüstrisinin oldukça karlı bir kesimidir ve çalışanların seyahatleri veya iş çıkarları ile ilgili tüm seyahatlerden oluşur. Toplantılar ve konferanslar, sergiler, fuarlar, teşvik seyahati, etkinlikler ve kurumsal misafirperverlikle ilgilidir. Yalnızca bir hizmet sektörü olarak değil, aynı zamanda turizm sektörünün en hızlı büyüyen dallarından biri olarak bilinir. Bu endüstri ticaret, ulaşım, seyahat, eğlence, konaklama, yiyecek ve içecek, mekânlar, bilgi teknolojisi ve finans gibi farklı sektörleri bir araya getirir.¹⁶⁵

¹⁶²Maia Lordkipanidze, Han Brezet, Mikael Backman , “*The Entrepreneurship Factor in Sustainable Tourism Development*”, **Journal of Cleaner Production**, XIII/8, (June-2005), s.787-798.

¹⁶³A. Nazrin, v.d, “*The Roles of...*”, s.148.

¹⁶⁴A. T. Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği...**, s.50.

¹⁶⁵A. Nazrin, v.d, “*The Roles of...*”, s.148.

Birey ya da kitle bazında insanları turizme yönlendiren etkinliklerden birisi de spordur. Futbol, otomobil yarışları, kayak, tenis, golf gibi spor dalları turizm faaliyetleri oluşturmaktadır. Spor turizminin rağbet görmesine, ekonomik durum, teknolojik yenilikler, tutum ve değer değişiklikleri gibi çeşitli koşullar yardımcı olmuştur.

İnsanların macera arama isteği, farklı duygular yaşama arzusu, dost ve akraba ziyaretleri, taklit ve gösteriş arzusu turizm hareketleri içinde yer almaktadır. Macera seyahati, turizm endüstrisindeki genç ve büyüyen sektörlerden biridir. Artan sayıda maceralı seyahat sağlayıcısı, rekabeti artırmıştır; ancak, uygulanan pazarlama yöntemleri yalnızca her zamanki seyahat pazarlamasının ilkelerini izlemektedir. Sonuçta, olanaklar o kadar fazladır ki, macera seyahat pazarının kendisi daha yeni boyutlar geliştirmeye başlamışlardır.¹⁶⁶

Turizm'in bir diğer unsuru da kişisel alışverişidir. Kişinin gerçekleştirmek istediği tatil ve seyahat programı seçimi, reklam tanıtım ve propaganda gibi pazarlama faaliyetlerinden önemli ölçüde etkilenmektedir. Tercih yapmakta zorlanan kişiye yapılacak olan tanıtım ve reklam faaliyeti tatil ve seyahat programının belirleyicisi haline gelecektir. Turizm işletme yöneticileri bu konunun bilincinde olduklarından reklam ve tanıtım faaliyetlerine önem vermektedirler.¹⁶⁷

Yukarıda da belirtildiği üzere, Türkiye'de farklı dönemlerde yapılan kanuni düzenlemeler ve ekonomik olarak aktarılan teşvikler kitle turizmini yönlendirmiştir. Bu aşamada turizm sadece gelir düzeyi yüksek kesimin değil, orta sınıf kapsamındaki bireylerin de yararlandığı bir hareketlilik durumuna dönüşmüştür. Kitle turizminin yükseldiği dönemlerde tüketiciler, tüketime zorlanmakta ve paket turlar almaya yönlendirilmektedirler. Değişen sosyo-ekonomik koşullar turistik tüketicilerin istek ve beklentilerinde de köklü değişimlere yol açmıştır.¹⁶⁸

1990'ların sonlarına dek büyük ölçüde deniz, kum, güneş kavramlarından meydana gelen turizm algısı, tüketicilerin beklentilerinde meydana gelen değişimlerle beraber işletmelerin yanı sıra ülke genelini de taleplerle uyumlu ürünler geliştirilmesine zorlamıştır. Ülkelerde eldeki potansiyel kapsamında dünyadaki turizm payından daha çok sağlayabilmek amacıyla rekabete yönelik satılabilen ürünler geliştirme ve yeni stratejiler

¹⁶⁶Sevgin Akış Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2011, s.67.

¹⁶⁷K. Öztaş, T. Karabulut, **Turizm Ekonomisi...**, s.112.

¹⁶⁸Aysun Şebnem Kiremit, **Turizmin Gelişiminde Bir Alternatif Olarak Medikal Turizm: Bir Sağlık Kuruluşunda Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ali Yaylı), Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, 2008, s.14.

ortaya koyma yoluna gitmişlerdir. Bu doğrultuda alternatif turizm bir tercih olarak ortaya çıkmıştır.¹⁶⁹

Dünyada özellikle 1980’li yıllarda ivme kazanan ekonomik, teknolojik, politik, sosyal, kültürel alanlardaki gelişimler, turizm etkinliklerinin doğal ve kültürel kaynaklardaki olumsuz etkileri turizmi daha önemli kılmıştır. Seyahate çıkmanın temel nedeni olarak alışveriş yapan turistler için önemli bir unsurdur. Çoğu insan için alışveriş, ziyaretin tek veya birincil nedenidir. Bu nedenle alışverişe yapılan harcamaların oranı genellikle diğerlerinden daha yüksektir. “*Destinasyolar*”, özgün ve benzersiz alışveriş deneyimleri geliştirerek bu yeni pazar yaklaşımından yararlanmak için muazzam bir fırsata sahiptir.

VI- Turizm Çeşitleri

Turizm türleri ve biçimleri açısından herkes tarafından benimsenmiş bir sınıflama yoktur. Zira turizm, farklı etmenlerle ilişkili bir olgudur. Benzer şekilde, insanlar da değişik nedenlerden dolayı seyahat ettiklerinden bunların sınıflandırılması kolay olmamakla birlikte, bazı girişimlerde bulunulmuştur. Genel olarak turizmin ortaya çıkmasında rolü olan faktörler veya turizm alanlarının nitelikleri, turizm türlerinin saptanmasında kullanılmaktadır. Turizmin sınıflandırılmasında çeşit ve biçimler açısından sayısız gruplara ayrılmakta ve bunlar arasındaki ayırım da kesin olmayarak birbirine karışmaktadır.¹⁷⁰ Ancak mümkün olduğu kadar ortak noktalar göz önünde bulundurularak katılan kişi sayısı, ziyaret yeri, katılım yaşı, ekonomik güç ve amaçlara göre gruplandırılabilir.

1- Katılan Kişi Sayısına Göre

Turizm faaliyetlerine katılan kişi sayısının dikkate alınarak yapıldığı sınıflandırmada kişilerin bireysel ya da toplu olarak seyahat etmeleri esas alınır. Zira bu unsurturizm hareketlerini etkileyen önemli bir faktördür. İnsanların tek olarak katılımı bireysel, ortak birtakım özellikleri olanlar arasındaki grup, birbirleri ile ilişkisi bulunmayan büyük toplulukların yaptıkları turizm ise kitle turizmi olarak değerlendirilir.¹⁷¹

¹⁶⁹A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.69.

¹⁷⁰ K. Öztaş, T.Karabulut, **Turizm Ekonomisi...**, s.39.

¹⁷¹C. Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi**, s.28.

İnsanlar, yeni mekânlarda bulunma, macera arama arzusu ya da benzeri nedenlerle turizme bireysel olarak katılım göstermektedirler. Bu katılımlar toplumsal bir açıdan değerlendirildiğinde, bunların genellikle gelir düzeyi yüksek olan kişiler, çoğunlukla öğrenciler veya yeni mezunlar olduğu görülür. Tek olarak turizme katılım gösterenlerin önemli bir bölümü, Avrupalı olmakla birlikte ABD’li, Avustralya ve Kanadalıların da sayısının giderek arttığı görülür. Önceleri çoğunlukla erkekler bireysel turizmi seçerken, daha sonraların kadınların da tek olarak katılımlarının arttığı tespit edilmektedir.¹⁷²

Kitle turizmi de, kişilerin turizme geniş çapta büyük gruplar olarak katıldıkları turizm türüdür. II. Dünya Savaşı’ndan sonra gündeme gelen bu turizm sınıflandırması, artık turizm hareketlerinde belirleyici unsur durumundadır. Kitle turizminin en karakteristik özelliği kişilerin paket turlara daha fazla ilgi göstermesidir. Bu turizmde, bir defada katılan kişi sayısından dolayı sahip olunan avantajın yanında, meydana getirilen grupların devamlılığı da söz konusudur. Grup turizminde ise, farklı sosyal grupların turizme beraber katılım durumu ortaya çıkar. Dernekler, öğrenci grupları ve meslek örgütlerinin katılımıyla gerçekleştirilen bu turizm türünde bireylerin sayısı on ile on beş arasındadır. Katılımcı sayısının belirli sayılarla sınırlı oluşu ve toplulukların süreklilik göstermemesinden dolayı grup turizmi kitlesel olandan daha farklıdır.¹⁷³

Bireysel turizmde, kişiler seyahat kararlarında esnekler. Böylece rotalarını ve varış yerlerini değiştirebilirler. Kitle turizminde ise, boş zamanların tadını çıkarmak için bir anda çok sayıda insan bir araya gelir ve tur organizatörlerinin belirlediği güzergâhlarda seyahat ederler.

2- Ziyaret Edilen Yere Göre

Turizm faaliyetini ziyaret edilen yere göre sınıflandırmak istediğimizde iç-dış turizm olmak üzere iki sınıfa ayırmak mümkün olur. Eğer kişi turizm sektöründe sunulan ürünü, , kendi ülkesinin sınırları içerisinde tüketiyor ise iç turizmden söz edilir. Yurt içinde seyahat etmenin kişi açısından pek çok kolaylığı bulunmaktadır. Pasaport, vize ve döviz işlemleri için zaman kaybedilmez. İç turizme katılan kişiler, kendi ülkelerinin sınırları içinde olup farklı coğrafi bölgelerde yaşayan insanların gelenek, görenek ve lehçe farklılıklarını tanımakta, farklı gruplar arasında etkileşim oluşmaktadır.¹⁷⁴

¹⁷²O.Bahar, M. Kozak, **Küreselleşme Sürecinde...**, s.44.

¹⁷³Nagihan Oktayer, Nazan Susam, Murat Çak, **Türkiye’de Turizm Ekonomisi**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2007, s.45.

¹⁷⁴Pınar Özdemir, “Türkiye’de İç Turizm”, **Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIV/2, (Bahar-1999), s.160

Dış turizm ise, kişinin turizm tanımında yer alan koşullara uygun olarak, kendi ülkesinin sınırları dışında başka bir ülkeye seyahat etmesi olarak tarif edilebilir. Dış turizmde, iç turizmin aksine ülkelerarası yapılan turizm faaliyetleri söz konusudur. İç turizmde olmayan pasaport, döviz, vize işlemleri dış turizmde vardır. Dış turizmin ülkeler arasında etkileşime ve farklı kültürlerin öğrenilmesine imkân tanıdığı da bir gerçektir.¹⁷⁵

İç turizmde turist, ülkesinin sınırları içindeki turistik bölgeleri ziyaret ederken; dış turizmde, turist, ikamet ettiği ülkeden farklı ülkelere seyahat eder. Dış turizm bir ülke için çok önemlidir; çünkü ekonomik getirisi fazladır.

3- Yaşa Göre

İnsanların yaş durumlarıyla turizme katılımları arasında doğrudan bir ilişki vardır. Turizme katılımda yaş grubuna göre turizm türleri gençlik, orta yaş ve üçüncü yaş turizmidir. Seyahat etme güdüsü, paket turlara katılma, seyahatler sırasında gerçekleştirilen etkinlikler, katılımcıların yaşları, olası bir seyahati planlamada öne çıkan etmenlerdir.¹⁷⁶

On beş ve yirmi beş yaş aralığındaki bireylerin ebeveyn diğer aile bireyleri olmadan turizme katılımı Gençlik Turizmi kapsamında değerlendirilir. Genç nüfus, psikolojik yapılarından dolayı aktivite, dinamizm, macera ve değişime daha açık olabilirler. Bunun yanı sıra, gençlerin aile ilişkilerinin ve aldıkları sorumluluğun az oluşu ve konaklama yerlerinin tercihinde fazla titizlik göstermemeleri de bu yaş grubuna dâhil olan bireylerin, seyahat eğilimlerini artırmaktadır. Katılımcıların büyük bir kısmının ailesel gelire bağımlılığı veya kısıtlı öğrenim bütçesiyle seyahat etmelerinden dolayı, ülkelerin çoğunda sosyal turizm kapsamında değerlendirilmektedir.¹⁷⁷

Genç bireylerin seyahat etmeleri; Onların kişilik gelişiminde, dünyayı tanımaları, yeni yaşamlar ve mekânları öğrenmelerinde, sosyal ilişkilerini geliştirmelerinde etkili olan yollardan biridir. Turizm olgusu da, gezmeyi ve gezerken öğrenmeyi sağladığından gençlere güvenilir, temiz ve ücreti uygun dinlenme ve eğlenme olanaklarının sağlanarak turizme katılmalarının özendirilmesi gerekir. Genç turistler, yerel yaşam tarzını deneyimlemeye ve diğer insanlarla tanışmaya ve sosyalleşmeye

¹⁷⁵M.Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.16.

¹⁷⁶A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.35.

¹⁷⁷A.T.Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, s.56-57.

hevesli olmalarının yanısıra, farklı bir kültürü deneyimlemek, bir dil öğrenmek, gönüllü olmak, çalışmak veya eğitim almak gibi belirli bir amaç için seyahat edebilirler.¹⁷⁸

Yetişkin Turizmi; Yirmi beş, altmış yaş aralığında bulunan insanların katıldıkları turizm hareketlerini kapsar. Yetişkin Turizmi'nde yer alan bireyler, yoğun çalışma dönemi kapsamına dâhil olduklarından genelde bir aile yapısı ya da düzenine sahiptirler. Bu türden sorumluluklar, yetişkin turizmini diğerlerinden ayıran en önemli niteliklerden biri olmaktadır. Bu gruptakilerin yolculuk zamanları ve türleri, çalışma şartlarından etkilenebilmekte ve turizme katılımları da genel olarak yazın yoğunluk kazanmaktadır.¹⁷⁹

Özellikle elli beş yaş üstü yetişkinler için özel olarak tasarlanan açık hava macera programlarına dâhil olanlar, doğal çevre tarafından motive edilmekte, özel macera aktivitelerinde becerilerini geliştirmek, fiziksel aktivite, benzer düşünen insanlarla tanışmak ve yeni arkadaşlıklar geliştirmek gibi nedenlerle teşvik edilmektedirler.¹⁸⁰

Üçüncü Yaş Turizmi; Gelişmiş ülkelerde, sağlık koşullarının olması gereken seviyeye getirilmesi, belli düzeyde tutulması, yaşam kalitesinin artması ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte altmış ve üzeri yaş diliminde bulunan kişilerin toplam nüfustaki oranı yükselmiştir. Boş zamanın yeterliliği, gelir sahibi olma, aile sorumluluğu ve yükünün de giderek azalmış olduğu üçüncü yaş grubuna dâhil bireyler büyük bir turizm gücü meydana getirmektedir. Bu turizm türü kültür ve sağlık turizminin desteğiyle etkin kılınmaktadır.¹⁸¹

Gelişmiş ülkelerdeki nüfusun yaşlanması, sadece sağlık sistemlerinde değil aynı zamanda turizm ve boş zamanı değerlendirme açısından da yeni zorluklar doğurmaktadır. Nüfus yaşlanması, turizmin yeni dalları ve biçimleri, yeni hizmet teknolojileri ile cevap vermesi gerektiği, toplumda yeni bir demografik zorluktur. Bu tür zorluklara turizm organizatörlerinin dikkat etmesi önem kazanmaktadır.

4- Kişilerin Ekonomik Durumlarının ve Amaçlarının Turizmde Belirleyici Olması

Kişilerin turizm talebinin şekillenmesinde, kişinin ekonomik durumuna göre elde ettiği gelir miktarı ile bu gelirden ne kadarının turizm faaliyetlerine ayrılabilceği önemli bir unsurdur. Ayrıca sözü edilen sadece ekonomik gücü değil, içinde bulunduğu sosyal

¹⁷⁸N. Oktayer, v.d., *Türkiye'de Turizm Ekonomisi*, s.132.

¹⁷⁹M. Kozak, v.d., *Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar*, s.16.

¹⁸⁰N. Hacıoğlu, *Turizm Pazarlaması*, s.23.

¹⁸¹A. Roney, *Turizm: Bir Sistemin Analizi*, s.33.

yaşam alanı da turizm tercihlerini etkilemektedir.¹⁸² Bu “*kriterler*” temel alınarak sosyal ve lüks turizm ayrımları yapılmaktadır.

Alt ve orta gelir grubuna mensup bireylerin katıldığı, olanakları daha düşük olan turizm hareketleri sosyal turizm olarak adlandırılmaktadır. Maddi durumları uygun olmayan insanların, başka bir ifadeyle, küçük esnafların, ücretli çalışanların aileleriyle, gruplar halinde ya da tek olarak tatil yapmayla turizme katılımları, sosyal turizmi oluşturmaktadır. Sosyal turizm, sanayileşme döneminde iş görenlerin ücretli izin hakkını kazanmalarıyla ortaya çıkarak gelişme göstermiş bir konudur. Dünya genelinde sosyal turizmin büyük rol oynaması ve önemli oluşu, 1936’da Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)’nun ücretli izine yönelik olarak uluslar düzeyinde prensipler belirlmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu tür turizmin temel nitelikleri ise fiyatın düşüklüğü, kâr amacı taşımaması ve tüketimin toplu oluşudur.¹⁸³

Yüksek gelir grubunda bulunan insanların turizm etkinlikleri de, lüks turizm hareketlerini oluşturmaktadır. Bu gruptaki kişiler, yüksek gelir düzeyleriyle orantılı olarak kaliteli hizmet veren maliyeti yüksek kuruluşları tercih ederler ve harcamalardan kaçınmazlar. Bu tür turizm, ekonomik potansiyeli ve gelir düzeyi artmış olan ve toplumda saygın kesimin turistik faaliyetlerini içermektedir. Bu kesimin turizme yaklaşımı toplumun diğer kesimlerine oranla oldukça farklıdır.

Özellikle XX. Yüzyılın sonundan itibaren dünya çapındaki ekonomik krizlerden, turizm sektörü de etkilenmiştir. Her ne kadar küresel turizm diğer sektörlerle göre oldukça dirençli ve toparlanmış olsa da, bazı ülkeler turizm talebinde krizden kaynaklanan sert düşüş yaşamışlardır. Üzerinde giderek daha fazla durulan bir kavram olarak turizm çeşitliliği, katılımcıların amaçlarına göre turizm kıstaslarıyla ilişkilidir. Zira turizme çeşitlilik kazandırılması ile belirlenen kesimdeki bireylerin değişik amaçlar doğrultusunda turizme katılımlarının sağlanması planlanmaktadır. Dolayısıyla bu bağlamda ortaya konulacak turizm çeşitleri, aynı zamanda turizm çeşitliliği doğrultusunda geliştirilen diğer türlerle de örtüşmektedir.¹⁸⁴

Katılımcıların amaçlarına göre katıldıkları turizm çeşitleri ise genel olarak; deniz, kongre, termal, mağara, dağ, yayla, av, golf ve akarsu turizmi şeklinde ele alınabilir.

¹⁸²B. Rızaoğlu, **Turizm Davranışı**, s.55.

¹⁸³A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.36.

¹⁸⁴M. Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.20.

Turizm, ziyaretçilerin faaliyetlerini ifade eder. Turistler tarafından yapılan, iş, eğlence veya diğer kişisel amaçlı bu geziler, turizm gezileri niteliğindedir.¹⁸⁵

VII- Turizm Endüstrisi ve Özellikleri

Turizm endüstrisi birçok yönüyle diğer sektörlerden farklılık göstermektedir. Özellikle hizmet yoğunluklu bir endüstri olması, tüketimin tüketicinin sürekli olarak yaşadığı yerden uzakta gerçekleşmesi vb. özellikleri turizm endüstrisinin kendine özgü dinamiklerinin ve süreçlerinin oluşmasını sağlamaktadır. Turizm endüstrisinin yapısının anlaşılabilmesi için öncelikle turizm sistemini incelemek gereklidir. Leiper'in geliştirdiği ve üç unsuru kapsayan “*Turistik çekim sisteminde*,” “*Turist ya da insan*,” “*Çekirdek ya da merkez*” ve “*İşaret ya da bilgi verici*” unsurlardan oluşur. Bu üç eleman birbirleriyle bağlantılı olduğundan turist çekimi ortaya çıkmaktadır.¹⁸⁶

Turistlerin ikamet yerleri ile destinasyon arasında ve destinasyon sınırları içerisindeki hareketleri Leiper'in sistemi içerisindeki temel enerji akışını oluşturmaktadır. Diğer enerji akışları ise, turizm sisteminin gömülü olduğu birbirine bağımlı çevre ve sistemler dizisini içeren ürün ve bilgi değişimlerini kapsamaktadır.¹⁸⁷ Turizm sistemi içerisindeki bu hareketlilik dışarıdaki insani, sosyo-kültürel, ekonomik, teknolojik, fiziksel, politik ve yasal çevreleri etkiler. Örneğin ekonomik yönden gelişmeyi hızlandırır, fiziksel altyapının güçlendirilmesini teşvik eder.

Genellikle unsurların etkileşiminin yanında turizm sistemlerinin uygulamaları, ekonomiyi içeren birkaç alanda yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Turizm çalışmalarında kullanılan sistematik yaklaşımların amaçlarından biri, başarılı bir turizm “*destinasyonu*” gelişimi için arz ve talep unsurlarının en iyi eşleşmesini ve bileşimini geliştirmektir.¹⁸⁸

Çıkış-varış noktası sisteminde, turizm iki çeşit bölge ya da unsurdan oluşur: Çıkış, turist gönderen ülke ya da bölgedir; varış noktası ise, ziyaretçi kabul edebilmek için tasarlanan ve yönetilen tüm programları ve yerleri içeren, turistler tarafından ziyaret edilen bölgelerdir. Genellikle “*destinasyon*”, turistlere yönelik belli çekici güçlere katkıda bulunan turizmin arz yönünü temsil eder, çıkış noktası anlamına gelen “*orijin*” ise turizm talebini ifade eder.¹⁸⁹ Pazarlama işlevlerinin çoğu turist gönderen bölgede

¹⁸⁵Orhan Batman, **Otel İşletmelerinin Yönetimi**, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, s.26.

¹⁸⁶Aminuddin Yusof, Parilah Mohd Shah, Soh Kim Geok, “*Application of Leiper's Tourist Attraction System to Small-Scale Sport Event Tourism in Malaysia*”, **World Applied Sciences Journal**, XVIII/7, (January-2012), s.896-899.

¹⁸⁷A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.35.

¹⁸⁸D. Yılmaz, “*Turizm Sektörünün Tanımı, Yapısı ve Özellikleri*”, s.369-370.

¹⁸⁹A.T.Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, s.47.

yapılır, turizm planlaması ve gelişimi ise “*destinasyon*” bölgesinde gerçekleştirilir. “*Orijin-destinasyon*” modeli, bölgelerin değişen düzeylerde hem “*origin*” hem de “*destinasyon*” olduğunu varsayar. Turist gönderen yerler de destinasyon olarak hizmet verebilir.¹⁹⁰

Yapısal modelde, turizm pazarları turist gönderen ve kabul eden ülkelerdeki kentsel merkezler arasında oluşan uluslararası geçişe yerel, bölgesel ve ulusal hiyerarşi ile odaklanmıştır. Bu yapısal modeldeki arz ve talebin etkileşimi, turist gönderen bölgenin ekonomik üstünlüğü ve teknolojik gelişimine dayalıdır. Son olarak, evrim modeli turistik yapıların gelişimi ve turistik hareketlerinin evrimi perspektifi üzerine odaklanarak turist hareketlerini açıklar.¹⁹¹ Talep pazarları ve arz unsurları arasındaki etkileşim, turistin özelliği ve davranışına bağlı olarak zaman içinde değişim gösterecektir.

Turizm kaynaklarının birçok çeşit bileşimi, “*destinasyonun*” çekicilik gücünü ve özgünlüğünü belirlemede önemlidir. Aynı zamanda arz yönündeki unsurlar, seyahat acentaları ve tur operatörleri gibi seyahat pazarlaması bağlantılarıyla talep pazarlarının istek ve gereksinimlerini karşılamak için işbirliği yapmalıdır.¹⁹²

Diğer taraftan Neil Leiper, turist gönderen ve turist kabul eden bölgeyi turistin seyahati boyunca birbirine bağlayan yolları “*Transit yollar*” olarak ele almıştır. Bu çalışmada, belli bir “*destinasyona*” erişilebilirlik kalitesini etkileyen verimlilik ve karakteristik vurgulanmış ve buna uygun olarak turist akışlarının yönü ve boyutunun etkisi açıklanmıştır.¹⁹³

Turizm endüstrisi, kuruluş büyüklüğü, işletme tipi, sektör, örgütlenme ve süreç açısından oldukça çeşitlenmektedir. Konaklama, ulaşım, yiyecek ve içecek, tur operatörlüğü, seyahat acentaları, ticari faaliyetler, turistik eşya ve turistler tarafından satın alınan diğer ürünleri kapsayan bu endüstriler, turizm sistemi içerisinde çok çeşitli bir dağılım gösterirler. Bir emek-yoğun hizmet endüstrisi olan turizm endüstrisinin özellikleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.¹⁹⁴

¹⁹⁰C.Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi**, s.34.

¹⁹¹Sandro Formica, **Destination Attractiveness as a Function of Supply and Demand Interaction**, (Unpublished Doctoral Dissertation, Committee Chair: Dr. Muzaffer Uysal), Virginia Polytechnic Institute and State University, USA, 2000, s.21-24.

¹⁹²S.Formica, “*Destination Attractiveness as a Function of Supply and Demand Interaction*”, s.22.

¹⁹³Orhan İçöz, Metin Kozak, **Turizm Ekonomisi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.78.

¹⁹⁴M. Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.37-38.

HİZMET SEKTÖRLERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Soyutluk	Turizm sektöründe hizmetler dokunulabilir özellik taşımaz. Bu nedenle satın alınması zor ancak dağıtımı kolaydır.
Ayrılmazlık	Üretim ve tüketim birbirinden ayrılamaz. Örneğin bir uçak hizmetinden yararlanmak, hem tüketicinin hem üreticinin aynı anda seyahat etmesini gerektirir.
Dayanıksızlık	Hizmetlerin üretim ve tüketimi aynı anda gerçekleştiğinden depolanamaz. Örneğin satılmamış bir uçak koltuğu veya bir otelde boş kalan yataklar kaçırılan satış fırsatlarını ifade eder.
Heterojenlik	Hizmetler, somut ürünlerdeki gibi birbirinin aynısı olarak üretilemez. Bir oteller zincirinin iki ayrı oteli veya herhangi bir kişinin iki ayrı tatil günü birbirinin aynısı olamaz.
Sahip olunamama	Hizmetler “sahip olunmak” için değil “kullanılmak” için satın alınır. Örneğin bir konaklama tesisinden oda satın alınması, odaya sahip olunması değil, odanın belirli bir süre için kullanım hakkının elde edilmesi anlamına gelir.

TURİZM ENDÜSTRİSİNİN KENDİNE ÖZGÜ ÖZELLİKLERİ

Yüksek maliyet	Turizm endüstrisi görece yüksek maliyetli bir endüstridir. Örneğin bir
-----------------------	--

Mevsimsellik	uçak bileti, bir otelde konaklama vb. hizmetlerin maliyetleri görece yüksektir. Turizm talebi belirli mevsimlerde artış veya azalış gösterebilir. Mevsimsellik durumu turist çeken bölgeden kaynaklanacağı gibi, turist gönderen bölgeden de kaynaklanabilir.
Giriş-Çıkış kolaylığı	Hizmetler depolanabilir olmadığından işletmelerin (başlangıç yatırım maliyetleri hariç) sektöre giriş çıkışı görece kolaydır.
Birbirine bağlılık	Konaklama, ulaşım, seyahat organizasyonu vb. alt sektörler turizm endüstrisi içerisinde birbirine bağımlıdır.
Toplum üzerinde etkililik	Turizm faaliyetiyle insanlar kendi sosyal çevrelerinden ayrılarak, başka bir sosyal çevre veya toplum ile etkileşime girerler. Bu durum her iki tarafta da sosyal ve ekonomik etkiler meydana getirir.
Dış etkilere açıklık	Savaşlar, felaketler, terör olayları, kirlilik, yanlış tanıtım veya yaşanan kazalar turizm arz ve talebinde önemli etkiler meydana getirebilir.

Tablo-2. Bir Hizmet Endüstrisi Olarak Turizmin Özellikleri

Turizm endüstrisinde talebin fiyat esnekliği turistik faaliyetin amacına göre değişebilmektedir. Örneğin iş turizmi faaliyet olarak turizm kapsamına girmekle birlikte temelde ticari veya kurumsal amaçlar bulunduğundan, ulaşım, konaklama gibi hizmetlerin fiyatlarındaki değişimler iş turizminde talebi etkilemez. Ancak, tatil, eğlence amaçlı seyahatler, kültür turları gibi turizm faaliyetlerinin talebinde fiyata göre büyük bir esneklik görülmektedir.¹⁹⁵

¹⁹⁵A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.43.

Bir endüstri olarak turizm nihai “*Turizm deneyimini*” oluşturan birçok bileşenden oluşmaktadır. Ulaşım, konaklama, yiyecek ve içecek hizmetleri, alışveriş ve eğlence merkezleri ve özel organizasyonlar bu bileşenlerden bazılarıdır. Bir işletme veya kurumun, turistlerin ihtiyaç duyduğu veya talep ettiği faaliyet veya tesislerin birden fazlasını bir arada sunması sık rastlanan bir durum değildir. Bu durum turizm sektöründe “*deneyimin kalitesini*” ölçmeyi zorlaştırmaktadır.¹⁹⁶

Turizm endüstrisindeki bu zorluğun üstesinden gelmek için, endüstri içerisinde faaliyet gösteren tüm kişi, kurum ve aracı kuruluşlar ortak bir kalite anlayışı çerçevesinde faaliyetlerini göstermeli, hedef kitlenin ihtiyaç ve taleplerini karşılamak için örgütlü bir çaba göstermelidir.

Turizm, ekonomideki geleneksel sektörler arasındaki kesimde yer alan bir faaliyettir. Ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel nitelikte girdiler gerektirir. Bu anlamda çoğu zaman çok yönlü olarak tanımlanmaktadır. Turizmi bir “*endüstri*” olarak tarif etmedeki sorun, normal resmi üretim fonksiyonuna sahip olmaması veya tarımsal ürün ya da içeceklerin aksine fiziksel olarak ölçülebilen bir çıktısı olmamasıdır. Her ülkede endüstriyi temsil eden ortak bir yapı yoktur. Her ülkenin turistler için cazibe merkezleri farklılık gösterir.

VIII- Dünyada Otel İşletmeleri ve Tarihsel Gelişimi

Konaklama işletmeleri arasında en eski ve en yaygını olan otel işletmeleri hakkında, turizm endüstrisinin ve konaklama işletmeciliğinin hızlı bir gelişim göstermesi birbirinden farklı tanımlar yapılmasına neden olmuştur.¹⁹⁷ Otel işletmelerinin tanımlanarak kavranması ilgili yaklaşımların sayısı oldukça fazladır. Yapılan tanımlarda genel kabul görmüş yaklaşımlar otel işletmelerinin misafirlerin geçici konaklama ihtiyaçlarına, yeme ve içme gereksinimlerine cevap veren birimlere sahip olmaları üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu bağlamda otel işletmelerinin en temel özelliği konaklama hizmeti sunmasıdır. Dolayısıyla otel işletmeleri faaliyetlerini belli kurallar ve ticari anlayış dâhilinde gerçekleştiren işletmeler olarak adlandırılmaktadır.¹⁹⁸

Otel işletmeleri, sürekli yaşadıkları yerler dışına seyahat eden bireylerin geçici konaklama ve yeme-içme ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde hizmet sunumu

¹⁹⁶A. T. Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, s.52.

¹⁹⁷ Burhan Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001, s.3.

¹⁹⁸ Celil Çakıcı, Meryem Kozak, Murat Azaltun, Alptekin Sökmen, Mehmet Sarıışık, **Otel İşletmeciliği**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2002, s.2.

gerçekleştiren ve belirli nitelikleri barındıran ticari işletmelerdir.¹⁹⁹ Otel işletmeleri, mimari özellikleri, sahip olduğu donanım, rahatlık, sunmuş olduğu hizmetlerin kalitesi vb. unsurlarıyla bazı gereksinimlere belirli bir ücret karşılığında cevap veren işletmeler olarak tanımlanabilir.²⁰⁰ Aynı zamanda bu işletmeler müşterileriyle olan bütün ilişkilerini belli kurallar ve niteliklere bağlı olarak gerçekleştiren işletmeler olarak tanımlanmaktadır.²⁰¹

Sonuç olarak otel işletmelerini, bireylerin farklı sebeplerle gerçekleştirmiş oldukları seyahat hareketleri sonucunda bireylerin duygularına hitap ederek onları psikolojik açıdan tatmin etmeyi amaçlayan işletmeler olarak tanımlamak da mümkündür.²⁰² Otel işletmesinin genel bir tanımının yapılabilmesi, uluslararası toplumda birçok toplantıda görüşülmüştür. Bu sebeple Uluslararası Otel Sahipleri Birliği (UOSB) 1952’de yapmış olduğu toplantısında, otel yapısını belirleyen “kriterleri” şöyle belirlemiştir:²⁰³

- a) Yönetiminin yanı sıra sahip olduğu donanım özellikleriyle de misafirlerin gereksinimlerini giderecek özelliklere elverişli olmalıdır.
- b) Misafirlerin sadece konaklama gereksinimlerini değil yeme-içme gereksinimlerini de karşılayabilmelidir.
- c) Hizmet verdikleri misafirlerle kısa dönemli bir anlaşma akdi gerçekleştiren kuruluş olmalıdır.
- d) Konaklama sektörünün niteliklerine uygun olmalı ve işletme kendisini bu duruma zorlamalıdır.
- e) Misafirlerine ayırdığı odaların sağlık koşulları açısından uygun olacak şekilde düzenlenmiş banyo, lavabo ve tuvalet gibi materyallere sahip olması gerekmektedir.
- f) Misafirlere sunulacak hizmetlerin sekteye uğramaması için yeterli çoğunlukta çalışanı bünyesinde bulundurmalıdır.

Turizm sektöründe misafirlerin barınma ihtiyaçlarını giderme amacına yönelik hizmet sunumu gerçekleştiren otel işletmeleri, farklı milliyetlere sahip misafirlere

¹⁹⁹Hasan Olalı, Meral Korzay, **Otel İşletmeciliği**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.13.

²⁰⁰Nazmi Kozak, Dünder Denizer, **Otel İşletmeciliği: Kavramlar-Uygulamalar**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1998, s.5.

²⁰¹C.Çakıcı, v.d., **Otel İşletmeciliği**, s.3.

²⁰²B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.4.

²⁰³Şeyda Yıldız, **Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinin Örgüt Yapılarının Mekanik-Organik Örgüt Yapısı Bağlamında İncelenmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Murat Kayalar), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2011, s.6.

döviz elde edilen kayda değer merkezlerden birisidir. Dolayısıyla otel işletmeleri, ülke ekonomilerinin ödemeler dengesine katkı sağlamaktadır. Otel işletmeleri özellikle gelişmekte olan ve turistik ürün açısından zengin olan ülkelerde önemli döviz kaynaklarıdır.²⁰⁴

Literatürdeki otel işletmeleri tanımları incelendiğinde güvenlik boyutuna değinilmediği görülmektedir. Bu sebeple Otel işletmelerini sürekli yaşadıkları yerlerin dışına seyahat edenlerin konaklama, yeme içme vb. gibi ihtiyaçlarını güvenli bir şekilde giderilmesini sağlayan işletmelerdir diye tanımlayabiliriz.

Otel işletmeleri, turizm sektörünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Toplam turizm faaliyetleri içerisinde önemli bir konuma sahiptir. Bu sebeple turizm faaliyetlerinden elde edilen gelirin büyük birçoğunluğu otel işletmelerince gerçekleştirilmektedir.²⁰⁵ Otel işletmelerinin başlıca özelliklerini şu şekilde özetlemek mümkündür:²⁰⁶

- a) Otel işletmelerinde gerçekleştirilen faaliyetler emek-yoğun faaliyetlerdir ve söz konusu emeği de çalışanlar temin etmektedir. Otel işletmelerinin temel işlevi misafirlere hizmet sunumu gerçekleştirmektir.
- b) Konaklama endüstrisinde üretimi gerçekleştirilen ürün ve hizmetlerin depolanması veya farklı bir noktaya nakledilmesi olası değildir.
- c) Otel işletmeleri misafirlerin sadece barınma gereksinimlerini değil aynı zamanda yeme-içme, eğlenme gibi diğer bazı gereksinimlerini de karşılamaktadır.
- d) Otel işletmeleri bazen ekonomik darboğazlarla karşılaşılın, devasa miktarda yatırım ve işletme sermayesi gerektiren bir endüstride faaliyet göstermektedir.
- e) Otel işletmeleri, 7 gün 24 saat hizmet sunumu gerçekleştiren işletmelerdir.
- f) Otel işletmeleri, teknolojinin ilerlemesi ile birlikte sürekli olarak değişikliğe uğrayan bir sektörde faaliyet göstermektedir.

Söz konusu bu nitelikler otel işletmelerinin sahip olması gereken asgari şartları belirtmektedir. Ancak son yıllarda faaliyet gösteren otel işletmeleri, toplantı salonları,

²⁰⁴Rüya Ehtiyar, **Otel İşletmelerinde Çalışan Personelin İş Tatmini ve Verimliliğinin Bir Göstergesi Olan İşgören Devir Hızı İle İlişkisinin Değerlendirilmesine Yönelik Antalya Yöresindeki Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinde Araştırmalı Bir Uygulama**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Ahmet Aktaş), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 1995, s.10

²⁰⁵Kubilay Seçen, **Ankara'daki Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinde Sürdürülen Halkla İlişkiler Uygulamalarına Yönelik Bir Alan Araştırması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Özcan Yağcı), Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2011, s.46

²⁰⁶Saime Oral, **Otel İşletmeciliği ve Verimlilik Analizleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005, s.19-20

hamam ve saunalar ve çeşitli eşya satan mağazalar gibi birimleri de bünyelerinde bulunduran ve misafirlerinin bütün ihtiyaçlarına cevap vermeye çalışmaktadırlar.²⁰⁷

Tarihin her devrinde insanlar değişik amaçlar doğrultusunda seyahat etmişler ve söz konusu seyahatleri boyunca konaklama ihtiyacı duymuşlardır. Bu sebeple konaklama sektörünün geçmişi birkaç bin yıl öncesine dayanmaktadır.²⁰⁸ Bireylerin konaklama gereksinimlerinin giderilmesi maksadıyla inşa edilen binaların tarihinin İlkçağ sonlarına değin uzandığını gerçekleştirilen çalışmalar göstermektedir.²⁰⁹

İlk çağlarda han ve tavernalar bireylerin seyahat etme gereksinimlerinin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Antik Yunan ve Antik Roma'daki yazılı belgeler ile İncil'den elde edilen bilgiler söz konusu tesislerin, seyahat eden bireylerin ve hayvanların konaklama ve yeme-içme gereksinimlerinin karşılanması için inşa edildiğini göstermektedir. Günümüz otellerinin öncüsü olan bu hanlar, o dönemin bütün hanları gibi sahibinin kendisinin ikamet ettiği ev konumundaydı. Yolcular dinlenmek ve diğer bazı ihtiyaçlarını gidermek amacıyla bu hanlarda konaklamakta ve odalarını tanımadıkları yolcular ile paylaşılmaktaydılar.²¹⁰

Roma İmparatorluğu döneminde hanların yanı sıra seyahat eden bireylerin konaklama, yiyecek ve içecek gereksinimlerinin karşılandığı ve Romalı rahipler tarafından yönetilen “*Roma Hospice*” olarak adlandırılan yerler gelişim göstermiştir. Antik Hint yazılı belgelerinde de tapınaklarda çalışan ruhani kişilerin ve rahiplerin seyahat eden bireylere hizmet verdiği bilinmektedir.²¹¹

VI. Yüzyıldan sonra paranın ekonomik hayattaki öneminin giderek artması, seyahat hareketlerinin ve ticari faaliyetlerin artışına neden olurken hanlara duyulan ilgiyi de arttırmıştır.²¹² Bu dönemde (M.S.500-1300) yine din ile konaklamanın iç içe olduğu görülmektedir. Manastırlar ve kiliseler han görevi üstlenmişlerdir. Bu amaçla Hristiyanların, seyahat eden bireyleri ağırlamalarını düzenlemek amacıyla bir takım kurallar çıkartılmıştır. Bunun bir örneği olarak, seyahat eden bireylerin bir yerde üç günden fazla konaklamamak koşuluyla ücret ödmeden yiyecek gereksinimlerini gidermeleri gösterilebilir. Söz konusu bu uygulama 1282 yılına kadar sürmüş, bu tarih itibarıyla ise, Fransa ve İtalya'nın ileri gelenleri bir araya gelerek bu tür faaliyetlerin ticari

²⁰⁷Ş. Yıldız, “*Beş Yıldızlı Otel İşletmelerinin...*”, s.7.

²⁰⁸Kemal Kantarcı, Altuğ Yörükoğlu, **Konaklama İşletmelerinde Önbüro ve Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 1998, s.11.

²⁰⁹B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.4.

²¹⁰Ahmet Aktaş, **Turizm İşletmeciliği ve Yönetimi**, Azim Matbaası, Antalya, 2002, s.27.

²¹¹O. Batman, **Otel İşletmelerinin Yönetimi**, s.16.

²¹²A. Aktaş, **Turizm İşletmeciliği ve Yönetimi**, s.27.

bir boyut kazanmasını kararlaştırmışlardır. Sonraki yıllarda da bu hanlarda izin belgesi almak koşuluyla şarap satışına olanak tanınmıştır. XVI-XVII. Yüzyıllar arasında ağırlama ve konaklama kavramı gözle görülür bir şekilde değişmeye başlamıştır. Yolculuk için kullanılan atlı arabaların kalitesinin artması, seyahat eden yolcu sayısında yükselişe neden olmuştur.. Seyahat eden bireyler genellikle zenginliğe ve gösterişe alışık oldukları için seyahat sırasında kullanılan yolcu arabalarının niteliklerinde de bir artış söz konusu olmuştur. Seyahat eden bireylere hizmet veren hanlar ve tavernalar aynı zamanda toplumun ileri gelenlerinin buluşma yerleri olarak da kullanılmaktaydı. Bu hanların izin belgeleri, faaliyet gösterdikleri bölgedeki toprak sahipleri tarafından verilmekteydi.²¹³

ABD’de otellerin gelişimi XVI. Yüzyılda hanların kurulması ile başlamıştır. Bunlar Avrupa’dakilerin aksine yol üstünde değil limanlardadır. Bu durumun en büyük sebebi, hanların en önemli işlevinin Avrupa’dan yeni kıtaya gelen göçmenlerin kendilerine daimi bir barınma yeri bulmadan önce geçici olarak ikamet etme gereksinimlerinin giderilmesine yönelik işlev görmeleridir. Bu bağlamda, New York’ta yetmiş odalı “*City Hotel*”, ABD’de hizmet vermeye başlayan ilk oteldir. İlerleyen yıllarda City Hotel gibi çok sayıda otel işletmesi, ABD’nin farklı şehirlerinde hizmet vermeye başlamıştır. Buradaki otel işletmeleri arasında ilk defa birinci sınıf otel kategorisinde hizmet vermeye başlayan “*Boston’s Termont House*” yüz yetmiş oda ile 1829’da faaliyetlerine başlamıştır. Boston’s Termont House kapıları kilitlenebilen, odalarının içerisinde su bulunan ve ayrıca Fransız yemekleri hizmeti veren ilk otel işletmesi olmuştur.²¹⁴

Bu otelde ayrıca misafirlerin eşyalarının taşınması hizmeti ve odalardan “*resepsiyona*” doğrudan erişebilme gibi özellikler de bulunmaktaydı.²¹⁵ Bununla beraber, XIX. Yüzyılın sonlarında çok sayıda lüks otel işletmesiyle birlikte ABD’nin tümünü baştanbaşa saran, seyahat eden orta gelir düzeyine mensup bireylerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla küçük ve orta ölçekli otel işletmeler de faaliyet göstermeye başlamıştır. Oldukça hızlı gelişen otelcilik sektöründeki potansiyellerin farkına varan ABD’li girişimci Elsworth M. Statler 1908’de Buffalo şehrinde o güne kadar hiçbir yerde görülmemiş değişiklikler içeren “*Buffalo Statler Oteli’ni*” hizmete soktu. Modern ticari

²¹³B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.5.

²¹⁴K. Kantarcı, A. Yörükoğlu, **Konaklama İşletmelerinde Önbüro...**, s.12.

²¹⁵A. Aktaş, **Turizm İşletmeciliği ve Yönetimi**, s.28.

otel endüstrisinin kurucusu olan Elsworth Statler zincir otel kavramını da hayata geçirmiş ve 1930'lara kadar otel piyasasını elinde bulundurmuştur.²¹⁶

İngiltere'de 1750 ve 1790 yılları arasında Sanayi Devrimi'nin başlamasıyla birlikte ev ekonomisi dönemi terk edilerek üretim ekonomisine geçiş yapılmıştır. Bu sayede ticaretin gelişmesiyle birlikte hancılık gelişim göstermiş ve özellikle de Avrupa'da ilk otel kavramı kullanılmaya başlamış ve çağdaş otellerin ilk öncülleri belirlemeye başlamıştır. Otel işletmeleri hızla ayrı bir endüstri kolu olarak insanların seyahat ve konaklama gereksinimlerine hizmet etmeye başlamıştır.²¹⁷

Çağdaş otelcilik sektörünün gelişimi 1920'li yılların sonlarında da hızla devam etmiştir. Sonraki yıllarda misafirlerin farklı duygularına hitap eden, farklı türlerde otelişletmeleri faaliyet göstermeye başlamış ve çağdaş mimarinin ilk örnekleri verilmeye başlanmıştır. Camdan yapılmış tavanlar, asansörler gibi çok sayıda yenilik ile geniş alanlara sahip olan kongre otelleri ilk defa bu yıllarda faaliyete geçmiştir.²¹⁸ II. Dünya Savaşı yıllarında, otelcilik endüstrisinin en verimli dönemi olmuştur. 1900 ile 1960 yılları arasında türlü ihtiyaçlara hitap eden ticari otel işletmeleri, ikametgâh otelleri, lüks otel işletmeleri gibi farklı türde otel biçimleri görülmeye başlanmıştır. Otomobil endüstrisinin gelişmesi ile birlikte geçmişte tren istasyonlarının yakınlarına kurulan oteller artık karayolu kenarlarına ve havaalanı yakınlarına taşınmaya başlanmıştır. Otomobil endüstrisinin hızla büyümesinin bir sonucu olarak yeni bir hizmet alanı olan motel işletmeciliği gelişim göstermeye başlamıştır. Motel işletmeleri çokça ve sık sık seyahat eden bireyler adına daha ekonomik bir alternatif oluşturmuştur. 1901'de Arizona'da hizmet vermeye başlayan "*Askins Cottage Camp*" ilk açılan motel işletmesi olmuştur.²¹⁹

Konaklama sektörü geçen yıllar içerisinde oldukça büyük bir gelişme göstermiş ve yüksek niteliklere sahip olan hizmet sunumu gerçekleştirmektedir. Bu türdeki işletmeler farklı sektörlerde hizmet veren işletmelerle ortak faaliyetler gerçekleştirerek daha fazla güç kazanarak pazardaki paylarını artırmak için çaba göstermektedirler.

²¹⁶B. Şener, *Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon*, s.5-6.

²¹⁷S. Oral, *Otel İşletmeciliği...*, s.21.

²¹⁸B. Şener, *Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon*, s.6.

²¹⁹B. Şener, *Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon*, s.7.

Uluslararası otel zincirlerinin kontrol ettiği otellerin büyük çoğunluğu şehir merkezlerinde veya havaalanları yakınlarında kurulmaktadır.²²⁰ Dünya tarihinde otelciliğin tarihsel gelişimi:²²¹

DÜNYA TARİHİNDE OTELCİLİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

- 1485 Bu yıllarda İngiltere’de ilk hanlara rastlanmaya başlanmıştır.
- 1536 Fransa’da ilk catering hizmeti sunan işletmeler açılmıştır.
- 1645 Venedik’te ilk cafe hizmet vermeye başlamıştır.
- 1650 İngiltere’de açılan ilk cafe Oxford’da hizmet vermeye başlamıştır.
- 1653 İngiltere’de ilk Pasting House’lar hizmet vermeye başlamıştır.
- 1669 Hotels Garni’lerin ilk örnekleri hizmet vermeye başlamıştır.
- 1760 İngiltere’de ilk kez Hotel kavramı kullanılmaya başlanmıştır.
- 1765 Paris’te restoranların ilk örnekleri açılmıştır.
- 1775 Boston’da The Green Dragon kongre oteli hizmet vermeye başlamıştır.
- 1792 İngiltere’de şehir otelleri hizmet vermeye başlamıştır.
- 1794 New York’ta ilk kent oteli olarak City Hotel hizmet vermeye başlamıştır.
- 1800 Paris’te Grande Cuisine hizmet vermeye başlamıştır.
- 1801 Philadelphia’da Francis Union Hotel hizmet vermeye başlamıştır.
- 1801 Tavernalar otel işletmesi olarak hizmet vermeye başlamıştır.
- 1806 The Exchange Coffee House Amerika’da dönemin en büyük otel işletmesi olarak hizmet vermeye başlamıştır.
- 1824 ABD’de ilk resort oteli ve dağ evi hizmet vermeye başlamıştır.
- 1825 New York’ta faaliyet gösteren The Canal Otel havagazı kullanmaya başlamıştır.
- 1826 City Hotel’in birinci sınıf oteller kategorisinde hizmet verdiği kabul edilmiştir.
- 1830 ABD’de tabled’hote servis uygulaması kullanılmaya başlanmıştır.

²²⁰ Burhan Göksel, **Turizmin Tarihi ve Türkler**, Turizm Yıllığı, Ankara, 1985, s.50.

²²¹C. Çakıcı, v.d., **Otel İşletmeciliği**, s.3-4.

1846 The Exchange Hotel ısıtma sistemlerinde kaloriferi kullanan ilk otel işletmesi olmuştur.

1848 Bostan'da faaliyet gösteren otel işletmeleri emanet kutusunu kullanan ilk otel işletmeleri olmuştur.

1859 Otel işletmelerinde asansör kullanımı ilk olarak ABD'de başlamıştır.

1870 Otel işletmelerinde spor alanları müşterilerin hizmetine sunulmuştur.

1875 Döneminin en büyük otel işletmesi olan The Palace Hotel hizmet vermeye başlamıştır.

1882 New York'ta faaliyet gösteren Hotel Everest aydınlanma aracı olarak elektriği kullanmaya başlamıştır.

1884 Chealse Hotel kat mülkiyeti sistemini uygulamaya koyan ilk otel işletmesi olmuştur.

1888 Del Coronado Hotel en lüks otel işletmesi olarak California'da inşa edilmiştir.

1890 Thompson şirketi otelcilik sektöründeki ilk stoklama sistemini Chicago'da kullanmaya başlamıştır.

1908: Buffalo Statler, Statler otel zincirinin ilk işletmesi olarak hizmet vermeye başlamıştır.

1925 ABD'de ilk motel işletmeye açıldı.

1930 Hilton ve Sheraton gibi büyük zincir otellerin ilk işletmeleri hizmet vermeye başlamıştır.

1940 Çağdaş manada hizmet sunumu gerçekleştiren motel işletmeleri faaliyet göstermeye başlamıştır.

1942 Otel ve motel işletmelerinin bir kısmı İkinci Dünya Savaşı boyunca askeri kamp olarak kullanılmıştır.

1946 Karayolu yapımına hız verilmesi sayesinde motel işletmelerinin sayısında artış meydana gelmiştir.

1950 Hizmet veren küçük ölçekli otel işletmelerinin sayısı artmaya başlamıştır.

1954 Arizona eyaletinde Ramada'nın ilk otel işletmesi hizmet vermeye başlamıştır.

1960 Otel işletmeleri ile motel işletmelerinin farklı fonksiyonlarının olduğu kabul edilmiş ve birbirinden farklı olarak sınıflandırmalar yapılmaya başlandı.

1970 İspanya’da İber Otel zincirinin ilk otel işletmesi hizmet vermeye başlamıştır.

1979 Holidays Inns zincir otelleri, dünya genelinde iki bin beş yüz adet otel işletmesi sayısına ulaşmıştır.

Tablo-3. Dünya Tarihinde Otelciliğin Tarihsel Gelişimi

B- TURİZM TÜRLERİ

Yaşanan toplumsal ve ekonomik değişimler sonucunda ortaya çıkan toplumsal yapının gereksinimleri, kitle turizmi anlayışı ve uygulamaları ile tam olarak karşılanamadığından, turizm sektörü de hızlı bir dönüşüm içine girmiştir. Daha esnek, bölümlenmiş ve çevreye duyarlı tatil anlayışı gelişmeye başlamıştır. Dünya turizminde önemli bir yere sahip olan kitle turizminin gelişimi doğrultusunda Türkiye’de de öncelikle bu tür etkinliklere önem verilerek yapılan düzenlemelerle sağlanan teşvikler kitle turizmini yönlendirmiştir. Bu aşamada turizm sadece gelir düzeyi yüksek kesimin değil, orta sınıf kapsamındaki bireylerin de yararlandığı bir hareketlilik durumuna dönüşmüştür.²²²

Kitle turizminin yükseldiği dönemlerde tercihleri ve beklentileri hemen hemen aynı olan turistik tüketiciler, kitle üretiminin baskısı ile kitlesel tüketime zorlanmakta, standart ve katı biçimde hazırlanmış paket turlar satın almaktaydılar. Değişen sosyo-ekonomik koşullar turistik tüketicilerin istek ve beklentilerinde de köklü değişimlere yol açmıştır. Bu değişimler turistik ürünlerin çeşitlenmesine ve farklılaşmasına yol açmaktadır.²²³

Dünyada özellikle 1980’li yıllarda ivme kazanan ekonomik, teknolojik, politik, sosyal, kültürel gelişmeler, turizm etkinliklerinin doğal ve kültürel kaynaklardaki olumsuz etkileri sonucunda alternatif turizm türleri gündeme getirdi. Alternatif turizm, geleneksel kitle turizmiyle kent turizminin olumsuz etkisini azaltma amacı ile ortaya

²²²A.Ş.Kiremit, “*Turizmin Gelişiminde...*”, s.14.

²²³D. Yılmaz, “*Turizm Sektörünün Tanımı, Yapısı ve Özellikleri*”, s.369-370.

çıkartılmış, yeni turistik ürünlerin ortaya konduğu bir turizm çeşididir.²²⁴ Ayrıca doğanın yanı sıra toplumsal olarak ve yerel halkın değerlerine uygulanarak ziyaretçi gerekse bölge halkıyla olumlu ilişkilere imkân tanıyacak ve tecrübelerin paylaşımını olanaklı kılacak bir turizm çeşidi olarak da ele alınabilir.²²⁵

Gelişmekte olan ülkelerin turizm piyasasındaki paylarını artırmaları sadece sundukları turizm hizmetleriyle ürünlerini farklılaştırmaları ile mümkün olmaktadır. Turizm hizmet ve ürünlerine çeşitlilik kazandırılmasının temelinde bu alanda faaliyetlerinin geliştirilmesinin sağlanması yer almaktadır. Alternatif turizmde öncelikle sağlık turizmi daha sonra ise termal, kış, golf, deniz, eko, yayla, kongre ve fuar turizmi gibi türlerin geliştirilmesi amaçlanmıştır.²²⁶

Seyahat etmek, yeni kültürleri deneyimlemenin ve aynı zamanda yeni insanlarla tanışmanın etkili bir yolu olmakla birlikte, yeni bir yeri ziyaret etmenin keyfi ile ilgisi bile olmayan birçok başka amacı yerine getirir. Bu nedenle, turistlerin neden belirli bir varış noktasını seçtiklerini ve oradayken yapmayı umdukları şeyleri açıklayan birçok farklı turizm türü vardır.

I- Sağlık ve Termal Turizmi

Tarih boyunca insanlar farklı sebeplerden dolayı sürekli yaşadıkları yerlerden başka yerlere gitmişlerdir. Bu seyahatler genel olarak ticaret ve dini amaçlı olurken, bazıları da sağlık amacına yöneliktir. İnsanları turizme yönlendiren sebeplerden biri de kuşkusuz sağlık durumudur. Bu durum kimi zaman yitirilen sağlığa yeniden kavuşmak için olduğu gibi, bazen de sağlığı devamlı olarak koruyabilmek için ortaya çıkmaktadır.²²⁷ Gelişmiş ülkelerin çoğunda vatandaşların maliyeti daha düşük ve kaliteli tıbbi tedavi, bakım ve iyileştirme gibi sağlığa yönelik hizmetleri alabilmek için kıtalar arası seyahatler gündeme gelmektedir.

Sağlık turizminde eğlenceden ziyade iş yaşamından uzak kalmak ve sıcak iklimler ile sulara yeniden sağlığa kavuşmak olgusu ön plandadır. Bu kavram genellikle sağlıklı olmaya ilişkin diğer kavramları içerirken “*medikal turizm*” kavramıyla tıbbi

²²⁴Necdet Hacıoğlu, Cevdet Avcıkurt, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2008, s.8.

²²⁵Ebru Günlü, Nilüfer Şahin, “*Turizmde Ürün Geliştirme ve Alternatif Turizm*”, **Genel Turizm Temel Kavramlar ve İlkeler**, (Editör: Orhan İçöz), Turhan Kitabevi, Ankara, 2007, s.151.

²²⁶Yüksel Öztürk, İrfan Yazıcıoğlu, “*Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Alternatif Turizm Faaliyetleri Üzerine Teorik Bir Çalışma*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.2, (Ocak-2002), s.184-195.

²²⁷Y. Öztürk, İ. Yazıcıoğlu, “*Gelişmekte Olan Ülkeler...*”, s.191.

müdahalelerin ve tedaviye yönelik turizmin anlaşılması daha doğru olacaktır. Sağlık turisti sorununun çözümünü başka yerlerde arayan kişi olmasından kaynaklı olarak turist kimliğiyle anılır. Ayrıca sağlık hizmetinin yanında eğlence, boş zaman, eğitim ve spor etkinlikleri aracılığıyla iş ve ev uğraşlarını gidererek eski sağlığını koruma veya hâlihazırdaki sağlık problemlerini giderecek ürünlerle hizmetleri satın almaktadır.²²⁸

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin endüstrileşme ve şehirleşme sonucunda karşılaştıkları çevresel sorunlar, hava kirliliği, insanların sağlığına zarar vererek iş gücü verimliliğini azaltan bir ortam oluşturmuştur.²²⁹

Bireylerin sağlıkları ve iş gücü performansını koruma amacıyla deniz ve iklim tedavileri şeklindeki uygulamalar da iç ve dış turizmle “*entegre*” olarak sağlık turizminin temelini teşkil etmektedir. Bu tür turizm, bireylerin, tedavi ve bakım için gitmiş oldukları mekânlarda beslenme, konaklama ile dinlenme-eğlence gereksinimlerinin sağlanmasıdır. Sağlık kürleri ve tedavi tüm yıl boyunca yapılabildiği gibi en az üç hafta sürebileceğinden dolayı turizm alanında belli bir çekiciliğe sahiptir. Sağlık amacıyla yapılan turizm kapsamı içinde ele alınan termal turizm de doğal olarak belli sıcaklıkta yer üstüne çıkan ve belirli mineralleri kapsayan termal sularla, tedavi edici çamur ve buharın yer aldığı bölgelerde yapılan turizmi kapsar. Fiziksel sağlığa kavuşmanın ön planda olduğu turizm türüdür.²³⁰

Termal turizmin bir turizm ürünü şeklinde hizmete sunulması için o bölgede termal turizme ilişkin doğal alt yapının yer alması gereklidir. Bu nedenle termal turizm, ülkelerin ya da bölgenin kolaylıkla rekabet avantajı sağlayabileceği bir alan değildir. Termal kaynaklara sahip bölgeler alternatif turizm faaliyetleri açısından üstünlük söz konusudur.²³¹

Türkiye’de başlıca termal merkezleri Ankara, Afyon, Yalova, Erzurum, Bolu, Balıkesir kentlerinde bulunmaktadır. Toplam üç adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ve yetmiş iki adet Termal Turizm Merkezi bulunmaktadır.²³²

Sağlık turizmi, turizmin pratik ve kavramsal alanlarında önemli bir yere sahip olduğu için, gelecekteki zorluklar ve fırsatları da barındırır. Yaşlı nüfusun artması, turizm

²²⁸ Faruk Pekin, **Çözüm: Kültür Turizmi**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s.78.

²²⁹ İsmet Ülker, **Sağlık Turizmi Kaynaklar, Planlama, Tanıtım**, Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1994, s.23.

²³⁰ Erdiç Tutar, **Afyonkarahisar’da Termal Turizm Potansiyeli**, Türkiye Kalkınma Bankası Yayınları, Ankara, 1991, s.222.

²³¹ Hüseyin Kanıbir, Mehmet Kaşlı, **Sürdürülebilir Rekabet Avantajı Elde Etmede Turizm Sektörü Sektörel Stratejiler ve Uygulamalar**, Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu, Ankara, 2007, s.153.

²³² <https://yigm.ktb.gov.tr/TR11493/termalkulturveturizmkorumavegelisimbolgeleriile.html/E.T:09.03.2021>.

alternatifleri, yaşam tarzı değişiklikleri ve sağlık sistemlerinin bazı özellikleri sağlık turizmi için fırsatlar sunmaktadır. Ancak, çok sayıda düzenleyici, altyapı ve piyasa kısıtlaması vardır. Bu tür sorunların ortadan kaldırılması için çeşitli stratejiler geliştirilmektedir.

II- Kültür Turizmi

Kültür mirası, önceki dönemlerden aktarılan ve günümüz toplumunca miras olarak elde edilen her tür kültürel ifadeyi içerir. Bu durum, bir yapı veya binalar gibi somut maddelerde biçim kazanmış veya örf, adet, gelenek, yaşam tarzı ve alışkanlık olarak biçimlenmemiştir. Kültür turizmi, maddi olmayan kültür varlıklarını, bölgenin folklorüne ilişkin nitelikleri, gelenekleri ve adetleriyle yaşam tarzlarını da kapsamaktadır. Dünya Turizm Örgütü'nün tanımı kapsamında, bireylerin bütün eylemleri, kültürel turizm tanımlaması içine alınabilir. Zira bu tür turizm bireylerin kültür düzeylerini yükseltmesini özendirerek yeni bilgiler ve teknolojilerle olan deneyimlerinin artmasını sağlamak suretiyle, farklılıklara duyulan gereksinimi karşılamayı mümkün kılmaktadır. Bir başka ifadeyle kültür turizmi, kişilerin iş seyahatleri, kültürel turlar, festivaller gibi etkinliklere katılmaları, anıtlarla sit alanlarına ziyaret şeklindeki kültüre ilişkin güdülenmekle yapmış oldukları eylemler olarak değerlendirilmektedir.²³³

İnsanoğlunun içindeki merak duygusu ve değişik yerleri ve kültürleri tanıma insanları kültür turizmine yönlendirmiştir. Bunlar, seyahatleri sırasında, kültür düzeyini artırmak isteyen, farklılık arayan, meraklarını keşfedilmemiş uzaklara seyahat ederek karşılayan, en faal turistlerdir.²³⁴ Kültür turisti, ikametgâhının bulunduğu ülkeden başka bir ülkeyi, bölgeyi veya kendi ülkesi içerisindeki bir bölgeyi kültür amacı ile ziyaret eden kişidir. Bir başka deyişle yeni yerleri keşfetme ve tanıma isteği ile seyahat eden turistler kültür turisti olarak tanımlanmaktadır.²³⁵

Kültür turizm kaynaklarının kapsamı oldukça geniştir. Tarihi anıt eserler, müzeler, antik uygarlıklarla ilgili yere ilişkin kalıntıların görülebilmesi, keşfetme, araştırma ve dinsel amaca yönelik geziler, mimari ve özgün nitelikli yerleri, bölgesel

²³³Pınar Abacılar, **Doğal ve Kentsel Sit Alanlarında Kültür Turizmi ve Yönetimi: Boğaziçi Arnavutköy Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008, s.16.

²³⁴F. Pekin, **Çözüm: Kültür Turizmi**, s.25.

²³⁵Murat Özdamar, **Şanlıurfa'da Kültür Turizmi: Şanlıurfa'ya Kültür Turizmi Kapsamında Seyahat Acentaları ile Gelen Yerli Turistlerin Profilini ve Anlık Satın Alma Davranışlarını Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. A. Celili Çakıcı), Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 2011, s.26.

gastronomi, festival, fuar, sinema, tiyatro, müzik Őeklindeki altkltrleri tanımak ićin gerćekleŐtirilen yolculuklar seyahat edenlerin bilgi ve görgülerini arttıarak kültür turizmi kapsamında dećerlendirilmektedir.²³⁶

Kültürel sektörlerle turizm arasında hala ćatıŐmalar bulunmaktadır. Daha deneyimli kültürel turizme doćru yönelme, kültürel meknların ćoćunda “ećitici olma” gereksiniminin kabul edilmesiyle saćlanmışır. Yeni medya ve teknoloji sayesinde, kültürel ćekicilik tekliflerinde kaygılanmak ićin ćok fazla rekabet vardır; bu nedenle, daha yaratıcı ve deneyim odaklı ürünler önem kazanmaktadır. Bu, bazen geleneksel kültürel sektörlerin algılanan temel iŐlevi ile ćeliŐmektedir, ancak kültürel turizm geliŐiminin doćal bir parćasıdır.

III- Dać Turizmi

Dać turizmi ve dać sporları gezi, tırmanma faaliyetleri, yürüyüŐ ve kış sporları gibi sportif etkinlikleri bünyesine alarak geliŐmektedir. İnsanlar daćları dinlenme alanı olarak görürler. Bunun nedeni daćların saćlıklı iklimidir. Genellikle hava kirlilićinin fazla olduću yerlerde yaŐayanlar ićin, daćlar, temiz havası ile insanlara saćlıklı bir iklim sunmaktadır. Daćlar doćal güzellik, vahŐi doća, yalnızlık, ićsel huzur ya da dinlenme arayan turistler tarafından tercih edilirken, bir zamanlar تنها olan alanlar Őimdi ilgi görmeye baŐlamışır. Teknoloji ve seyahatin ortaya ćıkmasıyla, bir zamanlar biyo-fiziksel ve kültürel hayatta kalmaya ortam saćlayan dać sınırları, insan müdahalesine maruz kalmaktadır. Ancak, turizmin önemi herkes tarafından kabul edilmekte, daćlara yapılan bu müdahalelere kısıtlayıcı bazı önlemler ćerćevesinde izin verilmektedir.²³⁷

IV- Kış Turizmi

Kış turizmi, genel olarak karlı ve daćlık yörelerde gerćekleŐen bir turizm hareketidir. Karlı bölgelere gerćekleŐtirilen yolculuklar, konaklama gibi hizmetlerden meydana gelen etkinliklerdeki tüm iliŐkiler Őeklinde dećerlendirilmektedir. İnsanların tatil amacına yönelik olarak yer dećiŐtirmeleri, dać turizmi ve dać sporlarının geliŐmesine neden olmuŐtur. İnsanların daćları dinlenme alanı olarak tercih etmelerindeki öncelikli etmen, daćların sahip olduću saćlıklı iklimdir. Özellikle hava kirlilići gibi olumsuzlukların yoćun olduću büyük Őehirlerde yaŐayanlar ićin daćlar temiz havası kiŐilere saćlıklı bir ortam sunmaktadır. Orta ykseklige sahip daćlık alanlar yazın serin-

²³⁶A. T. Hussein, F.Sać, **Genel Turizm: GeliŐimi, Gelećeći**, s.32.

²³⁷S. A. Roney, **Turizm: Bir Sistemin Analizi**, s.41.

ılıman, kış aylarında ise etkin güneş ışıması ile vadi tabanlarına göre daha sıcak olmaktadır.²³⁸

Türkiye’de kış turizmi, arz potansiyeli bakımından zengindir. Ancak sektörde gerekli deneyimi sağlayacak yatırımların yapılamaması ve alt yapının yetersiz olması, Türkiye’nin kış turizminde hak ettiği yere gelmesini önlemiştir.²³⁹ Türkiye’de 1933’te Uludağ Kayak Merkezi açıldı. Burada yapılan ilk otel ve yol çalışmasıyla kış turizmi için önemli bir adım atıldı. Kış Turizmi açısından merkez olan kayak merkezleri yeniden yapılandırılarak hizmet vermeye başladı. 1989’da Erciyes, 1991’de Sarıkamış, 1993’te Palandöken ve 1997’de Kartalkaya kayak merkezleri bu kapsamda değerlendirilebilir. Bu merkezler farklı ülkelerden gelen yabancı turistlerin ilgi odağı olmuştur.²⁴⁰ Türkiye’de 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’na göre kış sporları merkezleri tabloda belirtildiği gibidir.²⁴¹

²³⁸Gülçin Özbay, “*Alternatif Turizm Politikaları İçerisinde Kış Turizmi: Swot Analizi*”, **The Journal of International Lingual, Social and Educational Sciences**, IV/2, (December-2018), s.203-213.

²³⁹ Mirza Mursalov, **Bir Turistik Ürün Çeşitlendirmesi Olarak Kış Turizmi ve Kış Turizmi Açısından Azerbaycan’ın Guba-Haçmaz Turizm Bölgesinin Arz Potansiyeli**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ebru Günlü), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009, s.56.

²⁴⁰N. Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, s.35.

²⁴¹<https://yigm.ktb.gov.tr/kissporlariturizmmerkezlerineiliskingenelbilgiler.html/E.T:10.03.2021>.

No	TM / KTKGB	PLAN DURUMU		YATAK KAPASİTESİ		MEVCUT MEKANİK TESİSLER		
		ÇDP	NİP/ÜİP	Mevcut	Hedef	Adet	Kapasite (kişi/saat)	Uzunluk (m.)
1	Erzurum Palandöken KTKGB	VAR	VAR	2466	8850	19	24563	22018
2	Bursa Uludağ II. Gelişim Bölgesi KTKGB	VAR	VAR	2250	3500	22	15000	16145
3	Bolu Köroğlu Dağı KTKGB	VAR	VAR	1713	4000	14	10000	10380
4	Kayseri Erciyes KTKGB	VAR	VAR	1072	6000	13	19300	21832
5	Kastamonu Çankırı Ilgaz KTKGB	VAR	VAR	1217	1300	6	5639	5983
6	Kars Sarıkamış KTKGB	VAR	VAR	1013	12000	4	5348	6263
7	Kocaeli Kartepe KTKGB	VAR		800	1000	4	6400	3250
8	Isparta Davraz Dağı KTKGB	VAR	VAR	467	1600	4	3800	3621
9	Sivas Yıldız Dağı KTKGB	VAR	VAR	110	1600	3	3000	4547
10	Çankırı Ilgaz Kadınçayırı Yıldıztepe KTKGB		VAR	80	400	1	1200	1588
11	Ardahan Yalnızçam Uğurludağ KTKGB	VAR	VAR	74	4250	3	2800	5250
12	Bayburt Kop Dağı KTKGB	VAR	VAR	60	810	1	600	1220
13	Gümüşhane Zigana KTKGB	VAR	VAR	40	470	1	843	661
14	Erzincan Ergani Dağı KTKGB	VAR	VAR		8000	3	3450	6967
15	Denizli Tavas Bozdağ KTKGB	VAR	VAR		2250	3	2400	3822
16	Samsun Ladik Akdağ KTKGB		VAR		800	1	800	1360
17	Aksaray Hasan Dağı KTKGB	VAR	VAR	97	1235			
18	Mersin Tarsus Gülek Karboğazı KTKGB	VAR			8000			
19	Gümüşhane Çakırgöl KTKGB	VAR	VAR		5600			
20	Antalya Alanya Akdağ KTKGB	VAR	VAR		3000			
21	Muğla Eren Dağı KTKGB	VAR			1500			
22	Gümüşhane Süleymaniye KTKGB	VAR			1180			
23	Artvin Kafkasör KTKGB	VAR	VAR		2000			
24	Düzce Gölyaka Kardüz Yaylası KTKGB	VAR	VAR		380			
25	Malatya Hekimhan Yamadağı KTKGB	VAR						
26	Rize İkizdere Ovit Dağı KTKGB							
27	Antalya Akseki Göktepe KTKGB	VAR	VAR		450			
28	Bitlis Sapgözü Kış Sporları TM							
29	Konya Derbent Aladağ KTKGB	VAR						
	TOPLAM	25	21	11459	80175	102	105143	114907
	FAAL OLAN TURİZM MERKEZLERİMİZ (9ADET)							
	TAM ANLAMIYLA FAAL OLMAYAN MERKEZLERİMİZ (7 ADET)							

Tablo-4. Türkiye’deki Kış Sporları Turizm Merkezleri (KTKGB: Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Merkezi, TM: Turizm Merkezi, ÇDP: Çevresel Değerlendirme Planı, NİP: Nazım İmar Planı, ÜİP: Uygulama İmar Planı)

Küresel ısınma kaynaklı yüksek sıcaklıklar kış turizmi için bir olumsuzluktur. Genel olarak, iklim değişikliği, dağ turizmi için bir tehdittir. Kış turizmi iyi kar koşullarına bağlıdır ve karsız kışlara oldukça duyarlıdır. Turizmin, iklim değişikliğinden ciddi oranda etkilenen bir ekonomi sektörü olması göz önünde bulundurularak, çözüme yönelik stratejilere odaklanması gerekmektedir.

V- Spor Turizmi

Son zamanlarda spor ve turizm arasındaki ilişkide büyük ilerlemeler kaydedilmektedir. Özellikle XX. Yüzyılın son dönemi, spor ve turizmin hızlı bir şekilde gelişmesine tanıklık eden bir dönem olarak ifade edilmektedir.²⁴² Spor turizmi üç şekilde kendisini ifade eder: “Birincisi aktif olarak sportif aktivitelere katılanların yaptıkları turizm; ikincisi izleyici olarak katılanların gerçekleştirdikleri turizm; üçüncüsü ise sportif aktivitelere katılmak isteyenlerin gerçekleştirdikleri turizm hareketleridir.”²⁴³

Turistler sportif amaçlarla gerçekleştirdikleri seyahatler esnasında mal ve hizmetleri satın alıp kullanmaları ile beraber orada konaklamaktadırlar. Kültür Turizm Bakanlığı verilerine göre, Türkiye’de doğa sporlarına on beş çeşit turizm türü dâhil edilebilir. Bunların içinde kar sporları on altı, dağcılık yirmi üç, yamaç paraşütü dört, “rafting” yapılabilen sekiz, “sky diving” on ve doğa yürüyüşü yapılabilen otuz bir merkez bulunmaktadır.²⁴⁴

Kökeni antik çağlara dayanan spora katılımcı ve seyirci olmak için seyahat eden insanlar kavramı, bir Yüzyıldan fazla bir süredir varlığını sürdürmektedir. Bununla birlikte, özellikle son yıllarda, spor ve turizm profesyonelleri, spor turizminin önemli potansiyelini gerçekleştirmeye başlamış ve bu pazar ortamını izlemeye başlamışlardır.

VI- Mağara Turizmi

Dünya genelinde pek çok mağara turizm amaçlı kullanılmakta, birçoğu da işletilmek üzere projelendirilmektedir. Mağaraların en önemli özelliği, her birinin oluşumunun farklı şekilde gerçekleşmesidir. Dolayısıyla, her mağara, ziyaretçilerine farklı deneyimler sunmaktadır. Zaman zaman sarkıt ve dikitler, zaman zaman göletler ve yeraltı nehirleri bireyleri ve yakınlarını değişik maceralara yönlendirmektedir. Yine bazı mağaralar on binlerce yıl önce insanlara barınak olmuş ve geçmişin izlerini muhafaza etmektedir.²⁴⁵

Mağaraların genellikle kırsal bölgelerin gelişiminde önemli bir yer tuttuğu söylenebilir. Bununla birlikte mağara doğal sisteminde geniş turist topluluklarının,

²⁴²A. T. Hussein, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi, Geleceği**, s.48.

²⁴³Y. Öztürk, İ. Yazıcıoğlu, “*Gelişmekte Olan Ülkeler...*”, s.186.

²⁴⁴Atilla Hazar, **Spor ve Turizm: BESYO Spor ve Turizm**, spor Turizmi, Turizm Kaynakları Dersi, Detay Yayıncılık, Ankara,2007, s.79.

²⁴⁵ Nazife Küçükaskan, **Özel İlgi Turizmi**, Ekin Kitabevi, Bursa, 2007, s.275.

mağaraların yerel iklimi ve çevre koşullarını, doğal yapılarını değiştirme olasılıkları da bulunmaktadır.²⁴⁶

Türkiye'nin sahip olduğu jeolojik, morfolojik, coğrafi ve iklimatik özellikler farklı türlerde ve farklı konumda mağaraların oluşmasına sebep olmuştur. Türkiye'de bulunan mağaraların bir kısmı geçmişte var olan farklı medeniyetlerin izlerini yansıtmaları nedeniyle her türlü özel ilgi gruplarının ilgisini çekmektedir.²⁴⁷ Bununla birlikte Türkiye'de mağaralar, tür olarak da oldukça zengindir. Türkiye'de bulunan bazı mağaralar geçmişte yaşamış olan farklı dinlerin özelliklerini de yansıtmakta ve bu dinler için önemli sayılmaktayken bazı mağaralar da benzersiz tarihi değerlere sahiptir.²⁴⁸

Mağaralar, doğal özellikleri nedeniyle turistler için değer verilen doğal kaynaklardır. Bu tür turizm, dünya genelinde öncelikle gelir elde etmek için yerel ve bölgesel toplulukların geliştirilmesinde bir araç olarak önem kazanmaktadır. Mağaralar, ev sahibi toplumun sosyal ve ekonomik refahını artıracak ve ayrıca biyolojik çeşitliliğin ve çevrenin korunmasında yardımcı olacağı için, uygun şekilde kullanıldığında turizm için çok önemlidir.

VII- Yayla Turizmi

İnsanların yaz aylarında yaylalara gitmeleri, günlük yaşantılarını devam ettirirken bir taraftan da burada dinlenme fırsatı bulmaları, temiz hava soluma fırsatı bulmaları, yaylalarda gerçekleştirilen diğer etkinliklerde yer almaları yayla turizmini oluşturmaktadır. Yayla turizmine katılımda amaç, insanların sürekli yaşadıkları yerlerden belirli bir süre uzaklaşarak bir süreliğine burada konaklamaları olduğundan, bu turizm hareketi alternatif turizm şeklinde bir turizm çeşidi olarak yayla turizmini ortaya çıkarmıştır.²⁴⁹

Yayla turizmine katılanların genel özellikleri dikkate alındığında, aile ve arkadaş gruplarından oluşan kısa süreli olmayan konaklamanın gerçekleştirildiği bir turizm türüdür. Yayla turizminin gerçekleştirildiği yerler, yerel mimari özelliklerin korunduğu alanlardır.²⁵⁰

²⁴⁶N. Hacıoğlu, C. Avcıkurt, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, s.74.

²⁴⁷Lütfi Nazik, “*Mağara Turizmi*”, **Turistik Ürün Çeşitlendirmesi**, (Editör: Necdet Hacıoğlu ve Cevdet Avcıkurt), Nobel Yayınları, Ankara, 2008, s.295.

²⁴⁸Meryem Akoğlu Kozak, Sadık Bahçe, **Özel İlgi Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009, s.252.

²⁴⁹Mehmet Bakırcı, **Doğu Karadeniz Bölgesinin Turizme Kazandırılması**, Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992, s.79.

²⁵⁰B. Zengin, **Turizm Coğrafyası**, s.140.

Yayla turizmi, sosyal ve ekonomik krizlerin gerçekleştiği dönemlerde, ekonomik faaliyetleri teşvik etmektedir ve bu turizm sektörü aracılığıyla en fakir bölgelerin ülkelerin ekonomisine katkıda bulunduğu belirtilmelidir.

VIII- Kongre Turizmi

Hızla gelişen alternatif turizm türlerinden biri de kongre turizmidir. Her kongre, bir turistik hareket nedenidir. Kongre turizmi, gerek ulusal gerekse uluslararası ortamdaki dinamikler ve farklı gelişmelerin sonucudur. Bununla birlikte kongre turizmi katılımcılarının gerçekleştirdikleri faaliyetler de turizmin genel tanımı ile örtüşmektedir. Kongrelerin turizm açısından ele alınma nedenlerinden biri de budur.²⁵¹

Kongre turizmi, insanların bilgi alışverişinde bulunmaya yönelik olarak bir mekânda toplanmasından kaynaklanan, yiyecek-içecek, konaklama, eğlence ve toplantı faaliyetlerinin tümüdür.²⁵² Kongre grupları, belirli bir konu çerçevesinde, belirli bir noktada toplanan insanların oluşturdukları gruplardır. Katılımcılar birçok farklı yerden kongrenin düzenleneceği merkeze ulaşırlar. Toplantılar sırasında verilen hizmetler tümüyle teknik hizmetlerdir ve daha çok gözetim esasına dayanır. Kongre süresince düzenlenecek evre gezileri nedeniyle seyahat acentelerine ve rehberlik hizmetlerine ihtiyaç duyulur.²⁵³

Kongre turizminin, diğer turizm türlerinden farklılığı olsa da katılımcıların gündelik iş ortamlarından uzak oluşu ve boş zamanlarını kullanabilme talepleri çoğu zaman turist davranışlarına sebep olmaktadır. Kongrelerin programlarında yalnızca toplantılar yoktur. Bunların dışında serbest zamanlarda eğlence, alışveriş, gezi etkinlikleridzenlenmektedir.²⁵⁴ Bunun yanı sıra, kongre yeleri gittikleri kentlerde kongre bitiminin ardından kalma süresini uzatma suretiyle de turizm etkinliklerini sürdürebilirler. Ulusal ve uluslararası kongreler, sosyal, kültürel ve ekonomik hayata etki ederek turizm mevsimini uzatırlar.²⁵⁵ Kongre turizminin ilgili yörede etkinliği ve verimliliği için farklı turizm türleriyle uyumlu olması gerekir.

²⁵¹Y. Aymanıuy, **Kongre Turizmi ve Fuar Organizasyonları**, s.7.

²⁵²Orhan İçöz, **Turizm Ekonomisi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.264.

²⁵³Suavi Ahipaşaoğlu, **Seyahat İşletmelerinde Tur Planlaması-Yönetimi ve Rehberliğin Meslek Olarak Seçilmesinin Nedenleri zerine Bir Uygulama**, Varol Matbaası, Ankara, 1997, s.46-47.

²⁵⁴İge Pınar Tavmergen, Ebru Gnl Akpınar, **Kongre ve Toplantı Yönetimi**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2004, s.12.

²⁵⁵O. Bahar, M.Kozak, **Küreselleşme Sürecinde...**, s.85.

Uluslararası turizm sektöründe kongre turizmi kapsamındaki fuar turizminin bu tür turizmde önemli bir yeri olduğu söylenebilir.²⁵⁶ Kongreler düşünce, teknoloji ve bilgilerin alışveriş alanını meydana getirirken fuarlar ise belirli ticaret dalıyla ilişkili ürünler, hizmetler ve teknolojinin örgütlü olarak ortaya konmasını temin ederler. Sergi ve fuarlar kurumları ya da ürünlerini tanıtabilmek, güveni sağlamak, alıcıları bilgilendirmek “*envanterler*” hazırlamak amacıyla düzenlenen iletişim araçlarıdır.²⁵⁷

Her ne kadar kongre turizmi aracılığıyla seyahat, genellikle işyeri, görev veya proje tarafından zorunlu olan iş seyahatine girse de; turizm sunan tüm ülkeler, bu tür bir gezgini isteyerek memnuniyetle karşılamakta ve bir bütün olarak turizm gelirlerine kongre turizmi gelirlerini eklemektedirler.

IX- İnanç Turizmi

Turizmin tarihsel gelişiminde, ilk yolculukların dine yönelik olduğu görülür. İnanç turizmi, farklı dinlerin kutsal yerlerine sahip olan bölgelerin turistler tarafından gezilmesiyle ilgili turizm etkinliğidir. Kısaca dini litürler sırasında gerçekleştirilen konaklamalardır.²⁵⁸

Dolayısıyla bu tür turizmin asıl kaynağı, din amacını taşıyan bölgelerin yer alması ve ziyaretidir. Söz konusu özellikle diğer turizm türlerinden de farklılık göstermektedir. Bununla beraber inanç turizminin kültür ve tatil amacı taşıyan turizm ile üçüncü yaş turizmi ile yakın ilişkisi söz konusudur. Ayrıca bireylerin dini inançları, yaştan ilerlemesiyle daha fazla artış gösterir. Bu nedenle boş zamanlarla yeterli ekonomik gücü olan üçüncü yaş turistleri de inanç turizmine yönelmektedir.²⁵⁹

Dini bölgelerdeki turist aktivitesi, birçok inanç kurum ve kuruluşunun, onarım ve bakımı için fon sağladığı, önemli bir gelir kaynağı durumundadır. Turizm aynı zamanda daha geniş “*destinasyonlarda*” ekonomik kalkınma için “*katalizör*” görevi görebilir, işler yaratır ve yerel işletmeleri destekler.

Türkiye’de Ayasofya Camii²⁶⁰, Suudi Arabistan’da Mekke ve Medine, İsrail’de Kudüs, İspanya’da Santiago de Compostela, Roma-Vatikan, Fransa’da Lourdes,

²⁵⁶Aylin Öztaş, Eylin Babacan, **Etkinlik Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2011, s.45.

²⁵⁷Kahraman Arslan, **Türkiye’de Kongre Turizmini Geliştirme İmkânları**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2009, s.8.

²⁵⁸Mehmet Alparslan Küçük, **İnanç Turizmi Açısından Türkiye’de Dini Mekânlar: Yahudilik-Hristiyanlık Örneği**, Berikan Yayınevi, Ankara, 2014, s.13.

²⁵⁹Zekeriya Bingöl, **Gelenekten Evrensele Anadolu’da İnanç Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2007, s.8.

²⁶⁰“İstanbul İli, Fatih İlçesinde Bulunan Ayasofya Camiinin Müzeye Çevrilmesi Hakkındaki 24/11/1934 Tarihli ve 2/1589 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, Danıştay Onuncu Dairesinin 2/7/2020 Tarihli ve E:

Filistin'de Beytullahim, Meksika'da Our Lady of Guadalupe Bazilikası, Hindistan'da Kashi Vishwanath Tapınağı, Japonya'da Meiji Tapınağı, İnanç Turizmi kapsamında Dünya'da en fazla ziyaret edilen yerlerdir.²⁶¹

Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi gören Türkiye İslamiyet, Hristiyanlık ve Yahudilik için önemli birçok tarihi dini mabede sahiptir.²⁶² İnanç Turizmi'nin geliştirilmesine yönelik ilk önemli çalışma 1993'te başladı. Kültür Turizm Bakanlığı tarafından günümüze ulaşan ve üç din için önem arz eden bütün yapıların envanterleri hazırlandı. Bunların hazırlanmasına valilikler, üniversiteler, Diyanet İşleri Başkanlığı ve Vakıflar Genel Müdürlüğü katkı sağladı.²⁶³

Envanterde ismi geçen ziyaret yerlerinin; ulaşım kolaylığı, dini bakımdan önemi, sanatsal açıdan tarihi değeri ve seyahat acentaları tarafından tura dâhil edilebilir yerler olması dikkate alınan konulardır. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Türkiye genelinde kırk dört il, inanç turizmi açısından önem taşıyan iller kapsamındadır.²⁶⁴

9-12 Mayıs 2013'te Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi'nde Uluslararası İnanç Turizmi ve Hoşgörü Konferansı gerçekleştirildi. On yedi ülke katılım sağladı. Yüz yirmi dört bildiri sunuldu. Konferansta farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan Türkiye'nin İnanç Turizmi açısından önemi üzerinde duruldu.²⁶⁵

2020'de yayınlanan Türkiye Geneli Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı İstatistiği'ne göre; 65.513 sivil mimarlık örneği, 11.093 kültürel yapı, 9.403 dinsel yapı, 2.753 idari yapı, 1.077 askeri yapı, 3.748 endüstriyel ve ticari yapı, 4.176 mezarlık, 264 şehitlik, 344 anıt ve abide, 2.317 kalıntı, 61 korunmaya alınan sokak olmak üzere toplam 100.749 taşınmaz kültür varlığı bulunmaktadır.²⁶⁶

2016/16015, K: 2020/2595 Sayılı Kararı ile İptal Edildiğinden, Ayasofya Camiinin Yönetiminin 22/6/1965 Tarihli ve 633 Sayılı Diyanet İşleri Başkanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanunun 35 inci Maddesi Gereğince Diyanet İşleri Başkanlığına Devredilerek İbadete Açılması Hakkında Karar verilmiştir", (Ayasofya Camiinin Yönetiminin 22/6/1965 Tarihli ve 633 Sayılı "Diyanet İşleri Başkanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun'un" 35 inci Maddesi Gereğince Diyanet İşleri Başkanlığına Devredilerek İbadete Açılması Hakkında Karar, **Resmi Gazete**, S.31181, (10/07/2020), s.4.)

²⁶¹Anna Rita Pintér, **Religious Tourism In Mecca, Saudi Arabia**, Catering and Tourism, Budapest, Hungary, 2014, s.5-6.

²⁶²Sevil Sargın, "Yalvaç'ta İnanç Turizmi", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XVI/2, (Mart-2006), s.4-9.

²⁶³Altınç Olcay, Nalan Albuz, "İnanç Turizmi ve Türkiye'nin Tanıtımına Katkısı", **Uluslararası Tanıtımda Medya ve Türkiye**, (Editör: Mehmet Özdemir), Dora Yayıncılık, Bursa, (Kasım-2016), s.197-229.

²⁶⁴<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,10173/inanc-turizmi.html>, E.T: 09.03.2021.

²⁶⁵<https://www.konya.edu.tr/haber/220/uluslararasiinancturizmivehosgorukonferansisonucbildirgesi/E.T:09.03.2021>.

²⁶⁶<http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,44798/turkiye-geneli-korunmasi-gerekli-tasinmaz-kultur-varligi.html>, E.T:09.03.2021.

Türkiye’de İslamiyet açısından önemli ziyaret yerlerinden bazıları şunlardır: Ayasofya Camii, Bursa Ulu Camii, Diyarbakır Ulu Camii, Mevlana Müzesi ve Türbesi, Şanlıurfa Eyüp Peygamber Mağarası ve Balıklı Göl, Ahlat Kümbetleri ve Sivas Gök Medrese. Ayrıca Kutsal Emanetler’in bulunduğu Topkapı Sarayı heryıl binlerce turisti ağırlamaktadır. Hristiyanlarca önem atfedilen ziyaret yerleri ise; Bursa-İznik Ayasofya Cami, Isparta Yalvaç Pisidia Antik Kenti, Nevşehir-Derinkuyu: Ortodoks Kilisesi, İlk yedi Kilise olarak bilinen “*Ephesos, Smyrna, Pergamon, Sardes, Philadelphia, Laodikeia, Thyateira ve Manisa Sard Kilisesi*”dir.²⁶⁷ Efes’teki Meryem Ana Evi, Antakya’daki Aziz Pierre Kilisesi ile Tarsus’taki Aziz Pavlus Evi Vatikan tarafından “*hac merkezi*” ilan edilen kutsal mekânlardır.²⁶⁸

Şanlıurfa Harran’da yaşamış olan Hz. İbrahim ve Hz. Yakup Yahudilikte önemli bir yere sahiptir. İki peygamber de Yahudilerin dedesi kabul edilir.²⁶⁹ Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre İstanbul’da sekiz, Bursa’da üç, İzmir, Manisa, Ankara, Gaziantep ve Edirne’de birer adet olmak üzere toplam on altı sinagog bulunmaktadır.²⁷⁰

2018 yılında Türkiye’ye dini amaçla gelen yabancı ziyaretçilerin sayısı sadece 29.072’dir. En yüksek rakam ise 143.968 kişi ile 2007 yılında kaydedilmiştir. Bu ziyaretçilerin % 51,9’u on altı otuz yaş aralığında bireylerden oluşmaktadır. Ayrıca bu gençler % 72,7’si buraları dini amaçlar dışında daha çok kültürel amaçla ziyaret eden % 41,7’si hiçbir dine mensup olmayan kişilerdir.²⁷¹

X- Gastronomi Turizmi

Turizm davranışı ile gıda tüketimi ayrılmaz bir bütünün parçalarıdır. Bununla birlikte dünya üzerinde yemek kültürünün bölgesel olarak farklılık gösterdiği de bilinmektedir. Kültürlerde normal olarak değerlendirilebilen yemek çeşitliliği, bir başka kültürde “*tabu*” kapsamı içinde ele alınabilmektedir. Söz konusu yemekler de tüketicisinin ilgisini çekerek bir turizm faaliyetine sebebiyet verebilir. Bu nedenle kültür

²⁶⁷ <https://www.ktb.gov.tr/TR-96269/turizm-cesitleri.html/E.T:09.03.2021>.

²⁶⁸ Furkan Başer, Ayhan Başçı, “*İnanç Turizmi Kapsamında Aziz Pavlus Evinin Önemi Ve Tanıtım Faaliyetlerine İlişkin Ziyaretçi Görüşlerinin Değerlendirilmesi*”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, IX/19, (Haziran-2012), s.424-430.

²⁶⁹ Ayşe Okuyucu ve Mehmet Somuncu, “*Türkiye’de İnanç Turizmi: Bugünkü Durum, Sorunlar ve Gelecek*”, **International Conference on Religious Tourism and Tolerance**, 9-12 Mayıs 2013, Konya, s.635-637.

²⁷⁰ <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,51372/laodikeia-antik-kenti-denizli.html/E.T:09.03.2021>.

²⁷¹ Mehmet Kaşlı, Oğuzhan İlban, Özlem Yıldırım, Meliha Bahar Esenoğlu, “*İnanç Turizmi Merkezlerini Ziyaret Eden Yabancı Turistlerin Profillerini ve Türkiye Hakkındaki Düşüncelerini Belirlemeye Bir Araştırma*”, **10. Ulusal Turizm Kongresi Bildiri Kitabı**, Mersin Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, 2009, s.1509-1515.

farklılığı ve zenginliğinin, gastronomi turizminin ortaya çıkışında etkin bir unsur olduğu ifade edilmektedir.²⁷²

Gastronomi turizminin turistlere eşsiz ve unutulmaz yiyecek-içecek deneyimini sunacağına şüphe yoktur.²⁷³ Ayrıca kendine özgü bir yiyeceği tadabilmek, yemeğin değişik üretim sürecini ya da ünlü bir aşçının yaptığı yemeği tatmak da yine bu kapsamda değerlendirilebilir. Oteller ve lokantalarda turistlere yönelik yemeklerin hazırlığı yerine bölgesel gıda ürünlerine ilişkin tecrübe edinmek için bireylerin seyahat edebilmeleri de gastronomi turizmi çerçevesinde ele alınmaktadır.²⁷⁴

Günümüzde gastronomi, toplumlara ait bir husus olmanın dışında ülkelerin tanıtımı ve pazarlamasında önem kazanan bir duruma gelmiştir. Çeşitli “*festival*” ve “*sempozyumlar*” ile adı geçen kavramın değeri uluslararası boyutta bir önem arz etmektedir. Gastronomi’nin turizmdeki yeri böylece her geçen gün daha da artmaktadır.

Rekabet artmasından dolayı sunulan hizmetlerde kusursuzluk önemsenmektedir. Bu durum, müşteri sürekliliğinin devamı için de hayatidir. Bu durumda sergilenen yeni ürünler ya da yatırım projeleri, işletmeler açısından kazanım oluşturabileceği gibi risk de yaratabilirler. Bu kapsamda gastronomi turizmi fırsat oluşturma da alternatif turizm şekli olarak ülkeye katkı sağlayabilmektedir.²⁷⁵

Gastronomi turizmi, “*destinasyonun*” ekonomisi ve çevresi üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Yer saptama, katılım, mutfaklarla ilgili yaşam döngüsü araştırılmalıdır. Ayrıca, gidilecek yerlerin web sitelerinde yemek ve yemek turizminin kullanılması hala yeterli sayıda ve nitelikte değildir. Bu nedenle, web sitelerinin gastronomi turizmindeki etkinliği hakkında daha fazla araştırma yapılmalıdır.

XI- Av Turizmi

Avcılık, insanoğlunun ortaya çıkışı ile başlayan ve yaşamının devamını sağlayan bir aktivitedir. Daha sonraları yaşam biçimi ve sosyal statünün değişimiyle turistik bir faaliyete dönüşmüştür.²⁷⁶ Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Özel İhtisas Komisyonu’nun

²⁷²Hilmi Rafet Yüncü, **Sürdürülebilir Turizm Açısından Gastronomi Turizmi ve Perşembe Yaylası**, Aybastı-Kabataş Kurultayı Yayınları, Eskişehir, 2010, s.28.

²⁷³Hüseyin Öney, **Alternatif Turizm**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2013, s.171.

²⁷⁴H. R. Yüncü, **Sürdürülebilir Turizm Açısından...**, s.29.

²⁷⁵Beril Dilsiz, **Türkiye’de Gastronomi ve Turizm: İstanbul Örneği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şehnaz Demirkol), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010, s.20.

²⁷⁶M. Zekai Bayer, **Turizme Giriş**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s.179.

ormancılığa ilişkin raporunda av turizmi, “*Av kaynaklarının estetik ve turistik yönlerden değerlendirilmesi suretiyle ülke ekonomisine katkıda bulunmasını amaçlayan turizm faaliyeti*” olarak tanımlanmaktadır.²⁷⁷

Av turizmi, avcılarının bulundukları mekândan farklı bir yer ya da ülkede dinlenmek, avlanmak ve spor amacıyla yaptıkları yolculuklardan meydana gelen ve bölge ekonomisine destek veren bir turizm türüdür.²⁷⁸ Av turizminin bilinçli olarak ve kurallara uyarak yapılmasında hem ülkenin yaban yaşamını korurken hem de ülkeye bir gelir kazandırmaktadır. Av turizmine önem verilen ülkelerde av hayvanlarında artış görülmekte, bilinçli bir çevre kültürü oluşmaktadır. Bunun yanı sıra kuralsız avcılık günden güne azalmaktadır.²⁷⁹ Av turizmi araştırmacılarından yeterince ilgi görmemiştir. Turizm araştırmacılarının kara ve deniz avcılığını turistik olmayan faaliyetler olarak ele alması mümkündür, bu da sektörü eğlence ve “*rekreasyon*” uzmanlarına bırakmaktadır.

XII- Yat Turizmi

Yat turizmi, genelde turizm kapsamında bulunan ve deniz turizmiyle yakından ilişkili bir türdür. Bu tür turizmin alternatifinde yatçılık endüstrisi, zevk ve boş zaman tecneçiliği kavramlarının kullanıldığı tespit edilmektedir.²⁸⁰ Yat, hem ticaret hem de savaşlar haricinde kullanılan yelkenler ya da motorlu araçları içeren tüm deniz araçlarını belirtir.²⁸¹

Yat turizmi, yatçılık faaliyet alanlarını içeren bir alt sektördür. Aynı zamanda limanlar arası düzenli yolcu taşımacılığından ziyade spor, seyahat ve eğlence için az sayıdaki bireylere hizmet veren ve nispeten küçük teknelerle gerçekleştirilen bir turizm faaliyeti olarak öne çıkar.²⁸²

Bireylerin devamlı yerleşimi olan yerlerin haricinde, kâr amacı taşımadan, yat tanımlaması kapsamında kiralık veya özel tekneler ile yapılan deniz seyahatleriyle yolculuk sürecinde yat ekibi, yolcular, deniz seyahati ve limanlar arasında oluşan turizm faaliyetleridir. XV. Yüzyılda Hollandalıların Kuzey Denizi’nde balıkçılıkta kullandıkları

²⁷⁷Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Ormancılık, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 2001, s.251.

²⁷⁸Faruk Pekin, *Çözüm: Kültür Turizmi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s.69.

²⁷⁹Mirza Mursalov, *Bir Turistik Ürün Çeşitlendirmesi Olarak Kış Turizmi ve Kış Turizmi Açısından Azerbaycan’ın Guba-Haçmaz Turizm Bölgesinin Arz Potansiyeli*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ebru Günlü), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009, s.13.

²⁸⁰<http://www.cepal.org/publicaciones/xmls/1s/12331s/G0711.PDF>, /E.T:10.04.2019.

²⁸¹Mithat Zeki Dinçer, *Türkiye’de Yat Turizmi. Turizm Yıllığı*, Türkiye Kalkınma Bankası Yayınları, Ankara, 1987, s.20.

²⁸²Mehmet Özer, *Yatçılık: Seyahat Yönetimi*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1993, s.7.

“Buss” adını verdikleri tekneler ilk sürat tekneleridir. 1660’da Kral II. Charles Dönemi’nde İngiltere’de karayolu kadar su yollarının önemi büyüktü. Yukarıda belirtilen tarihte Felemenkler tarafından “Mary” adında bir tekne krala hediye edildi. Bu tekneye süratinden dolayı avcı anlamına gelen “Jaght” ismi verildi. Bu isim daha sonra “Yacht” oldu.²⁸³

1661’de Thames Nehri’nde “Catherine” ve “Anne” isimli iki yat arasında bu alanda bilinen ilk yarış yapıldı. Yat sayısının artmasının ardından 1720’de İrlanda’da “The Cork Water Club” adında dünyanın ilk Yat Kulübü kuruldu. İngiltere’de 1773’te “The Star Cross Yacht Club” 1775’te “Royal Thames Yacht Club” açılan ilk kulüplerdir. 1851’de ABD’de kurulan “New York Yacht Club” aynı yıl bu isimle “Amerika Kupası” yarışına katılacaktı.²⁸⁴

1890’da yatların şekillerinde ve malzemelerinde değişime gidildi. İlk defa yat gövdeleri alüminyumdan yapılmaya başlandı. 1946’da naylon yelken bezleri kullanıldı. 1950’de ise polyester ve fiber tekneler inşa edildi.²⁸⁵

Akdeniz’de yat turizmi ve modern yat limanları ilk olarak Güney Fransa ve İtalya’da yapılandırıldı. 1960’tan itibaren Yunanistan’dan gelen yatların Türk kıyılarına uğraması Türkiye’de görülen ilk yatçılık faaliyetidir. 1967’de “Bakanlıklararası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu” kuruldu.²⁸⁶

Bu komisyonun çalışmaları doğrultusunda İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1968-1972) ilk defa yat turizmine değinildi. 1970’te Turban Turizm A.Ş. kuruldu. Bodrum, Kuşadası ve Kemer’de işletmeciliğe başladı.²⁸⁷ Ekim 1976’da Bodrum, Ocak 1977’de Kuşadası yat limanları faaliyete geçti. 12 Mart 1982’de kabul edilip, 16 Mart 1982 tarihli ve 17635 sayılı resmi gazetede yayımlanan “2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu” sonrası yayımlanan Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik kabul edildi. Buna göre, marina işletmeciliği belgeye bağlandı ve özel sektöre izin verildi. Yat işletmeciliği tanımlanarak Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan belge almak zorunluluğu

²⁸³ Süleyman Köymen, **Yat Turizmi ve İlgili Mevzuat**, Denizler Kitabevi, Eskişehir, 2005, s.17.

²⁸⁴ Rüştü Ilgar, “Çanakkale’de Yatçılık Faaliyetleri”, **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, VI/3, (Mayıs-2019), s.594-611.

²⁸⁵ Francis Herreshoff, **An Introduction To Yachting**, Sheridan House, New York, 1963, s.46.

²⁸⁶ Meziyet Narin, **Türk Turizmi Açısından Yat Limanlarının Yeri ve Önemi, Burhaniye/İskele Yat Limanı Örnek Çalışması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Muzaffer Kadioğlu), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir, 2000. s.29.

²⁸⁷ R. Ilgar, “Çanakkale’de Yatçılık...”, s.596.

getirildi. Yabancı yat işletmecilerinin yatak başına belirli bir miktar dövizli Turizmi Geliştirme Fonu'na katkı olarak vermesi şartı getirildi.²⁸⁸

Muğla, Antalya, İzmir, Çanakkale, İstanbul, Aydın, Balıkesir illerinde 2020 yılı yat istatistikleri aşağıda ifade edildiği gibidir.²⁸⁹

BELGELİ YAT İŞLETMELERİNİN YAT VE YATAK SAYILARI									
YILLAR	İŞLETME SAYISI			YAT SAYISI			YATAK SAYISI		
	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM
2002	96	10	106	725	369	1 094	6 774	2 457	9 231
2003	97	9	106	725	333	1 058	6 905	2 329	9 234
2004	83	8	91	699	294	993	6 377	2 110	8 487
2005	76	10	86	723	345	1 068	6 394	2 486	8 880
2006	60	11	71	666	395	1 061	5 398	2 764	8 162
2007	58	11	69	845	381	1 226	6 764	2 748	9 512
2008	61	15	76	990	431	1 421	8 051	3 116	11 167
2009	53	18	71	943	433	1 376	7 443	3 191	10 634
2010	59	17	76	521	438	959	4 851	3 240	8 091
2011	308	18	326	992	868	1 860	10 292	7 199	17 491
2012	944	10	954	1 246	829	2 075	13 203	6 567	19 770
2013	857	26	883	1 529	871	2 400	15 312	6 911	22 223
2014	857	27	884	1 529	838	2 367	15 312	6 674	21 986
2015	857	27	884	1 529	826	2 355	15 312	6 626	21 938
2016	1 141	26	1 167	1 537	608	2 145	15 994	5 100	21 094
2017	1 150	20	1 170	1 557	312	1 869	16 153	2 532	18 685
2018	1 159	18	1 177	1 572	251	1 823	16 150	2 043	18 193
2019	1 344	11	1 355	1 819	160	1 979	17 917	1 219	19 136
2020*	1 451	-	1 451	1 947	-	1 947	18 576	-	18 576

Tablo-5. Belgeli İşletme, Yat ve Yatak Sayıları.

Yat limanları tarafından temin edilen hizmetlerle ürünler, boş zaman etkinlikleri şeklinde yat yolculuğunu tercih eden turistin harcamasının bir parçasından oluşur. Limanlarda verilen hizmetlerle ürünlerin önemli bir bölümünü motor yağı, yakıt, yiyecek, içecek ve onarım oluşturmaktadır.²⁹⁰ Yat işletmecileri, müşterilerin seçim hakkı ve ekonomik potansiyeliyle uyumlu kalite ve kapasitede yatlardan filolarıyla değişik yolculuk hattı, zamanı ve içeriğindeki paketleri düzenlemektedir. Bu suretle hizmet alıcılara, seçenekleriyle uyumlu olarak programlar hazırlayarak, başka yerlerde

²⁸⁸Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik, **Resmi Gazete**, S.18125, (04/08/1983), s.2; Bu kanun daha sonra 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 60'ıncı maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır.

²⁸⁹"Yabancı Bayraklı Yatların Belge Süreleri 31.03.2020 tarihi itibarıyla dolmuştur" (<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9863/yat-istatistikleri.html/E.T:09.03.2021.>)

²⁹⁰N. Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, s.45.

sağlayamayacakları yüzme, dalış ve balık tutabilme etkinliklerinin zevkini alabilmelerini sağlamaktadır.²⁹¹

Yat turizminin artan başarısı, ilgili faaliyet alanlarında önemli bir yükselişe neden olmuştur. Belli bir boş zaman turizminin türü olarak, yat turizmi, kıyı bölgeleri üzerinde olumlu bir ekonomik etki yaratmakta ve yerel ekonomiye önemli bir katkı sağlamaktadır.

XIII- Golf Turizmi

Golf, günümüzde dünyanın her yerinde daha çok kişinin ilgi odağı durumuna gelen bir spor dalıdır. Boş zamanı değerlendirmek için temel oluşturan sportif faaliyetler turizm bölgelerinde giderek önem kazanmaktadır. Bu nedenle de turistik “*destinasyonlar*” hafta sonlarını ve tatillerini eğlenceli geçirmek isteyenleri çekmek için sportif faaliyetler sunmaktadır.²⁹² Bir diğer ayırt edici ise golf sporunu “*aktif ya da pasif olarak katılım amacı ile insanların bulundukları, yaşadıkları yer dışına yaptıkları seyahatler vasıtasıyla oluşan ilişkiler bütünü*” olarak ifade edilmektedir.²⁹³

Golf turizmine olumlu yönde etki eden pek çok unsur bulunmaktadır. Bu oyun, kış mevsiminde kendi ülkelerinde oynamak isteyenler için yerli turist çeken bir etmen olabilir. Aynı zamanda golf, terk edilmiş ya da atıl alanların kullanılmasına olanak sağlayabilir. Etkili bir pazarlama karması ile iyi “*dizayn*” edilmiş bir golf alanı düşük sezonda oldukça fazla turist çekebilmektedir ki bu durum, turizme ekonomik katkı sağlamaktadır. Diğer taraftan golf turizmi turistik ürün açısından turistlere çeşitlilik sağlamakla birlikte ülkenin turizm konusundaki rekabetini de arttırmaktadır.²⁹⁴

Golf turizmi, turizm endüstrisindeki en hızlı büyüme alanlarından biri olan spor turizmi çatısı altındadır. Yukarıda ifade edildiği gibi, spora katılım ve izleyicisi olmanın kökeni çok eskilere dayanmakla birlikte, “*destinasyonlar*” spor turizminin önemini fark etmeye başlamış²⁹⁵ ve şimdi bu cazip pazarın kârlı ürününün peşinden koşmaktadırlar.

XIV- Macera Turizmi

Macera turizmi, tehlike ve riskler almada çekince duymayan, değişiklikler arayan, korku ve heyecan hislerini yaşama zevkini alabilen bireylerin tercihi olan bir turizm

²⁹¹Ö. Usta, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, s.49.

²⁹² Nüzhet Kahraman, Oğuz Türkay, **Turizm ve Çevre**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004, s.63.

²⁹³Gürel Çetin, **Dünyada Golf Turizminin Önemi ve Türkiye’de Bu Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Füsun İstanbullu Dinçer), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008, s.11.

²⁹⁴Ö. Usta, **Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, s.49.

²⁹⁵M. Zekai Bayer, **Turizme Giriş**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s.179.

türüdür. Macera turizmi bir açık hava “rekreasyonudur”. Rafting, kaya tırmanışı, mağaracılık, yamaç paraşütü, “scuba diving”, “bungee jumping”, “hiking”, dağ bisikleti sürme, kuş gözlemciliği, botanik turizmi gibi türler macera turizmi kapsamında yer almaktadır.²⁹⁶

Eğlence ve rahatlatıcı olmasının yanında kaza riski olan bir turizm aktivitesidir. Her ne kadar günlük hayatımızda tehlike ve kaza riski olsa da, macera turizminde bu oran daha yüksektir ve gerçekleşen kazalar ülke imajını olumsuz etkileyebilmektedir. Özellikle on ve yirmi dokuz yaşları arasındaki erkek macera turizmi katılımcılarının kaza yaptığını ve bunların genellikle ata ve bisiklete binme sırasında meydana geldiği yapılan araştırmalarla ortaya çıkmıştır.²⁹⁷

Macera yolculuğu, en hızlı büyüyen ancak en az anlaşılan uluslararası turizm biçimlerinden biridir. Her ne kadar macera turizmi birçok Üçüncü Dünya Ülkesi tarafından benimsense de, dünyanın uzak yerlerinin, ekonomik gelişimindeki rolü ve yerel toplum, ekonomi ve çevre üzerindeki etkisi tam olarak anlaşılamamıştır.

XV- Etkinlik Turizmi

Günümüzde bireyler farklı seyahat “motivasyonlarına” sahiptirler. Bunlar genel olarak; eğlenme, dinlenme, fiziksel ve psikolojik olarak yenilenme, yaşadığı yer dışında farklı yerler görme, tarihi, kültürel yöreleri ziyaret edebilme, farklı insanlarla tanışma, doğaya yakınlık, spor yapma ve macera arama gibi gerekçelerdir.²⁹⁸ Etkinlik turizmi, “turistik çekicilik” ögesi oluşturmada faaliyetlerin sistemli olarak geliştirilmesi, planlanarak pazarlanması ve düzenlenmesi şeklinde tanımlanmaktadır.²⁹⁹ Bununla beraber “destinasyonun” doğal ve kültürel kaynaklarının canlandırılması, bölge imajının planlanması ve geliştirilmesi ve destinasyonun pazarlanmasını sağlamaktadır.

İyi planlama yapılan bir etkinlik, , ülke pazarlanmasına ve tanıtımına önemli katkı sağlamaktadır. Bunun örneklerinden biri de Cannes Film Festivalidir. Binlerce sanatçı, gazeteci ve yazarın katılım sağlaması tanıtımı önemli derecede etkilemektedir.³⁰⁰

²⁹⁶Hikmet Haberal, **Turizmde Alternatif Ekolojik Turizm, Doğa Turizmi, Kırsal Turizm, Yayla Turizmi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2015, s.38.

²⁹⁷Bilgehan Gülcan, “Macera Turizminin Kapsamı ve Macera Turizminde Kaza Riski”, **Gazi Üniversitesi Ticaret Ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.1, (Güz-2004), s.18-38.

²⁹⁸M. A. Kozak, S. Bahçe, , **Özel İlgi Turizmi**, s.256.

²⁹⁹Gülser Yavuz, Celil Çakıcı, “Akdeniz Oyunları Bağlamında Spor Etkinlikleri ve Olası Etkileri”, **I. Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu**, Çağ Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Turizm İşletmeciliği Bölümü, Mersin, 2012, s.13-15.

³⁰⁰M. A. Kozak, S. Bahçe, **Özel İlgi Turizmi**, s.160.

Etkinlikler yılın belirli zamanlarında gerçekleştirilmekte ve “*destinasyonların*” çekiciliğini arttırarak turizmin sürdürülebilir olmasını sağlamaktadır.

Etkinlik turizmi hakkında çeşitli yayınlar bulunmaktadır, özellikle turizm dergileri potansiyel yayıncılardır. Ancak sosyoloji, ekonomi, pazarlama ve diğer ana yayınlar gibi diğer disiplinlerden de konuyla ilgili yayınlar artmaktadır. Bu disiplinlerinden ve yakından ilgili mesleki alanlardan öne sürülen çok çeşitli yöntemler, etkinlik turizminde bilgi oluşturmak ve teori geliştirmek için gereklidir.

XVI- Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer turizmi, alternatif turizm çeşitlerinden birisidir. Seyahat aracı gemilerde yeme içme, eğlence, dinlenme, konaklama gibi hizmetler sunulmaktadır. Bununla beraber konuklarına farklı “*destinasyonları*” gezmelerine olanak tanımaktadır. Kruvaziyer gemilerinin uğradıkları limanlarla bu yerlerde sunulan turistik hizmetler, ülkelerin önemle üzerinde durdukları ve yatırımlar yaptıkları alanlardır.³⁰¹

Kruvaziyer gemileri zaman içinde her kesime ve herkese hitap edebilmek için, nerede ve nasıl çalıştırılabileceklerine yönelik olarak tasarlanmaktadır. Yaşadığımız dönemde yaklaşık altı bin yolcu taşıma kapasitesine sahip olarak yüzer tatil köyleri durumuna gelmiş ve dünya üzerinde çeşitli bölgelere turlar düzenlenmeye başlanmıştır.³⁰²

Kruvaziyer turizmi sektörde ve sektör dışında pek çok alanda çeşitli etkilere sahiptir. Kruvaziyer turistlerinin harcamaları turizm sektörüne doğrudan bir etki etmektedir ve sektördeki diğer işletmeler de bu harcamalardan olumlu yönde etkilenmektedir. Uğrak liman şehirlerinde, turizm sektörünün dışında hizmet veren işletmelerin de dolaylı yoldan kruvaziyer turizminden fayda sağladığı söylenebilir.³⁰³

Kruvaziyer turizmi, son yıllarda en hızlı büyümeyi yaşayan turizm alanı olmuştur. Bununla birlikte, bu turizm biçimi henüz başlangıç aşamasındadır ve yeterince desteklenmemektedir.

³⁰¹Sezgi Gedik, **Kruvaziyer Turların Pazarlama Faaliyetleri ve Türkiye Üzerine Bir Alan Araştırması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şehnaz Demirkol), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011, s.3.

³⁰²Kamil Güzel, **Kruvaziyer Turizminin Türkiye’deki Geleceği**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Güler Bilen Alkan), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2006, s.19.

³⁰³Ahmet İncekara, Selman Yılmaz, **Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi**, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2002, s.14.

XVII- Uzay Turizmi

“Postmodern” turistlerin talepleriyle yeni turizm çeşitleri gündeme gelmeye başlamıştır. Bunlardan biri de son dönemde sıkça sözü edilen uzay turizmidir.³⁰⁴

2020’ye kadar yalnızca yedi maceracı kişi uzay turisti olabilmıştır. Buna karşın, bazı uzmanlar ilerleyen dönemlerde, uzay turizminin hızlı bir biçimde canlanacağını savunmaktadırlar.³⁰⁵ Son yıllarda yapılan yatırımlar oldukça arttı. “Uzay Oteli” kurma projeler yürütölmeye başlamıştır. Bu bağlamda, “Galactic Suite” adlı bir uzay turizmi şirketinin kurucusu ve yöneticisi olan Xavier Claramont’a göre, uzay turizmi, uzay endüstrisinin lokomotifi olarak değerlendirilmelidir.³⁰⁶

ABD ve Rusya’da uzay turizmi için büyük yatırımlar yapan şirketlerin sayısı gün geçtikçe artmaktadır.³⁰⁷ Ayrıca NASA da uzay turizmi kavramına son yıllarda önem vermeye başlamıştır. 11 Şubat 2016’da uzay turizmine dikkat çekmek için posterler yayınlamıştır.³⁰⁸

Tüm bu gelişmeler ışığında yakın gelecekte uzaya turistik amaçlarla gidecek insan sayısının artacağını ifade etmek mümkündür. Bir zamanlar pek çok teknolojik olanakın oldukça pahalı olduğu, ancak teknoloji ilerleyip “oyuncular” arttıkça bu olanakların ucuzladığı gözlemlenmiştir. Uzaya seyahatler kolaylaştıkça, uzay turizmi alternatif bir turizm türü olarak yaygınlaşacağı ve yüksek gelir grubunun yanı sıra orta gelir grubuna da hitap etmeye başlayacağı ifade edilmektedir.³⁰⁹

Uzay turizmi ile ilgili faaliyetler, hava sahası ve dış mekânın yasal rejimleriyle ilgili önemli sorunlar doğurabilir. Bu, kısmen bu iki rejimin şimdiye dek birbirleriyle gerçekten bağlantılı olmadığı gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Ancak, hem hava hem de uzay hukuku ile ilgili iyi bilinen fikirlerden yararlanan tutarlı çözümler bulmaya gereksinim duyulabilir.

³⁰⁴Meryem Akoğlan Kozak, Sadık Bahçe, **Özel İlgi Turizmi**. Detay Yayıncılık, Ankara,2009, s.43.

³⁰⁵PatrickCollins, **Space Tourism: Recent Progress and Future Prospects**. Space Technology and Applications International Forum, 2004, s.27; M. Otto, **Feasibility Study and Future Projections of Suborbital Space Tourism at the Example of Virgin Galactic**. Hamburg: Diplomica Verlag, 2009.s.98.

³⁰⁶Çağlar Sunay, “Uzay Turizmi”, **Bilim ve Teknik Dergisi**, S.492, (Kasım-2008), s.52-61.

³⁰⁷Patrick Collins, Adriano Autino, “What the Growth of a Space Tourism Industry Could Contribute to Employment, Economic Growth, Environmental Protection, Education, Culture and World Peace”, **Acta Astronautica**, LXVI/11-12, (May-2020), s. 1553-1562.

³⁰⁸<http://www.jpl.nasa.gov/visions-of-the-futures/E.T: 16.04.2019>.

³⁰⁹Fusun İstanbullu Dinçer, İpek İtir Can, Berfin İnan, “Post-Modern Turizm Paradigması Etrafında Şekillenen Gerçek Üstü Bir Deneyim: Uzay Turizmi”, **Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi**, II/1, (Bahar-2018), s.79-93.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE TURİZMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

A- ANTİK DÖNEMDEN XIX. YÜZYILA KADAR SEYAHAT OLGUSUNUN GELİŞİMİ

Dinlence ve eğitimsel seyahat, klasik dünyada ve hatta daha önce Mısır’da firavunlar döneminde gerçekleşti. Dinlenme amaçlı seyahatte, lüks bir yaşam tarzından doğan yolculuklar, eğlence, deneyim ve rahatlama arayışı vardır. Nüfusun ayrıcalıklı grupları, zevk için ilk seyahatleri geliştirmiştir. Onlardan kalan belgeler, örneğin, binlerce yıl önce inşa edilen Sakkara, Sfenks piramitleri ve Gize’nin büyük piramitleri gibi eski Mısır kültürünün ünlü anıtlarını ve kalıntılarını ziyaret ettiklerinden bahsedilmektedir.³¹⁰

Yunanlıların da benzer gelenekleri vardı. Kehanet anlamına gelen “*Oracle’i*” sorgulamak için Delphi’ye seyahat ettiler, müzik ve spor yarışlarını içeren “*Pythian Oyunlarına*” katılmanın yanı sıra erken Olimpiyat Oyunları da Yunanlıların ilgisini çekmekteydi. Mısır, Kuzey Afrika, Karadeniz, Mezopotamya ve İtalya’yı ziyaret eden, hem tarih hem de etnolojiye ilgi duyan Herodot (M.Ö.485–424), yeni bir araştırma seyahatine öncülük etti. Klasik Roma da, seyahate ve belirli tatil biçimlerine ivme kazandırdı. Altyapının gelişimi nedeniyle tatil seyahatleri giderek daha önemli hale geldi. M.S. 300 civarında, 90.000 kilometrelik ana caddelere ve 200.000 kilometrelik daha küçük kırsal yollara sahip bir karayolu ağı vardı. Bunlar yalnızca askerlerin ve malların taşınmasını değil, aynı zamanda özel seyahatleri de kolaylaştırdı. Her şeyden önce bilgi edinme ve zevk arayan zengin gezginler bu sistemden yararlandı. M.S. I. Yüzyılda, bireyler ve gruplar için seyahat düzenleyen, bilgi sağlayan ve hem konaklama hem de yemeklerle uğraşan gerçek bir turizm ekonomisi vardı.³¹¹

Varlıklı Romalılar, güneydeki sahil beldelerinde rahatlamaya çalıştı ya da Mısır ve Yunanistan’ın kumsallarında zaman geçirdi. Klasik dünya, yalnızca “*deniz banyosu tatiline*” sahip değildi, aynı zamanda sıcak aylarda zengin kent vatandaşlarının ziyaret ettiği havalı termal banyolarda ve lüks yerlerde erken bir tür “*Yaz sağlığı bakımı*” geliştirdi. Kökenleri öncelikle sağlık sektöründe olan seyahat, kumar ve fuhuş da içerebilecek zevk ve eğlence için tatillere dönüşmüştür. Roma İmparatorluğu’nun çöküşü

³¹⁰Rüdiger Hachtmann, **Tourismus-Geschichte**, Vandenhoeck -Ruprecht, Göttingen,2007, s.27.

³¹¹ Klemens Ludwig, Michael Has, Martina Neuer, **Der neue Tourismus**, Beck, Munich, 1990, s.30.

birçok yolun yozlaşmasına neden oldu. Seyahat etmek daha zor, daha tehlikeli ve karmaşık hale geldi.³¹²

Augustus dönemi Roma İmparatorluğunun altın çağı olarak kabul edilir (M.Ö.44-M.Ö.69). Bu dönemde İtalya'dan başlayarak Akdeniz kıyılarında deniz yoluyla seyahat etmek yaygınlaşmıştır. Augustus'un Roma Turu'nu gerçekleştirenler açısından Anadolu'da özellikle Ege Bölgesi' nin öne çıkan turizm merkezleri öne çıkmaktadır. Söz konusu dönemde Anadolu'nun önemli turistik değeri de Homeros'un İliada'sında konu edilen mitik savaşın yaşanmış olduğu yer ise Truva'dır.³¹³

Orta Çağ'daki kurumsal toplumun hareketliliği, tüccarlar, öğrenciler, askerler, hacılar, gezginler, dilenciler ve soyguncular da dâhil olmak üzere çeşitli gruplara özel seyahat şekilleri ile kendisini ifade etti. XII. Yüzyıldan itibaren, maceracı bilginlerin hareketi giderek daha önemli hale geldi. Fransa- Paris ve Montpellier; İngiltere-Oxford ve İtalya'daki Bologna ünlü eğitim kurumlarına yapılan yolculuklar hem bir gelenek hem de eğitimin parçası haline geldi. Dünyayı deneyimleme arzusu bireysel, benzersiz bir rehber ilke olarak ortaya çıktı. Seyahat etmek ve gezinmek o zamandan beri, insanın kendisiyle yüzleşmesinin ve kendini gerçekleştirmesinin bir yolu olarak görülür. Stajyer ustaların kalfalık yılları, “*Yaşam Üniversitesi'nde*” okuyan “*Maceracı öğrencilere*” eşdeğer olarak görülebilir. Yolculuk yapanların seyahatleri, XIV. Yüzyılın ortalarından itibaren belgelerin bulunduğu son derece geleneksel esnaf ve lonca yapıları dünyasının bir parçasıydı. XVI. Yüzyıldan başlayarak, loncalar, ortak Avrupa seyahat yolculuğu eğitimini zorunlu bir eğitim unsuru olarak tanımladılar. Bu durum uzun süre varlığını devam ettirdi. Tüm kalfaların başarılı olamadığı ve çoğu zaman korkunç kaderlere maruz kaldığı gerçeği, XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda dolaşımda olan “*Kalfa salgını*” raporlarda açıkça görülür.³¹⁴

Orta Çağ'da yapılmış dikkat çekici seyahat etkinliklerinden biri, M.S.500'lerde gerçekleşti. Polinezya'dan Havai'ye kadar yelkenliler 2.000 milin üstünde bir mesafeyi katetti. Bunun dışında Viking'lerin 800-1200 yıllarında kuzey Avrupa ve Kuzey Amerika'da yaptıkları keşif seyahatleri bu bağlamda değerlendirilebilir. Venedikli seyyah Marco Polo'nun Asya kıtasına yaptığı yolculuklar ve İbn Batuta'nın XIV.

³¹² Ueli Gyr, “*The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity*” , **European History Online**, 2010, s.6; <http://www.d-nb.info/1020543884s.34/E.T>: 11.05.2019.

³¹³Barış Seyhan, Seçkin Evcim, “*Antik Çağ'da Anadolu'da Turizm*”, **II. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi**: 12-15 Nisan 2012, Antalya, s.219-234.

³¹⁴Horst W.Opaschowski, **Tourismus: Systematische Einführung–Analysen und Prognosen**, Freizeit- und Tourismusstudien 3, Opladen, 1996, s. 65.

Yüzyılda Çin, Hindistan, Afrika ve İspanya'ya seyahati, bu konudaki isteğin artmasına sebebiyet vermiştir.³¹⁵

Modern turizmin erken bir şekli ve öncüsü, XVI. ve XVIII. Yüzyıllar arasında genç soylular tarafından gerçekleştirilen büyük turdu. Asıl amaç, kişinin eğitimini genişletmek, çocukluktan gençliğe geçişe delil kabul etmek idi. Zamanla, işin eğlence kısmı daha da önemli hale geldi.³¹⁶ Öte yandan, eğlence ve zevk alma arayışı, kendi içinde bir amaç olarak seyahat etmenin bir unsurunu ima ediyordu.³¹⁷

Sanayi devriminden önce, dini bir hac, aşağı veya orta sınıf bir insanın seyahat etmesinin kabul edilebilir tek nedeniydi. Sanatçılardan şehirlerdeki stüdyolarından çıkıp, doğadan ilham alacakları bölgelere seyahat etmeleri bekleniyordu. Çiftçiler fuarlara katılabilir veya balık avlayabilecekleri ya da kabuklu deniz ürünleri toplayabilecekleri deniz kenarına giderlerdi. Ancak modern anlamda tatil henüz gerçekleşmemişti. Endüstri devrimi ve modern turizm endüstrisi aynı anda başlamıştır. Elbette zengin insanlar, modaya uygun olarak sahil yerleşimlerine veya kır evlerine her zaman seyahatetmeyi başarmışlardır.³¹⁸

B- XIX. YÜZYILDA TURİZM OLGUSUNUN GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Makineleştirilmiş fabrika sisteminin yükselişi anlamında Endüstri Devrimi (1760-1840), el üretim yöntemlerinden makinelere geçiş, yeni kimyasal üretim ve demir üretim süreçleri, buhar ve su gücünün artan kullanımı, takım tezgâhlarının geliştirilmesi gibi etkinlikleri içeriyordu. XVIII. ve XIX. Yüzyıllardan başlayarak farklı icatlar ve teknolojiideki gelişmelerin neticesinde buharlı makinelerin endüstri alanında kullanılmasıyla birlikte makineleşmeye dolayısıyla sanayiye geçiş, bir devrim yaratmış ve XVIII. Yüzyılın sonlarından başlayarak kıta Avrupa'sında şehrsel yaşama geçişin hız kazanmasıyla birlikte insanların çoğunun kendi mekânlarının dışına çıkarak seyahate girişmeleri söz konusu olmuştur.

³¹⁵Charles Goeldner, Brent Ritchie, **Tourism, Principles, Practices, Philosophies**, John Wiley-Sons, New Jersey, 2006, s.60-61; A.K. Bhatia, **Tourism Development: Principles, Practices**, Sterling Publishers Pvt. Ltd., New Delhi, 2002, s.5-6; Didar Sarı Çallı, “Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye'nin Konumu”, **Turizm ve Araştırma Dergisi**, IV/1, (Ocak-2015), s.12-16.

³¹⁶Attilio Brilli, **Als Reisen eine Kunst war: vom Beginn des modernen Tourismus: die “Grand Tour”**, Wagenbach, 1997, s.132.

³¹⁷H. W. Opaschowski, **Tourismus: Systematische Einführung – Analysen und Prognosen**, s.67.

³¹⁸Peter Mason, **Tourism Impacts, Planning and Management**, Elsevier Butterworth- Heinemann, Burlington, 2003, s.13.

İş saatlerinin uzunluğuna karşın, çalışanların boş zaman faaliyetleri için yeterince gelir ve zamanları olmuştur. Bu doğrultuda iş hayatındaki radikal değişimler, kişilerin davranışlarını değiştirerek fiziksel ve psikolojik bir gereksinime dönüşmüştür. Sanayi Devrimi'nin (1876) ortaya çıkmasıyla birlikte önceleri zengin kesimin egemenliğinde yer alan yolculuk fırsatları giderek daha da az maliyetli hale gelerek geniş halk kesimlerine yönelmeye başlamıştır.³¹⁹

Hatta tarihçiler, kitlesel turizmdeki gelişimin sanayi devrimi ile birlikte öncelikli olarak İngiltere'de orta kesimin yükselişinin yanı sıra maliyeti düşük ulaştırma olanaklarının ortaya çıkmasıyla başladığını savunmuşlardır.³²⁰ Uygarlığın gelişimi, kısmen teknolojik fikirlerin gelişimine bağlıdır. Turizmdeki modern çözümler bu tür değişikliklerin mükemmel ve tartışmasız bir örneğidir. Bunlar, ulaşım altyapısı düzeyinde ve kalitesinde ve çoğu zaman seyahatlerinin ana cazibe merkezi olarak gören turist sayısının artmasında görülebilir.

I- Karayolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Antik çağlarda insanlar, farklı sebeplerde yer değişiminde bulunurken her ne kadar basit ve ilkel olsalar bile yolları kullanmışlardır. Belki “*patika*” olarak nitelendirilebilecek olan bu yol, topluluk alt yapısı güçlendikçe at ve benzeri binek hayvanları ehlileştirilip insanoğlunun hizmetinde kullanılmaya başlandıkça gelişmiş ve üzerinden sürekli geçişlerle belirgin bir hal almıştır. Bilinen en eski taşıt olan kızak keşfedildiğinde, karşılaşılan çekim gücünü aşmak için eğimli yolları kullanılabilir bir hale getirmeye gereksinim duyulmuş ve böylece ilk yollar oluşmaya başlamıştır. Ancak uygarlığın büyük bir adımı olan tekerleğin icadı, yollara başka bir anlam ve kimlik kazandırmıştır. Yol tekniklerindeki ilk gelişmelerin M.Ö. V. Binde tekerleğin icadıyla başladığı kabul edilmektedir.³²¹

Toplumlar gelişip devletler ve imparatorluklar kuruldukça, sınırlara asker ve malzeme sevki, gibi nedenler gereksinimi doğurmuştur. Nitekim tarihte yolları mükemmel olan devletlerin her zaman diğerleri üzerinde üstünlük sağladıkları görülmüştür.³²²

³¹⁹P. Mason, **Tourism Impacts, Planning and Management...**, s.13.

³²⁰F. W. Theobald, “*The Meaning, Scope and Measurement of Travel and Tourism*”, **Global Tourism**, (Editör: F. W. Theobald, Elsevier Butterworth), Heinemann, XXVI, (November-2005), s.5-10.

³²¹Öznur Bülent Seçkin, “*Karayolu ve Peysajı*”, **İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, XXXVI/4, (1986), s.47-50.

³²²Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VI, TTK Yayınları, Ankara, 1995, s.262.

Yol tekniğindeki gelişmeler, tekrar XVIII. Yüzyılın ikinci yarısında ivme kazanmıştır. XIX. Yüzyılın başlarında gelişimini sürdüren bugelişmeler, 1848'den itibaren lokomotifin icadıyla tekrar duraklama dönemine girmiştir. Demiryolu ulaşımı, o dönemdeki hayvan gücüne dayanan karayolu ulaşımına göre daha kolay, daha süratli ve konforlu olduğundan, hemen hemen tüm ülkelere yayılmıştır. Bu gelişme köprü ve tünel tekniğinin hızla ilerlemesine neden olmuştur. Bisikletin 1890'da yaygınlaşmaya başlamasıyla dikkatler yine karayoluna yöneltilmiş ve ardından I. Dünya Savaşı ile birlikte otomobil ön plana çıkmıştır. Savaşın sonunda, silah fabrikaları yeni iş alanını otomobil üretimine kaydırmıştır. Yolcu taşımada otomobiller, otobüsler; eşya taşımada ise kamyonlar trenin yerini almaya başlamıştır. Birçok yerde raylar sökülürken, II. Dünya Savaşı "*lastik tekerleğe kesin bir zafer*" kazandırmıştır. Yol tekniği de taşıt teknolojisindeki yeniliklere paralel olarak büyük bir hızla gelişmiş, otoyollar yapılmaya başlanmıştır.³²³

Demiryollarına yönelim karayollarının ihmaline yol açmıştır. Demiryollarında tamamlayıcı bir kara yolu ağı bulunmadığından verimliliğini ve ekonomik açıdan etkililiğinin sağlanabilmesine engel olmuş, o dönemde devletteki yetersiz kaynaklardan karayollarına tahsis edilebilecek pay sınırlanmıştır. Yol vergisi, karayollarının inşası ve bakımlarının temini gerekmiştir.³²⁴

Osmanlı Devleti'nde Ulaşım Politikaları askeri ve iktisadi amaçlara göre düzenlenmekteydi. Yollar, Devlet Yolları ve Eyalet Yolları olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı. Yolların yapımı Yörükler, Müslimler adlı ordu görevlileri ve Köprücüler, Derbentler, Kaldırımcılar adıyla bilinen köylüler tarafından yapılmaktaydı.³²⁵

Anadolu ve Rumeli'de sağ, orta, sol kol olarak nitelendirilen, ana ve tali yolları içine alan bir karayolu ağı oluşturulmuştu. Bu yolların merkezi İstanbul idi.³²⁶ Askeri zaferlerin, güçlü bir ekonomik yapının ve merkezi otoritenin kurulmasında bu ulaşım ağının payı büyüktür. Ancak, XV-XVI. Yüzyıldan itibaren Avrupa'da gemi yapımındaki ilerlemeler deniz ve deniz ulaşımında büyük gelişmeler, karayollarının taşımacılıkta tercih edilmemesine neden oldu.³²⁷

³²³ Ö. B. Seçkin, "*Karayolu ve Peysajı*", s.48-49.

³²⁴ Efdal As, **Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr.Ergün Aybars), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, s.21.

³²⁵ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1958, s.274.

³²⁶ Leyla Şen, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, Toplumsal Ekonomik Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayınları, Ankara, 2003, s.3-4.

³²⁷ **Türkiye'de Ulaşım Politikası**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul, 1977, s.13.

Tanzimat Fermanı'yla (3 Kasım 1839) başlayan süreçte yaşanan gelişmeler yol işlerinde de kendisini gösterdi. Düzeltme, iyileştirme ve modernleştirme “*yol davası büyük bir memleket meselesi*” olarak ele alınmaya başlandı. Bayındırlık İşleri'nin bir bütün olarak ele alınabilmesi amacıyla 1848'de Nafia Nezareti oluşturuldu.³²⁸ Said Bey, Nafia Nezareti Tahrirat Müdürlüğü'ne tayin edildi.³²⁹ Öncelikle İstanbul ve çevresindeki yolların, su bentlerinin yapımını ve onarımı gerçekleştirildi.³³⁰

Islahat Fermanı'nda da (18 Şubat 1856) yol konusuna önemle değinilmektedir. “*Osmanlı Yollar ve Köprülerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği*” yayınlanarak yol yapımı için genel bütçeden ödenek ayrılacağı, yollardan faydalanan eyaletlerden vergi alınacağı belirtilmekteydi. Yapımına ve onarımına başlanan yol güzergâhlarında yaşayanlara yol inşaatında çalışma zorunluluğu getirildi.³³¹

Yapılan bu düzenlemelere rağmen 1856'da İngilizlere tanınan imtiyazla 130 km'yi bulan İzmir-Aydın Demiryolu hattının yapımına başlandı.³³² Bu hat 1866'da tamamlandı. Dünyada demiryolu için harcanan paralar Osmanlı Devleti'nde mali sıkıntılara yol açtı.³³³ Demiryolu yapım işi imtiyazını alan ülkeler, kendi nüfuzlarını korumak için birleştirici ağlar oluşturmaktan kaçınacaklardı. Bu durum iç pazarın gelişmesini engelledi. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti kendi imkânlarıyla karayolu ulaşım ağını geliştirmeye çalıştı. Bu amaçla 1866'da karayolu düzenlemeleri için Yol ve Köprüler Nizamnamesi çıkartıldı. “*Turuk-u Maabir Umum Müdürlüğü*” kuruldu.³³⁴

1882'de Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından Bab-ı Ali'ye “*Umur-ı Nafia Programı*” sunuldu.³³⁵ Böylece ilk defa karayolları bir program çerçevesinde ele alınmaktaydı. Yollar, “*Devlet Yolları*” ve “*Vilayet Yolları*” olarak sınıflandırıldı ve numaralandırıldı.³³⁶

Osmanlı Devleti'nin Asya ve Avrupa'da siyasi, askeri ve iktisadi açıdan önem taşıyan merkezlerini birbirine bağlayan yolların yapımı planlandı. Yol programı “*Asya-i*

³²⁸ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), MVL.63.25; BOA, A.MKT.156.59.

³²⁹ BOA, A.MKT.MHM.10.24.

³³⁰ L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları...*, s.4.

³³¹ E. Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, s.263.

³³² BOA, HR.SFR.3.32.6; BOA, HR.İD.1171.5; BOA, HR.İD.1171.6; BOA, TS.MA.d.10721.

³³³ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990, s.35.

³³⁴ BOA, A.DVN.MKL.80.22; BOA, Y.EE.36.11; Şevket Pamuk, “*Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın*”, *Tarih ve Toplum*, S.123, (Mayıs-1994), s.36)

³³⁵ BOA, Y.PRK.YNF.1.10; BOA, Y.PRK.YNF.1.13.

³³⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Cumhuriyet Harcı*, III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s.370.

Osmani” ve *“Avrupa-i Osmani*” olmak üzere iki kısımdan oluşmaktaydı.³³⁷ Asya’da 7.609 km, Avrupa’da ise 2.567 km yol yapımı amaçlanmaktaydı. Osmanlı topraklarında karayolu yapımının cazip olmaması, ülkenin içinde bulunduğu savaşlar ve ekonomik güçlükler planlanan projelerin hayata geçirilmesine engel oldu.³³⁸

II. Meşrutiyetin ilanıyla 1908’de ikinci *“Umur-ı Nafia Programı”* hazırlandı. Karayolu çalışmaları yeniden hız kazandı. Yeni programın hayata geçirilmesi amacıyla Fransa’dan 2.500.000 altın borç alındı. Karayolu ağının tamir ve yapım işi Fransız Reji General Şirketi’ne verildi. Rumeli’de 435 km, Anadolu’da ise 7.200 km olmak üzere toplam 7.635 km’lik bir yol ağı inşası için çalışmalara başlandı. Doğu Anadolu’da karayolu yapımına öncelik verildi. Bunun nedeni demiryolu hattının bulunmaması idi. Trakya’da ve Doğu Anadolu’daki bazı yolların temeli bu dönemde oluşturuldu.³³⁹ Ancak Balkan Savaşları (1912-1913) ve I. Dünya Savaşı (1914-1918) bu çalışmalarda istenilen sonuca ulaşılmasına engel oldu.³⁴⁰

Osmanlı Devleti’nden, Türkiye Cumhuriyeti’ne kalan toplam karayolu ulaşım ağı uzunluğu 18.335 km’dir. Dört mevsim kullanılabilir yol uzunluğu ise 6.943 km, tamir gerektiren 13.885 km, toprak yol ise 4.450 km’dir.³⁴¹ Kurtuluş Savaşı’nda (1919-1923) ülke savunmasında ulaşım ağlarının stratejik önemi bir kez daha anlaşılmıştı. 1920’de Nafia Vekâleti oluşturuldu.³⁴²

Mustafa Kemal (Atatürk), iyi bir ulaşım sisteminin kurulmasıyla ülke ekonomisinin kalkınacağını sürekli ifade etmekteydi. 1 Mart 1922’de Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) birinci dönem üçüncü toplantı açılışı konuşmasında: *“İktisadi hayatın faaliyeti ve canlılığı ancak ulaştırma araçlarının, yolların ve demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle ilgilidir.”*³⁴³ Sözleriyle ulaşım sisteminin önemine değinmiştir.

³³⁷ BOA, MF.MKT.139.17.

³³⁸ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları*, İstanbul, 1961, s.12.

³³⁹ A.D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Onur Yayınları, Ankara, 1979, s.15.

³⁴⁰ Nazım Berksan, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.13.

³⁴¹ Abisel .M. Arslan, *“Münakalat Bakımından Anadolu”*, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, III/7, (Aralık-1936), s.28-34; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s.36.

³⁴² N. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)*, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara, 1989, s.74.

³⁴³ Ali Sevim, İzzet Öztoprak, Mehmet Akif Tural, *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri*, I, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s.242.

19 Ocak 1925'te "542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu"³⁴⁴ çıkartıldı. Kanuna göre, 18-60 yaş arası bütün erkekler yol yapım yükümlülüğüne tabi tutuldu. Sakatlığı tespit edilen fakirler, öğrenciler, askerler ve altı çocuğu olanlar bu uygulamadan muaf tutuldu.³⁴⁵ Ayrıca yol çalışmalarını hızlandırmak için her ilde bir adet silindir bulundurma zorunluluğu getirildi.³⁴⁶

Yapılan bir diğer önemli çalışma ise 12 Haziran 1927'de "Devlet ve Vilayet Yollarının Birleştirilmesi Hakkında Kanun"³⁴⁷ çıkartılmasıdır. Bu kanunla Türkiye'nin bütün yol bakım ve onarım işleri İl Özel İdareleri'ne bırakılmıştır. Valilerin kişisel tasarruflarından ötürü yapılan harcamalarda belirli bir planlamanın olmaması ilerleyen süreçte devlet ve vilayet yolları yapım işlerinde farklılıklara yol açtı. Sonuç olarak devlet ve vilayet yolları yapım işleri yeniden ayrıldı.³⁴⁸

Başbakan İsmet (İnönü) 8 Kasım 1928'de TBMM'de yaptığı konuşmada; Yapılan çalışmalara ve düzenlemelere rağmen karayolları ulaşım ağında istenilen sonuca ulaşılamamasını iki nedene bağlamaktadır: Bunlardan birincisi yol vergilerinin toplanamaması ikincisi ise bunların doğru surette harcanamamasıdır.³⁴⁹ 2 Haziran 1929'da "Şose ve Köprüler Kanunu"³⁵⁰ çıkartıldı. Türkiye'de en kapsamlı karayolu yapım ve onarım faaliyetleri bu kanunla başladı. Devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesi uygulamasından vazgeçildi.³⁵¹

Karayolları ve köprülerin yapım, onarım ve korunmasına ait görevlerin düzenlenmesi ve yürütülmesi Bayındırlık Bakanlığı'na bırakıldı.³⁵² İzmir seyahatine çıkan Başbakan İsmet (İnönü), buralardaki tarihi ve doğal güzelliklerin değerlendirilmesi ve turizmin geliştirilmesi için İzmir Valiliği'ni görevlendirdi.³⁵³

İzmir ve çevresinde turizmin gelişmesi için TBMM'de yapılan görüşmeler sonucunda 22 Haziran 1938'de İzmir İli'nde turistik yolların yapım ve bakımı için bir kanun hazırlandı. Öncelikle yol yapımı ve çevre düzenlemesi için gerekli finansman sorunu çözülmeye çalışıldı. Yol yükümlülerine iki lira yol parası kondu. Valiliğin yol

³⁴⁴ Yol Mükellefiyeti Kanunu, **Resmi Gazete**, S.542, (19/01/1925), s.12.

³⁴⁵ Osman Akandere, **Milli Şef Dönemi**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1998, s.184.

³⁴⁶ N. Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı...**, s.75.

³⁴⁷ Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.629, (10/07/1927), s.2832-2833.

³⁴⁸ C. O. Tütengil, **İçtimai ve...**, s.15.

³⁴⁹ İsmet İnönü, **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946, s.188.

³⁵⁰ Yapılacak Köprüler ve Şoseler İçin Nafia Vekâletince Teahhüdât İcrasına Dair Kanun, **Resmi Gazete**, S.1518, (12/06/1930), s.745.

³⁵¹ **TBMM Zabıt Ceridesi (TBMMZC)**, III/21, Ankara, 1930, s.40.

³⁵² Y. B., "Cumhuriyetin 16. Yılında Şoseler", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, VI/5, (Ekim-1939), s.93-94

³⁵³ L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s.5.

vergesi tutarının % 25'inden az olmamak üzere ödenek ayırması istendi. Kara ve denizyolu ulaşım araçlarının yolcu biletlerine yirmi lira zam yapıldı.³⁵⁴ 1923-1938 yılları arasında Bayındırlık Bakanlığı'nın yol ve köprü işleri için harcamaları aşağıda belirtildiği gibidir:³⁵⁵

Yıllar	Harcama Tutarı (TL)
1923	863.224
1924	3.101.052
1925	4.336.017
1926	5.576.360
1927	3.408.390
1928	1.611.523
1929	4.724.834
1930	3.520.449
1931	3.072.488
1932	3.175.586
1933	2.534.119
1934	2.374.023
1935	3.127.527
1936	1.836.179
1937	2.075.934
1938	3.687.992

Tablo-6. 1923-1938 Yılları Arasında Bayındırlık Bakanlığı'nın Yol ve Köprü İşleri İçin Yaptığı Harcamalar

1923–1938 yılları arasında kullanılabilen karayolları uzunluğu ise şöyledir.³⁵⁶

Yıl	Uzunluk-km
1923	18.335
1927	22.053
1929	23.670

³⁵⁴ TBMMZC, V/16, Ankara, 1938, s.147-148

³⁵⁵ Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1973, s.42; Karayolları İstatistik Bülteni 1957, KGM Planlama ve Fen Heyeti, Ankara, 1957, s.5.

³⁵⁶ Karayolları İstatistik..., s.5; Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından, Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, Ankara, 1998, s.72

1930	29.936
1931	34.312
1932	36.941
1933	37.409
1934	37.976
1935	39.583
1936	38.864
1937	39.653
1938	40.235

Tablo-7.1923-1938 Yılları Arasında Kullanılabilen Karayolları Uzunluğu

II. Dünya Savaşı nedeniyle karayolu yapım çalışmaları yavaşladı. 1947'den sonra yeniden hızlandı. ABD'den alınan maddi ve teknik yardım sayesinde yol yapım çalışmalarında ilerleme kaydedildi.³⁵⁷

Karayolları 1950'ye kadar, 14.000 kilometresi bozuk ve bakımı gerektiren kısmıyla birlikte yaklaşık 19.000 km uzunluğuna sahip olmuştur. ABD'nin verdiği Marshall yardım desteğinin yanı sıra, 1 Mart 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte karayolları hızla gelişmeye başladı. Ancak bu durum diğer ulaşım altyapılarında pek gündeme gelmedi. Türkiye'nin yük ve yolcu taşımacılığında karayolları ulaşımı giderek artış gösterdi. Yolcu ulaşımında 1960'larda % 73 olan pay, 1980'lerde % 95'e kadar çıkmıştır. Yük taşımacılığı payı ise 1960'larda % 38, 1980'lerde ise % 81 oldu.³⁵⁸

Türkiye' de otoyolların uzunluğu 2000'de 1.675 km, 2005'te 1.668 km, 2010'da 2.180 km ve 2015'te ise 2.160 kilometredir. Bölünmüş devlet yolu uzunluğu da, 2000'de 3.430 km, 2005'te 7.920 km, 2010'da 16.000 km, 2015'te ise 19.000 km'nin üzerindedir. Toplam karayolu uzunluğu ise, 2010'da 367.000 km iken, 2015'te köy yollarının uzunluk bakımından azalmasından dolayı 238.776 km'ye gerileyecektir. Sonuçta, Türkiye'de otoyolların uzunluğu yıllar itibariyle artış kaydetmiştir. Karayolları ağının kalitesinde iyileşme söz konusu olduğu ifade edilebilir.³⁵⁹

³⁵⁷ **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, (Yay. Haz: Bayındırlık Bakanlığı), Ankara, 1948, s.10.

³⁵⁸ **Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2006, s.1-12.

³⁵⁹ Hulusi Aydemir, Mustafa Kürşat Çubuk, “*Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması İle Yaşanan Değişimler ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler*”, **Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, II/3, (Ocak-2016), s.134-135.

1980'lerden başlayarak yaygınlaşan otoyol yapımları, 2000'li yıllarda giderek gelişmiştir. Bunun yanı sıra uzun mesafede yük ve yolcu taşımacılığın kara yollarından demiryolları transferini temin edecek önlemlerin, karayollarındaki yoğunluğu azaltacağı ifade edilmektedir.³⁶⁰

Karayolu taşımacılığı, kısa ve orta mesafeler için özel olarak kullanılan en yaygın ve uygun ulaşım aracıdır. Uzaktaki yerleşimlerde yaşayan insanların yoğunluğunu farklı yerlere bağlayarak, ulusal yaşamın ana akımına getiren temel altyapıyı sağlar. Diğer ulaştırma modlarının verimliliğini arttırmanın yanı sıra esneklik, güvenilirlik, hız ve servis hizmeti, karayolu taşımacılığının ana avantajları olarak sayılabilir.

II- Denizyolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Doğu Akdeniz Bölgesi'nde, erken çağlardan beri deniz taşımacılığı mevcuttur. Gemi yapım teknolojisindeki gelişim, maliyeti düşürerek hızlı ulaşım imkân tanımıştır. Bu yönleriyle deniz ulaşımı tüm dönemlerde tercih sebebi olmuştur.³⁶¹

Orta Asya'dan Anadolu'ya gelen Türkler, burada faaliyetlerini devam ettirmenin ön şartlarından birisinin denizlere egemenlik olduğunun farkına vardılar.³⁶² Süleyman Şah (1077-1086) İznik ve civarını ele geçirerek Marmara kıyılarına ulaşmış ve bu bölgede tersaneler kurmuştur.³⁶³

Ege denizinde bir Türk filosu meydana getiren ve Bizans'ı tehdit eden Çaka Bey'in I. Kılıçarslan tarafından öldürülmesi (1095), denizcilik faaliyetlerinin gelişimine engel olmuştur. Alâeddin Keykubat (1221-1237), denizciliğe önem vermiş ve “İki Denizin Sultanı” unvanı ile anılmıştır. Anadolu Beylikleri döneminde de (1070-1243) denizcilik faaliyetlerine devam edilmiştir.³⁶⁴ Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) denizciliği önemsemiş “kara ve denizlerin sultanı” olarak anılmıştır.³⁶⁵ II. Bayezid (1481-1512) döneminde, Osmanlı Denizciliği bir “atılım sürecine” girmiştir.³⁶⁶

³⁶⁰Erol Kapluhan, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, VII/33, (Ağustos-2014), s.438-441.

³⁶¹Taner Güler, *Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ramazan Özgan), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalı Klasik Arkeoloji Bilim Dalı, Konya, 2006, s.70.

³⁶²Hamza Keleş, Muhammet Şahin, Özgür Aktaş, Nihan Erol, “Tarih Öğretmen Adaylarının Türk Denizcilik Tarihi ile İlgili Olayların Önemine İlişkin Düşünceleri”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, XXI/4, (Ekim-2013), s.1576-1579.

³⁶³Ali İhsan Gencer, “Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)”, *İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1991, s.501-504.

³⁶⁴A. İ. Gencer, “Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)”, s.502.

³⁶⁵İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 18.

³⁶⁶İdris Bostan, “Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi”, *Türkler ve Deniz*, (Editör: Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s.13-17.

Gemilerde yeni teknolojiler kullanılmış, tershaneler modernleştirilmiştir. I.Selim (1512-1520) zamanında ise, Memlûk Donanması Osmanlı hizmetine girmiştir. Türk Donanması artık Kızıldenizde faaliyet gösterecektir. Osmanlı'da donanmanın en güçlü dönemi Kanuni Sultan Süleyman'ın tahtta bulunduğu (1520-1566) zamana rastlar. Kanuni “Akdeniz'in ve Karadeniz'in Sultanı” unvanı ile anılırdı. Kazanılan zaferlerle birlikte tershane yapımına da önem verilmiştir. Kızıldeniz tamamen Osmanlı'nın egemenliği altına girmiştir.³⁶⁷

Bu dönemde Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa'larla birlikte Türk donanmaları Akdeniz'de büyük başarılar elde etmişlerdir.³⁶⁸ Bu dönemde donanmaları önemseyen Osmanlılar tersane kurma suretiyle gemilerin yapımını sürdürmüştür.³⁶⁹ Akarsulardan da savaş sırasında yararlanılmış ve ince donanmalar kurulmuştur.³⁷⁰

İstanbul, Asya ve Avrupa Kıtaları'nı birbirine bağlayan dünyanın en önemli ulaşım ve ticaret merkezlerinden biridir. Marmara denizi, Haliç, Boğaziçi kıyılarına sahip şehrin kıyıları arasında ilk ulaşım kayıklarla yapılmaktaydı. Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa, daha Navarin Muharebesinden (1827) önce donanmasında iki buharlı gemi bulunduruyordu. Mora İsyanı'nı (1821-1839) bastırmak için Osmanlı Devleti'ne gönderilen donanmada bu gemiler de bulunuyordu.³⁷¹ Navarin Deniz Muhaberesinde Osmanlı Devleti elliden fazla gemisini kaybetti.³⁷²

Osmanlı Devleti donanmada kullanılmak üzere 1827'de “Swift” adlı ilk buharlı gemiyi aldı.³⁷³ İngiltere'den alınan ve “Sûrat” adı verilen buharlı gemiye halk arasında “Buğ Gemisi” denilmekteydi.³⁷⁴ İki yıl sonra yine İngiltere'den “Hilton Joliffe” isimli ikinci buharlı gemi satın alındı.³⁷⁵ ABD ile 7 Mayıs 1830'da imzalanan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması'ndaki gizli bir protokol³⁷⁶ ile daha modern buharlı gemi

³⁶⁷ İ. Bostan, “Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi”, s.32.

³⁶⁸ A. İ. Gencer, “Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)”, s.504.

³⁶⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s.394-405.

³⁷⁰ Rasim Ünlü, **Osmanlı Tarihinde İnce Donanma ve İşlevi**, 3. Deniz Harp Tarihi Semineri, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2006, s.2-40.

³⁷¹ BOA, HAT.860-38347.

³⁷² BOA, HAT.945-40691; BOA, HAT.946-40718.

³⁷³ BOA, HAT.569.27922; BOA, HAT.574.28124.

³⁷⁴ BOA, HAT.570.27927; BOA, HAT.572.28018; BOA, HAT.579.28403.

³⁷⁵ Tülay Duran, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s.51.

³⁷⁶ Bu protokolün gizli tutulma nedeni İngilizler başta olmak üzere Avrupalı Devletlerin yaptıkları baskıdır. (Selda Kayapınar, “1830 Osmanlı-ABD Ticaret Anlaşması Öncesi Amerika'nın Diplomasi Girişimleri”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.51, (Ocak-2017), s.40-56.)

yapılması kararlaştırıldı. Amerikalı gemi mühendisi Henry Eckford Osmanlı Devleti'nde gemi yapım çalışmalarına büyük katkı sağlamıştır.³⁷⁷

Osmanlı tersanelerinde Amerikalı mimar Foster Rhodes tarafından 1837'de inşa edilen ilk vapur “*Eser-i Hayr*” gemisidir. Tersane-i Amirede yine aynı mimar tarafından 1838'de “*Mesir-i Bahri*” ve 1839'da “*Tair-i Bahri*” gemileri inşa edildi.³⁷⁸ Buharlı geminin Türk sularında yerini alması ulaşımında önemli bir canlılık başladı.³⁷⁹ Osmanlı Devleti'nde gemi yapımında dışa bağımlılık, sanayileşme alanındaki tartışmaları da gündeme getirmekteydi. Vapur ilmini bilen uzman eksikliği, ekipmanların dışardan alınması ve vapur fabrikasının kurulamaması başlıca sorunlar idi.³⁸⁰

Hazine-i Hassa tarafından yolcu taşımak amacıyla iki gemi siparişi verildi. “*Eser-i Cedit*” ve “*Peyk-i Ticaret*” gemileri bu istek doğrultusunda inşa edildi.³⁸¹ Meclis-i Valada donanma için de gemi inşasının önemi üzerinde durulmakta idi.³⁸²

Denizlerde düzenli yolcu taşımacılığının ilerleme kaydetmesi 1843'te Padişah Abdülmecit'in (1823-1861) fermanı ile kurulan “*Fevaid-i Osmaniye*”³⁸³ ve anonim şirket olarak 1841'de kurulup verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan “*Şirket-i Hayriye*” ile gerçekleşti. Türkiye'deki resmi denizyolları işletmeciliği 1845'te “*Fevaid-i Osmaniye*” adlı bir idarenin kurulmasıyla başladı. İngiliz danışman subayların yeni bir teşkilat yapısına gidilmesi gerektiği hakkında rapor vermeleri³⁸⁴ sonucunda artan iş gücü gibi faktörleri göz önüne alan Osmanlı Sadareti tarafından, Bahriye'de yeni bir yapıya gidilmesi konusunda bir tahrir hazırlandı. Tahrirde Osmanlı Donanma-ı Hümayun ile Tersane-i Amire'nin mali ve idari işlerini yürütecek sivil bir yapının oluşturulması kararlaştırıldı.³⁸⁵

Osmanlı Devleti'nde 1845-1847 yılları arasında donanmaya kazandırılmak üzere yedi adet gemi daha inşa edildi. Bunlar “*Mecidiye, Taif, Eser-i Nüzhet, Pesendide, Feyz-i Bari ve Saik-i Şadi'dir*”.³⁸⁶ 1850'de yaklaşan Rus tehdidi nedeniyle İngilizlerden dört

³⁷⁷ BOA, HAT.1212.47497; Steven M. Selig, **Draughts: The Henry Eckford Story**, Agreka History, Arizona, 2008, s.64.

³⁷⁸ BOA, HAT.577.28287.

³⁷⁹ Çağrı Erhan, “*Osmanlı ABD İlişkileri*”, **Osmanlı, II**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.237.

³⁸⁰ BOA, C.BH.51.2422.

³⁸¹ BOA, İ.DH.110.5541; BOA, İ.DH.67.3306; BOA, İ.DH.118.6015.

³⁸² BOA, İ.MSM.16.360.

³⁸³ “*İlk adı İdare-i Aziziye olan devlet vapur işletme dairesidir. İdare-i Mahsusa İstanbul limanı ile Marmara Denizi'ndeki belli hatlar üzerinde bütün Osmanlı limanlarına vapur işletme imtiyazına sahip milli denizcilik işletmeleridir*”. (Kaori Kumatsu, **İdare-i Mahsusa'nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Tetkik**, TTK Yayınları, Ankara, 2002, s.1780;)

³⁸⁴ BOA, İ.BH. 3,1338-M-8.

³⁸⁵ İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihî Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1961, s.201.

³⁸⁶ BOA, D.DRB.MH.888.27; BOA, İ.DH.67.3306.

savaş gemisi sipariş edildi. Bu gemilere “*Cidde, Başra, Şad ve Tuna*” isimleri verildi.³⁸⁷ 1867’de Deniz Kuvvetleri’nin idari işlerini devralmak üzere Bahriye Nazırlığı kuruldu. Osmanlı Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Kaptan-ı Derya’nın sadece donanmanın askeri kısmı ile ilgilenme yetkisi kaldı.³⁸⁸

11 Mart 1867’de hazırlanan bir tahrir ile Kaptan Paşa’nın görev alanının Donanmaya komuta etmekle sınırlandırılması, idari ve mali işlerin yürütülmesi ise yeni kurulan Bahriye Nezareti bünyesinde toplanması kararlaştırıldı.³⁸⁹

Bu isim 1870’te “*İdare-i Aziziye*”, 1878’de “*İdare-i Mahsusa*” olarak değişti. 1910’da bu idare kaldırıldı yerine “*Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi*” kuruldu. Bu teşkilatın adı 1923’te “*Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi*’ne” çevrildi.³⁹⁰

1- Seyr-i Sefain İdaresi’nin Kurulması (1910) Sonrası Yaşanan Gelişmeler

II. Meşrutiyet’in ilanından (1908) sonra, bazı şehir hattı vapurlarında “*Hanedan-ı Saltanata mahsustur*” ibaresi ile Osmanlı Hanedanlığı mensupları için bir özel kamara ayrılmıştı. Bu dönemde Kızıltoprak’tan Bostancı’ya kadar üst düzey devlet bürokratları ikâmet etmekteydi. Çoğunlukla Haydarpaşa’ya gelen ve deniz yolculuğunu tercih eden kişiler arasında belirgin bir protokol farkı olduğu dikkat çekmekteydi.³⁹¹

Osmanlı Devletinde yabancılara özellikle de Osmanlı uyruklu olmayan Avrupalılara verilen kapitülasyonlar deniz yolu ulaşımını da etkilemişti.³⁹² Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra deniz taşımacılığına ayrı bir önem verecekti.³⁹³ 1844’te “*İdare-i Mahsusa*”³⁹⁴ adlı kurumun tesis edilmesiyle birlikte deniz yolu ticaretinde bu kurumun belirleyici olması kararlaştırılmışsa da ilerleyen süreçte istenilen sonuçlar alınamamıştır.³⁹⁵ “*İdare-i Mahsusa*”, 1910’da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi’ne dönüştürülmesi ve Bahriye, Ticaret ve Nafia Nezaretlerinden birine bağlanması gerektiği

³⁸⁷ BOA, İ.MVL.170.5061; BOA, A.MKT.NZD.50.96; BOA, A.AMD.37.37.

³⁸⁸ İdris Bostan, *Kadırgadan Kalyonu’u XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İkinci Yarısında Osmanlı Gemi İnşa Teknolojisinin Gelişimi*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.43.

³⁸⁹ Gülay Tulasoğlu, “*Tarihin Tarihsizleştirilmesine Örnek Olarak Kapitülasyonlar*”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, XXXII/2, (Güz-2015), s.252-256.

³⁹⁰ BCA, 490.01/1455.38.2.

³⁹¹ A. Giz, “*Nerede O Eski Kadıköy Vapurları*”, s.48.

³⁹² M.Kopar, “*Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)*”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, VIII/22, (Nisan-2016), s.467-470.

³⁹³ BCA, 30.1.0.0/40.239.9.

³⁹⁴ K. Komatsu, *İdare-i Mahsusa’nın...*, s.1780.

³⁹⁵ A. Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı’nın...*, s.97.

ifade edildi.³⁹⁶ 14 Eylül 1910'da tamamlanan çalışmaların ardından Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kuruldu.³⁹⁷

İdare Meclisi'nde bulunacakların isimleri şöyleydi: Ahmet Cemal Bey, Zohrab Efendi, Miralay Aziz Bey, Ohannes Efendi, Anadolu Osmanlı Demiryolu Müdür-i Umumisi Mösyö Hü Kent ve maliye memuru Oksan Efendi.³⁹⁸ İdare Meclisi üyeliğine Ticaret Umumi Müdür'ü Ali Bey tayin edildi.³⁹⁹

Devlet bütçesinden 1910'da Harbiye Nezareti'ne tahsis edilen paradan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne 156.000 altın verildi.⁴⁰⁰ Bu kaynak ile emekli ücretlerinin ödenmesi, gemilerin onarılması ve İngiltere'den hem sivil hem de asker taşımaya uygun gemilerin alınması kararlaştırıldı.⁴⁰¹ Tüm bu giderler de hurdaya çıkarılan eski gemilerin satılmasıyla elde edilecek para ve Donanma Cemiyeti'nden gelmesi beklenen 40-50.000 altın lira ile karşılanacaktı.⁴⁰²

Alman Mösyö Leke 7 Eylül 1911'de 40.000 frank ücretle İdarenin Genel Müdürlüğü'ne getirildi.⁴⁰³ Osmanlı Devleti'nin uluslararası taşımacılığı tamamen yabancı devletlerin ve şirketlerin denetimindeydi. 1911'de Osmanlı limanlarında yapılan yükleme ve boşaltma işlerinin neredeyse % 90'ı bu şirketler tarafından yapılmaktaydı.⁴⁰⁴ İşleyebilir vasfa sahip ancak 34.902 tonluk bir filo vardı.⁴⁰⁵

Seyr-i Sefain İdaresi tarafından, ilk defa bir Marsilya tersanesine pervaneli üç gemi sipariş edildi. 1912'de hizmete giren bu gemilere “*Moda*”, “*Burgaz*” ve “*Kadıköy*” isimleri verilmişti. “*Seyr-i Sefain İdaresi*” nden Cumhuriyet Dönemine intikal eden vapurlar şunlardı: “*Bağdat*”, “*Basra*”, “*Halep*”, “*Fenerbahçe*”, “*Haydarpaşa*”, “*İhsan*”, “*Neveser*” , “*Moda*”, “*Burgaz*”, “*Kadıköy*” adlarındaki pervaneli gemiler ve I. Dünya Savaşın'da Almanya'dan alınmış olan “*Maltepe*”, “*Pendik*” ve “*Kınalıada*” vapurları da bu kapsam içinde idi.“*Bağdat*”, “*Basra*” ve “*Halep*” vapurları benzerlerine oranla lüks

³⁹⁶ BOA, BEO.3803.285224.

³⁹⁷ BOA, HR.İM.59.28; BOA, DH.MUI.169.57; BOA, ŞD.2829.32; BOA, BEO.4299.322422.

³⁹⁸ BOA, BEO.3870.290194.

³⁹⁹ BOA, BEO.3968.297590; BOA, BEO.3981.298531.

⁴⁰⁰ BOA, İ.MLU.10.10.

⁴⁰¹ BOA, İ.MLU.8.53.

⁴⁰² Kasım Sözer, 1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Şakir Batmaz), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006, s.14.

⁴⁰³ BOA, BEO.3936.295162.

⁴⁰⁴ Hayri R. Sevimay, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü, Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, Kişisel Yayın, İstanbul, 1992, s.90.

⁴⁰⁵ Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Birinci Kalkınma Planı (1963-1967) Turizm, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1963, s.42.

idi. Üst düzey devlet adamları bu vapurlar ile yolculuk ederdi. Mütarekeden sonra bu gemiler yıpranmıştı.⁴⁰⁶

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1914'te bütçe içindeki masrafı 75.000.000 kuruş iken geliri ise yaklaşık 80.000.000 kuruş civarındaydı. Aradaki fark ise Levazım Daire Başkanlığı kapsamında harcanmaktaydı. Özellikle Çanakkale Savaşı'nda bu idare, bir çok gemi ve vapurunu kaybetti. Savaş sonrası İşgal kuvvetleri, savaş tazminatı olarak Seyr-i Sefain İdaresi'nin gemilerini talep etti. Fakat amaçlarına ulaşamadılar. 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi sonrası Milli Mücadele'ye katkıda bulunmak için Seyr-i Sefâin ve Şirket-i Hayriye vapurlarından bazıları Anadolu'ya silah ve cephane kaçırılması faaliyetlerine destek verdi.⁴⁰⁷

Milli Mücadele'nin başarıyla sonuçlanmasından 23 Ocak 1923'te 2195 sayılı kararnameyle idarenin adı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirildi.⁴⁰⁸ Gazi Mustafa Kemal (Atatürk)'ün önerisiyle 1923'te İdarenin Müdürlüğü'ne Sadullah (Güney) Bey (1883-1945) üçüncü kez getirilir.⁴⁰⁹ Anlaşılacağı üzere adı geçen kişi bu göreve yeniden atandığına göre alanında oldukça yetkin olmalı idi.⁴¹⁰ Yapılan bir diğer çalışma ise idarenin bütçesinin onaylanması ve üç aylık avans desteği verilmesidir.⁴¹¹

Türk deniz araçları ihtiyaçları karşılayamayacak bir vaziyette idi. Küçük takalar ve yelkenliler gemi biçiminde saç tekneler haline getirilerek yük ve insan taşımaya çalışılıyordu. Rus gemilerinin İstanbul'da satılmaya başlanması, dünya genelinde gemi fiyatlarının aniden düşmesine sebep oldu. Bu gemilerin Türk işletmecileri tarafından satın alınması ticaret gemiciliğini geliştirmeye başladı.⁴¹²

1923'te denizci yetiştiren tek okul Yüksek Deniz Ticareti Mektebi idi. Okulun iki gemisi ve birden fazla deniz aracı vardı. Ayrıca her türlü tatbikata yetebilecek laboratuvar ve atölyeleri mevcut idi. Öğrencilere meslekleri için iyi hazırlanma imkânı verilmekteydi.⁴¹³

⁴⁰⁶Adnan Giz, “Nerede O Eski Kadıköy Vapurları”, **Yıllar Boyu Tarih Dergisi**, S.52, (Eylül-1979), s.46-48.

⁴⁰⁷Eser Tutel, **Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s.136-144.

⁴⁰⁸BCA, 30.18.1.1/6.46.15; BCA, 30.18.01/012.63.1.

⁴⁰⁹24 Ocak 1913'te Seyr-i Sefain İdaresi Müdürlüğü'ne askeri müfettiş olarak atandı. 29 Ocak 1914'te Seyr-i Sefain İdaresi Müdürlüğü Vekilliği'ne tayin edildi. (BOA, BEO.4556.341631; E. Tutel, **Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası**, s.145-147.)

⁴¹⁰Serkan Tuna, “1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz Nakliyatı Kanunları”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, XXII/2, (Bahar-2013), s.309-326.

⁴¹¹BCA, 30.18.1.1/6.53.5; BCA, 30.18.1.1/6.50.15.

⁴¹²Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası Vakfı Yayınları, İzmir, 2008, s.66-67.

⁴¹³BCA, 490.1.0.0/1455.38.2.

a) İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)

İzmir'de Banka-Han binasında toplanan bin yüz otuz beş delege ile yeni Türkiye'nin ekonomik sorunları bu kongrede tartışıldı. Milli Mücadale Kadrosu, Kurtuluş Savaşı ile kazanılan zaferden sonra prensip olarak siyasi ve ekonomik bağımsızlığı öngörmektedir.⁴¹⁴

İzmir İktisat Kongresi'nde iki temel amaç üzerinde duruldu; Tüccar, çiftçi, sanayici ve işçilerin sorunlarını belirlemek ve yabancı sermaye sahiplerine ekonominin gelecekte alacağı biçimi açıklamak.⁴¹⁵

Cumhuriyet Dönemi Türk Denizcilik Politikası "*Ticaret-i Bahriye Meseleleri*" adı altında ele alındı. Bir nevi denizcilerin manifestosu olarak nitelendirilen lahiyada⁴¹⁶ şu kararlar yer almaktaydı;⁴¹⁷

- 1-Kendi limanlarımızda Türk bayrağı taşıyanların ticaret yapabilmesi
- 2-Limanlar arasında postacılık hizmetlerinin Türk ticaret gemileri'ne bırakılması
- 3-Armatörlere ve Türk gemilerine vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanması ve gemilerin sigortalandırılması
- 4-Yüksek tonajlı gemi yapımı için isteyenlere kredi verilmesi, Gemi inşaatı için ormanlardan kereste temininin sağlanması
- 5- Kıyılarımızın deniz ve hava koşullarına karşı korunmasız olduğu dikkate alınarak yeni limanlar ve iskelelerin yapılması
- 6- Deniz Ticaret Bankası'nın kurulması
- 7-Seyrüseferin İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi
- 8-Gemilerin limanlara giriş-çıkış işlemlerinin günün her saatinde yapılması
- 9-Deniz Ticaret Odalarının ve Deniz Ticaret Mekteplerinin kurulması
- 10-Projeleri hazırlanmış, tatbik kabiliyeti olan nehir ve göl taşımacılığı ile ilgili yatırımların başlatılması, balıkçılığın geliştirilmesi ve korunması.

⁴¹⁴Afet İnan, **İzmir İktisat Kongresi**, TTK Yayınları, Ankara, 1989, s.11.

⁴¹⁵İbrahim Onur Koçalışlı, "1923 İzmir İktisat Kongresinde Alınan Kararların Dönemin İktisat Politikalarına Etkileri", **International Journal of Academic Value Studies**, III/17, (Aralık-2017), s.134-148.

⁴¹⁶Mehmet Öznur Alkan, "Türkiye İktisat Kongresi 1923'e Katkı 3", **Birikim**, S.38-39, (Haziran, Temmuz-1992), s.132-136.

⁴¹⁷Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.136.

b) Kabotaj Kanunu (1 Temmuz 1926)

Lozan Antlaşması'nın⁴¹⁸ 140. Maddesi gereği, Yunan kuvvetlerince 30 Ekim 1918'de ele geçirilen Türk bayraklı gemiler geri alındı. Karadeniz'de ele geçirilen Yunan bandıralı gemiler geri verilmedi. Bu gemiler Seyr-i Sefain İdaresi'ne yıllarca hizmet etmişlerdir.⁴¹⁹

Lozan Konferansı'na katılmayan ABD, 6 Ağustos 1923'te TBMM Hükümeti ile ayrı bir antlaşma imzaladı. Bu antlaşma iki ülke arasında siyasi ve ticari ilişkileri düzenlemekteydi.⁴²⁰

Yeni kurulan devletin deniz ticaretinde bağımsızlığı kazanmak öncelikli hedefi idi. 1926'da 470 Sayılı Nizamnameyle⁴²¹ milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi kurularak⁴²² deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verildi. İstanbul, Mersin, İzmir, Trabzon limanlarının işletilmesi, devlet politikasının genel yapısına uygun olarak, yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredildi.⁴²³ Bu şirketler kamusal alanda önem arz eden mali kuruluşlardı: Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi⁴²⁴, Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş. bu yeni kurumun ortaklarıydı. Kurumsallaşma bununla beraber daha da ilerledi. Olanaklar geliştikçe, yeni düzenlemelere yapıldı. Temel özellik, kurulan her yeni kurumun millileştirilmesi idi⁴²⁵

⁴¹⁸“İsviçre'nin Lozan şehrinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) temsilcileriyle Britanya İmparatorluğu, Fransız Cumhuriyeti, İtalya Krallığı, Japon İmparatorluğu, Yunanistan Krallığı, Romanya Krallığı ve Sırp, Hırvat ve Sloven Krallığı temsilcileri tarafından, Lemn Gölü kıyısındaki Beau-Rivage Palace'ta imzalandı”. (Ali Naci Karaca, **Lozan**, Nokta Kitap, İstanbul, 2007, s. 129.)

⁴¹⁹“Madde 140: Türkiye ile öteki Devletlerarasında, Savaş sırasında ve 30 Ekim 1918 gününden önce, her birinin ele geçirdiği deniz ganimetleri, birbirine karşı hiçbir işlem ve sav konusu olmayacaktır. İstanbul'u işgal eden Devletlerce anılan günden sonra, silah bırakışımızın bozulması nedeniyle, el konulan mallar konusunda da bu hüküm geçerli olacaktır. İstanbul'u işgal eden devletlerin hükümetleri ya da Türk Hükümeti'nce, 29 Ekim 1914 gününden 1 Ocak 1925 gününe dek, kendi limanlarında konulmuş olan her türlü tekneler, küçük tonajlı gemiler, yatlar ve mavnalar konusunda gerçek sözü edilen devletlerin hükümetleri ve uyruklarınca, gerek Türk Hükümeti ve uyruklarınca hiçbir istem ileri sürülmeyecektir. Yunan kuvvetlerince 30 Ekim 1918 gününden sonra zapt olunan Türk bayraklı gemiler Türkiye'ye geri verilecektir.” (Hikmet Öksüz, “Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Deniz Kuvvetleri'nin Durumu ve Milli Mücadele'ye Katkıları”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, S.164, (Eylül-2006), s.55-74.

⁴²⁰Doğan Koçak, “Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye İle ABD Arasında Olan İlişkilerin Gelişimi ve Türkiye-ABD Ticaret Anlaşması (1 Nisan 1939)”, **Atatürk Dergisi**, VII/1, (Ocak-2018), s.95-120.

⁴²¹İstanbul Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dâhiliyesi, **Resmi Gazete**, S.470, (12/09/1926).s.5.

⁴²²BCA, 30.10.0.0/ 156.98.9.

⁴²³BCA,30.18.1.1/19.32.9; BCA, 30.18.1.1/16.64.11; BCA, 30.18.1.1/15.49.20; BCA, 30.18.1.1/13.29.5; Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2009, s.48.

⁴²⁴E. Tutel, **Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası**, s.145-147.

⁴²⁵“Türkiye Cumhuriyetinin ilanıyla, 597 sayılı kanunla Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresinin adı Türkiye Seyr-i Sefâin idaresi şekline dönüştürülmüş ve kuruluşu 5 Şubat 1924 tarih ve 2195 sayılı kararla Müdafaa-yı Milliye vekâletine bağlanmıştır”. (K. Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi...**, s.68.)

XIX. Yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti'nin gündemine giren kabotaj tartışmaları Avrupa'nın ekonomik yayılması ve buharlı gemi teknolojisinin geliştirilmesiyle ilgilidir. Avrupa ekonomisinin Osmanlı sahillerindeki ihtiyacı ve faaliyeti sürekli artmaktaydı. Bu sebeple Osmanlı Devleti'ne ait denizler ve limanlar yabancı devletlerin ekonomik ve siyasî baskılarına gittikçe daha fazla maruz kalmaktaydı. Bu da “*Kabotaj Tekeli*” konusunu daha da önemli bir hale getirmekte idi.⁴²⁶

Kabotaj tartışmaları hukukî dayanaklarla yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin XVI. Yüzyıldan beri imzaladığı anlaşmalarda böyle bir kavrama rastlanmamaktadır. Fakat Osmanlı Devleti XIX. Yüzyılda bu sorunla karşı karşıya kaldığı zaman kabotaj hakları olduğunu iddia eden devletlerin en büyük dayanakları bu antlaşmalardı.⁴²⁷

Bu antlaşma maddeleri genişletilerek ve yorumlanarak her tartışmada Osmanlı hukukçularının önüne getirilmekteydi. Yabancı devletlerin bu maddelere istinaden kabotaj hakkını iddia etmeleri Osmanlı Devleti üzerinde elde ettiği ekonomik, siyasî güç ve nüfuzdan kaynaklanıyordu.⁴²⁸

Osmanlı yetkilileri İngiliz bandıralı vapurların, Arabistan ve Akdeniz kıyılarında kaçakçılık yaptıklarını belirterek bu küçük vapurların kontrol ve denetim isteklerini dile getirmişlerdi. Fakat İngilizler, “*vapurlarının Osmanlı sahilinde seyri sefer yapma yetkilerinin anlaşmalardan kaynaklandığını ve hükümetin isteğine uyulamayabileceği*” cevabı ile reddetmişlerdi. Osmanlı Hariciyesi devam etmekte olan görüşmelere zarar vermemesi için bu itirazlarında ısrar etmemektedirler.⁴²⁹

Kabotajla ilgili tartışmalar sürekli devam etmekteydi. Gerek Seyr-i Sefain İdaresi'ne ve gerekse de armatörlere doğrudan ve dolaylı biçimde yardımda bulunuldu. Taşıma vasıtaları arttırıldı. Türk denizciliği bakımından en önemli adım atılarak TBMM'de 26 Nisan'da kabul edilen “*Kabotaj Kanunu*” 1 Temmuz 1926'da 815 sayılı kanunla yürürlüğe girdi.⁴³⁰ Bu kanunla Sahil, kara suları ve limanlarda mevcut bütün işleri sadece Türk bayrağını taşıyan gemilerin yapması kararlaştırıldı. Ticaret hakkı yalnızca Türklere ait olacak ve Türk deniz araçlarında kaptanlık yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarına verilecekti.⁴³¹

⁴²⁶ K, Kumatsu, *İdare-i Mahsusa'nın...*, s.1781.

⁴²⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin...*, s.396.

⁴²⁸ E. Tutel, *Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası*, s.145-147.

⁴²⁹ BOA, HR.HMŞ.İŞO.65.15.

⁴³⁰ 815 sayılı Kabotaj Kanunu, *Resmî Gazete*, S.815, (29/04/1926).s.1.

⁴³¹ “*Madde 1: Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe münhasırdır. Ecnebi sefaini ancak memalik-i ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk limanlarına ihraç ederler ve Türk*

Yapılan düzenlemeler deniz ticaretinde hızlı bir tonaj artışı sağladı. 1923'te 34.902 gayri safi tonaj 1925'te 68.901, 1927'de 80.744, 1928'de 88.069, 1930'da 102.310, 1933'te 110.774 ve 1934'te 115.686 gayri safi tonaja ulaşmıştı. Daha sonra ise bu artışa hizmet verebilecek liman alt yapıları kurulmaya ve işletilmeye çalışıldı.⁴³²

Osmanlı Devleti'nde bu gibi işleri Seyr-i Sefain şirketi büyük ölçüde üstlenmişti. Yeni dönemde ise gemi alımları, mevcut gemilerin bakım ve onarımları ile ilgilenmesi de Seyr-i Sefain İdaresine bırakıldı.⁴³³ Bu suretle deniz taşımacılığının en mühim kısmını oluşturmuş olan Seyr-i Sefain filosuna birçok aksamalar ilave edilmiş oldu. Sadullah (Güney) Bey yönetimi devraldığında idarenin durumu iyi değildi. Bir taraftan eski gemilerin onarımıyla uğraşılırken, diğer taraftan da havuzların geliştirilmesi yoluna gidildi. Tophane'deki depolar Ford Şirketine kiraya verilerek ek gelir elde edildi.⁴³⁴

1926'da Seyr-i Sefâin İdaresi, İngiltere yapımı dört ve Hollanda yapımı bir gemiyi, 1927'de İngiliz yapımı iki vapur ile Norveç yapımı bir römorkörü, 1928'de Fransız üretimi iki, İngiltere ve Hollanda tarafından yapılan birer gemiyi daha bünyesine katmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Almanya'dan satın alınan ve Fransızlarca el konulan bir gemi de geri alındı. Ancak, 1929'dan itibaren bütün dünyada etkili olan “*Ekonomik Buhran*”,⁴³⁵ Seyr-i Sefâin İdaresi'ni de tedbirler almaya yöneltmiştir.⁴³⁶

Bu dönemde özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşvik edilmesidir önem arz etmektedir. “*Teşvik-i Sanayi Kanunu*”⁴³⁷ (28 Mayıs 1927) maddeleri ile Türk

limanlarından ecnebi limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar. Madde 2: Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda bilumum kara sularıyla kara sularına dâhil bulunan körfez, liman, koy vesairede vapur, römorkör, istimbot, motorbot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik murakıbi kebire vesaire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefâini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sâbit ve sâbih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır” (BCA, 30.18.1.1/10.31.20.)

⁴³²E. Tutel, *Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası*, s.145-147.

⁴³³Yakup Kepenek, *Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi*, Verso Yayıncılık, İstanbul, 1990, s.29-36.

⁴³⁴Güzide Sezgin, *İnönü Dönemi Türk Denizciliği (1938-1950)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç.Dr. Oğuz Aytepe), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006, s.14.

⁴³⁵“*Büyük Buhran, 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı veya pek bilinmeyen ismiyle Büyük Depresyon, 1929'da başlayan (etkilerini ancak 1930 yılının sonlarında tam anlamıyla hissettiren) ve 1930'lu yıllar boyunca devam eden ekonomik buhrana verilen isimdir. Buhran, Kuzey Amerika ve Avrupa'yı merkez almasına rağmen, dünyanın geri kalanında da (özellikle de sanayileşmiş ülkelerde) yıkıcı etkiler yaratmıştır*”. (John Kenneth Galbraith, *Büyük Kriz 1929*, (Çev: Özkan Özdem), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2013, s.121)

⁴³⁶E. Tutel, *Seyr-i Sefâin öncesi ve Sonrası*, s.145-147.

⁴³⁷ “*Sanayi yatırımları yapacak işletmelere muafiyet, imtiyaz ve teşvik sağlamayı amaçlayan yasadır. 28 Mayıs 1927'de çıkarılmış olan yasa on beş yıl süreyle yürürlükte kalmıştır. Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması Mustafa Kemal (Atatürk)'ün sanayi alanında yaptığı bir yeniliktir. Yasanın çıktığı dönemde özel girişimcilerin elinde yeterli sermaye bulunmadığı gibi, mali ve teknik bilgi yetersizliği ve uluslararası mali işlerde deneyimsizlik yasadan yeterince yararlanılamamasına neden olmuştur. Yasanın istenen sonucu vermemesi üzerine devletçilik ilkesinin yürürlük alanı genişletilmiştir*”. (Kadir Kasalak, “*Teşvik-i Sanayi*

armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri ve devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlandı. Böylece Türk deniz ticaret filosuna yeni gemiler kazandırıldı. Deniz ticaretinde ve taşımacılığında önemli bir pay elde edildi.⁴³⁸

c) Uluslararası Seyr-i Sefâin Anlaşmaları (1830-1933)

Denizcilik sektörü bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. ABD ile 7 Mayıs 1830'da imzalanan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması ticari ve siyasi anlamda atılan büyük bir adımdır.⁴³⁹ Portekiz ile 1844'te, İtalya ve Fransa'yla 1861'de, Avusturya ve Danimarka ile 1862'de Seyr-i Sefâin Antlaşmaları yapıldı.⁴⁴⁰

Osmanlı Devleti ile Brezilya İmparatorluğu arasında diplomatik ilişkileri düzenleyen ve geliştiren Dostluk, İkamet, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması ilk olarak 1856'da imzalandı.⁴⁴¹ 1857'de bu anlaşma yeniden düzenlendi.⁴⁴² Türkiye Cumhuriyeti ile Brezilya Federatif Cumhuriyeti arasında 1927'de Dostluk Antlaşması imzalandı. İki ülke arasında bu antlaşmayla siyasi ve ekonomik ilişkiler kuruldu.⁴⁴³

Türkiye ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) arasında 11 Mart 1927'de Ankara'da Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması imzalandı. Bu anlaşmaya göre SSCB Türkiye'deki ticari temsilciliklerinin statüsü düzenlenerek ticari temsilciler diplomatik dokunulmazlık kazanacaktı. Bu antlaşmayla iki ülke arasında ticari ilişkiler geliştirildi⁴⁴⁴

ABD Senatosu Lozan Barış Antlaşmasını 18 Ocak 1927'de onaylamadı ve ikili ilişkiler tehlikeye girdi. Amiral M.L. Bristol 20 Ocak 1927'de Ankara'ya hareket etti ve ABD'nin Türkiye ile diplomatik ilişkileri geliştirmek istediğini belirtti. Yapılan görüşmelerden sonra 17 Şubat 1927'de imzalanan geçici bir antlaşma imzalandı. Bu

Kanunları ve Türkiye'de Sanayileşmeye Etkileri", SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.27, (Aralık-2012), s.65-79.)

⁴³⁸ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi ulaşım politikaları (1923-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s.454.

⁴³⁹ T. Duran, *Türk Denizciliği...*, s.52.

⁴⁴⁰ BOA, MHD.209; BOA, HR.SYS.1887.49; BOA, A.DVNSNMH.d.11.405; BOA, HR.SYS.1887.45; BOA, HR.SYS.1887.47; BOA, MHD.204; Mehmet Temel, "18. ve 20. Yüzyıllarda Osmanlı- Danimarka İlişkileri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXII/1, (Temmuz-2007), s.117-172; Çağrı Erhan, "Osmanlı ABD İlişkileri", s.238.

⁴⁴¹ BOA, HR.SYS.1890.8; BOA, İ.HR.137.7079.

⁴⁴² BOA, İ.MMS.11.462; BOA, İ.HR.151.7973; BOA, A.DVN.MMH.9.16; BOA, HR.İD.1296.1; BOA, A.DVN.MMH.41.3; BOA, İ.HR.154.8186; BOA, HR.İD.1296.2; BOA, HR.İD.1296.3.

⁴⁴³ Bilâl N. Şimşir, "Cumhuriyet'in Barışçı Dış Politikası Üzerine", *Cumhuriyet Kazanımları*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2014, s.86-87.

⁴⁴⁴ Çağatay Benhür, "1920'li Yıllarda Türk-Sovyet İlişkileri: Kronolojik Bir Çalışma", *Selçuk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S.24. (2008-Bahar) s. 277-313.

antlaşma ile J.C. Crew ABD'nin ilk Türkiye Büyükelçisi olarak atandı.⁴⁴⁵ İlişkilerin olumlu yönde ilerlemesi ABD ile Türkiye arasında "ilk resmi antlaşma" olarak "1 Ekim 1929 Ticaret ve Seyr-i Sefâin" antlaşmasının imzalanmasıyla sonuçlandı.⁴⁴⁶

Türk Yunan ilişkileri 1930 tarihli İkamet, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması ile yerini dostluğa bırakmış, alınan kararlar her iki ülke vatandaşlarına eşit haklar, ikamet, ticaret ve seyahat konularında ise tam bir serbesti getirmiştir.⁴⁴⁷ Özellikle 1963'ten itibaren, Kıbrıs'ta giderek şiddetlenen olaylar sebebiyle basın, "Patrikhane karşıtı bir kampanya başlattı, Athinagoros ve İstanbul Rumları, Kıbrıs Rum lideri Makarios ve Kıbrıs Rumları ile ilişkili olmakla suçlandı".⁴⁴⁸

Çözülemeyen Kıbrıs Sorununu kendi sorunları olarak gören Türk halkı, her gün gazetelerde yayınlanan milliyetçi söylemlerin etkisiyle adadaki rumların Türklere yaptıkları katliamlara karşı büyük tepki göstermiştir. Özellikle gençliğin Kıbrıs Rumlarına karşı düzenlediği protesto gösterileri ve mitingler⁴⁴⁹ 1955'te yaşanan 6-7 Eylül olaylarının bir benzerinin 1963-1964 Kıbrıs Sorunu ile yeniden ortaya çıkmasına zemin hazırladı. İnönü Hükümeti Kıbrıs konusunda İkamet, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşmasını tek taraflı iptal etmiştir.⁴⁵⁰

Hollanda ve Letonya ile 3 Nisan 1929'da Seyr-i Sefâin Anlaşmaları yapıldı. Bu ülkelerle yapılacak deniz ticaretleri ve yolcu taşımacılıkları konusunda anlaşmaya varıldı.⁴⁵¹ Danimarka ile 31 Mayıs 1930'da⁴⁵², Japonya ile 11 Şubat 1931'de Seyr-i Sefâin Sözleşmesi imzalandı.⁴⁵³

Almanya ile 1931'de⁴⁵⁴ ve 1933'te yapılan ticaret antlaşmalarıyla da kliring⁴⁵⁵ usulü kabul edildi. Daha sonra, İngiltere, Finlandiya, İsveç, Yugoslavya, Avusturya,

⁴⁴⁵ BOA, HR.İM.222.40.

⁴⁴⁶ D. Koçak, "Tarihsel Süreç İçerisinde...", s.105.

⁴⁴⁷ Alper Işık, **Türkiye'de Ulus-Devlet ve Gayrimüslim Azınlık**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Bihterin Diçkol), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2015, s.122.

⁴⁴⁸ Elçin Macar, **Kilise Siyaset İlişkisi Açısından İstanbul Rum Ortodoks Patrikhanesi (1918-1999)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mustafa Toktamış Ateş), İstanbul Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1999, s.101.

⁴⁴⁹ **Hürriyet**, 25 Aralık 1963, s.1; **Tercüman**, 25 Aralık 1963, s.1; **Milliyet**, 25 Aralık 1963, s.1.

⁴⁵⁰ Koray Yaşar, **Türk-Yunan İlişkileri Ekseninde Türkiyeli Rumlar ve 1964 Kıbrıs Krizi Bağlamında Türk Basının Rumlara Bakışı**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Fulya Özkan), Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Antalya, 2018, s.93.

⁴⁵¹ **BCA**, 30.18.1.2/2.20.10; **BCA**, 30.18.1.2/2.20.12.

⁴⁵² **BCA**, 30.18.1.2/11.40.4.

⁴⁵³ **BCA**, 30.18.1.2/17.9.18.

⁴⁵⁴ **BCA**, 30.10.0.0/230.553.5.

⁴⁵⁵ "Ülkeler arasındaki iki yanlı ticaret anlaşmalarının temelde malla ödemeyi öngören bir türü. Kliringde anlaşmalı ülkeler arasında ithalat ve ihracat işlemleri döviz kullanılmadan mahsup ve takas yoluyla ve kliring kurumları aracılığıyla gerçekleştirilir. Kliring kurumları merkez bankası ya da kliring ofisidir".

Estonya, İtalya, Fransa ve diğer bazı ülkelerle benzeri anlaşmalar yapıldı. Kriling, ilerleyen yıllarda da devam edecek ve Türk dış ticaretinde önemli bir canlılık meydana getirecektir.⁴⁵⁶

Yeni gemi alımı yerine mevcutların onarımı ekonomik tasarruf sağlamıştır. 1933'te Deniz Ticaret Müsteşarı olarak atanan Sadullah (Güney) Bey 24 Aralık 1934'de İktisat Vekâlet'ine bir rapor sundu. Sunulan rapor Türk Denizciliği'nin gelişmesi ve yapılması gerekenler bakımından önemlidir. On beş yıllık süre zarfında filo sekiz misli arttırıldı. Deniz sanayi yeniden kuruldu ve personel yetiştirecek okullar açıldı. Yüksek Deniz Ticareti Mektebi 1938'den itibaren Münakalat Vekâletine bağlandı.⁴⁵⁷

Denizyolu taşımacılığı turizmde beklenen yerde değildir. Yaygın olarak havayolu kullanılmaktadır. Hâlbuki 1930'larda transatlantik turistik gemi yolculukları yapılmaktaydı. Denizyolu taşımacılığı sektöründe, seyir, feribot ve eğlence araçları üç ana ulaşım şekli olarak tanımlanabilir. Seyir gemileri, XX. Yüzyılın sonlarında deniz seyahat piyasasının en üst seviyedeki sektörleri arasında yer almaktadır. Feribot, seyahat etmenin zor olduğu yerlerde sudan geçmek için kullanılır. Kanallara ve iç suyollarına dayalı endüstriyel mirasa sahip ülkelerde, suyollarını kullanmak için tasarlanmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle Boğazlar Komisyonu kaldırılarak Türkiye'nin Boğazlar üzerinde yetkili olan komisyon kaldırılarak Türkiye'nin silah ve asker bulundurmasına hak kazanılmıştır.⁴⁵⁸ Kıyı şeridi uzunluğu 8.400 km olan ve dış ticaret taşımacılığının % 87'sini deniz yollarıyla gerçekleştiren Türkiye⁴⁵⁹, 1960'lardan itibaren büyük gelişme kaydetmiştir.⁴⁶⁰

Kalkınma planlarında ise denizyolu taşımacılığı önemli konulardan biri durumuna gelmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967); hizmetlerin geliştirilerek fiyat azaltılması yöntemleriyle uzak mesafe taşımacılığının denizyollarıyla yapılması

(Nesrin Yıldırım, **Atatürk'ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Politikaları**, Platin Yayınları, İstanbul, 2006, s.114-115.)

⁴⁵⁶Muharrem Selçuk Özkan, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'nin Takas Usulü Ticareti", **Karadeniz Araştırmaları**, S.34, (Yaz-2012), s.89-96.

⁴⁵⁷BCA, 30.10.0.0/174.201.2.

⁴⁵⁸İsmail Soysal, "1936 Montreux Sözleşmesi", **Çağdaş Türk Diplomasisi-Sempozyuma Sunulan Bildiriler**, TTK Basımevi, Ankara, 1999, s.3111-3116.

⁴⁵⁹Emin Serkan Erdönmez, Serap İncaz, "2018'e Kadar AB Denizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerilerinin Türkiye'ye Yansıması", **JOEEP: Journal of Emerging Economies and Policy**, I/1, (Mayıs-2016), s.111-125.

⁴⁶⁰**Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2016.s.21.;http: www.kalkinma.gov.tr.s. Pagess. Kalkinma Planlari. aspx, /E.T: 28.08.2019.

hedeflenmiştir. Bu plana göre uluslararası denizlerde farklı bandıralı gemiler ile de rekabet edebilen bir deniz ticaret filosu oluşturulması amaçlanmıştır. Bu bağlamda filoların yurt içi kaynaklar ile modernizasyonun yapılması ve inşası hedeflenmiştir.⁴⁶¹

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972); tüm taşımacılık alanlarının tek elden koordinasyonu ve genel taşımacılık politikalarını amaçlamıştır. Bunun yanı sıra gemilere ilişkin taleplerin yurtiçi üretimlerle sağlanması da esasa dayandırılmıştır. Bununla birlikte ticaret filolarının daha genç yapıya büründürülmesi ve genişletilmesi için gemi yapım endüstrisinin gelişiminin engellememe koşuluyla büyük tankerler, yük gemileri ve özel deniz araçlarının satın alınması da serbestleştirilmiştir.⁴⁶²

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977); bu plan, denizyollarında yük taşıma hacminin ve dış ticaret yükü taşımacılığında Türk gemi paylarının arttırılmasını amaçlar.⁴⁶³

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983); yakıt fiyatlarında görülen ani artışlara odaklanan bu plan, bu yöndeki tüketimin azaltılmasıyla ilgili en uygun taşımacılık sisteminin kullanılmasını öngörmektedir. Dolayısıyla Türk endüstrisinin yük taşımacılığının demiryolları ile deniz yollarına yönlendirilmesi amaçlanmış ve deniz yolları taşımacılığının milli ulaşımındaki payının arttırılmasına ilişkin politikalar kabul edilmiştir.⁴⁶⁴

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989); hizmet yeterliği, güvenlik, verimlilik ve limanlarla gemilerin kapasite önemi vurgulanmıştır. Denizyolu taşımacılığıyla elde edilen döviz kazancı artışını temin amacıyla karayolu taşımacılık payının azalması göze alındığından ticari filonun dünyadaki deniz ticaretindeki gelişen yapıya uygun gemiler ile donatılmasına önem verilmiştir.⁴⁶⁵

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994); burada ele alınan amaçlar ise dış borçlar göz önünde bulundurularak ulaşımın geliştirilmesi, uluslararası ticaretin

⁴⁶¹Serap İncaz, Muhsin Kadioğlu, Sabire Cömert, “*Turkey’s Maritime Policy During The Planned Economy*”, **Istanbul 8th International Congress on Maritime Technology**, Technical Universitys. Maritime Faculty, İstanbul, 1997.s.98; **Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Birinci Kalkınma Planı (1963-1967) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1963, s.42.

⁴⁶²Mine Polat Alpan, Aysun Aydın Öksüz, “*1934-1944 Seneleri Arasındaki Karayolu Faaliyetlerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi*”, **Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırma Dergisi**, XIV/27, (Kış-2019), s.140-144. ; **DPT İkinci Kalkınma Planı (1968-1972) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1967, s.28.

⁴⁶³**DPT Üçüncü Kalkınma Planı (1973-1977) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1972, s.84.

⁴⁶⁴**DPT Dördüncü Kalkınma Planı (1979-1984) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1977, s.67.

⁴⁶⁵**DPT Beşinci Kalkınma Planı (1985-1989) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1984, s.42.

kolaylaştırılarak AB ile bütünleşme kapsamında ulaştırma politikalarının uyumlu hale getirilmesidir. Deniz ticaret filosunun dünyadaki teknolojik gelişimlerle uyumlu gemi inşası ve alımı aracılığıyla genişletilmesi planlanmıştır.⁴⁶⁶

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2001); verimliliğin arttırılması için çevresel ulaşım alt yapısının geliştirilmesi ve özerk bir yapıya sahip olarak liman özelleştirilmesi öngörülmektedir. Ayrıca dünya deniz taşımacılığı payının maksimum düzeye alınması hedeflenmiştir.⁴⁶⁷

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005); 2000’de tamamlanmış olan Ulusal Limanlar Master Planı kapsamında Türkiye’yi denizyolları taşımacılığında bir geçiş merkezi durumuna getirebilmek amacıyla limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve kapasite arttırımı öngörülmüştür. Bu kapsamda yük ve yolcu gemilerine liman hizmetlerinin yanı sıra yakıt açısından katkıda bulunulması için gereken tedbirlerin alınması ve muhtemel AB rekabetine hazır olmak için filoların güçlü kılınması amaçlanmıştır.⁴⁶⁸

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013); Asya’daki Türk Cumhuriyetleri ile ticaretin artmasından dolayı ilişkilerde denizcilik boyutuna daha önem verilmesini öngörmüştür. Dolayısıyla ürünleri Hazar Denizi aracılığıyla Bakû ve Azerbaycan’a daha sonra ise Ro-Ro hattıyla hem Karadeniz hem de Akdenize taşınması amaçlanmıştır. Burada önemli olan Karadeniz bölgesindeki limanlarımızın geliştirilmesi, yatırımların arttırılması ve denizyolu ulaşımının daha güvenilir kılınmasıdır. Belli bir tonajın üstünde yer alan yüklerin demiryolları ve denizyolları ile taşımacılığının yapılmasını teşvik amacıyla planlamalar yapılmıştır.⁴⁶⁹

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018); yabancı bandıradaki Türk gemilerinin Türk bayrağı çekmelerinin teşviki amaçlanmıştır. Otomatik tanımlama sistemi uygulanmaya konularak, deniz güvenliği hususunda büyük gelişmeler sağlanmıştır. Gereken önlemlerin alınmasıyla birlikte yeni liman yapım projeleri,

⁴⁶⁶**DPT Altıncı Kalkınma Planı (1990-1994) Turizm,** (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1990, s.32.

⁴⁶⁷**DPT Yedinci Kalkınma Planı (1996-2000) Turizm,** (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1995, s.27.

⁴⁶⁸**DPT Sekizinci Kalkınma Planı (2001-2005) Turizm,** (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2000, s.78.

⁴⁶⁹Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Ankara, 2011.s.27; **DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm,** (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2006, s.27.

kapasiteyi arttıran genişleme projelerinin yanı sıra, Akdeniz'deki bazı limanların tamamlanarak hizmete sunulması hedeflenmiştir.⁴⁷⁰

Asya, Avrupa ve Afrika arasında köprü görevi gören Türkiye, hem taşımacılıkta hem de yolcu taşımacılığında temel teşkil etmektedir. Özellikle denizaşırı ülkelerle deniz yolu ile iş yapmak için, özellikle kıyılar açısından önemli bir potansiyele ve geniş iç bölgeleri olan limanlara sahiptir.⁴⁷¹

Türkiye'de ulaşım politikaları kapsamında denizyolu taşımacılığının da yeniden yapılandırılmaya ihtiyacı vardır. Bu amaçla yapılması gerekenlerin bir kısmını şöyle ifade edebiliriz: Gemi filolarının teknik niteliklerinin artırılması, gemilerde çalışanların yaş ortalamasının düşürülmesi, limanlarla tarım alanlarının modernize edilmesi, alanında uzman kişilerin eğitici seminerler vermesi ve özel sektörün desteklenmesi gereklidir. Ülkede kıyı kentleri arasında yapılan yolcu taşımalarında karayolundan deniz yoluna yönlendirilmesi sağlanmalıdır.⁴⁷²

III- Demiryolu Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Demiryolunun başlangıcı olarak nitelendirilebilecek oluklu izlere sahip “*granit yollar*”, antik dönem Yunanistan'da (M.Ö.600) ahşaptan tekerlekli araçlar aracılığıyla gemilerle yüklerin taşınmasında kullanılmıştır.⁴⁷³

Almanya'daki madenlerde 1550'de “*Hund*” adı verilen ve ellerle itme suretiyle yürütülen tekne türündeki vagonlar kullanılmış, daha sonraları ise madenciler bu tekniği İngiltere'ye getirmişlerdir. Arabaların veya vagonların metal kılavuzlar üzerindeki hareketi, “*Alsace Madenlerin'de*” kullanılan nakil yöntemleri, İsviçre'nin Basel şehrinde bulunan 1550 tarihli gravürde gösterilmektedir.⁴⁷⁴ Kömür, baskın bir yakıt kaynağı olarak ahşabı devraldığında, iki yerel iş adamı Huntingdon Beaumont ve Sir Percival Willoughby onu Wollaton madenlerinden Strelley'de demirlemiş mavnalara taşıma planını kullandılar (1603-1604).⁴⁷⁵

⁴⁷⁰Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2012, s.27; **DPT Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Turizm**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1995, s.41.

⁴⁷¹Mustafa Sevüktekin, Hilal Yıldırım Keser, Sema Ay, Işın Çetin, “*Transportation Sector in Turkey: Future Expectations Regarding the Railway Transportation*”, **Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, V/8, (Aralık-2014), s.102-106.

⁴⁷²T. Deniz, “*Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişim ve Mevcut Durum*”, s.152.

⁴⁷³<http://www.web.ogu.edu.tr/Storages.akalins.Uploadss.demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf/E.T:13.05.2019>.

⁴⁷⁴Vassilios Profillidis, **Railway Management and Engineering**, Ashgate, UK, 2014, s.1.

⁴⁷⁵Janice Denoncourt, Estelle Paley, Jane Jarman, Nick Johnson, Chris Davison, Phil Clarke, **The Nottingham Intellectual Property Guide for Creatives**, (Editör: Estelle Paley), European Regional Development, 2007, s.13.

Şu andaki demiryollarının ilk örnekleri XVIII. Yüzyılın sonlarıyla XIX. Yüzyılın başlangıcında görülmüştür. İngiltere’de kömür madenlerinde taşımacılıkta kullanılmış olan küçük çaptaki vagonlar, maden içindeki kalasların üzerinde hareket ettirilmekteydi. Ancak daha sonraları bu tür kalasların aşınmasından dolayı demir levhalar kullanılmış, bunların ise uygun biçimi alabilmesi için farklı denemelerde bulunulmuştur. Bu dönemde vagonların mekânîk güçlerle çekilmesi ya da lokomotifin icadına yönelik çalışmalar da başlatılmıştır.⁴⁷⁶

Demiryolunun gelişmesi, sanayi devrimiyle beraber özellikle buharlı araçların kullanılmasından oldukça etkilenmiştir. İngiliz mühendis R. Trevithick’in buharlı bir makinayı raylar üzerinde hareket ettirmesi de bu dönemde gerçekleşmiştir.⁴⁷⁷ Lokomotiflerin gelişimi ise XIX. Yüzyılın ilk yarısında borulu kazan sisteminin bulunmasıyla ortaya çıkmıştır. Kurulan hat ise genel olarak yük taşımacılığına yönelik olsa da, yolcu ulaşımı için de önemli taleplerle karşılaşmış, ülkelerin çoğu açısından demiryollarının gelişimine destek olmuştur. Daha sonra ise gelişim konusunda hızlanma başlamıştır. İngiltere’de 1857’lerde ilk çelik raylar kullanıldı. 1863’te ise ilk yeraltı demiryolları hattı hizmete açıldı.⁴⁷⁸

XX. Yüzyılın başlarında elektrikli çekimle birlikte demiryolları giderek gelişmiştir. II. Dünya savaşının başlamasından önce sinyal ve merkez denetim sistemlerinin gelişmesiyle birlikte 1950’lerde günümüzdeki demiryolları biçim kazanmaya başlamıştır. Hızın artışı, fiyatların azalması, iyi örgütlenme ve hizmet sunumunun da düzeltilmesi, gelişimde modernliği gerekli kılmıştır. Dolayısıyla artık yüksek hızlı trenler kullanıma girmiştir.⁴⁷⁹

Geleneksel demiryollarının şekillenmeye başlamasının yanı sıra, 1970’lerden itibaren deneye dayalı gelişimler de hız kazanmış, tekerlek ve taşıyıcının alt yapısının teması olmadan araçların hareketlenmesi sağlanmıştır. Manyetik olarak temassız taşıyıcılara sahip Maglev trenleri gelişim aşamasında olduğundan kullanıma girmemiştir. 2015’te gerçekleştirilen hızlanma denemelerinde “*Japon Maglev Trenleri*” saatte 604 km ile hız rekoruna ulaşmıştır.⁴⁸⁰

⁴⁷⁶Barrie Trinder, **The Industrial Revolution in Shropshire**, Phillimore, London, 1981, s.102-103.

⁴⁷⁷Colin Mountford, **Rope and Chain Haulage**, Industrial Railway Society, Melton Mowbray, 2013, s.23-30.

⁴⁷⁸David Brooke, “*The advent of the steel rail, 1857–1914*”, **The Journal of Transport History**, VII/2, (September-1986), s.18-31.

⁴⁷⁹Zübeyde Öztürk, Veysel Arlı, **Demiryolu Mühendisliği**, İstanbul Ulaşım A.Ş., İstanbul, 2009, s.78.

⁴⁸⁰Hyung Woo, Lee Ki, Chan Kim, Ju Lee, “*Review of maglev train technologies*”, **The Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) Transactions on Magnetics**, XLII/7, (May-2006), s.1917-1925.

Türkiye’de ise, çöküş dönemine giren ve gelişmişlik düzeyinde batı ülkelerinin oldukça gerisinde kalan Osmanlı Devleti, demiryolu hususunda batıda oluşan gelişimleri yakından izlemiştir. Devletin modern dönemin gerekli kıldığı tüm alanlardaki geri kalmışlığının önde gelen sebeplerinden biri ise ülkenin gereksinimlerini karşılayabilecek ulaşım şebekelerinin olmamasıdır. Yeraltı ve yerüstü kaynakları yönünden zengin olan Türkiye’ de üretilen ürünlerin ihtiyaç duyulan bölgelere götürülebilmesi için demiryolu ağlarına gerek duyulmaktaydı. Bunun yanı sıra güvenlik açısından da demiryoluna ihtiyaç duyulmaktaydı.⁴⁸¹

Mısır Valisi Abbas Paşa 1851’de İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu yapma imtiyazını İngilizlere verdi. Ancak Osmanlı Devleti’ne haber vermemesi üzerine Bab-ı Ali bu anlaşmaya müsaade etmedi. İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Palmerston, demiryolu yapımının önemine değinerek bu konuda ısrar etmiştir. Yapılan görüşmeler ve yazışmalar sonucunda İngilizlerin girişimiyle Mısır Valisi Osmanlı Devleti’nden izin istemek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti borçlanmama ve işçilerin bedava çalıştırılmaması gibi şartlar beyan edip gerekli izni vermiştir.⁴⁸² Demiryolu inşaatı konusunda anlaşmaya varıldıktan sonra 211 km’lik hat 1856’da tamamlandı.⁴⁸³

Anadolu’da ise 1856’da İzmir-Aydın arası demiryolu hattının imtiyazının bu şirkete verilmesi bu konuda başlangıç olarak kabul edilir.⁴⁸⁴ Kıta Avrupa’sında ise aynı yıllarda ilk Osmanlı demiryolları hattı İngilizler tarafından Köstence’den başlatılmıştır. Söz konusu gelişmelerin neticesinde 1872’de demiryolu yapımı ve işletimini yapmak için Demiryolları İdaresi kurulmuştur.⁴⁸⁵

İşletme konusu karara bağlandıktan sonra, Avrupa hatları ile bağlantıya geçilmiştir. İstanbul-Viyana hattında çalışan ilk tren olan meşhur “*Şark Ekspresi-Orient Express*”, 12 Ağustos 1888’de Sirkeci Garı’ndan hareket etmiştir. Bu oldukça anlamlı bir gündü. Osmanlı Devleti’nin demiryollarıyla Avrupa kıtasına bağlanması için, inşaat

⁴⁸¹Deniz Demirarslan, “*Batılılaşma Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları*”, **Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, s.1636.

⁴⁸²**BOA**, HR.SFR.3.12.20; **BOA**, A.AMD.31.37; **BOA**, HR.SFR.12.26; **BOA**, HR.SFR.12.18; **BOA**, HR.SFR.12.4; **BOA**, HR.SFR.11.31; **BOA**, HR.SFR.11.30; **BOA**, HR.SFR.11.29; **BOA**, HR.SFR.11.28; **BOA**, HR.SFR.3.11.19; **BOA**, İ.HR.95.4638; **BOA**, HR.SFR.3.12.2; **BOA**, A.MKT.UM.86.27; **BOA**, HR.SFR.3.11.18; **BOA**, HR.SFR.3.11.1; Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.37.

⁴⁸³**BOA**, HR.SYS.2921.43; **BOA**, HSD.CB.4.36; E. Z. Karal, **Osmanlı Tarihi**, 264.

⁴⁸⁴Elif Yeneroğlu Kutbay, “*Batı Anadolu’da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu*”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, III/1, (Kasım-2012), s.111-115.

⁴⁸⁵Orhan Kurmuş, “*British Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in Balkans*”, **Ortadoğu Teknik Üniversitesi Gelişme Dergisi**, I/2, (Bahar-1971), s. 282-283.

başlandıktan sonra tam yirmi yıl beklemek gerekmiştir. Hatta ilk girişim tarihi temel alınırsa, bağlantının ancak otuz üç yıl sonra gerçekleştiği görülmektedir.⁴⁸⁶

Osmanlı Devleti'nin yıkılışına dek İngilizlerin, Fransızların ve Almanların elinde çalışan Türk Demiryolları, Kurtuluş Savaşı sürecinde çalışacak makinistlerin olmadığı durumunda ele geçirilmiştir. Bu suretle Cumhuriyet'in kurulmasında önce farklı yabancı şirketlerce kurulan demiryolları hattının 4.000 km'lik kısmı, Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle tespit edilen ulusal sınırlar kapsamında kalmıştır. Sınırlarımız dâhilinde kalan bu hatlar ise satın alınmak suretiyle millileştirilmiştir. Yeni kurulmuş olan Cumhuriyet'in temel hedeflerinden biri, demiryollarının Türkiye'nin her tarafını demir ağlarla örecektir biçimde geliştirilmesidir. Gerek mali açıdan gerekse teknik yönden güç koşullarda gerçekleştirilen demiryolu inşası, Cumhuriyet'in kurulmasından 1950'lere kadar tamamlanmış olan demiryolları ile birlikte ABD'nin Marshall Yardımı⁴⁸⁷ ile tümüyle karayollarına yönelik ulaşım politikasına geçiş yapılmış ve demiryolları için yeni bir süreç başlamıştır.⁴⁸⁸

Türkiye'de güncel olarak yaklaşık 9.000 km demiryolu hattı vardır. ABD, 226 bin km ile en uzun demiryolu şebekesine sahiptir. Daha sonra sırayla Hindistan (90.000 km), Rusya (84.000 km), Çin (78.000 km), Kanada (57.000 km), Arjantin (36.000 km), Almanya (34.000 km) ve Fransa (30.000 km) izlemektedir. Demiryolları ile taşınan yolcuların sayısı İtalya'da Türkiye'ye oranla yedi kat, İngiltere'de altı kat ve Fransa'da ise on bir kat daha fazla olmaktadır. Lojistik performans endeksine göre de, 2007'de 155 ülke arasında 34. ve 2010'da ise 39. sırada yer alırken, 2012'de ise 28. sıraya yükselen Türkiye, 2016'da 160 ülke arasında tekrar 34. sıraya gerilemiş durumdadır. Demiryolunun geri kalmış olmasının en büyük sebebi, izlenen politikaların dışa bağımlı oluşudur. Demiryolları ve denizyolları ulaşımının gelişimini engelleyen ulaşım politikaların bırakılmadığı sürece, sağlıklı ve doğru bir ulaşım ve taşımacılık sistemine geçmek mümkün olmayacaktır.⁴⁸⁹

Turizm için tren taşımacılığı iki şekilde gerçekleşir: Planlanan karma iş ve eğlence seyahatleri ile ağırlıklı olarak trenle seyahatin turist deneyiminin odağı haline geldiği

⁴⁸⁶Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Özcan Mert), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, 1992, s. 149.

⁴⁸⁷Derviş Kılınçkaya, “*Marshall Planı ve Milli Prodüktivite Merkezi'nin Kuruluşu*”, **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları**, XVIII/18, (Bahar-2013), s.131-146.

⁴⁸⁸Ş. Bilgiç, “*Demiryolu- Ders Notları I*”, 2017, s.3-8.

⁴⁸⁹Anonim, “*Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliği*”, **TMMOB Oda Raporu**, Yayın No: MMO, S.695, İstanbul, 2018, s.20.

eğlence amaçlı hizmetler. Demiryolunun turizm kullanımına yönelik gelecekteki gelişimi açısından, ülkeler arasında yüksek hızlı bir ağ oluşturma önem kazanmaktadır.

1- Wagons Lits Şirketi ve Orient Express Seferleri

Doğu Ekspresi, ABD’de bir seyahat sırasında Pullman vagonlarının konforunu keşfeden, Liège Üniversitelerinde eğitim almış, Georges Nagelmackers (1845-1905) adlı genç bir Belçikalı mühendisin buluşudur. Gerekli gördüğü gelişmelerle birlikte, Avrupa kıtasında da bu lüks ulaşım modelini uygulamak istemişti.⁴⁹⁰

Georges Nagelmackers, trenle yolculuğusevenler için Avrupa seyahat tarihinde tanınmış biri olsa da, George Pullman’ın ünü bütün dünyaya yayılmıştı. Pullman, büyük bir başarıya imza atarak yataklı vagonu icat etmişti. 1860’ların başında ABD’de açılışı yapılan yataklı vagonların her birinde altı üstlü yirmi ranza vardı. Böylece yolcular uzun tren yolculuklarında gerçek bir yatağa benzeyen birşeyde uyuyabiliyorlardı. Aslında vagon tekerlekler üzerinde giden ranzalı bir koğuştan başka birşey değildi.⁴⁹¹

Fakat firma, bu konuda kendinden emindi ve Pullman’ın vagonları ABD’deki “popülaritesi” göz önüne alındığında girişimin başarısından şüphesi yoktu. Ama daha ileri gitmek için, şöyle bir varsayımdan bahsedilebilirdi. Pulman vagonları nasıl ABD eyaletlerini birbiriyle kaynaştıran yeni bir unursa aynı işlevi Avrupa’da da gerçekleştirebilirdi. Yani Avrupa’nın birçok devleti demiryolu sayesinde bir birliktelik sergileyebilirdi.⁴⁹²

Brüksel merkezli şirket Aralık 1876’da resmen kuruldu. Birkaç yıl sonra, kıtadaki lüks uzun mesafe seyahatlerin sembolü olan logosunu ilan etti: Şahlanmış aslanların üstünde yükselen iç içe geçmiş WL harfleri ve harflerin çevresinde halka oluşturan şirketin Fransızca ismi şöyledir: “*Compagnie Internationale des Wagons-Lits et desGrandes-ExpressEuropiens*”. O zamana dek hiç kimse tek bir demiryolu şirketinin bütün kıtayı kat eden hatlar çalıştırabileceğini hayal bile etmemişti. Demiryolları ulusal itibar simgesi olmakla kalmıyor, Avrupa krallık ve imparatorluklarının ulusal güvenlik alt yapılarının yaşamsal önemdeki bir parçasını da oluşturuyordu. Yabancı bir trenin içindeki yolcularla pasaport ve gümrük engeline takılmadan Avrupa’yı batıdan doğuya

⁴⁹⁰Blanche El Gammal, “*L’Orient Express, Vecteur du Cosmopolitisme Technologique et Culturel Européen*”, 5th International Conference of the European Society for the History of Science, Scientific Cosmopolitanism and Local Cultures: Religions, Ideologies, Societies, Athens, 2012, s.597-605.

⁴⁹¹Charles King, *Pera Palas’ta Gece Yarısı*, (Çev: Ayşen Anadol), Kitap Yayınları, İstanbul, 2015, s. 35.

⁴⁹²Jean Paul Caracalla, Jean des Cars, *L’Orient-Express: Un siècle d’aventures ferroviaires*, Denoël, Paris, 1984, s.23.

kat etmesi büyük bir yenilikti. Orient Express 4 Ekim 1883'te Strazburg İstasyonu'ndan hareket etti. Orient Express'in 1883'te çıktığı ilk yolculuk, Wagons-Lits şirketinin itibarını göstermesi açısından oldukça dikkate değerdı. Bundan sonraki nihai hedef İstanbul'a kadar hattı genişletmekti.⁴⁹³

Osmanlı Demiryolları henüz Avrupa ile bağlantılı olmadığı için; Strazburg, Münih, Viyana, Bratislava, Timisoara, Bükreş ve Giurgiu'dan geçen tren hattı, Romanya ve Bulgaristan gece yolculuğu ile geçildi. Romanya ile Bulgaristan arasında Tuna Nehri vapurla geçilmekte ve karşı kıyıda tren değiştirilerek yolculuğa devam edilmekteydi. Bu da gezinin başlangıcı ile sonu arasında büyük bir tezata sebep oluyordu. Tren istasyonlarının ilkelliği yolcular için “*unutulmaz deneyimler*” sunuyordu. İlk Orient Express'te, üç akslı üç yataklı vagon, her birinde on dört koltuk bulunan, on altı koltuklu vagon ve iki ucunda da bagaj tedarikine ve personel odalarına tahsis edilmiş iki vagon vardı. Yemek vagonu, muhteşem dekorasyon, Compagnie Internationale des Wagons-Lits atölyeleri tarafından sağlanırken; Goblen halılar, Córdoba'dan Fas derileri ve Cenova kadifeleri duvarları süslüyordu. Fransa'daki “*Marly-les-Valenciennes*” atölyesinde çalışmanın tamamlanmasının ardından, 1 Ağustos 1882'de teslim edilmiştir. Kadınlar için yirmi dört koltuk ve bir sigara içilen kütüphane ve bir yatak odası bulunan iki yemek odası vardı; ayrıca çok küçük bir merkezi mutfaka sahipti.⁴⁹⁴

Bu ilk gezi ve sonrakilerde, yemek menüsü trenin geçtiği ülkelere göre ayarlandı. Fransız gazeteci Georges Boyer' in aktardığına göre;⁴⁹⁵ Romanya'dan taze havyar, Türk pilavı, Moselle Peyniri, Ren Nehri civarı, Macaristan ve Romanya'dan daşaraplar sunulmaktaydı. Georges Nagelmackers, Avrupa ülkelerinden birçok kişiyi bu geziye davet etti. Yolculuk sırasında yerel müziğe de yer verildi. Anlaşılağı üzere yapılan hazırlıklar dikkate alındığında katılımcıların memnuniyetsizliğı söz konusu olamazdı. Bunu en aza indirmek için bütün önlemler alınmıştı.⁴⁹⁶

Belgrad ve Nis'e yönelik 1885'te haftada bir turun düzenlenmesiyle doğru orantılı olarak Sırbistan Kraliyet Demiryolları ile yeni bir anlaşma imzalandı. 1 Haziran 1894'te Köstence ve Trieste'den geçen Doğu Ekspresi'nin izlediğı hattın genişletilmesi sonucu

⁴⁹³ C. King, **Pera Palas'ta Gece Yarısı**, s.36.

⁴⁹⁴ B. E. Gammal, “*L'Orient Express, vecteur du cosmopolitisme technologique et culturel européen*”, s.599-600.

⁴⁹⁵ 20 Ekim 1883 tarihli Le Figaro gazetesinde yolculuğunu yazan gazeteci Georges Boyerdir. (<https://www.forbes.com/sites/yjeanmundelsalle/2014/08/13/the-luxurious-orient-express-train-rolls-into-paris-in-a-one-of-a-kind-exhibition/#5abc6c5716d9/E.T:27.06.2019.>)

⁴⁹⁶ Fransız gazeteci misafirleri listeler ve Fransız, Belçikalı, Hollandalı, Türk, Avusturya-Macar ve Alman halkı olduğunu not eder. (Edmond About, **L'Orient Express—De Pontoise à Stamboul, Magellan-Cie**, 2007, s.19-20).

yeni Ostend Orient Express oluşturuldu; 1930'da Toros Ekspresi oluşturulduktan sonra oluşturulmasıyla, Doğu hattı giderek daha da genişledi. Seyahatlerin uluslararası niteliği, 1894'te Georges Nagelmackers tarafından kurulan "*Compagnie Internationale des Grands Hôtels*" ile birlikte daha çekici bir hale geldi. Çünkü seçkin yolcuların yol güzergâhı üzerinde dinlenebilecekleri konforlu oteller bulunmuyordu. Bu atılım mevcut sorunu çözmek üzere ileri sürülen yapıcı bir fikirdi. Ermeni mimar Alexandre Vallaury'nin çiziminin vücut bulan şekli, İstanbuldaki "*Pera Palas Oteli*" bunların en bilineni olacaktı. Yereller için Pera, Art Nouveau tarzı ve rahatlığı, batı kültürünü ve "yerel rengi" birleştiren ilk işletmeydi. Rahatlığı önemseyen herkesin İstanbul denildiği zaman zihinlere hep bu otel gelmekteydi.⁴⁹⁷

Zaman içerisinde şartlar değişmeye başladı. Padişahlığın yerine Türkiye Cumhuriyeti kuruldu. İstanbul modernleşmekte, Türk demiryolu ağı büyümekte ve 1920'lerde de Mustafa Kemal (Atatürk)'ün reformları nedeniyle ülke değişmekte, Türkiye Avrupalı olmaktaydı.⁴⁹⁸ II. Dünya Savaşı ile birlikte Orient Express eski değerini kaybetti. Vagonlarında mülteciler taşınmaya başlandı. Yemek hizmeti kaldırıldı. 1970'lerin sonunda, İngiliz James Sherwood, Ostend atölyelerinde satın aldığı vagonları restore etmeye başladı; ancak "*Venedik Simplon-Orient-Express'i*" artık İstanbul'a gitmemekteya da çok ender olarak bu mesafeyi katetmekteydi.⁴⁹⁹

Orient Express gezginlerin olduğu dönemin Oryantalistlerinin de gözdesi idi. Bu gezinin sonunda elde edilen deneyim oldukça değerliydi. Dönemin kaynakları arasında bu durumun sıklıkla ifade edildiği de bir vakadır. Başarısı ve gücü, Loti, Chateau Briand ve Flaubert gibi yazarlar tarafından yapılan açıklamalarla tanınan İstanbul'daki oryantal düşlere erişim ve Avrupa kültürlerinin daha geniş bir dünyaya ait olma hissi uyandıran, hareketli ve lüks bir yaşam karışımı, dolayısıyla kozmopolitizm olarak iki güçlü etkenin bileşimine dayanır. Günümüzde insanlar ultra hızlı uluslararası taşımacılık konusunda daha deneyimliyse de, bazen geriye dönük olarak mutlu yıllar yaşayacakları bu yavaş rahatlığın özlemini çekmektedirler.

⁴⁹⁷J. Vajda, **Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs...**, s.39.

⁴⁹⁸Emmanuel Collet, Alain Servantie, Sophie Basch, Eddy Stols, Joos Vermeulen, Jean Paul Caracalla, Jean des Cars, **Le voyage à Constantinople, l'Orient Express**, Bruxelles,1997, s.62.

⁴⁹⁹Aynı zamanda, Albert Glatt, Fransa'ya ve tüm dünyaya (Çin, Güney Afrika, Hindistan) giden Pullman vagonlardan yapılan Nostalji-İstanbul-Orient-Express'i başlattı.1987'de, Compagnie des Wagons-Lits, 2008'e kadar birçok istisnai etkinlik planlayan Accor tarafından birkaç yıl sonra yedi Pullman vagonu satın aldı. (Blanche El Gammal, "*L'Orient Express, vecteur du cosmopolitisme technologique et culturel européen...*", s.603.)

2- Rumeli Demiryolları

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu hattı 1851'de İngilizler tarafından Balkanlar ve Ege'nin tarım zengini bölgelerinde faaliyete geçti. Osmanlı Devleti askeri, siyasi ve ekonomik şartları da dikkate alarak, İstanbul, Balkanlar ve Avrupa' nın önemli merkezleri arasında bağlantı kuracak olan Rumeli Demiryolları Hattı'nın faaliyete geçmesi için süreci başlattı.⁵⁰⁰

Kırım Savaşı'ndan (4 Ekim 1853-30 Mart 1856) sonra Rumeli Demiryolu Hattı' nın önemi bir kez daha ortaya çıktı. Böylece Osmanlı Devleti, hem siyasi hem de askeri açıdan kendisini güvence altına alabilecekti. Bu aynı zamanda oldukça yüklü bir maliyeti de bünyesinde barındırması demekti.⁵⁰¹ Bu demiryolu hattının getirisi götürüsünden fazla olacaktı.⁵⁰²

Hattın yapımı 24 Ocak 1857'de bir İngiliz parlamenter olan Labro'ya verildi. Konuyla ilgili olarak taraflar arasında bir sözleşme imzalandı. Fakat adı geçen kişi geniş bir coğrafyada yapılması planlanan hattın inşaat süreci için gerekli olan sermayeyi sağlayamamasından ötürü sözleşme feshedilecekti.⁵⁰³

Daha sonra bu konuda birkaç girişimde daha bulunulduysa da, onlar da çeşitli nedenlerle başarısızlığa uğradı. Yüklenici firmanın ekonomik açıdan güçlü olması gerekiyordu. Bu kadar" büyük bir girişime kalkışacak kumpanyanın yeterli ve güçlü olması gerekmektedir. Böyle bir şirketin bulunması için İstanbul'dan yapılan bağlantılar yetersiz kalınca, 19 Aralık 1868'de, Nafia Nazırı Davut Paşa'nın Avrupa'ya gönderilmesine karar verildi. Davut Paşa orada uygun bir girişimci arayacaktı.⁵⁰⁴

İlk olarak Viyana'ya giden Davut Paşa, orada oldukça iyi karşılanmasına rağmen, işi üstlenecek birine rastlayamadı. Viyana'dan Paris'e geçen Davut Paşa, Belçikalı eşi dolayısı ile Brüksel bankerleri arasında yer alan Baron Mauricede Hirsch ile bağlantı kurdu. Aslen bir Macar Yahudisi olan Baron Hirsch, bu sırada kasası boş ve mali saygınlığı ise düşük olduğu için, bu derece zor bir işi yüklenmekte fazla gözüpek sayılırdı.⁵⁰⁵

⁵⁰⁰ V. Engin, "Rumeli Demiryolları", s.184.

⁵⁰¹ Engin Deniz Akarlı, **Belgelerle Tanzimat**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1978, s.25.

⁵⁰² E. D. Akarlı, **Belgelerle Tanzimat...**, s.25.

⁵⁰³ BOA, İ. MMS.45.1859.

⁵⁰⁴ BOA, İ. MMS.81.3519.

⁵⁰⁵ A. Du Velay, **Essai sur l'Histoire Financiere de la Turquie**, Paris, 1903, s.251; Reşat Yamaner, "Baron Hırş ve Şark Demiryolları", **Demiryol**, S. 294-296, (1950), s.59-62.

Baron Hirsch, Rumeli demiryolları inşaatına girişti. Fakat hat tamamlanamadı ve belirlenen hedeflere ulaşamadı.⁵⁰⁶ Sonuç olarak, Rumeli demiryolları inşaatında Osmanlı Devleti büyük zarara uğradı. Baron Hirsch ise yapamadığı işten aldığı para ile Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmiş. Rumeli demiryolları konusunda Osmanlı Baron Hirsch'i dava etti ancak bir sonuç elde edemedi.⁵⁰⁷ Hatta Osmanlı Devleti'ne borç verecek konuma bile erişti. Rumeli demiryolları deneyiminden sonra, Osmanlı Devleti uzun bir süre hiçbir şirkete demiryolu ayrıcalığı vermedi. Bu dönemde ortaya çıkan isyanlar, savaşlar ve mali sorunlardan ötürü demiryolu konusu bir süreliğine ertelendi. Baron Hirsch'ten alınan şirket “*Şark Demiryolları Kumpanyası'na*” devredildi. Osmanlı Devleti'nde nüfuz kazanma amacı güden Almanlar, Baron Hirsch'ten alınan Rumeli Demiryolları hisselerini satın alarak ileriye dönük politikalarına yatırım yapmış oldular.⁵⁰⁸

Berlin Antlaşması (13 Temmuz 1878) maddelerine Osmanlı Devleti'nin demiryolları üzerindeki haklarıyla ilgili notlar eklendi.⁵⁰⁹ 1888'de İstanbul, Viyana ve Paris demiryolu bağlantısı tamamlandı. Selanik-Manastır hattı ise 3 Haziran 1894'te işletmeye açılmıştı. Selanik-İstanbul hattı 1 Nisan 1896'da bitirilerek işletmeye açıldı.⁵¹⁰

3- Anadolu ve Bağdat Demiryolları

Yukarıda da ifade edildiği gibi Anadolu'da ilk demiryolu girişimi İzmir-Aydın hattıdır. 23 Eylül 1856'da İngiliz demiryolu şirketi olan “*Ottoman Railway Company'e*” imtiyaz tanındı ve anlaşma imzalandı.⁵¹¹ 1857'de başlanan hattın 130 km'lik kısmı tamamlandı. Daha sonra Sarayköy ve Dinar istikameti de dâhil edilen⁵¹² yol 1890'da bitirildi.⁵¹³ Edward Price isimli İngiliz mühendise 4 Temmuz 1863'te İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattının yapımı için imtiyaz tanındı.⁵¹⁴ 1864'te “*Smyrna-Cassaba Railway Company*” isimli şirket kurularak hattın yapımına başlandı. 10 Ekim 1865'te

⁵⁰⁶BOA, Y.PRK.TNF.2.35.

⁵⁰⁷BOA, HR.SFR.4.272.1; BOA, HR.HMŞ.İŞO.158.51; BOA, HR.MKT.895.33.

⁵⁰⁸Mehmed Cavid, “*Selanik-Manastır Demiryolu*”, *Ulumu İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, S.6 (1324-1325), s.342-345; M.S.G. Marghetitch, *Etude sur les Chemins de Fer l'Empire Ottoman*, Senbruch, Bruxelles, 1894, s.37-61; Charles Morawitz, *Les Finances de la Turquie*, Wentworth Press, Paris, 1902, s.385-386.

⁵⁰⁹BOA, HR.HMŞ.İŞO.163.33.

⁵¹⁰İ. Yıldırım, *Cumhuriyet...*, s.37.

⁵¹¹BOA, TS.MAD.10721; BOA, HR.İD.1171.7; V. Engin, “*Rumeli Demiryolları*”, s.184.

⁵¹²BOA, HR.SFR.3.56.5; BOA, HR.İD.1171.26; BOA, MVL.632.62; BOA, HR.SFR.3.67.49.

⁵¹³BOA, HR.İD.1171.10; BOA, HR.İD.1171.11; BOA, HR.İD.1171.12; BOA, HR.SFR.3.51.19; BOA, HR.SFR.3.51.28; BOA, HR.İD.1171.23;

⁵¹⁴BOA, A.DVN.NMH.15.5; D. Demirarslan, “*Batılılaşma Modernleşme...*”, s.1637.

Manisa'ya kadar 66 km, 10 Ocak 1866'da Kasaba'ya kadar 25 km'lik kısım tamamlandı ve hat hizmet vermeye başladı.⁵¹⁵

Almanlar, ilk önce İzmit-Ankara arası kurulan Anadolu demiryolu hattını 1889'da yapmaya başladı ve 1892'de bitirdi. Konya-Bağdat arasındaki hat oldukça uzun bir mesafe idi ve 1940'ta tamamlandı. Bağdat demiryolu denildiğinde genellikle İstanbul'dan Bağdat'a, Basra körfezine veya Berlin'den Bağdat kentine dek uzanan demiryolu şebekesi anlaşılır. XIX. Yüzyıl sonlarında ortaya konan bu önemli proje, dönem şartlarına göre yalnızca Trans-Sibirya ve Kuzey Amerika'da yer alan Trans-Kontinental hatlarına benzer projeler ile kıyaslanabilir.⁵¹⁶ Bu proje Avrupa ve Rusya arasındaki politik tartışmaları da sertleştirmiştir. I. Dünya Savaşı öncesindeki politik kutuplaşmaları da hızlandırmıştır. Bağdat Demiryolu projesinin, bir anlamda Alman diplomasisinin eliyle emperyalizmin bir aracına dönüştüğü ifade edilir.⁵¹⁷

Esasen ilk plana göre; hattın geçeceği Ankara, Sivas, Diyarbakır şehirlerinde, Alman sanayi için çok önemli yere sahip olan maden kömürü, demir, nikel ve bakır yatakları bulunuyordu. İkinci plana göre; hattın geçeceği İzmir, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Adana, Halep, Anbarlı ise yer altı kaynakları bakımından oldukça zengindi. Almanların kendi deyimleri ile “*Çalışkan ve iyi aletlere sahip Avrupalı sömürgeciler Mezopotamya'da bu adanmış toprağın ürününü elde edecek, bol buğday, pamuk ve meyve devşirecekler, yerine maden kömürü ve petrolbulacaklardı*”.⁵¹⁸ Bu görüşü savunanlara göre; “*Anadolusulama tesisleri yeniden yapıldıktan ve genişletildikten sonra, gerek Alman Dokuma Sanayii'nin en önemli hammaddesi olan pamuğa, gerekse gıda maddelerine, özellikle tahıla olan ihtiyacını ...*” karşılamak açısından Anadolu adeta bir ambar durumunda idi.⁵¹⁹

Dönemin şartları içerisinde Osmanlı Coğrafyası'nın Almanya'nın yarı kolonisi olduğuna dair bazı görüşlerin varlığından da burada bahsetmeliyiz. Bu hiç de gerçekçi bir görüş değildi. Bağdat demiryolu projesi ile emperyalist politikaları izlemiş olan Almanya,

⁵¹⁵BOA, HR.TO.471.24; BOA, HR.TO.56.60; BOA, HR.İD.1172.4; BOA, HR.SFR.3.220.19; Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.9.

⁵¹⁶Alexander Lyon Macfie, *Osmanlı'nın Son Yılları 1908-1923*, (Çev: Damla Acar, Funda Soysal), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s.23.

⁵¹⁷Remzi Avcı, “*Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi*”, *Mukaddime*, VI/2, (Bahar-2015), s.265.

⁵¹⁸Paul Imbert, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, (Çev: Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayınevi, 1981, s.36; Mustafa Albayrak, “*Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı*”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, VI/6, (Bahar-1995), s.24-27.

⁵¹⁹Lothar Ratmann, *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Çev: Ragıp Zarakolu), İstanbul, Belge Yayıncılık, 1982, s.62-63.

jeostratejik öneme sahip ve yeraltı zenginlikleri ile Avrupalıların göz diktikleri Osmanlı devletini doğrudan kolonileştirmeyi düşünmemişlerdir. Onlara göre daha ziyade ekonomik yatırımlarla Almanlar özelde Türkiye, genelde ise bütün Ortadoğu’da hammadde gereksinimini sağlayabilen büyük siyasal bir güç olabilme eğilimindeydi.⁵²⁰

Demiryolları hatlarının uzamasıyla birlikte Almanya, Osmanlı Devleti üzerinde gerek siyasal gerekse askeri açıdan etkisini aşamalı olarak artırmıştır. Bağdat Demiryolu ise her iki ülke arasındaki ticareti önemli ölçüde geliştirmiş olsa dahi bu durum Almanya’nın beklentisini tam anlamıyla karşılayamadığından, Anadolu’yu uluslararası ticaretin merkezi haline getirme fikri başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Almanya açısından ekonomik beklentileri sağlayamayan demiryolunun politik yönden etkileri ise tartışılabilir. Bağdat demiryolu hattının, Almanya ile Osmanlı’yı yakınlaştırmada büyük etkisi olmuştur. Her iki devleti yakınlaştırmak suretiyle büyük etki oluşturmuştur. I. Dünya Savaşında müttefik olan bu iki devlet sonraki süreçte de iyi ilişkiler kurabilmişlerdir. Bunun zemini hazırlayan unsurlardan birisi hiç şüphesiz adı geçen demiryolu hattıdır.⁵²¹

Bağdat Demiryolu projesi XX. Yüzyılda önemli bir sorun haline geldi. Demiryolu güzergâhı gerek sömürge çıkarlarına gerekse değerli ticaret yollarına diplomatik bir bağlantı sağlamaktaydı. Bununla birlikte, demiryolunu inşa etmenin maliyeti ve zorlukları, ilgili tüm ülkelerin diplomatik ve ticari ilişkilerinde anlaşmazlıklara sebebiyet verdi.

IV- Avrupa’dan İstanbul’a İlk Tur Organizasyonları

XVII-XIX. Yüzyıllarda gerçekleştirilen Grand Tur’lar⁵²², seyahatler ve turizm tarihi sürecinde önemli bir aşama olarak kabul edilmektedir. Tarihçiler, kitle turizminin gelişiminin sanayi devrimiyle beraber, düşük ulaşım olanaklarının ortaya çıkışıyla başlamış olduğunu ifade etmektedirler.⁵²³ Ulaşım araçlarında yaşanan gelişmelerin bir sonucu olarak kitlesel seyahatler artacaktı. 1840’ta Thomas Cook’un başlattığı seyahat acenteciliği, turizm ve seyahat kavramının kurumsallaşması açısından birinci safha olarak

⁵²⁰Hajo Holborn, **Deutsche Geschichte in der Neuzeit III. 1871-1945**, Oldenbourg Verlag, München 1971, s.149-151.

⁵²¹Paul Harting, “Die Bagdadbahn- Idee und Verwirklichung”, **Zeitschrift für Geopolitik**, XII, (Juli-Dezember 1946), s.543.

⁵²²John Towner, “The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism”, **Annals of Tourism Research**, XII, 1985, s.297-333; Tomislav Hitrec, “History of tourism with particular reference to the Croatian Adriatic”, **Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries**. International Perspectives, 2003, s.391-404.

⁵²³F. W. Theobald, “The Meaning, Scope and Measurement of Travel and Tourism”, s.5-25.

değerlendirilmektedir.⁵²⁴ Bu yıllarda demiryolu aracılığıyla da gezilerin yapıldığı bilinmektedir.⁵²⁵ 1822’de R. Smart İngiltere’de ilk buharlı gemi şirketini kuracaktı. Bristol kanalları aracılığı ile farklı limanlarahatta İrlanda’ya yolcu taşımıştır. 1815-1899 yılları arası seyahat sektöründeki faaliyetleriyle tanınan T. Bennet kapsamlı kişisel seyahatler konusunda uzman biri olarak kabul edilmektedir.⁵²⁶

Anadolu, yabancı gezginlerin gözünde her zaman ilgi duyulan bir coğrafya olmuştur. Wagon-Lits tarafından başlatılan tren seferleri Avrupa’ya yeni bir heyecan getirdi. Agatha Christie (15 Eylül 1890-12 Ocak 1976) ve Pierre Loti (14 Ocak 1850-10 Haziran 1923) gibi tanınmış yazarların bu turlara katılması Türkiye’ye olan ilgiyi daha da arttırdı.⁵²⁷

I. Dünya Savaşı ve sonrası Avrupa’da turizm ekonomik bir değer olarak dikkate alınmaktaydı. Turizmin ulaştırma yönü ise kavramın içeriğine yönelik bir değerdi. Sonraki süreçte mesleki ve ticari seyahatler turizmin temel faaliyet alanları arasında kabul edildi. Özel demiryolu taşımacılığında ise hizmetleri hususunda ise Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını bağlayan Orient Express işletmesinin Türkiye’deki etkinlikleri önemli bir yere sahipti. 1884’te seferlere başlayan şirket, 1896’da Viyana hattını 1918’de ise Alpleri aşarak İsviçre, İtalya ve Bulgaristan yoluyla İstanbul’a varmıştır. Söz konusu hattı Haydarpaşa istasyonundan yola çıkan Toros Ekspresi sürdürmüştür. 1927’de ise Haydarpaşa ve Ankara hattı arasında Lüks Anadolu Ekspresi’nin trenleri hizmet vermekteydi.⁵²⁸

Turizmle ilgili rakamsal artışlarla doğru orantılı olarak niceliksel ve niteliksel artışıyla doğru orantılı olarak seyahat kurumları da sadece bilet satmakla yükümlü “yazıhane” durumundan çıkarak turizm alanında organizasyon ofisleri durumuna gelmiştir.⁵²⁹ Örneğin Wagons Lits 1895’de İstanbul’da birlikte çalışacağı bir diğer şirketin açılmasını destekleyerek faaliyetlerini Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren hızlandırdığını burada ifade etmeliyiz.⁵³⁰ İstanbulda günlük turları da organize eden

⁵²⁴[http://www.tursab.org.trs./Thomas Cook/E.T: 16.05.2019](http://www.tursab.org.trs./Thomas%20Cook/E.T:16.05.2019).

⁵²⁵Leonard. J. Lickorish, Carson. L. Jenkins, **An Introduction to Tourism**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, 1997, s.17.

⁵²⁶C. Goeldner, B. Ritchie, **Tourism, Principles, Practices, Philosophies**, s.55.

⁵²⁷Turgut Var, “*The Role of Coastal Tourism in Turkish Tourism Development-A Historical Perspective*”, **International congress on coastal - marine tourism: development, impacts and management**. Çeşme, Turkey, 2005, s.2-3.

⁵²⁸Erol Evcin, “*Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri*”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, XIV/55, (Güz-2014), s.34-37.

⁵²⁹Hans Haas, **Turizm Bilgisi**, Ticaret Vekâleti Turizm Müdürlüğü, Ankara, 1939, s.52.

⁵³⁰Y.B, “*Beyne’l-Milel Mühim Bir Müessese Olan Vagonlu Sosyeta’si’nin Teşkilatı ve Faaliyet Sahası*”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Mecmuası**, XV/87, (Nisan-1937), s.18-19.

Wagon Lits'in rehberleri, turistleri limanda karşılıyordu. Daha Sonra özel arabalara bindirmekte ve kentin tarihi ve doğal güzelliklerini tanıtmaktaydı.⁵³¹ 1926'da seyahat etkinliklerini destekleme amacıyla yürürlüğe konan bir yasayla bu firma, "*Sûrat Katarları Şirketi'nce*" Türkiye'de işletmek için satın alınan yataklı ve yemekli vagonlarla yük vagonları gümrük vergisinden çıkarılmıştır.⁵³²

Özel sektöre ait havayolları ile gerçekleştirilen yolcu nakli konusunda ilk önemli aşamanın Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleştiği söylenebilir. Avrupamenşei havayolu firmalarının, kıtalararası seyahatte Türkiye'yi bir ara istasyon olarak kullanmak amacıyla hükümetle görüşmelerde bulunduğu bir vakadır. Yapılan ilk ticari havayolu anlaşması ise "*Franco Roumaine*" isimli Fransız firmayla yapılmış ve bu suretle 1922'de Avrupa'nın önemli merkezleri ile İstanbul birbirine bağlanmıştır. Yukarıda adı geçen firmanın 1924'te İstanbul ile Ankara arasında yaptığı ilk uçuşun ardından tarifeli seferler başlamıştır. Bu şirket 1933'te kurulacak olan "*Air France'nın*" da temelini teşkil edecekti.⁵³³

Türkiye Cumhuriyeti, 1932'den sonra kurumsal olarak yeniden yapılanmaya gitti. Turizm alanında değişim ve dönüşümler başladı. Yabancı şirketlerin katılımı ile bölgesel acentalar ve işletmeler bilet satışı, pasaport gibi işlemlerde canlılığa sebebiyet verdiler. 1923'te sayıları dört veya beş olan acenteler 1950'lerde yüze, İstanbul otel sayısı ise 165'e ulaşmıştı.⁵³⁴

Avrupa'dan Türkiye'ye ve özellikle İstanbul'a seyahat edenlerin sayısı gün geçtikçe artmaktaydı. Bunda sektörel alanda yaşanan gelişmelerin etkili olduğu kadar hükümetlerin izlediği politikalar da belirleyici olacaktır. Alınan önlemlere rağmen otel sayısı ve hizmetlerindeki bazı eksikliklerin varlığından da yeri geldiğinde bahsetmeliyiz. Ancak, Osmanlı Devleti'nin başkenti, bu ziyaretçileri ağırlamakta yetersiz kaldığı için, bu sorunun üstesinden gelmek amacıyla çeşitli önlemler almak zorunda kaldı.

V- NATTA (1923) ve Türkiye'de Seyahat Acentacılığı' nın Gelişimi

Seyahat acentaları, turizm sektörü kapsamında başka işletmeler ile birlikte tüketicinin talep ve gereksinimlerini dikkate alarak bu taleplerin yerine getirilmesi

⁵³¹Gökhan Akçura, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, OTI Holding Yayınları, İstanbul, 2013, s.36- 44.

⁵³²Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair Kanun, **Resmî Gazete**, S.29, (29/06/1926), s.407.; Beynelmilel Yataklı Vagonlar Şirketine Ait Yataklı ve Yemekli Vagonların Gümrük Resminden Muafiyetine Dair 8 Haziran 1926 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun,**Resmî Gazete**, S.215,(21/05/1927), s.593.

⁵³³ G. Akçura, **Türkiye Turizminde 150 Yıl**, s.46.

⁵³⁴ M. Kozak, v.d., **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.105.

konusunda önemli görev ve yükümlülükler üstlenmektedir.⁵³⁵ Modern seyahat kavramının toplumda yer edinmesinin yanısıra seyahat sigortası, tur programlarına duyulan ilgi seyahat acentaları arasında rekabete yol açmaktadır.⁵³⁶

Türkiye’de Cumhuriyetin ilk yıllarında turizm ve acenta etkinliklerinde söz konusu kuruluşlardan birincisi, 18 Ekim 1923’te İstanbul’da “*Beyoğlu Pera Palas Otelinde*” bulunan ve kısaca NATTA olarak adlandırılan Ulusal Türk Seyahat Acentalığı Ziya ve Şürekâsı olmaktadır.⁵³⁷

Etkinliklerini 1940’a dek devam ettirdiği anlaşılan NATTA, “*Şark Demir Yolları*” ve “*Devlet Demir Yolları*” gibi idarelerin yanında “*United States Lines*”, “*American Merchant Lines*”, “*Cie de Navigation de Samos*”, “*Ballimore Mail Line*”, “*Ybarna yChina*”, “*İntourist*”, “*Amerikan Expres*”, “*Mittel Europaeische Schiafvagen und Seisevagen (MITROPA)*”, “*Fransız-Yunan Demir Yolları*”, “*Macar (IBUSZ)*”, “*Yugoslav (PUTNIK) ve Romanya (EUROPA) Devlet Demir Yolları*”, “*Yugoslavenski Lloyd A.D.*”, “*Oesterreichisches Verkehrsbureau*”, “*Dean and Davson Ltd.*” şeklindeki çok sayıdaki uluslararası kuruluşların Türkiye’deki temsilciliklerini yaptı. Biletleme, araba kiralanması, broşür basımı, rehber oluşturulması, yurtiçi ve yurtdışı yolculukların düzenlenmesi gibi hizmetleri de vardı.⁵³⁸

Cumhuriyetin başlangıç döneminde yurtdışına gerçekleştirilen önemli yolculukların bu şirketlerce yapıldığı anlaşılmaktadır.⁵³⁹ NATTA bu etkinliklerle Uluslararası Seyahat Acenteleri Federasyonu’na üye olmuştur. Bu dönemde sektördeki diğer üye olan Türk Seyyahin Cemiyeti ya da Turing Kulübü ile iyi ilişkiler sürdüren NATTA, söz konusu kuruluşlarla ortak organizasyonlar düzenlemiş ve 1940’da Türkiye turizm sektörüne bırakmış olduğu miras ile faaliyetlerinin sonlandırmıştır. NATTA’nın en önemli faaliyet sahası yurtiçi ve yurtdışında düzenlediği turlardır. Bu konuda afiş, broşür gibi tanıtım materyallerine oldukça fazla ağırlık vermiştir.⁵⁴⁰

⁵³⁵ Mahmut Demir, *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*, Detay Yayıncılık, Ankara, 2014, s.83.

⁵³⁶ Zafer Buzcu, Sibel Oğuz, “*Adana’daki A Grubu Seyahat Acentalarının Sorunlarını Belirlemeye Yönelik Bir Çalışma*”, *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, III/2, (Haziran-2015), s.79-85.

⁵³⁷ “*Millî Türk Seyahât Acentalığı Ziya ve Şürekâsı Şirketi*’nin “*Türk Seyahat Yazıhanesi*” ile “*Türk Seyahat Acenteliği*” adlı şirketlerin birleşmesi suretiyle oluştuğu anlaşılmaktadır. (G. Akçura, *Türkiye Turizmde 150 Yıl*, s.46.)

⁵³⁸ Oktay Emir, “*Otel İşletmelerinin Pazarlanmasında Seyahat Acentalarının Rolü: Otel İşletmeleri Tarafından Bir Değerlendirme*”, *Ege Akademik Bakış*, X/4, (Ekim-2010), s.1248-1250.

⁵³⁹ Gökhan Akçura, “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Seyahat Acenteciliği*”, *TÜRSAB Aylık Dergisi*, S.35, (Ağustos-1985), s.11-13.

⁵⁴⁰ <http://www.kobipostasi.nets.turkiyenin-ilk-seyahat-acentasi-nerede-kuruldu/E.T:17.07.2019>.

VI- Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863)

Tanzimat döneminde esnafa yönelik iyileştirici birtakım tedbirler alındı.⁵⁴¹ “Sergi-i Umûmî-i Osmânî”nin amacı, daha farklı şekilde değişik bölgelerde üretilmiş olan malların kalitesi, türleri ve fiyatını tespit etmek, üretim zorluklarını saptamak, iş adamları ile üreticilerin bir araya getirmektir. Sergide Avrupa’da icat edilen ve geliştirilen makinelerle aletlerin sergilenmesi ve bundan Osmanlı ahalisinin de faydalanması amaçlanmıştır.⁵⁴²

1863’te düzenlenmiş olan “Sergi-i Umûmî-i Osmânî” yi iç turizm konusundaki ilk faaliyet olarak kabul edebiliriz.⁵⁴³ Sergi dokuz günlük gecikmeyle 27 Şubat 1863’te açıldı. Sergilenecek bazı eşyaların ulaşımında yaşanan gecikmelerden ötürü “Ramazan ayının dokuzunda” açıldığı kaynaklarda belirtilmektedir.⁵⁴⁴

Tarım ürünleriyle madenler haricinde el sanatlarına ve farklı sanatsal ürünlerle önemli bir yer verilen serginin beşinci grubunda yer alan “Değerli madenlerinişlenmesi ve sanat yapıtları” içinde, kuyumculuk, mücevhercilik, değerli taşlar, değerli taşışçılığı, hattatlık, inci, mercan ve altın işlemeciliği gibi sanat ve meslek dallarında önemli örnekler içermektedir.⁵⁴⁵

Sergi yüz ila yüz elli bin kişi tarafından ziyaret edilmiş ve giriş ücretlerinden 450.000 kuruş gelir elde edilmiştir. Sergi süresince ihtiyaç duyulan giderler devlet tarafından karşılanmıştır. Serginin bitiminde ona ev sahipliği yapan bina 1865’te yıkılmıştır.⁵⁴⁶

Sergiyi gezenlere büyük kolaylık gösterilmiş, ayrıca halk içindinlenme ve eğlence alanları açılmış, hafta sonları da “Asâkir-i Nizâmiyye-i Şahane Muzıkası” tarafından konser verilmiştir.⁵⁴⁷ Serginin nizamnamesi dönemin gazetelerinde yayımlanmıştır. Gazetelerde sergiden bahsedilmiş ve ülkenin sanayileşmesi açısından önemine vurguda

⁵⁴¹Rıfat Önsoy, **Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara, 1988, s.71-95.

⁵⁴²Mehmet Özdemir, “Türkiye’de Turizmin Başlaması: Osmanlı’da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXII/1, (Bahar-2011), s.88-89.

⁵⁴³ M. Kozak, v.d, **Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar**, s.102.

⁵⁴⁴Münif Paşa, “Sergi-i Umûmî-i Osmânîyeden Vuku-ı Küşadi”, **Mecmua-ı Fünun**, S.9, (Şubat-1863), s.362-367; Kenan Demir, “Sergi-i Umûmî-i Osmânî’nin (1863) Açılışı ve Duyurulmasında Gazetelerin Rolü”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XXVIII/1, (Güz-2018), s.165.

⁵⁴⁵ Bayram Nazır, “Dersaadet Ticaret Odası ve Uluslararası Sergiler”, **History Studies**, I/1, (Güz- 2009), s.183.

⁵⁴⁶Zeynep Çelik, **Şarkın Sergilenişi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005, s.152.

⁵⁴⁷ R. Önsoy, **Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, s.71-95.

bulunulmuştur. Sergilenecek ürünlerin kaliteli olmasına özen gösterilmesi ve tüm üreticilerin sergiye katılması gazetelerin ortak talebidir.⁵⁴⁸

Anadolu coğrafyası tarihin her döneminde seyyahların gelip geçtiği önemli bir güzergahtı. Özellikle İstanbul bu faaliyetin ana durak noktalarından birisiydi. Bu bağlamda 1883'te İstanbul'a ilk Orient Express seyahati gerçekleştirilerek doğuyla batı birleştirilmiştir. Bu suretle İstanbul'un turistik sloganı “Doğu ile Batı'nın birleştiği yer” zihinlerde yer etti.⁵⁴⁹

XIX. Yüzyılın sonlarında Türkiye'ye ve Avrupa arasında seyahat etmek isteyenler için iki seçenek vardı. Bunlardan birincisi Galata'ya inip bir seyahat acentesinden bilet almak, ikincisi ise Orient Ekspres'si'le yola çıkmak idi. İstanbul'da Avrupanın çeşitli limanlarına doğru hareket eden birçok vapur ve bunların bağlı olduğu temsilcilikler vardı. “Lloyd, Panhelenik, Moss Steamship, Navigazione Generale Italiana, Papayani Line, Massagerias Marilimes ile Mısır Hidiviye Vapurculuk Kumpanyası” bunların başlıcalarıdır.⁵⁵⁰

1- Serginin Gerçekleşmesine Yönelik Basında Yapılan Açıklamalar

1831'de resmi yayın organı olarak yayınlanan “Takvim-i Vekayi”⁵⁵¹ gazetesi ile özel teşebbüs tarafından yayınlanan “Ceride-i Havadis” Osmanlı basın tarihinin ilkleri arasındadır.⁵⁵² 1860'ta “Tercüman-ı Ahval” ve 1862'de “Tasvir-i Efkar” kamuoyu oluşturulması için önemli roller üstlenmiştir.⁵⁵³

Gazeteler, ülkenin iktisadi ve siyasi sorunlarına da değinerek çözüm önerileri ileri sürdü. Ayrıca halkın doğru haber alması için de yoğun faaliyet gösterildi. Basının etkisi karşısında Osmanlı devlet adamları onun bu gücünden faydalanmak için ilk uluslararası sergiyi bir fırsat olarak değerlendirdi. Dönemin basın organlarında “Madde-i Resmîye” başlığı altında sergiyle ilgili haberler halkın dikkatine sunuldu. “Tercüman-ı Ahval” ve “Ruzname-i Ceride-i Havadis” gazetelerinde “Sergi Nizamnamesi” yayımlandı. Sergiyle ilgili bütün faaliyetler ve düzenlenen etkinlikler halka basın

⁵⁴⁸K. Demir, “Sergi-i Umûmî-i Osmânî'nin (1863) Açılışı ve Sergi'nin Duyurulmasında Gazetelerin...” s.167.

⁵⁴⁹M. Özdemir, “Türkiye’de Turizmin Başlaması: Osmanlı’da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)”, *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, XXII/1, (Ocak-2011), s.992-995.

⁵⁵⁰Rıfat Önsay, “Osmanlı İmparatorluğunun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863 İstanbul Sergisi)”, *Belleten*, XLVII/185, (Ocak-1983), s.234-236.

⁵⁵¹Atilla Girgin, *Türk Basın Tarihinde Yerel Gazetecilik*, İstanbul, İnkılap Yayınları, 2001, s.87.

⁵⁵²Hıfzı Topuz, *II. Mahmut’tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2003, s.32.

⁵⁵³Orhan Koloğlu, *Osmanlı’dan 21. Yüzyıla Basın Tarihi*, İstanbul, Pozitif Yayınları, 2006, s.21.

aracılığıyla duyuruldu.⁵⁵⁴

“*Tasvir-i Efkâr*” gazetesinin 26 Temmuz 1862 tarihli nüshasında sergilenecek ürünlerin ne surette gönderileceğine dair bir beyannameye yer verilmekteydi. Sergide kullanılacak eşyaların gönderilmesi noktasında beyanname yayımlanmıştır. Buna göre; sergilenecek ürünlerin toplanması için her eyalet ve sancakta bir memurun görevlendirilmesi, ürünlerden gümrük ve diğer vergilerin alınmaması ve nakliye masraflarının da devlet tarafından karşılanacağı vurgulanmaktaydı. Şayet mevcut ürün satılırsa elde edilen gelir ürün sahibine ulaştırılacaktı. Satılmayan ürünlerin ise devlet tarafından satın alınacaktı. İstanbul’da ortağı bulunan tüccar sahipleri ise sergi mallarını ilgili memurlar aracılığı ile İstanbul’a gönderebileceklerdi. Ürünlerini aracısız olarak getirmek isteyenler olursa bu kişilere de destek verilecekti. Kaliteli ve özellikli ürünlere madalya verilecekti. Bunu bir komisyon belirleyecekti. Halkın göndereceği ürünlerin temiz ve kaliteli olması topluma örnek oluşturması bakımından oldukça önemli idi.⁵⁵⁵

Adı geçen gazetenin 6 Kasım 1862 tarihli nüshasında; ülkede üretilen ziraat ve sanayi ürünlerinin sergilenmesi için İstanbulda büyük bir sergi düzenlenmesi amacıyla Padişah’ın ferman çıkardığından bahisle Mustafa Fazıl Paşa yönetiminde bir komisyonun bu işle ilgilenmek üzere kurulduğuna yer verildi. Ayrıca çiftçi, esnaf ve zanaatkârlar için hazırlanan talimat ve beyannamelerden de gazetede bahsedilmekteydi.⁵⁵⁶

Sergi yeri II. Mahmud Türbesi civarındaki boş arazi olarak belirlenmişti. Bir iki gün zarfında inşaat faaliyetlerinin başlayacağı da duyurulmaktaydı. Sergide ağırlığın Osmanlı ürünlerine verilmesine rağmen Avrupa kökenli ürünlerin de sergileneceği açıklanmaktaydı. Avrupada kullanılan modern alet ve araçlardan Osmanlı çiftçi ve zanaatkârlarının da haberdar olması için, bu tarz ürünlerin sergilenmesine izin verildiği belirtilmekteydi. Bununla beraber Avrupa’dan gelecek olan alet ve araçlardan gümrük vergisi alınmayacağı söylendi.⁵⁵⁷

“*Tasvir-i Efkâr*” gazetesinin 3 Aralık 1862 tarihli nüshasında serginin “*Maarif Mektebi’nin*” bahçesinde faaliyet göstereceği belirtilmesine rağmen Sultanahmet meydanı daha uygun bulunmuştu.⁵⁵⁸

Yabancı ülkelerde fabrika işleten Osmanlı vatandaşlarının ürünlerinin de sergiye kabul edileceği ifade edilmişti. Sergilenecek ürünlerin kalitelerini ölçmek amacıyla bir

⁵⁵⁴Ruzname-i Ceride-i Havadis, 26 Ocak 1863, s.1.

⁵⁵⁵Tasvir-i Efkâr, 26 Temmuz 1862, s.2.

⁵⁵⁶Tasvir-i Efkâr, 6 Kasım 1862, s.4.

⁵⁵⁷Tasvir-i Efkâr, 6 Kasım 1862, s.4.

⁵⁵⁸Tasvir-i Efkâr, 3 Aralık 1862, s.5.

komisyonun kurulacağı da belirtilmekteydi. Bunun yanısıra komisyon tarafından başarılı bulunan ürünlerin isim ve sahipleri kamuoyuyla paylaşılacaktı. Kurulan komisyonun Mustafa Fazıl Paşa⁵⁵⁹ Başkanlığı'nda gerekli hazırlıkları yapmak amacıyla her hafta Salı günü Maarif Nezareti'nde toplanacağı ifade edilmekteydi. Sergiye ürün göndermek isteyen esnafın bu komisyona müracaat edebileceği de duyurulmaktaydı. Komisyon üyeleri Kamil, Nazım, Sürur ve Agaton efendiler idi.⁵⁶⁰

Sergide basılı eserler de katılımcıların dikkatine sunulacaktı. “*Tasvir-i Efkâr*” gazetesi'nin 30 Ocak 1863 tarihli nüshasında pazartesi ve çarşamba günleri müzayede yapılacağına dair bir duyuruya yer verilmişti. Ayrıca para karşılığı alınan ürünlerin ne surtele sahiplerine teslim edileceği de bildirilmekteydi.⁵⁶¹

Sergiye kadınların da iştiraki önemslenmekteydi. Bunun için pazartesi günü ayrılmıştı. Sergilenmek üzere gönderilen ürünler oldukça nitelikliydi. Bu durum da gazetenin sütunlarında kendisine yer bulmuştu. “*Nadide eserleri*” katılımcılar 3 kuruş ücret ile gezebileceklerdi. Mayıs ayından itibaren serginin giriş ücreti 2 kuruşa indirilecekti.⁵⁶² Bütün bu bilgiler basın organları aracılığıyla hergün kamuoyuyla paylaşılmaktaydı.

Yine “*Tasvir-i Efkâr*” gazetesinin 17 Haziran 1863 tarihli nüshasında sergideki ürünlerin tanıtımını yapan broşürlerin hazırlandığından ve bunların 7 kuruşa satılacağından bahsedilmekteydi.⁵⁶³ Gazetenin 19 Haziran 1863 tarihli nüshasında serginin bitiş tarihinin “*Muharrem ayının*” sonu olduğu ve sadece kadın katılımcıların ziyaret gününde bir değişiklik yapıldığı belirtilmekteydi. Çarşamba günü onlara diğer günler de erkeklere tahsis edilmişti.⁵⁶⁴

2- “*Tercüman-ı Ahval*” Gazetesinde Yayınlanan Nizamnâme (30 Ocak 1863)

“*Tercüman-ı Ahval*” gazetesinin 30 Ocak 1863 tarihli nüshasında serginin nizamnamesine yer verilmekteydi. Yedi fasıl altmış bir maddeden oluşmaktaydı.⁵⁶⁵

Birinci fasıl serginin kuruluşu hakkındadır. Osmanlı Devleti ziraat ve sanayi

⁵⁵⁹1829-1875 tarihleri arasında yaşamış Mısırlı prens ve Türk siyaset adamıdır. Maliye Nazırlığı, Maarif Nazırlığı gibi görevlerde bulundu, (Fahri Yetim, “*Modern Bir Aydın Hareketi Olarak Yeni Osmanlılar ve İslam Dünyası*”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.34, (Nisan-2015), s.1-15.

⁵⁶⁰*Tasvir-i Efkâr*, 19 Aralık 1862, s.1.

⁵⁶¹*Tasvir-i Efkâr*, 30 Ocak 1863, s.1.

⁵⁶²*Tasvir-i Efkâr*, 6 Nisan 1863, s.3.

⁵⁶³*Tasvir-i Efkâr*, 17 Haziran 1863, s.4.

⁵⁶⁴*Tasvir-i Efkâr*, 19 Haziran 1863, s.4.

⁵⁶⁵*Tercüman-ı Ahval*, 30 Ocak 1863, s.2.

ürünlerinin birinci sergisi hicri takvime göre Ramazan ayının dokuzunda yani 28 Şubat 1863'te Sultanahmet meydanında açılacak ve 17 Haziran 1863'te kapanacaktır. Serginin düzenlenmesinde vilayetlerde ve İstanbul'da komisyonlar kurulacak ve öncelikle vilayetlerdeki komisyonlar seçilen ürünleri İstanbul'a gönderecek ve burada bir komisyon tarafından yeniden denetimden geçirilecekti. Gelen ürünlerin Osmanlı ürünü olduğuna dair bir komisyon raporuna sahip olması gerekmekteydi. Bununla birlikte Osmanlı sınırları içerisinde yabancılar tarafından üretilen ürünler de Osmanlı menşeli kabul edilecekti. Yabancı ürünlerin o ülkedeki Osmanlı Konsolosu tarafından onaylanması gerekiyordu. İlgili komitelerce ürün sahiplerinin kişisel bilgileri ile gönderdikleri eşyanın cins ve miktarına ait bilgiler kayıt altına alınacaktı.⁵⁶⁶

İkinci fasıl sergilenecek ürünlerin çeşitleri ve taksimatı hakkındadır. Osmanlı Devleti'nde üretilen tüm sanayi ve tarımsal ürünler, madenler, alet ve makinalar kabul edilecek, yabancı ülkelerden ise sadece tarımsal makinalar ile ev ve dükkânlarda kullanılan alet ve edevatları kabul olunacaktı. Zanaat ve ziraata faydası olmayan eşyalar sergiye kabul edilmeyecektir. Çiçek, yaş meyve ve sebze, canlı hayvan ve kısa sürede bozulabilen ürünler de kabul edilmeyecekti. Sergide sergilenmesi düşünülen ürünler on üç sınıfa taksim edilmişti.⁵⁶⁷

Bunlar sırasıyla şöyle idi:1-Ziraata yönelik tüm toprak ürünleri, bitkisel ilaçlar, hayvansal ürünler, bal ve orman ağaçları. 2-Un, şeker, pekmez, şekerleme, yağ, çörek, peksimet, gül ve çiçek suyu, sirke ve meşrubat. 3-Ham ve külçe madenler, madencilğe ait alet ve makinalar, mermer, inşaat malzemesi, odun kömürü. 4-Sanayici ve zanaatkârlar tarafından kullanılan her türlü alet ve edevatlar, makinalar, silahlar ve silah mühimmatı ve arabalar. 5- Altın ve gümüşten yapılmış her türlü mücevherat, gümüş ve altın taklidi ve madeni süslü eşyalar.6- İpek kozası, ham ve işlenmiş ipek, pamuk ve temizlenmiş yün ve tiftik. 7-İpek, pamuk, yün, keten ve kendirden yapılmış kumaş; bez, basma, çuka, aba, fes, gömlek ve bunlara benzeyen ürünler ile pamuk, yün, keten ve kendir iplikleri. 8-Tabak, çömlek, cam, şişe, sabun, çam sakızı, nef t yağ, bitkisel yağlar, boya, mum ve balmumu. 9-Ham ve işlenmiş deri, kösele, eyer, koşum, saraç ürünleri, ayakkabı ve kürk. 10-Her çeşit elbise, işleme, sırma, yemeni, yazma, kanaviçe ürünleri, evlerde kullanılan havlu, örtü, kese, dantele gibi ürünler. 11-Sandalye, kanep e, kütüphane, iskemle, ev süsleme, marangoz ürünleri, halı, kilim ve müzik aletleri. 12-İnşaat model ve resimleri; boyalı ve karakalem resimler; kabartmalı harita, taşçı ve oymacı ürünler. 13-Taş basma

⁵⁶⁶Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.2.

⁵⁶⁷Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.3.

ve huruf basılı kitap, risaleler, litografi, fotoğraf makinaları ve hakkâk ürünleri.⁵⁶⁸

Üçüncü fasıl sergiye alınacak ürünlerin düzenlenmesi ve taşınması hakkındadır. Sergilenecek ürünler hazır hale getirilmeden önce ilgili komitelerce toplu olarak gönderilecekti. Eyaletlerden İstanbul'a gönderilen malların masrafları devlet tarafından karşılanacaktı. Komite şu konuya önem gösterecekti: Eşyanın konulduğu sandık muhafazaların üzerine hangi bölgeden geldiği ve ürünün cinsine ait belirtici işaretler konulacaktı. Sergi alanında toplanan ürünlerin korunması için memurlar istihdam edilecekti. Eşya sahipleri serginin açılışından itibaren sergiledikleri ürünün başında bulunacaktı. Sergide yapım masrafları devlet tarafından karşılanacaktı. Sergi nizamnamesine bağlı kalınacaktı. Komisyon tarafından kabul edilen mallar dışında sergi alanına hiçbir eşya kabul edilmeyecekti. Sergi devam ettiği müddetçe ürünlerin de sunumuna devam edilecekti. Her ürünün tanıtıcı bilgi notlarına yer verilecekti. Ayrıca sergilenen ürünler hakkında açıklayıcı bilgileri içeren bir kitapta yayımlanacaktı.⁵⁶⁹

Dördüncü fasıl sergiye konulacak eşyanın muafiyetleri ve yabancı ülkelere gelen ziraat, sanayi alet ve edevatları hakkındaydı. Sergide teşhir edilecek yerli ve yabancı ürünler gümrük vergisinden muaf tutulacak; gelen ürünlere ait muhafazalar gümrükte açılmayacaktı. Sergileneceği yerde muhafazasından çıkarılarak teşhir edilecekti. Sergide satılamayan yabancı ürünler geri giderken de aynı muafiyetler geçerliliğini koruyacaktı. Yabancı ürünler sergi alanında görevli bir memurun gözetiminde olacaktı. Beşinci fasıl sergi alanı ile ilgilidir. Fermana uygun olarak bir sergi komisyonu kurulmuştu. Başkanlığına Maliye Nazırı Mustafa Fazıl Paşa getirilmişti. Komisyonun diğer üyeleri ise şunlardı: Hariciye Nezareti'nden Kamil Bey, Meclis-i Vala-yı Ahkâm-ı Adliye üyesi Nazım Efendi, Ticaret Nezareti Müsteşarı Server Efendi, Azmi Efendi ve Agaton Efendi idi. Komisyon kendi arasında iş bölümü yapmıştı. Bunlardan biri serginin yönetimini üstlenecekti. Diğerleri ise muhasebe, resmi yazışma, ürünlerin sergilenmesi ve denetimi ile ilgilenecekti. Teftiş Komisyonu Üyesi' nin başkanlığında bir komite oluşturulacaktı. Böylece katılımcıların talepleri alınacak, sergide ürünlerin teşhirine nezaret edilecekti.⁵⁷⁰

Bunun dışında gelen ürünler hakkında bilgi edinmek ve bunların satılmasından elde edilen parayı sahiplerine vermek amacıyla bir komiser de tayin edilecekti. Ürün sahibi katılımcıların sergi alanına rahatça girebilmeleri için tanıtıcı belgeler de

⁵⁶⁸Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.2.

⁵⁶⁹Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.2.

⁵⁷⁰Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.3.

hızırılanacaktı. Görevlilerin hangi işten sorumlu olduğuna yönelik tanıtıcı broşürlere de sergi alanında yer verilecekti.⁵⁷¹

Altıncı fasıl Teftiş Komitesi' nin düzenlenmesi ve görevleri hakkındadır. Teftiş Komitesi sergilenecek ürünlerin kalitesini tespit ederek sınıflandıracaktı. Sergilenecek ürünler on üç sınıfa ayrıldığı için adı geçen komisyonun üyeleri de bu sınıflara göre oluşturulacaktı. Ziraat alet ve makinaları ilgili üçüncü sınıfta yer alan malların Teftiş Komitesi'ne yabancı ürün sahiplerinden birer kişi tayin olunacak ve diğerleri Osmanlı tebasından olacaktı. Diğer teftiş heyeti komisyonları birinci, yedinci, onuncu ve on birinci sınıflarda yedişer kişiden; kalan sınıflar için beşer kişiden oluşacaktı. Teftiş Heyeti Komisyon Üyeleri sergi komisyonu tarafından seçilecekti. Teftiş Heyeti Komisyon Üyeleri gereken konularda uzman yardımına başvurabilecekti. Komisyon kararları çoğunluk esasına göre belirlenecekti. Eşitlik halinde ise Komisyon Başkanı'nın oyu belirleyici olacaktı. Teftiş Heyeti Komisyonu tarafından alınan kararlar Sergi Komisyonu tarafından onaylandıktan sonra kesinleşecekti. Yedinci fasıl ürün sahiplerine verilecek ödüller hakkındaydı. Ödüller birden üçüncüye kadar sırasıyla; Mecidiye Nişanı, Gümüş Nişan ve Pirinç Madalya olarak belirlenmişti. Birincilik ödülü için belirlenen kıstas şöyle idi: Kendi zanaat alanında keşif yapanlar ve ürünlerini mükemmele yakın geliştirenler. İkinci ve üçüncülük ödülleri ise “*ustalık derecesine*” göre dağıtılacaktı. Sergiyi izlemeye gelecek olanlar için hangi günlerin belirlendiğine dair gerçekleştirilen son tasnif ise şöyleydi: Cuma, pazar, pazartesi, salı ve perşembe erkeklere; çarşamba ve cumartesi günleri ise kadınlara açık olacaktı. Cuma ve cumartesi günleri 6 kuruş, diğer günler ise 3 kuruş giriş ücreti alınacaktı. Kadınlara mahsus günlerde eşya sahiplerinin dışında hiçbir erkek sergi alanına sokulmayacaktı.⁵⁷²

3- Serginin Basında Değerlendirilmesi

Dönemin gazetelerinde “*Sergi-i Umûmî-i Osmânî*” hakkında haberlere yer verildiği gibi açıklayıcı makalelere de gazete sütunları arasında sıkça rastlanılmaktadır. “*Mir'at*” dergisinin 4 Mart 1863 tarihlinüşhasında Mustafa Refik Bey, “*Sabanlara Dair Malumat*” başlıklı makalede, sekiz adet saban hakkında bilgi verilmektedir. Bu sabanların “*Ransem And Semz*” adlı İngiliz kumpanyası tarafından sergilenmek üzere getirildiğinden bahsedilmektedir. Bu aletlerin kullanım şekilleri basit sabanlar gibi olup büyük baş hayvanlara çektirilebilmekteydi. Bu sabanların sap ve okları demirden

⁵⁷¹Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.2.

⁵⁷²Tercüman-ı Ahval, 30 Ocak 1863, s.3.

üretildiği için dayanıklı idi. Fiyatı pahalı olsa da fazla mahsul elde edilebilmekte idi. Şayet bu makinalar ülke tarımında kullanılırsa bundan büyük faydalar elde edilebilecekti.⁵⁷³

“*Tasvir-i Efkâr*” gazetesinin 29 Mart 1863 tarihli nüshasında, Şinasi (1826-1861) tarafından yazılan “*Osmanlı Sanayi Sergisinin Açılması*” başlıklı yazıda sergi hakkında bilgi verilmekteydi. Şinasi’ye göre düzenlenen serginin ifade ettiği anlam şu idi: “*Sergi bir memleketin sahip olduğu sanayi çeşitlerini gösteren ve bu sebeple o memleketin zanaat tecrübelerini kapsayan bir kitaptır. Kitap, bir fennin ıslahı ve neşrine hizmet ettiği gibi sergide üretilen eşyaların eksikliklerinin giderilmesine yardımcı olup ürünlerin tamamlanmasını da sağlar*” idi.⁵⁷⁴

“*Terakki*” gazetesinin 21 Haziran 1863 tarihli nüshasında yayınlanan ve yazarı bilinmeyen bir yazıda Fransa’dan bahisle oradaki hükümetin ziraat ve sanayi alanında düzenlediği sergilere değinilmektedir. Yazara göre halk bu sergilere katılarak bilgi ve deneyimini arttırmakta idi. Sergiler sanayi için bir mektep hükmünde olup ülkenin her tarafından gelen ürün tespiti ile kaliteli işlere de örnek olmaktaydı.⁵⁷⁵

“*Mecmua-ı Fünun*”un 4 Ocak 1863 tarihli nüshasında “*Sergi-i Umûmî-i Osmânî*” başlıklı makalede “*Maarif Şurası*” üyesi Kadri Bey, serginin kuruluşundan bahsederek faaliyet alanı’nın hemen yakınında bulunan müstakil bir binada Avrupa’da üretilen bazı alet ve edevatlarının sergileneceğini ifade etmekteydi. Sergi için gerekli olan imar çalışmalarını yapan kumpanyaya 30.000 İngiliz lirası verildiğini de belirtmekteydi.⁵⁷⁶

VII- Aya İrini Kilisesi ve Müzecilik Faaliyetlerinde Yaşanan Gelişmeler

Müze sözcüğü Eski Yunancada “*mouseion*” dan gelir. Latince de “*museum*” ifadesi bunu karşılamaktadır. Antikçağ’da İskenderiye’de I. Ptolemaios’un Mouseion isimli bir tapınak yaptırmış olması “*müze*” kavramının ve müzenin niteliğinin ne olduğu konusunda ilk ipuçlarını vermektedir.⁵⁷⁷ Türklerde eski eserlere olan ilgi ve onları

⁵⁷³Mustafa Refik Bey, “*Sabanlara Dair Malumat*”, **Mir’at**, S.2, (4 Mart-1863), s.27. ; Mustafa Refik Bey, 1843-1865 yılları arasında yaşadı. Türk basın tarihinde ilk resimli dergi olan Mirat Mecmuasını tek başına on dokuz yaşında çıkardı. (İbnülemin Mahmut Kemal, “*Mustafa Refik Bey*”, **Türk Tarih Encümeni Mecmuası**, I/4, (Mart-Mayıs 1930), s.35-37.

⁵⁷⁴**Tasvir-i Efkâr**, 29 Mart 1863, s.4.; Türk toplumunda Tanzimat’ın ilanı (1839) ile başlayan batılılaşma sürecinin ilk ve en önemli yazarlarından. Şiir tiyatrosu, makale gibi Batılı edebi türlerin ilk örneklerini veren Şinasi yenilikçi fikirleri ve edebiyat sahasındaki çalışmalarıyla kendi döneminin aydınlarını etkilemiştir. (Abdulhalim Aydın, “*Batı Kavşağı’nda Şinasi ve Duruşu*”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XXVII/2, (Güz-2017), s.17-22.)

⁵⁷⁵Y.B., **Terakki**, 21 Haziran 1863, s.44.

⁵⁷⁶Kadri Bey, “*Sergi-i Umûmî-i Osmânî*”, **Mecmua-ı Fünun**, I/8, (4 Ocak 1863), s.2.

⁵⁷⁷Kadir Karagöz, “*Turist Akımında Oynaklığın Arch Modelleriyle Ölçülmesi: Türkiye Örneği*”, **Niğde Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, IX/1, (Ocak-2016), s. 132-134.

muhafaza etme geleneği Selçuklu Dönemi'ne dayanmaktadır. I. Alaaddin Keykubad⁵⁷⁸ 1221'de Konya'da Alaaddin Tepesi Surları'nı inşa ettirirken Bizans ve Roma Dönemi'ne ait kabartmaları, heykelleri ve mimari parçaları toplayarak duvarlarda bir süsleme olarak kullandı.⁵⁷⁹ Bu faaliyet Türklerde ilk müzecilik hareketleri olarak değerlendirilebilir. Modern müzelerin ortaya çıkışı XV. Yüzyıla rastlamaktadır. Avrupa'da koleksiyoncular topladıkları değerli eşyaları muhafaza edip onları önemli kişilere hediye etmekteydiler. Müzeciliğin gelişmesi ise XIX. ve XX. Yüzyıllarda mümkün olacaktı.⁵⁸⁰

İngiltere'de ilk müze kabul edilen “*Ashmolean Museum*” ve “*British Museum*” müzeleri 1683'te kuruldu.⁵⁸¹ Osmanlı Devleti'nde ilk müzenin Tophane Müşiri Fethi Paşa tarafından 1847-1848 yıllarında kurulduğu bir vakadır. Başlangıçta yabancı uzmanların öncülüğünde devam eden Türkiye'de müzecilik, daha sonra Osman Hamdi Bey'in Aya İrini Kilisesi'nde oluşturulan müzeye müdür olması ile birlikte yeni bir döneme girecektir. Ayrıca Tanzimat Devri'nin sadrazamı, Mehmet Emin Ali Paşa'nın 1869'da ilk Müze-i Hümayun'u da aynı yere kurdurduğu bir vakadır.⁵⁸²

Türkiye'de turizm sektörünün Osmanlı İmparatorluğu dönemi de dâhil olmak üzere uzun bir geçmişi olduğu ifade edilebilir. Söz konusu dönemde yapılan Aya İrini Kilisesi 1846'da müze haline getirildi. İstanbul'da ilk fuarcılık faaliyeti yukarıda da ifade edildiği üzere Sergi-i Umûmî-i Osmânî idi. İlgili dönemde yerli ve yabancı birçok kişi İstanbul'a gelerek hem Aya İrini Müzesi'ni hem de Sergi-i Umûmî-i Osmânî'yi ziyaret etmişti.⁵⁸³

Aya İrini'nin bulunduğu yerde daha önceden küçük bir kilisenin bulunduğu ve İmparator Konstantinus (M.S.272-337) tarafından binanın genişletilerek hizmetine devam ettiği kaynaklarda belirtilmektedir.⁵⁸⁴

⁵⁷⁸ “1190'da Sultan I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in oğlu olarak dünyaya geldi. I. Alaaddin Keykubat, 1221-1237 tarihleri arasında Türkiye Selçuklu Devleti'nin hükümdarlığını yaptı. Hükümdarlığı boyunca birçok önemli işe imza attı ve onlarca önemli eser inşaa ettirdi. I. Alaaddin Keykubat'ın özellikle Konya, Niğde, Antalya ve Beyşehir'de yaptırdığı eserler günümüze kadar gelmiştir”. (Emine Uyumaz, **Sultan I. Alaaddin Keykubat Devri**, TTK Yayınları, Ankara, 2003, s.165.)

⁵⁷⁹ Yılmaz Önge, “Alaaddin Keykubat Döneminde Konya'da İnşa Edilmiş Mimarlık Eserleri”, **Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi**, S.3, (1988), s.49-60.

⁵⁸⁰ Nimet Keser, **Sanat Sözlüğü**, Ütopya Yayıncılık, Ankara, 2005, s.84.

⁵⁸¹ N. Hanzade Uralman, “XXI. Yüzyıla Girerken Bir Bilgi Kurumu Olarak Müze”, **Bilgi Dünyası**, VII/2, (Ekim-2006), s.250-266.

⁵⁸² Ferruh Gerçek, **Türk Müzeciliği**, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s.45.

⁵⁸³ K. Karagöz, “Turist Akımında Oynaklığın Arch Modelleriyle Ölçülmesi...”, s. 132-134.

⁵⁸⁴ Alexander Van Millingen, **The Byzantine Churches of Constantinople**, London, 1974, s.84; “Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu'nun “Büyük” lakabıyla anılan kurucusudur. Hristiyanlığı kabul eden ilk imparatorudur. Bizans şehrini yeniden kuran ve burasını Roma İmparatorluğu'nun merkezi yapan **Konstantinus'tur**”. (Michael H. Hart, **Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100**, Neden Kitap Yayıncılık, İstanbul, 2008, s.113-116)

Aya İrini Kilisesi, Ayasofya'nın yapımından önce, M.S.360'a kadar Konstantinopolis'in Katedrali olarak hizmet vermişti.⁵⁸⁵ Ayasofya ile komşu olan Aya İrini Kilisesi M.S.532'de Nika İsyanı'nda ağır hasar görmüşse de İmparator I. Justinianus (M.S.527-565) tarafından onarılacaktı. Tamamlanma tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Bizans İmparatoriçesi Teodora'nın (M.S.500-548) ölümünden hemen önce M.S 548'de bitirildiği kuvvetle ihtimaldir.⁵⁸⁶

Kilise, İstanbul'un fethinden sonra cephanelik olarak kullanılmış ve hiçbir zaman camiye dönüştürülmemiştir. Tophane Müşiri Ahmed Fethi Paşa'nın ısrarıyla, Sultan Abdülmecid (1839-1861) tarafından müze olarak düzenlenecekti.⁵⁸⁷ 1939'da kilise, Ayasofya Müzesi'ne dâhil edilecekti.⁵⁸⁸

İstanbul her yıl dünyanın dört bir tarafından milyonlarca turiste ev sahipliği yapmaktadır. Bazıları muazzam tarihi mirası deneyimlemek isterken, diğerleri alışveriş yapmak veya yıl boyunca burada gerçekleşen farklı etkinliklere katılmak için ziyarette bulunmaktadırlar. IV. Yüzyılda inşa edilmiş ve Bizans kilise mimarisinin güzel bir örneği olanve günümüzde olağanüstü akustiği nedeniyle klasik müzik konser salonu olarak kullanılmakta olan Aya İrini Kilisesi turistlerin büyük ilgi gösterdiği yapılar arasındadır.

1880'de Fatih Sultan Mehmet devrinden kalma Çinili Köşk'te yeni bir müze kuruldu; Aya İrini'deki silahlar buraya taşındı ve otuz altı maddelik ilk "*Asar-ı Atika Nizamnamesi*" Suphi Paşa tarafından yayımlandı.⁵⁸⁹ Sultan Abdülhamit Han tarafından 1881'de "*Müze-i Hümayun*" müdürü tayin edilen Osman Hamdi Bey'le Osmanlı arkeolojisi ve müzeciliği uluslararası saygınlığa ulaştı. Osman Hamdi Bey müze müdürü olduktan sonra ilk olarak Çinili Köşkü restore etti. Ardından bugün "*Eski Şark Eserleri Müzesi*" olarak adlandırılan o zamanki adıyla "*Güzel Sanatlar Okulu'nu*" inşa ettirdi. Ayrıca Topkapı Sarayı'nın hemen altında, 1891'de Gülhane Parkının üstünde yer alan "*Müzehane-i Hümayun*" bugünkü İstanbul Arkeoloji Müzesi yapıldı. Mustafa Kemal

⁵⁸⁵Alexander S. Kazhdan, "Aya İrini", *The Oxford Dictionary of Byzantium*, III, Oxford, 1991, s. 1009-1011.

⁵⁸⁶Erdem Yücel, "Aya İrini Kilisesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, I, İstanbul, 1994, s. 433; "Roma İmparatoriçesi Theodora; I.Jüstinyen'in, Nika ayaklanması ile anılan eşidir. Kimi Romalı tarihçiler tarafından cinselliğin ve ihtirasın simgesi olarak görülürken; kimileri tarafından da muhteşem bir var olma mücadelesinin güçlü imgesi olarak tanımlanmıştır". (<https://www.tarihiistanbul.com/roma-imparatoricesi-theodora-kimdir/> E.T: 03.05.2020).

⁵⁸⁷Wolfgang Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, (Çev: Ülker Sayın), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s.114.

⁵⁸⁸Gamze Oran, *İstanbul ve Yakın Çevresinde İşlevi Değiştirilmiş Bizans Kiliseleri*, (Basılmamış Lisans Tezi, Danışman: Doç.Dr. Hüseyin Haluk Çetinkaya), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, İstanbul, 2017, s.42-45.

⁵⁸⁹BOA, MF.MKT.78.50; Mustafa Önge, "Kültür Mirasını Tanımlamak İçin Türkiye'de Kullanılan İlk Özgün Terim, *Asar-ı Atika*", *Avrasya Terim Dergisi*, VI/1 (2008), s.8-14.

(Atatürk) sayesinde modern bir seviyeye yükselen Türk Müzeciliği ile beraber ulusal mirası barındıran müzelerin birçoğunun geçmişi Cumhuriyet'in kuruluş yıllarına kadar uzanır. Mustafa Kemal (Atatürk)'ün isteği ile Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak 1922'de kurulduktan kısa bir süre sonra hars, yani kültür dairesine dönüştürülerek ilgi alanı genişletilen “*Türk Asar-ı Atika Müdürlüğü*”, sadece eski eserler ve müzelerle değil, kütüphane ve güzel sanatlarla da ilgilendi. Mustafa Kemal (Atatürk) Topkapı Sarayı'nın müze olmasını Bakanlar Kurulu'nun 1 Nisan 1924 günlü kararı ile onayladı. Sarayın bir bölümü 1927'de tamamı ise 1934'te ziyarete açıldı.⁵⁹⁰

Bakanlar Kurulu kararıyla Topkapı Sarayı'nın mevcut eşyası ile müze olarak ziyarete açılması kararı alınması Fransız İhtilali'nden sonra Louvre'un halk müzesi haline getirilmesiyle bir paralellik göstermektedir.⁵⁹¹ 1923'te Ankara Arkeoloji Müzesi, 1924'te Antalya Müzesi, Adana Müzesi ve Ankara Etnografya Müzesi, 1926'da Tokat Müzesi, Amasya Müzesi, Sinop Müzesi ve Sivas Müzesi, 1929'da Kayseri Müzesi, 1933'te Afyon Müzesi, 1934'te Efes Müzesi ve İzmir Müzesi, 1935'te Manisa Müzesi, 1938'de Hatay Müzesi, 1939'da Niğde Müzesi ve 1941'de ise Kastamonu Müzesi açıldı.⁵⁹² Bakanlar Kurulu'nun 24 Kasım 1934 tarihli kararı ile 1935'te Ayasofya Camii müzeye çevrildi.⁵⁹³

Cumhuriyetin ilk yıllarında, çoğunlukla arkeolojik, tarihi, etnografik, el sanatları ve İslam sanatlarına ait eserlerden oluşan müze koleksiyonları, 1980'li yıllara dek aynı alanlarda gelişim gösterdi. 1983'te yayımlanan 5879 sayılı “*Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Kanunu*”⁵⁹⁴, nun 26. maddesine göre; kültür ve tabiat varlıklarına ait müzelerin kurulması, geliştirilmesi Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın görev alanı içerisinde bulunmaktadır.⁵⁹⁵ Bu düzenleme ile müzeler ilk defa devlet idaresi içerisinde ele alındı.

⁵⁹⁰ Ferrahnur Özgören, **Boş Zaman Pazarlaması ve Müzecilikte Bir Uygulama**, (Basılmamış Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. M. Yaman Öztekin), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, İstanbul, 2007, s.45-46.

⁵⁹¹ “Avrupa müzeleri arasında en ayrıcalıklısı “müzelerin müzesi” Louvre'dur. Otoritesini koleksiyonlarının zenginliğinden çok, başta Paris'e borçludur. Çünkü XIX. Yüzyıl'da Paris modernitenin ve sanatın merkezi olarak ünlenmişti. Bir başka etmen de Louvre'un bir devrimin eseri olmasıdır. 1792'de monarşie son verilmesinden dokuz gün sonra halk, kraliyet sarayı ve hazinelerini kendi mülkiyetine geçirerek müzeleştirilmiştir. Bundan böyle Louvre Sarayı, Fransız ulusunun zaferinin ve iktidarının sonsuzluğunun sahnesi olmuştur” (K. Karagöz, “Turist Akımında Oynaklığın Arch Modelleriyle...”, s. 132-134)

⁵⁹² F. Özgören, **Boş Zaman Pazarlaması ve Müzecilikte...**, s.46.

⁵⁹³ BCA.30.18.1.2/49.76.6.

⁵⁹⁴ 5879 sayılı Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Kanunu, **Resmî Gazete**, S.5879, (21/07/1983), s.1.

⁵⁹⁵ İsmail Kervankıran, “*Dünyada Değişen Müze Algısı Ekseninde Türkiye'deki Müze Turizmine Bakış*”, **Turkish Studies**, IX/11, (Sonbahar-2014), s.345-369.

Türk Müzeciliği'nde müzecilik çalışmaları bu tarih itibariyle günümüze kadar merkezi otoriteye bağlı olarak yürütüldü.⁵⁹⁶

Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi'nden sonra geliştirilen müzecilik faaliyetleri müzeciliğe ve müze turizmine olan ilgiyi arttırdı. Müze yatırımlarının artmasıyla müze sayısı da sürekli arttı. 2014'ten sonra *“Türkiye’de Kültür ve Turizm Bakanlığı’na bağlı 188 müze ve bu müzelerde toplam 3.177.446 eser bulunmaktadır. Ayrıca yine bakanlığın denetiminde 192 özel müze bulunmaktadır. Bu müzeler içerisinde en fazla ziyaret edilen müzeler; Ayasofya Müzesi, Topkapı Müzesi ve Mevlana Müzesi’dir. Müzelerden elde edilen gelir sıralamasında ise; Ayasofya Müzesi, Topkapı Müzesi ve Denizli Hierapolis Örenyeri en öndedir”*.⁵⁹⁷

Yıl	Müze sayısı			Müzedeki eser sayısı			Müze ve ören yeri ziyaretçi sayısı		
	Toplam	Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı müzeler	Özel müzeler	Toplam	Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı müzeler	Özel müzeler	Toplam	Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı müzeler ve ören yerleri	Özel müzeler
2010	334	185	149	3 382 226	3 096 599	285 627	30 638 655	25 107 203	5 531 452
2011	339	189	150	3 431 177	3 149 982	281 195	35 297 920	28 459 311	6 838 609
2012	347	188	159	3 516 491	3 177 446	339 045	36 323 169	28 781 308	7 541 861
2013	350	187	163	3 531 656	3 174 867	356 789	37 373 837	29 566 691	7 807 146
2014	392	192	200	3 591 566	3 217 173	374 393	37 931 568	29 799 790	8 131 778
2015	409	193	216	3 628 715	3 235 113	393 602	37 048 066	28 122 934	8 925 132
2016	417	193	224	3 685 609	3 311 359	374 250	25 287 530	17 247 440	8 040 090
2017	438	199	239	3 692 915	3 306 073	386 842	30 661 676	20 509 746	10 151 930
2018	451	200	251	3 734 223	3 337 766	396 457	40 647 844	28 169 615	12 478 229
2019	467	199	268	3 671 900	3 263 251	408 649	51 306 549	35 048 417	16 258 132

Tablo-8. Türkiye’de Bulunan Müzelere ait son 10 Yıla Ait İstatistikler

⁵⁹⁶Hale Özkasım, Semra Ögel, *“Türkiye’de Müzeciliğin Gelişimi”*, İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi/b, II/1, (Aralık-2005), s.96-102.

⁵⁹⁷ <https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-43336/muze-istatistikleri.html> /E.T: 20.01.2021.

1	İstanbul Topkapı Sarayı Müzesi	3.004.620
2	İstanbul Ayasofya Camii Müzesi	2.922.037
3	Konya Mevlana Müzesi	2.818.386
4	Nevşehir Hacı Bektaş Müzesi	433.160
5	İstanbul Topkapı Sarayı- Harem Dairesi	421.780
6	İstanbul Arkeoloji Müzeleri	378.675
7	Antalya Aziz Nikolas Müzesi	364.996
8	Ankara Cumhuriyet Müzesi	353.727
9	Gaziantep Zeugma Mozaik Müzesi	268.374
10	Ankara Anadolu Medeniyet Müzesi	253.795

Tablo-9. 2019 yılında En Çok Ziyaret Edilen 10 Müze

C- TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE KONAKLAMA YAPILARINDAKİ GELİŞMELER

Konaklama yapılarının tarihi oldukça eskiye dayanır. Bir ihtiyacın sonucu olarak kurulmuşlardır. Kişilerin ticari, dini, gezme vb. sebeplerle yaşadıkları yerlerden ayrılarak başka mekânlara yolculuk etmeleri nedeniyle konaklama ihtiyacı meydana gelmiştir. Bu ihtiyacı karşılamak için inşa edilen yapıların tarihsel gelişimi şu şekildedir:⁵⁹⁸

TÜRKİYEDE’Kİ KONAKLAMA HİZMETLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

795	İlk kervansaraylardan birisi olan Ribat Harabesi inşa edilmiştir.
1019	Ribat-ı Mahi, Gazneli Sultan Mahmut’un emri ile inşa edilmiştir.
1229	Sultan Han inşa edilmiştir.
1841	Hotel d’Angleterre açıldı.
1872	Pera Palas Oteli hizmet vermeye başlamıştır.
1892	Büyük Londra Oteli faaliyete geçti.
1931	Park Otel hizmet vermeye başlamıştır.
1955	İstanbul Hilton Oteli hizmet vermeye başlamıştır.

⁵⁹⁸Tuba Yıldız, **Konaklama İşletmelerinde Yenileşim Yönetimi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Gürhan Aktaş), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Turizm İşletmeciliği Programı, İzmir, 2010, s.50.

1955	Turizm sektörünün finansman ihtiyacına cevap vermek ve turizm işletmeleri oluşturmak maksadıyla T.C. Turizm Bankası A.Ş. kurulmuştur.
1956	Divan Oteli hizmet vermeye başlamıştır.
1957	Kilim Oteli hizmet vermeye başlamıştır.
1961	Ankara Otelcilik Lisesi eğitim-öğretim faaliyetlerine başlamıştır.
1963	Turizm ve Tanıtma Bakanlığı kurulmuştur.
1967	İstanbul Otelcilik Okulu açıldı.
1975	Kuşadası Otelcilik Okulu açıldı.
1982	Kültür ve Turizm Bakanlığı kurulmuştur.
1983	2634 sayılı “ <i>Turizm Teşvik Kanunu</i> ” yürürlüğe girmiştir.
1984	Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri açıldı.
1989	Turizm Bakanlığı kurulmuştur.
1989	Turban Turizm A.Ş. kurulmuştur.
2002	İlk Kongre Oteli, Grand Cevahir Hotel-Kongre Merkezi adıyla İstanbul’da hizmete girdi.

Tablo-10. Türkiye’deki Konaklama Hizmetlerinin Tarihsel Gelişimi

I- Kervansaraylar ve Hanlar

Kervansaray Farsçada aslen soygunculara ve eşkıyalara karşı kendilerini savunmak için beraber seyahat eden tüccar topluluğunu tanımlamak için kullanılan “*Karvan*” ve “*Saray*” kelimelerinin birleştirilmesiyle oluşmuş bir sözcüktür. Nitekim kitabelerinden de anlaşıldığına göre, bu yapılar zamanında “*Ribat*” ya da “*Han*” olarak anılıyordu.⁵⁹⁹ Selçuklular döneminde yapımı gerçekleştirilen ve o günün şartlarında oldukça iyi işletilen kervansarayların, Türkiye’deki otel işletmelerinin ilk örnekleri olduğu dile getirilmektedir.⁶⁰⁰ Avrupa’da faaliyet gösteren İngiliz hanları konaklama hizmetlerini ilkel bir şekilde yerine getirirken; Anadolu’daki Türkler ise, seyahat eden bireylerin bütün gereksinimlerine yanıt verebilecek nitelikteki kervansaraylar inşa etmişlerdir.⁶⁰¹

⁵⁹⁹ N. Gülenaz, **Batılılaşma Dönemi İstanbul’unda Hanlar ve Pasajlar**, s.33.

⁶⁰⁰ Metin Kozak, **Genel Turizm Bilgisi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2012, s.64.

⁶⁰¹ Said Kınır, “*Bir Hizmet İşletmesi Olarak Beş Yıldızlı Otel İşletmelerindeki Yönetimsel Sorunlar*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, XV, (Güz-2006), s.457-481.

Eski Türklerde günümüzdeki otel işletmelerinin yerine getirdiği işlevler “*Moyanlık*” denilen konaklama tesisleri tarafından karşılanmaktadır.⁶⁰² Orhun Kitabelerinde geçen Moyanlık, esasen Türkler tarafından yardım yurtları kapsamında inşa ettikleri konaklamaya ve gecelemeğe olanak tanıyan teşekküllerdir. Bugünkü otel işletmelerinin ilkel hali olarak kabul edilen “*Moyanlık*” ilk defa Türkler tarafından kullanılmıştır. Kervansaray olarak adlandırılan bu konaklama yerleri Anadolu Selçukluları ve Osmanlı Devleti’nde en mükemmel düzeyine ulaşmıştır. Kervansaraylar yalnız seyahat edenlere ve tüccarlara konaklama ve barınma imkânı sağlayan yerler değildi. Aynı zamanda toplumun ulaştığı seviyeyi de gösteren sosyal bir yapıydı. Bulundukları yerlerde toplumun huzurunu ve güvenliğini temsil ederlerdi.⁶⁰³

Kervansaraylar ticaret yollarının işlevinin korunmasını sağlayan yapılarıdır.⁶⁰⁴ Özellikle Anadolu Selçukluları Dönemi’nde (1075-1308) yapımına hız verilen kervansarayların, askeri önemleri dışında seyahat edenlere her türlü hizmeti temin etmek gibi başlıca iki işlevi bulunmaktaydı.⁶⁰⁵ Kervansaraylar genellikle ormanlık alanlara ve su kaynaklarına yakın yerlerde inşa edilmiştir. Kervansaraylar bir idare kurulu tarafından yönetilirlerdi. Harcamalar ve yönetim bu kişiler tarafından kontrol edilirdi. Ayrıca kervansarayların iç hizmetlerinden sorumlu “*Muzif*” denilen müdürü ve bugünkü otellerin “*Ön büro ve resepsiyon*” işlevini gören hancısı bulunurdu. Hancı yolculara yiyecek ve içecek verir, yatacak yer gösterirdi.⁶⁰⁶

Anadolu Selçukluları Dönemi’nde XIII. Yüzyılın başlarında kervanların kullanmış oldukları yol güzergâhları üzerinde inşa edilen kervansaraylar, kendine has mimari özellikler yansıtmaktadır. Dikdörtgen, kare veya “U” ya benzeyen bir mimari bütünlükte inşa edilmiştir. Her kervansarayda büyük su sarnıçları, şadırvan, mescit, hamam, revir, bakkal dükkânları, aşhâne, kiler, depolar, tavla ve ahırlar gibi mekânlar; nalbant, saraç, demirci, arabacı, ayakkabı tamircileri ve zanaatkârların iş yerleri bulunurdu. Kervansaraylar, seyahat eden bireylerin konaklamasına, hayvanların barınmasına ve seyahat sırasında zarar gören araçların onarılmasına olanak tanımaktaydı. Ayrıca at ve araba değiştirilmesi de mümkündü.⁶⁰⁷ Anadolu’nun her yerinde bir kısmı

⁶⁰²Mithat Dinçer, Füsun İstanbullu Dinçer, “*Türkiye’de Konaklama sektörünün Gelişimi ve Başlıca Sorunları Üzerine Bir Araştırma*”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XLVII/1-4, (Ekim-2011), s.45-47.

⁶⁰³B. Göksel, *Turizmin Tarihi ve Türkler*, s.55.

⁶⁰⁴N. Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul’unda Hanlar ve Pasajlar*, s.31.

⁶⁰⁵Çelik Gülersoy, *Türk Toplumunu ve Turizm*, Yenilik Basımevi, İstanbul, 1970, s.12.

⁶⁰⁶Ceyhan Güran, *Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 1976, s.2.

⁶⁰⁷B. Göksel, *Turizmin Tarihi ve Türkler*, s.55.

oldukça sağlam olan kervansaraylara rastlanabilmektedir. Sayısı yüzü aşan bu kervansaraylardan bazıları bugün otel olarak kullanılmaktadır.⁶⁰⁸

Osmanlı Devleti zamanında üst düzey yöneticiler ve varlıklı ailelerin girişimiyle işlek yol güzergâhları üzerinde çok sayıda kervansaray ve han yaptırılmıştı. Bunun yanı sıra yerleşim merkezlerinde de bu tarz hizmet binalarına rastlanılmaktaydı. Mimar Sinan'ın XVI. Yüzyıl boyunca İstanbul'da planlayıp inşa ettiği büyük külliye yapıları arasında kervansaraylara da yer verildiği tespit edilmektedir. Bunlar arasında bir ilk olan Sultan Selim İmareti (1522) günümüze kadar ulaşmamıştır. Diğerleri ise Pertev Paşa Kervansarayı (1539), Şehzade İmareti Kervansarayı (1548), Galata-Rüstem Paşa Kervansarayı (1544-1550), Sultan Süleyman İmareti Kervansarayı (1550-1557), İbrahim Paşa Kervansarayı (1551), Rüstem Paşa Kervansarayı (1560), Küçük Rüstem Paşa Kervansarayı (1560) ve Ali Paşa Kervansarayı'dır (1568).⁶⁰⁹

Burada şunu da ifade etmeliyiz ki kervansaraylar vakıflarca işletilen yardım kurumları iken, hanlar özel teşebbüse ait ticari konaklama mekânlarıdır. Hanlar, kervansarayların bulunmadığı yerleşim birimlerinde kurulan yegâne konaklama tesisleridir. Burada aileler için özel odalar da bulunmaktaydı. Kervansaraylarda ise dinlenme odaları kapalı olmadığı için “mahremiyet” pek mümkün değildi. Kervansaraylar ve hanlar çoğunlukla sosyal nitelikli yapılarıdır. Özellikle XVIII. Yüzyıldan itibaren kervansaray yapımı azalmıştır. Bu tarz binaların inşaa edilmesi Tanzimat Fermanı'nın ilanı (1839) sonrasında terk edilmiş, bunun yerine gelir elde etmek maksadıyla şehir hanlarının yapımına hız verilmiştir.⁶¹⁰

XVIII. Yüzyıl'ın sonunda İstanbul'u ziyaret eden C. Carbognano revaklı yapıları “Han” olarak belirtir ve bu yapıları şöyle tarif eder: “*Kemerlerin arkasında, her birinde yemek hazırlamak için ocak bulunan birbirinin aynı birçok oda bulunur veyine bu kemerler, ikinci bir kemerli yapıyı yani başka odaların bulunduğu galeriyi taşırlar. Bunlar da alt sıradaki odalar gibi ülke tüccarları için ayrılmışlardır. Çünkü yabancı ülketicarlarının mağazaları Galata'da kendi ülkelerinin temsilcilerinininkoruması altındadır. Bu hanların hemenhepsi taştan yapılmış sağlam yapılarıdır. Büyüklüğü*

⁶⁰⁸Ç. Gülersoy, **Türk Toplum ve Turizm**, s.12.

⁶⁰⁹Gönül Cantay, “*Kervansaraylar*”, **Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri**, I, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 1988, s.369.

⁶¹⁰C. Güran, **Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi**, s.2.

bakımından özellikle kayda değer olanlar ise Valide Han, Vezir Han ve III. Mustafa tarafından yapılmış olan YeniHan'dır...".⁶¹¹

Eminönü bölgesinde; Alemciyan Han, Balcı Han, Büyük Abud Efendi Han, Büyük Ticaret Han, Büyük Yıldız Han, Caferiye Han, Dikranyan Han, Dilsizzade Han, Feşçibaşı El-Katib Han, Giritli Mustafa Paşa Hanı, Kayseri Han, Kurukahveci Hanı, Kuveloğlu Hanı, Mahmudiye Han ve Yusuf Han gibi hanlar yer alırken; Galata bölgesinde Abed Han, Ada Han, Bahtiyar Han, Bereket Han, Büyük Balıklı Han, Çeçeyan Han, Çituri Han, Generali Han, Gül Kamondo Han, Gümrük Han, Karaköy Küçük Cedid Han, Kuyumcular Han, Küçük Balıklı Han, Liman Ticaret Han, Melek Han, Ömer Abed Han, Roman Hanı, Süha Fazlı Han-Kuto Han, Ticaret Han, Tütün Han, Vafai Han, Voyvoda Han ve Zincirli Han bulunmaktaydı.⁶¹²

Kervansaray ve han yapılarının başkent İstanbul ve Anadolu'da inşa edildiği dönemden batılı anlamdaki ağırlama, konaklama yapılarına geçiş, uzun bir zaman almıştır. Sosyal yapının değişmesi, mimari oluşum üzerinde etkili olmuş, çok katlı, kargir konaklama tesislerinin ortaya çıkması ve gelişmesi ile kendini göstermişti.⁶¹³

I- Oteller

1- Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul Otelleri

İstanbul'a 1840-1900 yılları arasında yaklaşık yüz bin yabancı geldi. Avrupalılar tarihi yarımada'ya değil; daha modern, daha batı tarzı bir görünüme sahip olan Galata ve civarına yerleşmeyi uygun buldular. İstanbul'da hizmet veren ilk otelin adı ve açılma tarihini bilinememesine rağmen ilkinin 1830'da açıldığı ifade edilmektedir.⁶¹⁴ "*Hotel des Quatre Nations*", Osmanlı Devleti'nin ilk otellerinden biri olarak kabul edilmesine rağmen, büyük bir pansiyon görünümündedir. Dönem sonunda yapılacak yeni otellerle kıyaslanamayacak kadar konforsuz olan otel, bir anlamda 1700'lerden beri pansiyonculuk ve hancılık geleneği sürdüren bölge için ara geçiş niteliği taşır.⁶¹⁵

⁶¹¹Cosimo Comidas de Carbognano, **XVIII. Yüzyılın Sonunda İstanbul**, (Çev: Erendiz Özbayoğlu), Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.67.

⁶¹²N. Gülenaz, **Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar ve Pasajlar**, s.108-211.

⁶¹³Ç. Gülersoy, **Türk Toplum ve Turizm**, s.13.

⁶¹⁴Ahmet Emre Göksel, Selim Kuneralp, **Establishment and Development of Hotels in 19th Century İstanbul**, I. International Congress on the History of Turkish-Islamic Science and Technology, İstanbul Otelcilik, Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayınevi, İstanbul, 1981, s.213.

⁶¹⁵Aslı Meltem Baslo, **Tarih Boyunca Galata-Beyoğlu Kurgusunun Gelişimi ve XIX. Yüzyıl Otellerinin Bu Gelişime Etkileri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Nursel Onat), Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 1998, s.164.

Osmanlı Devletinde XIX. Yüzyılda yolcuların barınma mekânlarında bir değişimin yaşandığı tespit edilmektedir.⁶¹⁶ Konaklama hizmetlerinin geliştirilmesi için otel yapımı hızlandırılmıştır. Otel inşaatlarının yapıldığı yerler devletçe tespit edilmiş ve 1865'te yürürlüğe konulan “*İrade-i Seniyye'de*”⁶¹⁷ bu binaların açılacağı yerlerin Pera, Büyükdere, Üsküdar ve Büyükkada olduğu belirtilmiştir.⁶¹⁸ Döneme özgü günlük ve gezi kitaplarından otel yapılarının hem kargir hem ahşap olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır. 5 Haziran 1870'te Büyük Beyoğlu Yangını'ndan sonra otel yapıları genelde kargir olarak yapılmıştır.⁶¹⁹

Söz konusu yangının on üç saat sürdüğü, çok sayıda ahşap binanın yandığı, Taksim ve Galatasaray arasında kalan otellerin de bu süreçte büyük zarar gördüğü belirtilmektedir. Bu yangından sonra otel binaları genel olarak kargir olarak yapılmışlardır. Hatta Avrupa'da basılan rehber yayınlarda ise giden turistlerin konaklamaları için taştan yapılma binaları tercih etmeleri tavsiye edilmektedir.⁶²⁰

1840'tan sonra “*düşey taşıyıcılarda*” modern ölçülü tuğla kullanımının başlaması ve 1874'ten itibaren “*yatay taşıyıcılarda volta*” yani “*putrelli döşeme*” kullanımının başlamasıyla, otel yapılarının kitlelerinin daha büyük ve daha yüksek katlı inşa edilmeye başladığı görülmektedir. Bu teknikle inşa edilen oteller genelde dört ila yedi kat arasında yüksekliğe sahiptir. Ancak belgelerden otellerin halen hem ahşap hem de kargir sistemde inşa edilmeye devam edildiği anlaşılmaktadır. 1914'te Belediye yönetmeliğine eklenen yeni bir talimatla, yangınlardan korunmak amacıyla otellerin ahşap yerine kargir sistemde inşa edilmeleri zorunlu hale getirilmişti.⁶²¹

Modern otel örneklerine 1883'te Orient Express'in İstanbul'a tren seferlerini başlattığı dönemde rastlanmaktadır. Yurtdışı bağlantısının sağlandığı Sirkeci Tren İstasyonu'yla Galata Limanı civarında Anadolu yakasına oranla daha fazla otelin yer aldığı görülmektedir.⁶²²

⁶¹⁶Elif Çelebi Yakartepe, Can Binan, “*İstanbul'un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)*”, **Megaron**, VI/2, (Haziran-2011), s.79.

⁶¹⁷1832-1922 arasında Osmanlı Padişahları'nın emirlerine verilen addır. (<https://www.nkfu.com/irade-i-seniyye-nedir/E.T:16.04.2019>)

⁶¹⁸Zeynep Çelik, **XIX. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, s.107.

⁶¹⁹A. Yaşar, “*İstanbul Hanları: XVIII. Yüzyıl Sonu...*”, s.512.

⁶²⁰A. E. Göksel, S. Kunalalp, **Establishment and Development of Hotels in 19th Century İstanbul**, s.215.

⁶²¹Osman Nuri Ergin, “*Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizamnâme*”, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı yayınları, IV/2146, İstanbul, 1995, s.34-39.

⁶²²E. Ç. Yakartepe, C. Binan, “*İstanbul'un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)*”, s.81.

Söz konusu zaman diliminde çok sayıda otel işletmesi hizmet vermeye başlamıştır. 1841’de Osmanlı’nın ilk otel işletmesi olan “*Otel d’Angleterre*”, 1892’de ise Büyük Londra Oteli faaliyete geçti. Bununla birlikte o yıllarda; “*Grand Hotel Français, The Prince of Wales, Hotel de Breslau, Hotel d’ Angleterre, Hotel de Rome*”nin de varlığından burada bahsetmeliyiz.⁶²³

Modern anlamdaki konaklama örneklerinden ilkinin 1892’de Büyük Avrupa Express Kumpanyası ve Uluslararası Yataklı Vagonlar şirketinin gerçekleştirdiği ve Pera Palastır.⁶²⁴ Söz konusu dönemin bir başka önemli oteli ise Park Oteldir. Çağdaş Türk turizminin başlangıcını oluşturan ve uluslararası zincire dâhil olan ilk önemli konaklama şirketi ise “*İstanbul Hilton Oteli*”dir.⁶²⁵

Cumhuriyet Dönemi’nde ise “*Park Otel, Murat Otel, Tokatlıyan Oteli, Avrupa Oteli ve Emparyal Otel*” gibi işletmeler adından sıkça söz ettirecekti. Özellikle “*Park Otel*”in yeri ayrı idi. 1931’de kurulmuş ve uzun yıllar Türk turizmine hizmet etmiştir.⁶²⁶

a) Galata Bölgesi Otelleri ve Pera Palas

Galata ve Pera olarak anılan bölge günümüzde İstanbul’un Beyoğlu İlçesi sınırları içerisinde. Bu iki yer, ilçenin güney ve doğu sınırlarındaki yerleşim merkezlerine verilen isimdir. Galata, Beyoğlu İlçesi’nin güney sınırını teşkil edip, Karayköy İskelesi’ne yakın bir civarda bulunmaktadır. Pera ise Galata’nın kuzeyinde Tünel ile Taksim arasında kalan, İstiklal Caddesi’ne açılan sokakları kapsayan alandır. Galata ve Pera Bölgesi, köprüler aracılığıyla Tarihi Yarımada’ya Taksim’den Harbiye, Nişantaşı, Kurtuluş, Şişli gibi semtlere ve Ayazpaşa, Gümüşsuyu, Dolmabahçe yoluyla Boğaz’a ya da Tophane’ye açılan merkezi bir konumda bulunmaktadır.⁶²⁷

Galata Kulesi’nin yakın çevresi, İstiklal ve Meşrutiyet Caddeleri ile bu caddelere açılan sokakları kapsamaktadır. İstiklal Caddesi ve çevresi “*Pera*”, “*Cadde-i Kebir*”, Galata Kulesi ve yakın çevresi “*Kuledibi*” olarak anılmaktadır.⁶²⁸ Oteller Avrupa

⁶²³M. Kozak, **Genel Turizm Bilgisi**, s.64.

⁶²⁴Günümüzde İstanbul Otelcilik ve Turizm ve Ticaret A.Ş tarafından işletilmektedir. (E. Ç. Yakartepe, C. Binan, “*İstanbul’un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)*”, s.64).

⁶²⁵M. Dinçer, F. İ. Dinçer, “*Türkiye’de Konaklama sektörünün Gelişimi ve Başlıca Sorunları Üzerine Bir Araştırma*”, s.47.

⁶²⁶B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.10.

⁶²⁷Ahmet Yaşar, “*İstanbul Hanları: XVIII. Yüzyıl Sonu ve XIX. Yüzyıl Başı*”, **Osmanlı İstanbul’u, I: I. Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu Bildirileri**, 29 Mayıs-1 Haziran 2013, İstanbul, 2013, s.511-514.

⁶²⁸E. Ç. Yakartepe, C. Binan, “*İstanbul’un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)*”, s.84.

kültürüne has yapı türleri olduklarından ve çoğunlukla da Levantenler⁶²⁹ tarafından işletildikleri için Gayrimüslimlerin yaşadığı bölgelerde inşa edilmekte idi. Dolayısıyla otelleşme öncelikle Beyoğlu Pera bölgesinde ve yabancı elçiliklerin bulunduğu yerlerde başlamıştır.⁶³⁰

“*Hôtel des Quatre Nations*” 1840’ta Kuledibi’nde basit bir işletmeden ibaret idi.⁶³¹ Kaynaklardan edindiğimiz bilgilere göre adı geçen işletme faaliyette bulunduğu dönemde benzer Avrupa otelleriyle aynı özellikleri taşımaktaydı.⁶³² 1845’te bu otelde konaklayan İngiliz seyyah ve yazar E. Warburton (1810-1852) otel yöneticisi Missire’den⁶³³ de bahisle otelin kendisi açısından oldukça lüks olduğunu vurgulayarak “*Doğuya gidişte son, dönüşte ise ilk rahat edilebilecek yer*” olarak tanımlamaktaydı.⁶³⁴

Pera’da konuşulan yaygın lisanlardan birisi Fransızcaydı. Bu durum sokak tabelalarına, vitrin levhalarına ve otel ilanlarına da hâkimdi. 1918 kışında Müttefik kuvvetler Pera’yı yönetim merkezi olarak seçtiklerinde, bu semt Osmanlı’dan oldukça yabancılaşmıştı. Orient Express’in ilk yolcuları da Pera’daki otellerde kalmışlardı. Fakat bu otellerin bir sorunu vardı. İyi hizmet sunamıyorlardı. Bu sebeple Wagons-Lits şirketi 1870 “*Büyük Pera Yangınında*” zarar görmüş olan araziye yakın bir yerde arsa satın aldı. Burası “*Les Petits-Champs*” diye adlandırılan bahçeye bakmaktaydı. Burasının geçmişi biraz ürkütücüydü. Eskiden bir mezarlığa ev sahipliği yapmaktaydı. Fakat birkaç yıl içinde şehrin oteller bölgesi haline gelecekti.⁶³⁵

Yukarıda da ifade edildiği üzere “*Pera Otelleri*” çoğunlukla yabancı elçilik binalarına yakın bir yerde bulunmaktaydı. Hatta bu durum tabi bulunulan ülkeye aidiyet anlamına da gelmekteydi. Osmanlı Devleti’nin ilk Alman turistlerinden olan Ernest Erman Bab-ı Aliye yazdığı mektupta Türkiye’nin güzelliklerinden bahsetmektedir.

⁶²⁹“Levanten ya da argo tabiri ile Tatlısu Frenki, Osmanlı Devleti içinde özellikle Tanzimat sonrasında büyük liman kentlerinde yoğunlaşan ve ticaretle uğraşan Hristiyanları tanımlamak için kullanılır”. (Raziye Oban, “Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir Çalışma”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S.22, (Güz-2007), s.337-356.)

⁶³⁰Fatma Vedia Dökmeci, Hale Çıracı, *Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1990, s.37.

⁶³¹Behzat Üsdiken, “*Beyoğlu’nun Eski ve Ünlü Otelleri - V (Pera Otelleri)*”, *Tarih ve Toplum Dergisi*, XVI/95, (Kasım-1991), s.28-35.

⁶³²Çelik Gülersoy, *Hotel d’Angleterre*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985, s.8-21.

⁶³³Otel yöneticisidir. İsmi değişik kaynaklarda Misseri, Mysseri, Miseri, Messeri olarak da geçmektedir. (Özgür Çilli, “*D’Angleterre Oteli ve Kral Missirie*”, *Kebikeç*, S.43, (Güz-2017), s.369-396.)

⁶³⁴Elliot Warburton, *The Crescent and the Cross; or, Romance and Realities of Eastern Travel*. I, Wileyand Putnam, New York, 1845, s.185; Özgü Çilli Kutun, “*D’Angleterre Oteli ve Kral Missirie*” *Kebikeç*, S.43, (2017), s.374-350.

⁶³⁵C. King, *Pera Palas’ta Gece Yarısı*, s.57.

Ayrıca kendisine tanıtım için görev verilebileceğini ve turizmin geliştirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.⁶³⁶

“*Grand Hotel Français, The Prince of Wales, Hotel de Breslau, Hotel d'Angleterre, de Rome, d'Athènes*” gibi oteller ülkelerine özlem duyanların o duyguyu yeniden yaşayabilmek için ziyaret ettikleri bir merkez haline dönüşmüştü. Anlaşılacağı üzere Almanlar, Avusturyalılar, Macarlar, İtalyanlar ve Fransızlar kendi otellerine sahipti.⁶³⁷

XIX. Yüzyılda ve XX. Yüzyılın başlarında Galata’da otuz dokuz otel bulunmaktaydı. Bunlardan otuz ikitanesinin yeri tam olarak belirlenebilmiştir. Bunlar arasında dört otelin tümü veya bir kısmının bugüne ulaşabildiği saptanmıştır. Günümüzde Galata’da bu otellerden sadece ikitanesi faaliyetlerine devam etmektedir. Galata ve Pera bölgesi içinde kalan oteller genel olarak birbirine yakın binalar ve yollar ile çevriliydi. Kendi içinde kapalı plan şemalarına sahip olduklarından dış mekânlarla bağı oldukça azdır.⁶³⁸ Bu bölge kozmopolit bir yapıya sahipti. Çok kültürlülük bir yerde turizm için vazgeçilmez fırsatlar sunmaktaydı.

Yapımı 1895’te tamamlanıp açılışı yapılan Pera Palas Oteli’nin mimarı İstanbullu Levanten asıllı Alexander Vallauri idi (1850-1921). Bina doğu ve batı kültürünü yansıtan çizgilere sahipti. Orient Express yolcularına hizmet vermek üzere bu otel açılmıştı. Ermeni cemaatinden ve bölgenin varlıklı kişilerinden olan Mıgırdiç Esayan (1843-1921), yarı mülkiyet hissesini, açılıştan bir yıl sonra Vagon-Lits Şirketi’ne devretmiştir.⁶³⁹

Dönemin bütün konforuna ve “*bir doğu sarayının gizemli atmosferine*” sahip olan otel, Osmanlı ileri gelenleri ile Levantenlerin ve turistlerin biraraya geldiği buluşma noktası idi. Kaloriferli, restoranlı, oda servisli, kışın sıcak, yazın serin ve ferah, Haliç ve gün batımı manzarasına sahip olan bu otel, yabancılar için ideal bir konaklama yeri idi.⁶⁴⁰

Sonraki on yıllar boyunca otel, şehir dışından gelenlerin uğrak yeri oldu. Mermer merdivenlerin arasından “*bir kuş kafesi*” gibi yükselen ahşap ve demir karışımı asansörü, Avrupa’daki ikinci asansördü.⁶⁴¹ Yüksek cam kubbenin altındaki yalancı mermer kaplı kafes işi paravanlı lobinin yanında barok tarzı yemek salonu vardı. Binanın görkemli

⁶³⁶ BOA, DH.KMS.63.77.

⁶³⁷ A.E.Göksel, S.Kuneralp, **Establishment and Development of Hotels in 19th Century İstanbul**, s.217.

⁶³⁸ Meryem Elif Çelebi, “*Galata ve Pera’da Otel Yapılarının Gelişimi (1840-1914)*”, **Sigma**, III, (Aralık-2011), s.301-307.

⁶³⁹ Çelik Gülersoy, “*Pera Palas*”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, VI, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.239-240.

⁶⁴⁰ Ka-Ba Mimarlık, **Pera Palas-İstanbul Koruma-Onarım, Sağıklaştırma ve Yenileme Projesi**, Ankara, 2007, s.15.

⁶⁴¹ İlk Eyfel Kulesi’nin asansörüdür, (Ka-Ba Mimarlık, **Pera Palas-İstanbul Koruma-Onarım...**, s.15.)

cephesi İstanbul'un en gözde semti olan Pera'ya bakıyordu. İstanbulluların XIX. Yüzyılda ve sonrasında Grande Rue (İstiklal Caddesi) dedikleri ana caddede dünyanın en güçlü devletlerinin elçilikleri sıralanmıştı. Otelin yanbaşında, Amerikalı diplomatlar sokağında Genç Hristiyan Erkekler Birliği (YMCA) bulunmaktaydı. Yine yakında, Britanyalılar, Ruslar ve Almanlar devlet görevlilerini altın yaldızlı restoranlarda yeme içmeye, sonra da karanlık kulüplerde eğlenmeye götürürlerdi.⁶⁴²

I. Dünya Savaşı, İstiklal Savaşı, Cumhuriyet dönemlerinde, işletim hakkı ve mülkiyeti birçok kez el değiştiren “*Pera Palas Otel*”,⁶⁴³ son dönemde mülkiyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı adına hazineye devredilmiş; işletim hakkını ise, Beşiktaş Deniz ve Turizm Yatırımları Sanayi ve Ticaret A.Ş. devralmıştır.⁶⁴⁴

Brüt yüzölçümü yaklaşık 12.320 m² olan otel, 146 yatak odasına (273 yatak) sahiptir ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yüksek bir noktasındadır.⁶⁴⁵ Otelde, duvarlar ve sütunlar renkli mermerlerle; zemin ise, zengin halılarla kaplıdır. Arka cepheden, Haliç'in “*poetik*” görünümüne sahiptir. Geceleri göz kamaştıran iç aydınlığı, II. Abülhamid'in saraylar dışında her yerden esirgediği elektrik iznini bu yapıya vermesiyle sağlanmıştır.⁶⁴⁶

Otelde pek çok ünlü devlet adamı ve sanatçı kalmıştır. Atatürk'ün kaldığı 101 numaralı oda bugün müzedir. Müttefiklerin şehri işgale başladığı gün, Mustafa Kemal (Atatürk) adlı bir Osmanlı Komutanı Pera Palas'ta bir odaya yerleşmişti. Umudu, Osmanlı Harbiye Nezareti'ni Müttefiklere direnecek yer altı birlikleri kurmaya hatta kendisini harbiye nazırı tayin etmeye ikna etmektir. Nezareti enazından Müttefik güçlerinin henüz tam uzanamadığı Doğu Anadolu'da bir ordu toplamaya razı edebilirdi. Mustafa Kemal (Atatürk)'ün reform taraftarı bir vatansever olduğu açıktı, ama bu düşüncede olan tek kişi değildi. Son görüşünden beri İstanbul'un ne kadar değiştiğinin önemli bir kanıtı da Pera Palas'tı.

Otel eskiden beri yabancı müşterilerin uğrağıydı, ama şimdi lobisi ve restoranı Britanyalı ve diğer Müttefik subaylarla tıklım tıklım dolmuştu. Yabancı delegasyon üyeleri, seyyahlar, peçe takmamış Müslümanlar dâhil İstanbullu hanımlar, Orient Bar'da toplanıyordu. Mustafa Kemal (Atatürk)'ün otelde içki içen Britanyalı subaylarla karşılaşmasına dair bir olay anlatılır. Subaylar Mustafa Kemal (Atatürk)'ü masalarına

⁶⁴²C. King, **Pera Palas'ta Gece Yarısı**, s.17.

⁶⁴³Özgü Çilli, **Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Mustafa Akpolat), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Ankara, 2009, s.42-43.

⁶⁴⁴Ka-Ba Mimarlık, **Pera Palas-İstanbul...**, s.37.

⁶⁴⁵Ö. Çilli, “*Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas*”, s.54.

⁶⁴⁶Ç. Gülersoy, “*Pera Palas*”, s.10.

davet ederler, ancak o reddeder. “*Ev sahibi misafirinin yanına gitmez, dolayısıyla eğer subaylar onunla birlikte bir içki içmek istiyorlarsa, masama buyursunlar*” der. Anlatı, genç subayın Britanya yönetimine direnişini göstermek üzere olasılıkla sonradan uydurulmuştur. Ama Mustafa Kemal (Atatürk) temelde bir pragmatistti; elimizdeki bilgilere göre, Pera Palas’a tam da Müttefiklerin merkez üssü olduğu için gitmişti.⁶⁴⁷

Otelde İsmet İnönü (oda numarası 201), Celal Bayar (oda numarası 301), Adnan Menderes, Fahri Korutürk, Refik Koraltan, Arnavutluk Kralı Zogo, Şah Rıza Pehlevi, İngiliz Kralı VIII. Edward, Bulgar Kralı Ferdinand, Yugoslavya Devlet Başkanı Tito gibi siyasi konuklar, Pierre Loti, Lord Kinross, Alfred Hitchcock, Ernest Hemingway, Greta Garbo, Sarah Bernhart, Agatha Christie (oda numarası 411), Theodorakis, Julio Inglesias gibi yazar ve sanatçılar, Mata-Hari, Cicero gibi yaşamları romanlara, filmlere konu olmuş casuslar gibi pek çok kesimden kişi kalmıştır.⁶⁴⁸

Pera Palas, İstanbul’da ayakta kalmış pek az tarihi otelden biri olduğundan, turizm için önemli kaynaklardan biridir. Devasa alışveriş merkezleri ve hevesli girişimcilerle dolu parlak bir geleceğe doğru ilerleyen şehrin ilk modernlik ve yenilenme denemeleri, yeni yerleşimcilerin şehri kalıcı bir yurt ya da geçici bir güvenli liman olarak gördüğü, ama Devletin eski kozmopolitizminin yitip gittiği o çağ, turizm sektörü aracılığı ile yaşatılabilir.

D- CUMHURİYET DÖNEMİ TURİZMİN GELİŞİMİ

Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren turizmin geliştirilmesi için girişimlerde bulunulmuştur.⁶⁴⁹ Yeni kurulan Türk Devleti’nin yurtdışında daha iyi tanıtılabilmesi için bu faaliyetler bir fırsat sunmaktaydı. Turizmin en önemli altyapı faaliyetlerinden olan taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla demiryolu politikasına ayrı bir önem verildi.⁶⁵⁰ Yurtdışı tanıtımı için yapılan çalışmalar turizmin gelişmesine katkıda bulunacaktı.⁶⁵¹

⁶⁴⁷ C. King, **Pera Palas’ta Gece Yarısı**, s.61.

⁶⁴⁸ Jack Deleon, **Pera Palas**, İstanbul Otelcilik ve Turizm Ticaret A.Ş. Yayınevi, İstanbul, 1993, s.38-41.

⁶⁴⁹ Burak İnan, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Burcu Selin Yılmaz), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı Turizm İşletmeciliği Programı, İzmir, 2009, s.161.

⁶⁵⁰ Gürsoy Şahin, “*Atatürk Döneminde Batı’daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahin Cemiyeti’nin Bu Konudaki Çalışmaları*”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VIII/3, (Aralık-2006), s.137-160.

⁶⁵¹ Şevket Süreyya Aydemir, **İkinci Adam**, I, Remzi Kitabevi, Ankara, 1976, s.45; Gaye Ertin, **Türkiye Coğrafyası-Sosyal Bilgiler Öğretmenliği Programı Ders Kitabı**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998, s.24.; Nuray Özdemir, **Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**,

Mustafa Kemal (Atatürk) ve dönemin hükümeti turizm faaliyetinde yönlendirici olacaktır. Onlara göre turizm, çok güçlü bir ulusal propaganda aracı olmakla beraber uluslararası ilişkilerde de farklı milletleri ve kültürleri birbirine yakınlaştıracı bir özelliğe sahipti.⁶⁵² Mustafa Kemal (Atatürk)'ün turizm konusundaki öncü rolü kaçınılmazdı. Sadece dış turizm değil iç turizme yönelik de faaliyetlerde bulunulacaktı.⁶⁵³

Cumhuriyetin ilanından itibaren turizm alanında devlet eliyle de birbirini takip eden yasal düzenlemeler yürürlüğe konuldu. Cumhuriyetin ilanından önce de Milli Hükümet zamanında, 1920'de İcra Reisliğine bağlı olarak Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet Umumiyesi kurulmuştur. Bu idare cumhuriyetin kuruluşundan önce ve sonra zaman zaman Hariciye ve Dâhiliye Vekâlet Teşkilatı içinde yer değiştirmiş, 1926'da adı Matbuat Umum Müdürlüğü'ne çevrilmiştir.⁶⁵⁴

1923'te Mustafa Kemal (Atatürk)'ün talimatı ile çok yönlü bir kişiliğe sahip olan ve Lozan Konferansı Heyeti içerisinde görev alan Reşit Saffet (Atabinen) (1884-1965) ve onun yakın yakın çevresinden bir grup insana Türk Seyyahin Cemiyeti adı altında bir dernek kurdurdu. Böylece bu cemiyetin faaliyet alanına giren raporların hazırlaması, turizmin gelişmesi için çalışmalar ve yurtdışı tanıtımın bu oluşumun görev tanımı içerisinde yer aldı.⁶⁵⁵

I- Türk Seyyahin Cemiyeti'nden (1923) Türkiye Turing Kulübü'ne (1930)

Reşit Saffet Bey, Mustafa Kemal (Atatürk)'ün de direktifleri ile 29 Eylül 1923'te eski Kudüs Mutasarrıfı Cevdet Özoğul, Meclis-i Kebir Maarif azasından Mehmed Ziya Bey gibi bir grup aydın ile birlikte merkezi İstanbul'da olmak üzere Türk Seyyahin Cemiyeti'ni kuracak ve ilk başkanı olacaktı.⁶⁵⁶

Türkiye'de 1923-1962 yılları arasında turizm sektöründeki faaliyetler sonradan Türkiye Turing Kulübü adını alacak bu cemiyet tarafından yönlendirilecekti.⁶⁵⁷ İstanbul

(Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s.112.

⁶⁵²Reşit Saffet Atabinen, **Turizm'in Harsî, Siyasî ve İktisadî Faydaları**, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü Neşriyatı, İstanbul, 1934, s.9.

⁶⁵³Ahmet Altıntaş, Feyza Kurnaz Şahin, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları*”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, XXVI/42, (Bahar-2007), s.9-36.

⁶⁵⁴BCA, 30.1.0.0/104.651.4.

⁶⁵⁵Erol Evcin, “*Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri*”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S.55, (Güz-2014), s.36-39.

⁶⁵⁶**Türk Seyyahin Cemiyeti Nizâmnâme-i Esâsîsi**, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1923, s.1.

⁶⁵⁷BCA, 490.1.0.0/600.77.1; BCA, 30.10.0.0/80.526.7.

Valiliği'nce 1923'te onaylanan “*Türk Seyyahîn Cemiyeti'nin Nizâmnâme-i Esâsî*” sine göre cemiyetin amacı ve hedefi şöyle ifade edilmişti: “*Büyük seyahâtler tertibi ile kıymettar İstanbul'umuzu ve Bursa gibi mühim şehirlerimizi ve buralardaki âsâr-ı eslâfî ve Türklük fezâilini ecânibe ve mütekabilen memâlik-i mütemeddine-i saireyi Türk vatandaşlarımıza hakayık ve an'anatiyle tanıtmak*” idi.⁶⁵⁸

Yukarıda da ifade edildiği üzere bu kurumun adı Türkiye Turing Kulübü ve sonrasında da Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü (TTOK) olarak değiştirilecekti.⁶⁵⁹ Türk Seyyahin Cemiyeti'nin mensupları, faaliyetlerinin gerçekleştirirken bunu gönüllülük esası ile yapmaktaydı. Cemiyetin kurulduğu ilk mekân Galata Semtinde bulunan Adalet Han idi. Başlangıçta karşılaştıkları zorlukları aşmada Mustafa Kemal (Atatürk)'ün maddi ve manevi desteği önemli rol oynayacaktı.⁶⁶⁰

İlk dönemde artan turist sayısı dikkate alındığında cemiyetin etkili bir faaliyet gösterdiği söylenebilir. 1926'da bu kurumun ismi Türkiye Turing Kulübü'ne dönüştürüldü.⁶⁶¹ Faaliyet alanı geniledikçe cemiyetin ismi de değişti. 1931'de yapılan tüzük değişikliğiyle adı Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü diye değiştirildi.⁶⁶² Yeni tüzüğe göre; “*Türkiye'de gerek karada, gerek denizde ve havada her vasıta ile turizmin inkişafı*” hedef olarak konuldu.⁶⁶³

Belirlenen hedefe ulaşmak için sadece hükümetten değil İl Özel İdareleri ve belediyelerin de katılımı sağlandı.⁶⁶⁴ TTOK belirlenen amaçları gerçekleştirmek için sadece ülke kaynaklarından faydalanmamış Avrupa'daki benzer kuruluşların yapılanmasını ve faaliyetlerini de araştırarak daha kapsamlı bir çalışma içerisine girmiştir.⁶⁶⁵

⁶⁵⁸Türk Seyyahin Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, Kâatçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, İstanbul, 1923, s.2.

⁶⁵⁹N. Kozak, M. Akoğlan Kozak, M. Kozak, **Genel Turizm İlkeler ve Kavramlar**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1997, s.83; Zafer Yıldız, “*Turizm Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi**, III/5, (Aralık-2011), s.57-58.

⁶⁶⁰G. Şahin, “*Atatürk Döneminde Batı'daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahin Cemiyeti'nin Bu Konudaki Çalışmaları*”, s.137-160; B. İnan, “*Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi*”, s.39.

⁶⁶¹**Milliyet**, 22 Ekim 1925, s.4.

⁶⁶²**BCA**, 30.18.1.2/100.90.3.

⁶⁶³Ümit Durgu, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun Türk İmajı İle Batılılaşmaya Verdiği Destek ve Türkiye'ye Kazandırdıkları (1923-1942)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Tülay Âlim Baran), Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 2010, s.36-37.

⁶⁶⁴E. Evcin, “*Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri*”, s.38.

⁶⁶⁵R. S. Atabinen, **Turizm'in Harsı...**, s.11.

1- Reşit Saffet (Atabinen)'in Turizme Bakışı ve Türk Turizmine Katkıları

Siyaset adamı ve aydın bir kişi olan Reşit Saffet (Atabinen) çok yönlü bir diplomat idi. 1927 ve 1931 yıllarında III. ve IV. Dönem Kocaeli Milletvekilliği yapmış⁶⁶⁶, Türk Tarih Cemiyeti (TTC)'nin kurucu üyeliği ve “*Academie des Sciences Morales et Politiques*”in ilk Türk muhabir üyeliği gibi görevler üstlenmiştir.⁶⁶⁷ Turizm konusundaki, faaliyetlerini dikkate aldığımızda kendisinin Türk Turizmi'nin “*öncüsü, yaşatıcısı ve geliştiricisi*” olduğunu burada belirtmeliyiz.⁶⁶⁸

Reşit Saffet (Atabinen), Türk Ocakları Hars Heyeti Genel Sekreterliği görevini de üstlenecekti. Bunun yanı sıra yine Mustafa Kemal (Atatürk) tarafından 1933'te Uluslararası Olimpiyat Komitesi Türkiye Temsilciliği görevine getirildi. 1955'e kadar da sürdürdü.⁶⁶⁹

Reşit Saffet (Atabinen) sadece önemli görevlerde bulunmakla kalmamış yayıncılık faaliyetlerinde de bulunmuştur. Mustafa Kemal (Atatürk) “*Büyük Nutkun*”⁶⁷⁰ Türkçe'den Fransızcaya çevrilmesi görevini ona vermiş ve bu çalışma başarılı ile sonuçlandırılmıştır. Avrupadaki akademik çevrelere “*Türklerin Tarihi Hakları*”nı ve “*Türk Kültürü'nün Dünya Medeniyeti'ne Katkıları*”nı ortaya koymak için çaba gösterecekti.⁶⁷¹

Yerli ve yabancı birçok gazetede yazıları çıkan Reşit Saffet (Atabinen) 2 Şubat 1965'te İstanbul'da vefat etti. Cumhurbaşkanı tarafından alınan kararla⁶⁷² Mezarı Kocamustafapaşa'daki Sümbül Efendi Camii avlusundaki Haşim Efendi türbesine defnedildi. Reşit Saffet (Atabinen) 1 Ağustos 1930'dan itibaren “*Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu Belleteni*” isimli bir dergi çıkarmaya başlamıştır ki, bu dergi yayın hayatını kesintisiz devam ettirecekti.⁶⁷³ Kendisinin dergide yazı işlerini fiilen idare ettiği

⁶⁶⁶Selâhattin Çoruh, “*R. Saffet Atabinen*”, *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni*, S.279, (Ocak-Nisan 1965), s.9.

⁶⁶⁷Abdülhak Şinasi Hisar, “*Reşit Saffet Atabinen ve Tarihimize Dair Eseleri*”, *Türk Yurdu*, S.249, (Ekim-1955), s.278.

⁶⁶⁸S. Çoruh, “*R. Saffet Atabinen...*”, s.9.

⁶⁶⁹Çelik Gülersoy, “*Ölümünün 29. Yılında Reşid Safvet Atabinen*”, *Tarih ve Toplum*, XXII/122, (Şubat-1994), s.68.

⁶⁷⁰Atatürk'ün kendi kaleminden çıkan bu eser, yine Atatürk tarafından, Cumhuriyet Halk Partisi'nin 15-20 Ekim 1927 tarihleri arasında Ankara'da toplanan İkinci Kurultayı'nda 36,5 saat süren ve altı günde okunan tarihi bir hitabeye dayandığı için Nutuk adını almıştır. (Hasan Gürkan, “*Atatürk'ün Söylevi Üzerine Bir Bibliyografya Denemesi*”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIII/27, (Güz-2013), s.123-136).

⁶⁷¹Asım Us, “*Reşid Saffet Atabinen*”, *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni*, S.276-279, (Ocak-Nisan-1965), s.7.

⁶⁷²BCA, 30.18.1.2/152.32.13.

⁶⁷³1923-1973, T.T.O. K.'nun 50. Yılı, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing yayını, İstanbul 1973, s. 26.

detespit edilmektedir. “İstanbul’un 500. Fetih Kutlamaları” münasebetiyle gerçekleştirilen akademik faaliyetleri Avrupa çapında yönlendiren de Reşit Saffet (Atabinen) idi. Bu konuda yapılan çalışmalar uzun yıllar öncesine dayanmaktaydı. Kendisi bu tarihten on iki yıl önce programın altyapısını ilgili makamlara sunmuştu.⁶⁷⁴

Reşit Saffet (Atabinen)’e göre: “Az çok terbiye-i fikriyesi olmayan adamturizm yapamaz. Turizm yapan gezdiği yerlerde ya tabiat güzelliklerinden lezzet alacak ya gezdiği yerlerin ahalisinin yaşayışını tetkik edebilecek. Abidelerin kıymetini anlayabilecek incelikte ve kudrette veya hiç olmazsa bunları merak edecek fikre sahip olmalıdır. Turizmin en büyük faydası insana farklı güzellikleri kıyaslamayı öğretmesidir. Turizm, insanın araştırma ufkunu genişletmek, karşılaştırma kabiliyetini büyütmek, okuduğu veya okumadığı şeyleri bizzat görerek okumuş olmakla bilmekliğin farkına varmayı sağlamaktadır. Medeniyet, milletlerin kimliğini kaybetmeksizin diğer milletlerle anlaşması, kaynaşma kabiliyetinin uyanması ve artmasıdır”.⁶⁷⁵

Reşit Saffet (Atabinen)’in asıl amacı ülkeye turist getirmeden önce altyapıyı hazırlamaktır. Bu konuda o, “İstanbul’un ortası ve büyük anıtları bakımsızlıktan dökülüp ve çökerken, yeşil sahalara milyonlar dökmenin ve resmi daire sarayları yapmanın akıl ve mantıkla bağdaşır yanı yoktur” der. Yine Reşit Saffet (Atabinen), “ülkenin her tarafında yapı zihniyetinden önce devamlı bakım zihniyetini yerleştirmekten” yanaydı. Türkiye’nin de tedbir alması ile “sekiz milyonluk Katolik Avusturya” gibi inançlarından ve kültüründen hiçbir taviz vermeden kendisinden çok fazla sayıda farklı devletlerden ve milletten insana, kültür ve tabiat varlığını sunup bundan büyük gelirler elde edebileceğini ifade etmektedir.⁶⁷⁶

Bu konuda Fransa’nın kaplıcaları ile ünlü bir şehri olan Vichy’i örnek olarak veren Reşit Saffet (Atabinen); turizm mevsiminde yüz yirmi bin kişinin geldiğini ve bunların her birinin yaklaşık yirmi gün kaldığını ifade etmektedir. Bu rakamlar bile o dönemde turizmin ekonomik bir güç olduğunu ifadesi olsa gerekti. Ona göre turizm hareketliliğinin hem iktisadi hem de siyasi faydası bulunmaktaydı. Uzun süreden beri devam eden ikili ilişkilere rağmen Avrupa ve ABD, “Türkleri halen ya tanımaz ya da kötü tanımaktaydı”. Avrupalılar Türkler hakkındaki fikirlerini “Türkçe eserlerden veya Türklerin ağzından değil çoğunlukla Türkleri sevmeyen düşmanların, rakiplerin rivayetlerinden tanıdıkları”

⁶⁷⁴M. Mesud Koman, “Kaybettiğimiz İki Büyük Kıymet’e Ait Birkaç Satır”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni**, S.276, (Ocak-Nisan 1965), s.18-21.

⁶⁷⁵R. S. Atabinen, **Turizm'in Harsı...**, s.3-4.

⁶⁷⁶Ç. Gülersoy, “Ölümünün 29. Yılında...”, s.7.

için Türk Milletinin kabiliyetini, medeniyetini, ilerlemesini inkâr etmekteydi. Ona göre Türkiye'nin lehine "para vererek ismi cismi bilinmeyen kişilere yazdırılmış eserlerin" hiç kıymeti ve tesiri bulunmamaktaydı. Bu propagandalara para harcamak yerine; yabancı ülkelerin önde gelenlerini Türkiye'de misafir etmek ve gerçek Türkiye'yi tanıtmanın önünü açmak daha faydalı olabilirdi.⁶⁷⁷

2- Türkiye'ye Deniz Yolu İle Gelen Turistlerle İlgili Düzenleme (1927)

Reşit Saffet (Atabinen)'in başında bulunduğu kurumun bir diğer faaliyeti de; Türkiye'ye gelen turistlerin ilk temasta bulundukları kayıkçılar, hamallar ve otomobil şoförlerinin tarifesiz çalışmalarını değiştirip bu konuda yeni düzenlemeler getirmesidir. Kurumun talep ve girişimleri İstanbul Belediye Başkanlığı'na dikkate alınarak öncelikle deniz yoluyla gelen turistlere kayıkçıların verdiği rahatsızlığın önüne geçildi. Artık turistler düzenli küçük gemilerle kendi gemilerinden alınacaktı.⁶⁷⁸

Yolcuların eşyalarını taşıyan hamallar ve otomobilciler için de yeni tarifeler düzenlenerek yeni bildiriler asılmış hatta hamallara üniforma bile dağıtılmıştı. 1924'te yayına başlayan Türkiye Cumhuriyeti Şehremaneti Mecmuası'nın Mart 1927 tarihli 31. sayısında yer alan "Şehrimizin Müessesatından Türk Seyyahin Cemiyeti" isimli makale, "Şehir İşleri" üst başlığından yayınlanmıştır.⁶⁷⁹

Cemiyetin kurulmasından önce şehre iki bin ila beş bin arasında yabancı seyyah gelirken, 1925'te 39.813 ve 1926'da 22 vapurla grup halinde olarak 11.600 ve bireysel olarak 906 vapurla 28.248, Suriye üzerinden 5300 trenle toplam 45.748 seyyah gelmiştir.⁶⁸⁰ Gelişen teknolojiyle deniz turizminin sürdürülebilir kılınması ve gelen turist sayısının artırılması, Türkiye'nin kalkınma ve stratejik planları arasında önemli bir yere sahip olmuştur.

3- Çevirmenlerle İlgili Düzenleme (1927)

Cemiyetin önemli uygulamalarında biri de "batı ülkelerinde olumsuz Türk imajının sürdürülmesinde büyük rol oynayan çevirmen konusunu" dikkate almaktı. O dönemde çevirmenlik tümüyle Türk karşıtı birtakım Levanten ve azınlıkların elindeydi.

⁶⁷⁷R. S. Atabinen, *Turizm'in Harsı*..., s.9.

⁶⁷⁸Ç. Gülersoy, "Ölümünün 29. Yılında...", s.7.

⁶⁷⁹Y.B., "Şehir İşleri: Şehrimizin Müessesatından Türk Seyyahin Cemiyeti", *Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Mecmuaları*, S.31, (Mart-1927), s.431-432.

⁶⁸⁰Büşranur Bekman, "1925-1930 Yılları Arasında Turizm Meselesinin İstanbul Şehremaneti Mecmuaları Üzerinden İncelenmesi", *İstanbul Şehir Üniversitesi Şehir Çalışmaları Yüksek Lisans Programı*, 2019, s.4.

Tamamen bilgidен yoksun olan bu kişiler, gezdirdikleri yabancı turistlere İstanbul'un Bizans Dönemi yapılarını açıklarken Türkiye'ye ve tarihine karşı olumsuz söylemleriyle zarar vermektedir. Çevirmenlerin, yabancı turistlere *"Boğaz'daki balıkçı teknelerini uzaktan göstererek içinde direk üstünde gözetleme kulesinde bulunan kişileri kazığa geçirilmiş Rum ya da Ermeni olarak tanıtmış"* olduklarına dair ihbarlar alınmıştı.⁶⁸¹

Yapılan girişimlerin sonucu olarak kurslar açıldı. Cemiyetin üyesi bulunan arkeologlar burada teorik ve pratik dersler verdi. Başarıyla kursu tamamlayanlara bitirme belgeleri sunuldu. Çevirmenlerin alacağı ücretler ve çalışma şekilleri belirli esaslara bağlandı. Zararlı faaliyetlerde bulunan çevirmenlerin ise yabancı turistlerle ilişki kurmaları yasaklandı. Bu suretle Türkiye'nin gerçek imajının batı ülkelerinde tanıtımı ciddi bir suretle yapılmaya başlandı.⁶⁸²

Türk Seyyahin Cemiyeti turizm konusunu ülke genelinde istihdam alanı oluşturmak ve yetkinleştirmek için belediye ile işbirliği içerisinde kurslar açtı. Yetiştirilen rehberlerin desteğiyle Avrupa'da en çok kullanılan üç dilde rehberler, afişler, resimli ilanlar ve kartlar bastırılarak dağıtıldı.⁶⁸³

4- Vize ve Gümrük Düzenlemeleri (1927)

Turizmi sadece ülkeye yabancı misafir çekmek olarak düşünmek yeterli olmayacaktır. Çünkü Türk Seyyahin Cemiyeti'nin kurulması; ülke genelindeki ulaşım ağının gelişimi, esnafların denetimi, ücret tarifelerinin standartlaştırılması, vize ve pasaport kontrolü gibi yönetimsel sorunların düzenlenmesine yönelik büyük bir değişim sürecini beraberinde getirmiştir. Cemiyetin en önemli isimlerinden olan Reşit Saffet (Atabinen) bu konuyu *"dışarıdan içeri turizm"* olarak nitelendirmektedir.⁶⁸⁴ Bu tanımla yabancıların Türkiye'ye gelmesinin yalnızca turistik amaca hizmet etmediğini, aynı zamanda bu sürecin Türkiye'nin ekonomik ve siyasal gelişimine katkısı olduğunu vurgulamaktadır.⁶⁸⁵

Türk Seyyahin Cemiyeti 1927'deki faaliyetleri hakkında yayınladığı rapordaki kuruluşun Avrupa, Amerika, Asya ve Afrika kıtalarındaki seyahat acentalarıyla

⁶⁸¹Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (1923-1973), T.T.O.K.'nın 50. Yılı, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Yayınları, İstanbul, 1973, s.13.

⁶⁸²Türkiye'ye Bir Işıktı Turing 1977-1993 (1-Doğum ve Emekleme), (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1995, s.8.

⁶⁸³B. Bekman, "1925-1930 Yılları Arasında Turizm Meselesinin İstanbul Şehremaneti Mecmuaları Üzerinden İncelenmesi", s.18.

⁶⁸⁴R.S. Atabinen, *Turizm'in Harsî...*, s.11.

⁶⁸⁵B. Bekman, "1925-1930 Yılları Arasında Turizm Meselesinin İstanbul Şehremaneti Mecmuaları Üzerinden İncelenmesi", s.19.

ilişki içerisinde olduğu bilgisini paylaşmıştır. Bu doğrultuda ülkeye gelen seyyahların pasaport ve vize işlemleri sırasında yaşanan sıkıntılar düzeltilmeye çalışılmıştır.⁶⁸⁶

Yabancı gezginlerin Türkiye Cumhuriyeti'ne bağlı olmayan konsolosluk ve elçiliklerden aldıkları vizelerden kaynaklanan sorunların önüne geçmek için, üç dilde “*Türk Kanunları*” basılmıştır. Yaşanan bu gelişimlerle birlikte Türk Seyyahın Cemiyeti'nin Türk Turizmi'ni dünya standartlarına kavuşturmaya çalıştığı ifade edilebilir. Bu dönemde dikkat çeken diğer bir konu ise vergi sorunudur. Dönemin politikası gereği yabancılardan alınan yol parası uygulamalarının Türkiye'ye gelen turistler tarafından tepkiyle karşılandığını da burada ifade etmeliyiz. Hükümet tarafından “*Türkiye'ye gelip de oturma belgesi alarak, altı aydan az bir sürede oturanlardan hiçbir vergi alınmasın*” yönergesinin 4 Ağustos 1927'de yaşama geçirilmesiyle bu sorun çözülmüştür. Turizm hareketliliği ülke genelinde uygulanan Gümrük Politikaları'nın da yeniden düzenlenmesini zorunlu kılmıştır. Turistlerin Türkiye'ye geldikten sonra gümrük bekleme sürecinin daha kısa olmasının, misafirleri memnun edeceği dile getirilmiştir. Ancak bu denetimler sırasında tütün ve benzeri maddelerin kontrolünün sıkı bir suretle yapılması zorunluluk arz etmekteydi. Gümrük konusu ticaretle ilgili bir sorun olarak varlığını devam ettirecektir.⁶⁸⁷

Gümrük yönetmeliğinde 1930'da yapılan düzenlemeyle, TBMM tarafından “*triptik*” yani gümrük geçiş belgesi yetkisi, trafik mevzuatıyla da özel yetki ve görevler Türkiye Turing Kulübü'ne devredilmiştir. Turing üyesi milletvekilleri de bulunmaktaydı. Dolayısıyla yetkinin kuruma verilmesinde bu milletvekillerinin etkisinin de olduğu söylenebilir.⁶⁸⁸

5- Tanıtımla İlgili Faaliyetler

Türkler ve Avrupalılar arasındaki ilişkilerin geçmişi oldukça ilginçtir. Her iki taraf da birbirini tanıma ihtiyacı duymuş ve bunun için çaba sarfetmiştir. Batıdaki olumsuz Türk ve Türkiye imajının oluşmasında Anadolu'ya gelen gezginlerin ve elçilerin yazdıkları seyahatname ve raporların büyük etkisi bulunmaktadır.⁶⁸⁹

Batıdan Türkiye'ye din adamı, maceracı, antika kaçakçısı gibi pek çok yabancı

⁶⁸⁶Y.B, “*Şehir İşleri*”. **Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Mecmuaları**, S.32, (Nisan-1927), s.478-480.

⁶⁸⁷B. Bekman, “1925-1930 Yılları Arasında Turizm Meselesinin İstanbul Şehremaneti Mecmuaları Üzerinden İncelenmesi”, s.19.

⁶⁸⁸BCA, 030.1.0.0/18.103.10.

⁶⁸⁹Türkiye'ye Bir Işıktı Turing 1977-1993 (1-Doğum ve Emekleme)...., s.9.

gezgin gelmişti. Ancak XIX. Yüzyılın ortalarından itibaren ulaşım konusunda yaşanan gelişimlerin yanısıra Osmanlı Devleti'nin yabancılara verdiği güvenceler gezginlerin bilindik yapısını da değiştirecekti. Aralarında doktor, bilim insanı, devlet ve din adamı gibi pek çok meslekten yabancı, Osmanlı topraklarına girmeye başlayacaktı. Büyük bir kısmı misyoner olan yabancı gezginlerin İstanbul'a ilk gelişleri 1863'te açılan "*Sergi-i Umûmî-i Osmânî*" sırasında olmuştur.⁶⁹⁰

Türkiye'ye gelen yabancılar gerek eski dönemlerde gerekse XX. Yüzyılın başlarında genellikle gayrimüslim rehberler esliğinde dolaşmakta ve yine onların önerdikleri pansiyonlarda kalmaktaydılar. Bu durum batıda eskiden beri var olagelen olumsuz Türk imajının daha da derinleşmesine sebep olmakta idi. Bu bağlamda Türkiye'ye gelen yabancıların Türkçe bilmemelerinden dolayı Rum ya da Ermeni çevirmenlere bağımlı kalışları, bu tercümanların da gerek Türkçe'ye gerekse Avrupa dillerine tam olarak hâkim olamamaları her iki tarafın anlaşmasında sorun teşkil etmekteydi.⁶⁹¹

Turizm, Türkiye Cumhuriyeti'ne gelir sağlayacak bir alan idi. Mustafa Kemal (Atatürk), hangi çalışmaların yapılacağı konusunda Türk Seyyahin Cemiyeti'ni görevlendirmişti. Bunun sonucunda atılan adımlar şöyle idi:

Turist rehberlerine yönelik yabancı dil kursları düzenlendi. Çevirmenler için rehberlik alanında yeterlilik sınavları yapıldı. Bundan önce gayrimüslimlerin çalışma alanını oluşturan bu iki meslek grubu toplumun büyük kesimine de hitap etmeye başladı. İlk basılı reklamlar, afişler, haritalar ve turizm incelemeleri yayınlanarak turizm kongreleri ve konferansları düzenlendi. Mevcud mevzuatın da güncellenmesine çalışıldı.⁶⁹²

Seyyahin Cemiyeti'nin faaliyetleri kapsamında turizmin işlevselliğinin artırılması için seyahat acentalarının sorunlarına yoğunlaşıldı. Özellikle Cumhuriyet'in ilan edildiği günlerde yurtdışındaki Türk imajının hiç de iyi olmadığı bilinen bir gerçektir. Yapılan olumsuz propagandalar meseleyi bu noktaya taşımıştı. Mustafa Kemal (Atatürk), 28 Ekim 1923'te ABD'li bir çocuk tarafından kendisine yazılan bir mektupta Türklerle ilgili olarak ortaya konulan yanlış kanaatlere 27 Kasım 1923'te şöyle karşılık vermektedir: "*Amerika'nın zeki ve çalışkan çocuklarına yegâne tavsiyem, Türkler*

⁶⁹⁰Didar Sarı Çallı, "*Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye'nin Konumu*", *Turizm ve Araştırma Dergisi*, IV/1, (Ocak-2015), s.12-16.

⁶⁹¹Stephen J. Page, *Tourism Management: Managing for Change*, Elsevier Butterworth Heinemann, Oxford, 2007, s.46.

⁶⁹²Türkiye'ye Bir Işıktı Turing 1977-1993 (1- Doğum ve Emekleme)... s.10.

hakkında her işittiklerine gerçek gözüyle bakmayıp görüşlerini mutlaka ilmi ve esaslı incelemelere dayandırmaya bilhassa önem vermeleridir”. Dikkat edilirse Batıdaki taraflı Türkiye ve Türk imajına bilimsel verilerle cevap verilmesi temel alınmakta idi.⁶⁹³

II- Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü’nün Faaliyetleri (1926-1939)

1926’dan itibaren ismi Turing Kulübü olarak anılan kuruluşun sonraki dönemlerde faaliyet alanlarının genişlemesiyle hali hazırdaki nizamnamede değişikliğe gidilmesi gerekli olduğundan, hükümetin 1931’de onayladığı yeni nizamnameyle kurumun adı Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü (TTOK) olarak değiştirildi. Yeni nizamnamede⁶⁹⁴ belirtildiği üzere asıl amaç “*Türkiye’de gerek karada, gerek denizde ve havada her vasıta ile turizmin inkişafı*” olarak belirlenmişti.⁶⁹⁵

Kulüb ismine eklenen “*otomobil*” sözcüğü ile uluslararası gümrük belgesi edinim işlemleri konusundaki yetki “*1926 Paris Mukavelenamesi*” kapsamında 1930 Mayıs ayı itibarı ile TTOK’nin sorumluluğuna bırakıldı.⁶⁹⁶ Avrupa’da benzeri kulüplerin bu doğrultuda otomobil yarışları, seyahat ve turizm organizasyonları düzenlemeleri de alınan bu kararın gerekçeleri arasındaydı.

Nizamnamede belirtilen usul ve esasları hayata geçirmek için TTOK; ilgili Devlet Daireleri, Belediyeler ve İl Özel İdareleri ile de işbirliği içerisinde çalışabilecekti. Hazırlanan nizamname örnek bir nitelik taşımaktaydı. Ankara’da kurulması planlanan kooperatiflerin nasıl çalışacağına da emsal teşkil edecekti.⁶⁹⁷

TTOK, çağdaş bir ülke olmayı hedefleyen Türkiye’nin öncü kurumlarından birisi olmaya adaydı. Motorlu taşıt giriş çıkışında gümrük ayrıcalıklarını güvence altına almak, turizmi geliştirmek ve bu şekilde toplumun yaşam düzeyini yükseltmek, çarpık şehirleşmeyi önlemek, estetik değeri olan yapıları restore etmek, ülkenin tarihsel ve arkeolojik yapılarını korumak, yapıların tarihsel dokusunu bozmadan çağdaş bir işlev

⁶⁹³ G. Şahin, “Atatürk Döneminde Batı’daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahin Cemiyeti’nin Bu Konudaki Çalışmaları”, s.156.

⁶⁹⁴ “Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü’nün İstanbul Vilâyetinin 23 Mart 1931 Tarihli ve 299 Numaralı İlmühaber ile Musaddak, Tadi Olunmuş Nizamnâmesi, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), İstanbul, 1931. s.14.

⁶⁹⁵ “Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü İstanbul Vilayeti’nin 23 Mart 1931 Tarihli ve 299 Numaralı İlmühaberile Musaddak, ..., s.21.

⁶⁹⁶ BCA, 30.18.1.2/41.85.2.

⁶⁹⁷ Erol Evcin, “Türkiye Turizm Tarihinde Öncü Bir Eser: Turizm Kılavuzu 1934-1935”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, XXVII/1, (Bahar-2016), s.7-24.

kazandırarak yaşatmak, otomobil sporlarını geliştirmek, maddi kazanç amacı gütmeksizin, bütün karını tekrar Türk Milleti'ne harcamayı düstur edinmişti.⁶⁹⁸

1- Yurtiçinde Yapılan Çalışmalar

TTOK Belediyelerle işbirliği yaparak tercümanlara kurslar düzenledi. Buralardan yetişenler Türkiye'nin yurtdışı tanıtımına katkıda bulundu. Seyahat acentalarının millileştirilmesi konusunda önemli bir aşama kaydedildi. TTOK bu acentaları düzenli olarak denetlemiş hatta kuruluş süreçlerinde dahi girişimcilere destek olmuştur. Gösterilen çabalar kısa sürede olumlu sonuç verdi. Türkiye karşıtı olumsuz propagandaların sayısında büyük düşüş yaşandı. Bu faaliyetlerin ekonomiye de yansıması oldu. Sektördeki Türk vatandaşlar daha çok kazanmaya başladı. TTOK Türkiye'yi tanıtıcı ilk afişleri ilk karayolu haritasını basmış ve dağıtımını üstlenmişti. Turizmle ilgilenen kesimler üzerinde oldukça etkili olmuş ve konuyla ilgili gerek kanuni gerekse uygulamaya yönelik bütün maddeleri yeni bir bakış açısıyla değerlendirilmesine sebep olmuştur.⁶⁹⁹

Türkiye'ye deniz yolu ile gelen yabancılar İstanbul'a yaklaştıklarında kendilerine gezi güzergâhları hakkında bilgi verilmekteydi. Türkiye'ye gelmeden önce uğradıkları limanlarda Türkiye karşıtı propagandaların muhatabı olmaktaydılar. Bu olumsuzluğun önüne geçmek için TTOK'e bağlı çalışanlar Çanakkale'de turist getiren vapurlara binerek İstanbul'a kadar onlarla yolculuk ederlerdi. Böylece maruz kaldıkları kara propagandadan onları aydınlatmaya çalışırlardı. Bunun dışında yine TTOK tarafından turistler için Türkçe konuşma kitabının yanısıra günlük kullanımda sıkça karşılaşılan ifadelerin Türkçe, Fransızca, Almanca, İngilizce, İtalyanca ve İspanyolca karşılıklarını içeren cep kitapları hazırlanmaktaydı.⁷⁰⁰

Turistlere yönelik çarşı ve pazarda herhangi bir olumsuzluğun yaşanmaması için TTOK ve İstanbul Belediyesi'nin işbirliğiyle Sandal Bedesteni'nde 1931'de yerli mallara özgü bir serginin açılmasına karar verildi. Burada satılan eşyaya sabit ve gerçek fiyatlar koydurularak turistlerin aldatılmamaları sağlanacaktı. Amerikan Film Şirketi "Fox" ile yapılan anlaşmanın gereği olarak 1931'de Ankara-İstanbul görünümünden meydana

⁶⁹⁸Emrullah Tören, "Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri Üzerine Bir Sözlü Tarih Araştırması", III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi, 04-05 Nisan 2014 Kuşadası-Aydın, 2014, s.370-374.

⁶⁹⁹Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı, (1925-1935), s. 6-7.

⁷⁰⁰Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı, (1925-1935), s. 8.

gelen bir filmin Avrupa’da gösterimi sağlandı.⁷⁰¹ TTOK, Türkiye’ye gelen yabancılara yönelik uygulamalı konuşma kitaplarını da bir süre ücretsiz dağıtma kararı aldı.⁷⁰²

Turistlerin döviz bozdururken bilerek zarara uğratılmamaları için turist taşıyan gemilere Merkez Bankası görevlilerinin gönderilerek döviz bozdurma olayına nezaret etmeleri için bazı çalışmalar yapıldı.⁷⁰³ Amaç yüksek fiyat ve fırsatçılığın önüne geçmektir. Türkiye’ye gelen turistler arasında gazeteci, yazar ve politikacıların olması TTOK yetkililerinin yukarıda ifade edilen faaliyetlerine daha da hız vermesine sebebiyet verdi. Özellikle üniversite öğrencilerinin ziyaretleri haber alındığında onlara yönelik gerçekleştirilecek karşılama törenlerinin daha da önemsenmesine sebebiyet verdi. Bu konuyla “*Darülfünun Emaneti*” yetkilileri ilgilenererek ikramlarda bulunmaktaydı.⁷⁰⁴

Turizmi devamlı kılmak ve teşvik etmek için 7 Eylül 1920’de 2608 sayılı “*Tarife Kanunu*’yla”⁷⁰⁵ bir ilk yaşanmışsa da ilerleyen süreçte ortaya çıkan eksiklikleri gidermek adına yeni düzenlemeler de yapılmıştır. Bunlardan birisi de otomobille seyahat eden turistlerin kendi araçlarıyla Türkiye’ye giriş yapabilmeleridir. Bu amaçla Gümrük Geçiş Karnesi düzenlenmiştir. Ayrıca yolculara ve yabancı turistlere gümrük mevzuatının kendileri ile alakalı hükümlerini anlatmak ve yasal ürünlerin neler olduğunu belirlemek üzere “*Yolculara Bilgi*” adlı Türkçe, Fransızca, İngilizce, Almanca ve İspanyolca yazılmış resimli bir broşür ücretsiz olarak dağıtılmıştır.⁷⁰⁶

Dolmabahçe Sarayı 31 Mayıs 1930’da Mustafa Kemal (Atatürk)’ün izniyle Turizme ve Türkiye’nin tanıtımına açılmıştır. Bu kararın alınmasında kendisinin katkısı büyüktür. Bu da onun ileri görüşlülüğünün göstergesidir. Türkiye’ye gelen turistlerin her kesimden olması yukarıda ifade edilen çabaların bir sonucudur.⁷⁰⁷ TTOK, 26 Kasım 1933’te alınan kararla uluslararası seyahat edecek olan araçların beyannamelerini inceleme ve onaylama yetkisine sahip oldu.⁷⁰⁸

⁷⁰¹ **Türkiye Turing Klübü’nün 1930 Senesi Rapor ve Bilançosu**, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Türkiye Turing Kulübü Yayınları, İstanbul, 1931, s.10-11.

⁷⁰² **Turistler için Konuşma Kitabı**, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Turing Klübü Yayınları, İstanbul, 1930, s.1-71.

⁷⁰³ A. Altıntaş, F. K. Şahin, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları*”, s.9-36.

⁷⁰⁴ **Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı**, (1925-1935), s.13.

⁷⁰⁵ Gümrük Tarifesi Kanununa bağlı Giriş Genel Tarifesinin 647’nci numarasının değiştirilmesine dair Kanun, **Resmî Gazete**, S.2608, (07/09/1920), s.1.

⁷⁰⁶ Şeref Kitabı, **Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1938, s. 35.

⁷⁰⁷ G. Şahin, “*Atatürk Döneminde Batı’daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahin Cemiyeti’nin Bu Konudaki Çalışmaları*”, s.156.

⁷⁰⁸ **BCA**, 30.18.1.2/41.85.2.

Turizmin Türk kamu yönetiminin içinde yer alması ise 29 Mayıs 1934'te 2443 Sayılı “İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun”⁷⁰⁹ ile kurulan “İktisat Bakanlığı” içindeki “Türk Ofisi” dairesine bağlı Turizm Bürosu’nun oluşturulmasıyla ile başlamıştı. Bu büro 1938’e kadar propaganda, neşriyat, turizm işleri gibi faaliyetleri yürütmüştür. 1938’de “Türk Ofisi” içinde yer alan “Neşriyat ve Propaganda” servisine bağlı “Turizm Masası” şeklinde bir şube açılmıştır. Bu şube 1939 yılı başlarında Ticaret Vekâletine bağlı Turizm Müdürlüğü’ne dönüştürülmüştür.⁷¹⁰

2- Türkiye’yi Yurtdışında Tanıtmak İçin Yapılan Çalışmalar

Türkiye’yi yurtdışında tanıtım için acentalar, konsolosluklar, TTOK ve fahri konsolosluklar ciddi çalışmalar yürütmekteydi. Özellikle yurtdışına tanıtıcı broşürler, afisler, dergiler, takvimler, makaleler, manzara ve tarihi fotoğraflar gönderilecekti. Uluslararası turizm ve otomobil sporu teşekküllerinin yıllık kongrelerine ve idare meclisi toplantılarına TTOK’de temsilci olarak katılmaktaydı. Avrupa’nın bazı ülkelerinde oluşturulan dış komiteler aracılığı ile Türkiye’yi tanıtıcı faaliyetlerde bulunulmuştur.⁷¹¹

Turizm ve otomobil sporları bakımından dünyanın en önemli organizasyonları olan “Uluslararası Turizm Birliği”, “Uluslararası Tanınmış Otomobil Kulüpleri Birliği”, ve “Uluslararası Turistik Propaganda Birliği” toplantılara TTOK katılıyordu. Böylece Türkiye’nin uluslararası alanda turizm açısından çıkarları korunmakta idi. Türkiye’ye ait eski eserler ve güzel manzaraları gösteren büyük boyda fotoğraflar, afisler ve diğer tanıtıcı malzemeler 1932’de açılan Milano ve Paris sergilerinde katılımcıların beğenisine sunulacaktı. Prag’da toplanan “Uluslararası Turizm Birliği” yıllık kongresine ve Peşte’deki “Uluslararası Turizm Merkezi Meclisi”nin yıllık kongresine TTOK katılacaktı. Peşte’de bu nedenle bir Türk-Macar Turizm Komitesi, İtalya’da bir Türk-İtalyan Turizm Heyeti kurulmuş, Viyana, Milano, Roma, Floransa ve Bükreş’te Türkiye’nin tanıtımı ile ilgili konferanslar düzenlenmişti. Lahey, Roma, Paris ve Londra’da toplanan Turizm Kongrelerine TTOK katılım sağlamış ve 1930’da ilgili kısımda da ifade edildiği üzere “TTOK Belleteni” isimli bir dergi çıkarmıştır. Dergi,

⁷⁰⁹İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.2713, (29/05/1934), s.1.

⁷¹⁰ Faruk Andaç, **Turizm Hukuku**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2018, s.98.

⁷¹¹ **Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı**, (1925-1935), s.9.

turizme yönelik “*rehber niteliğinde*” yayınlar yapmaya başladı. İlerleyen süreçte bilimsel bir dergiye dönüştü.⁷¹²

TTOK 1923-1939 yılları arasında turizm alanında Türkiye’de önemli bir boşluğu dolduracaktır. Uzun yıllar boyunca bu kurum bir devlet organı gibi görev yapmıştır. Yayınladığı dergi ve tanıtıcı malzemelerden bazıları şunlardır: Turing Kulübü Mecmuası, Yalova Kaplıcaları Hakkında “*prospektüs*”, Türkiye’ye Gelenlere Polis Muamelesine Dair Muhtıra, renkli yeni afisler, Uluslararası Turizm Kongresi münasebeti ile hatıra pulları, Ankara, İstanbul ve Bursa hakkında Almanca prospektüsler.⁷¹³

III- Türk Tayyare Cemiyeti (1925)- Türk Hava Kurumu (1935)

Türkiye Cumhuriyeti için ulaşımda havayolunun kullanımı bir ilktir. Osmanlı’nın son döneminde başlayan havacılık çalışmaları kendisini askeri alanda göstermiştir. Bu açıdan 1911 yılı oldukça önemlidir. Bu dönemde İtalyanlar Osmanlı’nın Kuzey Afrikadaki son toprak parçası olan Trablusgarp’a saldırmış ve Rodos Adası’nı işgal etmiştir. Bu savaş esnasında Osmanlı’nın deniz gücü yetersizdi. Trablusgarp ile de karayolu bağlantısı bulunmuyordu. Hava araçları Avrupa’da askeri amaçlarla kullanılmaya başlanmıştı. Osmanlı Devleti’nin de bu alanda geri kalmaması için Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey’i balon ve uçak temini konusunda görevlendirdi.⁷¹⁴

Osmanlı Devleti’nde 1 Haziran 1911’de “*Kıtaat-ı Fenniye Mevaki-i Müstahdeme Müfettiş-i Umûmiliği*”nin İkinci Şubesi’ne bağlı bir hava komisyonu kuruldu. Havacı zabıtları yetiştirmek üzere ilk kaynak ordudaki mevcut subaylardı. Fesa Bey (Evrensevi) ile Yusuf Kenan Bey Paris’e Blenot Havacılık Okulu’na gönderildi. Mahmut Şevket Paşa’nın çabalarıyla 1912’nin Ocak ayında bugünkü Atatürk Hava Limanı’nın kuzeyinde bulunan Sefaköy’de iki hangar ve bir meydan inşa edildi.⁷¹⁵

Aynı yılın şubat ayında Fransa’dan bir adet tek kişilik Robert Esnaoult-Pelterie (REP) ile bir adet iki kişilik Deperdussin marka uçak satın alındı ve 15 Mart 1912’de İstanbul’a getirildi. Fesa ve Yusuf Kenan Beyler bu uçakları kullanmaya başladılar. 3 Temmuz 1912’de Yeşilköy Hava Mektebi açıldı. 1914’te Enver Paşa’nın emriyle askeri

⁷¹²G. Şahin, “Atatürk Döneminde Batı’daki Olumsuz Türk ve Türkiye İmajını Düzeltme Çabaları ve Türk Seyyahin Cemiyeti’nin Bu Konudaki Çalışmaları”, s.157.

⁷¹³Çelik Gülersoy, “Reşit Saffet Atabinen’i Anma Toplantımız”, **Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni**, LXXIX/358, 1990, s.4.

⁷¹⁴G. Akçura, **Türkiye Turizminde...**, s.45-46.

⁷¹⁵Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset Ltd. Şti. Ankara, 1997, s.327.

amaçla hizmet verecek olan iki uçakla İstanbul-Kahire seferine başladı. Yüzbaşı Fesa Bey ve diğer pilotların uçakların ağırlığı ile orantılı olarak belirlenen hat üzerinde faaliyet göstermelerinin tehlike arz ettiği Enver Paşa'ya iletilmesine rağmen İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-ElAriş-Port-Kahire ve İskenderiye rotasında uçuş gerçekleştirilmesine karar verildi.⁷¹⁶

Bu dönemde zayıf olan uçak filosu da güçlendirilmeye çalışılmaktaydı. Mevcud uçakların bazıları uçuş sırasında düşmekte ve pilotları şehit olmakta idi. 27 Şubat 1914'te Muavenet-i Millîye ve Prens Celaledin adlı uçaklar Ortadoğu'da düşmüş ve pilotları Fethi, Nuri ve Sadık beyler hayatlarını kaybetmişlerdi. Fethi ve Sadık Beyler Türk Havacılık Tarihi'nin ilk hava şehitleri olacaklardı.⁷¹⁷

Mondros Mütarekesi'nden (30 Ekim 1918) sonra işgal kuvvetleri tarafından bütün askeri alanlarda olduğu gibi havacılık merkezlerinde de tahribatlar yapıldı.⁷¹⁸ İstanbul'da bulunan Kuva-yı Havaiye Müfettişliği, 24 Haziran 1920'de Harbiye Nazırı Damat Ferit'in emriyle kapatıldı. Burada bulunan pilotlardan bazıları Milli Mücadeleye katılmak üzere Anadolu'ya geçti.⁷¹⁹

Milli Mücadele Dönemi'nde Elazığ, Konya, Diyarbakır ve Eskişehir'de bulunan hava birliklerinden kısmen faydalanılmıştır. Harbiye Nezareti'nin emriyle 13 Haziran 1920'de Hava Müdüriyeti Umumisi kuruldu. 13 Haziran 1920'de Müdafaa-i Milliye Vekâleti Harbiye Dairesi'ne bağlandı. Şubenin müdürlüğüne, deniz pilot kıdemli Yüzbaşı Sami (Uçan) Bey getirildi.⁷²⁰ 1922'de Kuvayi Havaiye Müfettişliği adını aldı.⁷²¹

Batı Cephesi'nde özellikle havacılık faaliyetlerinin keşif için önemi büyüktü. Bu nedenle Türk Hava Kuvvetleri'nin geliştirilmesi çalışmaları devam etmekteydi. Ankara Antlaşması'na (20 Ekim 1921) dayanarak Fransızlardan on adet “*Breguet-14*” keşif uçağı alındı. İtalyanlardan iki adet “*Aviatik*” ve “*Fiat*” model ve yirmi adet “*Spat 13*” av tayyaresi satın alınarak Konya'da bulunan Tayyare İstasyonu'na getirildi.⁷²²

⁷¹⁶Yılmaz Akdemir, **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yard. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005, s.167.

⁷¹⁷Yaşar Özdemir, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hava Başkanlığı Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981, s.27.

⁷¹⁸Ajun Kurter, **Türk hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)**, V, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2009, s.161.

⁷¹⁹Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, TTK Basımevi, Ankara,1998, s.19-21.

⁷²⁰Sıtkı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi, Türk İstiklal Harbi 1918-1923**, II, Hava Basımevi, Eskişehir, 1995, s.36.

⁷²¹İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2010, s. 66.

⁷²²Oktay Verel, **İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir**, I, THK Yayınları, İstanbul, 1985, s.131.

22 Temmuz 1922’de Hava Kuvvetleri Müfettişliği’ne Kurmay Yarbay Muzaffer (Ergüder) Bey atandı.⁷²³ Alınan bu uçakların Batı Cephesi başarılarında önemli bir payı olduğu belgelerde belirtilmektedir. Özellikle yapılan keşif uçuşları işgal kuvvetlerinin hava harekâtlarında caydırıcı olmuştur.⁷²⁴ Milli Mücadele’nin ardından havacılık faaliyetlerine devam edildi. Fransa, Almanya, İngiltere ve İtalya’ya gönderilen Havacılık Heyeti buralardan edindiği bilgileri 24 Haziran 1924’te bir rapor halinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği’ne sundu.⁷²⁵

Tam bağımsızlık için Türk Havacılığı’nın önemini bilen Mustafa Kemal (Atatürk), 1 Kasım 1924’de TBMM’nin ikinci dönem açılış konuşmasında ülkenin savunmasında ve gelişmesinde havacılık faaliyetlerinin önemini vurguladı.⁷²⁶ Yapılan girişimler sonucu Mahmut Celal (Bayar) ve arkadaşları tarafından 7 Aralık 1924’te “*Tayyarecilik Tetkikat Türk Anonim Şirketi*” kuruldu.⁷²⁷

1-Cumhuriyet Dönemi Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları (1925-1952)

Mustafa Kemal (Atatürk)’ün emriyle 16 Şubat 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Kurucuları Şakir Hazım, Vecihi Hürkuş (1896-1969)⁷²⁸ ve Hasan İskender Bey’dir.⁷²⁹ Türk Tayyare Cemiyeti Türkiye’de havacılığın gelişmesi için oldukça ciddi bir yapılanmadır. Kuruluşundan dört ay sonra Mustafa Kemal (Atatürk) tarafından 15 Mayıs 1925’teki resmi açılışı gerçekleştirildi. Kendisi tarafından yapılan konuşmada şu ifadeler yer verildi: “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler*

⁷²³Rahmi Doğanay, “*Milli mücadelede Türk Havacılığı ve Başkomutanlık Savaşında Havacıların Rolü*”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, X/2, (Ağustos-2008), s.56-62.

⁷²⁴Halil İbrahim Fırtına, **Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları, (1922-1930)**, Türk Hava Kurumu Basımevi, İstanbul, 2009, s.27.

⁷²⁵**Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, V, Genel Kurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara, 1964, s.131.

⁷²⁶Sabiha Gökçen, **Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, (Yay. Haz: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul, 1982, s.64.

⁷²⁷**BCA**, 30.18.1.1/12.60.18.

⁷²⁸“1912’de Kurmay Albay Kemal Bey’in yanında gönüllü olarak Balkan Harbi’ne katıldı. İstanbul Ordu Kumandanlığının görevlendirmesiyle Beykoz Serviburun’daki esir kampına kumandanlık yapmaya başladı. Tayyare Makinist Mektebi’ne girdi. Buradan mezuniyetinden sonra I. Dünya Savaşı’nda Bağdat Cephesi’ne makinist olarak gönderildi. 2 Şubat 1916’da bir uçak kazasında yaralandı ve İstanbul’a geldi. İyileştikten sonra Yeşilköy’deki Tayyare Mektebi’ne girdi. Burada 21 Mayıs 1916’da ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 15 Kasım 1916’daki mezuniyetinden sonra pilot diplomasını aldı. 1917’de Kafkas Cephesi’ne, 7. Tayyare Bölüğü’ne tayin edildi. Bu cephede bir Rus uçağını düşürdü ve uçak düşüren ilk Türk tayyareci olarak tarihe geçti. Yunanlılardan kalan uçak malzemelerinden yararlanarak projesini hazırladığı ilk Türk uçağı “Vecihi K-VI’yı 1924’te üretti. 16 Şubat 1925’te Türkiye’de kurulan ilk sivil havacılık organizasyonu olan Türk Tayyare Cemiyeti (THK) kurucuları arasındaki ilk ve tek pilot olarak yer aldı. 17 Haziran 1925’te Türkiye’nin Baştayyarecisi unvanı verildi.” (Orhan Bahtiyar, **Vecihi-Kara Tehlike**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2020, s.11.)

⁷²⁹Vecihi Hürkuş, **Havalar**, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1942, s.64.

yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın". 1925'te Kayseri'de ve 1926'da Eskişehir'de kurulan uçak fabrikaları ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin 1925'te Ankara'da faaliyete geçirdiği "*Akköprü Planör Atölyesi*" Türkiye Cumhuriyeti'nin bu alandaki eksikliğini gidermeye yönelik eylemler olarak anılmaktadır.⁷³⁰

Türkiye'nin Berlin büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey kurulması planlanan harp sanayisi için Almanya'nın en önemli "*Junkers Flugzeugwerke, AEG, Telefunken ve Siemens*" şirketlerini ziyaret etti. Bu ziyaretiyle ilgili bir rapor hazırladı. Raporunda fabrikalardaki işçi ve mühendis sayısından ve uçakların yapımında alüminyum ve demir kullanıldığından bahsetmektedir. Yaptığı görüşmelerde "*Junkers*" firmasının Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmak için istekli olduğu da raporda yer almaktadır.⁷³¹

Milli Savunma Sanayisi için girişimlerde bulunularak savaş uçağı için projeler hazırlandı.⁷³² Uçak fabrikası kurulması için görüşmeler devam ederken Türk Hava Kuvvetler için bu şirketten avcı, keşif ve bombardıman uçağı alınmasına karar verildi.⁷³³ "*Junkers Flugzeugwerke*" şirketiyle birlikte bir Türk Anonim Şirketi kurulmasına karar verildi. Yapılan resmi görüşmelerin ardından iki taraf arasında 15 Ağustos 1925'te sözleşme imzalandı. Maliye Bakanı Hasan Hüsnü Bey Türkiye'yi Hans Schanberg ise "*Junkers Flugzeugwerke*" şirketini temsil etmekteydi. Bu anlaşma bir uçak fabrikası, yolcu ve eşya taşımacılığını kapsayan bir havayolu hizmeti ve zehirli gaz fabrikasının yapımını kapsamaktaydı.⁷³⁴ Aynı zamanda yolcu ve kargo taşımacılığında da iki tarafın şartlarına uygun düzenlemeler yapıldı.⁷³⁵ Bu sözleşmenin iki nüshası başbakanlığa sunuldu.⁷³⁶ Uçak fabrikasının yapımı için ödenek hazırlandı.⁷³⁷

Fabrikanın Kayseri'de Yahşihan'ın batısında, hükümetçe tespit edilecek uygun bir alana yapılması kararlaştırıldı. Fabrika 8 Kasım 1925'ten bir yıl sonra uçak üretebilecek

⁷³⁰Y.Akdemir, *Atatürk Dönemi...*, s.171.

⁷³¹BCA, 230.0.0.0/8.26.3.

⁷³²BCA, 230.0.0.0/8.27.1.

⁷³³BCA, 30.18.1.1/14.39.11.

⁷³⁴BCA, 30.18.1.1/15.50.20.

⁷³⁵BCA, 230.0.0.0/8.27.4.

⁷³⁶BCA, 230.0.0.0/8.27.3.

⁷³⁷BCA, 30.18.1.1/13.21.7.

hale gelecekti.⁷³⁸ Eskişehir’de de küçük bakım ve onarımların yapılması için bir tesisin kurulması planlandı.⁷³⁹

Bakanlar Kurulu tarafından 7 Eylül 1925’te kabul edilen kararname ile sermayesi 3.360.000 lira olan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu. Yönetim Kurulu Başkanlığı’na Refik (Koraltan) atandı. Şirketin 125.000 liralık ilk sermayesi Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılandı.⁷⁴⁰

Kayseri uçak fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde açıldı. Açılıştan dolayı Başbakan İsmet (İnönü) bir tebrik mektubu gönderdi.⁷⁴¹ Fabrikada elli Türk, yüz yirmi Alman personel çalışmaktaydı. Türk personeller gruplar halinde Almanya’ya eğitime gönderilmekteydi. 1928’de Alman personellere yüksek maaş verilmesi ve “*Junkers Flugzeugwerke*” şirketinin anlaşma gereği bazı yükümlülükleri⁷⁴² yerine getirememesi Türk tarafında tartışmalara yol açtı.⁷⁴³

Şirketin yaşadığı mali sıkıntıların yanı sıra Rusya ve Polonya’da birer uçak fabrikası açması Türkiye için olumsuz bir durumdu.⁷⁴⁴ Türk Hava Kuvvetleri’ne uçak satan Fransa’nın “*Bréguet*” ve Çekoslovakya’nın “*Simoling*” şirketlerinin temsilciliğinin yapan “*Yılmazlar*” ve “*Cudiler*” isimli firmaların müdahaleleri yapılan sözleşmenin feshedilmesini hızlandırdı.⁷⁴⁵ İki taraf arasında yaşanan tartışmalar mahkemeye taşındı. Aradaki ihtilafın çözülmesi için hakem heyetine 55.821 lira ödendi.⁷⁴⁶ Dava, Ankara 1. Asliye Hukuk Mahkemesi’nde görüldü. Fabrikanın 3 Mayıs 1928’den itibaren Hava Müfettişliği emrine verilmesi nedeniyle Hava Müfettişliği de konuya müdahil oldu. 6 Mayıs 1928’de fabrikanın faaliyetleri durduruldu ve Türk işçilerin işine son verildi.⁷⁴⁷ TOMTAŞ iflas etti ve 520.000 liraya Türk Tayyare Cemiyeti’ne devredildi.⁷⁴⁸

Devir işleminden sonra 1931’de Kayseri Uçak Fabrikası yeniden açıldı. Türkiye, ABD’den lisans hakkını alarak ihtiyacı olan uçakları üretmek için harekete geçti.

⁷³⁸ BCA, 230.0.0.0/8.27.7; Fatih Dervişoğlu, “İstikbalini Göklerde Arayan Ülke Ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş”, *Cumhuriyet International Journal of Education*, III/3, (Bahar-2014), s.68-82.

⁷³⁹ Zeynep Gülten, *Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş’tan 1926, 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına 2001*, Hava Harp Okulu Matbaası, İstanbul, 2002, s.46.

⁷⁴⁰ Bora Çağlar, *Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338.

⁷⁴¹ BCA, 30.10.0.0/171.187.7; Mehmet Arif Demirer, *Atatürk’ün Tayyarelerinin Tarihçesi (1926-1955)*, Son Çağ Matbaacılık, Ankara, 2017, s.105

⁷⁴² BCA, 30.18.1.1/26.63.2.

⁷⁴³ İsmail Yavuz, *Mustafa Kemal’in Uçakları: Türkiye’nin Uçak İmalatı Tarihi (1923-2012)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 25.

⁷⁴⁴ Cemil Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939)*, TTK Yayınları, Ankara, 2013, s.9.

⁷⁴⁵ V. Hürkuş, *Havalarla*, s.65.

⁷⁴⁶ BCA, 30.18.1.1/29.35.12.

⁷⁴⁷ BCA, 30.10.0.0/61.411.1.

⁷⁴⁸ BCA, 30.18.1.2/6.57.15.

Amerikan “*The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.*” Şirketiyle 3 Kasım 1931’de sözleşme imzalandı.⁷⁴⁹ Bu sözleşme 14 Ocak 1933’te bir yıl, 28 Aralık 1933’te altı ay uzatıldı.⁷⁵⁰ Türk çalışanları eğitmek üzere ABD’den uzmanlar getirildi.⁷⁵¹ Otuz üç adet “*Curtiss Hawk*” sekiz adet “*Fledgling*” uçaklarının üretimi tamamlandı.⁷⁵² 1401 numaralı “*Fledgling*” marka uçak Mustafa Kemal (Atatürk)’ün emriyle Rıza Pehlevi’ye hediye edildi. Bu uçağı götürmek üzere Pilot Yüzbaşı Enver Akoğlu ve makinist Nihat Kayalı’ya siyasi pasaport sağlandı ve yevmiye verildi.⁷⁵³

Yine bu bağlamda Mustafa Kemal (Atatürk)’ün yönlendirmeleri ile Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı Türkiye ve Ortadoğu’nun ilk sivil havacılık teşkilatı olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 20 Mayıs 1933’te kuruldu. Bu kurum sivil havacılık rotası oluşturmanın yanısıra hava taşımacılığında da sorumlu olacaktı.⁷⁵⁴

Mustafa Kemal (Atatürk) öncülüğünde 3 Mayıs 1935’te kurulan Türkkuşu⁷⁵⁵ ile Türk Hava Kuvvetleri’nin destek ve çabalarıyla ülkede sivil havacılığa karşı ilginin artması sağlanmış, mühendis, pilot ve diğer hava personelinin yetişmesinde önemli aşamalar kaydedilmiştir. 24 Mayıs 1935’te yapılan 6. Genel Kurul’da Türk Tayyare Cemiyeti’nin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi.⁷⁵⁶ Özellikle Türk Hava Kuvvetleri’nin sivil havacılığa sürekli bir destek sağladığını, pilot ve teknisyen ihtiyacını karşıladığını da burada belirtmeliyiz. Mustafa Kemal (Atatürk)’ün sivil havacılıktaki hedefi “*uçan bir nesil*” yetiştirmektir. Uçakla, planörle uçan, paraşütle atlayan, model uçak yapan gençlerin yetişmesini arzu etmişti. Türkkuşu, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik bir kuruluştur.⁷⁵⁷

Alman “*Gothaer Waggon Fabrik A.G.*” ve Polonyalı “*Panstwowe Zakłady Lotnicze*” şirketleriyle 1937’de lisans sözleşmesi yapıldı.⁷⁵⁸ 1936-1938 yılları arasında

⁷⁴⁹ BCA, 30.18.1.2/24.72.17.

⁷⁵⁰ BCA, 30.18.1.2/33.5.7; BCA, 30.18.1.2/41.92.3.

⁷⁵¹ BCA, 30.18.1.2/37.48.3; BCA, 30.18.1.2/40.80.17.

⁷⁵² H. Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde...*, s.328.

⁷⁵³ BCA, 30.18.1.2/46.47.4; BCA, 30.18.1.2/46.45.13.

⁷⁵⁴ Türkiye’de Hava Yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak için Millî Müdafaa Vekilliğine merbut ve hükmî şahsiyeti haiz Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi namile hususî bir idare teşkil edilmiştir, *Resmî Gazete*, S.2186, (27/05/1933), s.1.

⁷⁵⁵ “1936’da açılan Türk Hava Kurumu (THK) bünyesindeki uçuş okulu. Çeşitli motorlu ve motorsuz hava araçları ile sivil uçuş eğitimi verir. Hâlihazırda İnönü, Efes, Erzincan ve Karain olmak üzere dört adet eğitim merkezi vardır”. (Osman Yalçın, “Türk Havacılık Tarihi’nde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, *Gazi Akademik Bakış*, III/6, (Temmuz-2010), s.199-201.)

⁷⁵⁶ *Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları*, (24-25 Mayıs 1935), Köyhocasısı Basımevi, Ankara, 1935, s.50.

⁷⁵⁷ M. Zeren, “Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır”, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, II/4, THK Yayınları, İstanbul, 1985, s.137-138.

⁷⁵⁸ Osman Yalçın, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, *Gazi Akademik Bakış*, VI/12, (Bahar-2012), s.267-291.

on beş adet “*Gotha Okul Uçağı*” ve yirmi adet “*PZL-24A-24C*” av uçağı üretildi. Bu Türkiye ekonomisine 433.000 liralık bir katkı sağladı.⁷⁵⁹ Üretimi yetiştirilemeyen uçakların satın alınmasına karar verildi.⁷⁶⁰ Ayrıca ABD’den kırk adet “*Vultes V.II*” on sekiz adet “*Bristol*” bombardıman uçağı alınarak Türk Hava Kuvvetleri’ne verildi.⁷⁶¹ Kayseri Uçak Fabrikası’nın adı 1590’de 2. İkmal Bakım Merkezi, 1975’te Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkez Komutanlığı olarak değiştirildi.⁷⁶²

Yukarıda da değindiğimiz 1925’te kurulan “*Ankara Akköprü Planör Atölyesi*” 1939’da uçak atölyesine dönüştürüldü. 27 Mayıs 1938’de İngiltere’den 16.000.000 sterlin kredi alındı. 6.000.000 sterlin silah ve askeri malzeme alımına harcandı. 1.000.000 sterlin uçak fabrikasının kurulmasına harcandı.⁷⁶³ 1.000.000 sterlinin de Amerikan Motor Anlaşması için harcanması talep edildi.⁷⁶⁴ Yapılan resmi yazışmalar ve incelemeler sonucu 9 Ocak 1939’da Etimesgut Uçak Fabrikası’nın açılmasına ve bakım onarım işlerini yürütmesine onay verildi.⁷⁶⁵

II. Dünya Savaşı’nda Polonya Almanya tarafından 1 Eylül 1939’da işgal edildi. “*Uçak Tasarımı Mühendislik Bürosu*” ve “*Deneyisel Havacılık Atölyeleri’nin*” yöneticisi olan uçak mühendisi Jerzy Wędrychowski Türk Hava Kurumu’na birlikte uçak üretme teklifinde bulundu. Bu teklif 13 Haziran 1940 tarih ve 6-854/2628 sayılı yazıyı incelemek üzere bir komisyon oluşturuldu. 18 Temmuz 1940’da Başbakanlığa sunulan Komisyon raporunda Polonyalı mühendislerin teklifinin olumlu karşılandığı ifade edilmekteydi.⁷⁶⁶

Fransa’da bulunan beş Polonyalı mühendisin Türkiye’ye rahat gelebilmeleri için Türk vatandaşlığına alınmalarına karar verildi.⁷⁶⁷ Fransa ve İngiltere’den gelenlerle beraber toplam mühendis sayısı yirmi sekize ulaştı. Bu mühendislerin bir kısmı işletme işlerinde bir kısmı da Motor Fabrikası projesinde görev aldı.⁷⁶⁸ Bakanlar Kurulu’nun 6 Mayıs 1941 tarihli kararıyla Karabük Demir Çelik Fabrikası’nda on dokuz Polonyalı

⁷⁵⁹ BCA, 30.10.0.0/59.399.8.

⁷⁶⁰ BCA, 30.18.1.2/63.24.4.

⁷⁶¹ BCA, 30.18.1.2/72.16.10; BCA, 30.18.1.2/83.54.18.

⁷⁶² Yaşar Özdemir, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv.Bsm., Ankara, 1981, s.22.

⁷⁶³ Şükrü Er, “*Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz*”, *Mühendis ve Makina Dergisi*, XVI/178, (Ocak-1972), s.2-11.

⁷⁶⁴ BCA, 30.10.0.0/61.411.12.

⁷⁶⁵ BCA, 30.10.0.0/61.408.2.

⁷⁶⁶ BCA, 30.10.0.0/100.619.5; Osman Fırat Baş, “*Michał Sokolnicki’nin Ankara Günlüğü*”, *Humanitas Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, V/10, (Güz-2017), s.367-381; Mehmet Arif Demirel, *II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar*, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara, 2015, s.8.

⁷⁶⁷ BCA, 30.18.1.2/93.118.19.

⁷⁶⁸ BCA, 30.10.0.0/100.619.5; M. A. Demirel, *II. Dünya Savaşı’nda...*, s.9.

mühendis ve usta Türk vatandaşlığına alındı.⁷⁶⁹ Vatandaşlık verilenlere kadro tahsis edildi. Ayrıca ailelerine gıda ve giyecek göndermeleri sağlandı.⁷⁷⁰

Jerzy Wędrychowski 14 Mayıs 1941’de Türk Hava Kurumu’na İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Fakültesi’ne bağlı bir havacılık bölümü açılmasını ve buna katkı sağlayabileceklerini belirtmiştir.⁷⁷¹ Başbakanlık tarafından konunun Nafia Vekâleti’ne danışılması hususunda cevap verilmiştir.⁷⁷²

İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Mühendisliği Bölümü, 1941’de Makina Fakültesi bünyesinde kuruldu. 1944’te Makina Fakültesi’nin bir bölümü haline getirildi. Burada Polonyalı yüksek mühendisler ders verdi.⁷⁷³

Etimesgut Uçak Fabrikası’nda 1952’e kadar seksen adet “*Miles M. 14 (Magister)*”, on iki adet “*THK-2*”, kırk adet “*THK-4*”, kırk adet “*THK-7*” otuz sekiz adet “*THK-9*”, üç adet “*THK-10*”, tipi uçak üretilmiştir.⁷⁷⁴

Ayrıca “*THK-5A (Türkler)*”, tipi ambulans uçaktan beş adet üretilmiş olup bir tanesi Danimarka’nın “*Falcks Redninggrkops*” firmasına satıldı. Milli Savunma Bakanlığın’dan izin talep edildi. İzin onayından sonra Bakanlar Kurulu tarafından yurtdışına uçak satışıyla ilgili bir kararname yayınlandı.⁷⁷⁵

Etimesgut Uçak Fabrikası bünyesinde 1941’de “*Motor Fabrikası Kuruluş Bürosu*” adıyla bir büro kuruldu.⁷⁷⁶ Türk Hava Kurumu 24 Eylül 1942 tarih ve 62/124 sayılı yazıda Başbakanlıktan Motor Fabrikası için Kalaba Köyü civarında bir arazinin istimlak edilmesini talep etmişti.⁷⁷⁷ 7 Kasım 1942’de yazdığı yazıda ise Tohum Islah Enstitüsü’ne ait arazinin satın alınmasını istemekteydi.⁷⁷⁸ Gazi Uçak Motor Fabrikası Teşkilat Şefi Polonyalı Josef Dziejowski’nin İngiltere’ye gönderilmesi kararlaştırıldı. Yüksek Mühendis Josef “*Gipsy*” motorları incelemek için görevlendirilmişti. Türk Hava Kurumu masaraflar için 10 Temmuz 1943 tarih ve 19523 sayılı yazı ile Başbakanlıktan döviz talebinde bulunmuştur.⁷⁷⁹

⁷⁶⁹ BCA, 30.18.1.2/94.37.15.

⁷⁷⁰ BCA, 30.18.1.2/96.80.13; BCA, 30.10.0.0/202.378.17.

⁷⁷¹ H. Nadir Bıyıkoglu, **Türk Havacılık Sanayi**, Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1991, s.25;

⁷⁷² BCA, 30.10.0.0/61.409.15.

⁷⁷³ BCA, 30.10.0.0/201.375.17.

⁷⁷⁴ BCA, 30.1.0.0/100.619.6.

⁷⁷⁵ BCA, 30.18.1.2/126.63.8.

⁷⁷⁶ BCA, 30.10.0.0/100.619.5.

⁷⁷⁷ BCA, 30.10.0.0/61.410.13.

⁷⁷⁸ BCA, 30.10.0.0/61.410.16.

⁷⁷⁹ BCA, 30.10.0.0/133.958.8.

Fabrika için Tohum Islah Enstitüsü arazisine karar verildi. 30 Ekim 1948'de fabrika açıldı.⁷⁸⁰ 1950'ye kadar otuz adet “*Gipsy Major 10*”, beş adet “*KM-5*”, beş adet “*KM-10*”, motor üretilmiştir.⁷⁸¹ “*Gipsy Major 10*” motorunun üretiminde örnek için İngiltere'den bir adet getirilmiştir.⁷⁸²

Bu çalışmalar dışında 17 Ağustos 1941'de Nuri Demirağ (1886-1957) tarafından Yeşilköy'deki havaalanı, hangar ve atölyeleri açıldı. Ancak yaşanan sorunlar, hukuki süreç ve siparişlerin teslim alınmaması nedeniyle 1950'de atölye kapandı ve arazisi kamulaştırıldı.⁷⁸³

Nuri Demirağ 27 Ekim 1943 günü saat: 11.00'da Ankara 3. Asliye Ticaret Mahkemesi'nde siparişi tamamlanan uçakların test uçuşlarının Eskişehir'de yapılmasında ısrar edilmesine karşı olduğunu beyan etmiştir. Eskişehirdeki arazinin bunun için uygun olamadığını ve Selahattin Alan'ın bu nedenle şehit olduğunu⁷⁸⁴ sözlerine eklemiştir. Türk Hava Kurumu Avukatı İsmail Hakkı ise sipariş edilen tayyarelerin akrobasi tayyaresi olduğunu fakat üretime tayyarelerin normal okul tayyaresi olduğunu söylemiştir.⁷⁸⁵

28 Haziran 1944'te Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal da Başbakanlığa gönderdiği yazıda siparişlerin teslim alınmama nedeninin üretilen uçakların performansların eksik olduğunu belirtmekteydi.⁷⁸⁶

Bu atölyede 1943-1950 yılları arasında on iki adet “*Nu.D.36*” eğitim uçağı, atmış beş adet planör ve bir adet “*Nu.D.38*” turizm ve bombardıman uçağı üretilmiştir. “*Nu.D.38*”, Türkiye tarafından üretilen ilk yolcu uçağıdır.⁷⁸⁷

Havacılık sektörüne personel yetiştirmek için 1950'de Ankara Hava Tüneli (AHT) kuruldu. 1952'de Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikaları, Makina ve Kimya Endüstrisi (MKEK)'e devredilince AHT 12 Ocak 1956'da Genelkurmay İlmi İstişare ve Geliştirme Kuruluna devredildi. Günümüzde Tübitak-Sage bünyesinde faaliyetlerini devam ettirmektedir.

⁷⁸⁰ Abidin Daver, “*Türk Hava Kurumu'nun En Büyük Başarısı: Motör Fabrikası*”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, S.352, (Şubat-1945), s.9-16.

⁷⁸¹ Şükrü Er, “*Etüd İşleri*”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, S.396, (Ekim-1948), s.12-19.

⁷⁸² **BCA**, 30.10.0.0/61.409.21.

⁷⁸³ Şükrü Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, MESS Yayınları, Ankara, 1978, s.67.

⁷⁸⁴ “*13 Temmuz 1938 günü Selahattin Alan'ın idaresindeki Nu D.36 uçağı Eskişehir Hava Meydanına iniş esnasında yerdeki bir tümseğe çarpmış ve Selahattin Alan şehit olmuştur*”. (<http://www.kokpit.aero/ilk-turk-yolcu-ucagi-nu.d.38/E.T: 03.03.2021>).

⁷⁸⁵ M. Bahattin Adıgüzel, **Hayallerini Uçuran Adam: Nuri Demirağ**, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2013, s.170; Ziya Şakir Soku, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947, s.62.

⁷⁸⁶ **BCA**, 30.10.0.0/ 58.396.11.

⁷⁸⁷ Ş. Er, **Teşebbüs Hürriyeti**, s.68.

Havacılık sanayi XX. Yüzyıl'ın başlarından itibaren dünyada ivme kazanan alanlardan biridir. Batı medeniyeti yüksek teknolojisi ile ilerleme kaydetmekte ve gelişmekte idi. Mustafa Kemal (Atatürk) de seri üretimin “*mihenk taşı*” olan fabrikaların önemini çok iyi bilmekte idi. Bu sebeple Türk Hava Kurumu’nun amaçlarını 1 Kasım 1926 tarihli konuşmasında şöyle ifade etmekteydi: “*Havacılık sanayiinin temelini oluşturarak geliştirilmesini sağlamak, havacılıkta ekonomik, askeri, politik ve sosyal önemin anlatılmasını ve anlaşılmasını sağlamak, askeri olduğu kadar da sivil ve turizme yönelik havacılığın gelişimini temin etmek, ilgili alanda gereken araçlarla donanımları hazırlamak, personelin yetiştirilmesini temin etmek, uçan bir Türk gençliği oluşturmaktır*”.⁷⁸⁸

Mustafa Kemal (Atatürk)’ün Türk Hava Kurumu’na yönelik duyarlılığı ve ulusun güvenini belirten “*Bizim Ulusumuz bir kere inanmaya görsün. Ona yaptıramayacağınız, benimsetemeyeceğiniz şey yoktur*” cümlesi kurumu ulusa mal etme fikrinin ifadesidir.⁷⁸⁹

Türk Tayyare Cemiyeti, Türk havayolu taşımacılığı için örnek bir kuruluş olmuştur. Türkiye’ye havayolu ile gelecek olan turistlerin taleplerini karşılamak, seyahatlerini kolaylaştırmak ve bundan sonrası için teşvik etmek konusunda önemli bir aşama böylece kaydedilmiş oldu.⁷⁹⁰

2- Türk Tayyare Cemiyeti’nin Kuruluş Sürecindeki Gelir Kaynakları

a) Milli Kaynaklar

Kurum’un gelir kaynaklarının güçlü olmasına özen gösterildi. Kuruluş dönemindeki gelir kaynakları yirmi bir “*kalem*den” oluşmaktaydı:⁷⁹¹

a) Halkın bağışları b) Tayyare Piyangosu c) Fitre, zekât ve kurban derileri d) Tayyare Pulu e) El ve duvar ilanları imtiyazı f) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti g) Uşak Şeker Fabrikası’nın ilk mahsulü h) Mevcut domuzların istismarı i) Eski pulların devri, j) Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir hak ve imtiyazlar k) Üye aidatları l) Tutkallı Makbuz, m) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar n) Kira gelirleri o) İştirakler gelirleri p) Faiz gelirleri q) Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı r) Askeri terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması s) Ödemiş Balyanbolu

⁷⁸⁸M. B. Adıgüzel, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s.23; M. Zeren, “*Türklerin Göklerde de bir Tarihi olacaktır*”, s.138; İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, “*Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletin Müdafaası ve Türkiye’de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri*”, **Türk Kültürü**, (Haziran-1972), s.116-121.

⁷⁸⁹O. Yalçın, “*Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu*”, s.269.

⁷⁹⁰BCA, 490.1.0.0/16.82.2; BCA, 30.18.1.2/102.36.2.

⁷⁹¹BCA, 30.10.0.0/60.404.5.

Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki civa madeninin işletilmesi t) Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin Kuruma Bağışlanması u) Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif haklarıdır v) Bazı ürünleri ihraç işlemlerinin % 1'i Türk Hava Kurumun gelirlerine dâhil edilmişti. Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynaklarının kanuna uygun olarak toplanması konusunda azami hassasiyet gösterilmiştir. Buna rağmen az da olsa bazı suistimallere rastlanılmıştır. Bu durumun tespiti sağlanınca yasal takibat yapılmış ve suçlular cezalandırılmıştır.⁷⁹²

Mustafa Kemal (Atatürk) tarafından 1927'de Cumhuriyet Halk Partisi'nin İkinci Kurultayı'nda otuz altı saatten fazla bir sürede irat ettiği Nutuk'un gelirini de kuruma bağışlamıştır. Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynaklarının bazı kesimlerden tepki aldığını da burada belirtmeliyiz. Özellikle kurban derisi konusundaki tartışmalara Diyanet İşleri Başkanlığı müdâhil olarak 1927 yılının Şubat ayında müftülüklere bir yazı göndererek derilerin Türk Hava Kurumu'na verilmesinin “caiz” olduğunu belirtmiş ve halkın bu konuda aydınlatılmasını istemişti.⁷⁹³

Türk Hava Kurumu ve Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Başbakanlığa yazılan 1933 yılına ait muhtelif tarihli belgelerde fitre, zekât ve kurban sadakalarının Himaye-i Etfal, Kızılay ve Tayyare cemiyetlerinin daha sonra ortaklaşa paylaşımları şartıyla Tayyare Cemiyeti tarafından toplanması konusunda görüş ileri sürülmüştür. 7 Aralık 1933'te Başbakan İsmet (İnönü) adına müsteşar tarafından verilen cevapta yetkinin Tayyare Cemiyeti'ne ait olduğu vurgulandı. İçişleri Bakanlığı da bu doğrultuda işlem yapılması için konunun 9 Aralık 1933'te vilayetlere yazıldığını Başbakanlığa bildirdi.⁷⁹⁴

b) Yabancı Yatırımlar

Türkiye'yi Avrupa ülkelerine bağlayan ilk ticari hava hattı, “*Franco-Romen Hava Seyrisefer Kumpanyası*” tarafından 1922'de İstanbul üzerinden kuruldu. 1924'te “*Aero Espresso Italiana*” şirketine yirmi yıllık bir imtiyaz verildi. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve İtalya'nın Brindisi şehirleri arasında düzenli seferler başlatmak için girişimde bulunmuşsa da amacına ulaşamadı. Şirketin faaliyet gösterdiği İstanbul-Atina-Brindisi ile sınırlı kaldı.⁷⁹⁵

Yukarıda ismi belirtilen şirketin dışında 1925'te Alman “*Junkers Tayyare*

⁷⁹² BCA, 30.10.0.0/69.454.23.

⁷⁹³ BCA, 051.0.0.0/4.30.27.

⁷⁹⁴ BCA, 30.10.0.0/178.233.19; BCA, 51.0.0.0/3.19.4.

⁷⁹⁵ BCA, 51.0.0.0/13.114.25; BCA, 51.0.0.0/2.6.11.

Şirketi”ne de Ankara-İstanbul arasında uçuş yapabilme yetkisi verildi. Avrupa havayolu şirketleri için Türkiye önemli bir ticari uçuş hattı olarak değerlendirilmekteydi. Avrupa ile Asya arasındaki en uygun havayolu rotası Türkiye üzerinden geçmekteydi. Türkiye aynı zamanda bir ara istasyon olarak da kullanılabilirdi. Bu avantajları gözönünde bulunduran dönemin Türk Hükümetleri nezdinde yabancı şirketler girişimlerde bulunmaktan geri durmayacaklardı. Başlangıçta güvenlik gerekçesi ileri sürülerek bu şirketlere karşı Türk Hükümeti uzak dursa da dönemin ekonomik programları doğrultusunda yine de yabancı şirketlerle 1933’e kadar yabancı şirketlerle anlaşmalar yapılmıştır. 1933’ten sonra Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulup yabancılarla yapılacak bağitlar bu kurumun yetki alanına devredilmiştir. Yine bu vesileyle milli bir havayolu ulaşım politikası takip edilmeye başlanmıştır.⁷⁹⁶

IV- Uluslararası Turizm Birliği Kongresi (1930)-Balkan Devletleri Turizm İttihadı Konferansı (1931)

Uluslararası Turizm Birliği (AIT) Turing kulüpleriyle otomobil derneklerini kendi birlikteliği içerisinde kabul etmektedir. Bu üst kuruluşa Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu da 1930’dan itibaren üye olmuştur.⁷⁹⁷

Bu dönemde Reşit Saffet (Atabinen) Bey Türkiye’nin üye olduğu AIT’nin geniş kapsamlı toplantısının İstanbulda gerçekleştirilmesi için çaba göstermiş ve bunda da başarılı olmuştur. Yapılan çalışmaların sonucunda Dolmabahçe Sarayı ilk defa turizme açılacaktı.⁷⁹⁸ Düzenlenecek olan "*Beynelmilel Turizm Kongresi 'ne'*" gelen katılımcılardan Ankara’ya gitmek isteyenler için demiryolu ücretlerinde % 50 indirim yapılması kararlaştırıldı. Bunun turizm propagandası için faydalı olacağı düşünülmekte idi.⁷⁹⁹ Mustafa Kemal (Atatürk) yakın ilgi gösterdi. Bu durum katılımcılar tarafından takdirle karşılandı. Kongre’de turizmin gelişmesi için üye ülkelerin nasıl bir ortak faaliyet içerisine gireceği belirlenmeye çalışıldı.⁸⁰⁰

Kongrenin açılışı sırasında bir konuşma yapan İçişleri Bakanı Şükrü (Kaya) Bey Türkiye’nin turizm konusuna bakış açısını ve izlenen Hükümet Politikaları’nı ifade

⁷⁹⁶İ. Tayhani, **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası...**, s.213.

⁷⁹⁷<http://www.turizmsektorhaberleri.blogspot.coms.2011s.02s.uluslararası-turizm-resmi-kuruluslar.html>, /E.T: 21.05.2019.

⁷⁹⁸ A. Altıntaş, F. K. Şahin, “*Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları*”, s.9-36.

⁷⁹⁹ BCA, 30.18.1.2/5.47.7.

⁸⁰⁰Ertuğrul Zekai Ökte, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün Yurtiçi Gezileri (1923-1931)**, Tarihi Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul, 2000, s.619.

etti.⁸⁰¹ Kongre'nin başlamasından bitimine kadar katılımcılar dikkate değer sunumlarda bulundular. Sonuç bildirgesinde turizm için uygun olan yerlere otel inşası, ülkelerin turistlere yönelik broşör ve yol haritaları düzenlemesi ve riskli güzergâhlara uluslararası trafik işaretlerinin yerleştirilmesi karara bağlandı.⁸⁰²

Bu kapsamda Türkiye'de yayınlanan "*Turing Belleten*" dergisinde uluslararası trafik işaretlerine yönelik bir yayın yapıldı. Türkiye tanıtım materyallerinin bir kısmını yabancı matbaalarda hazırlamaktaydı. Gerek yurtiçinde gerekse yurtdışında hazırlatılan, broşör, takvim oto plakası, bayrak, gündüz ve gece yol işaretleri ve rozetlerin gümrük vergisinden muaf tutulması hükümetçe kararlaştırıldı. Uluslararası Turizm Birliği Kongresi Türkiye'de ilk uluslararası turizm kongresi olması açısından dikkate değerdir.⁸⁰³

Kongrenin tamamlanmasından sonra dünya genelindeki Turing Kulüplerine gönderilen bir belgede Türk İnkılâbı'ndan bahsedilerek Mustafa Kemal (Atatürk)'ün turizm konusuna bakış açısı övgü ile vurgulandı.⁸⁰⁴

Türkiye için turizm açısından önemli bir uluslararası toplantı da 25-28 Nisan 1931 tarihleri arasında yine İstanbul'da gerçekleştirilen "*Balkan Devletleri Turizm İttihadı Konferansı*" idi. İstanbul'a gelinceye kadar diğer Balkan ülkelerinin başkentlerinde de aynı isim ile bir dizi toplantı yapılacaktı. 1930'da yapılan Atina Konferansı'na Türkiye delegesi olarak katılan TTOK başkanı Reşit Saffet (Atabinen) Bey'in burada birliğin başkanlığına seçilmesi 1931'de yapılacak olan geniş kapsamlı toplantının İstanbul'da düzenleneceğinin habercisi oldu.⁸⁰⁵ Bu toplantıyı Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin üst düzey yetkililerinin yakından takip edeceği de bilinmekteydi.

Türk delegasyonu Reşit Saffet (Atabinen), Mali Muavin Cevdet (Özoğul) ve Emanet Özel Kâatibi Ekrem (Besim) beylerden oluşmaktaydı. Toplantı 31 Mayıs 1930'da saat 14:30'da İstanbul Yıldız Sarayı Merasim Köşkü'nde Vali Muhittin (Üstündağ) Bey'in açılış konuşmasıyla başladı. Balkan Konferansı'nın himayesindeki Balkan Devletleri Turizm İttihadı Konferansı adı geçen coğrafyada turizmin sorunlarını çözmek ve geliştirmek amacıyla hareket edecekti. Birliğin hangi esaslar üzerine oluşturulacağına dair fikir birliğine varıldığı bu konferansta sonuç olarak oldukça önemsenen İcra Komitesi'ne ülkelerin delege belirlemesi ve Uluslararası Turizm Birliği'ne intisap

⁸⁰¹ BCA, 30.1.0.0/1.6.8; BCA, 30.10.0.0/229.543.14.

⁸⁰² BCA, 30.10.0.0/80.526.6.

⁸⁰³ BCA, 490.1.0.0/600.77.1.

⁸⁰⁴ N. Hacıoğlu, B. Şahin, *Üçüncü Yaş Turizmi...*, s.66.

⁸⁰⁵ C. Tosun, "*Stages in the Emergence*", s.333.

yönünde kararlar alındı. Birlik bu tarihten itibaren üç yıllığına kendisine merkez olarak İstanbul’u seçti. TTOK Başkanı Reşit Saffet (Atabinen) Bey birinci Yunan Milli Turizm Bürosu İkinci Başkanı M.Agapitos ise ikinci başkan seçildi. Ayrıca konferansta alınan karar gereği Paris’te ortak bir turizm bürosunun kurulması hususunda başlatılan çalışmaya Reşit Saffet (Atabinen) Bey de dâhil edildi.⁸⁰⁶

Londra-İstanbul transit yolunun geçtiği Balkan ülkeleri heyetlerinden bu yolun durumu ile ilgili bir rapor hazırlamaları istendi. Yine bu mesele için geniş kapsamlı bir çalışmada bulunmak üzere özel bir kurul oluşturuldu. Alınan karar doğrultusunda turistik ihtiyaçlar gözönünde bulundurularak irtibat ve ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik çalışmaların devam ettirilmesi yönünde karar birliğine varıldı.⁸⁰⁷ Ayrıca Türk Hükümeti tarafından Balkanlarda toplanacak turizm kongrelerine katılacak heyetin demiryollarından ücretsiz faydalanması için kararname hazırlandı.⁸⁰⁸

Bu konferansın sonucunda sadece ülkeler arasında nüfus hareketliliği ve ticari ilişkiler değerlendirilmemiş Balkan ülkeleri arasında uzun zamandır özlemi duyulan birliktelik için ciddi bir adım atılmıştır.⁸⁰⁹

V- La Turquie Kemaliste Dergisinin Kuruluşu (1933)

Vedat Nedim (Tör)⁸¹⁰ ve çalışma arkadaşları Avrupa’da ücretsiz olarak dağıtılacak bir derginin yayını konusunda fikir birlikteliğine vardılar. Derginin adı “*La Turquie Kemaliste*” olacaktı. Fransızca, Almanca ve İngilizce olarak basılan bu dergi, Türkiye’nin ilk propaganda dergisi idi. Vedat Nedim (Tör) Türkiye’nin ilk propaganda dergisinin kuruluşunu anılarında şöyle ifade etmektedir;

“Matbuat Umûm Müdürlüğüne Ulus’ta Dâhiliye Vekâletinin bulunduğu binada bir oda tahsis edilmişti. Bu odanın ortasında bir masa vardı ve bütün arkadaşlar etrafında çalışırdık. Odanın tavan arasında güvercinler yuva yapmışlardı. Çürük tahtalarının aralıklarından çok kere saçlarımızı ve yazılarımızı kirlettikleri olurdu. O zaman, Kemâlist Türkiye o kadar canlı bir ilgi odağı idi ki, dünyanın dört bir bucağından

⁸⁰⁶ Türkiye Turing Klübü’nün 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu, (Yay. Haz: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu), Türkiye Turing ve Otomobil Klübü, İstanbul, 1931, s.16.

⁸⁰⁷ Türkiye Turing Klübü’nün 1930 Senesi Rapor ve Bilânçosu, s.17.

⁸⁰⁸ BCA, 30.18.1.2/15.77.14.

⁸⁰⁹ A. Şükrü Esmer, “Turizmin İlerlemesi”, TTOK Mecmuası, XIV/69, (21 Nisan 1935), s.15-19.

⁸¹⁰ 1897’de İstanbul’da doğdu. 8 Nisan 1985’te İstanbul’da yaşamını yitirdi. Kadro dergisi kurucularındandır. Ekonomist ve yazardır. Şu görevleri yürütmüştür: 1923-1933 Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Merkez Müdürlüğü, 1933-1937 Basın Yayın Genel Müdürlüğü, 1938-1944 Ankara Radyosu Müdürlüğü. (Hikmet Yaman, Bir Cumhuriyet Aydını: Vedat Nedim Tör, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Fahri Yetim), Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2017, s.16)

en ünlü gazeteciler, yazarlar gelir, yazılı sorular ve fotoğraf istekleri yağardı. Bir gün bağlı bulunduğum İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'ya Türkiye'yi kültürü, sanatı ve devrim hareketleri ile dünyaya tanıtacak bir organa şiddetle ihtiyaç olduğunu söyledim. La Turquie Kemaliste adlı üç ayda bir yayınlanacak bir dergi çıkartılması gerektiğini söyledim. Fikrimi beğendi. Ancak İsmet Paşa'ya bir danışması gerektiğini söyledi. İsmet Paşa 'Öyle yabancılara sunacak kalitede bir dergi çıkaramayız diye korkarım' demiş. Ben ise yapamayacağım bir şeyi teklif etmem. Müsaade ederseniz bir örnek baskı yapalım dedim".⁸¹¹

Vedat Nedim (Tör)'ün bu isteği kabul edilir. İçişleri Bakanı'nın imzası ile tüm vali ve belediye başkanlıklarına bir yazı gönderilerek bölgelerindeki turistik ve tarihi eserlerin "*artistik fotoğrafları*" istenir. Ancak gelen resimler umulduğu gibi olmaz. Vedat Nedim (Tör)'ün umutsuzluğa düştüğü ve bu yüzden planladığı işten vazgeçmek üzereyken İstanbul'dan bir zarf geldi. İçinde birbirinden ilginç fotoğraflar bulunmaktaydı. Fotoğrafları çeken Othmar Pfershy⁸¹² idi. Kendisi İstanbul Valisi Muhittin (Üstündağ)'a ulaşarak bu kişiyi bulup trenle Ankara'ya göndermelerini talep etti. Aranılan kişi bulunarak Ankara'ya gönderildi. Vedat Nedim (Tör)'ün Othmar Pfershy'yi ikna etmesi kolay olmadı. Ama sonuçta Matbuat Umûm Müdürlüğü'nün kadrolu fotoğrafçısı olmayı kabul etti. Othmar Pfershy bu tarihten itibaren Türkiye'yi doalaşarak karış karış dolaşarak on altı bin kare fotoğraf çekmeyi başaracaktı.⁸¹³

Örnek sayı İstanbul'daki devlet matbaasında basıldı. Vedat Nedim (Tör) bunu Şükrü Kaya'ya götürdü. Bundan sonra yaşanan gelişmeleri anılarında şöyle ifade etmektedir: "*Şükrü Kaya beğenmişti. Sıra İsmet Paşa'ya beğendirmeye gelmişti. Meclise İsmet Paşa'nın yanına gittik. Şükrü Kaya şakacı bir edayla 'Paşam, bizim Vedat, La Turquie Kemaliste dergisi için bir tecrübe sayısı hazırlamış. Ben baktım, galiba hiç de fena olmamış'; diye dergiyi Paşa'ya uzattı. Paşa, dergiyi âdeta kaptı. Gözlüğünü takarak ince ince tetkik etti. En sonunda, arka arkaya sordu: 'Bu, burada mı basıldı Vedat? Bu burada mı basıldı? Bu, burada mı basıldı?' 'Evet, Paşam, burada basıldı. Devlet Matbaasında' diyebildim çünkü Paşa birden ayağa kalktı, beni alnımdan öptü: 'Tebrik*

⁸¹¹G. Akçura, **Türkiye Turizminde...**, s.45.

⁸¹²"Othmar Pfershy (1898-1984) Çocukluğu Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sınırındaki Fürstenfeld'de geçti. I. Dünya Savaşı'nda Avusturya-Macaristan ordusunda askerlik yaptı. 1926'da İstanbul'a geldi. Burada Pera'nın tanınmış fotoğrafçılarından "Photo Français" adlı fotoğrafhanenin sahibi "Jean Weinberg'in" yanında çalıştı. Daha sonra 10 Temmuz 1931'de Beyoğlu'nda ilk stüdyosunu açtı".(https://tr.wikipedia.org/wiki/Othmar_Pfershy/E.T:23.05.2020).

⁸¹³İ. Eyyupoğlu, **Aydın Tarihi...**, s.32-40; G. Akçura, **Türkiye Turizminde...**, s.45.

ederim, Vedat, tebrik ederim, ‘dedi. Sevinçten içim içime sığmıyordu’.”⁸¹⁴

Haziran 1934’de çıkacak yeni bütçelerini 95.944 lira üzerinden, kadrolarını da hademeleri dâhil yirmi kişi olarak önerdi. Yeni Bütçe ve Teşkilat Kanunlarını meclisten geçirmek için milletvekillerine “hoş görünmek” gerekmekteydi. “*La Turquie Kemaliste*”in başarılarına bir yenisini eklemek için, bir zamanlar Hariciye Vekâletince yayınlanan “*Ayın Tarihi*” dergisini de yepyeni bir anlayışla yayınlamayı kararlaştırdılar.⁸¹⁵ Birbiri ardından devrimler yaşamış ve onuncu yılını arkada bırakmış olan Türkiye Cumhuriyeti, tüm dünyanın ilgi ve merak merkezi olmuştu.⁸¹⁶

Dünyaca tanınmış yazar ve gazetecilerin Türkiye’yi ziyaret ettiği bir dönemde onlarla ilgilenme görevi de “*Matbuat Umûm Müdürlüğü*”ne aitti. Bunun yanı sıra Türkiye’yi tanıtmak amacıyla “*La Turquie Kemaliste*” dergisinin yanı sıra çeşitli kitaplar, broşürler, albümler, kartpostallar, turistik masa takvimleri de Umûm Müdürlüğünce yayınlanmaya başladı.⁸¹⁷

Uluslararası toplantılara katılım sağlanacaksa buraya çok sayıda basın mensubunun da götürüldüğü bir vakadır. Gidenler bulundukları şehirden “*Fotoğraflarla Türkiye*” ve “*Turistik Türkiye*” adlı sergiler düzenledi. Yabancı dilde broşürler dağıtıldı. Cumhuriyetin on beşinci yılını kutlama programı içerisinde Matbuat Umûm Müdürlüğü’nün yayınları da yurtiçi ve yurtdışında dağıtıldı. “*La Turquie Kemaliste*” dergisi 119.690 nüsha basılarak dağıtıldı.⁸¹⁸ Bu rakam Matbuat Umûm Müdürlüğü’nün diğer yayınlarının toplamından daha fazladır. Vedat Nedim (Tör)’ün “*Matbuat Umûm Müdürlüğü*”ndeki görevi dört yıl sürdü (1933-1937). Yaşanılan bir olumsuzluktan ötürü istifası istendi. Kendisi bir süre sonra Turizm Müdürü olarak faaliyetlerine devam etti. “*La Turquie Kemaliste*” dergisi ise yayın hayatına devam etse de eski gücünü kaybetti. Zaman zaman aralıklı ve dönem dönem de birleşik sayı halinde 1949’a kadar yayın hayatını sürdürdü.⁸¹⁹

⁸¹⁴ G. Akçura, *Türkiye Turizminde...*, s.46.

⁸¹⁵ İ. Eyyupoğlu, *Ayın Tarihi...*, s.32-40.

⁸¹⁶ Yılmaz Akdemir, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yard. Doç.Dr. Ahmet Emin Yaman), Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005, s.167.

⁸¹⁶ G. Akçura, *Türkiye Turizminde...*, s.46-47.

⁸¹⁷ İ. Eyyupoğlu, *Ayın Tarihi...*, s.41-42.

⁸¹⁸ Y. Akdemir, *Atatürk Dönemi...*, s.168.

⁸¹⁹ G. Akçura, *Türkiye Turizminde...*, s.47-48.

VI- Türkiye’de Sergi ve Fuarcılığın Gelişimi ve Turizme Katkıları

Ticari etkinlikler genelde bir mekân içerisinde gerçekleştirilir. “Pazar” kavramı tanımlanırken periyodik olarak hangi aralıklarla kurulduğuna bakılır. Aynı şey panayır ve fuar için de geçerlidir. Alıcının görmesi, seçmesi için dizilmiş şeylerin tümü ve bu nesnelerin serildiği yerler sergi olarak nitelendirilmektedir. Sergiler sürekli yapılabilen ve belirli bir zamana bağlı olmayan etkinliklerdir. Pazarlar haftada bir kez; panayırlar yılda bir iki defa belirli aralıklarla; fuarlar ise yılda bir kez kurulur.⁸²⁰

Fuar ve sergi konusunda işletmelerin beklentisi yüksektir. Dönemsel olarak gösterilen ilgi “*inişli çıkışlı*” bir seyir izlese de üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası piyasaya tanıtımı fuar ve sergi etkinlikleri ile kendini ifade edebilmekteydi. Fuarlar; pazar potansiyelinin yaratılmasında teknolojik yeniliklerin sergilenmesinde büyük ölçüde etken ve yararlı bir güç konumundadır.⁸²¹

İngiltere’de 1851’de düzenlenen Londra Evrensel Sergisi dünyadaki ilk sergi olarak kabul edilmektedir. Hyde Park’ta 26 dönüm üzerine kurulan sergi, 1 Mayıs 1851-11 Ekim 1851 tarihleri arasında açık kaldı ve ziyaretçi sayısı altı milyona ulaştı. Sergiye Osmanlı Devleti’nin de aralarında bulunduğu yirmi sekiz ülke katıldı.⁸²² Bu sergi dışında Osmanlı Devleti; 1855 Paris Sergisi, 1862 Londra Sergisi, 1867 Paris Sergisi, 1873 Viyana Sergisi, 1876 Philadelphia Sergisi, 1888 Barcelona Sergisi, 1888 Köln Sergisi, 1889 Paris Sergisi, 1892 Filibe Sergisi, 1893 Chicago Sergisi, 1894 Anvers Sergisi, 1896 Peşte Sergisi, 1900 Paris Sergisi, 1902 Torino Sergisi, 1905 Liege Sergisi, 1906 Tourcoing Sergisi, 1910 Brüksel Sergisi, 1911 Torino Sergisi, 1914 Lyon Sergisi, 1915 Panama Sergisi gibi uluslararası düzeyde yapılan bazı sergilere de katıldı.⁸²³

Osmanlı Devleti’nin uluslararası düzeyde ev sahipliğini yaptığı ilk sergi 1863 Sergi-i Umûmi Osmanî’dir.⁸²⁴ Bu uluslararası sergilerde Osmanlı Devleti’ne ait sergi alanları yeterli uzman bulunmadığından genellikle yabancılar tarafından

⁸²⁰“Pazar”, **Türk Ansiklopedisi**, XXVI, MEB Yayınları, İstanbul, 1977, s.444; Özer Küpeli, “*Osmanlı Devleti’nde Panayır Organizasyonları ve Gönen Hacı İsa Panayırının Tarihine Dair*”, **Osmanlı 3 İktisat**, Yeni Türkiye Yayınevi, Ankara, 1999, s.490.

⁸²¹ Mustafa Durmaz, “*Yaşadığımız İzmir Fuarı ve Beklentilerimiz*”, **İzmir Ticaret Odası Dergisi**, XII/1, (Bahar-1985), s.3-7. ; Selma Güleç, “*Fuarcılık Kavramı ve Önemi*”, **Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, XII/1, (Güz-1999), s.112-116.

⁸²² İstanbul Ticaret Odası (İTO), **Uluslararası Fuarlar ve Türkiye**, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul, 1977, s.5; Londra Evrensel Sergisi: Bütün Ulusların Üretimlerinin Büyük Sergisi (Aytaç Işıklı, **Türkiye Fuar Albümü**, İhlas Gazetecilik A.Ş., İstanbul, 2012, s.12-20); Aziz Tekdemir, “*1851 Londra Sergisi ve Osmanlı Devleti’nin Katılışı*”, **Akademik İncelemeler Dergisi**, XIII/1, (Nisan-2018), s.291-302.

⁸²³ Ufuk Erdem, **Yüzer Sergi Avrupa’da: Türkiye Cumhuriyeti Kendini Tanıtıyor**, Hiperlink Yayınevi, İstanbul, 2019, s.5.

⁸²⁴ Z. Çelik, **Şarkın Sergilenişi**, s.152.

düzenlenmekteydi. Ayrıca yurt dışında sergilenen ürünlerin tanıtımında da yine yabancılar görev almaktaydı. Özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra savaşın getirmiş olduğu iktisadi zararlarla sarsılan devletler tekrar faaliyete geçerek kaybettiklerinden fazlasını kazanmak için birtakım girişimlerde bulundu. Yine savaştan sonra kurulan devletler de imal ettikleri ürünleri “*biz buradayız ve biz bunu yapabiliyoruz*” diyebilmek için pazar arayışlarına yöneldiler.⁸²⁵

Türkiye’de 1923’e kadar fuarcılık konusunda belirli bir plan izlenilmemiş panayırlarla yetinilmiştir. Dolayısıyla dünya genelinde kendini tanıtmaya, ürünlerini pazarlama gibi durumlara aracılık eden sergi ve panayırların önemi giderek artmıştır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti de ilk kez 1925 Paris Uluslararası Dekoratif ve Endüstriyel Sanat Fuarı’na⁸²⁶ iştirak etti ve tanıtım rekabetinin bir parçası oldu. Bir yıl sonra ise Avrupa ülkelerine daha geniş bir ürün yelpazesi sunan “*Seyyar Sergi’yi*” dolaşıma çıkardı. Seyyar Sergi, devletin uluslararası piyasalara giriş için sergi ve panayırlara ne kadar önem verdiğinin de en canlı göstergesiydi. Diğer bir ifadeyle bu girişim, devletin hem kendini tanıtmaya çabasını hem de iktisat işlerine verdiği değeri ortaya koyan bir örnekti.⁸²⁷

Türk Seyyar Sergisi’nden önce Alman ticaret teşkilatlarının Baltık limanlarına, Amerikalıların, Kuzey Amerika ve Meksika’ya bu tarz sergi gemileri gönderdikleri bilinen bir vakadır. Hatta daha öncesinde 1909’da Ruslar bir Seyyar Sergi tertip ederek İstanbul’u ziyaret etmişlerdi. Rus Hükümeti bu sergi ile Türkistan pamuklarını, yün ve diğer pamuk ürünleri gibi mahsulatını sergilemiş ve bunları tanıtmaya çalışmıştı. Japonlar da ithalata engel olmak için sergi trenleri hazırlayıp ülke içerisinde gezdirerek sahip oldukları potansiyel kaynaklarını kendi vatandaşlarına tanıtmaya çalışmıştı.⁸²⁸

Yine 1923’te Fransa’da seyahati yedi ay sürmesi planlanan bir Seyyar Sergi tasarlanmıştır.⁸²⁹ Fransa’nın yapmış olduğu bu plan 1926’da Türkiye’den hareket eden Seyyar Sergi ile tanıtılan ürünlerin, orkestranın ve bir banka şubesinin yer alması gibi konular da oldukça benzer nitelikteki sergilerle koşutluk göstermektedir.⁸³⁰

⁸²⁵ Muhlis Etem, **Sergi ve Panayır İktisat ve İşletmesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1931, s.7-8

⁸²⁶ Aydın Hasan Polatkan, Filiz Özer, “*Art Deco Mimarlığının Kavramsal İçeriği*”, **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi**, V/1, (Mart-2006), s.89-98.

⁸²⁷ U. Erdem, **Yüzer Sergi Avrupa’da...**, s.6.

⁸²⁸ Yeşim Duygu Ergüney, Nuran Kara Pilehvarian, “*XIX. Yüzyıl Dünya Fuarlarında Osmanlı Temsiliyeti*”, **Megaron**, X/2, (Güz-2015), s. 227-239

⁸²⁹ **Cumhuriyet**, 3 Haziran 1926, s.2.

⁸³⁰ Rifat Önsoy, “*Osmanlı İmparatorluğu’nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)*”, **Belleten**, XLVIII/185, (Ocak-1983), s. 195-197.

1- Seyyar Sergi'nin Gündeme Gelişi

Sergi 1925'te TBMM'de yapılan bütçe görüşmelerinde gündeme geldi. Görüşmelerde söz alan İstanbul Milletvekili Kâzım Karabekir Paşa, başkan olarak katıldığı İzmir İktisat Kongresi'ne (17 Şubat-4 Mart 1923) vurgu yaparak kongrede alınan kararların İktisat Vekâleti'ne sunulduğunu, özellikle Ticaret Vekâleti'ne ait olan birçok önemli kararın uygulanmadığını hatırlattı. Ayrıca, sergiler için ayrılan paranın bütçeden çıkarılmasını eleştiren Kâzım Karabekir Paşa, *“Hâlbuki İktisat Kongresi'nde bizzat göründü ki daimi sergiler, vatan malını göstermek, sevdirmek ve sarfettirmek için pek lazımdır. Yer yer böyle sergiler açanlara para vermeli, teşvik etmeli, daimi surette vatan malını teşhir etmelidir. Onun için bu fasıldaki İktisat Kongrelerine ait para fazladır. Bilakis sergilere muavenet lazımdır”* diyerek sergilerin önemini vurguladı.⁸³¹

Ticaret Vekili Ali (Cenani) Bey (1872-1934)⁸³², bakanlığın sergiler hususundaki hassasiyetini belirterek Avrupa'nın farklı şehirlerinde açılacak altı sergiye katılım amacıyla hazırlıklar yapıldığını vurguladı. Özellikle Londra'da açılacak tütün sergisi, önemli bir üretici olan Türkiye için ayrı bir değerdi. Bu konuda Londra Elçiliği bilgilendirilerek İstanbul Ticaret Odası ve diğer tüccarın desteğiyle sergide iki pavyon inşasına başlanacağı belirtildi. Ayrıca Paris'te açılacak bir sanayi sergisi için de hazırlıkların yapıldığı ve burada bir pavyonun inşa edildiği belirtildi. Kütahya çinileri, Gaziantep el işleri, bakırcılık, dökmeçilik ve özellikle halıcılık hususunda Türkiye'nin önemli ürünlere sahip olduğunu vurgulayan Ali (Cenani) Bey, panayıra katılmak isteyen tüccarlara devlet desteği sağlanacağını ifade etti. Lozan ve Leipzig'de açılacak iki panayır için Ticaret Vekâleti'nden burada bir komiserin görevlendirilerek panayıra katılmak isteyen tüccara kılavuzluk edileceğini belirtti. Ali (Cenani) Bey, hükümetin ülke içinde

⁸³¹ **TBMMZC**, II/16, Ankara, 1925, s.34-35.

⁸³² *“Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nda önce Halep sonra da Antep mebusu olarak yer alan Ali (Cenani) Bey, Meşrutiyet'in ilk yıllarında II. Abdülhamid karşıtı, İttihatçı bir siyasi kimlik sergilemiş 1912 genel seçimiyle İttihatçılarla karşılıklı olarak yollarını ayırmıştır. Bu yıldan itibaren mecliste bağımsız bir mebus olarak hareket etmiş, İngilizlerin son Osmanlı Meclisi'ni dağıttığı dönemdeyse işgalci güçlerin yanında bir tutum takınmıştır. Milli Mücadele yıllarında Mustafa Kemal (Atatürk) ve grubunu yağmacı olarak nitelemiş fakat aynı zamanda kendi köy ve topraklarının da bulunduğu güney cephesinin örgütlenmesine destek olmuştur. TBMM'de 1920- 1931 yıllarını kapsayan üç ayrı dönemde Gaziantep Mebusluğu yapmış, birinci grup içerisinde yer almıştır. İkinci dönem TBMM'de mebusluğun yanı sıra ticaret vekilliği vazifesini de yaklaşık iki yıl sürdürmüştür. Vekilliği sırasında vekâlet tasarrufuna verilen 500.000 liralık zahire fonunun usulsüzce harcadığı ve hazinenin zarara uğratıldığı gerekçesiyle önce meclis sonra Yüce Divan sorgulamasıyla karşı karşıya kalmıştır. Yüce Divan başta Ali (Cenani) Bey'in görevi ihmal ve gevşeklikten beraatına, görevi suiistimalden bir ay hapis ile dört ay rütbe ve memuriyetten mahrumiyetine mahkûm olduğunu açıklamış sonra bu cezasını erteleyerek, zimmetinde kalan paranın kendisi tarafından faiziyle tahsis edilmesine hükmetmiştir. Hayatının son yılları itibar kaybı, mali ve ailevi sıkıntılar içerisinde geçmiştir”*. (Hatice Akan, **Mehmet Ali Cenani Bey'in Hayatı ve Parlamento Faaliyetleri (1872- 1934)**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Safiye Kıranlar), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2005, s.1.

planladığı ticaret sergisi için bütçeye koyduğu 15.000 liranın gayet yetersiz olacağını böyle bir sergi için 400.000 belki de 1.000.000 liralık bir fona ihtiyaç duyulduğunu vurguladı.⁸³³

2- Seyyar Sergi İçin Yapılan Hazırlıklar

TBMM’de 1925 ve 1926 bütçe görüşmelerinde geniş bir yer ayrılan “*Seyyar Sergi*” projesi Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal (Atatürk) tarafından onaylandı. Ticaret Vekili Ali (Cenani) Bey, yaptığı yazılı açıklamada “*Topraklarımıza ait mahsulat ve masnuat ve madeniyatı en fazla münasebetde olduğumuz limanlarda teşhir etmek ve müstehlik piyasaların dikkat ve alakasını bu vesile ile de memleketimiz üzerinde toplamak emeliyle bir seyyar sergi tertip edilmiş ve Seyr-i Sefâin İdaresi’nin en büyük ve en mükemmel vapuru bu sergiye tahsis edilmiştir*” diyerek Seyyar Sergi projesini ilk kez kamuoyuyla paylaştı. Açıklamada Seyyar Sergi için “*Türkiye mahsulat ve masnuatı ilk defa olarak bu şekilde teşhir edilecek ve genç cumhuriyetin iktisadi ve zirai faaliyet ve kabiliyetinin bir aks-i sadası halinde Bahr-i Sefid, Bahr-i Muhit Atlası ve Amerika’nın en mühim limanlarında dolaşacaktır*” denilmekteydi.⁸³⁴ Ticaret Vekâleti, Seyyar Sergi’nin sanat ve sanayi işlerini yürütmek üzere Ticaret Müsteşarı, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Genel Müdürlerin’den oluşan bir Tertip Heyeti oluşturdu. Bu heyet bütün resmi kurumlarla işbiliği ve personel görevlendirme faaliyetlerini de sürdürecekti. Tertip Heyeti başkanlığına İstanbul Liman İşletmesi Genel Müdürü Raufi (Manyas) Bey⁸³⁵ getirildi. Raufi (Manyas) Bey, aynı zamanda Ticaret Vekâleti’ni de temsil edecekti.⁸³⁶

Ali (Cenani) Bey, sergide teşhiri düşünülen ürünlerle ilgili ayrıntılı bir açıklama da yaptı. Buna göre, sergilenecek ürünler şöyle tespit edildi: Pamuk, tütün, meyan kökü, bal, zeytin, meyve, yumurta, tiftik, fındık, üzüm, incir, gül yağı, ipek, kuru yemiş, susam, afyon, yapağı, palamut, Şam fıstığı gibi tarım ürünleri başta olmak üzere maden ve orman ürünleri ile halı, keçe, kendir tohumu, kendir, çini, nakış ve el işleri. Bu ürünlerin yetiştigi bölgelerin harita ve krokileri de hazırlanacaktı. Ürünlerin özellikleri, olgunlaşma

⁸³³ TBMMZC, II/16, s.36.

⁸³⁴ Y.B., “*Seyyar Türk Sergisi*”, *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, S.5, (Mayıs-1925), s.884-885.

⁸³⁵ “*Manyasizade Raufi Bey (1934 tarihli Soyadı Kanunu’ndan sonra Raufi Manyas) Köklü bir aileden gelmektedir. Babası Osmanlı Devleti’nde bir dönem Adliye Bakanlığı görevini ve kısa bir dönem İstanbul Barosu başkanlığını yürüten, Abdülhamit Dönemi’nde Mithat Paşa’nın da avukatlığını yapan Manyasizade Refik Bey’dir. Raufi Bey, 1 Temmuz 1935’te İstanbul Liman ve Rıhtım İdaresi Genel Müdürlüğü’ne ardından 3 Temmuz 1939’da Devlet Liman İşletmesi Müdürlüğü’ne tayin edilmiştir. Raufi Manyas 1963’te kalp krizi nedeniyle hayatını kaybetmiştir*”. (U. Erdem, *Yüzer Sergi Avrupa’da....*, s.6.)

⁸³⁶ *Vakit*, 14 Mart 1926, s.1.

safhaları, ihraç miktarı, bunların ticaretini yapan şirketlerin isim ve adresleri, farklı dillerde el broşürleri gelen ziyaretçilere dağıtılacaktı. Sergiye katılmak isteyen şirket ve tüccar için, “*uygun şartlarda*” vapurda ürün teşhir stantları oluşturulacaktı.⁸³⁷

Seyyar Sergi'nin 1925 Temmuzunda hareket etmesi kararlaştırıldı. Bundan dolayı 30 Haziran 1925 tarihine kadar sergi hazırlıklarının bitirilmesi istenmekteydi.⁸³⁸ Ticaret Vekâleti'nin açıkladığı Seyyar Sergi projesi, yerli ve yabancı kamuoyunda olumlu tepkilerle karşılandı. Türk ürünlerini birinci elden almak isteyen şirketler serginin bulundukları ülkenin limanına uğramasını talep etti. Finlandiya, bu hususta Türk hükümetine resmen başvuru yaptı. ABD Elçiliği de geminin Newyork'a uğraması konusunda istekte bulundu.⁸³⁹

Seyyar Sergi'ye elverişli gemiler arasında Gülcemal ve Karadeniz vapurları bulunmaktaydı. Yapılan görüşmeler sonucunda Seyr-i Sefâin İdaresi'nin en büyük gemilerinden Karadeniz Vapuru'nun⁸⁴⁰ sergi için daha uygun olduğuna karar verildi.⁸⁴¹ Karadeniz Vapuru 1 Nisan 1926'da bakım ve onarım ve “*restorasyon*” işlemleri için Haliç Tersanesi'ne çekildi. Geminin inşaat ihalesi 9.500 liraya Mimar Muammer Asım Beye verildi. Gemiye ilk olarak bir balkon tertibatı eklendi. Ayrıca, ürünlerin teşhiri ve satışına yönelik iki bölüm ile bunlara bağlı reyonlar oluşturuldu. Gemideki tüccarın ve şirket temsilcilerinin ticari işlerini yürütmesi için Ziraat ve İş Bankası'na ait yerler düzenlendi. Fakat sonradan sadece İş Bankası şubesinin kuruldu. Gemide elektrik tesisatı döşendi. Bir fırın ve buz üretimi için Seyr-i Sefâin İdaresi'ne başvuruldu. Ayrıca, “*Beyoğlu 980*” koduyla gemiye bir telefon ilave edildi. Geminin dekorasyonu, Türk tarzı “*oryantal*” bir mimariye göre oluşturuldu.⁸⁴² Bazı basın organlarında Seyyar Sergi'ye Almanya'dan uzman getirileceği yönünde çıkan haberler Sergi Tertip Heyeti tarafından yalanlandı. Sergi tamamen “*Türk mesai ve kabiliyetinin bir ürünü*” olacaktı.⁸⁴³

⁸³⁷ U. Erdem, **Yüzer Sergi Avrupa'da....**, s.6.

⁸³⁸ M. Etem, **Sergi ve Panayır....**, s.8.

⁸³⁹ Y.B., “*Seyyar Türk Sergisi Hakkında Anadolu Ajansı'nın Haberi*”, **İTSOM**, S.5, (Mayıs-1925), s. 885.

⁸⁴⁰ “*Karadeniz, Hollanda yapımı bir gemi olarak Wilis adıyla 1905'te denize indirildi. 4731 grostonluk geminin boyu 130 m, eni 15.51 m ve derinliği de 9.07 m idi. 3500 beygir gücündeki buharlı gemi, günde 72 ton kömür yakarak çalışmaktaydı. Geminin ilk sahipleri Rotterdamsche Lloyd, Hollanda'nın Malezya ve Endonezya'daki sömürgelerine yıllarca seferler düzenledi. Gemi, 1924'te 4200 İngiliz poundu karşılığında Hollanda'dan alınarak "Karadeniz" adıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin ticaret filosuna katıldı. 1926'da Seyyar Sergi gemisi olarak ünlenen Karadeniz, bir süre İstanbul-Batum seferlerinde kullanıldı. Yaklaşık on dokuz yıllık bir hizmetten sonra hurda niyetiyle İtalyanlara satıldı*”. (Oktay Sönmez, **Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001, s. 51-58; Eser Tutel, **Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2006, s.178.

⁸⁴¹ Eser Tutel, **Gemiler, Süvariler, İskeleler**, İletişim Yayınları, İstanbul,1998, s.31.

⁸⁴² **Vakit**, 7 Nisan 1926, s.2.

⁸⁴³ **Vakit**, 8 Nisan 1926, s.1.

Seyyar Sergi, ekonomik amaçlı yapılmış olsa da ülke tanıtımına yönelik kültürel bir görev de üstlendi. Bu nedenle kamu ve özel kurumlar arasında ciddi bir işbirliği ve koordinasyon sağlanarak Türkiye Cumhuriyeti’ni tanıtıcı kitap ve broşürler büyük bir titizlikle hazırlandı. Anayasa, zirai faaliyetler, banka hizmetleri, kooperatifçilik ve sigorta hizmeti sağlayan şirketler, kömür ve diğer madenler, limanlar, iktisadi teşekküller’e dair kitap Tertip Heyeti Başkanı Raufi (Manyas) Bey tarafından hazırlandı.⁸⁴⁴ Ayrıca, serginin “*Türkiye Neşriyatı*” reyonunda sergilenmek üzere Matbaa-i Amire Müdüriyeti’ seksen yedi kitabı sergi komisyonuna verdi.⁸⁴⁵

TBMM’de 1925 yılı bütçe görüşmelerinde “*Ticaret sergi ve meşher ve müzelerine, tütün ve sanayi tezyiniye sergilerine muavenet ve seyyar sergi masrafı*” faslının yekûnu olarak 89.450 liralık bir tahsisatın ayrılmıştı.⁸⁴⁶ 1926 yılı bütçe görüşmelerinde Seyyar Sergi’nin “*vapur bedeli icarı*” olarak 100.000 liralık daha tahsisat ayrıldı.⁸⁴⁷ Sonradan 20.000 liralık ek bir kaynak daha oluşturuldu.⁸⁴⁸ Yine bu doğrultuda Ticaret Vekâleti’ne 30.000 liralık bir meblağ daha aktarıldı.⁸⁴⁹

3- Seyyar Sergi Talimatnamesi ve Sergilenecek Ürünler

1925’te “*Ticaret Vekâletince Tertip Edilen Seyyar Sergi 1925*” adıyla üçe katlanan, altı sayfalık karton broşür hazırlanarak kamuoyuna dağıtıldı. Broşür, bir çağrı pusulası olmakla birlikte aynı zamanda bir yönerge hükmündeydi. Broşürde, sergiye katılacakların uyması gereken yirmi beş maddelik kurallar, sergilenecek eşyalar ve sergi gemisinin uğrayacağı limanlar belirtilmekteydi. Broşürün ön yüzünde, Seyr-i Sefâin İdaresi’nin logosu içinde Karadeniz Vapurunun resmi ile arka yüzünde de güneş kursu içinde Mustafa Kemal (Atatürk) fotoğrafı bulunmaktaydı.⁸⁵⁰

Tertip Heyeti, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası’nın 1926 yılının Haziran sayısında “*Karadeniz Vapuru Sergi ve Seyahat Talimatnamesi*” başlığıyla yeni bir yönerge yayımlandı. Bu belgede sergiye katılım koşullarını içeren maddeler ile sergilenmesi planlanan dokuz kalem eşyanın listesine yer verilmişti. Talimatnamede, Karadeniz Vapuru’nun kesin hareket gününün gazetelerde ilan edileceği belirtildi. Buna

⁸⁴⁴ Süreyya Gürsu, **1926 Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları**, (Derleyen: Refik Akdoğan), Kişisel Yayın, İstanbul, 2006, s.18

⁸⁴⁵ **BCA**, 180.9.0.0/52.262.10.

⁸⁴⁶ **TBMMZC**, II/16, s.37-38.

⁸⁴⁷ Seyyar Sergi Vapur Bedeli Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.324., (17/03/1926), s.1193.; **TBMMZC**, II/22, Ankara, 1926, s.385.

⁸⁴⁸ **TBMMZC**, II/17, Ankara, 1926, s.326-27.

⁸⁴⁹ **Vakit**, 8 Haziran 1926, s.1.

⁸⁵⁰ Yılmaz Akkılıç, “*Seyyar Sergi*”, **Bursa Defteri**, S.24, (Aralık-2004), s.113-116.

karşın mecmuada, vapurun nisan sonlarına doğru hareket etmesinin kararlaştırıldığı söylenmekteydi. Talimatname, sonradan yayımlanan “*Seyyar Sergi Talimat ve Programı’na*” göre oldukça kısa olup vapurun uğraması planlanan limanların isimleri zikredilmemektedir.⁸⁵¹

Aynı yıl yayımlanan “*Seyyar Sergi Talimat ve Programı*”, bahsi geçen yönergeye göre oldukça kapsamlıydı. Yirmi sayfalık bir kitapçıktan oluşan yeni talimatname, yirmi iki madde ile bu maddelere açıklık getiren dört ilave maddeden oluşuyordu. Talimatname; Karadeniz Vapuru’nun uğrayacağı limanları, sergiye iştirak, ürünlerin gemiye nakli ve satışı, tüccarın seyahati ve teşhir edilecek mallara kadar belirlenmiş kural ve prensipleri ayrıntılı olarak açıklıyordu. Ayrıca, vapurda şubesi bulunan İş Bankası’nın sergi süresince icra edeceği görevleri dört madde halinde açıklıyordu. Sergide teşhir edilecek ürünler ise, iki kısım ve yirmi dört kalem halinde listelenmişti. Kitapçığın ön kapağında, Seyr-i Sefâin logosu içinde İstanbul’dan kalkan Karadeniz Vapuru’nun önünde yürüyen Hermes’in resmedildiği sergi logosu bulunmaktaydı.⁸⁵²

Programa göre, Seyyar Sergi’nin uğrayacağı limanlar ve burada kalacağı gün sayısı şöyleydi: Barselona (İspanya) iki gün; Liverpool (İngiltere) üç gün; Le Havre (Fransa) üç gün; Londra (İngiltere) dört gün; Hamburg (Almanya) dört gün Stockholm (İsveç) üç gün; Helsinki (Finlandiya) iki gün; Leningrad (Rusya) iki gün; Danzig (Polonya) iki gün; Kopenhag (Danimarka) iki gün; Amsterdam (Hollanda) iki gün; Anvers (Belçika) iki gün; Marsilya (Fransa) üç gün; Cenova (İtalya) iki gün; Napoli (İtalya) iki gün; Venedik (İtalya) iki gün; Trieste (İtalya) üç gün; Batum (Gürcistan) iki gün; Odessa (Ukrayna) iki gün; Köstence (Romanya) iki gün; Varna (Bulgaristan) üç gün. Seyyar Sergiye Türkiye’de bulunan fabrika ve imalathane sahipleri, tüccar, çiftçiler ve esnaf, bizzat veya vekiller aracılığıyla katılabilecekti.⁸⁵³

Sergide satılan eşyalara uygulanacak gümrük vergisi, limanın bağlı bulunduğu ülkenin gümrük tarifesine göre düzenlenecek ve müşteriye ait olacaktı. Tertip Heyeti sergilenen eşyanın çeşidi, cinsi, sahiplerinin isim ve adresleri gibi bilgileri içeren broşürler hazırlayacaktı. Farklı dillere tercüme edilerek hazırlanan bu broşürler geminin uğradığı limanlarda dağıtılacaktı. İlan vermek isteyenler de, komisyonun uygun gördüğü tarife üzerinden eşya kataloglarına ilan verebilecekti. Sergide satıcı veya yolcu statüsünde bulunanların seyir halindeki geminin disiplinine ve komisyon kurallarına uyma

⁸⁵¹ Y.B, “*Seyyar Türk Sergisi*”, İTSOM, S.6, (Haziran-1925), s.934-936.

⁸⁵² *Seyyar Sergi Talimat ve Programı*, Hilal Matbaası, İstanbul, 1926.

⁸⁵³ U. Erdem, *Yüzer Sergi Avrupa’da...*, s.6.

zorunluluğu vardı. Tertip Heyeti'nin emrinde Avrupa dillerine hâkim tercümanlar bulundurulacak ve bunlar tüccarla müşteri arasında iletişimi sağlayacaktı. Ayrıca Tertip Heyeti, limanlarda ziyaretçilere ürünlerle ilgili ayrıntılı bilgi verecekti.⁸⁵⁴

Gemide Riyaset-i Cumhur Orkestrası, sinema ve büfe bulundurulmasına karar verildi. İsteyenlerin ürünlerinin satışını kolaylaştırmak için reklam filmi yaptırabileceği belirtildi. Yabancı ülkelerde verilecek ziyafetlere katılmak isteyenler bu tür organizasyonlarda giyilmesi gereken elbise ve şapkaları giymek zorundaydı. Seyahat süresi üç ay olarak tespit edilmişti.⁸⁵⁵ Seyyar Sergi Talimat ve Programı, ilk yirmi iki maddeye üç maddelik bir ilave yaparak bazı hususlara açıklık getirmişti.⁸⁵⁶ Seyyar Sergi gemisinde bir şubesi bulunan İş Bankası'nın görevi şöyle idi: ⁸⁵⁷

1-Sergide bulunamayan esnafın mallarının vekâleten satılması

2-İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa üzerinden çek ödemek ve Türkiye'nin her şehrine havale kabul etmek

3-Seyyar Sergi şubesinde cari hesap açtırmak ve yolcuların seyahat sürecinde hesabını açık tutmak

4- Ticari kolaylık sağlamak amacıyla para değişimi yapmak.

İş Bankası'nın tüccarla yürüteceği işlemler ve taşıdıkları yükümlülükler ayrıntılı olarak açıklanmıştı. Talimatnamenin son kısmı Seyyar Sergi'de sergilenecek mallara ayrılmıştı. Buna göre, teşhir edilecek mallar, iki kısım halinde düzenlenmişti. Birinci Kısım; Ham maddeler, madenler, madeni taşlar, orman ürünleri, dokuma, pamuk, yün tiftik, ipek, yumurta, balıklar, havyar, bitkisel mahsulat hububat, meyveler, kuru ve konserve sebzeler, pirinç, baharat, boyalar. İkinci Kısımda ise; Madeni mamulat, altın, gümüş, değerli taşlar, kuyumcu eşyaları, demir, pirinç, tunç ve bakır eşya, araç gereçler, makine, nakil araçları ve arabalar, elektrik makineleri ve edevatı, tarım araçları, sanayi araçları, aydınlatma, ısıtma eşyası, taş, toprak ve cam mamulat, porselen ve aynalar, kereste, sepet işleri, ev ve matbaa eşyası, deri mamulâtı ayakkabılar, işlemeli ve örmeli halılar, elbise, şemsiye, baston, spor eşyası, kâğıt ve mukavva, meşrubat, tatlı, şeker ve reçeller, kimyasal ürünler, sabun, mum, tütün, tütün çeşidi ve sigara her nevi inşaat

⁸⁵⁴ Seyyar Sergi Talimat..., Madde 3, 4-12, 13, 14, 19, s. 3-8.

⁸⁵⁵ U. Erdem, *Yüzer Sergi Avrupa'da...*, s.7.

⁸⁵⁶ Seyyar Sergi Talimat..., Madde 20, 21, 22, s.9.

⁸⁵⁷ *Türkiye İş Bankası Tarihi*, (Proje yöneticisi: Uygur Kocabaşoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001, s.106.

malzemesi, resim, tablo, nakış ve süsleme, mimari, heykeltıraş, hat ve çini. musiki aletleri, musiki eserleri ve notalar, sanat eşyası, icadlar ve oyuncaklar.⁸⁵⁸

Tertip Heyeti, başlangıçta kurt, tilki, sansar ve kuş gibi Anadolu'dan getirilecek vahşi hayvanları sergide teşhir etmeyi planlamıştı. Bu hayvanlar, vapurun uygun yerlerinde yapılacak ambarlarda kafes içinde teşhir edilecekti. Hatta bu amaç doğrultusunda bazı hayvanlar doğadan temin edilmişti.⁸⁵⁹ Fakat bunu mahsurlu bulan uzmanların uyarılarının ardından hayvanların sergilenmesinden vazgeçildi.⁸⁶⁰

4- Mustafa Kemal (Atatürk)'ün Seyyar Sergi'yi Teftişi

Tertip Heyeti tarafından 10 Haziran 1926'da Seyyar Sergi hakkında dört maddelik son bir duyuru yayımlandı. Duyuruda, Karadeniz Vapuru'nda 11 Haziran Cuma akşamı bir resmi tören yapılacağı ve geminin 12 Haziranda Mustafa Kemal (Atatürk)'ün görüşüne sunulmak üzere serginin Mudanya'ya götürüleceği bilgisi verildi. Ayrıca seyahate katılacak tüccar ve mağaza sahiplerinin gemiye yüklenecek mallarını ikmal ederek gerekli hazırlıkları bitirmeleri ve gece düzenlenecek törene katılacakların uygun giyinmeleri rica edildi.⁸⁶¹

Bu arada Ticaret Vekili Rahmi Bey, Mudanya'da Mustafa Kemal (Atatürk)'ün beğenisine hazırlanan Seyyar Sergi'yi teftiş etmek üzere 11 Haziran'da İstanbul'a geldi. Seyr-i Sefâin Genel Müdürü Sadullah (Güney) Bey, Tertip Heyeti Başkanı Raufi (Manyas) Bey, Gaziantep Mebusu Remzi Bey, İstanbul Muhaberat Müdürü Muhsin Bey, Müderris Zühdü Bey ve Riyaset-i Cumhur Orkestrası Şefi Zeki Bey, kendisine eşlik etti.⁸⁶² Türk kamuoyunun Seyyar Sergi'ye ilgisi büyük olmakla birlikte iş çevrelerinin sergiye ilgisi beklenenin altında kaldı. Bu hususta Seyr-i Sefâin Genel Müdürü Sadullah (Güney) Bey ile Ticaret Müdürü Muhsin Bey, basına bir açıklamada bulundu. Sadullah (Güney) Bey *"Hiç olmazsa sergiye tüccar için iş gördükleri mahallere mesela Marsilya'ya, Hamburg'a kadar iştirak etmek imkânı vardı."* sözleriyle duyduğu hayal kırıklığını dile getirdi. Muhsin Bey de *"Bizde ticarethaneler behemehâl sahipleri başlarında bulundukça muntazam işleyebiliyorlar. Sahipleri bir hafta on gün için bile ayrılırsalar derhal işleri bozuluyor. Ticarethanelerin sahiplerinin ümit edildiği kadar*

⁸⁵⁸ Seyyar Sergi Talimat..., Madde 17-20

⁸⁵⁹ Vakit, 13 Mart 1926, s.2.

⁸⁶⁰ Vakit, 17 Mart 1926, s.1.

⁸⁶¹ Milliyet, 11 Haziran 1926, s.2.

⁸⁶² Milliyet, 12 Haziran 1926, s.1.

seyyar sergiye iştirak edememelerinin sebeplerinden biri de budur” diyerek tüccarın özgüven ve tecrübe eksikliğine dikkat çekti.⁸⁶³

Karadeniz Vapuru’nda 11 Haziran 1926’da bir balo tertip edildi. Baloya Ticaret Vekili Rahmi ve Maarif Vekili Necati Beyler ile Kolordu Komutanı Şükrü Naili (Gökberk) Paşa, İtalya ve Belçika elçileri, ABD temsilcisi Amiral Bristol, Fransız Elçiliği’nden temsilciler, Mübadele Komisyonu Başkanı ve İstanbul basın temsilcileri katıldı. İki yüz elli kişinin davet edildiği balo, gece geç vakitlere kadar devam etti.⁸⁶⁴

Karadeniz Vapuru, 12 Haziran’da İstanbul’dan ayrıldı. Mudanya Limanı’na hareket etti. Bu sırada Bursa gezisinde bulunan Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal (Atatürk), beraberinde Ordu Müfettişi Ali Said ve Kolordu Kumandanı Ali Hikmet Paşalar ile Bursa Valisi, belediye başkanı ve bazı hükümet memurlarıyla Mudanya’ya geldi. Mustafa Kemal (Atatürk), teftişi gerçekleştirmek için Karadeniz Vapuru’na davet edildi. Sergi komiseri Raufi (Manyas) Bey, reyonların ve diğer bölümleri gezdirerek Mustafa Kemal (Atatürk)’e, bilgi verdi. Sergi defterine *“Sergi muvaffak olmuş bir eserdir. Bizde gayet iyi intibalar oluşturdu. Tarz-ı teşhir çok iyidir. Müteşebbislerini takdir ve tebrik ederim”*⁸⁶⁵ satırlarını yazan Mustafa Kemal (Atatürk), duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Bu sırada, vapurda satış reyonunda görevli olan Ali Usta ve Sedefli Vasıf Bey, Mustafa Kemal (Atatürk)’e değerli taşlardan yapılmış bir tespih ile fildişinden imal edilmiş bir sigara tabakası hediye etti. Ayrıca, Karadeniz Vapuru’nda Mustafa Kemal (Atatürk)’ün, şerefine bir öğle yemeği düzenlendi. 13 Haziran’da Karadeniz Vapuru Bandırma’ya hareket etti. Mustafa Kemal (Atatürk), ve heyeti de Bandırma’da Seyyar Sergi’ye veda ederek İzmir’e döndü.⁸⁶⁶

Seyyar Sergi’de tütün standı sorumlusu olan Muhsin Selçuk (Severman) Bey, hatıralarında Mustafa Kemal (Atatürk)’in, sergiyi denetlediği o günü şöyle anlatır: *“Karadeniz Vapuru, ‘Seyyar Sergi’ olarak hazırlanmıştı. Ben de bu Seyyar Sergi’deki tütün standının şefiydim. Bizim vapurda Mudanya İskeleyi’nde iken Atatürk’ün şerefine bir ziyafet verildi... Sergi’nin Yöneticisi Manyasizade Raufi Bey’di. Ziyafette Gaziantep mebusu Remzi Bey, Galip Bahtiyar Bey, Celal Esat (Arseven) Bey de vardı... Atatürk, iktisadi durumu düzeltmek için memleketimizi ve zenginliklerimizi Avrupa’da tanıtmak istemişti. Bunun için Karadeniz Vapuru’nda bir seyyar sergi düzenlemişti.”*⁸⁶⁷

⁸⁶³ U. Erdem, **Yüzer Sergi Avrupa’da....**, s.9.

⁸⁶⁴ **Vakit**, 12 Haziran 1926, s.2.

⁸⁶⁵ **Milliyet**, 11 Haziran 1926, s.2.

⁸⁶⁶ **Milliyet**, 13 Haziran 1926, s.1.

⁸⁶⁷ Yılmaz Akkılıç, **Atatürk ve Bursa**, Nilüfer Akkılıç Kütüphanesi, 3. Baskı, Bursa,2009, s.77-78.

Cumhuriyet Tarihi'nin ilk seyyar sergi gemisinin kaptanlığını Lutfi (Topuz) Bey üstlendi.⁸⁶⁸

5- Karadeniz Vapuru'nun Seyahat Süreci (16 Haziran 1926-5 Eylül 1926)

Sefere bir süvari, bir ikinci kaptan, üç üçüncü kaptan, tatbikat görmek üzere yedi güverte zabiti, bir doktor, bir telsiz memuru olarak on beş güverte, yedi makine zabiti katıldı. Kamara, güverte ve makina kısmında çalışanların sayısı yüz yirmi beş idi. Kırk yedi kişilik Riyaset-i Cumhur Orkestrası, doksan beş kişilik Tertip Heyeti ve on sekiz kişilik iâşe çalışanı ile birlikte gemide toplam iki yüz seksen beş kişi mevcuttu.⁸⁶⁹

Gemideki yolcular arasında “*sergi komiseri Raufi (Manyas) Bey, yazar Celal Esat (Arseven) Bey İstihbarat Müdürü Bahtiyar Bey, Şirketler Komiseri Baha Bey, Harici Ticaret Temsilcisi Halil Mitat Bey, Coğrafya Encümeni reisi General Pertev Bey, Gaziantep Milletvekili Remzi Bey, Orkestra Şefi Miralay Zeki Bey, Umumi Kâtip Seyfettin Bey, Posta Müdürü Kenan Bey, Ziraat Uzmanı Zihni Bey, İdare Müdürü Mahmud Celal Bey, Akşam Gazetesi Temsilcisi Vala Nureddin Bey, Celal Esat Bey'in kızı ve Resimli Gazete'nin muhabiri Bedia Celal Hanım, Anadolu Ajansı Temsilcisi Kemalettin Bey, Demiryolları Temsilcisi Eşref Bey, Tütün İhisarı Mümessili Semih Bey ve Hasan Ecza Deposu Sahibi Hasan Bey*” bulunmaktaydı.

Karadeniz Vapuru, program dışında kömür ikmali için Cezayir'in Bonne Limanı ile Polonya Hükümeti'nin resmi başvurusu üzerine bu ülkenin Gdyna Limanı'na da uğradı. Yapılan başka bir değişiklikle İngiltere'nin Liverpool, İtalya'nın Venedik ve Trieste, Rusya'nın Batum ve Odesa, Romanya'nın Köstence ve Bulgaristan'ın Varna limanları programdan çıkarıldı. Karadeniz Vapuru ABD limanlarına da mesafenin uzaklığı ve yolculuğun ağır maliyeti gibi nedenlerden dolayı uğramadı.⁸⁷⁰ Karadeniz Vapuru'nun yaklaşık üç ay süren seyahati boyunca ziyaret ettiği limanlar ve bu limanlardaki sergi faaliyetlerinden şöyle bahsedebiliriz:

Bonne (Cezayir) 17 Haziran 1926

Karadeniz Vapuru'nun program dışı olarak gerçekleştirdiği bu ziyaretin amacı, kaliteli kömürleriyle bilinen Bonne Limanı'ndan kömür takviyesi yapmaktır. Seyyar Sergi, ilk kez burada görücüye çıktı ve Cezayir halkının beğenisine sunuldu. Türk imajının geçirdiği evrim ve özellikle kadın personelin çağdaş giyim tarzı, Araplar

⁸⁶⁸ E. Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, s. 34-37.

⁸⁶⁹ U. Erdem, *Yüzer Sergi Avrupa'da...*, s.14.

⁸⁷⁰ Celal Esat Arseven, *Seyyar Sergi ile Seyahat İntibaları*, Kitabevi, İstanbul, 2008, s.22.

tarafından “şaşkınlıkla” karşılandı. Arapların gemiyi ziyaretleri hakkında olayın tanıklarının anılarında şu ifadeye yer verilmekteydi: “*Maaş almak için tahsil şubelerine toplanan eyyam ve eramil kalkışmasıyla etrafımızı saran genç, ihtiyar, çoluk, çocuk bir sürü halkın nazarları, hep içimizde yüzü açık jüpü kısa Türk hanımlarına saplanıp kalmış, “Türk! Türk” diye yarı nefret ve yarı hayretle temaşaya dalmışlardı. Onlar bize, biz onlara acıyorduk*”⁸⁷¹ kaydı düşülerek o günün şartları hakkında değerlendirmede bulunulmaktaydı.

Barselona (İspanya) 20 Haziran 1926

Seyyar Sergi, Barselona Limanı’nda yoğun bir ilgiyle karşılandı ve iki günde yaklaşık on bir bin kişi tarafından ziyaret edildi. Bursa ipekleri, Hacı Bekir lokumları, pamuk ve tütün, İspanyolların en çok rağbet ettiği ürünler oldu. Fakat Türkiye ile İspanya arasında bir gümrük anlaşmasının olmaması ve İspanya Hükümeti’nin koyduğu yüksek gümrük vergisi, ürünlerin satışını olumsuz etkiledi.⁸⁷²

Zeki Bey’in idaresindeki Riyaset-i Cumhur Orkestrası’nın ziyaretçilere verdiği konser, İspanyollar tarafından ilgiyle karşılandı.⁸⁷³ Barselona’da Seyyar Sergi’ye en çok rağbet gösteren ziyaretçiler, İspanya’da ikamet eden Türk tebaası Yahudiler oldu. Türkiye’nin Barselona Konsoloslugu, dört Yahudi’yi tercüman olarak görevlendirdi. Yahudilerin, Türk devletini hala meşrutiyetle idare edilen bir devlet sanmaları ve Cumhuriyetten habersiz olmaları, Türk basını tarafından “*hayretle*” karşılandı. Yahudilerin kendilerini “*Barselonadaki Osmanlı kolonisi*” diye tanıtmaları da dikkate değer bir başka gelişmeydi.⁸⁷⁴

Le Havre (Fransa) 2 Temmuz 1926

Seyyar Sergi, Le Havre’de Fransızlardan beklediği ilgiyi göremedi. Fakat yine de iki günde iki bin beş yüz kişinin sergiyi ziyaret ettiği tahmin edildi. Gemi personeli, Havre Belediyesi’nde ağırlanarak kendilerine bir ziyafet verildi. Burada karşılıklı konuşmalardan sonra sonra Riyaset-i Cumhur Orkestrası’nın konseri gerçekleştirildi.⁸⁷⁵

Londra (İngiltere) 4 Temmuz 1926

Karadeniz Vapuru, Türkiye’nin Londra sefiri Ferid Bey tarafından karşılandı. Londra’da altı gün kalan Seyyar Sergi, bir gün Londra’nın ileri gelenlerine beş gün de genel ziyaretçilere açıldı. Seyyar Sergi’yi yaklaşık yirmi beş bin kişi ziyaret etti. Özellikle

⁸⁷¹ C. E. Arseven, *Seyyar Sergi...*, s.23.

⁸⁷² *Resimli Gazete*, 17 Temmuz 1926, s.2.

⁸⁷³ *Vakit*, 24 Haziran 1926, s.1.

⁸⁷⁴ *Hakimiyet-i Milliye*, 8 Temmuz 1926, s.2.

⁸⁷⁵ *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1926, s.1.

tütün ve buğday İngilizlerin en çok ilgisini çeken ürünler oldu. İbrahim Paşa ve Mahdumları Firması'na 1.500.000 liralık sipariş verildi. İnhisar İdaresi, Türk tütünlerinin gördüğü rağbet üzerine Avrupa'da yeni şubeler açma kararı aldı. Hacı Bekir Şirketi ve Tütün İnhisarı kayda değer satışlar yaptı.⁸⁷⁶

Amsterdam (Hollanda) 11 Temmuz 1926

Karadeniz Vapuru, konsolos Tahir Bey ve Nebil Bey tarafından karşılandı. Hollanda yapımı bir gemi olarak Amsterdam'da büyük ilgi gören Karadeniz Vapuru'nu iki günde toplam beş bin kişinin ziyaret ettiği özellikle tütün standı yoğun ilgiyle karşılandığı ifade edilmekteydi. Amsterdam Belediye Başkanı, kadın personellerin şık giyimine hayranlığını dile getirdi.⁸⁷⁷

Hamburg (Almanya) 16 Temmuz 1926

Karadeniz Vapuru, Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi General Kemaleddin Sami Bey ve heyeti tarafından karşılandı. Hamburg Hükümeti Başkanı Herr Peterrson, sergi heyetine belediye binasında bir ziyafet verdi. Ziyafette tarihi Türk-Alman dostluğuna vurgular yapılırken iki ülkenin gelişen iktisadi ilişkilerine dikkat çekildi. Riyaset-i Cumhur Orkestrası, Hamburg'ta yaklaşık sekiz bin kişinin dinlediği bir konser verdi. Hannover Türk Fahri Konsolosu Mösyö Hopman'ın güneş çarpması nedeniyle Karadeniz Vapuru'nda vefat etmesi ziyaretin en üzücü olayı oldu.⁸⁷⁸

Stockholm (İsveç) 21 Temmuz 1926

Seyyar Sergi, Stockholm'de liman idaresi başkanı tarafından karşılandı. Türk Heyeti'nin onuruna Stockholm Belediyesi'nde bir yemek düzenlendi. Aynı gün Karadeniz Vapuru'nda iki yüz kişilik bir balo tertip edildi. Yoğun ilgiyle karşılanan sergi, üç gün içerisinde yaklaşık yedi bin beş yüz kişi tarafından ziyaret edildi.⁸⁷⁹

Helsinki (Finlandiya) 25 Temmuz 1926

Karadeniz Vapuru, kötü hava şartlarına karşın Helsinki'de kalabalık bir halk kitlesi tarafından karşılandı. Karşılayanlar arasında Finlandiya Dışişleri Bakanı da hazır bulundu. Riyaset-i Cumhur Orkestrası, ziyaretçilere Türk ve Finlandiya marşlarından harmanlanmış bir konser sundu. Gemiye ziyaret edenler arasında çok sayıda Müslüman bulunmaktaydı.⁸⁸⁰

⁸⁷⁶ **Resimli Gazete**, 7 Ağustos 1926, s.2.

⁸⁷⁷ **Vakit**, 17 Temmuz 1926, s.1.

⁸⁷⁸ **Resimli Gazete**, 21 Ağustos 1926, s.1.

⁸⁷⁹ **Hakimiyet-i Milliye**, 2 Ağustos 1926, s.1.

⁸⁸⁰ **Cumhuriyet**, 24 Temmuz 1926, s.1.

Leningrad (SSCB) 29 Temmuz 1926

Seyyar Sergi, Leningrad'ta sıkı önlemler altında ziyarete açıldı. Ziyaretçiler, Rus makamlarının verdiği karnelerle gemiye alındı. Gemi personelinin kimlik kartları, yetkili organlar tarafından mühürlenerek vizeye müsaade edildi. Gemideki fotoğraf makineleri, ziyaret süresince bir kamarada alıkonuldu. Gemi kasasında bulunan paralar kontrol edildi ve geminin telsiz dairesi kapatıldı. Leningrad Ticaret Odası, Türk heyeti onuruna bir akşam yemeği düzenledi. Yemekte, iki ülke ilişkilerinin geliştirilmesi yönünde konuşmalar yapıldı.⁸⁸¹ Rus yetkililer, Leningrad Limanı'nda sadece 75.000 liralık bir satışa izin verdi. Şekerlerden ve şekerlemelerden gümrük vergisi alınmadı. Yüksek vergiden dolayı Bursa kumaşları satılamazken, halı dairesi de kapalı tutuldu. En çok satışı kehribarcılar gerçekleştirdi.⁸⁸²

Danzig (Danzig) 1 Ağustos 1926

Seyyar Sergi, serbest bölge statüsünde bulunan Danzig Limanı'nda Türkiye'nin Varşova Elçisi Yahya Kemal (Beyatlı) Bey tarafından karşılandı. Sergiye gösterilen ilgi gayet sönük kaldı. Türk Dışişlerinden gelen talimat üzerine Karadeniz Vapuru'nun Polonya'nın Gdyna Limanı'na uğraması kararlaştırıldı. Bundan dolayı Danzig'deki mesai, daha çok Gdyna Limanı'na hazırlık şeklinde harcandı.⁸⁸³

Gdyna (Polonya) 3 Ağustos 1926

Karadeniz Vapuru, ilk kez Gdyna Limanı'nda savaş gemilerinin gözetiminde rıhtıma yanaştı. Kaptan Süreyya Gürsu, bu sıra dışı durumu Polonya'nın Türklere olan ilgisinin bir tezahürü olarak yorumladı. Sergi Heyeti, Gdyna Gazinosu'nda bir ziyafetle ağırlanırken Türk kadınlarının zarafeti ilgi odağı oldu.⁸⁸⁴ Serginin özellikle tütün standı, Polonya halkının yoğun ilgisiyle karşılaştı.⁸⁸⁵

Kopenhag (Danimarka) 5 Ağustos 1926

Seyyar Sergi, Kopenhag'ta kalabalık bir heyet tarafından karşılandı. Riyaset-i Cumhur Orkestrası Karadeniz Vapuru'nda Türk ve Danimarka marşları çaldı. Sergiyi ziyaret edenlerden biri de Danimarka Dışişleri Bakanı Von Moltke idi. Sergiyi takdir eden Moltke, sergi idarecilerini evinde ağırlayarak kendilerine teşekkür etti. Buna karşılık

⁸⁸¹ **Vakit**, 18 Temmuz 1926, s.1.

⁸⁸² **Cumhuriyet**, 10 Ağustos 1926, s.2.

⁸⁸³ **Hakimiyet-i Milliye**, 6 Ağustos 1926, s.1.

⁸⁸⁴ **Vakit**, 31 Ağustos 1926, s.1

⁸⁸⁵ **Vakit**, 31 Ağustos 1926, s.2.

Tertip Heyeti, Karadeniz Vapuru'na davet ettiği Kopenhag seçkinlerine bir balo düzenledi. Danimarka basını, Moltke'nin davetine ve Seyyar Sergi'ye geniş yer ayırdı.⁸⁸⁶

Anvers (Belçika) 10 Ağustos 1926

İki günlük zaman zarfında yaklaşık bin beş yüz kişi sergiyi ziyaret etti. Bu sayı diğer limanlara göre oldukça az idi. Belçika'da yaşayan Türklerin Tertip Heyeti'ni ziyareti dikkate değer bir gelişmeydi.⁸⁸⁷

Marsilya (Fransa) 21 Ağustos 1926

Karadeniz Vapuru'nun Marsilya ziyareti, o günlerde Türkiye ile Fransa arasında bir kriz yaratan Bozkurt-Lotus Davası'ndan⁸⁸⁸ dolayı gerilimli başladı. Karadeniz Vapuru'nun gelmesinden kısa bir süre önce Marsilya'da Ermeni lobileri tarafından Türkiye karşıtı bir miting düzenlendi. Bunun üzerine Türk makamları, Karadeniz'i Marsilya'ya uğramaması yönünde bir telgrafla uyardı. Ancak, telgrafın geç gelmesi sonucu Karadeniz Vapuru Marsilya'da kaldı. Fakat bazı güvenlik tedbirleri alındı. Ziyaretçilerin arasına karışabilecek kışkırtıcılar için geminin önemli bölümleri kontrol altında tutuldu. Makine ve dümen daireleri, köprü üstü, miyar pusula kısmı, seyir kamarası ve buna benzer hassas mekânlar kilitlendi. Seyyar Sergi'nin Marsilya ziyareti oldukça sönük geçti. Herhangi bir tören, konser veya ziyafet düzenlenmedi. Gemi personeli, mola süresince gemiden ayrılmadı. Buna rağmen yaklaşık bin beşyüz kişinin sergiyi ziyaret ettiği görüldü.⁸⁸⁹

Cenova (İtalya) 24 Ağustos 1926

Karadeniz Vapuru, Cenova'da İtalyan devlet adamları ve büyük bir kalabalık tarafından karşılandı. Cenova Belediye Başkanı ve Sergi Heyeti Başkanı Raufi (Manyas) Bey konuşma yaptılar. Sergi, iki günde yaklaşık bin kişi tarafından ziyaret edildi.⁸⁹⁰

⁸⁸⁶ S. Gürsu, **1926 Senesinde...**, s.142

⁸⁸⁷ **Vakit**, 4 Eylül 1926, s.1.

⁸⁸⁸ “2 Ağustos 1926 günü Kuruçeşme'den Mersin'e doğru yola çıkan kömür yüklü Türk Vapuru Bozkurt ile Lotus isimli Fransız ticaret gemisi Adalar Denizi'nde Midilli açıklarında çarpışması sonucunda Türk vapuru Bozkurt battı ve sekiz Türk gemici hayatını kaybetti. Bozkurt'un kaptanı Hasan Efendi ile Lotus gemisinin kaza sırasında vardiyada bulunan süvarisi Jan Demons, dikkatsizlik ve tedbirsizlik sebebiyle sekiz kişinin ölümüne sebebiyet vermelerinden dolayı İstanbul Mahkemeleri'nce tutuklandı. Bu kararı Fransa Hükümeti protesto etmiş ve Türkiye'nin açık denizlerde meydana gelmiş olan bir kazadan dolayı Fransız vatandaşını yargılama hakkına sahip olmadığını iddia etmiş ve süvari Jan Demons'un derhal bırakılmasını talep etti. Bu talep Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından reddedildi ve konuyu çözmek için Lahey Uluslararası Daimi Adalet Divanı'na gidilmesi teklif edildi ve Fransa Hükümeti'nin oluruyla dava Lahey'e götürüldü. Mahmut Esat'ın Türkiye'yi savunduğu bu dava Türk tezinin kazanması ile sonuçlanmıştır.” (Alper Ersaydı, “Bozkurt-Lotus Davası ve Genç Türkiye'nin Hukuksal Yetkinliği”, **Tarih Okulu**, S.6, (Ocak, Nisan-2010), s.33-43.)

⁸⁸⁹ S. Gürsu, **1926 Senesinde...**, s.142; **Resimli Gazete**, 18 Eylül 1926, s.2.

⁸⁹⁰ **Vakit**, 27 Ağustos 1926, s.2.

Napoli (İtalya) 27 Ağustos 1926

Karadeniz Vapuru, Türkiye'nin Roma Büyük Elçisi Suad Davaz Bey ve bir İtalyan heyeti tarafından karşılandı. Riyaset-i Cumhur Orkestrası, ziyaret boyunca marşlar çalarak ziyaretçileri selamladı. Sergi, iki günde yaklaşık iki bin kişi tarafından ziyaret edildi.⁸⁹¹ Napoli ziyaretiyle birlikte Avrupa turunu tamamlayan Karadeniz Vapuru, 4 Eylül 1926'da Çanakkale'ye geldi ve dört saat boyunca halkın ziyaretine açıldı. Gemi personeli tarafından okunan dualar, Çanakkale şehitlerinin aziz ruhlarına ithaf edildi. Bu sırada Seyr-i Sefâin Genel Müdürü Sadullah (Güney) Bey bir telgrafla gemi personelinin başarılı mesaisinden dolayı tebrik etti.⁸⁹²

Seyyar Sergi Vapuru Karadeniz, 12 Haziran 1926'da başladığı Avrupa turunu 5 Eylül 1926'da İstanbul'da noktaladı. Saat 11.30'da Galata Rıhtımı'na yanaşan gemi, halkın coşkun tezahüratıyla karşılandı. Geminin üç gün boyunca Tayyare Cemiyeti'ne yardım amaçlı olarak bir müsamere tertip edilmesine karar verildi.⁸⁹³

Seyr-i Sefâin İdaresi, Seyyar Sergi'nin başarısından dolayı Lütü Kaptan'ı 1000 ve geminin birinci makinisti İsmail Bey'i 800 lira ile ödüllendirdi.⁸⁹⁴ Karadeniz Vapuru seksen altı gün yirmi iki saat süren sefer boyunca Akdeniz, Atlantik, Kuzey ve Manş denizleriyle Baltık Denizi'ni dolaştı. Bu süre zarfında on iki ülkenin on altı limanını ziyaret edildi. Gemi, kırk gün on altı saatini seyretmekle ve kırk altı gün altı saatini liman konaklarında geçirdi. Limanlara giriş ve çıkışlarda kullanılmak üzere kırk dört yabancı kaptan görevlendirildi. Bütün seferde 9.996 mil kat edildi, 2.778 ton kömür ile 971 ton tatlı su sarf edildi. Gemide, on altı balo ve yemek verilirken, karada da otuz altı ziyafete iştirak edildi. Seyyar Sergi'nin masrafı tahminen 600.000 lira ve sergiyi gezen toplam ziyaretçi de yaklaşık atmış beş bin olarak kaydedildi.⁸⁹⁵

Karadeniz Vapuru, seyahati boyunca bazı meteorolojik sorunlarla karşılaştı. Gemi, gidiş rotasında Akdeniz'de Barselona limanı yakınlarında kuvvetli bir fırtınaya yakalandı. Fırtına, gemi personeli ve yolculara arasında paniğe neden oldu.⁸⁹⁶ Kuzey ülkelerinde, Atlantik ve Kuzey Denizi'nde sert rüzgâr ve orta dereceli dalgaların dışında ciddi bir hava muhalefetine rastlanmadı. Geminin dönüş rotasında Portekiz ile İspanya

⁸⁹¹ S. Gürsu, **1926 Senesinde....**, s.142; **Hakimiyet-i Milliye**, 31 Ağustos 1926, s.2.

⁸⁹² **Vakit**, 5 Eylül 1926, s.1.

⁸⁹³ **Vakit**, 6 Eylül 1926, s.1.

⁸⁹⁴ **Vakit**, 8 Eylül 1926, s.1.

⁸⁹⁵ S. Gürsu, **1926 Senesinde....**, s.163.

⁸⁹⁶ Celal Esat Arseven, geminin yaşadığı hava muhalefeti şöyle betimlemiştir: "*Böyle bir hava ile çıkmak münasebetsizdi; fakat çıkmamak kaptanın elinde bile değildi. Çizilmiş bir program, sergi için tayin edilmiş bir gün ve Barselona rıhtımlarında bizi bekleyen bir halk vardı. Artık sallanacak ve icap ederse Ertuğrul gibi memleket şerefi ne batacaktık*" (C. E. Arseven, **Seyyar Sergi....**, s.24)

sahilleri açıklarında etkili olan kuvvetli sis, yaklaşık yirmi saat sürecektir olan kontrollü bir seyire neden oldu.⁸⁹⁷

6- Sergi ve Fuarçılık Alanındaki Diğer Gelişmeler

1927’de yerli ve yabancı çeşitli kuruluşların katılımıyla İzmir’de “9 Eylül Sergisi” açıldı. İki yüz yirmi resmi ve özel kuruluşun yanında, dokuz ülkeden yetmiş iki kuruluş ürün sergiledi. Sergi yerli ve yabancı kamuoyunda olumlu tepkiler aldı.⁸⁹⁸ Sonraki yıllarda da düzenli olarak yıllarda da “9 Eylül Sergisi” açılmaya devam edildi.⁸⁹⁹

İzmirde düzenlenen “9 Eylül Sergisi’nden” sonra fuar ve sergi çalışmaları hız kazandı. 1934’ten sonra “İzmir Fuarı” açıldı. Bunu diğer illerde kurulan fuarlar takip etti. Bu fuarlarda ekonomik ve ticari etkinliklerin dışında eğlence sektörüne de yer verilecekti. Fuarların önemi kavrandıkça çağdaş pazarlama ve teknoloji süreçleri de birlikte işletildi.⁹⁰⁰

Türkiye’deki turizm ile ilgili ilk kamu örgütlenmesi de 1934’te 2450 sayılı “İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Kanunu” ile gerçekleştirilmiştir. Bu yasa ile turizm işleri, İktisat Vekâleti Dış Ticaret Dairesi’ne bağlı olarak çalışacak Türk Ofisi’ne bırakılmıştır. 1934’ten sonra yerli firmalar Türk Ofisin denetimiyle uluslararası düzeydeki fuarlara katılmaya başladı.⁹⁰¹ 1934’ten 1963’e kadar ödenek yetersizliğinden ötürü fuarlara katılım yüksek olmadı. 1961’de açılacak olan “30. İzmir Enternasyonal Fuarı”⁹⁰² için yabancı menşeli malların teşhir, ithal ve satış işlemlerinin tespit edilmesi yoluna gidildi. Fuara resmen katılan yabancı ülkelereyer tahsis edildi. Organizasyonla ilgili işlere katkıda bulunması amacıyla Fuar ve Turizm Müdürü’de görevlendirilmişti. Fuar Heyeti ithaline izin verilen malların örneklerini fuarın açılış tarihinden itibaren kontrol etmekle yükümlü idi.⁹⁰³ Böylece ihracatın gelişmesine katkıda bulunulması doğrultusunda bazı

⁸⁹⁷ S. Gürsu, **1926 Senesinde...**, s.163; U. Erdem, **Yüzer Sergi Avrupa’da...**, s.26.

⁸⁹⁸ Yaşar Aksoy, **Ege Sanayi Tarihi**, Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları, İzmir, 1999, s.104.

⁸⁹⁹ Esra Polat, **Uluslararası İzmir Fuarının Kuruluşu ve İlk Sergiler**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Kemal Arı), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2008, s.123.

⁹⁰⁰ S. Güleç, “**Fuarçılık Kavramı ve Önemi**”, s.113.

⁹⁰¹ Nuri Abaç, **Uluslararası Fuarlar ve Türkiye**, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) , D.D. Yayın ve Temsil Şubesi Müdürlüğü, Ankara, 1985, s.10-13.

⁹⁰² 1927 yılında düzenlenen “9 Eylül Sergisi” 1. Uluslararası İzmir Enternasyonal Fuarı olarak kabul edilmektedir. file:///C:/Users/DARK/Desktop/EBYS%20Evrak%20Kay%C4%B1t/236014%20(3).pdf/E.T : 13.08.2019.

⁹⁰³ Erol, Evcin, “**Basın-Yayın ve Turizm Bakanlığı Döneminde Turistik Tanıtım ve Propaganda (1957-1963)**”, **Atatürk Dergisi**, Atatürk Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılâpları Tarihi Enstitüsü, VI/2, (Aralık-2017), s.51.

adımlar atılmıştır. 1964'ten itibaren kurulan ve katılım sağlanan fuar sayısında artış olduğu tespit edilmektedir.⁹⁰⁴

Güncel kültür turizmi kapsamında fuarcılık faaliyetlerinin önemli bir rolü vardır. Bunlara küçük çaptaki yerel faaliyetleri, ticaret-sanayi fuarlarını, özel meslek fuarlarını da ekleyebiliriz. Kültür turizmi; müzeler, sanat galerileri, tarihi mekânlar, festival ve fuarların ziyaretini temin ederek çok sayıdaki kişiye iş imkânı sağlamaktadır.⁹⁰⁵

Ulusal ve uluslararası fuarlar, teknolojik uygulamalar için pazar imkânı sağlamaktadır. Fuarlar ve sergiler, bu etkinliklere katılacak ülkelerin kültürleri hakkında bilgi elde edilmesine olanak tanır. Fuarlarda kurulan ilişkiler sosyo-kültürel yakınlaşmaya zemin hazırlar. Bu da turizm ilişkisinin kurulmasına aracı olur.⁹⁰⁶

Turizm gelirinden pay almaya çalışan “*destinasyonlar*” arasındaki rekabet son zamanlarda küresel bir özellik kazandı. Bu süreçteki tüm varış noktaları yeni tanımlamalar geliştirmekte ve pazarda var olabilmek için çaba göstermektedirler. Sergi ve fuarlar da bu kapsamdadır. Çağdaş fuar örnekleri dikkate alındığında bu turizm dalı sayesinde önemli bir ekonomik avantaj sağlandığı ifade edilebilir.⁹⁰⁷

Gümrük memurlarının mesleki bilgilerini arttırmak için 1935'te ülke çapında kurslar açıldı.1935'ten itibaren yüksek tahsilli ve yabancı dile hâkim gümrük memurlarının yetişmesi amacıyla yabancı ülkelere eğitime gönderildi. 1938 yılına kadar İsviçre'ye bir, Fransa'ya iki, Belçika'ya iki, Almanya'ya üç, İngiltere'ye iki ve ABD'yebir gümrük memuru gönderildi.⁹⁰⁸

VII- Çok Partili Dönemde Yaşanan Gelişmeler

İstanbul'da 1950'li yıllarda Park Otel haricinde turistlere gerektiği gibi hizmet verecek başka bir otel yoktu. Demokrat Parti (DP)'nin 1950'de iktidara gelmesiyle birlikte otelcilik sektörü için yeni bir dönem başladı. Yabancı Sermaye için Türkiye yeni bir yatırım alanı oldu. Bu dönemde başlayan çalışmalar 15 Haziran 1955'te “*İstanbul Hilton Oteli'nin*” açılması ile sonuçlandı.⁹⁰⁹ Hilton Oteller zincirinin yirmi dokuzuncu oteli olan İstanbul Hilton'a 1965-1966 yıllarında ek binalar yapıldı. Dört yüz on oda ve

⁹⁰⁴ S. Güleç, “*Fuarcılık Kavramı ve Önemi*”, s.113.

⁹⁰⁵ Osman, Çulha, “*Kültür Turizmi Kapsamında Destekleyici Turistik Ürün Olarak Deve Güreşi Festivalleri Üzerine Bir Alan Çalışması*”, *Yaşar Üniversitesi Dergisi*, III/12, (Ekim-2008), s.1830-1834.

⁹⁰⁶ Kenan Gençülgen, “*Fuarcılık Semineri Konuşması*”, *İzmir Ticaret Odası Dergisi*, S.3, (Eylül-1985), s.3-9.

⁹⁰⁷ S. Güleç, “*Fuarcılık Kavramı ve Önemi*”, s.115.

⁹⁰⁸ Şeref Kitabı, *Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl...*, s.36.

⁹⁰⁹ M. Kozak, *Genel Turizm Bilgisi*, s.127.

yedi yüz yetmiş yatağı ile Uluslararası Hilton standartlarında konuklarını ağırlamaktadır.⁹¹⁰

Türkiye’de turizm sektöründe öncü kuruluşlar kamu iktisadi teşebbüsleri olarak hizmete başlamıştır. Bunlardan birisi T.C. Turizm Bankası (TURBAN) AŞ’dır. TURBAN 1954’te T.C. Ziraat Bankası’nın himayesinde 10.000.000 lira sermaye ile İstanbul’da kuruldu. Türk turizm endüstrisindeki finansman sıkıntısına çözüm üretmekve endüstrideki düzenin sağlanması amacıyla kurulan TURBAN 1955’te faaliyete geçmiştir.⁹¹¹ 1956’da İstanbul Kilyos’ta ilk işletmesi hizmete açılmıştır. Türkiye’deki turizm sektörünün finansmanındaki boşluğu doldurmak ve yaşanan aksaklıkların üstesinden gelmek amacıyla sektördeki yerini almıştır. Türkiye’nin farklı yerleşim birimlerinde bir adet otel, biradet motel, üçadet tatil köyü, bir adet kamping, bir adet dağ evi, ikiadet yat limanı ve bir tane seyahat acentesiyle hizmet veren TURBAN, 1950’li yıllarda Türkiye’deki en büyük tatil köyü ve otel zincirini oluşturacaktı. Bir diğer girişim ise 1958’de kurulan ortaklarından birisinin Emekli Sandığı olduğu Emek İnşaat ve İşletme A.Ş.dir. Otellerin inşası, işletilmesi ve yabancı işletmelere kiralanması bu kurumun faaliyet alanı içerisinde olacaktı.⁹¹²

Turizmin geliştirilmesi amacıyla yapılan bir diğer önemli çalışma ise kooperatif çalışmalarıdır. 31 Aralık 1955’te İstanbul Turizm İnkişaf ve Tatbikat Kooperatifi⁹¹³, 14 Ekim 1956’da Türkiye Oto Sanayii ve Turizm Kooperatifi (TOSAT) kuruldu.⁹¹⁴ Emekli Sandığı’na bağlı olarak İzmir’de Büyük Efes, İstanbul’da Maçka, Ankara’da Stad, Büyük Ankara ve Bursa’da Çelik Palas’ın da aralarında bulunduğu oteller işletilmiş, dış turizmin ihtiyaçlarına uygun toplam bin üç yüz elli oda ve iki bin beş yüz altmış yatak kapasitesine ulaşmıştır. Emekli Sandığı büyük ölçekli ve çağdaş teknolojiye sahip olan turizm işletmelerini faaliyete geçirerek Türk Turizmi’nin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur. TURBAN ve Emekli Sandığı tarafından işletilen otellerin çoğu günümüzde farklı kişi, kurum ve kuruluşlar tarafından işletilmektedir.⁹¹⁵

⁹¹⁰B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.10.

⁹¹¹BCA, 30.18.1.2/140.60.12.

⁹¹²BCA, 21.6.1955.2303.11; BCA, 30.18.1.2/161.39.11.

⁹¹³BCA, 30.18.1.2/141.110.13.

⁹¹⁴BCA, 30.18.1.2/144.76.9.

⁹¹⁵S. Oral, **Otel İşletmeciliği Ve Verimlilik Analizleri**, s.30-31.

Daha sonra 1960'da başlayacak planlı döneme kadar turizmde belirlenen hedeflere ulaşılamadı. 1989'da turizm alanında faaliyet gösteren Kamu İktisadi Kuruluşları Türkiye Kalkınma Bankası'na devredildi.⁹¹⁶

Turizm konusunda çağdaş eğitim verilmesi oldukça önemli bir gelişmedir. 1961'de eğitim ve öğretim faaliyetlerine başlayan Ankara Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi, turizm ve otelcilik alanında lise düzeyindeki ilk mesleki okul durumundadır. 1967'de İstanbul'da ve 1975'te ise Kuşadası'nda benzeri okullar faaliyete geçmiştir. 1979'da mesleki eğitim veren okul sayısı yediye ulaşmıştır. 1980'li yıllarda ise okul sayısında ciddi bir artış sağlanmıştır.⁹¹⁷

Planlı dönemde (1979-1983) kalkınma tedbirlerinin yanı sıra gelen turist, turizm gelirleri ve yatak sayısında belirli hedefler benimsenmişse de bunların gerçekçi olamaması sebebiyle başarıya ulaşılammıştır.⁹¹⁸ Yabancı yatırımcıların Türkiye'ye gelmesi yine 1980'li yılların ortalarından itibaren gerçekleşecektir. Yatırımcılara sunulan teşvikler ve “Yap-işlet-devret” modeli sayesinde Türkiye yabancı sermaye için cazip bir ülke konumuna yükselmiş ve yabancı yatırımcılar büyük ölçekli ve modern donanıma sahip otellerin inşasına başladı.⁹¹⁹

Olumlu gelişmelerin yanı sıra 1980'den sonra bazı sorunlar da kendini göstermeye başlayacaktır. Özellikle altyapı ve üstyapının yetersizliği, plansız büyüme ve sürdürülebilir turizm modellerinin dikkate alınmaması Türk turizmi için kaygı verici gelişmelerdir. Yukarıda ifade edilen sorunlar doğal ve kültürel varlıkları da olumsuz olarak etkilemeye başladı.⁹²⁰

Yaşanılan tecrübeler sorunların çözümüne katkıda bulunacaktı. Sürekli hareketliliğin yaşandığı bir sektörde olumlu ya da olumsuz gelişmelerin yaşanması doğaldır. Önemli olan ilgili kurumların konuya yaklaşımıdır. Yönlendirici ve sonuç alıcı bir siyaset başarı için belirleyici etkindir.

⁹¹⁶Âdem Ögüt, Hasan Kürşat Güleş, Ali Şükrü Çetinkaya, **Bilişim Teknolojileri Işığında Turizm İşletmelerinde Yönetim: Enformatik Bir Bakış**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2003, s.22.

⁹¹⁷M. Kozak, **Genel Turizm Bilgisi**, s.128.

⁹¹⁸Bekir Aydemir Alaca, **Turizm Politikası, Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, Sorunları ve Çözüm Önerileri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Saadettin Salık), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas, 1997, s.65.

⁹¹⁹B. Şener, **Modern Otel İşletmelerinde Yönetim ve Organizasyon**, s.11.

⁹²⁰Orhan İçöz, Turgut Var, İbrahim İlhan, **Turizm Planlaması**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2002, s.189-190; B. İnan, “Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi”, s.163.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TURİZM POLİTİKALARI VE TURİZMİN EKONOMİDEKİ YERİ

A- TURİZM POLİTİKALARI

Turizm, ekonominin gelişmesi için cazip bir seçenektir. Ekonomik olarak gelişmiş ülkelerde yaşayan insanlar, zaman içerisinde uzak yerleri ziyaret etmek ve yeni yerleri tanımak isterler.

Yapılan ziyaretler bu ülkelerin gelirlerinin ziyaret edilen yerlerle paylaşılmasına sebep oldu. Bununla beraber “*destinasyonlarda*” istihdamın önü açıldı. Ancak bu ziyaretler konukları daha iyi ağırlamak için yapılan çalışmalar beraberinde birtakım sorunlar getirdi. Denetimsiz turizmden kaynaklanan sorunlara engel olabilmek için izlenen politikalar; gerçekçi, karşılaştırmalı, disiplinler arası araştırmayı esas almalıdır.⁹²¹

Turizm güncel bir konudur. Süreç içerisinde kapsamı da değişmektedir. Arz ve talebinin küreselleşmesinin bir sonucu olarak, pek çok ülke turizm konusunu yeniden değerlendirmekte ve anlamlandırmaktadır. Burada şunu hatırlatmalıyız ki turizm hakkında politik unsurlara vurguda bulunan ilk kişi Marco Polo (1254-1354)’dur.⁹²² Kendisi Asya seyahatlerine ilişkin olarak (1271-1295) yayınladığı kitabında Çin’i övmüştür. Bu kitap yalnızca Venedikliler arasında değil, başka coğrafyalarda da merak uyandırarak özellikle deniz seyahatlerinin artmasına sebep olmuştur.⁹²³

I- Planlı Dönem Öncesi Turizm Politikaları (1923-1963)

1- Kriling Anlaşmaları Süreci

Turizm sektörü, değişken bir yapıya sahiptir. Rekabetçi ve insan odaklıdır. Ayrıca önemli bir gelir kaynağıdır. Türkiye için de ekonomik bir değerdir.⁹²⁴ Türkiye dünya turizmi dikkate alındığında sayılı ülkeler arasındadır.⁹²⁵ 1923’te Raşit Saffet Atabinen ve bir grup aydın tarafından kurulan “*Türkiye Seyyahin Cemiyeti*”, turizm alanında etkinlik

⁹²¹Carson. L. Jenkins, “*Tourism Policies In Developing Countries: a Critique*”, **International Journal of Tourism Management**, I/1, (1980), s.22-29.

⁹²²M. Kozak, v.d, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, s.109.

⁹²³Z. Bingöl, **Gelenekselden Evrensele Anadolu’da ...**, s.44.

⁹²⁴Ahmet Büyüksalvarcı, Mustafa Cüneyt Şapıcılar, Selman Bayrakçı, “*Kalkınma Planları Kapsamında Turizm Endüstrisinin Değerlendirilmesi*”, **Selçuk Üniversitesi, Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi**, S.11, (Güz-2016), s. 186-201.

⁹²⁵Ali, Çımat, Ozan Bahar, “*An Assessment of Tourism Sector And Its Significance In The Turkish Economy*”, **Journal of Akdeniz University Faculty of Economics and Administrative Sciences**, VI, (Bahar-2003), s.1-18.

gösteren ilk örgüt olmaktadır. Bu cemiyet ismini sırasıyla “*Türkiye Turing Klubü*” ve “*Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu*” olarak değiştirdiğinden ilgili kısımda bahsetmiştik. Adı geçen kurumun katkısı yadsınamaz. Turizmle ilgili diğer bir alan ise havacılıktır. Cumhuriyet döneminde “*Türkiye Tayyare Cemiyeti*”nin kurulmasıyla (1925) bu konuda ilk çalışmalar başlamıştır. 1933’te ise adı geçen kurum “*Türk Havayolları İşletme İdaresi*” adını alacaktır.⁹²⁶

Türkiye bir taraftan dış ticaret alanında söz konusu yasal düzenlemeleri hayata geçirirken diğer taraftan da çeşitli ülkelerle ticaret anlaşmaları yaptı. Ancak bu dönem 1929 Dünya Ekonomik Krizinin yaşandığı bir süreci ifade ediyordu. Krizden dolayı dış ticaret hacmi iyice düşmüştü ve 1929’dan 1934’e kadar geçen süreçte dünya ticareti % 66 oranında bir düşüş göstermişti. Döviz kurlarındaki dengesizlik ve dövizle ticaretin yapılamaması nedeniyle uluslararası ticarete çok eski dönemlerden itibaren uygulanan bir ödeme sistemi olan kliring⁹²⁷ takas sistemi uygulanmaya başlandı.⁹²⁸

İlk kliring anlaşması 1933’te Fransa ile imzalandı. Ardından yine 1933’te Almanya ile benzer bir anlaşma yapıldı. Almanya’nın 1934’te dış ticaret alanında uygulamış olduğu “*satabildiğin yerden satın al*” politikası Türkiye’nin Almanya ile olan ticaret hacmini ciddi ölçüde artırmış idi.⁹²⁹ Türkiye ilerleyen yıllarda Avusturya, Belçika, Çekoslovakya, Estonya, Finlandiya, Hollanda, İngiltere, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Macaristan, Norveç, Lehistan, gibi Avrupalı devletlerle de kliring anlaşmaları yaptı.⁹³⁰

Türkiye aynı yıllarda Balkan ülkeleri ile de kliring anlaşmaları imzaladı. Örneğin Bulgaristan ile 27 Aralık 1933’te bir kliring anlaşması imzaladı, anlaşma İcra Vekilleri Heyeti’nin onayıyla 11 Şubat 1934’te yürürlüğe girdi.⁹³¹ Yugoslavya Hükümeti ile de bir Kliring İtilafnamesi düzenlendi ve İcra Vekilleri Heyeti’nin tasdiki ile 20 Temmuz 1934’te yürürlüğe girdi.⁹³² Bu dönemde bir diğer Kliring Anlaşması 26 Eylül 1935’te Yunanistan ile yapıldı ve bu anlaşma da 2 Ekim 1935’te İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylandı.⁹³³

⁹²⁶ M. Kozak, v.d, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, s.102-107.

⁹²⁷ M. Selçuk Özkan, “*İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’nin Takas Usulü Ticareti*”, **Karadeniz Araştırmaları**, S.34, (Yaz-2012), s.89-94.

⁹²⁸ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si**, II, İletişim Yay., İstanbul, 2014, s.209.

⁹²⁹ İ. Tekeli, S. İlkin, **İktisadi Politikaları ve...**, s.210.

⁹³⁰ BCA, 30.10.163.143.1.

⁹³¹ BCA, 30.18.1.2/43.14.1.

⁹³² BCA, 30.18.1.2/47.52.6.

⁹³³ BCA, 30.18.1.2/58.75.19.

2- Türkofis'in Kurulması (27 Mayıs 1934) ve Turizm Faaliyetleri

Türkiye'nin dış ticaret alanında gelişme kaydetmesi ve politika üretmesi için yapılan diğer önemli adım ise İktisat Vekâleti'nin teşkilat yapısının yeniden düzenlenmesi ve dış ticaret konusunda yeni bir örgütlenmeye gitmesidir. Dış ticaret konusundaki örgütlenme çabası 1933 yılının sonları ve 1934 yılının başlarında yoğunlaştı. 1934 yılının Ocak- Şubat aylarında dış ticaret ile ilgili örgütlenme çabasına verilecek en önemli örnek Türkofis'in temelini oluşturan “*Türkiye Dış Ticaret İşleri Milli Ofisi Dairesi*” nin hayata geçirilmesidir. Ofis açıldıktan hemen sonra verimli bir şekilde çalışabilmesi için Bakanlar Kurulu karnamesi ile müesseseye çeşitli alanlarda memurlar atandı.⁹³⁴

Böylece dış ticaret ile ilgili birimler ilk kez Dış Ticaret Reisliği (Türkofis) adıyla bir çatı altında toplanmıştır.⁹³⁵ Kanuna göre Türkofis'in görevi, ticaret mümessillerinin ve yurtdışındaki Türk Ticaret Odaları'nın işlerini yürütmek, Türk ihracat mallarının durumu hakkında ihraç edilecek ülkelerle ilgili çalışmaları sürdürmek, ticarî münasebetlere dair faaliyetlerde bulunmaktır. Ayrıca millî iktisadî koruma, yabancı devletlerin iktisadî tedbir ve mevzuatına dair işleri takip etme ve neşriyat, propaganda ve turizm işlerini devat ettirmek ofisin diğer görevleri arasındadır.⁹³⁶

Türkofis oluşturulduktan hemen sonra örgütlenmeye başladı. Nitekim Türkofis Genel Reisliği'ne Kurdoğlu Faik Bey atandı.⁹³⁷ Türkofis İstanbul Şubesi'ne Cemal Bey, Müdür Yardımcılığı'na Hayrettin Şükrü Bey getirildi. Bu şubede ayrıca dört memur bulunacaktı. İzmir Türkofis Müdürlüğü'ne Haziran 1934'te Akil Emrullah, Mersin Şubesi Müdürlüğü'ne ise 1935'te Mahmud Celaledin atandı.⁹³⁸ Türkofis'in bir de Yurtdışı Şubeleri bulunmakta idi. Bunlar Atina, Berlin, Bükreş, Hayfa, İskenderiye, Londra, Madrid, New York, Paris, Prag, Roma, Viyana, Stockholm ve Tokyo şehirlerinde idi.⁹³⁹

Yurtdışı Şubelerin denetlenmesi için müfettişler de bulunmakta idi. Bunlar belirli aralıklarla çeşitli ülkelerde bulunan Türkofis teşkilatını denetlemek için görevlendirilmekteydiler. 15 Nisan 1937'de Türkofis'in Almanya dâhilindeki teşkilatını teftiş etmek için İktisat Vekâleti Teftiş Heyeti Mürakib Komiserlerinden Nabi Bey iki ay

⁹³⁴ BCA, 30.18.1.2/43.16.12.

⁹³⁵ Cumhuriyet, 26 Mart 1934, s.1-5.

⁹³⁶ İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Kanunu, Resmi Gazete, S.2713, (29/05/1934), s.3866.

⁹³⁷ Cumhuriyet, 3 Eylül 1934, s.5.

⁹³⁸ Cumhuriyet, 7 Ekim 1934, s.2.

⁹³⁹ Y.B, “Türkofis İç ve Dış Teşkilatı”, Türkofis Ekonomik Enformasyon Bülteni, I/1, (Ocak-1936), s. 25-32.

müddetle Almanya'ya görevlendirilmiştir. Nabi Bey'in Almanya'da çalıştığı sürece maaşı ve gidiş geliş harcırahının Almanya Kliringi hesabından ödeneceği İcra Vekilleri Heyeti'nin 15 Nisan 1937 tarihli toplantısında karara bağlandı⁹⁴⁰

Türkiye'deki turizm ile ilgili ilk kamu örgütlenmesi, 1934'te 2450 sayılı “*İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Kanunu*”⁹⁴¹ ile gerçekleştirildi.⁹⁴² Bu yasa ile turizm işleri “*İktisat Vekâleti Dış Ticaret Dairesi*”ne bağlanacak ve “*Türk Ofise*” devredilecekti.⁹⁴³

Yabancı ülkelerle turizm münasebetlerinin geliştirilmesi, bu alanda ilerleme kaydedilmesi ve turizm koşullarını iyileştirmek için yeni bir uluslararası politikanın benimsenmesi zorunluluk haline gelmişti. Turizm gelirlerinin yurdun tarihi ve tabii zenginlikleri nispetinde artırılması gerektiği düşünülerek Türkofis teşkil edilmiştir.⁹⁴⁴ “*Türk Ofis*”in yayın ve tanıtım işlerini yürüten “*Turizm Masası*”, 1938'de önce ayrı bir şubeye dönüştürüldü, 1939'da ise “*Ticaret Vekâleti*”nin kuruluşu sırasında “*Neşriyat ve Propaganda*” servisi içerisinde “*Turizm Müdürlüğü*” adını aldı.⁹⁴⁵

Türkofis teşkilatlanmasının ardından Türkiye'de turizm koşullarını, eksiklikleri ve alınması gereken önlemleri içeren birtakım çalışmalar içerisine girmiş, turizmin ön planda olduğu illerdeki Türkofis şubelerinden bölgenin turizm potansiyelini içeren raporlar istenmiştir. Mart 1935'te Türkofis Genel Merkezi tarafından İstanbul Şubesi'ne bir genelge gönderilerek turistlerin şikâyet ettiği zorluklar, gümrük işlemlerinde şikâyet olup olmadığı, İstanbul'da turistlerin konaklayabileceği oteller ve ücretleri, lokanta fiyatları, şehrin turistik yerleri, nakliye giderleri ve diğer bazı hususlar hakkında bilgi istenmiştir. Bunun üzerine İstanbul Türkofis Şubesi konu hakkında geniş bir rapor hazırladı.⁹⁴⁶

Hariciye Vekâleti 23.10.1937 tarih ve 23072/632 sayılı tezkeresinde Balkan Antantı Ekonomi Konseyince teşkil edilen “*Konsey Permanent Touristique*” adlı toplantının 5 Kasım 1937'de Belgrat'ta yapılacağını bildirilerek söz konusu toplantıya üye olarak Türkiye Heyeti'ni temsil etmek üzere Türkofis Başkanı Burhan

⁹⁴⁰ BCA, 30.18.1.2/73.30.7.

⁹⁴¹ İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Kanunu, *Resmi Gazete*, S.2450, (16/03/1934), s.3.

⁹⁴² Sibel Akpınar, *Türkiye'nin Turizm Merkezlerinde Ekoturizm Yaklaşımları*, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Yatırımları Yönlendirme Daire Başkanlığı, 2006, s.2-3; Mehmet Cihan Yavuz, Solmaz Filiz Karabağ, “*Ulusal Turizm Tanıtımı ve Pazarlama Yönetimi Örgütlenmesi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi*”, *İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, 1/36, (Aralık-2009), s.118-122.

⁹⁴³ *Cumhuriyet*, 26 Mart 1934, s.1-5.

⁹⁴⁴ BCA, 490.1.0.0/1128.119.1.

⁹⁴⁵ BCA, 30.1.0.0/104.651.4; Elif Örnek Özden, “*Turizmi Yönlendiren Yasa ve Örgütler İstanbul'u Geleceğe Taşıyabilir mi?*”, *Mimarist*, Mimarlar Odası İstanbul Büyük kent Şubesi, LIII/2, (Bahar-2015), s.43-51.

⁹⁴⁶ BCA, 490.1.0.0/1128.119.1.

Zihni Sanus ve Şinasi Hisar'ın görevlendirilmesini talep etti. Vekâlet'in gönderdiği yazıda paralarının ödenmesi, gündeliklerinin verilmesi, yanlarına gereği kadar döviz ve resmi pasaport verilmesi hususunda gerekli kararın çıkarılması da talep edilmekteydi. Maliye Vekâleti bir çalışma yaparak bu konuda bir görüş yazısı hazırladı. Buna göre, görevlendirilen delegelerin seyahatlerinden doğacak masraflarının kliring yoluyla ödenmesine ve bu mümkün olmadığı takdirde istenilen dövizin 1937 tarihli döviz cetvelleri Hariciye Vekâleti hesabının “kongre ve konferanslar” faslına konulan 110.000 liralık tahsisattan verilmesinin mümkün olacağı bildirildi. Maliye Vekâleti'nin hazırlamış olduğu mütalaaname İcra Vekilleri Heyeti'nin 1 Kasım 1937 tarihli toplantısında görüşüldü. Bakanlar Kurulu Kararnamesine göre, yukarda ismi geçen kişiler görevlendirildi..⁹⁴⁷

Turizm acentelikleri kurmak amacıyla başvuran kişiler hakkında malumat almak için Türkofis şubelerini görevlendirildi. Örneğin 1937'de İngiliz Mr. Day, İzmir'de bir seyahat acenteliği kurmak için Vekâlete müracaat etti. Vekâlet söz konusu kişi hakkında malumat almak ve kendisiyle görüşme yapmak üzere Türkofis Londra Şubesi'ni görevlendirdi. Bunun üzerine Türkofis yetkilisi bu kişi hakkında malumat almak için Londra'da bulunan üç kişiyle görüştü. Mr. Day ile yapılan mülakatta Türkiye'de turizmden bahsederken kendisinin sadece İzmir'i düşündüğü Pire-İskenderiye arasında seyahat eden gemileri İzmir'e uğratmak düşüncesinde olduğu anlaşılmaktaydı. Türkofis'in turizme müdahalesi acentelerin işlerini kolaylaştırmakta hatta arttırmakta idi.⁹⁴⁸

Türkofis'in yurt dışında bulunan şubeleri turizmi geliştirmek için birçok ülkeden bilgi toplamaktaydı. Bu durum İktisat Vekâleti'nin bilgisi ve isteği doğrultusunda idi.⁹⁴⁹

Turizmi geliştirmek için eğlence yerlerinin çoğaltılması, ilgi uyandıracak propaganda vasıtalarının hazırlanması, Türkiye'yi tanıtıcı bütün faaliyetler, seyahatin ucuzlatılması, turistlerin kendi paralarıyla ihtiyaçlarını giderebilmelerinin sağlanması, içki fiyatlarının ucuzlatılması gibi çalışmalar yürütülmekteydi.⁹⁵⁰

Türkofis Türkiye'de turizm şartları ile ilgili uluslararası alanda yaygınlık kazanan olumsuz propaganda ile de mücadele etmekteydi. Türkiye'de turizm koşullarının basında çıkan haberlerde ifade edildiği gibi olmadığı, Türkiye'ye gelen turistlerin yaşadıkları

⁹⁴⁷ BCA, 30.18.1.2/79.88.6.

⁹⁴⁸ İ. Tekeli, S. İlkin, **İktisadi Politikaları ve...**, s.210.

⁹⁴⁹ BCA, 490.1.0.0/1128.119.1.

⁹⁵⁰ E. Örnek Özden, “*Turizmi Yönlendiren...*”, s.49.

zorluklar karşısında başvuracağı kurumların oluşturulduğu, bu konuda Türkofis ve Turing'e başvurabileceklerini belirtilmekteydi.⁹⁵¹

İktisat Vekâleti'nin yapısı 27 Mayıs 1939'da 3614 sayılı "*Ticaret Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun*"⁹⁵² ile tekrar değiştirildi. İktisat Vekâleti'nin bünyesinde teşkilatlar ayrıldı ve Ticaret Bakanlığı ismi ile yeniden bir bakanlık oluşturuldu. Ticaret Bakanlığı kurulunca Dış Ticaret Reisliği bu bakanlığa bağlandı. Türkofis dönüştürüldü ve bakanlık bünyesinde yer alan ve yeni ismi Dış Ticaret Dairesi Reisliği olan Dış Ticaret Örgütü kuruldu. Böylece Türkofis'in dış ticaretle ilgili görevleri Dış Ticaret Dairesi Reisliği'ne devredildi. Türkofis teşkilatlanması ortadan kaldırıldı.⁹⁵³

1940'lı yıllara doğru bazı devlet kurumları ürünlerinde turizme ilişkin yeni uygulamalara başladı. İzmir Fuarı nedeniyle Devlet Demir Yolları'nın indirimli bilet satışlarına başvurması ve bunun sonucunda seyahat eden yolcu sayısında artışa neden oldu. Bu yıllarda konaklama sektöründe de gelişmeler yaşandı. 1933'te "*Otelciler ve Hancılar Cemiyeti*" adı altında yeni bir oluşuma gidildi.⁹⁵⁴

1940'ta "*3857 sayılı Başvekâlete Bağlı Matbuat Umûm Müdürlüğü Teşkiline ve Vazifelerine Dair Kanunu*"⁹⁵⁵ gereğince kurulan ve 1943'te "*Basın Yayın Genel Müdürlüğü*" adını alan birime "*Turizm Müdürlüğü*" de ilave edildi. 25 Haziran 1948'de TBMM'ye turizm faaliyetlerini düzenlemek için Milli Turizm İdaresi'nin kurulması için tasarı sunuldu. Ancak bu idarenin doğrudan Başbakanlığa bağlı olmasına gerek olmadığı sonucuna varıldı. Milli Turizm İdaresi, Basın Yayın ve Turizm Müdürlüğü bünyesine alındı.⁹⁵⁶ 1949'dan itibaren, turizme ilişkin faaliyetler 5392 Sayılı Yasa ile kurulan "*Basın, Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü*"ne bağlı "*Turizm Dairesi*" tarafından sürdürüldü.⁹⁵⁷

1949'da yürürlüğe konan 5392 Sayılı Kanun'un 17. Maddesine göre turizme yönelik tedbirleri müzakere etmek için "*Turizm Danışma Toplantısı*" gerçekleştirilerek

⁹⁵¹ BCA, 30.10.0.0/73.480.8.

⁹⁵² 3614 sayılı Ticaret Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun, **Resmi Gazete**, S.4220, (27/05/1939), s.132.

⁹⁵³ Feyza Kurnaz Şahin, "*Cumhuriyet Dönemi Dış Ticaret Politikası ve Bir Örgütlenme Örneği: Türkofis ve Faaliyetleri (1934-1939)*", **History Studies**, X/8, (November-2018), 143-176.

⁹⁵⁴ Recep Arslan, "*Türkiye'nin Turizm Politikası (1923-1960)*", **Turkish Studies**, XII, S.19, (Yaz-2017), s. 9-13.

⁹⁵⁵ 3857 sayılı Başvekâlete Bağlı Matbuat Umûm Müdürlüğü Teşkiline ve Vazifelerine Dair Kanunu, **Resmi Gazete**, S.3857, (11/02/1940), s.4.

⁹⁵⁶ BCA, 30.18.1.2/118.82.17.

⁹⁵⁷ Zafer Yıldız, "*Turizm Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi*", **Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi**, III/5, (Ağustos-2011), s.58-64.

milli turizm politikalarının oluşturulması için ilk adım atıldı.⁹⁵⁸ Bunun sonucunda Türkiye’de turizmin gelişimi için bir program belirlendi. Buna göre özel sektöre ağırlık verilecekti.⁹⁵⁹

Ancak yukarıda ifade edilen program dönemin şartları gereğince istenildiği gibi uygulanamadı. 1950’de yürürlüğe konulan “5647 sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu”⁹⁶⁰ gereğince yapılacak çalışmalar yukarıda ifade edilen örgütlenme kapsamında yönlendirilerek fiiliyata geçirilecekti. Sonraki yıllarda “Turizm Danışma Toplantıları” birkaç kez daha düzenlendi ve alınan kararların ne oranda hayata geçirildiği değerlendirildi.⁹⁶¹ Yurtiçi ve yurtdışında turist taşımacılığı ve turizm taşımacılığında gerekli araçları sağlamak, acentacılık faaliyetlerini yürütmek amacıyla 22 Ekim 1951’de Turizm Türk Anonim Şirketi’nin kurulmasına izin verildi.⁹⁶²

5647 Sayılı Yasa Türkiye’de turizmin gelişimi için çıkarılan ilk kanuni düzenlemedir. Böylece hangi işletmelerin “Turizm Müessesesi” olacağı ve teşvik tedbirlerinden hangi işletmelerin yararlanacağı belirtilmekte idi. Teşvik ve turizm işletmelerinin kontrolüyle ilgili bir diğer düzenleme de Türkiye Emlak Kredi Bankası’nın 1.000.000 liralık “Turizm Kredisi Fonu” oluşturmasıdır. Söz konusu fonla teşvik kapsamına alınan işletmelere kredi kaynağı sağlanmaktaydı.⁹⁶³ 1952’de Türkiye Turizm Kurumu’nun yararlı derneklerden biri olarak kurulmasına izin verildi.⁹⁶⁴

Yatırım teşviki için 1953’te bir başka kanun daha yürürlüğe girdi. “6086 Sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu”⁹⁶⁵ ile özel girişimcilere yeni bir kaynak oluşturuldu. Kanunla yatırımcılara on yıl süre ile vergi indirimi getirildi. İller Bankası’nın turizm sektörüne katkıda bulunabilmesi için “Turizm Endüstrisi Teşvik Fonu” oluşturularak bir başka kredi kaynağı yaratıldı.⁹⁶⁶

⁹⁵⁸Duygu Yetgin, “Selahattin Çoruh: Turizmde Bir Adanmışlık Öyküsü”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, XXIX/1, (Bahar-2018), s.114-117.

⁹⁵⁹Abdulahap Altürk, *Türkiye Turizm Literatürünün Durumu: Uluslararası Dergi Makalelerinin Bibliyometrik Analizi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Meral Dursun), Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Batman, 2018, s.7-8.

⁹⁶⁰Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu, *Resmi Gazete*, S.7470, (30/03/1950), s.1375.

⁹⁶¹Boran Toker, “Türkiye’de Turizm Sektörü Teşviklerinin Değerlendirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, XIV/2, (Haziran-2007), s.82-87.

⁹⁶²BCA, 30.18.1.2/126.70.13.

⁹⁶³Bariş Ertem, Mustafa Cevdet Altunel, “İstanbul İmarındaki Tarihi Eser Kaybının Tarih ve Turizm Açısından İncelenmesi: Karaköy-Kabataş Bölgesi”, *Ortadoğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, II/4, (Aralık-2011), s.75-79.

⁹⁶⁴BCA, 490.1.0.0/599.73.5; BCA, 30.18.1.2/128.27.14.

⁹⁶⁵6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu, *Resmi Gazete*, S.8414, (22/05/1953), s.6301.

⁹⁶⁶B. Ertem, M. C. Altunel, “İstanbul İmarındaki...”, s.75.

Ön hazırlıkları tamamlandıktan sonra 1954'te yürürlüğe giren “6224 Sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu”⁹⁶⁷ ile yabancı sermaye yatırımının da teşvikine kolaylık sağlandı. Bunun bir sonucu olarak 1955'te İstanbul Hilton Oteli açıldı.⁹⁶⁸

Bu çalışmaların dışında 1957'de 4951 Sayılı Yasa ile “*Basın, Yayın ve Turizm Vekâleti*” kuruldu. Böylece Türkiye’de ilk defa turizm, bakanlık seviyesinde temsil edilmeye başlandı.⁹⁶⁹ Anlaşılacağı üzere 1923-1950 yılları arasında, dünyanın dalgalı ekonomik ve politik durumu, savaşlar, içte ve dışta çözümü gerektiren ekonomik, politik ve sosyal sorunlar, Türkiye’de turizm alanında yapılması planlanan çalışmaların önündeki en büyük engel olarak gösterilebilir. Bununla birlikte 1950-60 döneminde iktidarın ekonomi yaklaşımının da etkisi ile söz konusu alanda birtakım çalışmalar yapılmıştır. Turizmin gelişimi doğrultusunda yapılan çalışmalarla planlı kalkınma dönemlerinin altyapısı oluşturulmuştur.⁹⁷⁰

Bu dönemde (1923-1963) turizm alanında birçok çalışma ele alınmıştır; Turizmin gelişiminde yasal düzenlemeler ve finansal yapılanmaların yanısıra bazı kurumların varlığından da burada değinmeliyiz. Türkiye Milli Talebe Federasyonu (TMTF) sosyal ve kültürel etkinliklerle yabancı öğrencilerin Türkiye’ye gelmesine vesile oldu. Bununla birlikte Türk Milli Gençlik Teşkilatı (TMGT) benzer eylemlerde bulundu. TMTF 1965’te İstanbul’da yapılan “16. Uluslararası Öğrenci Turizmi Konferansı”nın önde gelen destekçilerindendi.⁹⁷¹

Turizmin kalkınmada oynadığı rolün önemi devlet politikalarının belirlenmesinde dikkate alındı. 1960 sonrasında ise turizm sektörü Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’na (1963-1967) dâhil edildi.

⁹⁶⁷6224 sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete**, S.8615, (23/01/1954), s.254.

⁹⁶⁸B. Ertem, M. C. Altunel, “*İstanbul İmarındaki...*”, s.76.

⁹⁶⁹Mehmet Cihan Yavuz, Solmaz Filiz Karabağ, “*Ulusal Turizm Tanıtım ve Pazarlama Yönetimi Örgütlenmesi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi*”, **İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi**, 1/36, (Aralık-2009), s.113-130.

⁹⁷⁰Muhteşem Sözen, “*1982 Sonrasında Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikalarının Çanakkale Turizmine Etkileri*”, **Sosyoekonomi**, VI/6, (Aralık-2007), s.66-89.

⁹⁷¹Hacer Gümüş, **Türkiye’de Ulusal Turizm Örgütlerinin Yapısal Analizi ve Turizm Pazarlamasına Katkılarına Yönelik Bir Araştırma Çalışması**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ahmet Köroğlu), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı, Balıkesir, 2008, s.8.

II- Planlı Dönemde Turizm Politikaları (1963-2018)

1- Kalkınma Planlarında Turizm

Kalkınma politikaları belirlenen hedeflere ulaşmak için izlenilecek yolu belirtir. Her ülkenin kendine özgü şartları olmasına rağmen bu konuda dünyadaki gelişmelere koşut bir siyaset belirlendiği de vakadır.⁹⁷²

Türkiye’de Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), tarafından hazırlanan “*Beş Yıllık Kalkınma Planları*”, Türkiye’nin mevcut ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda, uzun dönemde gerçekleştireceği büyümeyi ortaya koyan temel politika dökümanlarıdır. 1963’ten itibaren 2018 yılını da kapsayacak biçimde on tane kalkınma planı hazırlanmıştır ve ulaşılmak istenen hedefler ile ulaşılmak istenen yapı ele alınmıştır.⁹⁷³ Söz konusu beş yıllık kalkınma planlarında yer alan turizm olgusu dikkate alındığında; başlangıçta kalkınma planlarında turizm bir ekonomik etkinlik olarak görülmüştür.⁹⁷⁴

Kısa vadede turizm hareketlerini ve turizmin ekonomik yararlarını arttırmak, turizm endüstrisinin hızla gelişmesini sağlamak için ilgili önlemlerin alınması amaçlanmıştır. İlk dönemde büyük çapta kitle turizmi odaklı seyahatler hedeflenmiştir. Daha sonraki turizm planlarında talebin coğrafi dağılımını sağlamak, mevsimselliği azaltmak, turistik ürünün çeşitlendirilmesi ve her mevsimde turizm olanaklarından yeterince yararlanabilmek üzerinde durulmaktadır. Bununla beraber, yerel halkın da yatırımlara katılabildiği daha küçük turizm işletmeleri özendirilmiştir.⁹⁷⁵

Genel olarak incelenen Beş yıllık kalkınma planlarında turizm sektörüne yönelik belirlenen politikalar dikkate alındığında, turizmin hızla gelişmesi için reklâm ve tanıtımın gerekliliği sıklıkla vurgulanmaktadır. Turizmde mevsimsel ve zamansal yoğunluğun önlenmesi için turizmin çeşitlendirilmesine yönelik etkinlikler teşvik edilmektedir. Önemle üzerinde durulan bir diğer konu da turizm personelinin eğitimidir. İç turizmin de canlandırılması gerekliliğinin göstergesi olarak kamu çalışanlarına ve turizm personeline tatil olanakları sunulması ve yerel halkın da ortaya çıkan artı değerden

⁹⁷²Mehmet Naci Sevkâl, **Kalkınma Politikalarındaki Değişim ve Kamu Yönetimine Etkisi**, (Basılmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Yeşim Edis Şahin), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2007, s.80.

⁹⁷³Demet Tüzünkan, “*Türkiye’de uygulanan beş yıllık kalkınma plan-larının istihdam politikaları açısından değerlendirilmesi*”, **Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VIII/2, (Nisan-2015), s.90-117.

⁹⁷⁴Yaşar Akça, Gülsüm Şahan, Ayşegül Tural, “*Türkiye’nin Kalkınma Planlarında Eğitim Politikalarının Değerlendirilmesi*”, **International Journal of Cultural and Social Studies**, III/2, (Aralık -2017), s.394-403.

⁹⁷⁵ Mithat Zeki Dinçer, Gürel Çetin, “*Kalkınma Planlarında Turizm*”, **Değişik perspektifleriyle turizm politikası ve planlaması**, (editör: Derman Küçükaltan, Hüseyin, Çeken, Şefik Okan Mercan), Detay Yayıncılık, Ankara, 2015, s.19-22.

payını almasına yönelik olan kararlar hazırlanan planlanan programların ortak konusudur.⁹⁷⁶

Aşağıda süreçleri belirtilen kalkınma planlarındaki ortak yönlerden bir diğeri de nitelik ve nicelik olarak turist sayısı, geceleme süresi ve ortalama harcama miktarını arttırmaktır. Amaç turizm gelirini yükseltmektir. Bununla birlikte tarihi eserlerin restore edilerek korunması, turistik özelliğe sahip orman alanları, milli parklar ve kıyıların kamu yararına kullanımı da ideal uygulamalar olarak ortaya çıkmaktadır.⁹⁷⁷

Türkiye’de uygulanan turizm politikalarında, uluslararası turizmde yaşanan yeni eğilimler ve ortaya çıkan yeni turizm tarzlarına uyum sağlama adınada adımlar atıldı. 1980’lerin ortasından itibaren kitle turizminden daha alternatif ve özel ilgi alanlarına yönelik turizm tarzlarına doğru bir kayma yaşandı. Bununla bağlantılı olarak turizm politikalarının dinamik bir yapı sergilediğini de burada ifade etmeliyiz. Ancak uygulanan bu politikaların ulusal turizmden beklenen sosyo-ekonomik hedeflere ulaşmadaki etki derecesi tartışmaya açıktır.⁹⁷⁸

1960’tan sonra düzenlenen ve uygulanmaya başlanan beş yıllık kalkınma planlarında turizmin geliştirilmesi için gerekli önlemlere yönelinmektedir. Turizmin ekonomik kalkınmadaki önemi her hükümet tarafından takdir edilmiş ve DPT’nin hazırladığı beş yıllık kalkınma planlarına da bu durum farklı düzeylerde yansımıştır.⁹⁷⁹ 1963-2018 yılları arasında uygulanan beş yıllık kalkınma planlarında turizm ile ilgili içerikler şöyle ifade edilebilir:⁹⁸⁰

a) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Planlı dönemin başlamasıyla birlikte küresel anlamda turizm endüstrisinin önemi kabul görmeye başladı. Doğal ve kültürel kaynakların ön plana çıkarılması için birçok program hazırlandı. Ödemeler dengesi açığının kapatılmasında turizmin oynayabileceği önemli rol ve potansiyel kaynaklar bu planda belirtilmektedir.⁹⁸¹

Bu potansiyeli değerlendirebilmek adına fiziki konaklama yatırımları, tanıtım

⁹⁷⁶Yasin Keleş, Yusuf Ziya Akbaş, “Yozgat İlinin Termal Turizm Potansiyelinin 2023 Turizm Vizyonu Kapsamında İncelenmesi”, **I. Uluslararası Bozok Sempozyumu**, 5-7 Mayıs, Yozgat, 2016, s.12-14.

⁹⁷⁷Y. Akça, “Türkiye’nin Kalkınma Planlarında...”, s.11.

⁹⁷⁸Münevver Soyak, “Uluslararası Turizmde Son Eğilimler ve Türkiye’de Turizm Politikalarının Evrimi”, **Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi**, S.4, (Haziran-2013), s.16-21.

⁹⁷⁹Kurban Ünlüöner, Ahmet Tayfun, Arzu Kılıçlar, **Turizm ekonomisi**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2007, s.12.

⁹⁸⁰<http://www.sbb.gov.tr/s.kalkinma-planlaris/E.T: 13.08.2019>.

⁹⁸¹Gencay Saatci, “Turizm Şuruları Protokol Konuşmalarının Kalkınma Planları Kapsamında Değerlendirilmesi”, **OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi**, XI/18, (Haziran-2019), s.2311-2316.

faaliyetleri, alışveriş ve diğer hizmetlerin önemine vurguda bulunulmuştur. Bu planda sınırlı kaynaklar konusuna sürekli değinilmektedir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın içeriğinde bu genel ilkelerin yanısıra aşağıda belirtilen faaliyetlere de yer verilmektedir.⁹⁸²

Uluslararası reklam firmaları aracılığıyla Türkiye'nin tanıtımının yapılması; Bazı ülkelerde “*Turist Eğilimleri Araştırması*”nın yapılması; İç turizmin teşvik edilmesi; Turizm ile ilgili tüm işleri yürütecek bir teşkilatın kurulması; Turizm gelişimini planlayacak “*Turizmi Geliştirme Kurulu*”nın kurulması; Turistlerin gümrük ve döviz işlemlerinin kolaylaştıracak önlemler alınması; Turizm danışma bürolarının açılması; 1954'te kurulan Turizm Bankası'nın iyileştirilmesi ve uygun turistik tesislere kredi verilmesi; Turizmin gelişimini olumsuz etkileyen yasa ve hükümlerin değiştirilmesi; Festivaller ve olimpiyat düzenlenmesi için araştırma yapılması; Turizm personelinin eğitilmesi; Yeni yapılacak otellerin bir süreliğine bina vergisinden muaf tutulması; Kamu kesimine ait dinlenme kamplarından turistlerin faydalanması; Halk eğitim programları kapsamında turistik eserlerin tanıtılması; Bağımsız yiyecek-içecek ve hediyelik eşya satan işletmelerin desteklenmesi; Turistik olarak gelişime açık doğal güzelliklerin kullanılmasının teşvik edilmesi.⁹⁸³

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın uygulama aşamasında bir Alman heyet tarafından 1966'da turizmin faaliyetlerinin geliştirilmesi için bir takım öneriler sunuldu: Turizm merkezlerinin geliştirilmesi, uluslararası turizm örgütlerine üyeliğin önemi ve turistlere yönelik uygulamaların neler olması gerektiği.⁹⁸⁴

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında belirlenen hedeflerin % 81'lik kısmı ilk üç yılda gerçekleştirildi. 1963 yılında 198.000 olan turist sayısı % 190 artarak 1967'de 574.000 oldu. 1963'te 7.700.000 dolar olan turizm geliri % 71 artarak 1967'de 13.200.000 dolara ulaştı. Turist başına harcamalarda düzenli azalma söz konusudur. Bu harcama 1963'te 39 dolar iken 1967'de 23 dolara düştü.⁹⁸⁵

Doğrudan turizm yatırımı olarak kabul edilen, yatak kapasitesini arttırmaya yönelik yatırımlar 507.800.000 lira ile ilk sırada bulunurken ikinci sırada turistik değerlere yapılan yatırımlar yer almaktadır.⁹⁸⁶

⁹⁸²Y. Akça, “*Türkiye'nin Kalkınma Planlarında...*”, s.13.

⁹⁸³G. Saatçı, “*Turizm Şuraları...*”, s.2315.

⁹⁸⁴BCA, 30.1.0.0/9.51.15.

⁹⁸⁵https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Birinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1962-1967.pdf
E.T:11.01.2021

⁹⁸⁶M. Soyak, “*Uluslararası Turizmde...*” s.18.

Ayrıca söz konusu dönemde turizmin geliştirilmesi amacıyla çeşitli kamu ve özel sektör kuruluşları arasında gerekli ölçüde koordinasyon sağlanamadı. Eğitim ve öğretim çalışmaları ile turizm kredi politikası için gerekli örgütlenme tam olarak oluşturulamadı. Turizm sektörü için gerekli olan malî ve hukukî tedbirler istenilen düzeye getirilemedi.⁹⁸⁷

Turizm gelirleri konusunda ancak beklenenin yarısına ulaşılabildi. Mevzuattaki eksiklikler ve imkânların oldukça sınırlı olması hedeflerin gerçekleşmemesinin en büyük nedenlerinden biri olacaktı.⁹⁸⁸

b) İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda turizmin ekonomiye sağladığı katkının yanısıra sosyal ve kültürel kalkınma anlamında olumlu etkilerinden de bahsedilmiştir. Turizmin sosyal etkilerinden daha fazla istifade etmek için iç turizm hareketliliğinin geliştirilmesi amacıyla konu üzerinde yoğunlaşmıştır. Turist sayısının ve turizm gelirlerinin arttırılmasına öncelik verilmektedir. Ayrıca turistik bölgelerde yatırımların arttırılması, kredilerle desteklenmesi, bir diğer önemli amaçtır. Üzerinde durulan bir diğer konu ise Turizm sektörünün yeniden yapılanmasıdır. Uluslararası rekabet imkânı sağlayacak fiyat politikalarının belirlenmesi, örnek olması ve özel sektörün teşviki açısından kamu yatırımlarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu amaçla tesis yatırımları konusunda özel sektör önemli bir ortak sayılmakta idi. Sadece altyapı yatırımlarının kamu tarafından sağlanması benimsenmektedir. Özellikle ilgili kamu kuruluşları arasında işbirliği bu döneminin temel amaçları arasındadır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı aşağıdaki faaliyetleri de içermektedir: Dış turizm gelirlerinin ve ortalama turist harcamalarının arttırılması; İç turizmin geliştirilmesi; Turizm yatırımlarının turistik potansiyeli olan bölgelerde yoğunlaştırılması; Kitle turizminin teşvik edilmesi; Fiyat politikasının uluslararası rekabet şartlarına göre düzenlenmesi; Turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel işlevlerinden yararlanılması; Teşkilatlanmanın, tanıtmanın ve kredi politikalarının yeniden düzenlenmesi; Alt yapı ve örnek tesislerin kamu; diğer yatırımların özel sektörcce yapılması.⁹⁸⁹

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında uygulanan turizm politikalarında temel hedef kitle turizminin geliştirilmesi idi. Bu amaçla uygun tesislerin kurulmasına yönelik teşvik

⁹⁸⁷ DPT Birinci Kalkınma Planı (1968) Turizm..., s.593-594.

⁹⁸⁸ Mithat Zeki Dinçer, Çetin Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 171-192.

⁹⁸⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1968, s.21.

tedbirleri geliştirildi. Ancak turizm sektörünün finansmanında kredi ihtiyacı istenilen düzeyde karşılanamadı. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında tesislerin kapasitesi yıllık ortalama artış oranı % 14 olarak gerçekleşti. Böylece belgeli tesislerin yatak kapasitesi otuz bir bin iki yüz otez beş'e ulaştı. Yapılan turistik tesislerin büyük bir bölümü Marmara Bölgesinde yoğunlaşmaktaydı. Turizm hizmet sektörünün ihtiyacını karşılamaya yönelik personel sayısı yetersiz kaldı. Bunların tamamının turizm alanında istihdam edilmesi sağlanamadı.⁹⁹⁰

Hedeflenen turist sayısı 4.828.000 kişi iken bu sayı dönem sonunda turist sayısı 3.982.023 oldu. Bu istatistik gerçekleşme oranının % 82,5 olması demektir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönem sonunda toplam turizm gelirleri 278.900.000 dolar olarak gerçekleşti. Öngörülen hedef 422.000.000 dolar idi. Elde edilen gelir öngörülen miktarın % 66,1'idir. Turizm giderleri ise 224.800.000 dolar olarak gerçekleşti.⁹⁹¹

c) Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

Dünyada başlayan petrol krizinden bütün ekonomik faaliyetler gibi Turizm Sektörü de etkilendi. Bu yüzden Türkiye'de yapılan planlamalar hedeflenen amaca ulaşamadı. Sonuç olarak turist sayısında, turizm gelirleri ve konaklama tesisleri kapasitesinde yaşanan gelişmelerde bir gerileme söz konusudur. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı yukarıda ifade edilen şartların etkisi altında oluşturuldu. Turizm konusunda şu hedefler belirlendi: Yatırımların ve tanıtma faaliyetlerinin kitle turizmine dâhil edilmesi; Özel sektör yatırımlarının ve özel sektör işletmeciliğinin teşvik edilmesi; Alt ve üst yapı yatırımlarında İmar ve İskân Bakanlığı ile Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın iş birliğinin sağlanması; Kıyıların toplum yararına kullanılması için mevzuat oluşturulması; Turizm yatırımları için genel bankaların da özendirici tedbirler alması; Sosyal turizmin gelişmesine önem verilmesi; İç turizmin teşvik edilmesi; Uygulamalı turizm eğitime ağırlık verilmesi; Personelin yıl boyu istihdamının sağlanması.⁹⁹²

1973'te başlayan ekonomik durgunluk ve petrol krizinin dünyada olduğu gibi Türkiye'de de turizm hareketlerini sınırlaması nedeniyle dış turizm gelirlerinde arzu edilen seviyeye ulaşamadı. Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısında % 14,3 oranında

⁹⁹⁰DPT İkinci Kalkınma Planı (1973) Turizm..., s.616.

⁹⁹¹Nevzat Yalçıntaş, "İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planının Sosyal Yönü", Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, S.20, (1969), s.237-254.

⁹⁹²Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1972, s.36.

bir artış gerçekleşti. Rakam 2.300.000'e ulaştı. Yurt dışına çıkan turist sayısı yılda % 4,6 artarak 1977'de 1.500.000 kişi olacaktı.⁹⁹³ Ayrıca Kıbrıs meselesinin 1974'te yeni bir sürece girmesi Türkiye turizmi açısından sıkıntılı bir sürecin başlangıcı anlamına geliyordu.

Bu dönemde Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 7.329.991 kişidir. Öngörülen sayı 8.051.000 idi. Bu hedefin % 91'ine ulaşıldı. Beklenen turizm geliri ise 669,700.000 dolar civarındadır. %142,1'lik bir artış sonucu elde edilen gelir 951,500.000 dolardır. Turizm giderleri ise 862.400.000 dolar ile planlanan giderin hayli üzerindedir. Yapılan hesaplar bu giderin 402.900.000 dolar olacağı yönündeydi. Belgeli tesislerde yatak sayısı % 10,2 artarak 50.379 oldu.⁹⁹⁴

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1977'de sonlandı. 1978 yılı için bağımsız bir program hazırlandı. Bunun sebebi Dördüncü Beş Yıllık Planın henüz hazırlanmamış olmasıydı. Çalışmaların tamamlanabilmesi için bir yıla ihtiyaç vardı. Bu da 1978 için sadece o yılı kapsayan bir programın hazırlanmasına sebebiyet verecekti. Bu bir yıllık planda kıyı yasasının çıkarılması, organize turizm bölgelerinin oluşturulması, tanıtma, pazarlama ve enformasyon hizmetlerinde eşgüdüm sağlanması, etkin bir tanıtım kampanyası hazırlanması hedef olarak belirlenecekti.⁹⁹⁵

d) Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

Kitle turizminin gelişimine yoğunlaşılması bu dönemin de prensiplerinden biri olarak benimsenmiştir. Yatırımlara hız verilmesi ve yatak kapasitesinin beş sene içinde iki buçuk katına çıkartılması için Organize Turizm Bölgeleri'nin geliştirilmesi hedeflendi. Bu dönemde özel sektör girişimlerinde bir canlılık olsa da onları desteklemek Emekli Sandığı ve Turizm Bankası'nın yatırım desteği oldukça önemlidir. Bunun yanı sıra yabancı yatırımların özendirilmesi, yabancı işgücü çalıştırmanın kolaylaştırılması, turist başına düşen harcamanın arttırılması, vize ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması planlanmıştı.⁹⁹⁶

Kitle turizmine uygun sektör işleyişinin sağlanması; Yatırım ve işletmecilikte kamu sektörünün etkinliğinin yükseltilmesi; Konaklama kapasitesinin artırılması;

⁹⁹³ DPT Üçüncü Kalkınma Planı (1979) Turizm..., s.429.

⁹⁹⁴ Y. Akça, "Türkiye'nin Kalkınma Planlarında Turizm Politikası", s.14.

⁹⁹⁵ Şaban Esen, Gökhan Emir, Hande Uyar, **Cumhuriyet'ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s.6.

⁹⁹⁶ **Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 1968, s.6.

Yabancı yatırımcıların işletmecilik yapmasının özendirilmesi; Yabancı uyruklu personel çalıştırılmasının kolaylaştırılması; Kamuya ait turistik tesislerin tek merkezden yönetilmesi; Kamuya ait turistik tesislerin dış turizme açılması; Kamuya ait turistik tesislerde iç turizme yönelik olarak kâr amacı güdülmemesi; Mevsim içi uçak filosunun artırılması amacıyla “*charter*” seferlerin düzenlenmesi; Personelin tatil gereksinimini karşılamak için gerekli önlemler alınması; Kıyıların kamu yararına kullanılmasının sağlanması; Her turiste ülkede kalacağı gün için döviz bozdurma zorunluluğu getirilmesi; Ana güzergâhlar üzerinde servis çekirdeklerinin oluşturulması; Turizmin zamanda yoğunlaşmasının önlenmesi; Giriş kapılarında geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması; Turizm eğitim politikasının ülke gereksinimini karşılayacak şekilde düzenlenmesi ve turizm istatistiklerinin geliştirilmesi diğer hedeflerdi.⁹⁹⁷

Bu dönemde en önemli gelişme 24 Ocak 1980’de uygulamaya konulan Ekonomik İstikrar Tedbirleri’dir. 2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu, Devüasyon Kararı, Yabancı Sermaye Çerçeve Kararnamesi, Yurtdışına Çıkışlar ile ilgili konular bu tedbirler doğrultusunda görüşülmüştür.⁹⁹⁸ Dünya Turizm Örgütü’nün Yeni Delhi’de 3-14 Ekim 1983’te düzenlediği toplantıya Türkiye’yi temsilen bir heyetin gönderilmesi bu dönemde yaşanan bir diğer önemli gelişmedir.⁹⁹⁹

1979’da bir buçuk milyon olan yabancı ziyaretçi sayısı %7’lik bir artışla 1983’te bir milyon altı yüz bine ulaştı. 280.000.000 dolar olan turizm geliri yaklaşık % 47’lik bir artışla 411.000.000 dolar olarak gerçekleşti. Bundan önceki dönemin başında olduğu gibi 1984 için de bağımsız bir kalkınma planı hazırlandı. 23-28 Nisan 1984 tarihleri arasında Ankara’da Türkiye-Bulgaristan XIII. Dönem Turizm Karma Komisyonu toplandı. İki ülke arasında turizm işbirliği konusunda protokol imzalandı.¹⁰⁰⁰ Turizmle ilgili olarak şu kararlar alındı: Öncelikli Turizm Merkezlerinin belirlenmesi; Tur güzergâhlarının planlanması ve geliştirilmesi; Türkiye’ye tur düzenleyen operatörlerin ve hava yollarının desteklenmesi bu plan kapsamında değerlendirilmekteydi.¹⁰⁰¹

⁹⁹⁷ Ali Gök, Sefa Şahan Birol, Elif Aydın, “*Kalkınma Planları Çerçevesinde Rekreeasyon Politikaları*”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, XI/60, (Aralık-2018), s.1378-1381.

⁹⁹⁸ https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Dorduncu_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1979-1983.pdf/ E.T:11.01.2021.

⁹⁹⁹ **BCA**, 30.18.1.2/492.128.2.

¹⁰⁰⁰ **BCA**, 30.18.1.2/508.224.2.

¹⁰⁰¹ **DPT Dördüncü Kalkınma Planı (1983) Turizm...**, s.211.

e) Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri arasında 540.000.000 dolarlık net döviz girdisi sağlamak için turizm gelirlerinde yıllık % 14,2 artış öngörülmekteydi. Turist ve günübirlikçi sayısının ise yılda % 10,8 artışla üç milyon kişiye ulaşması hedeflenmekteydi. Turizmde konaklama imkânları arttırılarak yüz bin yatağa ulaşılması amaçlanmaktaydı.¹⁰⁰² Kalkınma Planında Kıyı Turizminin dışında alternatif turizm türlerinin geliştirilmesinin de üzerinde duruldu. Doğal dengenin bozulmaması doğrultusunda söylemlere ilk defa yer verildi. Ayrıca, ürün geliştirme, pazar geliştirme stratejisi, yatırımlarda özel sektörün ön plana çıkmasının gerektiği, kamunun kaynakları özel sektöre kredi sağlayarak kullanması konuları üzerinde durulmaktaydı. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın diğer hedefleri şunlardır:¹⁰⁰³

Balkan Ülkeleri ve Üçüncü Dünya Ülkeleri ile ilişkilerin geliştirilmesi; Bireysel turizm ihmal edilmeden kitle turizminin özendirilmesi; Çalışanların tatil yapmalarının teşvik edilmesi; İstatistiki veri toplanmasında modern imkânlardan faydalanılması; İç turizm ile ilgili verilerin elde edilmesi; Turizm Potansiyeli'nin ekolojik dengenin korunması kapsamında değerlendirilmesi; Doğal çevre ile kültürel çevrenin korunması ve geliştirilmesi; Turizm kaynakları “*envanter*” çalışmalarında kurumlar arası işbirliği sağlanması; Turizm Bankasının yatırım yapmak yerine fonları kredi olarak kullandırması.

Beşinci Plan dönemi sonucunda bütün hedeflere ulaşıldığı söylenilebilir. Planlı dönemler boyunca yabancı gelişleri ve turizm gelirleri hedeflerinin en fazla gerçekleşme oranı Beşinci Plan'da elde edildi. Bu dönemde çıkarılan kanun ve yönetmeliklerde düzenlemelere gidildi. Plan döneminde toplam yabancı turist sayısında 12.300.000 kişi hedeflenirken 16.493.000 kişiye ulaşıldı. Böylelikle %134 oranında artış sağlandı. Hedeflenen turizm gelirleri, 3.338.200.000 dolar iken 9.329.900.000 dolar gelire ulaşıldı. Artış % 275,4 idi. Turizm giderlerinde ise 1.217.800.000 dolar belirlenmiş olmasına rağmen gerçekleşen rakam 2.007.090.000 dolar oldu. Yatak sayısı otuz sekiz bin olarak öngörüldüğü halde, yetmiş yedi bin iki yüz yirmiye ulaştı.¹⁰⁰⁴

¹⁰⁰² M. Z. Dinçer, *Türkiye'de Yat Turizmi. Turizm Yıllığı*, s.172.

¹⁰⁰³ *Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları*, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.9.

¹⁰⁰⁴ *Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Kalkınma Planları*, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.9.

13 Haziran 1986'da Türkiye ile İtalya arasında turizm alanına işbirliği anlaşması imzalandı. Bu anlaşmaya göre iki ülke arasında turizm personeli eğitimleri, ziyaretler turistik tesislerin geliştirilmesi gibi birçok konuda işbirliği yapılması kararlaştırıldı.¹⁰⁰⁵

f) Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

Beşinci Beş yıllık Kalkınma Planı'nın ardından yeni dönemde de turizm alanında yapılan düzenlemelerle turizm gelirlerinin % 13,6 oranında artırılarak 5.000.000 dolara ulaşması öngörüldü. Ziyaretçi sayısının % 8,2 artarak 7.400.000 kişiye ulaşması; 150.000 olan yatak kapasitesinin ise dönem sonunda 350.000'in üzerine çıkarılması planlanmaktaydı.¹⁰⁰⁶

17 Mart 1990'da Kahta, Burhaniye ve Ünye'de Turizm Danışma Müdürlükleri kuruldu.¹⁰⁰⁷ 28 Mayıs 1992'de Nevşehir-Göreme'de Turizm Danışma Müdürlüğü, Kütahya, Antalya-Arapsuyu ve Antalya-Side'de Turizm Eğitim Merkezi Müdürlükleri açıldı.¹⁰⁰⁸ 17 Ekim 1992'de Selçuk, Kastamonu ve Van'da Turizm Eğitim Merkezi Müdürlükleri ve Alaçatı'da Turizm Aşçılık Eğitim Merkezi Müdürlüğü açıldı.¹⁰⁰⁹ Turizm yatırım ve işletmelerinin geliştirilmesi amacıyla 6 Ekim 1993'te Turizm Yatırım ve İşletmeleri Nitelikleri Yönetmeliği uygulamaya geçirildi.¹⁰¹⁰ 6 Aralık 1993'te Burdur, Gelibolu, Gaziantep, Antalya, Bodrum, Finike, Didim ve Güzelyurt'ta Turizm Danışma Müdürlükleri kurulması yönünde karar alındı.¹⁰¹¹

Bu planda doğal ve kültürel mirasın korunmasına yönelik çalışmalar dikkat çekmektedir. Yabancı tur operatörlerine olan bağımlılığın azaltılması için yerli seyahat acentalarının teşvik edilmesi, “*charter*” uçuşlarının özendirilmesi önemli unsurlar arasındadır. İlk defa yerel halkın küçük çaplı turizm yatırımlarının teşvik edilmesi vurgulanmaktadır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda konumuzla ilgili olan diğer başlıklar şöyledir: Hizmet verenlerin nitelik ve nicelik olarak eğitime tabi tutulması; Alt ve üst yapının geliştirilmesi; Doğal ve kültürel çevrenin korunarak turizme açılması; Charter taşımacılığının yaygınlaştırılması; Alternatif turizm türleri için yeni politik düzenlemelere gidilmesi; Tesislerin doluluklarının artırılması; Turizm mevsimini uzatıcı

¹⁰⁰⁵ BCA, 30.18.1.2/558.501.10.

¹⁰⁰⁶ Mithat Zeki Dinçer, Çetin Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 171-192.

¹⁰⁰⁷ BCA, 30.18.1.2/647.28.5.

¹⁰⁰⁸ BCA, 30.18.1.2/715.317.4.

¹⁰⁰⁹ BCA, 30.18.1.2/726.362.1.

¹⁰¹⁰ BCA, 30.18.1.2/756.490.1.

¹⁰¹¹ BCA, 30.18.1.2/763.520.2.

faaliyetlerin hayata geçirilmesi; Aile işletmeciliğinin teşvik edilmesi; Toplumun tatil yapmasının sağlanması.¹⁰¹²

Sektörde 1989'da 146.000 olan Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yatak sayısı, 314.000'e ulaştı. 1989'da Türkiye'ye gelen 4.500.000 turist 2.600.000.000 dolar döviz bıraktı, 1994'da Türkiye'yi 6.700.000 turist ziyaret etmiş ve turizm geliri 4.300.000.000 dolar olarak gerçekleşmiştir. Turizm talebi, yatırımları uyarmış ve teşvik etmişti. 1990'da sektöre yapılan yatırım 2,600.000.000.000 TL oldu. Bunların % 85'i özel kesim tarafından üst yapıya yönelik olarak yapıldı. Bu durum, toplam turizm yatırımları içinde özel sektörün payının arttığını ve çıkarılan teşvik yasalarının olumlu etkisinin olduğunu göstermektedir.¹⁰¹³

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın yürürlüğe konulamaması nedeni ile 1995 yılı için tek yıllık bir program hazırlandı. Sürdürülebilir turizm gelişimi, turizm talebinin mekânsal dağılımının sağlanması, değişen turizm tercihlerine göre yeni potansiyel alanların oluşturulması, turizm ürününün çeşitlendirilmesi programın hedefleri arasındadır. Geçiş planında, sürdürülebilir bir gelişimin unsurları arasında yer alan sosyal etkiler, kültürel değerler ile bütünleşik bir gelişim araz etmektedir.¹⁰¹⁴

g) Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yatak kapasitesinin arttırılmasına dönük politikaların terkedildiği ilk plan olması açısından önemlidir. Bununla birlikte planda altyapı yatırım maliyetlerine özel sektörün de katılımının sağlanması öngörülmekteydi. Yedinci plandan sonra artık turizm ile ilgili ekonomik faydalara ve sosyal-çevresel sorunların çözümüne yoğunlaşıldı.¹⁰¹⁵

Dönem sonunda belgeli yatak kapasitesinin 1.300.000'i bulması ve turizm gelirlerinin 12.000.000.000 dolara ulaşması hedeflendi. 20-22 Ekim 1998'de "*Birinci Turizm Şurası*" toplandı. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Yerel halkın ve turistlerin sektörden beklentilerinin karşılanması; Doğal ve kültürel değerlerin sürekliliklerinin sağlanması; Var olan üst yapının daha aktif kullanılması; Doğal sermayenin korunması; Yeni alternatif turizm çeşitlerinin geliştirilmesi; Yerel

¹⁰¹² Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, **Kalkınma Planları**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.10.

¹⁰¹³ https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1990-1994.pdf /E.T:11.01.2021.

¹⁰¹⁴ Ş. Esen, G. Emir, H. Uyar, **Cumhuriyet'ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)**, s.6.

¹⁰¹⁵ M. Z. Dinçer, Ç. Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, s.184.

yönetimlerin ve yerel halkın turizm ile ilgili kararlara katılması; Fiziki planların amaca yönelik olarak uygulanması; Küçük ölçekli işletmelerin geliştirilmesi; Yerli tur operatörlerinin yaygınlaştırılması; Tanıtma ve pazarlama faaliyetleri için özel sektörün katılımının sağlanması; Alt ve üst yapının “*entegre*” olması için düzenlemeler yapılması; Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) projesinin uygulanması; Kamu tarafından yapılan alt yapı finansmanına kullanıcılarında dâhil edilmesi; Turizm Sektörü Ana Planı (TUSAP)’nın uygulamaya geçirilmesi; Sertifikasyon sistemine geçilmesi; İkinci konutların pazarlanmasına yönelik organizasyonların geliştirilmesi yer almaktaydı.¹⁰¹⁶

Yedinci Beş Yıllık Plan Dönemi’nin ilk iki yılı olan 1996 ve 1997 yıllarında hedeflere ulaşıldı. Ancak hedeflenen turist rakamının altında kalındı. 1997’de Türkiye’ye 9.689.000 turist geldi. 1998’de ise bu oran hiç artmadan 9.752.000 oldu. 1999’da ise, bir önceki yıldan yaklaşık % 23,3’lük bir düşüş ile sayı 7.500.000 kişi olarak gerçekleşti. Yabancı turist gelişlerinde, özellikle 1997’den sonra yaşanan olumsuz gelişmeler, turizm gelirlerine de yansdı. 1998’de bir önceki yıla göre % 3,5 azalmayla 7.800.000.000 dolar olarak belirlendi. 1999’da meydana gelen deprem felaketi ve konjonktürel nedenler sonucunda Türkiye’ye gelen yabancı turist sayısı negatif eğilim göstererek 7.500.000 kişiye düştü. 1999’da da bir önceki yıla göre yaklaşık % 27,8 oranında bir azalma yaşandı. Turizm geliri 5.200.000.000 dolar olarak yansdı.¹⁰¹⁷

h) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında dönem sonunda hedeflenen turist sayısı 13.600.000 idi. Toplam turizm gelirlerinin ise 11.000.000.000 dolar üzerinde gerçekleşeceği öngörülmekteydi. Ayrıca 2005’te yatak kapasitesinin belgeli konaklama tesislerinde 750.000’in üzerine çıkması bir diğer amaçtı.¹⁰¹⁸ 14 Şubat 2002’de “*İkinci Turizm Şurası*” toplantısında; spor etkinliklerine, Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da turizm yatırımlarına öncelik verilmesi, Turizm ve Kültür Bakanlıkları’nın birleştirilmesi ifade edildi. Bu plan dönemine belirlenen diğer hedefler ise; Turizmin kendi kaynağını yaratabilen bir sektör olması; Yeni alanlarda turizmin geliştirilmesi; Yatırımların doğal, tarihi ve sosyal çevreyi koruması; Pazarlamaya, hava ulaştırmasına ve toplam kaliteye

¹⁰¹⁶ Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, *Kalkınma Planları*, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.11.

¹⁰¹⁷ DPT Yedinci Kalkınma Planı (2000) Turizm..., s.162.

¹⁰¹⁸ Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, *Kalkınma Planları*, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.12.

öncelik verilmesi; Yerel yönetim ve halkın turizm ile ilgili kararlara katılması; Kamu tarafından yapılan alt yapı finansmanına kullanıcılarında dâhil edilmesi; Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi kapsamında hazine garantisine gerek duyulmayacak bir modelin oluşturulması; Turizm eğitimi ve kalitesinde belgelendirme sisteminin oluşturulması; Turizme yönelik arazilerin kullanımının denetlenmesi için yasal düzenleme yapılması; Turizm Sektörü Ana Planı (TUSAP)’nın uygulamaya geçirilmesi; Dış pazarlarda Avrupa Birliği dışındaki ülkelere de yönelinmesi; Alternatif turizm faaliyetlerinin sürdürülmesi; Milli park alanlarında sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi idi.¹⁰¹⁹

Uluslararası turizm geliri içerisinde elde edilen pay 2000’de % 1,6 iken plan dönemi sonunda % 2,9’a ulaştı. İlgili dönem başında Türkiye’ye gelen yabancı turist sayısı 10.400.000 kişi iken dönem sonunda 21.100.000 kişiye ulaşıldı. 7.600.000.000 dolar olan turizm geliri 18.200.000.000 dolar olarak gerçekleşti. Gelen yabancı turist sayısındaki artış, Türkiye’yi dünyada en çok turist kabul eden ülke sıralamasında on ikinci sıraya yerleştirdi. Dünyada en çok turizm geliri elde eden ülkeler arasında sekizinci ülke Türkiye oldu. 2000’de 352.000 olan turizm işletme belgeli tesislerin yatak kapasitesi, 2005’te 450.000’e; 350.000 olan belediye belgeli tesislerin yatak kapasitesi ise 400.000’e ulaştı. Sektörde faaliyet gösteren seyahat acentesi sayısı 4.825 olarak kayıtlara geçti.¹⁰²⁰

i) Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı süre olarak diğerlerinden daha uzundur. Yedi yıllık bir zaman dilimini kapsamaktadır. Bir önceki dönemde oluşan yüksek cari açık 18.200.000.000 TL’lik turizm gelirlerinin önemini daha da arttıracaktır.¹⁰²¹ Gelir seviyesindeki dengesizliği azaltıcı bir rol oynayan turizm potansiyelinin önemi daha belirgin bir surette kendisini gösterdi. Turizm potansiyeli olan bölgelerin ekonomik ve sosyal kalkınması yönünde karar alındı.¹⁰²²

Ayrıca dünya turizm ekonomisinden alınan payın artırılması da bu plan içinde yer almaktadır. Dönem sonunda turizm gelirlerinin 36.400.000.000 dolara, turist sayısının ise 38.000.000 kişiye ulaşması amaçlanmaktaydı. Bunun dışında yeni yörelerde

¹⁰¹⁹Ş. Esen, G. Emir, H. Uyar, **Cumhuriyet’ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)**, s.8.

¹⁰²⁰DPT Sekizinci Kalkınma Planı (2006) Turizm..., s.35.

¹⁰²¹DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm..., s.14.

¹⁰²²Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, **Kalkınma Planları**, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2006, s.16.

turizmin geliştirilmesi; Yatırımların doğal, tarihi ve sosyal çevreyi korumasının sağlanması; Turistik ürünün niteliğinin yükseltilmesinin sağlanması; Alternatif turizm faaliyetlerinin sürdürülmesi; Sağlık turizminin desteklenmesi; Turizm teşviklerinde pazarlamanın, hava ulaştırmasının ve toplam kalitenin iyileştirilmesi; Yerel yönetimlerin ve yerel halkın turizm ile ilgili kararlara katılması; Kamu tarafından yapılan alt yapı finansmanına kullanıcılarında dâhil edilmesi; Turizm Sektörü Ana Planı'nın hazırlanması; Turizm eğitimi ve kalitesinde belgelendirme sisteminin oluşturulması planlanmaktaydı.¹⁰²³ Özellikle Turizmde demokratik katılım, mesleki eğitim ve kalitenin yükseltilmesine yönelik eylemler kalkınma planlarının ortak özellikleri arasında idi. Belirli dönemlerde periyodik olarak birbirinin takip eden kalkınma planları belirtilen konularda sürekliliği sağlayabilmek için sıklıkla tekrarlanmakta idi.

2007-2012 döneminde Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı ortalama % 8,2'lik artışla dönem sonunda 31.800.000 kişiye ulaştı. Söz konusu dönemde turizm geliri yıllık ortalama % 7,9'luk yükselmeye 29.400.000.000 dolar olarak gerçekleşti. 2012'de dünyada en çok turist kabul eden ülke sıralamasında Türkiye altıncı sırada yer aldı. Turizm gelirlerinde ise on ikinci sıraya geriledi. 2006'da 509.000 olan turizm işletme belgeli tesislerin yatak kapasitesi 2012'de 716.000'e yükseldi. Aynı dönemde 396.000 olan belediye belgeli tesislerin yatak kapasite sayısı ise 505.000 rakamına erişti. 950.000 yatak kapasitesi aşılarak 2012'de 1.200.000'e ulaştı. Türkiye'de kitle turizmi ön plana çıkmaya başladı.¹⁰²⁴

j) Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Kalkınma planı belirlenirken turizmde nitelikli iş gücü konaklama Turizmde nitelikli işgücü, konaklama sektörü ve hizmet kalitesiyle uluslararası bir marka haline gelmesi ve daha üst gelir gruplarına hitap edilmesi dikkate alındı.¹⁰²⁵ Turizm gelirleri 2007-2012 döneminde yıllık ortalama % 7,9 oranında artarak 2012'de 29.400.000.000 dolara ulaştı. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın sonunda yıllık ortalama % 7,8'lik bir değişimle 40.800.000.000 dolarlık bir turizm geliri beklenmekteydi. Özellikle sağlık turizmi öncelikli olarak yer aldı. Yaşlı nüfus oranı yüksek olan batı ülkelerinin sağlık ihtiyaçlarını karşılamada, Türkiye'ninkaliteli ve ucuz hizmet anlayışı bir avantaj

¹⁰²³DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm..., s.15.

¹⁰²⁴ DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm..., s.15.

¹⁰²⁵Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Beş yıllık Kalkınma Planları, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2014, s.18.

sağlayabilirdi. Ayrıca bu planda “yeşil büyüme”, “eko-verimlilik” gibi yeni terimlerden bahsedildiği de tespit edilmektedir. Yöresel gastronomi sektörünün öneminden de bu planda bahsedilmektedir. Bunun dışında Turizmde marka haline gelinmesinin sağlanması; Üst gelir grubuna hitap edecek şekilde turistik ürün çeşitlendirilmesi; Kalitenin artırılması ve sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde bölgesel kalkınmada öncü bir sektör haline gelinmesi; Sağlık turizmi başta olmak üzere alternatif turizm türlerinin desteklenmesi; “Varış Noktası Yönetimi” kapsamında yeni projelerin hayata geçirilmesi; Dış tanıtım faaliyetlerinin etkinleştirilmesi; Yerel yönetimlerin, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın turizm ile ilgili kararlara katılması; İşgücü kalitesinin artırılması; Yüksek standartlarda hizmet sunulması; Sürdürülebilir turizm uygulamalarının geliştirilmesi; Turizmin sosyo-kültürel ve çevresel olumsuzluklarının azaltılması.¹⁰²⁶

Türkiye’de devletin rolünün, özellikle ekonomik büyümeyle istihdamın artırılması, bölgesel gelişmişlik düzeyinin dengelenmesi, yatırım yoluyla sanayileşme politikalarının yönlendirilmesi, ekonominin dış rekabete açılması da planlanmaktaydı.¹⁰²⁷

İç ve dış gelişmelere bağlı olarak turizm sektöründe onuncu beş yıllık kalkınma planı dönemi dalgalanmaların yaşandığı bir dönem olmuştur. Türkiye’de 2000’li yılların başından itibaren süregelen zaman diliminde turizm sektöründe 2014’te zirve noktasına ulaşılmasına rağmen iç ve dış gelişmeler nedeniyle 2015 ve 2016 yıllarında bir gerileme yaşanmıştır. Türk turizminde 2017’de başlayan toparlanma süreci 2018’de büyük bir ivme kazanarak yabancı turist sayısı 39.500.000 kişiye turizm geliri ise 29.500.000.000 dolara ulaşmıştır.¹⁰²⁸

k) Onbirinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023)

On Birinci Plan döneminde, uygulanacak olan politika ve tedbirlerle ihracatın 226.600.000.000 ve ithalatın ise 293.500.000.000 dolara ulaşması hedeflenmektedir. Turizmde planlanan gelir artışı ile birlikte cari işlemler açığının milli gelire oranının dönem sonu itibariyle % 0,9 olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir. 2018’de 29.500.000.000 dolar olan turizm gelirin On Birinci Kalkınma Planı sonunda 65.000.000.000 dolara ulaşması beklenmektedir. 2018’de 46.000.000 olarak gerçekleşen

¹⁰²⁶ Ş. Esen, G. Emir, H. Uyar, **Cumhuriyet’ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)**, s.9.

¹⁰²⁷ M. Z. Dinçer, Ç. Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, s.185.

¹⁰²⁸ <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>/ E.T:03.01.2021.

ziyaretçi sayısının dönem sonunda 75.000.000 kişiye ulaşması ve 2018’de ziyaretçilerin kişi başına ortalama harcama tutarı 647 dolar iken ilgili dönem sonunda 867 dolara ulaşması öngörülmektedir.¹⁰²⁹

Turizmin çeşitlendirilmesinde ve turizmin geliştirilmesi kapsamında, değişen tüketici eğilimleri ve bilgi teknolojileri alanında yaşanan gelişmeler dikkate alınacaktır. Sunulan hizmet kalitesini artırması, daha fazla harcama eğiliminde olan yabancı turistlerin Türkiye’ye çekilmesi, konaklama dışı harcamaların artırılması planlanan bir diğer hedeftir. Yapılan bu çalışmalarla ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkı sağlamak amaçlanmıştır. Mevcut turizm pazarının güçlendirilmesi, geliştirilmesi ve buna ek olarak yeni pazarlarının oluşturulması yoluyla turist sayısının artırılması planlanmaktadır. Başta uzak doğu ülkeleri olmak üzere dünyanın yükselen pazarı konumundaki ülkelere yeni kaynaklar oluşturarak Türkiye’ye yapılan tarifeli uçuş seferlerinin sayılarının artırılması bir diğer önemli hedeftir. Bununla beraber mevcut kaynak ülkelerin sefer sayılarının artırılması On Birinci Kalkınma Planı’nda yer almaktadır.¹⁰³⁰

B- TÜRKİYEDE TURİZMİN EKONOMİK ÖNEMİ

Turizm ülkelerin sosyal, kültürel ve ekonomik yönden kazanımlar sağlamasında önemli rol oynayan hizmet alanlarından biridir. Dolayısıyla turizm potansiyeli olan gelişen ve gelişmekte olan ülkeler, uluslararası turizm etkinliklerini ağırlıklı olarak ele alarak, gerek ekonomik yönden daha hızlı gelişmek gerekse geliri tabana yayarak refah seviyesini artırmayı hedef almaktadırlar.¹⁰³¹

Turizmden sağlanan gelirler milli gelir kapsamındadır ve ulusal ekonomiyi canlandırıcı etkiye sahiptir. Söz konusu etki ise ekonomiyi pozitif yönde etkileyerek turistlerin ülkede gerçekleştirdikleri yeme, içme, alışveriş ve konaklama gibi birçok sektörü desteklemektedir.¹⁰³²

Bu sektör yalnızca eğitilmiş ve yetenekli işgücüne değil, belirli düzeyde eğitime sahip olmayan kişilere de istihdam sağlamaktadır. Bu da turizmde girişimciliğin

¹⁰²⁹Tuna Batuhan, *Onbirinci Kalkınma Planında Turizm Politikaları, Uluslararası Global Turizm Araştırmaları Dergisi*, IV/2, (Mayıs-2020), s.78-84.

¹⁰³⁰Ş. Esen, G. Emir, H. Uyar, *Cumhuriyet’ten Günümüze Hükümet Programlarında Turizm (1923-2021)*, s.10.

¹⁰³¹Hakan Çetintaş, Çetin Bektaş, “Türkiye’de Turizm ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Kısa ve Uzun Dönemli İlişkiler, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, XIX/5, (Bahar-2008), s.37-38.

¹⁰³²Jati Kumar Sengupta, “Exports and Economic Growth in Asian NICs: An Econometric Analysis for Korea”, *Applied Economics*, XXVI/1, 1994, s.41-51.

yanısırayeni yatırımları da beraberinde getirmektedir.¹⁰³³ Uluslararası turizm, minimum iki yönlü ihracat merkezli büyümeyi sağlamaktadır. Birincisi bölgesel işletmelerin rekabet gücünü hızlandırmak suretiyle turistik varış noktalarının açılması, diğeri ise bu işletmelerin ekonomik ölçeklerini büyütmesidir.¹⁰³⁴

Türkiye kültürel, tarihi ve coğrafi olarak eşsiz bir turizm merkezidir. Büyük bir potansiyele sahiptir. Kamu ve özel sektörün işbirliği bu sebeple çok önemlidir. Türkiye turizmi ağırlıklı olarak mevsimlidir ve çoğunlukla deniz turizmi ön plandadır. Ülkenin turizm potansiyeline işlevsellik kazandırabilmek için farklı bileşenlerin bir araya gelmesi gerekmektedir.¹⁰³⁵

I- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu (16 Mart 1982)

12 Mart 1982’de kabul edilip, 16 Mart 1982 tarihli ve 17635 sayılı resmi gazetede yayımlanan yasanın amacı; turizm sektörünü düzenleyerek gelişmesini sağlamaktır. Aynı zamanda bu sektörü dinamik bir yapıyla işleyişine kavuşturarak düzenleme ve önlemlerin alınmasını temin etmektir. Söz konusu yasanın 13. Maddesine göre turizm alanında etkinliklerini sürdüren işletmeleri teşvik etmek ve destek vermek öncelik kabul edilmektedir. Kanunun yürürlüğe konulmasıyla beraber bu alana tahsis edilecek kredi olanakları artırılarak, elektrik, havagazı, su maliyetlerinin bölgedeki asgari tarife göre ödenebilmesi kolaylığını getirildi. Bu çalışma iletişim sektöründe çok sayıda avantaj sağladı. Ayrıca personel sayısının % 10’unu geçmeyecek surette yabancı personelin istihdamına izin verilmekteydi. Bu bağlamdabakanlık tarafından bir “*Turizm Geliştirme Fonu*” oluşturuldu.¹⁰³⁶

Bu yasayla turizm merkezlerinin tespit edilmesi ve kamusal alanların yatırımcılara ayrılması, turizm alanındaki yatırım artışlarının sebepleri arasında kabul edilmektedir. 1985-1989 yılları arasında hibeye yönelik teşvik desteğinden faydalanma olanağının sağlanması, yatırım artışında büyük rol oynamaktadır. 1992’ye kadar gerçekleştirilen yatırım harcamalarının özkaynaklardan sağlanan bölümünün nakit olarak ödenmesinde

¹⁰³³Russel W. Belk, J. A. Costa, “*International Tourism: An Assessment and Overview*”, **Journal of Macromarketing**, XV/2, (Spring-1995), s.33-49.

¹⁰³⁴Jacint Balaguer, M.Cantavella Jorda, “*Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case*”, **Applied Economics**, CCCIV/2, (March-2002), s.877-884.

¹⁰³⁵ M. Z. Dinçer, Ç. Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, s.186.

¹⁰³⁶Turizm Geliştirme Fonu, **Resmi Gazete**, S.1402, (16/03/1982), s.3.

“*Kaynak kullanımı destekleme primi*” şeklinde bir teşvik önlemi getirildi. Bu teşvik, hibe özelliğinden dolayı öncelikli olarak tercih edilmektedir.¹⁰³⁷

Turizm teşvik sistemlerinde faaliyet kontrolü, diğer kamu alanlarındaki gibi yeterli seviyede değildir. İlgili belgelerin verilmesi ve yatırımların yapılması sürecindeki her aşamada etkin bir kontrolün temini kaçınılmazdır. Bunun yanı sıra söz konusu teşviklerin yeterliliğe sahip kişilerce hazırlanması ve daha uzun döneme yayılması konularına dikkat edilmesi uygun bir politika olarak değerlendirilebilir.¹⁰³⁸

Bu kanunla turizm sektörüne verilen destekler daha sağlam bir zemine oturtulmaya çalışılacaktı. Ancak teşvik araçlarının ve bu alanla ilgili mevzuatın sürekli değişikliğe uğraması Türkiye’de teşvik sisteminin önemli bir sorunu olarak değerlendirilmektedir. Teşvik sisteminin bürokratik sebeplerle çok yavaş işlemesi karşılaşılan diğer önemli bir sorundur.¹⁰³⁹

II- Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri

Türkiye’de turizm sektörü 1980’den itibaren ilerleme kaydetmektedir. Ülke ekonomik sıkıntılar yaşarken; döviz girişi dış borç ve işsizliğin azaltılmasına yardımcı oldu. Ülkeye gelen turist sayısını, turistlerden elde edilen geliri, turist başına düşen harcama miktarını ve turizmin Gayrisafi Yurt İçi Hasıla’dan (GSYH) payını gösteren veriler, yatırımlar ve ihracat turizmin 1980’lerden itibaren en önemli sektörlerden biri olduğunun delilidir.¹⁰⁴⁰

Gelecekte daha rekabetçi ve sürdürülebilir politikalar uygulanırsa, Türkiye’nin uluslararası turizm sektörü kazançlarından daha büyük bir pay alması mümkün olacaktır. Bunun sonucunda Türkiye’de istihdam ve ekonomi alanında ciddi iyileşmeler gerçekleşecek ve en kısa sürede sosyal refahı artacaktır. “*Turizm değer yaratmanın, sosyal üretimin arttırılmasında ve gelirlerin oluşmasında önemli bir etkidir.*”¹⁰⁴¹ Çeşitli turizm potansiyeli olan Türkiye, uluslararası turizm gelirlerini Batılı ülkelerin düzeyine yükseltme kapasitesine sahiptir. Bu amaçla Türkiye, olumlu yayılma etkileri ve

¹⁰³⁷Boran Toker, “*Türkiye’de Turizm Sektörü Teşviklerinin Değerlendirilmesi*” Yönetim ve Ekonomi, **Celal Bayar Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi**, XIV/2, (Haziran-2007), s.83-85.

¹⁰³⁸Ömer Şanlıoğlu, Enes Ömer Özcan, “*Türkiye’de Uygulanan Turizm Teşvik Politikaları ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme*”, **Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VII/2, (Temmuz-2017), s.115-117.

¹⁰³⁹Ö. Şanlıoğlu, E. Ö. Özcan, “*Türkiye’de Uygulanan Turizm Teşvik Politikaları ve Sonuçları...*”, s.116.

¹⁰⁴⁰Ali Çımat, Ozan Bahar, “*Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme*”, **Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, III/6, (Ekim-2003), s.1-18.

¹⁰⁴¹Gökalep Nuri Selçuk, **Turizm Ekonomisi**, Salkımsöğüt Yayınları, Konya, 2015, s.74.

ekonomiye daha yüksek getiri sağlaması amacıyla turizm sektöründeki yerel ve yerel yatırımları daha da desteklemelidir.¹⁰⁴²

1- Ekonomik Büyüme

Turizmin ekonomideki önemi XX. Yüzyılın sonlarına doğru farkedilemeye başladı. 1950'ye kadar ekonomik büyüme, kalkınma ve refah için “*global*” araştırmalarda turizmin genel olarak dikkate alınmadığı bilinmektedir.¹⁰⁴³ Turizm XXI. Yüzyıl küresel ekonomisinde telekomünikasyon ve bilgi teknolojileriyle beraber oldukça hızla gelişmeye başlayan bir sektör durumuna geldi. Gelişen ve gelişmekte olan ülkelerin çoğunda bu sektör ekonomik büyüme ve gelişimin önemli bir kaynağı olarak bilinmektedir.¹⁰⁴⁴

Türkiye'nin 2020'de uluslararası turizm gelirleri payının %4'e çıkması, söz konusu sektörden sağlanacak ediminin 90.000.000.000 dolar gibi önemli bir meblağa ulaşması anlamına gelir.¹⁰⁴⁵ Türkiye uygun büyüme stratejileri oluşturarak dünya genelinde gerçekleştirilen yatırımları çekmeyi başarabilecek bir ülke konumundadır. Dış yatırımlara ağırlık verilmesi turizm gelirlerinin artması anlamına gelecektir. Sonuçta turizm sektörü Türkiye açısından büyük bir döviz getirisi sağlamaktadır. Dolayısıyla devletin söz konusu sektörde yatırımları teşvik eden ve destekleyen politikaları oldukça önemlidir. Turizm gelirleri ithalatta kullanılabilecek döviz kaynağı oluşturmaktadır. Bu artış daha yüksek üretim ve istihdama yol açar.¹⁰⁴⁶

2- Uluslararası İlişkiler Kapsamında Turizm

Türkiye turizm sektörüyle uluslararası alanda gerek politik gerekse ekonomik açıdan güç kazanabilecektir.¹⁰⁴⁷ Kongre ve fuar turizminin Türkiye'ye bir avantaj

¹⁰⁴² M. Z. Dinçer, Çetin Güral, **Kalkınma Planlarında Turizm**, s.186.

¹⁰⁴³ Geoffrey I. Crouch, J.R.Brent Ritchie, “*Tourism, Competitiveness and Societal Prosperity*” **Journal of Business Research**, XLIV, (May-1999), s.138-141.

¹⁰⁴⁴ Jared Diamond, “*Tourism's Role in Economic Development: the Case Reexamined*”, **Economic Development and Cultural Change**, XXV/3, (Nov-1977), s.539-542.

¹⁰⁴⁵ Ozan Bahar, “*Turizm sektörünün Türkiye' nin Ekonomik Büyümesi Üzerindeki Etkisi: VAR Analizi Yaklaşımı*”, **Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIII/2, (Haziran-2006), s.147-146

¹⁰⁴⁶ Özlem Kızılgöl, Erman Erbaykal, “*Türkiye'de Turizm Gelirleri ile Ekonomik Büyüme İlişkisi: Bir Nedensellik Analizi*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XIII/2, (Güz-2008), s.359-361.

¹⁰⁴⁷ Hakan Altınay, “*Turkey's Soft Power: An Unpolished Gem or an Elusive Mirage?*”, **Insight Turkey**, X/2, (April-2008), s.55-66.

sağladığı açıkça ortadadır. Kültür turizmi de dış politikada Türkiye'nin imajını destekleyici fırsatlar sunmaktadır.¹⁰⁴⁸

Türkiye'nin gereğince tanıtılamadığı, yabancı ülkelerde yapılan ve televizyon kanallarında yer alan röportajlar ve anket uygulamaları ile sabittir. İnsanların ve kültürlerindeki doğru tanıtılması, turistlerle yakınlık kurmanın önemli bir aracıdır. Kültür turizmi, uzak mesafeleri yakınlaştıran bir unsurdur.¹⁰⁴⁹

Önyargıların ortadan kalkması için kültürel ilişkiler ve ülke tanıtımı önemlidir. Sadece maddi değil çeşitli sosyal ve kültürel kazanımlar da sağlanmaktadır. Bu bakımdan turizm sektörü medyada sunulan reklamlardan daha fazla ülke tanıtımına hizmet etmektedir. Dolayısıyla devletin yapması gereken turizm işletmelerine, seyahat acentelerine ve firmalara teşvik vererek kolaylık sağlamaktır.¹⁰⁵⁰

Turizm küreselleşmenin de katkısıyla sadece ekonomik bir faaliyet olmaktan çıkmış siyasi birleşenlerin de bir parçası haline gelmiştir. Ulus-devletin karşılaştığı fırsatları değerlendirmeye yönelik bir siyasetin parçası olarak kabul edilmektedir. Avrupa ülkelerinin izlediği dış politikada bunun izlerini görmek mümkündür.¹⁰⁵¹

II. Dünya Savaşı'nda Naziler tarafından gerçekleştirilen soykırımın mekânsal alanları turizme açılarak sadece basit bir turistik faaliyetten ziyade dünyaya küresel bir mesaj da verilmiştir. Böylece hem geçmişte yaşananları kabullenirken hem de bu fiili işleyenlerden kendilerini ayırtırmaktadırlar Bu bağlamda turizm sektörü ulus-devletler açısından kullanıma elverişli bir araç durumuna gelmektedir.¹⁰⁵²

Türkiye'nin turizm politikaları iç ve dış etkenlerden ötürü sürekli olarak kendisini güncellemiştir. Özellikle bölgesel sorunlar turizm üzerinde olumsuz etkilere sebebiyet vermiştir. Bununla birlikte küresel ekonomik krizler ve yabancı kurlardaki dalgalanmalar bu bağlamda değerlendirilebilir. Suriye iç savaşı bağlamında Türkiye'nin küresel aktörlerle yaşadığı sorunlar buna örnek gösterilebilir.¹⁰⁵³

¹⁰⁴⁸Nurullah Gür, "Yeni Türkiye' nin Yumuşak Güç Unsuru Turizm", **SETA Perspektif**, S.58, (Temmuz-2014), s.5-9.

¹⁰⁴⁹Gözde Emekli, "Coğrafya, Kültür ve Turizm: Kültürel Turizm", **Ege Coğrafya Dergisi**, S.15, (Ekim-2006), s.55-57.

¹⁰⁵⁰Hüseyin Çeken, Taner Dalgın, Levent Karadağ, "Küreselleşme ve Uluslararası Turizm Arasındaki İlişki", **Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, İLKE**, S.22, (Aralık-2009), s.26-29.

¹⁰⁵¹Güven N. Büyükbaykal, "Turizm-Halkla İlişkiler ilişkilerinin Boyutları", **İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Akademik Dergisi: İstanbul İletişim**, S.23, (Ocak-2005), s.77-80.

¹⁰⁵²Özlem Özkösedag İçin, Yasemin Oğuzlar Tekin, "Bir Dış Politika Aracı Olarak Turizm", **Book of Proceedings, TourMan**, (Bahar-2014), s.800-801.

¹⁰⁵³Barış Yetkin, "Yeni Nesil Turizm ve Halkla İlişkilerin Artan Önemi", **İnönü Üniversitesi İletişim Fakültesi Elektronik Dergisi**, I/1, (Mayıs-2016), s.96-101.

Türkiye'nin imajının çeşitli sebeplerden ötürü zarar görmesi doğal olarak turist sayısına da yansımaktaydı. Bu sorunlara karşı alınacak ilk önlem yine ülkenin imajını düzeltmeye yönelik olmalıdır. Buna sadece siyasi kurumlar değil diğer birleşenlerin de katkıda bulunması gerekmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yanı sıra üniversitelerin de turizm faaliyetlerinin olumsuzluklarını ve çözüm yollarını gösteren bilimsel araştırmalar yapmaları ve yeni düzenlemelere gitmeleri gerekmektedir. Yapılacak tanıtımların da politik, kültürel, sosyal, ekonomik ve turizm boyutlarında bütün olarak ele alınarak uygulanması gereklidir.¹⁰⁵⁴

Siyasi iktidarlar turizm endüstrisinin rekabet etmesi için elverişli bir ortam yaratabilir vepolitikaları genellikle ekonomik ve çevresel alanlardan sosyal ve eğitime kadar değişen birçok faktörü hedef alır. Bu da ülkenin hedef faktörünü güçlendirir. Siyasi iktidarlar turizm gelişimini arttırmak için güvenlik, siyasi istikrar, mevzuat ve ekonomik çerçeve sağlamak için gerekli adımları atabilir.

3- Tarihsel Süreç İçerisinde Turizm ve Sosyal Gelişim

Turizm; ekonomik, fiziksel ve sosyal etkilere sahiptir. Ekonomik etki, ödemeler dengesi, gelir ve istihdamla; fiziksel etki, turizmin hem doğal hem de insan tarafından değiştirilen çevre üzerindeki etkileriyle; sosyal etki ise, turizmin geleneksel yaşam tarzları üzerindeki etkileri ve kültürel mirasların erozyonuyla ilgilidir.¹⁰⁵⁵

XXI. Yüzyılda kalkınma yaklaşımı, değişik bir bakış açısı geliştirerek sosyalaktörleri de kapsayacak biçimde gelişmeyi gerekli kılmaktadır. Bugün ekonomik büyümenin yanı sıra sosyal gelişim ve sürdürülebilirlik durumunun da önemli olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Çağdaş toplumlarda sivil toplum kuruluşları, devletin üstesinden gelemediği sorunlarda önemli görev üstlenmektedir. Ayrıca yerel kalkınmada da büyük rol oynayan kurumlar arasında yer almaktadır.¹⁰⁵⁶

Avrupa'da turizm politikalarının meydana getirilmesine yardımcı olmak için "Avrupa Ekonomi ve Sosyal Kurulu'nca" hazırlanan ve sosyal turizme yönelik "Barselona Bildirgesi (1995)"¹⁰⁵⁷ ile bu kavram Avrupa'da ilgili alandaki politikalar

¹⁰⁵⁴ Alister Mathieson, Geoffrey Wall, **Tourism, economic, physical and social impacts**, Longman, London, 1982, s.22.

¹⁰⁵⁵ A. Mathieson, G. Wall, **Tourism, economic...**, s.22.

¹⁰⁵⁶ Müşerref Küçük, Gül Güneş, "Yerel kalkınmada Bir Etken Olarak Turizm: Yerel Sivil Toplum Kuruluşlarının Görüşleri", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, XXII/4, (Kasım-2013), s.23-50.

¹⁰⁵⁷ Bütün destekleyici, işbirlikçi ve katılımcı organizasyonların onayları alınarak "Barselona Deklarasyonu" milletler üstü politik ve sağlık organizasyonlarına, dünyada tüm ülkelerin hükümetlerine, demokratik parlamentoların kanun yapıcılarına, amacı üreme sağlığına hizmet olan tüm özel ve toplumsal kuruluşlara sunulacaktır. Amaç tüm bu kurumların Deklarasyon'da yer alan "Anne ve Yenidoğan Hakları"

kapsamında öne sürülen ana öğelerden biri olarak değerlendirilmiştir.¹⁰⁵⁸ “İnsan Hakları Evrensel Bildirisi’nin”¹⁰⁵⁹ 1996’da Kanada’nın Montreal şehrinde yayınlanan “Sosyal Turizm Bildirgesi”¹⁰⁶⁰ ile sosyal turizmin genel kapsamı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra Türkiye’de 1960’lardan başlayarak iş görenlere ücretli izin hakkının yürürlüğe konulması ve 1963’te gerçekleştirilen kalkınma planıyla iç turizmin geliştirilmesiyle ilgili çalışmalar doğrultusunda sosyal turizm gündemdeki yerini aldı. Türkiye’de buna yönelik ilk uygulama da Turizm Bankası’nın 1975-1984 yılları arasındabaşlattığı tatil kredileridir. Ayrıca kamu kampları da bunlara bir örnek olarak verilebilir. Kredi ve Yurtlar Kurumu Genel Müdürlüğü’nde konaklayacak öğrencilerden ne kadar ücret alınacağına dair de bilgilere yer verilmekteydi.¹⁰⁶¹

Sosyal turizm Türkiye’de ulaşım altyapısıyla konaklama hizmetleri doğrultusunda iç turizmin gelişimine katkıda bulunmaktadır. Dolayısıyla Bakanlığın 2023 stratejisinde bulunan iç turizmle ilgili hedefler de Dokuzuncu Kalkınma Planıyla bütünlük taşımaktadır.¹⁰⁶²

Bölgesel kalkınma milli kalkınmanın temelini oluşturduğundan yerel ve doğal kaynaklar, iklim, peyzaj, tarihi mekânlarla ticari bölgeler ve sosyo-kültürel kaynaklar olarak sanat, festival ve spor gibi etkinliklerden oluşmaktadır.¹⁰⁶³ Kalkınmada yeni politikaların uygulanabilmesi için sosyal aktörlerin geniş katılımı gerekmektedir. Aynı zamanda işbirliği içinde “pro-aktif” bir yaklaşım ile sorunlara çözüm getirilmesi gerekmektedir.¹⁰⁶⁴

için biraraya gelmesini, harekete geçmesini sağlamaktır. (Begüm Atasay, Saadet Arsan, “Anne ve Yenidoğan Hakları, Barselona Deklarasyonu”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, S.52, (2004), s.173-176.

¹⁰⁵⁸İsmail Kızıllırmak, Suna Mugan Ertuğral, “Sosyal Turizmin Gelişiminde Yerel Yönetimlerin Rolü ve Yapılan Uygulamalar”, **Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi**, I/2, (Ocak-2012), s.34-53.

¹⁰⁵⁹“Otuz maddeden oluşan İnsan Hakları Evrensel Bildirisi, 10 Aralık 1948’de Fransa’nın başkenti Paris’te toplanan Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nda kabul edildi. Genel Kurulda oy verme hakkı olan elli sekiz ülkeden elli altısı oylamaya katıldı ve katılan üyelerin kırk sekizi olumlu oy verdi. Türkiye de olumlu oy veren ülkelerdendir. Katılan üyelerden sekizi çekimser oy kullandı. Bu ülkelerden altısı Bunlar, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB), Belarus, Ukrayna, Çekoslovakya, Polonya ve Yugoslavya’dır”.(Görkem Birinci, “İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi’nin Kısa Tarihi I: Milletler Cemiyeti’nden Birleşmiş Milletlere”, **Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, VII/2, (Güz-2017), s.50-81.)

¹⁰⁶⁰“Toplumu şekillendiren, ekonomik büyümeyi teşvik eden, yerel gelişim ve bölgesel planlamada rol alan taraf ve küresel kalkınma programlarının bir ortağı olarak sosyal turizmin tarihi ve çağdaş ilişkisini hatırlatır. Bildirge, on üçüncü ve on beşinci maddeler arasında, sosyal turizmi sadece yasal yünden sınırlandırılmayan tanımlama kriterlerini belirtir”.(İ. Kızıllırmak, S. M. Ertuğral, “Sosyal Turizmin Gelişiminde...”, s.50; <http://www.festtravel.com/oits-montreal-sosyal-turizm-bildirgesi-1996-ve-ekleri/> E.T: 10.08.2020).

¹⁰⁶¹ Nazmi Kozak, v.d, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, s.17.

¹⁰⁶² İ. Kızıllırmak, S. M. Ertuğral, “Sosyal Turizmin Gelişiminde...”, s.43.

¹⁰⁶³Müşerref Küçük, Gül Güneş, “Yerel kalkınmada Bir Etken Olarak Turizm: Yerel Sivil Toplum Kuruluşlarının Görüşleri”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, XXII/4, (Ekim-2013), s.23-50.

¹⁰⁶⁴M. Küçük, G. Güneş, “Yerel Kalkınmada Bir Etken Olarak Turizm: Yerel Sivil Toplum...”, s.42.

Turizm sektörünün gelişimi önemli miktarda döviz girişi, yeni istihdam olanakları, altyapı gelişimi ve yeni yönetim deneyimleri ile ilişkilidir. Bunların hepsi bir arada, ülkenin sosyal ve ekonomik gelişimine olumlu katkıda bulunmaktadır.

4- Turizmin Sosyo-Kültürel Değişime Etkisi

Turizm, yalnızca ekonomik bir olay değildir. Sosyo-kültürel, coğrafik ve politik sahalara etkisi de vardır. Toplumlara ve onların sosyal yapılarını etkiler. Turizmi küresel çok yönlü bir eylem olarak da tanımlayabiliriz. Gelir elde etme, döviz sağlama şeklindeki ekonomik kaynaklı problemlerin yanısıra sosyal ve kültürel yapıya etkisi bakımından da dikkate alınmalıdır.¹⁰⁶⁵

Değişmeyen ya dadurağan olan herhangi bir kültür veya sosyal çevre bulunmamaktadır. Kültürel açıdan “*değişim*” iki türlü ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi farklılaşmanın ürünü olan “*içsel değişim*”dir. Bu kapsamda yaratıcılık ve gelişme ön plana çıkar. Aynı zamanda tüketim odaklı, teknolojik açıdan karmaşık toplumlarda “*içsel değişim*” kendini daha çok göstermektedir. Değişimin dıştan gelenine ise “*Dışsal değişim*” denir. Bunun ortaya çıkabilmesi için modernleşme, batılılaşma ve dış baskı kaynaklı ekonomik, politik, çevresel ve kültürel etkiler gereklidir. Turizm insana, toplumsal hafızayı da hatırlatır. Yaşam tarzını keşfederek, sosyal ve düşünsel zenginliğine katkıda bulunur. Böylece birey olarak insanın diğer insanlara ve topluluklara duyduğu saygı da artacaktır. Aynı zamanda, tarihi bir yolculuğa çıkarak geçmiş ile güncelin bağlantısını da kurabilecektir.¹⁰⁶⁶

Dünya genelinde olduğu gibi Türk Dünyası’nı da etkileyen küreselleşme olgusu otantiklik arayışını beraberinde getirmektedir. Bu da Türk Dünyası’nın kendi içinde yeni bir “*seyahat motivasyonu*” ortaya çıkarmasına ve “*cezbetici destinasyonlara*” yönelimi beraberinde getirmektedir. Bu durum kültürel kaynaşmayı gündeme taşıyacaktır.¹⁰⁶⁷

Planlı ve programlı bir şekilde geliştirilemeyen turizm hareketleri; gelenekleri bozma, anti-kültür yaratan sonuçlar, tarihi sitlerin kirlenmesi, turiste benzeme arzusu ve kültürel kirlenme gibi sosyal açıdan olumsuz etkilere de sahip olabilir.¹⁰⁶⁸ Turizmin

¹⁰⁶⁵Şakir Berber, “*Sosyal Değişme Katalizörü Olarak Turizm ve Etkileri*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S.9, (Güz-2003), s.205-209.

¹⁰⁶⁶ Ş. Berber, “*Sosyal Değişme Katalizörü Olarak Turizm ve Etkileri*”, s.206

¹⁰⁶⁷ Yasin Bulut, Bilgehan Gülcan, “*Kültürel Yabancılaşmaya Bağlı Otantiklik Arayışına Türk Dünyası Turizmi Cephelerinden Bakış*”, **Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi**, VII/4, (Şubat-2018), s.700-704.

¹⁰⁶⁸Hasan Olalı, **Turizm Ekonomisi**, Ofis Ticaret Matbaacılık San. Ltd. Şti., İzmir, 1988, s.365.

olumsuz etkileri Türkiye açısından ele alındığında şu gelişmelerden bahsedilebilir.¹⁰⁶⁹ Aşırı endüstrileşme ve yüksek fiyatlar; Bölge halkının hayat tarzında görülen sosyal değişimler; Günlük kullanımda Türkçe sözcüklerin yabancı sözcük ve deyimler ile değiştirilmesi; Turistin giyim tarzı ve dilinin taklit edilemesi gibi olumsuzluklardan bahsedilebilir.¹⁰⁷⁰

Turistlerin yaşam tarzları, dinlenme-eğlenme biçimleri, yeme-içme gelenekleri, harcama tarzları da bölge halkına haliyle etki etmekte ve tüketime yönlendirmektedir. Taleplerin tatmin edilememesi toplum içinde huzursuzluk yaratabilmektedir. Turistik işletmelerde istihdam edilen kadınların sayısında görülen artış da onları ekonomik açıdan özerkleştirerek eşe bağımlılık durumu da azaltmış ve evliliklerinde sorun yaşayan kadınların boşanma kararı vermelerine de sebep olmuştur.¹⁰⁷¹

Turizmle birlikte sosyal yapının değişmesi, küçük toplumların sosyo-ekonomik yönden yıpranmadan dışa açılma sürecini hızlandırmaktadır. Bu doğrultuda tutucu akımların etkisizleştirilmesiyle yapısal değişim sorunsuz olarak gerçekleşebilecektir.¹⁰⁷²

5- Tarihsel Süreç İçerisinde Turizmin Teknolojik Dönüşümü

Turizm olgusu; geniş kitlelerin odak noktası, ilgi alanı ve gündelik gereksinimi durumuna gelmiştir. Bunu kolaylaştıran etmenler şunlardır: Gelir düzeyinde görülen artışlar, çalışma şartlarının düzeltilmesi; Teknolojik gelişimlerle ulaşım araçlarının daha hızlanması; Bilişim teknolojileriyle birlikte iletişim olanaklarının artmasıdır. Bu sebeple turizm, toplumlar arası pozitif etkileşimlerin temini, dış ödemelerde dengenin sağlanması, yerel kalkınmaya desteğinden dolayı ülkeler açısından önemli bir unsurdur.¹⁰⁷³

Dünya çapında iletişim ve bilişim alanlarında oluşan teknolojik gelişmeler turizm alanında yeniden yapılanmayı zorunlu kılmıştır. 1947’de Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) ile “*globalleşme*”, giderek karmaşık yapıya bürünen ticari ilişkileri geliştirmiştir. Bütünleşme, bloklaşma, teknolojik gelişmeler, finansal serbestlik,

¹⁰⁶⁹Chris Cooper, **From Mass to Responsible Tourism: The Turkish Experience**, Pergamon Mc Millan plc., New York, 1992, s.9.

¹⁰⁷⁰Hasan Olalı, **Turizm Ekonomisi**, Ofis Ticaret Matbaacılık San. Ltd. Şti., İzmir, 1988, s.365.

¹⁰⁷¹Savaş Ürger, **Genel Turizm**, Akdeniz Üniversitesi Basımevi, Antalya, 1993, s.284.

¹⁰⁷²Ziya Eralp, **Turizmin Toplumsal Değişimi Sosyo-Ekonomik Etkisi**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1974, s.274-277.

¹⁰⁷³Betül Garda, Metehan Temizel, “*Sürdürülebilir Turizm Çeşitleri*”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi**, S.12, (Aralık-2016), s.83-103.

insan kaynaklarına bağı entelektüel sermaye ve yaratıcılık, “*rekabet gücünü*” dünya piyasa payı için gereken şart olmaktan çıkarmıştır.¹⁰⁷⁴

Teknoloji farklı biçimlerde turizmin gelişimine katkıda bulunmaktadır. Bu alandaki gelişim devam ettikçe turizm sektörü de büyümesini sürdürecektir. Helikopterlerle yapılan geziler, bu tür faaliyetlere örnek verilebilir.¹⁰⁷⁵ Türkiye’de turizm sektöründe mobil uygulamalar da yaygınlaşmaktadır. Basılı reklamlarda, kampanyalarda ve bilgi ulaşımında kullanılan QR kodları¹⁰⁷⁶ bulunmaktadır. Ayrıca büyük seyahat işletmeleri ve birçok otel mobil uygulamaya yönelmiştir.¹⁰⁷⁷

Turizm ve Seyahat Firmaları artan talepler karşısında mevcut pazarlarda sürekliliklerini temin için bilgi-bilişim teknolojisini yoğunlukla kullanmaktadır. Elektronik ortamlar kanalıyla potansiyel hedef kitleye ulaşarak mevcutlar korunmaya çalışılmaktadır. Yeni teknolojilerin kapsamlı bir surette kullanılmasıyla birlikte doğrudan pazarlama araçlarının da yaygınlık kazanması bir vakadır.¹⁰⁷⁸

Sürdürülebilir turizmde teknolojik değişimlerin etkinlikle yönetimi yapısal sermaye içinde ele alınabilir. Öncelikli olarak firmaların performans ölçümelerini yaparak başarı seviyesini tespit etmeleri gerekir. Teknolojik değişim yönetimi ar-ge çalışmaları yapma, elektronik sistemleri kullanabilme ve karşılaştırma yapabilmeye sağlanabilecektir. Teknolojik değişimlerin bütün ekonomik sistemlere uygulanmadığı durumlarda da sürdürülebilir turizmin varlığı mümkün görülmemektedir. 1960’lı ve 1970’li yılların standartlaştırılmış kitle turizmi, teknolojideki ilerlemeler, tüketici zevklerinde daha fazla hassasiyet, endüstrideki özerkleştirme ve yoğunlaşmanın neden olduğu yeni bir turizm yöntemine yol açtı. Bu hem ürünün sürdürülebilirliğini arttırmakta hem de daha önce korunmasız “*destinasyonlarda*” zenginlik yaratmak için bir fırsat sunmaktadır. Ancak bu yeni ortamda başarılı olmak için firmaların rekabet stratejilerini belirginleştirmeleri gerekecektir. Bu stratejiler tüketicileri ve çevreyi ön plana almak,

¹⁰⁷⁴ Murat Ali Dulupçu, **Küresel Rekabet Gücü**, Nobel Yayınları, Ankara, 2001, s.71; Ozan Bahar, “*Küreselleşme Sürecinde Türkiye’de Turizm Sektörüne Sağlanan Teşvikler*”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, XI/1, (Ocak-2007), s.64-66.

¹⁰⁷⁵ B. Garda, M. Temizel, “*Sürdürülebilir Turizm Çeşitleri*”, s.99.

¹⁰⁷⁶ Quick Response sözcüklerinin baş harflerinden oluşan, matriks barkod sistemidir. İlgili uygulamanın yüklendiği akıllı telefon bu koda yakın tutulursa, koda tanımlı olan güncel bilgilere doğrudan erişim sağlanmaktadır. (Ananth V. Iyer, Mark E. Bergen, “*Quick Response in Manufacturer-Retailer Channels*” **,Management Science**, XLIII/4, (April-1997), s.559-570.

¹⁰⁷⁷ H. Kader Şanlıöz, Emre Dilek, Nilüfer Koçak, “*Değişen Dünya, Dönüşen Pazarlama: Türkiye Turizm Sektöründen Öncü Bir Mobil Uygulama Örneği*”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, XXIV/2, (Güz-2013), s.254-255.

¹⁰⁷⁸ Alvin Toffler, **Yeni Güçler Yeni Şoklar**, Altın Kitaplar, İstanbul, 1992, s.81.

endüstrinin değer zinciri içerisindeki konumlarını ve pazardaki dağıtım kanallarını güçlendirmek olmalıdır.¹⁰⁷⁹

C- TURİZMİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Turizm dünyanın en hızlı büyüyen ekonomik sektörlerinden biridir. 1999’da bu alanın 3.500.000.000.000 dolar ve iki yüz milyon kişilik istihdam yarattığı ifade edilmektedir. Turizm aktiviteleri doğrudan ve dolaylı olarak dünya işgücünün % 3’ünü bünyesinde barındırmaktadır.¹⁰⁸⁰

Birçok ülke turizmden daha fazla kazanç sağlamak için çaba göstermektedir. Turizmin geliştiği bir ülkede ekonomiye etkisi belirgin olarak anlaşılabılır.¹⁰⁸¹

Bunların ilki “*doğrudan etkiler*” olarak tanımlanmaktadır. Turistlerin harcamalarındaki değişmelere bağlı olan bir etkidir. Örnek olarak otelde geceleyen turistlerin sayısındaki bir artış, otelcilik sektöründe yıllık satış gelirlerini direkt olarak etkilemektedir. Buna ek olarak otel satışlarındaki değişmelere bağlı olarak otelin ücret, maaş, vergi ve kendi tüketimi için yaptığı ödemeler de turistik harcamaların doğrudan etkilediği alanlardandır. “*Dolaylı etkiler*” ise harcamalardan dolaylı olarak etkilenen sektörleri kapsar. Otel satışlarındaki değişimler, yatak ve çarşaf sektörünün cirosunu, işçi sayısını ve bütün istihdam gelirlerini dolaylı olarak etkiler. “*Teşvik edici etkiler*” turistik harcamalardan doğrudan ve dolaylı olarak kazanılan gelirin hane halkı tarafından harcanması ile ortaya çıkar. Bu etkilerin toplamına “*toplam etki*” denir.¹⁰⁸²

I- Turizmin Ekonomiye Olumlu Etkileri

Son yıllarda turizm faaliyetlerine katılan insanların sayısındaki hızlı artış, turistik amaçlarla gidilen ülkelerde ortaya çıkardığı kültürel ve ekonomik etkiler sebebiyle araştırmacılar ve siyasiler arasında ilgi odağı haline gelmiştir. Bu bağlamda turizm gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmasını gerçekleştirebilmek için gerekli olan döviz girdisini sağlama, yeni gelir ve istihdam olanaklarını artırma özelliği ile öncelikli sektör haline gelmişti.¹⁰⁸³

¹⁰⁷⁹ B. Garda, M. Temizel, “*Sürdürülebilir Turizm Çeşitleri*”, s103.

¹⁰⁸⁰ Ligia Noronha, Nelson Lourenco, **Coastal Tourism, Environment and Sustainable Local Development**, Published By Teri, New Delhi, 2002, s.6.

¹⁰⁸¹ Brian. R. Copeland, “*Tourism, Welfare and De-industrialization in a Small Open Economy*”, **Economica**, S.58, (November-1991), s.515-517.

¹⁰⁸² Daniel J. Stynes, “*Economic Impacts of Tourism*”, **Tourism Geographies**, VIII/2, (May-2006), s.1-17.

¹⁰⁸³ Jing. Hao, Turgut Var, Jinhjung Chon, “*A Forecasting Model of Tourist Arrivals From Major Markets to Thailand*”, **Tourism Analysis**, VIII, (December-2003), s.33-36

1- Ödemeler Dengesi

Uluslararası turizm politikası olarak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin başlıca hedefi ülke dışından gelen gelirleri arttırmak, ödemeler dengesini sağlamaya çalışmaktır. Uluslararası turizm dünya toplam ticaretinin %6'sına sahiptir; ülkelerin birçoğunun dışsatımlarındaki payı ise çok daha yüksektir. Turizm, Türkiye'de 1980'lerden itibaren itici bir güç ve iktisat politikalarının önemli bir parçası haline geldi. 1972'de çıkarılan "*Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu*" ve 1982'de çıkarılan "*Turizmi Teşvik Kanunu*", Türkiye'nin bir turizm ülkesi haline gelmesini sağladı. TÜRSAB kuruldu. Seyahat acentaları ile ilgili düzenlemeler yapıldı. "*Turizmi Teşvik Kanunu*" ile de turizmin özellikle belli bölgelerde geliştirilmesi için yatırımların özendirilmesi yolunda vergi indirimleri, vergi muafiyetleri, düşük faizli krediler, hibeler gibi birçok kolaylık sağlandı.¹⁰⁸⁴

Türkiye'nin turizm gelirlerinin ihracata oranı % 20'ler düzeyinde, GSMH'ya oranı ise % 4-5 dolayındadır. Bu oranların, özellikle turizm pazarında rekabet edilen gelişmiş ülkelerde çok daha düşük olması, Türk turizminin söz konusu ülkelere daha ileri olduğunun değil, diğer sektörlerde çok geride olduğunun göstergesidir. Dış turizm dengesinin cari açıkları azaltabilmesi için turizm gelirlerinin giderlerden çok daha hızlı yükselmesi gerektiği açıktır. Bu doğrultuda amaç, turizm gelirlerini artırmak olmalıdır.¹⁰⁸⁵

ABD'nin 1996'da elde ettiği turizm geliri 90.000.000.000 doların üzerindeydi ve uluslararası turizmin ülke ödemeler dengesine katkısı ise 26.000.000.000 dolar olmuş ve böylece 64.000.000.000 dolarlık bir olumlu fazlalık elde edilmişti. Bazı ülkelerde ise bu eksi değer olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin, Almanya 1995'de 37.900.000.000 dolar, Japonya ise 33.600.000.000 dolar dış turizm açığı ile karşı karşıya kalmışlardır.¹⁰⁸⁶

Gelişmekte olan ülkeler için belli döviz darboğazını aşmak, kısa sürede pazarlanabilir doğal kaynaklara sahip birkaç ülke dışında zor bir süreçtir. Bu olumsuz süreçte turizm dışında kısa sürede çözüm getirmek neredeyse imkânsızdır.¹⁰⁸⁷

Turizmin milli gelirler içindeki yeri ve ekonomideki rolü ilk olarak ödemeler dengesindeki yeri ile belirtilmiştir. "*Görünmeyen ithalat*" olarak isimlendirilen dış pasif

¹⁰⁸⁴Nazmiye Özgüç, **Turizm Coğrafyası Özellikler Bölgeler**, Çantay Kitabevi, İstanbul 1998, s.185

¹⁰⁸⁵Azize Tunç, Firuzan Saç, **Genel Turizm: Gelişimi ve Geleceği**, Detay yayıncılık, Ankara, 1998, s.98.

¹⁰⁸⁶N. Özgüç, **Turizm Coğrafyası Özellikler Bölgeler**, s.185.

¹⁰⁸⁷A. Tunç, F. Saç, **Genel Turizm: Gelişimi ve Geleceği**, s.98.

turizm hareketleri ile “*Görünmeyen ihracat*” olarak adlandırılan dış aktif turizm gelirleri, ödemeler dengesinde temel öğelerdir. Ödemeler dengesi yönünden, turizmin uluslararası ticaret açısından bir denge ve uyarıcı faktör olarak yeri değiştirilemeyen bir önemi vardır.¹⁰⁸⁸

Uluslararası turizmin döviz getirisi yüksek olduğu için turizm talebi ekonomik olarak tüm ülkeleri ilgilendirmektedir. Uluslararası turizm tüm ülkelerde önemli bir döviz kaynağı ve istihdam alanı olmakla beraber gelişen ülkelerin ekonomilerini daha çok etkiler.¹⁰⁸⁹

Turist kabul eden ülkelerin uluslararası ekonomik durumunu en iyi ve en açık şekilde gösteren ölçü, o ülkelerin dış ödemeler dengesidir. Ödemeler bilançosu, bir ülkedeki yerleşik kişilerin belirli bir dönem boyunca yabancı ülkede yerleşik kişilerle yaptıkları tüm ekonomik işlemlerin sonucunu gösteren sistematik bir kayıt olarak tarif edilebilir.¹⁰⁹⁰

Uluslararası turizm hareketlerinden elde edilen dövizler, daha çok döviz arzı ve talebi üzerinde etkili olur. Bu etki dışarıya turist gönderen ülkenin döviz talebi, turist kabul eden ülkenin ise döviz arzını arttırıcı rol oynamakta ve sonuçta ödemeler dengesi üzerindeki etkili olmaktadır.¹⁰⁹¹

2- Gelir Etkisi

Turizm ve mal ihracatı, az gelişmiş ülkelerde temel döviz kaynaklarıdır. Çünkü tarımsal bir ürüne göre turizm daha fazla döviz getirme olanağına sahiptir. Bunun nedeni turizmde tüketicinin ülkeye gelmesine karşın, mal ihracatında ürün tüketicinin ülkesine gitmektedir. Az gelişmiş ülkelerde enflasyon, mal ve hizmet fiyatlarını, dünya fiyatlarının üstüne çıkarır. İhracatın malın maliyetinin altında bir fiyattan yapılma durumu ortaya çıkar. Turizme baktığımızda, tüketici (turist) ülkeye gelerek tükettiği için öz kaynakların erimesi engellenmiş olmaktadır.¹⁰⁹²

Turizm nedeniyle bir bölgede veya ülkede yaratılan gelir bir başka bölgenin veya ülkenin halkının gelirini oluşturmaktadır. Gelir akımı içinde her yeni harcama diğer

¹⁰⁸⁸Pembegül Çakır, “*İdeal Turizm Dengesi*”, **Anadolu Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XVI/2, (Aralık-2000), s.618-620.

¹⁰⁸⁹Şükrü Yarcın, **Turizm Endüstrisinin Yapısı**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1994, s.29.

¹⁰⁹⁰Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat**, Güzem Yayınları, İstanbul 1999, s.384.

¹⁰⁹¹Cevdet Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi, Turist Yerel Halk Etkileşimi**, Detay Yayınları, Balıkesir, 2003, s.27.

¹⁰⁹²Erol Bulut, “*Türk Turizmini Dünya'daki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi*”, **Gazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, II/3, (Aralık-2000), s.74.

gruplar için gelir yaratacağından bu hareket, “gelirin tekrar dağılımı” olarak nitelendirilir. “Çarpan” ise turistlerin harcaması sonunda ne kadar gelir artışının sağlanacağını gösteren bir katsayıdır. Örneğin, bir bölgede turistlerin harcaması 100.000.000 dolar ise ve çarpan katsayısı değeri de 2,9 ise, turizm nedeniyle yaratılan gelirin toplam değeri 290.000.000 dolara yükselecektir.¹⁰⁹³

Turistlerin yaptıkları harcamalar, sektörde çalışanların ücretlerini ve sektörle ilgili diğer gelirleri meydana getirmektedir. Turizm sektörü birçok faaliyet koluyla yakın ilişki içerisinde olduğu için, turizm gelirleri farklı hizmet kollarındaki mal ve hizmetlerin tüketimine ve ihracatına olanak sağlamaktadır. Yani turist bir ülkeye geldiği zaman o ülkede yaptığı her harcama sadece turizm sektöründe faaliyet gösterenlere değil bütün sektörlerle de gelir sağlamaktadır.¹⁰⁹⁴

Türkiye’de 2012 yılına gelindiğinde uluslararası turizm gelirlerinden alınan pay % 1,52’den % 2,38’e yükseldi. Ayrıca turizm gelirleri de uluslararası eğilime bağlı olarak yıllar itibariyle sürekli artış göstermektedir. 2000-2012 yılları arasında % 236’lık bir artış hızı yakalandı. Bu dönemde turizm gelirleri 7.636.000.000 dolardan 25.653.000.000 dolara yükseldiği de bir vakadır. 2002’de turizm gelirleri 8.479.000.000 dolar iken 2003’e gelindiğinde %55 oranında artarak 13.203.000.000 dolara ulaşmıştır. Özellikle 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizlerinden sonra turizm gelirlerinin önemli derecede artması krizden çıkış noktasında da turizm sektörünün önemini göstermektedir.¹⁰⁹⁵

3- İstihdam Etkisi

Bir hizmet faaliyeti olarak turizmin genellikle iş olanağı yaratmadaki katkısı büyük önem taşır. Örneğin, Türkiye için yapılan bir hesaplama göre, bir günde fazladan gelecek yüz turist bir gece kalması yılda kırk altı yeni iş olanağı, beş yeni tesis, kırk beş çocuğun okuması için yeterli vergi geliri, milyonlarca dolarlık iş hacmi vb. etkiler yapacaktır.¹⁰⁹⁶

Turizmin gelişmesi, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde çoğunluğu yarı vasıflı ve vasıfsız olmak üzere çok sayıda istihdam sağlamıştır. Bununla beraber turizm sektörü, konaklama, ulaşım, eğlence, seyahat acenteleri, yönetim, finansman ve

¹⁰⁹³Arjun Kumar Bhatia, **International Tourism**, Sterling Publisher Private Limited, New Delhi, 2002, s.451.

¹⁰⁹⁴Muhsin Kar, Ebru Zorkirişçi, Metin Tıldırım, “Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme”, **Akdeniz Üniv. İktisadi İdari Bilimler Dergisi** IV/8, (Ağustos-2004), s.90-94.

¹⁰⁹⁵M. Kar, E. Zorkirişçi, M. Tıldırım, “Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine...”, s.90.

¹⁰⁹⁶N. Özgüç, **Turizm Coğrafyası...**, s.187.

sağlık gibi pek çok endüstri ile direkt bağlantısı olan bir sektördür. Aynı zamanda, yapı endüstrisi, tarım ve imalat gibi diğer bazı endüstrilerle de dolaylı olarak etkiler. Bu nedenle turizmin istihdam üzerindeki etkilerini tam ve kesin olarak belirlemek oldukça zordur.¹⁰⁹⁷

İstihdam etkisi, turizmin gelişimine ve talebin yoğunluğuna bağlı olarak artar. Turizm doğrudan, dolaylı ve uyarılmış olmak üzere üç tür istihdam alanı oluşturur. *Doğrudan İstihdam*; Konaklama, yeme-içme işletmeleri, ulaştırma işletmeleri, seyahat acenteleri ve tur operatörleri gibi turizm işletmelerinde doğrudan çalışanları kapsamaktadır. *Dolaylı İstihdam*; turizm sektörünün ihtiyaç duyduğu ürünleri ve hizmetleri sağlayan sektörlerdeki ve turistlerin harcamalarından yararlanan faaliyetlerdeki işler dolaylı istihdamı oluşturur. Tarım, balıkçılık, inşaat, el sanatları, bankalar ve imalat gibi sektörlerde turizmin gelişmesi ile birlikte sağlanan istihdam bu gruba dâhil edilir. *Uyarılmış İstihdam*; doğrudan ve dolaylı istihdamla sağlanan gelirlerin harcanmasıyla ekonomide yaratılan ek istihdam uyarılmış istihdamdır. Turizm sektöründe, artan turizm talebini karşılamak için işletmelerin yeni yatırımlar gerçekleştirmeleri gerekir. Bunun sonucunda istihdamı arttırarak ülke ekonomisine işsizliği azaltma yönünde olumlu katkılar sağlamaktadır.¹⁰⁹⁸

Turistik yapıların ve tesislerinin inşa edilmesi, daha çok çalışan istihdamını ve inşaat malzemesi kullanımını gerektireceğinden yatırım harcamalarında meydana gelen artış, ilk andan itibaren ekonomiye yayılarak gelir yaratmaktadır. Bununla beraber turizm, emek sektörü olduğu için yatırımın başlaması ile istihdam artışı sağlamaya başlarken, tamamlanmasıyla da o sektördeki kalifiye işgücünün istihdamı için yeni iş olanakları ortaya çıkarmaktadır.¹⁰⁹⁹

“*Turizm, dünyanın en büyük endüstrisi, refah ve istihdam yaratan en büyük işverenidir*”. Dünya Turizm ve Seyahat Konseyinin (WTTC) bu şekilde tanımladığı turizm, bir hesaba göre her üç saniyede bir iş olanağı yaratmaktadır.¹¹⁰⁰ Turizm ve seyahat sektörü dünyada en fazla iş sahası yaratan sektörlerden biridir. Dünyada iki yüz on iki milyon kişiye istihdam imkânı sağlayarak küresel işgücünün % 10,6’sını oluşturduğu bilinmektedir. Türkiye’de 1995’te turizm sektöründe istihdam edilenlerin sayısı yüz yirmi dokuz bin iken, toplam işgücü istihdam edilenler içindeki payı % 0,7 olarak gerçekleşti.

¹⁰⁹⁷François Vellas, Lionel Becherel, **International Tourism**, Mac Millan Bussiness, London, 1995, s.218.

¹⁰⁹⁸C.Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi...**, s.28.

¹⁰⁹⁹M. Kar, v.d, “*Turizmin Ekonomiye...*”, s.90-94.

¹¹⁰⁰N. Özgüç, **Turizm Coğrafyası...**, s.188.

2015'te turizm sektöründe istihdam edilenlerin sayısı iki milyon iki yüz on bine ulaşarak toplam istihdamda turizmin payı % 8,08'e ulaştı.¹¹⁰¹

4- Diğer Sektörlere Etkileri

Ülke ekonomisinde sektörlerin birbirlerine sağladıkları mal ve hizmet miktarı ile üretim miktarı arasındaki ilişkiler kısaca “*sektörler arası bağımlılık*” olarak nitelendirilmektedir. Turizm sektörü 1990'da otuz yedi sektörden girdi almıştır. Bu sektörlerin beş tanesi tarım, yirmi üçü imalat, dokuzu ise diğer hizmetlerdir. Diğer taraftan turistik üretim, on tanesi sektör tarafından kullanılmaktadır. Bu sektörlerin ormancılık sektörü dışında tamamını hizmet sektörleri oluşturmaktadır.¹¹⁰² Turizm gelirlerinin bir bölge ya da ülke ekonomisi için yaptığı olumlu katkılar, sanayi, tarım ve hizmetler sektörlerinde de etkisini gösterir. Turizmin sektörler üzerindeki etkileri şöyle ifade edilebilir:

Tarım sektörü: Turizmin dolaylı olarak etkilediği en önemli sektördür. Turizm, tarım sektöründe bir yandan üretim artışı ile sektörün gelirini arttırırken, diğer yandan bu üretim artışı ile yeni istihdam fırsatları doğurur. Turizm kırsal alanlar için tarımın bir alternatifi değildir. Onun tamamlayıcısıdır.¹¹⁰³

Türkiye'ye gelen turist sayısı nüfus ile karşılaştırıldığında çok düşük düzeyde kalır. Turistlerin yaptığı tüketim, yerli halka nazaran beklentilerin altındadır. Turistik mal ve hizmetler için ortaya çıkan ek talep beraberinde bir fiyat artışı getirmektedir. Bunun yanında, turistlere sunulan yemekler kalite, çeşit ve miktar açısından yerli halkın tüketiminden oldukça farklı olduğu için turizm ile birlikte tarım sektörünün üretim kalitesi artar.¹¹⁰⁴

Sanayi sektörü: Turizmin sanayi sektörü üzerine etkileri, öncelikle tüketim malı ve ara malı üreten sanayilerde görülür. Yatırım malı üreten sanayiler üzerinde çok ciddi bir etki görülmez. Turistik ihtiyaçların yönlendirdiği talebe yetişmek amacıyla, turistik tüketiminde etkisiyle gıda ve içki sanayinde üretilen malların turistik standartlara uygun olmasına çalışılır ve bu malların üretiminde artış görülür. örneğin deri, deri mamulleri gibi ara malı üreten sanayilerde de bir canlanma söz konusudur. Turizmin sanayi sektörü

¹¹⁰¹Türkiye Vakıflar Bankası, **Turizm Sektörü**, Planlama ve İktisadi Araştırmalar Yönetmenliği, Sektör Araştırmaları Serisi, Ankara, 2004, s.4.

¹¹⁰²Hüseyin Avni Egeli, “*Türk Turizminin Gelişimini Etkileyen Faktörler ve Diğer Sektörlerle İlişkisi*”, **Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, XII/2, (Güz-1997), s.126-128.

¹¹⁰³ Orhan İçöz, **Turizm Ekonomisi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.298.

¹¹⁰⁴H. A. Egeli, “*Türk Turizminin Gelişimini...*”, s.126.

üzerindeki asıl etkisi, turistik yatırımların artması ile birlikte buralarda kullanılan sanayi malları üzerinde görülür.¹¹⁰⁵

Hizmetler sektörü: Turizm olayı kendisinin de içinde bulunduğu hizmetler sektörünü önemli bir hale getirir ve geliştirir. Ekonominin üçüncü sektörü de denilen hizmetler sektörü içerisinde yer alan faaliyetleri şu şekilde sıralayabiliriz; Günlük tüketim hizmetleri (ekmek, et, manav, bakkaliye, gazete, ulaşım vb.), bazı küçük sanat dalları hizmetleri (bina yapımı, mobilyacılık, ısıtma, elektrikçilik vb.), lüks tüketim hizmetleri (moda evleri, kuyumcu, antikacı, spor malzemeleri, parfümeri, müzik, konser, kitapçılık vb.), sağlık ve güvenlik hizmetleri (sağlık kurumları, doktor, eczane, banka, sigorta vb.), tatil ve turizm hizmetleri (ulaşım, benzin istasyonları, eski eser, eğlence yerleri, gece kulüpleri, “animasyon” ve “rekreasyon” faaliyetleri vb.), kamu hizmetleri, ticari faaliyetler.¹¹⁰⁶ Turizm hareketleri, yukarıda sıralanan ve hizmet sektöründe yer alan faaliyetlerde niteliksel ve niceliksel gelişmelere neden olur. Özellikle ticaret, sanat ve hizmet işletmeleri, turizm harcamaları sayesinde “*optimum kapasiteye*” ulaşma, daha fazla ve kaliteli personel istihdam ederek ülkenin ekonomik kalkınmasında ve sosyal gelişiminde katkılarını arttırma olanağı bulurlar.

5- Dengeli Kalkınmaya Olan Etkileri

Turizmde üç düzeyde gelişme görülmektedir: *yerel, bölgesel ve ulusal*. Turizm kalkınma için önemli bir araç olarak görülmektedir. Bölgesel farklılıkları gidermede, gelir dağılımındaki farklılıkları azaltarak önemli bir rol oynamaktadır. Turizmin istihdam üzerindeki etkisi göz önüne alındığında bölgesel dengesizliğin giderilmesinde de etkili olduğu görülmektedir.¹¹⁰⁷

Turizm, ülkede yeni iş imkânları oluşturarak bölgelerarası gelir dağılımında olumlu etki yapar, bunun sonucunda bölgelerde dengeli kalkınmaya imkân sağlamaktadır. Turizmde bir takas söz konusudur ve bu takas, parasal değerle doğal ve tarihsel değerler arasında gerçekleşir. Böylece ekonomik bakımdan yeterli düzeyde gelişmemiş ülkeler veya bölgeler doğal ve tarihsel değerlerini sunarak gelir sağlarlar.¹¹⁰⁸

Türkiye gelişmekte olan bir ülke olarak bu konuda çok iyi olmamasına rağmen alternatif bir ekonomik kalkınma stratejisinde turizmi benimsemiştir. Kaynakların sınırlı

¹¹⁰⁵O. İçöz, **Turizm Ekonomisi**, s.299.

¹¹⁰⁶O. İçöz, **Turizm Ekonomisi**, s.300.

¹¹⁰⁷N. Özgüç, **Turizm Coğrafyası...**, s.189.

¹¹⁰⁸C.Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi...**, s.30.

olması yatırımlarda seçici olunmasına yol açmaktadır. Yatırımlar iç getiri oranı yüksek olan sektörleri tercih etmektedir. Bunların belirli bölgelerde yoğunlaşması ekonomik açıdan dengesizliğe yol açmaktadır. Türkiye'deki bölgelerin gelişmişlik düzeyine baktığımızda; Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Çünkü yatırımların büyük bir kısmı bu bölgelerde yapılmaktadır. Gelişmişlik düzeyinde yaşanan farklılıklar yatay hareketli bir göçe sebep olmaktadır. Ancak sanayileşme imkânına sahip olmayan bölgelerimizin gelişmesi ve kalkınması da bu bölgelerin sahip olduğu turistik arz olanaklarının değerlendirilmesiyle mümkündür.¹¹⁰⁹

Turizmin, ekonomik kalkınma için iyi bir gelir kaynağı olmasının yanında, ülke içinde bölgelerarası dengesizliği gidermede önemli bir rol oynadığı bir gerçektir. Bununla beraber, yeni bir eşitlik sağlayıcı fonksiyon olarak, aynı ülkenin çeşitli coğrafi bölgeleri arasında dengeleyici bir faktör olarak gösterdiği etkiyi, uluslararası ekonomik dengesizlikte de otomatik düzenleyici bir faktör olarak da gösterir.¹¹¹⁰

Ekonomik kalkınma ve sosyal gelişim dengesi bölgelerarasındaki gelişmişlik dengesizliğini en aza indirmeyi hedefler. Bu açıdan bakıldığında zengin turizm potansiyeline sahip olan bölgelerde, planlı ve etkin bir turizm uygulaması bölge gelirini artıracak, bu durum ise bu bölgenin diğer bölgeler ile arasında bulunan gelişmişlik farkının ortadan kalkmasını sağlayacaktır.¹¹¹¹

Turistik yatırımlar yatırımın gerçekleştirildiği bölgeye diğer bölgelerden yeni bir kaynak transferi yapılmasını sağlamaktadır. Bu kaynak transferi ekonomik faaliyetleri canlandırmakta ek gelir ve istihdam olanakları oluşturmaktadır.¹¹¹²

6- Alt ve Üst yapı Yatırımlarına Etkileri

Turizmin altyapı üzerine etkilerine baktığımızda, bir ülkede ya da bölgede turizmin gelişmesiyle birlikte altyapı olanaklarında belirgin bir iyileşme ve düzelme görülür. Ayrıca altyapısı belirli bir düzeye ulaşmamış olan bölgelerin turizm açısından gelişme imkânı zordur. Altyapı harcamaları maliyetler gerektiren harcamalardır. Gelişmekte olan ülkelerdeki altyapı olanakları, uluslararası turizmin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak oldukları için, bu ülkelerin altyapılarını turist gönderen ülkelerdeki

¹¹⁰⁹Süleyman Karaçor, "1980 Sonrası Turizmde Etkinliği Arttırıcı Politikaların Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri", **Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, I/1, (Mayıs-1998), s.217-220.

¹¹¹⁰P. Çakır, "İdeal Turizm Dengesi...", s.619.

¹¹¹¹Nazmi Kozak, v.d, **Genel Turizm İlkeler ve Kavramlar**, s.69.

¹¹¹²S. Karaçor, "1980 Sonrası Turizmde Etkinliği...", s.217.

altyapı düzeyine çıkarmaları elzemdir. Turizmin üstyapı üzerine etkilerine değinecek olursak, turizmin gelişmesi için önem taşıyan ve gelişmesi ile birlikte değer kazanan diğer bir faktör de üstyapı olanaklarıdır.

Turizmin, Türkiye’deki yapısal değişimi ve gelişimi ise 1980’li yıllara dayanmaktadır. 1982’de kabul edilen 2634 Sayılı “*Turizm Teşvik Kanunu*” ile kitle turizminin gerçekleşebilmesinde ihtiyaç duyulan altyapı ve üstyapının oluşturulması günümüzde bu sektörün çalışma biçiminin ve koşullarının uluslararası standartlara ulaşmasını sağlamıştır. Altyapı olanakları temelde tüm sektörlerin ortaklaşa yararlandıkları kaynaklardır ve turizm olsa da olmasa da vardır. Turizm sektörü ekonomide bir üstyapı kurumu olarak yer alır. Turistik üstyapının varlık nedeni, turistlerin barınma, beslenme gibi ihtiyaçlarını karşılamalarıdır. Turizm endüstrisinde otel, tatil köyü, motel, kaplıca, pansiyon, çadır, karavan, kamping vb. şeklindeki konaklama tesisleri, restoranlar, eğlence ve alışveriş merkezleri, “*rekreasyon alanları*”, spor alanları gibi tesisler turizmin birincil üstyapısını oluştururlar. Birincil üstyapı yanında, turist akımını çeken varlıklara, yer değiştirme hareketine neden olan ihtiyaçları karşılayıcı doğrultuda biçim veren, içerik ve nitelik kazandıran ya da varlıklara ulaşmayı sağlayan yapısal ve kurumsal bir “*ikincil*” üstyapı mevcuttur.¹¹¹³

II- Havayolu Ulaşım Sistemlerindeki Gelişmeler ve Turizm İle İlişkisi

1- Yolcu Taşımadaki Gelişim ve Türkiye’ye Yansıması

Turizm ile ulaştırma birbirinden ayrı düşünölmeyecek iki kavramdır. Bir yer değıştirme hareketi olan turizm kavramında turistlerin bu hareketi gerçekleştirebilmeleri için ulaşım araçlarına ihtiyaçları vardır. 1950’den sonra teknolojinin sınır tanımayan hızlı gelişimi ulaşım sektöründe de kendini gösterince en hızlı ulaşım aracı olan uçaklar turist taşımacılığında önem kazanmaya başladı.¹¹¹⁴

Teknolojide yaşanan bu yeniliklerin dışında çalışma şartlarının iyileştirilmesi, izin günlerinin artırılması, seyahat acentalarının faaliyete geçmesi, turizm yatırımlarının artması gibi koşullar insanları seyahat etmeye yönlendirdi. Turizm 1960 sonrasında büyük ilerleme gösterdi. Turizmdeki bu talep artışını sonraki yıllarda önemli gelişmeler takip etti.¹¹¹⁵

¹¹¹³Orhan İçöz, *Turizm Ekonomisi...*, s.304.

¹¹¹⁴ Mehmet Gürdal, *Turizm Ulaştırması*, Karınca Matbaası, İzmir, 1995, s.38-39.

¹¹¹⁵ Necdet Hacıoğlu, *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Bursa, 1995, s.9.

1970’de geniş gövdeli “Douglas DC 10, Boeing 747, Tristor 1022 ve Avrupa Aeorobus” uçakların havacılık sektörüne girişleri koltuk ve yük taşımacılığı kapasitesini arttırdı ve konfurlu uçuşlar büyük önem kazandı.¹¹¹⁶

Bunun yanı sıra ucuz petrol fiyatları, uluslararası hava trafiğini ve turizmini olumlu yönde etkiledi. Turizm alanında yaşanan hızlı gelişmeler beraberinde farklı yolcu taşımacılık hizmetlerini oluşturdu. Paket tur olarak adlandırılan ve yer hizmetlerini de içeren organize seyahatleri, zaman faktörünü önemseyen insanların en çok tercih ettiği seyahat tarzı olma yönündedir.¹¹¹⁷

Tarifeli yolcu taşımacılığı ile kişiler hava ulaşım araçları ile belirli güzergâhlar üzerinde belli bir plan ve tarifeye bağlı olarak taşınmaktadır. Tarifeli havayolları, hizmet rekabeti esasına dayalı olarak çalışırlar. Kapasite ve pazarlama giderleri yüksek, yolcu yükleme faktörleri düşüktür. Tarifeleri önceden saptanmıştır. Havayolları işletmeleri tarifelerindeki uçuşları gerçekleştirmekle yükümlüdürler. Tarifeli uçakların koltukları, ilke olarak münferit yolculara satılır. Tarifeli sefer yapan havayolları, belli bir tarifeye göre uçuş düzenler. Bu tarifeler belli “*periyotlarda*” hazırlanır ve tüm uçuşlar bu zaman dilimi içinde bu tarife üzerinden yapılır. Tarifeli seferler, uçakların doluluk oranları ne olursa olsun uçmak zorundadır. Bu yüzden yüksek doluluk oranlarına ulaşmaları risklidir. Bu nedenle de fiyatları yüksek olarak belirlenir.¹¹¹⁸

“Uluslararası Hava Trafik Birliği (IATA)” 1913’de kuruldu. Bu birliğin kurulma nedeni havacılık sektöründe maliyetten kaynaklı rekabetten doğacak her türlü iflasın ve zararın önüne geçmektir.¹¹¹⁹ Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Avrupa Seyr-i sefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), IATA gibi sivil havacılık alanında söz sahibi uluslararası örgütlerin tavsiye niteliğindeki kararları, temelde ülkeleri bağlayıcı özellikler taşımasalar da, bu kuralların bir ülkede uygulanması ile elde edilecek fayda, ülkeleri bu tavsiye kararlarını uygulamaya yöneltmektedir.¹¹²⁰

Charter havayollarının yolcu taşıma piyasasına girişi ulaşımı ucuzlattığı için potansiyel turizm talebini gerçek talebe dönüştürdü. Havayolu ulaştırması diğer ulaşım araçlarına göre daha pahalıyken o dönemde uçak bilet ücretlerindeki düşüşler turizm talebini arttırdı. Charterların uçuşlara başlamasıyla kitle turizmi dolayısıyla paket turlar

¹¹¹⁶ Donald Victor Harper, **Transportation in America**, Prentice Hall Inc, Newyork, 1989, s.270-272.

¹¹¹⁷ N. Hacıoğlu, **Seyahat Acentacılığı...**, s.39.

¹¹¹⁸ Hasan Olalı, Alp Timur, **Turizm Ekonomisi**, Ofis Ticaret Matbaacılık, İzmir, 1988, s.275-276.

¹¹¹⁹ Suavi Ahipaşaoğlu, İrfan Arıkan, **Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2003, s.48.

¹¹²⁰ N. Hacıoğlu, **Seyahat Acentacılığı...**, s.39.

da gelişmeye başladı. Bu gelişmeler tur operatörleri ile havayolları arasındaki ilişkileri en üst seviyeye taşıdı. Charter Uçuşları 30 Nisan 1956'da Pariste İmzalanan Uluslararası Ticaret Hukuku Anlaşmasına göre yapılır. Charter seferlerini tarifeli seferlere göre daha uygun olmasının nedeni bunun talebe göre düzenlenmesidir. Tarifeli seferler, pestij, ticari ve politik seferlerdir. Charter seferlerinde ortalama doluluk % 85 iken tarifeli seferlerde bu oran % 50'nin altındadır. Charter saferlerinde toptan satış vardır. Tarifeli seferlerde pazarlama maliyeti söz konusudur.¹¹²¹

Uluslararası hava taşımacılığındaki ilerlemeler, turizm endüstrisindeki gelişmeler ve uluslararası ticaretin büyümesi turizmin gelişmesine katkı sağlar. Döviz ve dış seyahat kısıtlamaları ile vizelerin kalkması gelir ve serbest zaman artışı ile ücretli izin turizm talebini artırmaktadır. Bu nedenlerden dolayı sürekli büyüyen uluslararası turizm birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin turizm pazarından pay almak için rekabet sağlar.¹¹²²

Havayolları, geliştirdikleri yeni teknolojilerle turizm endüstrisini ve talebini sürekli etkilemektedir. Kullandıkları bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, rezervasyonların yapılmasında, hizmetlerin paketlenmesi, fiyatlanması ve satılmasında önemli rol oynamaktadır. Günümüzde yolcuların hareket ve varış saatlerine uygunluk sağlayabilen, zamanında taşımayı gerçekleştirebilen, turistik seyahatlerin gerekli kıldığı kurallara uyum gösterebilen bilgisayar destekli havayolu ulaştırması, piyasadaki ticari avantajını arttırarak uluslararası seyahat pazarında daha etkin bir rol oynamaktadır.¹¹²³

Günümüzde artık büyük tur operatörlerinin kendilerine ait “*charter*” şirketlere sahip olmaları, çok sık rastlanan bir durumdur. Ülkeler için yurtdışından gelecek olan turistler havayollarının önemini arttırmaktadır. Çünkü uluslararası turizm havayolu ulaştırmasının en çok tercih edildiği turizmdir. Bunda ülkelerarası mesafenin rolü büyüktür.¹¹²⁴

Havayolu, turizm sektöründe şu etkilere sahiptir: Yeryüzünü tek bir coğrafik mekân olarak bütünleştirir. Turizm bakımından önemi, turistlerin zaman kaybetmeden turizm mekânına ulaşabilmesidir; Turizm mevsimini yeryüzü ölçeğinde oluşturur. Böylece turist hareketliliğinin iklim verilerine göre ortaya çıkan mevsimlik özelliği, mevsimden bağımsız bir hale gelir; Kalış süresini uzatır: Hava ulaşımında sağlanan hız,

¹¹²¹ Ersun Göksan, **Turizmoloji**, Uğur Ofset Matbaası, İzmir, 1978, s.232.

¹¹²² Bedriye Tunçsiper, “*Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları*”, **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**, S.2, (Haziran-1995), s.61-65.

¹¹²³ Özlem İşler, **Türkiye’de Turizm ve Havayolu Analizi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Öğr. Gör. Dr. Cengiz Ceylan), Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İstanbul, 2009, s.121.

¹¹²⁴ N. Hacıoğlu, **Seyahat Acentacılığı...**, s.39.

yolculuk süresini en aza indirir. Tasarruf edilen zaman da kendiliğinden kalış süresine eklenir.¹¹²⁵

Türkiye’de turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri 1940’lardan sonra fark edildi. 1963’ten 1980’li yıllara kadar, zamanla gelişme göstermekteydi. Türkiye’ye yönelik yabancı turizm talebinin dünya ortalamasının üstünde olduğu 1980 sonrası Türk turizmi için bir dönüm noktası olacaktır.¹¹²⁶

Türkiye’de son yıllarda havayolu ve havalimanı işletmeciliklerinde önemli gelişmeler söz konusudur. Sivil havayollarının kurulması konusunda ilk adım 1933 yılı başlarında atılmış ve ABD’den iki yolcu uçağı satın alınmıştır. Ülkenin uzak bölgelerini birbirine bağlamak ve mesafeyi en aza indirmek düşüncesiyle hareket edilerek Türkiye’nin büyük şehirleri arasında yolcu seferleri düzenlenmişti.¹¹²⁷

Ankara-İstanbul havayolu biletleri 1 Nisan 1933’te Ankara’da satışa çıkarılmış; haftanın Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri tarifeli olarak İstanbul-Ankara arası yolcu uçuşları başlamıştır. İzmir hattı ise 1936’da hizmete açılmıştır. Başbakan İsmet İnönü ve üç milletvekili 17 Haziran 1936’da uçakla İstanbul’a seyahat etmiştir. İsmet İnönü seyahatini tamamladıktan sonra “*İnsan tadını aldıktan sonra tayyare çok iyi bir vasıta*” diyerek uçakla seyahatin önemini vurgulamıştır.¹¹²⁸

Türkiye Cumhuriyeti bu alanda oldukça kısa sürede yapabileceği hamleleri hayata geçirmiş ve dünyanın takdirini kazanmıştı. Bunda Cumhuriyet’i kuran idarenin katkısı asla yadsınamaz. Havayolları Devlet İşletme İdaresi 1935’te Devlet Hava Yolları Umûm Müdürlüğü adı altında müstakil bir daire haline getirilerek Nafia Vekâleti’ne bağlandı. Havayolları Devlet İşletme İdaresi 1938’de Genel Müdürlüğe dönüştürüldü. 1939’da da Münakalat Vekâleti’ne bağlandı. Katma bütçeli bir kurum olarak faaliyet gösteren Devlet Hava Yolları Umûm Müdürlüğü, 1933-1939 arasında yedi uçak alarak filosunu büyütmüş ve Türkiye’de İstanbul-Ankara-İzmir şehirleri arasında düzenli seferlere başlamıştır. 1933’te 6 ton yük ve dört yüz atmış yolcudan ibaret olan havayolları taşımacılığı, 1939’da 110 ton yük ve bin iki yüz yirmi bir yolcuya hizmet ulaşmıştır. 1945’te Türkiye “*Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması Şikago Sözleşmesi*”ne taraf oldu. Sivil havacılığın temelini oluşturan ICAO kurucu üyeleri arasında yerini aldı. 12 Şubat 1947’de Devlet Hava Yolları tarafından ilk dış hat uçuşumuz Atina’ya gerçekleştirildi.

¹¹²⁵H. Olalı, **Turizm Dersleri...**, s.141.

¹¹²⁶ Alparslan Usal, **Turizm Pazarlaması**, Okan Yayıncılık, İzmir, 1984, s.46.

¹¹²⁷Y. Özdemir, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, s.22.

¹¹²⁸ M. B. Adıgüzel, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, s.23.

1949’da, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı “*Hava Meydanları Bürosu*” faaliyete geçti.¹¹²⁹

1954’te “*Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı*” Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı olarak kuruldu. 1955’te Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) kuruldu. Türkiye’de Avrupa’daki uluslararası sivil havacılık gereklilik ve kurallarını belirleyen bu kuruluşa kurucu üye oldu. 1956’da çıkarılan yasayla¹¹³⁰ “*Devlet Hava Meydanları İşletmesi*” kuruldu.¹¹³¹

Aynı yıl THY yeniden yapılanmaya gitmiştir. Yolcu, yük ve posta taşıma görevini üstlenmiştir. Havaalanlarının işletilmesi, hava trafiğinin denetimi, havaalanlarının bakım ve onarımı ise Devlet Hava Meydanları İşletmesinin görev ve yetkisi altındadır.¹¹³²

1958’de kamu tarafından “*Hava Hizmetleri AŞ.*” ve özel girişim tarafından “*Çelebi Hava Servisi AŞ.*” kuruldu. Amacı; yerli ve yabancı havayolu şirketlerine yer ve ikram hizmeti vermektir.¹¹³³

Sivil havacılık alanında atılmış en önemli adım 14 Ekim 1983’te yayımlanan 2920 sayılı “*Türk Sivil Havacılık Kanunu*”¹¹³⁴ dur. Bu kanun aracılığıyla özel sektöre de hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği hakkı tanındı. Bu kanunun amacı sivil havacılık alanındaki ulusal ve uluslararası düzenlemeleri sağlamaktır.¹¹³⁵

Türkiye, 1 Mart 1989’da Avrupa hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmeyi amaçlayan EUROCONTROL’e üye oldu. Turizm bu yıllardan sonra ekonomik, sosyal, çevresel yönleriyle birlikte ele alınmaya başlandı. Çünkü Türkiye’de elde edilen sayısal büyüklüklerin sahip olduğumuz doğal ve tarihi zenginliklerin karşılığı olmadığı görülecekti.¹¹³⁶

2- Sayısal Veriler

Türkiye’de seyahat ve turizm faaliyetlerinde 1988’den sonra % 82 oranında büyüme gerçekleşti.¹¹³⁷ 1990 yılının ilk yarısına kadar gelişmeye devam eden Havacılık

¹¹²⁹ Vildan Korul, Hatice Küçükönel, “*Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi*”, **Ege Akademik Bakış Dergisi**, III/1, (2003), s.24-38.

¹¹³⁰ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1956 Bütçe Kanunu, **Resmi Gazete**, S.9249, (28/11/1956), s.1375.

¹¹³¹ V. Korul, H. Küçükönel, “*Türk Sivil...*” s.26.

¹¹³² M. Bahattin Adıgüzel, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay, Ankara, 2006, s.22

¹¹³³ Yıldırım Saldıraner, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları, Eskişehir, 1992, s.32.

¹¹³⁴ Başbakanlık DPT Müsteşarlığı, **3. İzmir İktisat Kongresi 4-7 Haziran 1992**, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Döner Sermaya İşletmesi Müdürlüğü Basımevi, Eskişehir, 1993, s.251.

¹¹³⁵ Fahri Çoker, Sadi Kazancı, **T.C. Kanunları**, Kazancı Matbaacılık, İstanbul, 1994, s.999.

¹¹³⁶ A. Usal, **Turizm Pazarlaması**, s.47.

¹¹³⁷ Ö. İşler, **Türkiye’de Turizm ve Havayolu Analizi**, s.127.

Sektörü, Körfez Krizi (2 Ağustos 1990) ve bunu izleyen Körfez Savaşı'ndan (17 Ocak 1991) olumsuz etkilendi. Sigorta primleri yükseldi. Yapılan rezervasyonların iptali, birçok seferi durdurdu. Yaşanan bu gelişmeler 1991'de Havacılık Sektörü'nde gerilemeye neden oldu. 1992'de sektör gelişimine kaldığı yerden devam etti.¹¹³⁸

1998'de Doğu Asya Mali Krizi sonrasında Rusya "*Moratoryum*" ilan etti. Yaşanan bu gelişmeler Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz etkiledi. Mali Kriz nedeniyle Havayolu Şirketleri yeni planlamalar yaparak ve personel sayısını azaltarak bir takım önlemler aldılar. Bu dönemde THY'nın özelleştirilmesi gündeme geldi ancak özelleştirme çalışmaları sonuçsuz kaldı.¹¹³⁹

1997'de Türkiye'ye 9.689.000 turist geldi. 1998'de ise bu oran hiç artmadan 9.752.000 oldu. 1999'da ise, bir önceki yıldan yaklaşık % 23,3'lük bir düşüş ile sayı 7.500.000 kişi olarak gerçekleşti. Yabancı turist gelişlerinde, özellikle 1997'den sonra yaşanan olumsuz gelişmeler, turizm gelirlerine de yansdı. 1998'de bir önceki yıla göre % 3,5 azalmayla 7.800.000.000 dolar olarak belirlendi. 1999'da meydana gelen deprem felaketi ve konjonktürel nedenler sonucunda Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı negatif eğilim göstererek 7.500.000 kişiye düştü. 1999'da da bir önceki yıla göre yaklaşık % 27,8 oranında bir azalma yaşandı. Turizm geliri 5.200.000.000 dolar olarak yansdı.¹¹⁴⁰

Uluslararası turizm geliri içerisinde elde edilen pay 2000'de % 1,6 iken plan dönemi sonunda % 2,9'a ulaştı. İlgili dönem başında Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 10.400.000 iken dönem sonunda 21.100.000 kişiye ulaşıldı. 7.600.000.000 dolar olan turizm geliri 18.200.000.000 dolar olarak gerçekleşti. Gelen yabancı turist sayısındaki artış, Türkiye'yi dünyada en çok turist kabul eden ülke sıralamasında on ikinci sıraya yerleştirdi.¹¹⁴¹

ABD'de 11 Eylül 2001'de gerçekleşen terörist saldırıları ve aynı yıl Türkiye'deki ekonomik kriz nedeniyle Türk Sivil Havacılık Sektörü % 2.1 azalma ile zarar etti. Bu zararlar sektördeki bazı şirketler iflas etti. İstihdam azaldı piyasa kaybı yaşandı.¹¹⁴²

Dünyada en çok turizm geliri elde eden ülkeler arasında sekizinci ülke Türkiye oldu. 2000'de 352.000 olan turizm işletme belgeli tesislerin yatak kapasitesi, 2005'te 450.000'e; 350.000 olan belediye belgeli tesislerin yatak kapasitesi ise 400.000'e ulaştı.

¹¹³⁸ DPT Sekizinci Kalkınma Planı (2001-2005) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, (Yay. Haz: Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı), Ankara, 2000, s.78.

¹¹³⁹S. Ahipaşaoğlu, İ. Arıkan, Seyahat İşletmeleri..., s.48.

¹¹⁴⁰DPT Yedinci Kalkınma Planı (2000) Turizm..., s.162.

¹¹⁴¹ V. Korul, H. Küçükönel, "*Türk Sivil...*" s.28.

¹¹⁴² DPT Yedinci Kalkınma Planı (2000) Turizm..., s.162.

18 Kasım 2005'te 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun¹¹⁴³ ile sivil havacılık endüstrisi bugünkü yönetim yapısına ulaşacaktır. Sektörde faaliyet gösteren seyahat acentesi sayısı 4825 olarak kayıtlara geçti.¹¹⁴⁴

Havayolu şirketlerinin uçak sayısı 2003'te 168 iken 2018'de 515 oldu. Bu uçakların 486 tanesi yolu uçağı iken 29 tanesi kargo uçağıdır. On altı yıl içinde uçak sayısının büyüme oranı % 218'dir. Yerli hava yolu işletmelerinin yurt içi yolcu taşımacılığındaki uçak trafik paylarına bakıldığında 2018'de THY % 61'lik bir kısmını oluşturarak pazarın yarısından fazlasına hâkim olduğu görülmektedir. İç hat uçak trafiğinde THY'nı %30'luk bir pay ile Pegasus takip etmektedir.¹¹⁴⁵

2007-2012 döneminde Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı ortalama % 8,2'lik artışla dönem sonunda 31.800.000 kişiye ulaştı. Söz konusu dönemde turizm geliri yıllık ortalama % 7,9'luk yükselmeye 29.400.000.000 dolar olarak gerçekleşti. 2012'de dünyada en çok turist kabul eden ülke sıralamasında Türkiye altıncı sırada yer aldı. Turizm gelirlerinde ise on ikinci sıraya geriledi. 2006'da 509.000 olan turizm işletme belgeli tesislerin yatak kapasitesi 2012'de 716.000'e yükseldi. Aynı dönemde 396.000 olan belediye belgeli tesislerin yatak kapasite sayısı ise 505.000 rakamına erişti. 950.000 yatak kapasitesi aşılarak 2012'de 1.200.000'e ulaştı. Türkiye'de kitle turizmi ön plana çıkmaya başladı.¹¹⁴⁶

Turizm gelirleri 2007-2012 döneminde yıllık ortalama % 7,9 oranında artarak 2012'de 29.400.000.000 dolara ulaştı. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın sonunda yıllık ortalama % 7,8'lik bir değişimle 40.800.000.000 dolarlık bir turizm geliri beklenmekteydi. Özellikle sağlık turizmi öncelikli olarak yer aldı. Türkiye'de 2000'li yılların başından itibaren süregelen zaman diliminde turizm sektöründe 2014'te zirve noktasına ulaşılmasına rağmen iç ve dış gelişmeler nedeniyle 2015 ve 2016 yıllarında bir gerileme yaşanmıştır. Türkiye Ekim 2016'da 39. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Genel Kurulu'nda Konsey üyeliğine seçildi. Türk turizminde 2017'de başlayan toparlanma süreci 2018'de büyük bir ivme kazanarak yabancı turist sayısı 39.500.000 kişiye turizm geliri ise 29.500.000.000 dolara ulaşmıştır.¹¹⁴⁷

¹¹⁴³ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, **Resmi Gazete**, S.5431, (18/11/2005), s.1.

¹¹⁴⁴ DPT Sekizinci Kalkınma Planı (2006) Turizm..., s.35.

¹¹⁴⁵ Fatma Yılmaz, "Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi", **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, VII/1, (Güz-2020), s.113-129.

¹¹⁴⁶ DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Turizm..., s.15.

¹¹⁴⁷ Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, **Onuncu...**, s.17.

2018’de yurt dışı yolcu taşımacılığında Türkiye’de bulunan havayolu şirketlerinin uçak trafik paylarına bakıldığında; THY %62’lik bir kısmı oluşturmaktadır. Dış hat uçak trafiğinde THY’nı % 18 ile Pegasus ve %8 ile Sun Express takip etmektedir. Türkiye’deki havayolları işletmelerinde günden güne uçak sayılarında artış olması, yurt içi ve yurtdışı sefer sayılarındaki artışlar ve dolayısıyla yolcu sayılarındaki artışlar sivil havacılık sektöründeki hızlı büyümeyi açıkça göstermektedir.¹¹⁴⁸

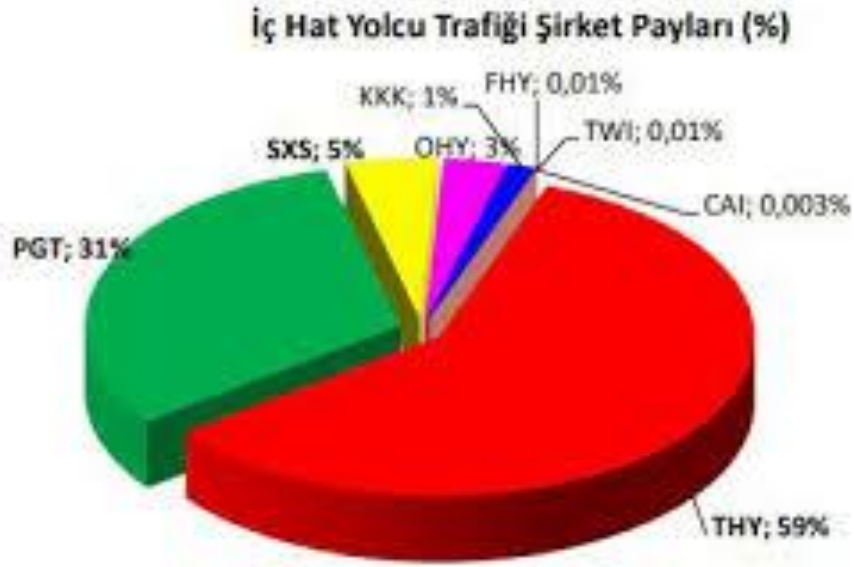


Şekil-2: 2018 Yılı Yerli Havayolu Şirketlerinin Yurt Dışı Yolcu Taşımacılığında Uçak Trafik Payları (CAI; Corendon, FHY; Freebird, KKK; Atlas Global, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SXS; Sun Express, THY; Türk Hava Yolları, TWI; Tailwind)

Yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketlerinin yolcu trafik paylarına bakıldığında; 2018’de THY pazarın %59’luk bir kısmını oluşturmakta ve %31’lik bir pay ile Pegasus ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye’de havayolu şirketlerinin yurt dışı yolcu trafik paylarına bakıldığında; 2018’de THY pazarın % 32’lik bir kısmını oluşturmaktadır. %17 ile Pegasus ve %8 ile Sun Express takip etmektedir. Türkiye’de günlük yolcu trafiğinin 2003’ten 2018’e göre değişim oranı % 512 şeklinde gerçekleşmiştir.¹¹⁴⁹

¹¹⁴⁸ F. Yılmaz, “Türkiye’de Sivil...”, s.114.

¹¹⁴⁹ S. Ahıpaşaoğlu, İ. Arıkan, **Seyahat İşletmeleri...**, s.48.



Şekil-3: 2018 Yılı Türkiye’de bulunan Havayolu Şirketlerinin Yurt İçi Yolcu Taşımacılığındaki Payları

Türkiye havayolu ulaşımında dünya sıralamasında 2003 yılında on sekizinci sırada iken 2018 yılına gelindiğinde dokuzuncu sıraya yükselmiştir. ABD, Çin ve Hindistan ilk üç sırayı paylaşmaktadır. 2018’de 46.000.000 olarak gerçekleşen ziyaretçi sayısının dönem sonunda 75.000.000 kişiye ulaşması ve 2018’de ziyaretçilerin kişi başına ortalama harcama tutarı 647 dolar iken ilgili dönem sonunda 867 dolara ulaşması öngörülmektedir.¹¹⁵⁰

Yaşanan kriz ve olumsuzluklar havacılık alanında gelişmeyi yavaşlatsa da yapılan çalışmalarla bu sektör sürekli kendini geliştirmekte ve hızla büyümeye devam etmektedir. İç hatlarda havalimanı sayısı kısa süre içinde arttı. 2019’da dünyanın en büyük havalimanının İstanbul’a açıldı. Bu durum Türkiye’ye havacılık sektöründe dünyanın önemli ülkelerinden biri olması yolunda hız kazandırdı. İstanbul Havalimanı’nın tam kapasiteyle hizmet vermeye başlamasıyla 2019 sonunda 50.000.000 yolcu barajını aşıldı. Türkiye’de sivil havacılık aktörlerinin başında THY gelmektedir. 2019 sonunda THY 335 uçaklık filosuyla, 126 ülke ve (52 iç-268 dış hat) toplam 320 havalimanı ile en çok yere uçan havayolu şirketi olarak Avrupa üçüncüsü oldu.¹¹⁵¹

¹¹⁵⁰ <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf/E.T:03.01.2021>.

¹¹⁵¹ F. Yılmaz, “Türkiye’de Sivil...”, s.114.

III- Türkiye’de Mesleki Turizm Eğitimi

1- Turizm Eğitimi’nin Tarihi Gelişimi

“*Bacasız sanayi*” olarak nitelendirilen Turizm Endüstrisi gelişen ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmasında önemli bir ögedir. Bu alanda yapılan kalkınma planlarında ulaşım, imar, ekonomi gibi başlıkların yanı sıra eğitim büyük önem arz etmektedir.¹¹⁵²

Turizm eğitiminin amacı; Nitelikli işgücü ihtiyacını karşılamak, turizm sektörünün gelişmesine katkı sağlamak, turizm işletmelerine gerekli bilgi birikime sahip bireyler, nitelikli turizm eğitmenleri yetiştirmek ve turizm sektöründe çalışanlara mesleki bir yeterlilik kazandırmaktır.¹¹⁵³ Turizm eğitiminden istenilen verimin alınabilmesi için bu çalışmaların düzenli bir plan ve proje doğrultusunda yapılması gerekmektedir.

Osmanlı Devleti’nde 29 Ekim 1890’da hazırlanan “*Seyyahlara Tercümanlık Edenler Hakkında 190 Sayılı Nizamname*”¹¹⁵⁴, turizm eğitimi alanında yapılan ilk çalışmadır.¹¹⁵⁵ Böylelikle yabancı dil bilenler serbest meslek olarak tercümanlık yapabilecekti.¹¹⁵⁶ Hazırlanan Nizamname farklı dillere çevrilerek idari birimlere misafirhanelere ve otellere gönderildi.¹¹⁵⁷

Tercümanların neredeyse tamamı Levanten ve azınlıklardan oluşmaktaydı. Bunlar tarihi bilgi birikimi olmayan, ülke imajını zedeleyen propaganda faaliyetlerinde bulunan kişilerdi.¹¹⁵⁸

Yapılan karalayıcı ve serbest tanıtım faaliyetleri 1925’e kadar sürdü. Turizm çalışmaları doğrultusunda “*1730 Sayılı Seyyah Tercümanları Hakkında Kararname*” çıkartıldı.¹¹⁵⁹ Belediyelerin bu kararnamede istenilen görevleri yerine getirememesi istenilen sonucu vermedi. 1927’de “*Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname*”¹¹⁶⁰ yayınlandı. TTOK bu kararnameyle istenilen

¹¹⁵² Orhan Sezgin, Yıldırım Acar, **Turizm**, Baştem Yayınları, Ankara, 1998, s.291.

¹¹⁵³ Ertuğrul Bayer, “*Türkiye Meslek Yüksekokulları Turizm Eğitimi Kalitesinin Geliştirilmesinde Sanal Yöntemlerin Rolü*”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, III/3, (Güz-1998), s.145-156.

¹¹⁵⁴ BOA, BEO.744.55775; BOA, BEO.592.44392; BOA, İ.HUS.12.56.

¹¹⁵⁵ BOA, ŞD.2555.33.

¹¹⁵⁶ Kurban Ünlüöner, “*Türkiye’de Yüksek Öğretim Düzeyinde Turizm Eğitim ve Öğretimi*”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, VI/1, (Ekim-1993), s.497-521.

¹¹⁵⁷ BOA, HR.İD.178.43; BOA, HR.İD.178.44; BOA, BEO.744.55775; BOA, DH.MKT.1819.46; BOA, BEO.592.44332.

¹¹⁵⁸ Ayşe Somuncu, “*Mesleki Teknik Liselerde Turizm Alanlarına Turizm Koleji Modeli*”, **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi**, XXII/2, (Aralık-2019), s.208-223.

¹¹⁵⁹ BCA, 30.18.1.1/16.70.5.

¹¹⁶⁰ Ecnebi Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname, **Resmi Gazete**, S.2730, (08/11/1927), s.5; Bu kanun 1971’de yürürlükten kaldırıldı. (8/11/1341 tarih ve 2730 sayılı Ecnebi

çalışmaları yürütmeye başladı. Arkeologların da eğitim verdiği dil kursları açıldı. Zararlı faaliyetler de bulunan çevirmenlerin rehberlik faaliyetleri yasaklandı. Kursu başarıyla bitirenlere sertifikalar verildi.¹¹⁶¹

Mesleki eğitimin yaygınlaştırılması ve ulusal ekonominin geliştirilmesi için ünlü eğitim uzmanları John Dewey, Alfred Kühne ve Omer Buyse Türkiye'ye davet edildi. Bu kişilerin hazırladıkları raporlar doğrultusunda mesleki eğitim verecek olan orta öğretim ve yükseköğretim programları açıldı.¹¹⁶² John Dewey'in 19 Temmuz-10 Eylül 1924 tarihleri arasında hazırlamış olduğu rapor doğrultusunda Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü oluşturuldu.¹¹⁶³ 1930'da "*TTOK Belleteni*" turizm rehberlik çalışmalarının bir diğer sonucu olacaktı.¹¹⁶⁴

Eğitim mevzuatına uygun turizm eğitimleri 1953'te başladı. Bu dönemde Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın işbirliğiyle Ankara ve İzmir ticaret liselerinde turizm meslek kursları açıldı. Aynı yıl turizm derneklerinin kurs faaliyetleri de hız kazandı.¹¹⁶⁵

1955'te İstanbul'da, 1960'da İzmir'de "*Turist Rehberliği*" kursları açıldı. 1962'de "*İktisadi ve Ticari İlimler Akademileri Kanunu*"¹¹⁶⁶ gereği turizm bölümleri kuruldu ve Ankara Otelcilik Okulu açıldı. Bu okul turizm ve otelcilik alanında lise düzeyindeki ilk mesleki okul durumundadır.¹¹⁶⁷

1965'te Ankara Ticaret Yüksek Öğretmen Okulu'na turizm bölümü ilave edildi. Böylelikle Ankara Ticaret ve Turizm Yüksek Öğretmen Okulu kuruldu. Üniversite düzeyinde turizm eğitimi ilk olarak burada verilmeye başlandı. Bu bölüm 1982'de Gazi Üniversitesi bünyesine alındı. 1992'den sonra Gazi Ticaret ve Turizm Fakültesi oldu.¹¹⁶⁸

1967'de İstanbul'da, 1975'te Kuşadası'nda otelcilik okulları açıldı. 1976'da bu okulların adı Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi olarak değiştirildi. 1979'da turizm eğitimi

Seyyahlara Tercümanlık ve Rehberlik Edecekler Hakkında Kararname'nin Yürürlükten Kaldırılması, **Resmî Gazete**, S.14012, (11/11/1971), s.2; **BCA**, 30.18.1.2/273.77.19.

¹¹⁶¹ Türkiye'ye Bir Işıktı Turing 1977-1993 ..., s.9.

¹¹⁶² Cevat Alkan, Hıfzı Doğan, İlhan Sezgin, **Mesleki ve Teknik Eğitimin Esasları**, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara, 2001, s.97.

¹¹⁶³ İlhan Sezgin, **Meslekî Eğitimin Kapsam ve Gelişimi: Türkiye'de Meslek Eğitimi ve Sorunları**, Türk Eğitim Derneği Yayınları, Ankara, 1983, s.48.

¹¹⁶⁴ G. Şahin, "*Atatürk Döneminde Batı'daki...*", s.158.

¹¹⁶⁵ Murat Aksu, Turgay Bucak, "*Mesleki Turizm Eğitimi*", **Aksaray Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, IV/2, (Temmuz-2012), s.7-18.

¹¹⁶⁶ İktisadi ve Ticari İlimler Akademileri Kanunu, **Resmî Gazete**, S.7334, (11/07/1962), s.16.

¹¹⁶⁷ M. Kozak, **Genel Turizm Bilgisi**, s.128.

¹¹⁶⁸ K. Ünlüönen, "*Türkiye'de Yüksek...*", s.499.

veren okul sayısı on yediye ulaştı. Bu okullarda bazı dersler yabancı dilde verilmekteydi.¹¹⁶⁹

1969’da Ege Üniversitesi, 1974’te Hacettepe Üniversitesi, 1975’te Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, 1980’de Adana İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi ve 1982’de Erciyes Üniversitesi, turizm eğitime başladı. 1984’te Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri açıldı. Bu okullarda zamanla “*resepsiyon*”, servis, kat hizmetleri, mutfak, ve seyahat acenteciliği bölümleri açıldı ve ilgili konularda eğitimler verildi. Ayrıca bir yıl yabancı dil eğitimi hazırlık sınıfı açılarak eğitim süreleri dört yıla çıkarıldı.¹¹⁷⁰

2- Yapılan Düzenlemeler ve İstatistiki Bilgiler

Ortaöğretim düzeyinde turizm eğitimi veren mesleki okullarda 2005’ten itibaren “*yeterliliğe dayalı modüler çerçeve öğretim programları*” uygulanmaya başlandı. Okul çeşitliliğini azaltmaya yönelik MEB, 4 Aralık 2008’de bir genelge yayınladı. Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri’nin ismi, Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri olarak değiştirildi.¹¹⁷¹

MEB’in 1 Mayıs 2014 tarih ve 20880154/10.06/1736074 sayılı seksen bir ile gönderdiği genelgeye göre mesleki ve teknik ortaöğretim kurumlarının ismi Mesleki Teknik Anadolu Lisesi veya Çok Programlı Anadolu Lisesi oldu. Turizm Meslek ve Aşçılık Meslek Liseleri de bu yönetmeliğe dâhil edildi.¹¹⁷² Türkiye’de Mesleki Turizm Eğitim Sistemi şu şekildedir:¹¹⁷³

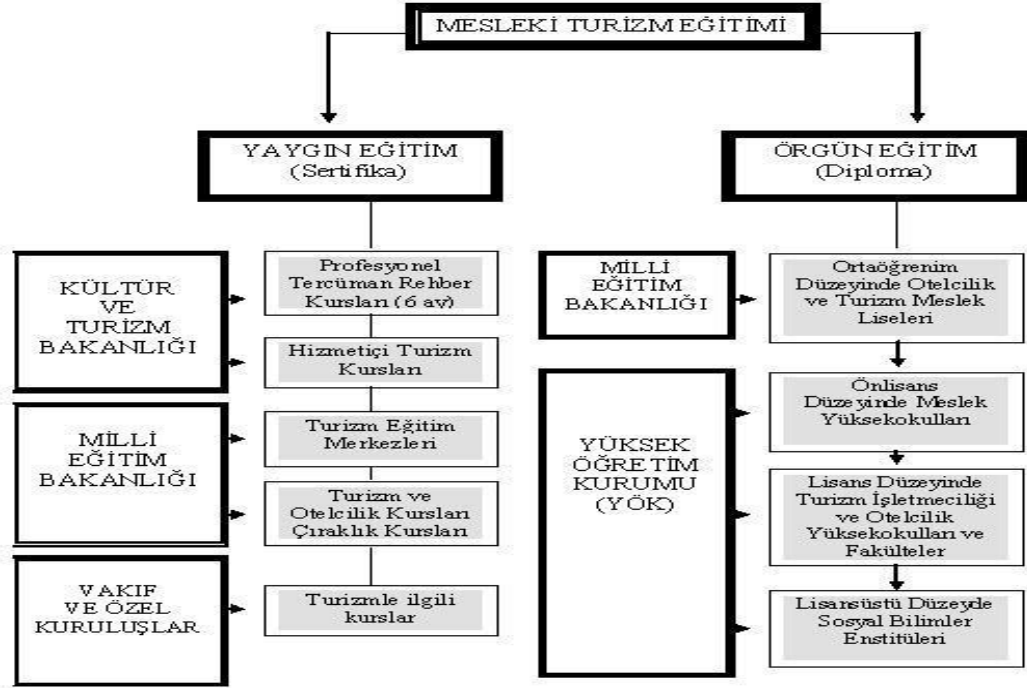
¹¹⁶⁹ **Ticaret ve Turizm Öğretimi Okulları ve Programları**, (Yay. Haz: Milli Eğitim Bakanlığı Ticaret ve Turizm Öğretimi Genel Müdürlüğü), Ankara, 1993., s.23.

¹¹⁷⁰ **Ticaret ve...**, s.24.

¹¹⁷¹ A. Somuncu, “*Mesleki Teknik Liselerde...*”, s.209.

¹¹⁷² Yalçın Özdemir, “*Kültür*” Derslerine Direniş: Bir Endüstri Meslek Lisesinde Kafa/Kol Emeği Ayrımına Dayalı İşbölümünün Yeniden Üretimi”, **Eğitim Bilim Toplum Dergisi**, XIV/53, (Kış-2016), s.68-71.

¹¹⁷³ Necdet Hacıoğlu, Mehmet Kaşlı, Seda Şahin, Nuray Tetik, **Türkiye’de Turizm Eğitimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2008, s.26.



Şekil-4- Türkiye’de Mesleki Turizm Eğitim Sistemi

Türkiye’de mesleki turizm eğitimi, örgün turizm eğitimi ve yaygın turizm eğitimi olmak üzere ikiye ayrılır. Örgün turizm eğitimi MEB’e bağlı okullar ve YÖK’e bağlı Üniversiteler tarafından yürütülmektedir.¹¹⁷⁴

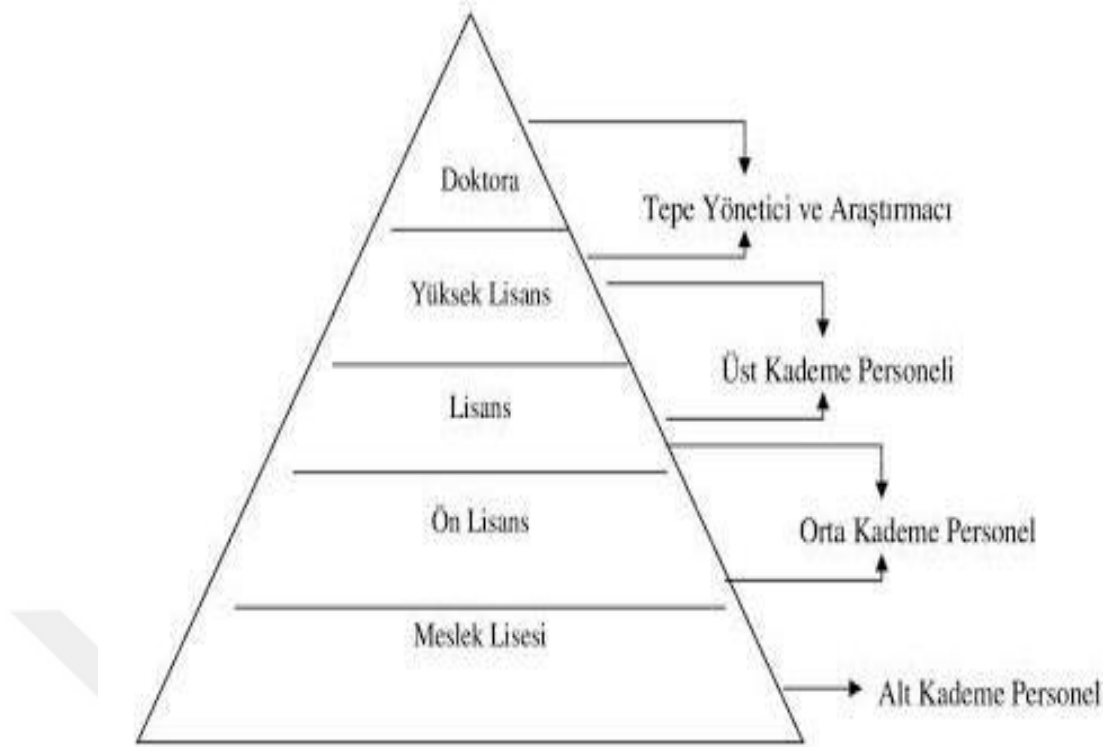
MEB’e bağlı okullarda verilen örgün eğitim, üniversitelerde verilen örgün eğitime göre daha kontrollü ve planlıdır. Bunun nedeni ders programının bakanlık tarafından önceden belirlenmesidir. Bununla birlikte üniversitelerde verilecek derslerin içeriği yönetimin programına göre farklılık gösterebilmektedir.¹¹⁷⁵

Örgün Öğretim Eğitim Düzeyi ve Yönetimsel Kademe Bağlantısı şu şekildedir:¹¹⁷⁶

¹¹⁷⁴ İrfan Erdoğan, **Yeni Bir Binyıla Doğru Türk Eğitim Sistemi II- Sorunlar ve Çözümler**, Sistem Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.9.

¹¹⁷⁵ M. Aksu, T. Bucak, “*Mesleki Turizm...*”, s.11.

¹¹⁷⁶ Abdulkadir Orhan, **Türkiye’de Lisans Düzeyinde Turizm Eğitimi Alan Öğrencilerin Turizm Sektörü İle İlgili Algılarının Çalışma Niyetleri Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ali Erbaş), Eskişehir Orhangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2014, s.9.



Şekil-5: Eğitim Düzeyi ve Yönetmel Kademe Piramidi

Yaygın Eğitim, “*örgün eğitim olanaklarından yararlanamayanlara, okulu yarıda bırakanlara meslek dallarında beceri elde etmek isteyenlere uygulanan eğitimidir.*”¹¹⁷⁷ Örgün eğitimi tamamlayıcı nitelikte olan yaygın eğitim çalışmaları Milli Eğitim Bakanlığı, Üniversiteler, Diyanet İşleri Başkanlığı, Milli Savunma, Sağlık Ve Sosyal Yardım, Tarım Ve Orman, Adalet, Kültür, Turizm, Çalışma Bakanlığı, özel ve gönüllü bir takım kuruluşlar tarafından verilmektedir.¹¹⁷⁸

MEB bünyesinde turizm eğitimi gören öğrencilerin sayısı 2020 verilerine göre 65.258’dir. Bu öğrencilerin 11.507’si konaklama ve seyahat hizmetleri alanında; 53.751’i yiyecek içecek hizmetleri alanında eğitim görmektedir.¹¹⁷⁹ 71 ilde Turizm Meslek Eğitimi veren okul sayısı 134’tür.¹¹⁸⁰

Eğitimde kalitenin artırılması amacıyla Millî Eğitim Bakanı Ziya Selçuk ve Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy tarafından 23 Eylül 2019’da “*Mesleki ve Teknik Eğitimi Geliştirme İş Birliği Protokolü*” imzalandı. Yapılan açıklamada ilk

¹¹⁷⁷Mehmet Yeşiltaş, Yüksel Öztürk, Nigel Hemmington, “*Tourism Education In Turkey And Implications For Human Resources*”, **Anatolia: An International Journal Of Tourism And Hospitality Research**, XXI/1, (2010), s.55-71.

¹¹⁷⁸Elbeyi Pelit, Evren Güçer, “*Turizm Alanında Öğretmenlik Eğitimi Alan Öğrencilerin Turizm İşletmelerinde Yaptıkları Stajları Değerlendirmeleri Üzerine Bir Araştırma*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.1, (Güz-2006), s.139-164.

¹¹⁷⁹<https://www.meb.gov.tr/istihdamgarantisisyleacilanokullarinsayisi200ecikacak/haber/19377/tr/E.T:08.03.2021>.

¹¹⁸⁰ <http://mtegm.meb.gov.tr/E.T:08.03.2021>.

aşamada on bir Turizm Meslek Lisesi'nin koleje dönüştürüleceği 2023'te hedefin iki yüz olduğu belirtildi.¹¹⁸¹

YÖK'e bağlı üniversitelerde Mesleki Turizm Eğitimi veren örgün ve açık öğretim program sayısı şöyledir:¹¹⁸²

	Ön lisans	Lisans
Kültürel Miras ve Turizm	Örgün:2 Açıköğretim:2	Program Yok
Sağlık Turizmi İşletmeciliği	Örgün:9	Program Yok
Turizm Animasyonu	Örgün:8	Program Yok
Turizm Seyahat Hizmetleri	Örgün: 47	Program Yok
Turizm ve Otel İşletmeciliği	Örgün:158 Açıköğretim:2	Örgün:2
Seyahat İşletmeciliği ve Turizm Rehberliği	Program Yok	Örgün:2
Turizm İşletmeciliği	Program Yok	Fakülte:63 Yüksekokul:8
Turizm Rehberliği	Program Yok	Fakülte:37 Yüksekokul:11

Tablo-11. Mesleki Turizm Eğitimi veren örgün ve açık öğretim program sayısı

IV- Turizmin Ekonomiye Olumsuz Etkileri

Yukarıda açıklanan turizmin olumlu ekonomik etkilerinin yanında bir de ortaya çıkardığı olumsuz ekonomik etkileri vardır. Kısaca bunların neler olduğunu şöyle açıklayabiliriz.¹¹⁸³

1- Fırsat Maliyeti

Belli miktardaki üretim faktörleriyle amaçlanan bir üretimin yanısıra diğer üretimleri yapmakla elde edilen çıkara “*fırsat maliyeti*” denmektedir.¹¹⁸⁴

Turizm sayesinde ekonomiye kazandırılan dövizler, mal ve hizmetlerinin maliyetlerinin artmasıyla ve emlak fiyatlarının yükselmesiyle ekonomiyi yorar. Hatta bazı bölgelerde ekonomi aşırı hızla yükselir. Mülk sahipleri ve inşaat sektörü zenginleşir bu durumun vatandaşa maliyeti artan konaklama ücretlerinden dolayı artar. Bir toplumda

¹¹⁸¹ **Hürriyet**, 23 Eylül 2019, s.2.

¹¹⁸² <https://yokatlas.yok.gov.tr/lisans-bolum.php?b=20085/E.T:08.03.2021>.

¹¹⁸³ N. Kozak, v.d, **Genel Turizm İlkeleri...**, s.70.

¹¹⁸⁴ S. Karaçor, “1980 Sonrası Turizmde...”, s.219.

turizmin yarar ve zararları eşit değildir. Bir grubun yararına olan, diğer grubun zararına olabilir. Otel ve restoran işletmecileri turizmden yararlanırken, o bölgede sürekli ikamet edenler kalabalıktan, kirlilikten, gürültü ve değişen hayat tarzından şikâyet edebilir.¹¹⁸⁵

Turizmin geliştirilmesi doğal güzelliğe, uygun iklime sahip olup da büyük iş merkezlerinde işlenecek hammaddeden uzak olan bölgelerde kaçınılmazdır. Örneğin diğer kara parçalarından uzaklığı 600 mil olan Bermuda bir zamanlar tarım üreticisi olmasına rağmen bugün toplam gelirinin %70'ini turizmden sağlayan bir yere dönmüştür. Turizmini geliştirmeye kararlı olan bir ülke öncelikle turizme yatıracağı kıt kaynaklar karşılığında elde etmeyi planladığı geliri, bu kaynakların başka sektörlere aktarılması durumunda elde edeceği gelirin kıyaslamasını iyi yapmalıdır. Bu durum özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından önem arz eder. Zira bu tip ülkelerin Örneğin Türkiye’de Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan verimli tarım alanları “*spekülatif*” artışlar sonucu turizme tahsis edilmiş, bu durumda bu alanlarda yetişen muz üretiminin azalmasına ve muzun başka ülkelere ithal edilmesine sebep olmuştur. Bu durum ise ödemeler bilânçosu üzerinde olumsuz bir etki yaratmıştır.¹¹⁸⁶

2- Aşırı Bağımlılık

Turizm büyüyen bir endüstridir. Yapılan araştırmalar turizm talebinin artacağına dair sonuçlar vermektedir. Bu artış turizm potansiyeline sahip her ülkede aynı olmayabilir. Bunun aksine turizm endüstrisi dış etkenlerden çabuk etkilenen bir sektördür. Turizm modasındaki değişimler, politik anlamda istikrarsızlıklar, fiyat değişiklikleri, çapraz kurların beklentiler dışında değişmesi gibi faktörler turizmdeki gelişmeleri etkileyebilmektedir.¹¹⁸⁷

Ekonomideki çeşitlilik, o ekonominin sağlıklı olduğunu gösterir. Ancak eğer bir ülke ya da bölge ekonomik kaderini sadece bir endüstriye bağımlı kıldıysa söz konusu endüstri üzerinde bir baskı oluşur. Bu sebeple bu tür ülkelerde turizm sektörü ekonomik sıçramada önemli bir rol üstlenebilir.¹¹⁸⁸

Turizme bağlı gelişme eğilimindeki ülkeler, “*oynak bir zemin*” üstünde yükselme çabasında olduklarını bilmeli, ileride ekonomik yıkımlara düşmemek için de bir yandan turizmi geliştirme çabalarını sürdürürken, diğer yandan da mevcut işgücünü eğiterek

¹¹⁸⁵S. Karaçor, “1980 Sonrası Turizmde...”, s.219.

¹¹⁸⁶Selin Korkmaz, “Turizmin Ekonomik ve Sosyal Etkileri”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, XLVI, (Güz-1988), s.404-406.

¹¹⁸⁷S. Karaçor, “1980 Sonrası Turizmde...”, s.219.

¹¹⁸⁸ www. Economic Impacts of Tourism-UNEP Tourism/E.T:01.12.2020.

ekonomilerini çeşitlendirmek ve böylelikle turizme bağlı olmaktan kurtulmalıdırlar.¹¹⁸⁹

Yüksek işsizliğin, nispeten kalifiye olmayan işgücünün ve çok az alternatif istihdam kaynaklarının bulunduğu yerlerde turizm sektörünün teşvik edilmesi doğru bir müdahale yöntemidir. Yüksek işsizliğin ve eksik istihdam şartlarının ortadan kalktığı dönemlerde yani ekonomik kalkınmanın bir sonraki aşâmâsında işgücü daha iyi eğitilir ve başka sektörleri de destekleyebilecek bir altyapı oluşur. Bu durumda turizme sürekli bağımlılık ve aşırı ilgi ekonomik olarak artık savunulur olmayabilir.¹¹⁹⁰

Özellikle Türkiye’de konaklama işletmelerinde her şey dâhil sisteminin benimsenerek hızla yaygınlaşmaktadır. Tur operatörlerine olan bağımlılık uyum sağlamak konusundaki yoğun baskılar ve talepler önemli rol oynamaktadır. Bu operatörler işletmelerden modern sistemi uygulamalarını istemekte, kimi zaman da zorlamaktadırlar.¹¹⁹¹

3- Enflasyon Etkisi

Enflasyonu, belirli bir dönemde ekonomideki fiyatlar genel düzeyinin artması olarak tanımlayabiliriz. Turizm ile enflasyon arasındaki ilişki iki türdür. Birincisi, bir bölgeye yönelik olarak turizm talebinin artması, bölgesel enflasyona ve arazi değerlerinin önemli bir şekilde artmasına neden olur. Bunun yanısıra görece olarak tüketim malı fiyatları da yükselmektedir. Bu fiyat değişimleri enflasyonist etki yaratabilmektedir. On, on beş bin nüfuslu turistik yerlerin turizm sezonunda iki yüz, iki yüz elli bin nüfusu bulmaları ciddi bir şekilde fiyatlar üzerinde baskı yaratmaktadır.

Fiyatların yükselmesi arzın artması, talebe uygun yönlendirilmesi gibi olumlu sonuçlar doğursa da, turizm kesiminde ihtiyacın kısa dönemde arttırılamaması, fiyat artışlarına sebebiyet vermektedir. Bu da mevsimsel yoğunluğun söz konusu olduğu dönemlerde talep enflasyonunu gündeme getirmektedir. İkinci ilişkiye baktığımızda, ülkede yaşanan enflasyonist ortamın turizm üzerindeki etkisi gözümüze çarpar. Genellikle turizm en fazla, talep ve maliyet enflasyonlarından etkilenir. Turizmde maliyet enflasyonu üretim giderlerindeki artışlardan ve yatırım mallarının fiyatı ile ücretlerdeki artışlardan meydana gelmektedir.¹¹⁹²

Enflasyonun bu sektör üzerindeki etkilerini sıralayacak olursak; Turist ikmal ve

¹¹⁸⁹Özcan Yağcı, **Turizm Ekonomisi**, Detay yayıncılık, Ankara, Eylül 2003, s.12.

¹¹⁹⁰C.Avcıkurt, **Turizm Sosyolojisi...**, s.32.

¹¹⁹¹Ö. Yağcı, **Turizm Ekonomisi**, s.12,13.

¹¹⁹²Akın İlkin, M. Zeki Dinçer, **Turizm Kesiminin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**, TOBB Yayınları Ekonomik ve Sosyal Sorunlar-Çözüm Önerileri Dizisi:2, Ankara 1991, s.39.

hizmet üretiminde maliyet enflasyonundan etkilenecek enerji hammadde girdi fiyatlarındaki artış faktör maliyetlerinin artmasına ve böylece turizm sektörünün etkilenmesine neden olur. Fiyat artışları nedeniyle turizm talebinin belirli dönemlerde düşmesi turistik tesislerde doluluk oranının azalmasına ve dolayısıyla yatırımın geri dönme süresinin uzamasına sebeptir. Türkiye’de var olan fiyat istikrarsızlığı, dış turizm talebini arttırır. Fakat reel ücretler azalmaktadır. Bu durum personelin iş verimliliğini ve hizmet kalitesini düşürmektedir. Enflasyon turizm sektöründe en çok kar getirecek yatırımlara yönelmesine yol açmaktadır. Verimli yatırımların gözardı edilmesi ekonomide kaynak dağılımının bozulmasına sebep olur. Döviz kurlarının sabit olduğu bir ortamda iç fiyatların çok yükselmesi sonucu ithalatı ucuz hale gelir. İthalat eğilimini artar ve ihracat düşer. Bu durum pasif turizmde canlanmaya neden olur. Aynı sebep yüzünden iç turizmde olumsuz etkilenecektir.¹¹⁹³

4- Mevsimlik Dalgalanma

Turizm, bütün bir yıl boyunca sürekli bir faaliyet olmasına karşın, yılın belli dönemlerinde yoğunluk söz konusu olmaktadır. Turizm faaliyetlerinin zaman bakımından yoğunlaştığı bu döneme “*turizm mevsimi*” denmektedir. Turizmin bu mevsimlik dalgalanması, özellikle ekonomisi yoğun olarak turizme bağlı ülkelerde önemli ekonomik sorunlara yol açar. Mevsimlik işçiler düşük güvenlikli işlerde çalışmaktadırlar. Bununla beraber yetersiz barınma ve çalışma koşulları da mevcut problemleri arttırmaktadır.¹¹⁹⁴

Antalya bulunduğu enlemin sağladığı avantajla her mevsim farklı turistik faaliyetlere ev sahipliği yapmaktadır. Mevsimsel faktörler nedeniyle turist sayısında dalgalanmalar yaşanmaktadır. Kamu ve özel sektör tarafından turizm faaliyetlerinin dört mevsime yayılması için bazı çalışmalar sürdürülmektedir. Alınan önlemler özellikle konaklama sektöründe yaşanan krizi önlemeye yönelik adımlar ile başlamaktadır.¹¹⁹⁵

Türkiye’de turizm gelirlerinin genel yapısına bakıldığında ocak, şubat aylarında en düşük seviyede, temmuz, ağustos ve eylül aylarında en yüksek seviyede olduğu görülmektedir. Özellikle kış ve yaz ayları arasında turizm gelirlerinde çok açık bir

¹¹⁹³Ö.Yağcı, **Turizm Ekonomisi**, s.13.

¹¹⁹⁴www. Economic Impacts of Tourism-UNEP Tourism/E.T:01.12.2019.

¹¹⁹⁵ Kaan Kapan, “*Turizm ve Rekreasyon Faaliyetlerinin Ekonomi Üzerindeki Etkileri; Antalya Örneği*”, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi**, S.37, (Aralık-2018), s.47-56.

dalgalanma söz konusudur.¹¹⁹⁶

5- İthalat Eğilimini Arttırmak

Turistlerin kullandıkları dövizlerin ülkeye girişine ithalat eğilimi diyebiliriz. Bu durum genellikle turistlerin araç, yiyecek-içecek ve diğer ürünlerde talep ettiği standartları ev sahibi ülkenin karşılayamamasında ortaya çıkmaktadır. Türkiye’de turistin talep ettiği standartlardaki yiyecek ve içeceklerin otellerde yeterli olmadığı veya bu tür ürünleri sunan endüstrilerin ülkede bulunmadığı durumlarda dış alıma yönelim söz konusudur. Bundan dolayı turizmden kazanılan dövizin büyük bir kısmı yine yurt dışına geri gitmektedir.¹¹⁹⁷

Çok Uluslu Şirketler ve deniz aşırı işletmeler ithalat eğiliminin artmasında önemli rol oynar. Turizm altyapısının inşasında yatırım amaçlı olarak gereken sermayenin finansmanını bu şirketler üstlenirler ve sonuç olarak, resort ve otellerin kazançlarını kendi ülkelerine transfer ederler.¹¹⁹⁸

6- Turizm-Tarım İlişkisi

Tarım, turizmin dolaylı olarak etkilediği en önemli sektördür. Turizm, tarım sektöründe üretim artışı ile sektörün gelirini artırır. Bununla yeni istihdam fırsatları ortaya çıkmış olur. Turizm kırsal alanlar için tarımın bir alternatifi değildir. Onun tamamlayıcısıdır.¹¹⁹⁹

Türkiye’ye gelen turist sayısı nüfus ile karşılaştırıldığında çok düşük düzeyde kalır. Turistlerin yaptığı tüketim, yerli halka nazaran beklentilerin altındadır. Turistik mal ve hizmetler için ortaya çıkan ek talep beraberinde bir fiyat artışı getirmektedir. Bunun yanında, turistlere sunulan yemekler kalite, çeşit ve miktar açısından yerli halkın tüketiminden oldukça farklı olduğu için turizm ile birlikte tarım sektörünün üretim kalitesi artar.¹²⁰⁰

Turizmi geliştirmeye kararlı olan bir ülke; öncelikle turizme yatıracağı kıt kaynaklar karşılığında elde etmeyi planladığı geliri, bu kaynakların başka sektörlerle aktarılması durumunda elde edeceği gelirin kıyaslamasını iyi yapmalıdır. Bu durum

¹¹⁹⁶Burhan Çil, “Türkiye Turizm Geliri Mevsimlik Dalgalanması”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.2, (Bahar-2007), s.149-150.

¹¹⁹⁷S. Korkmaz, “Turizmin Ekonomik...”, s.399.

¹¹⁹⁸www.Economic Impacts of Tourism-UNEP Tourism/E.T:01.01.2019.

¹¹⁹⁹O. İçöz, **Turizm Ekonomisi**, s.299.

¹²⁰⁰H. A. Egeli, “Türk Turizminin Gelişimini Etkileyen Faktörler ve Diğer Sektörlerle İlişkisi”, s.126.

özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından önem arz eder. Örneğin Türkiye’de Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan verimli tarım alanları “*spekülatif*” artışlar sonucu turizme tahsis edilmiştir. Bu arazilerde yetişen muz üretimi azalmakta ve ithalat mecburiyetine sebebiyet vermektedir. Bu durum ödemeler bilançosu üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olmaktadır.¹²⁰¹

Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarında turizm konaklama yerleri yoğun olarak artmaktadır. Tarım arazileri ve ormanların hızla tahrip edilmesi Türkiye’de sadece kıyı kesimlerinde yetişen bazı meyve ve sebzelerin üretimini azaltmakta ya da yok etmektedir.¹²⁰²

Turizm ve mal ihracatı, az gelişmiş, ülkelerde temel döviz kaynağıdır. Tarımsal bir ürüne göre turizm daha fazla döviz getirme olanağına sahiptir. Bunun nedeni turizmde tüketicinin ülkeye gelmesine karşın mal ihracatında ürün, tüketicinin ülkesine gitmektedir. Az gelişmiş ülkelerde enflasyon, mal ve hizmet fiyatları, dünya ortalamasının üstüne çıkar. Turist turizm faaliyetinde bulunduğu için yukarıda ifade edilen öz kaynakların erimesi engellenmektedir.¹²⁰³

Türkiye’de Doğal zenginliklerin tahribi, “*ekolojik*” dengeyi bozmakta ve hızla artan çevre kirliliğine yol açmaktadır. Kamp ve piknik yapanların neden oldukları yangınlar, otel ve benzeri yapılar için ağaç kesimleri, dökülen çöplerin bitki örtüsü ve sular üzerinde olumsuz etkileri turizmin çevre tahribatına birer örnektir.¹²⁰⁴

V- Dünyadaki Gelişmelerin Türk Turizmine Etkisi

Turizm ülkelerin iktisadi, sosyal ve kültürel hayatları üzerinde önemli bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda medeni anlayışların diğer ülkelere tanıtılması konusunda kuvvetli propaganda vasıtalarından biridir. Bu sektörün dünyada yaşanan olumsuz olaylardan etkilendiği de bir vakadır.¹²⁰⁵

I. Dünya Savaşı sonrasında savaştan ekonomik zararlar çıkan ülkelerin iktisadi kalkınmalarında turizmin büyük bir önemi vardır. Bununla beraber ödeme dengelerinde oynadığı önemli rol nedeniyle birçok ülke tarafından gerek savaş gerekse barış yıllarında

¹²⁰¹S. Korkmaz, “*Turizmin Ekonomik ve Sosyal Etkileri*”, s.406.

¹²⁰²Mustafa Yavuz Dizdar, **Kentleşmenin Çevredeki Tarım Üzerinde Olumsuz Etkileri**, T.C. Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı Yayını, Ankara, 1983, s.12.

¹²⁰³Erol Bulut, “*Türk Turizmi’nin Dünya’daki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi*”, **Gazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, II/3, (Aralık-2000), s.74.

¹²⁰⁴Yasemin Issı, “*Türkiye Turizm’inin Yapay ve Doğal Çevre Üzerindeki Etkileri*”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, XLVII/1-4, (1989), s115-131.

¹²⁰⁵Fahir Armaoğlu, **XX. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1914-1995)**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014, s.324

diğer ülkelere karşı politik bir tehdit unsuru olarak kullanılmıştır. Turizmin iktisadi getirilerinden daha büyük pay alabilmek amacıyla ülkeler arasında mücadeleler yaşanmıştır. Yapılan anlaşmalar, milletler ve ülkeler arasında kültürel etkileşimler nedeniyle turizm devlet politikalarını doğrudan ilgilendiren bir konu hâline gelmiştir. II. Dünya Savaşı yıllarında mevcut koşullar nedeniyle gezme, görme ve dinlenme amaçlı turizm anlayışı geri planda kalmıştır. Savaşın ardından bütün Avrupa Devletleri turizm alanında yeni politikalar üretmişlerdir.¹²⁰⁶

Bozulan ekonomilerin düzeltilmesi, uluslararası barışın sağlanması ve kültürel etkileşimlerin geliştirilmesi için turizm önemli bir kaynak haline gelmiştir. Bu kaynaktan ABD ve Avrupa ülkeleri gibi Türkiye de faydalanmak istemiştir.¹²⁰⁷

II. Dünya Savaşı neredeyse dünyanın yarısında yurtdışı turizmin yanısıra yurtiçi turizmi de olumsuz etkilemiş ve turizm faaliyetleri durma noktasına gelmiştir.¹²⁰⁸ Urfa Milletvekili Hüseyin Sami (Coşar) söz konusu dönem itibarıyla savaşın turizm faaliyetlerine vurduğu darbeye değindiği Vakit Gazetesi'nin 7 Ağustos 1943 tarihli sayısındaki yazısında: *“Dört yıldır artık fertler değil, silahlı milletler seyahat ediyor. Turizm durmadı, ölümün kanadında geliyor... Motör çağında silahlı turizm aldı yürüdü.”* diyerek mevcut duruma değinmiştir.¹²⁰⁹

Turizm faaliyetlerine elverişli bir coğrafyaya sahip Türkiye’de turistik tanıtıma ve propagandaya yönelik çalışmalar Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren önemle ele alınmaya başlanmış ve bu konuda II. Dünya Savaşı’na kadar önemli bir mesafe kat edilmiştir.¹²¹⁰ Savaşın başlamasıyla *“jeostratejik”* öneme sahip Türkiye, taraf belirleme konusunda gerek müttefik, gerekse mihver bloğunda yer alan devletlerin baskısına maruz kalmıştır. Buna rağmen savaşa fiili olarak girmemiş, ancak iktisadi koşulları bütün zorluklarıyla yaşayarak savaştan ciddi bir şekilde etkilenmiştir.¹²¹¹ Bu suretle ülkede turizme yönelik faaliyetler de aksamaya uğramıştır. Bunun yanı sıra izlediği barışçıl ve demokrasi yanlısı politika ve bu yönde gerçekleştirdiği propaganda ülkeyi dış tehditlerin yarattığı zararlı etkilerden büyük ölçüde korumuştur.¹²¹²

¹²⁰⁶ Burhan Belge, *“Propaganda ve Tesirleri”*, **Ayın Tarihi**, S.75, (Şubat-1940), s.538-546.

¹²⁰⁷ Erol Evcin, *“İkinci Dünya Savaşı’nın Türkiye Turizminde Yarattığı Fırsatlar”*, **Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, S.15, (Bahar-2016), s.129-153.

¹²⁰⁸ **Ulus**, 21.Mart 1945, s.2.

¹²⁰⁹ **Vakit**, 7Ağustos 1943, s.2.

¹²¹⁰ Vedat Nedim Tör, *“Turizm”*, **İktisadi Yürüyüş**, S.9, (Nisan-1940, s.5-9.

¹²¹¹ Erol Evcin, *“Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri”*, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S.55, (Güz 2014), s.23-81

¹²¹² Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)**, İmge Kitabevi, Ankara, 2004, s.81.

İtalya'nın Haziran 1940'ta Mihver Devletler Bloğu'nda savaşa girdi. Bu tarihten itibaren Akdeniz'de deniz seferleri ile kurvaziyer hareketliliği neredeyse durdu. Savaş Sahası'na Balkanlar da dâhil olunca Avrupa Ülkeleri'nin Doğu Ülkeleriyle turistik münasebetleri kesildi.¹²¹³ Yurtdışına çıkamayan vatandaşların ülke içindeki hizmetlere yönelmesi yurtiçi turizmi doğrudan ya da dolaylı geliştirdi.¹²¹⁴

Savaş yıllarında Türkiye'den ülke dışına önemli bir turizm hareketi olmadı. Yurtdışından Türkiye'ye gelenlerin ise daha çok devlet memurlarından, tacirlerden ve mültecilerden ibaret olduğu anlaşılmaktadır. Bu mülteciler Lehistan, Slovakya ve Romanya gibi Balkan ya da İran, Irak ve Suriye gibi Ortadoğu Ülkeleri'nin vatandaşları idi. 1940'ta Türkiye'den gelip geçen mültecilerin sayısı 15.000 civarında idi. İstanbul ve Ankara'daki otellerde kalmalarından, nakliyat vasıtaları kadar oteller de kazanç elde etti.¹²¹⁵ Kaplıca turizminde Avrupa'ya gösterilen ilgi barışın hüküm sürdüğü Türkiye'ye kaydı. Örneğin bu münasebetle Bursa'ya gelen ziyaretçiler arasında Ermeniler, Rumlar ve Almanya'nın baskısından kaçan Museviler büyük bir çoğunlukta idi. İstanbul ve Bursa'da ticaret yapan emlak ve servet sahibi Mısır asilzadelerinin de bu dönemde Türkiye'deki seyahat ve konaklama faaliyetleri dikkat çekmektedir.¹²¹⁶

İstanbul, Ankara, Bursa ve Yalova gibi yerlerde bütün otellerin dolduğu, buralara ulaşım için kullanılan demir yollarının da yolcu talebini karşılayamayacak duruma geldiği tespit edilmektedir. Hazırlanan rapora göre, savaş süresince istidlâk edilen binalar ve hâlihazırda inşaat hâlinde olan yapılar da dâhil olmak üzere otellerde, pansiyonlarda, evlerde konaklayan yabancıların sayısı da önceki yıllara göre daha fazladır. Halkevlerinin devlet tarafından teşvik edilen tanıtım amaçlı yurt içi seyahat etkinlikleri de savaş öncesinde olduğu gibi savaş yıllarında da ülke içindeki hareketliliği artıran unsurlar arasında yer almıştır.¹²¹⁷

Vakit Gazetesi'nin 5 Eylül 1943 tarihli sayısında %75 oranındaki fiyat artışlarına rağmen Bursa ve Yalova kaplıcaları ve otellerine ilgi fazla olmuş, doluluk nedeniyle buralarda açıkta kalan turistlerden bahsedilmektedir.¹²¹⁸

¹²¹³ Burhan Felek, “*Seyahatlerimiz*”, **TTOK Belleteni**, S.32, (Nisan-1943), s.37-38

¹²¹⁴ Vedat Nedim Tör, “*Turizm Bakımından Ege Bölgesi İzmir ve Hinterlandı*”, **İktisadi Yürüyüş**, S.18, (Eylül-1940), s.6-9.

¹²¹⁵ Erol Evcin, “*İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’de Turizm ve Propaganda*”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, XVI/33,(Güz-2016), s.373-453.

¹²¹⁶ **Akşam**, 19 Eylül 1940, s.6.

¹²¹⁷ **BCA**, 490.1.0.0/571.2273.3.

¹²¹⁸ **Vakit**, 05.Eylül.1943, s.1-2.

Savaşın ardından turizm hazırlıklarını düzenlemek ve seyahatleri kolaylaştırmak amacıyla Türkiye, Avrupa, Ortadoğu ve ABD arasındaki 1945 yılı Nisan ayında Kahire’de “*Orta Şark Turizm Konferansı*” düzenlendi. Bu konferansa Türkiye’yi temsil etmez üzere “*Yataklı Vagonlar Şirketi*” Türkiye Mümessili Hüsnü Sadık (Durukal) katıldı.¹²¹⁹

Toplantıya; doğu ile batı ülkeleri arasında doğrudan ulaşımı sağlayan Semplon ve Toros Ekspreslerinde konforu arttırmak, Hayfa-Trablus arasındaki 250 km’lik askerî hattın yolcu ve eşya nakliyatına açılması, kara yollarının asfalta dönüştürülerek duraklama yerlerinde konforlu otellerin ve eğlence yerlerinin faaliyete geçirilmesi, kara ve demir yolları vasıtasıyla geçişler sırasında sınırlarda pasaport ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması yönünde kararlar alındı.¹²²⁰

II. Dünya Savaşından sonra yaşanan olayların Türk turizmine etkilerini şöyle sıralayabiliriz;¹²²¹

Olay	Sonuçları	Türkiye Turizmine Etkileri
1960 Askeri Darbe	Demokrat Parti iktidarı yapılan askeri müdahaleyle devrildi. Yönetimi Milli Birlik Komitesi Devraldı.	-Gelişmekte olan Turizm Sektörü durağan bir görünüm kazandı. -Turizm alanında yapılan çalışmalar durduruldu. Bu alanda hazırlanan projeler iptal edildi. -Bütün turizm kredileri kesildi.
1962 Küba Bunalımı	1959 Küba Devrimi’nden sonra ABD vatandaşlarının bu Küba seyahatleri durdu. ABD ambargosu ile Karayip ülkelerindeki turizm ekonomisi sarsıldı.	
1964 -ABD Bilgisayarlı Havayolu Sislemleri (CRS)’İ kullanmaya başladı.	CRS’ler, turizm sektöründe hem arz hem de talep boyutunda çeşitli avantajları da beraberinde getirmiştir	-Kıbrıs’a yönelik turizm talebinde azalma yaşandı.

¹²¹⁹ **Akşam**, 08 Nisan.1945, s.3.

¹²²⁰ **Akşam**, 02 Mayıs 1945, s.3

¹²²¹Sebahattin Emre Dilek, Nur Kulakoğlu Dilek, “*Dünyada ve Türkiye’de Yaşanan Olayların Turizme Yansımaları: 1960’tan Günümüze Tarihsel Bir Değerlendirme*”, **Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, X/2, (Aralık-2008), s.41-42; <https://www.tursab.org.tr/istatistikler-icerik/turizm-giderleri/> E.T:11.01.2021; Kurban Ünlüöner, Arzu Kılıçlar, “*Ekonomik Yansımalarıyla Türk Turizmi’nin Seksen Yılı*”, **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, S.1, (2004), s.131-156; <https://tanitma.ktb.gov.tr/Eklenti/2032,turizm-alaninda-gelismelerpdf.pdf?0/E.T:11.01.2021>; İlker Şahin, F. Özlem Güzel, “*Olumsuz Güncel Gelişmelerin ve Krizlerin Türk Turizmine Etkileri: Profesyonel Turist Rehberlerinin Değerlendirmeleri ve Sektörel Çözüm Önerileri*”, **İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, VII/4, (Ekim-2020), s.257-280.

-Kıbrıs'ta Rumların Türk köylerine saldırıları artınca Türk jetleri Rumlara ait hedefleri bombaladı.		
1967 -Arap-İsrail Savaşı	Bu savaşta ABD'nin İsrail'e destek vermesinden dolayı Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri Birliği (OAPEC)'in uyguladığı petrol ambargosu petrol fiyatlarına etki etmiş, fiyatlar yükselmiş ve turizm sekteye uğramıştır.	
1968 -6. Filo gösterileri -Kommer'in arabasının yakılması	-ABD ordusuna ait 6. Filosunun İstanbul'a demirlemesini protesto eylemlerinde kanlı olaylar yaşandı. -ABD Büyükelçisi Robert Kommer'in arabası bir grup öğrenci tarafından ODTÜ'nün bahçesinde yakıldı.	-Türkiye'nin ABD ilişkilerinde yaşanan olumsuzlukları turizmi olumsuz etkiledi.
1971 -12 Mart Muhtırası -Kızıldere Olayı	-Türkiye Cumhuriyeti tarihinde meydana gelen dördüncü; başarılı olmuş ikinci; ve emir-komuta zinciri içerisinde yapılmış ilk askerî darbe eylemidir.	-Yaşanan siyasi gelişmeler turizm yatırımlarını olumsuz yönde etkilemiştir. -Yabancı başına yapılan harcamalar yıllık 71,2 dolardan 69,7 dolara düştü.
1972 -Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği (TÜRSAB) kuruldu.		-TÜRSAB'ın kurulması ile seyahat acentacılığında profesyonel bir döneme geçildi. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1971'de 926.019 kişi iken; 1972'de bu sayı 1.034.955 oldu.
1973 -Arap-İsrail Savaşı -ABD'nin Vietnam'dan çekilmesi ve Paris'te imzalanan barış anlaşması -1973 Petrol Krizi	-Bu savaşta ABD'nin İsrail'e destek vermesinden dolayı OAPEC (Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri Birliği)'in uyguladığı petrol ambargosu petrol fiyatlarına etki etmiş, fiyatlar yükselmiş ve turizm sekteye uğramıştır. -Dünyadaki gerilimin düşmesi ve barış ortamının sağlanması ile turizmde canlanma yaşanmıştır.	Petrol fiyatlarının dört katına çıkması ile Türkiye ekonomisi olumsuz yönde etkilendi. Bunun sonucunda dış ticaret açığı 769.000.000'dan 2.300.000.000 dolara çıkmıştır. Bu durum turizm gelirlerinde de azalmaya neden olmuştur.

1974 -Kıbrıs Harekâtı başladı -ABD Türkiye'ye askeri ambargo uyguladı. -1944'te ABD'de imzalanan Uluslararası Para Anlaşması (Bretton Woods) çöktü. -Akaryakıt fiyatlarının yükselmesi nedeniyle ekonomik kriz yaşandı	-Haberleşme sorunları ve dış ülkelerle olan ulaşım sistemindeki aksaklıklar turizm hareketlerini ve gelirleri de olumsuz etkilemiştir. -Fiyatların yükselmesine neden olmuştur.	-Barış Harekâtı ve yaşanan ekonomik kriz ile beraber turizm talebinde daralma yaşanmıştır. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1973'te 1.341.527 kişi iken; 1974'de bu sayı 1.110.298 oldu.
1975 -Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) kuruldu ve Madrid'de ilk genel kurul toplantısı yapıldı. -Kıbrıs bağımsızlık ilan etti	-Birleşmiş Milletler'in, turizm alanında "karar alıcı ve merkezi" rol üstlenmesi gerekliliği ortaya çıktı. -Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 1976'da Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP)'nin bir ajansı haline geldi.	Kıbrıs yeni bir ülke ve yeni bir turizm merkezi oldu.
1977 -Kanlı 1 Mayıs -THY'de grev	1 Mayıs kutlamalarında İstanbul Taksim Meydanı'nda 34 kişi hayatını kaybetti, 136 kişi yaralandı.	- THY, aldığı grev kararı ile beraber iç ve dış hat seferlerini kısa bir süreliğine durdurdu. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1976'da 1.675.846 kişi iken; 1977'de bu sayı 1.661.416'ya düştü.
1978 British Havayolları ve Air France'ın Supersonic Concorde uçakları kullanmaya başlaması ve uzun menzilli uçuşlar. -ABD'nin havayollarını kamu müdahalelerinden arındırma girişimi.	-Ekonomik kriz	-Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz ile beraber turizm talebinde daralma gerçekleşti. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1977'de 1.661.416 kişi iken; 1978'de bu sayı 1.644.177'e düştü.

1979 - Petrol Krizi - İran İslam Devrimi	Petrol krizi ile fiyatlar yükseldi ve turizm sektörü de bundan olumsuz etkilendi.	-Petrol krizi ile beraber turizm talebinde daralma yaşandı -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1978'de 1.644.177 kişi iken; 1979'da bu sayı 1.523.658'e düştü.
1980 -İran-Irak Savaşı -12 Eylül 1980 Darbesi -Ekonomik Kriz -24 Ocak Ekonomik İstikrar Tedbirleri	-Komşu ülkeler ile Orta Doğu coğrafyasında turizm talebi azaldı	-Darbe ve ekonomik istikrarsızlık turizm talebinde azalmaya neden oldu. -1980'de alınan Ekonomik İstikrar tedbirleri, gelen turist sayısında artış yaşanmasını sağlamıştır. -24 Ocak kararları ile turizm yatırımları teşvik edildi -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1979'da 1.523.658 kişi iken; 1980'de bu sayı 1.288.060'a düştü.
1984 -Çernobil'de Nükleer Tesis Patladı.	Uzun vadede çevresel, ekonomik ve sosyo-psikolojik sorunlar ortaya çıktı ve turizm sektörü de doğrudan etkilendi.	
1986 -Turizm Aracılığı ile Barış için Uluslararası Kuruluş (IIPT)'nin kurulması -Sinagog saldırısı	İstanbul'daki “ <i>Neve Şalom Sinagogu'na</i> ” 6 Eylül 1986'da düzenlenen saldırıda 21 Musevi hayatını kaybetti, 4 kişi de yaralandı.	-Türkiye'nin imajı zedelendi ve turizm sektörü yara aldı. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1985'te 2.614.924 kişi iken; 1986'da bu sayı 2.391.085'e düştü.
1990 -Tokyo borsası çöktü -Japonya'da finansal kırılganlık ortaya çıktı -Berlin Duvarının yıkıldı -Her şey dâhil sistemi Türkiye'de uygulanmaya başlandı	Tokyo borsasının çökmesi diğer dünya borsalarını da etkiledi ve ekonomik göstergeler düşüşe geçti. Bu durum dünya turizm hareketliliğini olumsuz etkiledi.	-Her şey dâhil sistemiyle beraber turizm talebinde artış yaşandı. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1989'da 4.459.151 kişi iken; 1990'da bu sayı 5.389.308 oldu
1991 -Irak Körfez Savaşı -SSCB'nin dağılması	-Bölgeden turist ve sermaye kaışı yaşanmıştır.	- Körfez savaşının etkisiyle Türkiye'de yaşanan rezervasyon iptalleri ve ekonomik kriz ile beraber talepte daralma yaşanmıştır.

-Ekonomik kriz -Türkiye’de rezervasyonların iptali ve iç turizme yöneliş	-36.000 uluslararası uçuş, Ocak’tan Şubat’a kadar iptal edilmiştir. -Soğuk savaş döneminin bitmesi, komünizmin çökmesi ile birlikte bu ülkeler başta turizm aracılığıyla olmak üzere dünyaya açılmaya başladı.	Turist sayısı ve turizm gelirleri ciddi oranda düşüş yaşadı. -Türkiye’de 1990’da 3.225.000.000 dolar olan turizm gelirleri 1991’de 2.654.000.000 dolara düştü.
1993 -ABD’de hızlı, AB’de yavaş büyüme; Avrupa ülkelerinin kullandığı para birimleri karşısında dolar değer kazandı. -Antalya ve Kuşadası’nda turistlere yönelik terör saldırıları yapıldı. -Güney Doğu Anadolu’da teröristler tarafından 19 turist kaçırıldı. -Sivas Katliamı gerçekleştirildi.	-Doların Avrupa ülkelerinin paralarına göre değer kazanması, Doların Para birimlerine karşı yükselmesi Avrupalıların tatil tercihlerinde etkili oldu.	-Güney sahillerinde gerçekleştirilen bombalı eylemde 12 yabancı, 16 Türk toplam 28 kişi yaralandı. -Doğrudan turistleri hedef alan terör saldırıları nedeniyle talepte daralma oldu. -Türkiye’nin tercih edilirliliği azaldı.
1994 -Fethiye ve Marmaris’te turistlere yönelik terör saldırıları yapıldı. -İstanbul’da teröristler tarafından bombalı saldırı eylemleri gerçekleştirildi. -Yüksek oranda kur ayarlaması yapıldı.		-Marmaris ve Fethiye’de bombalama eylemleri sonucu 1 turist öldü, 10 turist yaralandı. -Kapalı Çarşı’ya bombalı eyleminde 1 İspanyol ve 1 Belçikalı turist hayatını kaybetti, 17 kişi de yaralandı. Ülke turizminin imajı zedelendi. -Yaşanan olaylar Türkiye’ye gelen turist sayısının artış hızını yavaşlattı.
1998 -Asya krizinin Rusya’ya intikali sonucu Rusya “<i>moratorium</i>” (borç erteleme) ilan etti.	-Hem mal hem de hizmet sektörü pazarında daralma yaşandı.	-Turizm talebinde daralma oldu

İstanbul'da terör saldırıları gerçekleştirildi. -Ağrı'da Alman turistler kaçırıldı. -Türkiye'de bütün kumarhaneler kapatıldı.	-2 Hintli, 1 Yeni Zelandalı olmak üzere 3 turist ve 4 vatandaş yaralanmıştır.	-Türkiye'de 1997'de 8.088.549.000 dolar olan turizm gelirleri 1998'de 7.808.940.000 dolara düştü.
1999 -17 Ağustos Depremi -Abdullah Öcalan'ın yakalanması		Turizm talebi ve gelirlerinde azalma gerçekleşti. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 1999'de 9.752.697 kişi iken; 1999'da bu sayı 7.487.285 oldu
2001 -ABD'deki İkiz Kuleler'e "11 Eylül Terör Saldırıları" yapıldı. - Dennis Tito ilk uzay seyahatine çıktı. -Bütün dünyada ekonomik kriz yaşandı. -Döviz kurlarında artış meydana geldi - Devalüasyon gerçekleşti	Müslüman Ülkeler'e yapılan turizm seyahatleri azaldı. -İlk uzay seyahati, gelecek yıllarda uzaya gerçekleştirilecek turlar için önem teşkil etmektedir.	-Ekonomik kriz ve paranın devalüe edilmesi Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısının artmasını sağladı. -İç turizm hareketliliği azalırken, dış turizm talebinde canlılık yaşandı. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 2000'de 10.428.153 kişi iken; 2001'de bu sayı 11.618.969 oldu.
2003 -ABD ve Birleşik Krallık liderliğinde Koalisyon Kuvvetleri Irak'a girdi. -ABD-Irak Savaşı başladı. -İstanbul'da Sinagog-El Kaide bombalı saldırıları gerçekleştirildi		Bombalı eylemlerde pek çok insan hayatını kaybetti ve bu durum ülkenin turizm imajını zedeledi.
2004	-Saldırılarda 34 kişi hayatını kaybetti, 171 kişi yaralandı.	-Eurovision ülke tanıtımına katkı sağladı.

-Mısır'ın Sina yarımadasında turistik otellere terör saldırıları yapıldı. -Hint Okyanusu'nda Sumutra Adası açıklarında 9,0 şiddetinde deprem meydana geldi ve Tsunami felaketi yaşandı. -Türkiye Eurovision Şarkı Yarışması'na ev sahipliği yaptı. -Kuşadasında bombalı eylem gerçekleştirildi.	-Mısır'ın turizm faaliyetleri ve talebi olumsuz etkilendi. -Depremde 232.000 kişi hayatını kaybetti. Endonezya başta olmak üzere, 15 ülke bu felaketten olumsuz etkilendi ve bu ülkelerin turizm sektörü ağır bir darbe aldı.	-Gerçekleştirilen terör eylemleri Türkiye'nin uluslararası alanda tercih edilirliğine ve imajına ciddi zararlar verdi. -
2006 -Danimarka'da karikatür krizi yaşandı. -İsrail-Lübnan krizi başladı. -Almanya 2006 Dünya Kupası'na ev sahipliği yaptı. -Kuş Gribi Salgını başladı. -Antalya ve Marmaris'te bombalı eylemler gerçekleştirildi. -Ekonomik kriz başladı	-Müslüman ülkelerin verdikleri tepki Danimarka özelinde tüm Hristiyan Avrupa'sına yönelik olumsuz bir algı ortaya çıkardı. -Bu durum siyasi ve toplumsal gerginliklerin yanı sıra turizm sektörünü de olumsuz yönde etkiledi. -İsrail-Lübnan krizi Ortadoğu turizmini olumsuz etkiledi. -Dünya Kupası Almanya'ya giden turist sayısını arttırdı.	-Yaşanan terör olayları ülkenin turizm imajını zedeledi. -Ekonomik kriz nedeniyle Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısı %6,2, turizm gelirleri %5 ve yabancı ziyaretçi harcamaları da %9,8 azaldı.
2008 -Küresel ekonomik krizin başladı.	-ABD'de kredi kriziyle başlayan sorun finans piyasalarına yansdı ve dünya çapında birçok ekonomi ve reel sektör olarak turizm olumsuz etkilendi. -Turist hareketliliği rakamlarında artış olsa da 2007 yılı artış oranlarına göre oldukça düşük kaldı.	-Yaşanan finansal krizle birlikte üretim ve milli gelir azalırken, işsizlik oranı ciddi oranda arttı. -Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı 2007'de 4.956.069 kişi iken; 2008'de bu sayı 4.892.717'e düştü.

2010 -İzlanda’da volkanik patlama meydana geldi. Arap coğrafyasında “<i>Arap Baharı</i>” olarak adlandırılan halk hareketleri ve iç savaşlar başladı. -Mavi Marmara olayı yaşandı. -Dünya Erkekler Basketbol Şampiyonası Türkiye’de yapıldı	-Kül ve toz bulutları nedeniyle yaklaşık bir hafta boyunca Avrupa hava sahası’nda 100.000 uçuş iptal edildi. -Uçuşları iptal edilen 7.000.000 yolcu havalimanlarında mahsur kaldı. -Yaklaşık 4.000.000.000 dolarlık ekonomik kayıp yaşandı. -Ortadoğu’da çıkan iç savaşlar sonucunda bölgeye yönelik turizm talebinde azalma yaşandı.	-Türkiye’ye gelen İsraili turistlerin sayısında azalma oldu. -İlk kez Türkiye’de gerçekleştirilen Dünya Basketbol Şampiyonası etkinliği ile hem ülke tanıtımında önemli bir adım atıldı, hem de etkinlik sayesinde turist sayısında artış meydana geldi. -Türkiye’ye gelen yabancı turist sayısı 2009’da 5.561.355 kişi iken; 2010’da bu sayı 6.557.233’e yükseldi.
2011 -Japonya’da 9.0 şiddetinde deprem meydana geldi. -Depremi ardından Tsunami felaketi yaşandı. -Suriye iç savaşı başladı. -Universiade 2011 Kış Oyunları Erzurum’da gerçekleştirildi.	-15.820 kişi hayatını kaybetti. -Deprem sonucunda Fukushima Nükleer Elektrik Santralinde sızıntı meydana geldi. -Tsunami 300.000.000 dolar zarara mal oldu. Bu Dünya Tarihi’nde en fazla zarara yol açan Tsunami felaketidir. -Yaşanan iç savaş nedeniyle başta Türkiye olmak üzere çeşitli ülkelerde “<i>Suriyeli Mülteciler</i>” krizi başladı.	2010’de yaşanan Arap Baharı nedeniyle o bölgelere olan turizm talebi azaldı bu talep Türkiye’ye kaymaya başladı. -Japonya’daki deprem nedeniyle Türkiye’ye gelen Japon turistlerin sayısında azalma oldu. -Yapılan Organizasyon Erzurum başta olmak üzere Türkiye’de kış turizminin tanıtımına katkı sağladı. -Türkiye’ye gelen yabancı turist sayısı 2010’da 6.557.233 kişi iken; 2011’de bu sayı 6.281.972’e düştü.
2013 -Mısır’da Muhammed Mursi yönetimi ordunun müdahalesiyle devrildi. -Yunanistan’da ekonomik kriz yaşandı.	-Mısır’da ve diğer Orta doğu ülkelerinde yaşanan sıkıntılar turizmi faaliyetlerini doğrudan etkiledi. Turist sayısı ile turizm gelirlerinde düşüş yaşandı. -Yunanistan’da ekonomik kriz nedeniyle turizm faaliyetlerinde daralma meydana geldi.	-Gezi Parkı Olayları tüm Türkiye’ye yayılarak turizm sektörünü olumsuz etkiledi. -Bazı kurvaziyer gemi acentaları Türkiye’yi tur güzergâhlarından çıkardı. -Çözüm sürecinin resmi olarak başlaması ile birlikte özellikle Doğu

-ABD’de ekonomik kriz yaşandı ve Boston’da terör saldırıları gerçekleştirildi. -Gezi Parkı Olayları başladı. -Çözüm Süreci resmi olarak hayata geçirildi.	-ABD’de yaşanan olaylar nedeniyle güvenlik sorunu tekrar gündeme geldi. -ABD iç turizminde durağan bir hal aldı.	ve Güneydoğu’ya olan iç turizm talebi arttı. -Türkiye’ye gelen yabancı turist sayısı 2012’de 5.802.950 kişi iken; 2013’de bu sayı 7.525.869 kişi oldu.
2015 Paris’te mizah dergisi Charlie Hebdo’ya IŞİD tarafından terör eylemi gerçekleştirildi. -Tunus’ta 18 Mart’ta Bardo müzesine IŞİD tarafından saldırı yapıldı. -Rus savaş uçağı Türkiye tarafından düşürüldü. -IŞİD tarafından Şanlıurfa’nın Suruç ilçesinde canlı bomba saldırısı gerçekleştirildi. -Ankara tren garında IŞİD tarafından canlı bomba saldırısı gerçekleştirildi. - Çözüm Süreci sona erdi.	-Bardo müzesi saldırısında 20 turist hayatını kaybetmiştir.	Rusya’nın önemli tur operatörleri olan “Pegas Touristik, Natalie Tours, Biblio Globus ve Tez Tour” Türkiye’ye yapılan paket turların iptal edileceğini duyurdu. -Türkiye’yi tercih eden Rus turist sayısında düşüş yaşandı. Ocak-Ekim ayları arasında en fazla düşüş % 19,2 ile Rusya’dan oldu. -Bombalı saldırılar ve Çözüm Süreci’nin bitmesi ile turizm sektörü olumsuz yönde etkilendi. -Hem iç hem de dış turizm talebinde düşüş gerçekleşti.
2016 ABD Başkanlık Seçimleri’ni Donald Trump kazandı. -Küba Devlet Başkanı Fidel Castro öldü. -Avrupa’da IŞİD saldırıları yaşandı.	-ABD’de gerçekleşen seçim sonrası pek çok Müslüman ülke vatandaşına vize sınırlaması getirildi. -Castro’nun ölümü sonrası ABD-Küba ilişkileri yeniden başladı ve özellikle turistler için Havana’da alt ve üst yapı çalışmaları hız kazandı.	-Sultanahmet saldırısında 13 Alman turist; İstanbul Atatürk Havalimanı saldırısında 45 kişi hayatını kaybetti. -15 Temmuz’da 247 kişi hayatını kaybetti. -Söz konusu saldırılar, yaşanan darbe girişimi ve OHAL süreci uluslararası alanda Türkiye turizmine zarar verdi.

-Gaziantep'te ve İstanbul'da IŞİD tarafından bombalı ve silahlı terör eylemleri gerçekleştirildi. -15 Temmuz'da Türkiye'de darbe girişimi gerçekleştirildi. -Türkiye'de 26 Temmuz'da OHAL süreci başladı. -Rusya-Türkiye arasındaki uçak krizi çözüldü.	- Terör saldırıları ile Avrupa'daki güvenlik endişesi daha da arttı ve turizm talebini ciddi düşüşler yaşadı.	-Rusya ile yaşanan krizin çözülmesi ile turizm talebinde artış gerçekleşti. Türkiye'ye 8. 062.065 turist geldi.
2017 -İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma kararına (Brexit) ilişkin referandum yapıldı. -Almanya ile Türkiye arasında yaşanan kriz AB ilişkilerini etkiledi. -Booking.com ile TÜRSAB arasındaki kriz başladı. -Ukrayna ile Türkiye arasındaki anlaşma ile vizelerin kaldırılması ve pasaportsuz giriş-çıkışlar başladı.	Referandumdan “hayır” kararı çıkmasının uluslararası turizm ve seyahat sektörüne birçok etkisi oldu. -Karardan sonra ilk günde dahi TUI ve Thomas Cook hisseleri önemli oranda değer kaybetti.	Booking.com ile TÜRSAB arasındaki dava nedeniyle booking.com üzerinden yapılan rezervasyonların durdurulmasıyla özellikle küçük ve orta büyüklükteki konaklama işletmeleri zarar gördü ve ekonomik kayıp yaşandı. -Vizelerin kaldırılması Ukrayna'dan gelen turist hareketliliğini arttırdı.
2019 Thomas Cook Şirketi iflas etti.	178 yıllık şirketin batışıyla Dünya'nın farklı yerlerinde tatil yapan 150.000 turist tatil yerlerinde mahsur kaldı. İngiltere Sivil Havacılık Kurumu turistlerin taşıma görevini üstlendi.	
2020 Yeni bir Corona Virüs olan “Covid-19” bütün dünyaya yayıldı.	-Resmi verilere göre 215 ülkeye yayılan Virüs Kasım 2020 itibarıyla 65.000.000 insana bulaştı. -Uluslararası Turizm Gelirleri 730.000.000.000 dolar kayıp yaşadı.	-2020 yılının Ocak-Ekim ayları arasını kapsayan ilk on aylık dönemde Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısında, 2019 yılının aynı dönemine göre %72,5 oranında düşüş meydana geldi. -Turizm geliri 2020 yılının üçüncü Çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine göre % 71,2 azalarak

		14.000.000.000 dolar seviyesinden 4.044.000.000 dolar seviyesine düştü.
--	--	--

Tablo-12. Dünyada Yaşanan Önemli Olayların Türk Turizmine Etkileri

IV- Dünya Turizminde Geleceğe Yönelik Eğitiler

Turizm dünya ekonomisinde en hızlı gelişen sektörlerinden birisi olarak küresel bir güçtür. Teknolojik ilerlemeler, yaşam kalitesinin artması ve küreselleşmenin beraberinde getirdiği seyahat serbestliği gibi kolaylıklar turist sayısını hızla arttırmaktadır.¹²²²

Yükselen refah düzeyine paralel olarak, seyahatlere ayrılan gelirin ve ulaşım olanaklarının artması ile büyüyen uluslararası turizm pazarından en yüksek payı almak için turist çeken ülkeler büyük bir rekabet içindedirler. Bunun bir sonucu olarak 1980’de 285.000.000 olan turist sayısı 2000’de 698.000.000’a ulaşmıştır. 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasındaki olaylar nedeniyle % 1,3’lük bir azalma kaydetmiş fakat turizm sektörü tekrar bir canlanma dönemine girmiştir.¹²²³

Uluslararası turizm talebi 1990-2000 yılları arasında % 26 artış oranı ile 2003’te altı yüz doksan dört milyon kişi, turizm gelirleri ise aynı dönemde yılda %33’lük artışla 470.000.000.000 dolar olarak gerçekleşmiştir.¹²²⁴

Dünya Turizm Örgütü’nün raporlarına baktığımızda, Turizm sektörü bu gelişimini daha hızlı arttırarak devam 2020’de ise 1.600.000.000 turist ve 2.000.000 dolar turizm gelire ulaşacaktır. Turizm sektörünün geçmişte gerçekleştirmiş olduğu gelişmeyi devam ettirmesi beklenmektedir. Sektörün gelecekte istihdam açısından büyük beklentilere sebep olduğu da bir vakadır.¹²²⁵

Dünya turizminde kültür, sağlık, kongre ve eğlence ağırlıklı konular önemli yer tutmaktadır. Turizmin en önemli bölümünü oluşturan “deniz, kum, güneş” üçlemesinin yanı sıra özellikle sağlık turizmi başta olmak üzere kültür ve tarih turizmi gelişmekte ve her geçen gün daha fazla talep görmektedir. Dünyada gözlenen bir diğer değişim ise, kalite ve konukseverlik standartlarının artmasıdır. Bunun sonucunda dünya turizm pazarında daha kaliteli ürünler tercih edilmektedir.¹²²⁶ Dünya turizmine yönelik şöyle bir

¹²²² Simon Milne, Irena Ateljevic, “Tourism, Economic Development and The Global-Local Nexus: Theory Embracing Complexity”, *Tourism Geographies* III/4, (April-2001), s.371-373.

¹²²³ **Bölgesel Gelişim Raporu -I- Batı Akdeniz Bölgesi**, (Yay. Haz: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği), TOBB Araştırma Yayınları, Ankara, 2003, s.269.

¹²²⁴ **DPT Ekonomik ve Sosyal Göstergelerdeki Gelişmeler**, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001–2005) 2004 Yılı Programı Destek Çalışmaları, Ankara 2004, s.172.

¹²²⁵ **Bölgesel Gelişim Raporu I**, s.270.

¹²²⁶ Seçim Aydın, Beyazıt Kelçeoğlu, “Genel Eğilimle Işığta Altında Türkiye Turizmi Üzerine Bir Değerlendirme”, **II. Turizm Şurası Bildirileri**, Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, Ankara, s.64-66.

genelleme yapabiliriz:¹²²⁷

Dünya turizmi, bazı dönemlerde görülen duraklamalardan sonra yeniden büyüme sürecine girmişti ve turizmin gelişme hızı hemen her zaman dünya ticaret hacminden daha hızlı bir artış göstermiştir. Her geçen gün uluslararası turizm rekabetine yeni ülkeler dâhil olmuştur. Buna örnek olarak on beş yirmi yıl öncesine kadar turizm pazarında payı küçük olan bazı Ortadoğu ülkeleri ve Japonya, bugün turist gönderen ülkeler olarak büyük önem kazanmışlardır. Gelişmiş ülkelerde kişiler yaşadıkları yerlere yakın ve sakin yerleşim bölgelerindeki ikinci evleri olarak nitelendirilen yazlık tarzı yerlerde tatil geçirmeyi daha çok tercih etmektedirler. Yani en çok tercih edilen turizm merkezlerinden uzaklaşma yönünde bir eğilim görülmektedir.¹²²⁸ Artık yeni dönem turistin beklentileri “deniz, kum, güneş” üçlüsünden uzak, doğa ile iç içe abartılı olmayan tesislerde tatil yapmaktır. İyi bir hizmetin yanında doğallığı bozulmamış temiz bir çevrede aktif bir tatil olarak ifade edilebilir.¹²²⁹

¹²²⁷Erol Bulut, “Türk Turizmini Dünya’daki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi”, **Gazi Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, II/3,(Aralık-2000), s.74-77.

¹²²⁸E. Bulut, “Türk Turizmini Dünya’daki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi”, s.75.

¹²²⁹ Mehmet Bakırcı, “Eko Turizm”, **II. Turizm Şurası Bildirileri**, Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, Ankara, s.243-244.

SONUÇ

Turizm faaliyetlerinin başlangıcı hakkında farklı görüşler vardır. Turizme dair tüm tanımlar ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel faktörlere dayanmaktadır. Bu konu üzerine yoğunlaşan ilk araştırmacılar esas olarak Batı dünyasında olduğu gibi süreci belgelendirmeye odaklanmıştır.

Turizm, dinlenme veya iş amaçlı olarak bir yerden belli bir bölgeye yönelen insani faaliyetler bütünüdür. Turizm gelişmekte olan ülkeler için önemli bir gelir kaynağıdır. Özellikle kalkınmada gerekli olan döviz temin etmek, yeni iş alanları oluşturmak, milli gelirlerini artırmak için uluslararası turizmden pay alma mücadelesi büyük önem arz etmektedir. Bununla birlikte, ödemeler dengesi, istihdam, milli gelir, bölgelerarası dengesizlik gibi sorunlara çözüm getirmesi amacıyla da turizm önemli bir sektördür. Kavramsal olarak Turist, dinlenme, eğlenme, kültürel, sportif ve bilimsel faaliyetlere katılma, boş zamanları değerlendirmek amacıyla çıkılan ve gidilen yerde tüketim yapan, seyahatte belirli zamanı geçirdikten sonra yeniden yerleşim yerine dönen kişidir.

Seyahat durumunun tarihi süreci veya özellikle bu süreçte harcanan zaman dikkate alındığında, yolculukların seyahat kapsamı alınmasında niyet kavramının da önemli bir yer tuttuğu söylenebilir. Dünya tarihinde insan türü yiyecek ve barınak bulmak için bir yerden başka bir yere göç etmekteydi. Temel gereksinimler seyahatleri yönlendirici temel etkendi. Zamanla bu seyahatlerin amacı değişti ve boş zamanların değerlendirilmesi ve dinlenme gibi ihtiyaçlar ön plana çıktı.

Krallar ve tüccarlar binek hayvanlarının çektiği konforlu arabalarla dünyayı dolaştı. Sıradan insanlar evde kalırken, yalnızca zenginler ve güçlüler seyahat etmekteydi. Bununla beraber dünyayı keşfetme merakı yeni bir seyahat olgusunu ortaya çıkardı.

Ortadoğu ve Uzakdoğu’da bulunan İlk Çağ Uygarlıklarında seyahatin temel nedeni ticari veya dini idi. Özellikle Sümerler bu ticaret ve seyahat yollarını modern bir hale getirdiler. Bununla beraber yolcuların korunma ve barınma ihtiyacını da gideren yapılar inşa ettiler. Bu çalışmalar modern seyahat için temel yapı taşı olarak nitelendirilebilir. Sümerlerin parayı icat etmeleri ve önemli yollar inşa etmeleri onları ticaret ve seyahat alanında zirveye taşıdı. Günümüz konaklamalarının öncüsü olan bu dinlenme evleri, o günlerin gezginleri için ideal barınma yerleriydi.

Turizm Tarihi ile ilgili ilk örneklerden birisi Friedlander’ın 1965’teki Roma İmparatorluğu’nun başlarında yaşam ve davranış tarzı ile ilgili kapsamlı çalışmasıdır. Yapılan araştırmalar Turizm oluşumunun genel olarak, aristokrasinin genç üyelerinin XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Avrupa çapında geniş kapsamlı eğitim gezileri düzenlediği

Grand Tour’la başladığı sonucunu verir. Kaplıcalar, sahil beldeleri, dağ beldeleri ve ulaşım teknolojisi, XIX. Yüzyıl boyunca turizm endüstrisinin ilerlemesini etkileyen nedenler arasında sıralanabilir.

Turizm dünyadaki topluluklar için giderek daha önemli hale geldiğinden, sürdürülebilir turizmi geliştirmeye duyulan gereksinim de birincil öneme sahiptir.

Ekonomi, insanların nasıl seçim yaptıkları ile ilgilidir. Turistin amacı zaman ve para kullanımından en fazla memnuniyeti elde etmektir. Buna karşılık ticari bir tedarikçinin hedefi kârı en üst seviyeye çıkarmaktır. Turizmde sektöründe milli parklar, müzeler gibi birçok gelir elde edilen yerler bulunmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde mevcut hükümetler turizmin gelir arttırıcı, istihdam yaratıcı, yoksulluğu azaltıcı politikalar üzerinde yoğunlaşırlar. Gelişmiş ülkelerde ise uluslararası ilişkileri geliştirmek daha ön plandadır. Fakat bütün ülkeler turizm gelirlerinden pay alma politikasını yürütmektedir.

Thomas Cook Company’nin başarısı kanıtlanmış seyahat rotaları ve bu bölgelerdeki uzmanlığı, 1872’de Filistin ve Mısır’ı en büyük turizm merkezi haline getirdi. Buralardan elde edilen gelirler şirketin dünya turları ve diğer girişimleri için harcandı. 1874’te bu şirket dünya turizm taşımacılığında önemli bir konuma geldi.

Turizmin gelişmesi büyük ölçüde Avrupa emperyalist girişimini takip ederken sonunda “*emperyal yan üründen*” kendi itici gücünü kurmaya gitti. En ünlü yolcu treni hizmetlerinden ikisi; lüks bir turizm biçimine ve iyi ödeme yapan müşterileri karşılamadaki artış eğilimini örneklemektedir: Ünlü Orient Express, 1883’te başlayan İstanbul ile Paris ve Viyana’yı birbirine bağladı. Trans Sibirya Demiryolu 1891-1914 yılları arasında inşa edilmiş sonunda Moskova’yı ve nihayetinde tüm Avrupa’yı Pasifik Okyanusu’ndaki Vladivostok ile karaya bağlamıştır.

Coğrafi kolaylık nedeniyle gezginler Orta Avrupa üzerinden doğuya seyahat yapmaya yönelmişti. Geçen süre içerisinde Kahire, Cezayir ve Bombay gibi yerlere seyahat daha rahat oldu. XIX. Yüzyılın sonlarına doğru, Avrupalı turistler için “*seyahatin altın çağı*” ilan edildi. XX. Yüzyılın başlarında artan servet, ilgi ve tutumlar; insan taşımacılığındaki gelişmelerin bir sonucu olarak turizm de genişlemeye devam etti. Taşımacılıktaki sektöründeki ilerlemeler insanların kitleler halinde seyahat etmesine sebebiyet verecekti.

Osmanlı Devleti’nde Ulaşım Politikaları askeri ve iktisadi amaçlara göre düzenlenmekteydi. köylüler tarafından yapılmaktaydı. Tanzimat Fermanı’yla (3 Kasım 1839) başlayan süreçte yaşanan gelişmeler yol işlerinde de kendisini gösterdi.

II. Meşrutiyetin ilanıyla karayolu çalışmaları yeniden hız kazandı. Karayolu ağının tamir ve yapım işi Fransız Reji General Şirketi'ne verildi. Rumeli'de 435 km, Anadolu'da ise 7.200 km olmak üzere toplam 7.635 km'lik bir yol ağı inşası için çalışmalara başlandı.

Ayrıca tatiller için büyümekte olan düşük gelirli bir pazara yönelik tatil kamplarının hizmete girmesi 1930'lar için büyük bir adım idi. Halk tarafından kısa sürede benimsenecekti. Bu gelişmeler kıyı ve iç bölgelerde benzer yapıların inşasını arttırdı. 1960'larda "*güneşin cazibesi*" Kuzey Avrupa ve Kuzey Amerika'nın serin ve değişken iklimlerinden, paket turların ortaya çıkmasını teşvik etti. Bu nedenle turizmin kitlesel özelliği daha da güçlendirilmiştir.

Turizm ürünlerinin temini, temel olarak, turist ürününün çeşitli bileşenlerinin turistlerin kullanımında nasıl yerleştirildiğini içerir. İklim turizm alanlarına avantaj sağlar; ancak, bazen dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, kurak ve güneşli yazlar, "*deniz-güneş-kum üçlüsünün*" biraraya geldiği yerlerde turizm için önemli kazanımlar sağlar. Yağışlı yazlar deniz turizmini olumsuz etkiler ve zayıf karlı kışlar da kayak turizmini etkiler.

Anlaşılabileceği üzere turizmin mevsimsel bir karaktere sahip olduğu genellemesine varılabilir. Bazı turizm faaliyetleri sadece belirli bir mevsimde yoğun olsa da bazıları turizm mevsimine göre farklılıklar göstermektedir. Ayrıca ziyaretçilerin belirli bölgelere yaptığı seyahatler mevsime bağlı olarak değişmektedir. Bu nedenle turizm faaliyetleri tüm dünyada belirli dönemlerde yoğun olarak görülmektedir. Turizmin yaşanabileceği sezonun uzunluğu, o bölgedeki baskın iklim koşullarına göre değişmektedir. Dünya nüfusunun büyük bir kısmı, turizmi tatil için deniz kıyısına gidecek şekilde algılar. Bu nedenle rağbet gören turizm alanları deniz kenarı yerlerdir.

Türkiye'deki sahillere en önemli tatil yerleridir. Hem iç hem de uluslararası turizm, kıyı bölgelerine ve yaz mevsimine yoğunlaşmıştır. Aynı zamanda turizm ve kalkınma alanlarının gelişim süreci göz önüne alındığında, bu durum oldukça belirgindir. Türkiye'de turizm, ağırlıklı olarak "*deniz-güneş-kum üçlüsüne*" dayanmaktadır. Bunun sonucu olarak kıyı bölgeleri gelişmiştir.

Kıyı coğrafyasının fiziksel özelliklerinin çeşitliliği Türkiye'deki kıyıların turizm kullanımlarını belirler. Örneğin Batı Akdeniz ve Güney Ege kıyıları, "*deniz-güneş-kum*" kavramına bağlı olarak uluslararası turizmi desteklemekte; Karadeniz ve Marmara kıyıları, iç turizm ile farklı önem ve yoğunlukta rekreasyonel aktiviteler çekmektedir.

Osmanlı Devleti'nin uluslararası taşımacılığı tamamen yabancı devletlerin ve şirketlerin denetimindeydi. Türk deniz araçları ihtiyaçları karşılayamayacak bir vaziyette

idi. Küçük takalar ve yelkenliler gemi biçiminde saç tekneler haline getirilerek yük ve insan taşımaya çalışılıyordu.

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle hem endüstri hem de bir ticaret ve hizmet koludur. Denizlerde düzenli yolcu taşımacılığı 1843'te başladı. Padişah Abdülmecit'in fermanıyla Fevaid-i Osmaniye ve ilk halka açık anonim şirket şeklinde 1841'de kurulup verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşmiştir.

Türk Denizcilik Sektörü Cumhuriyet döneminde Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi adı altında başlayıp günümüze kadar değişik isimlerle faaliyetlerini sürdüren bir kamu kuruluşudur. XV. Yüzyılda Hollandalılar tarafından Kuzey Denizi'nde balıkçılıkta kullandıkları “Buss” adını verdikleri tekneler ilk sürat tekneleridir. 1890'da yatların şekillerinde ve malzemelerinde değişime gidildi. İlk defa yat gövdeleri alüminyumdan yapılmaya başlandı. 1946'da naylon yelken bezleri kullanıldı. 1960'tan itibaren Yunanistan'dan gelen yatların Türk kıyılarına uğraması Türkiye'de görülen ilk yatçılık faaliyetidir. Hava taşımacılığı, turizmin gelişmesinde önemli bir araçtır. Hava taşımacılığı, turizm gelişiminde turistlerin varış yerlerine taşınmasının genellikle sadece hava yoluyla mümkün olduğu ölçüde önemli bir rol oynamaktadır. Turist üreten ülkeler arasındaki uzun mesafe ve kısa tatil sayısının artması hava taşımacılığını vazgeçilmez kılmaktadır. Türkiye'de Cumhuriyet'in ilk yıllarında turizme önemli bir katkı sağlayan bir diğer önemli gelişme ise; 1925'te Mustafa Kemal (Atatürk)'ün emriyle Türk Tayyare Cemiyeti adı altında bir dernek kurulmuştur.

Seyahat ve Turizm, gerek Ülke ekonomisine katkılarına baktığımızda gerekse Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (WTTC)'e göre, brüt çıktı, katma değer, sermaye yatırımı, istihdam ve vergi katkıları dâhil olmak üzere neredeyse her türlü ekonomik önlemden dünyadaki en büyük endüstridir.

Turizm sadece Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için değil aynı zamanda düşük sermaye gereksinimi ve yatırımların gerçekleşmesi süresinin azlığı nedeniyle gelişmiş ülkeler için de yatırım açısından cazip bir sektördür.

Ülkenin ikinci büyük endüstrisi olan turizm, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Çünkü turizm endüstrisindeki büyüme, çeşitli endüstrilerdeki gelişimi de etkileyebilir.

Türkiye'nin otomobil ve turizm alanında ulusal örgütlenmesi Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu 1923'te ilk önce Türk Seyyahin Cemiyeti; ilerleyen süreçte Türkiye

Turing Kulübü olarak adlandırıldı. 1930'da kamuya yarar sağlayan bir dernek olarak tanınarak gümrük mevzuatıyla da özel yetki ve görevler adı geçen kurum tarafından üstlenilecektir.

Endüstriyel tüketim kültürünün temel unsurlarından birisi haline gelen Otomobil XX. Yüzyıl'da hızla yayıldı. Türk toplumu zaman içerisinde onu aşırı şekilde benimsedi. Asya, Avrupa ve Afrika'nın birleşme noktasında yer alan Türkiye, 783.562 km² araziye kaplar ve 8.333 km sahil şeridi ile çevrilidir. Bu denli stratejik öneme sahip olan Türkiye'nin Turizm alanında çalışmalara ilk dönemlerde yeterli ilgiyi gösteremediğini belirtebiliriz.

Türkiye'de ilk seyahat işletmesi olarak 1923'te İstanbul Beyoğlu'nda faaliyette bulunan Pera Palas Oteli'nde bulunan ve kısaca NATTA olarak adlandırılan ulusal "*Türk Seyahat Acentalığı Ziya ve Şürekâsıdır*". Bu ticari oluşum Türkiye'ye seyahat acentacılığını getiren ilk firmadır.

Türkiye'de planlı dönem öncesinde (1923-1963) karayolları, limanlar ve konaklama tesisleri istenilen düzeyde değildi. Turizmle ilgili yapılan çalışmalar yetersiz kalmaktaydı. 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve 1939-1945 tarihleri arasında yaşanan II. Dünya Savaşı turizm faaliyetlerini neredeyse durma noktasına getirdi. Turizmin kamu alanında örgütlenmesi 1934'te İktisat Bakanlığı'na bağlı Turizm Bürosu'nun kurulmasıyla başlar. Bu yasa ile turizm işleri "*İktisat Vekâleti Dış Ticaret Dairesi*"ne bağlanacak ve "*Türk Ofise*" devredilecekti.

Yabancı ülkelerle turizm münasebetlerinin geliştirilmesi, bu alanında ilerleme kaydedilmesi ve turizm koşullarını iyileştirmek için yeni bir uluslararası politikanın benimsenmesi zorunluluk haline gelmişti. Turizm gelirlerinin yurdun tarihi ve tabii zenginlikleri nispetinde artırılması gerektiği düşünülerek Türkofis teşkil edilmiştir.

Sırasıyla 1955'te Türkiye Seyahat Acentaları Cemiyeti (TÜSTAC), Ege Seyahat Acentaları Derneği (ESAD) ve 1972'de Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) kurulması, Türkiye Tur Operatörleri faaliyet kapsamlarına göre sınıflandırılmaktadır. Türkiye'de Tur Operatörlüğüne yönelik yasal bir mevzuat bulunmadığından, tur operatörlüğü faaliyetleri 1618 sayılı Seyahat Acentaları Seyahat Acentaları Birliği Kanunu'nda yer alan hükümlere göre düzenlenmektedir. Tur operatörlüğü kapsamındaki işlere, A grubu seyahat acentalarının faaliyetleri ile açıklık getirilmeye çalışılmıştır.

Türkiye'de Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda ilgili dönemdeki belgeleri değerlendirdiğimizde; bu dönemdeki önemli gelişmelerden birinin 1953'te yürürlüğe

giren “*Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu*”; diğerinin ise, 1957’de Turizm Bakanlığı’nın kurulması olduğunu söyleyebiliriz.

Türkiye’nin kalkınma planlarının amacı turizm kaynaklarını ulusal ekonomiye ve döviz kazancına katkısını artıracak şekilde kullanmak, nüfusun daha büyük bir kısmına tatil olanakları sağlamak ve turizm kaynaklarının kullanımı ve korunması arasında bir denge sağlamak idi. Birinci (1963-1967), İkinci (1968-1972), Üçüncü (1973-1977), Dördüncü (1979-1983), Beşinci (1985-1989), Altıncı (1990-1994), Yedinci (1996-2000), Sekizinci (2001-2005), Dokuzuncu (2007-2013) ve Onuncu (2014-2018) dönemlerden oluşan Planlı dönemlerde yapılan önemli çalışmalara rağmen istenilen amaca ulaşılammıştır.

Bundaki en önemli etkenlerden birisi de planlamaların doğru bir surette yapılamamış olmasıdır. Türkiye’de turizmin ekonomik açıdan değerlendirdiğimizde siyasal iktidar, sosyo-kültürel gelişim ve teknolojik dönüşümlerin hepsinin birbiriyle bağlantılı olduğu sonucuna varmaktayız. Teknoloji alanındaki gelişmeler pazarlama stratejilerinde yeni akımları ortaya çıkarmaktadır. İletişim hızının artması, internet kullanımına kolay erişim, rekabeti arttırmış, aynı zamanda elektronik ortamda farklılık yaratmaya yönlendirmiştir.

Böylelikle web sitelerin tasarımından sunumuna dek tüketicilerin beklentilerine göre şekillenmiş olması, rekabet için gerekli bir gösterge olmuştur. Farklı krizlerin etkisiyle bazen tüm dünyada seyahat ve turizm hareketlerinde durgunluklar yaşandı. Bugün turizm dünyanın en hızlı gelişen ve büyüyen sektörü durumundadır. Özellikle 1980’den sonra uygulanan teşvik programlarıyla turizm gelirlerinde ilerleme kaydeden Türkiye sektörden aldığı payı hızla arttırmaktadır. Turizm eğitiminden istenilen verimin alınabilmesi için bu çalışmaların düzenli bir plan ve proje doğrultusunda yapılması gerekmektedir. Eğitim mevzuatına uygun turizm eğitimleri 1953’te başladı. Bu dönemde Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın işbirliğiyle Ankara ve İzmir ticaret liselerinde turizm meslek kursları açıldı. Aynı yıl turizm derneklerinin kurs faaliyetleri de hız kazandı.

Özellikle çalışmamızın turizmdeki sorunların aşılmasıyla ilgili kısımlarından şöyle bir sonuca ulaşmaktayız; E-işbirliği, akıllıca kullanılarak, oteller, seyahat acenteleri ve seyahat operatörleri arasındaki şiddetli rekabeti önlenebilir. Bununla beraber pazarın genişletilmesine, rekabet gücünün artırılmasına, değer katılmasına, maliyetin düşürülmesine, iletişimin genişlemesine ve kültürel çatışmaların azaltılmasına yardımcı olabilir.

Turizm eğitiminin amacı; Nitelikli işgücü ihtiyacını karşılamak, turizm sektörünün gelişmesine katkı sağlamak, turizm işletmelerine gerekli bilgi birikime sahip bireyler, nitelikli turizm eğitmenleri yetiştirmek ve turizm sektöründe çalışanlara mesleki bir yeterlilik kazandırmaktır.

Gelişmekte olan diğer ülkeler gibi Türkiye de yüksek işsizlik oranı, çalışma çağındaki nüfusun hızlı büyümesi, yüksek enflasyon ve faiz oranı, cari ödemeler dengesi hesabındaki artan açık ve artan borç, hizmet oranı gibi kronik ve ciddi makro-ekonomik sorunlara sahiptir. Kısa vadede gelişmekte olan ülkelerin çoğunda döviz kazancı kaynaklarını bulmak ve hızla büyüyen çalışma çağındaki nüfusa iş yaratmak için en uygun saha turizmdir. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkelerin hükümetleri, uzun vadeli sürdürülebilir kalkınma politikalarıyla uyumlu olmasa da turizmi geliştirmekten başka bir şansa sahip değillerdir.

Bununla birlikte bu evrimsel süreç gelişmekte olan ülkelerde sağlıklı bir şekilde uygulanamamıştır. Bu nedenle turizmin gelişimine yönelik çağdaş yaklaşımlar gelişmekte olan ülkelerde sürdürülebilir turizm için elzemdir. Gelişmekte olan ülkelere turizmin sorunlarını çözmek, gelişmiş ülkelere uygulanan planlama modellerinin benimsenmesinin yanı sıra finansal kaynak ve uzmanlık gerektirir.

Kamu yönetimi işlevlerinin merkezileşmesi gelişmekte olan ülkelere gücün belli bir kesimin elinde toplanması gibi tehlikeli sonuçlar doğurur. Bu yönetim yapısı, birçok turistik merkezdeki fiyatların belirlenmesinde bu kesimin ticari çıkarlarını karşılamaktadır.

Yeri gelmişken şunu da ifade etmeliyiz ki, eşsiz ve kırılgan doğal kaynakları ve kültürel mirası korumak için çevre kodları geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Bunun için gerekli kurallar ve düzenlemeler çıkarılmalıdır. Bu önlemler katı olmalı ve yanlış yorumlanmamalı ve kötüye kullanılmamalıdır. Türk turizm deneyimi gelişmekte olan ülkelere gerçekleşen turizm gelişiminin şekli ve ölçeğinin uluslararası tur operatörleri tarafından şekillendiğini ortaya koymaktadır.

Bu çalışmanın sonucunda oluşturulan metin turizm gelişim ilkelerinin ileri sanayi ülkelerinden kaynaklandığını ve geliştirildiğini ortaya koymaktadır. Turizmi sürdürülebilir kılmak, kamu yönetim sisteminin yeniden yapılandırılmasını, sağlıklı politikaların izlenmesini ve gelirin doğru dağıtımını gerektirir. Uluslararası örgütlerin desteği olmadan yukarıda ifade edilenlerin gerçekleşmesi mümkün değildir.

Gelişen teknolojiler, daha fazla aynı yapıya sahip olan denetim ve operasyonel sistemlerin yanı sıra coğrafi konum ve mesafeye rağmen ana ofis ile koordinasyon

sağlamıştır. 1970’de geniş gövdeli “*Douglas DC 10, Boeing 747, Tristor 1022 ve Avrupa Aeorobus*” uçakların havacılık sektörüne girişleri koltuk ve yük taşımacılığı kapasitesini arttırdı ve konfurlu uçuşlar büyük önem kazandı. Siyasi ve yasal ortamdaki değişiklikler, daha fazla ticaret özgürlüğü ve daha özel olarak ulaşımın serbestleştirilmesi ve daha esnek ve uyarlanabilir uluslararası yatırım ve geliştirme sistemlerinin ortaya çıkmasında etkili olmuştur.

Emek hareketliliği aynı zamanda insanların farklı ülkelere özellikleri ve sistemleri yönetmek için seyahat etmesini de sağlamıştır. Belki de daha önemlisi, yatırımcıların eğitim ve öğretim, medya raporları ve kapsamlı seyahat deneyimi ile yarattığı çalışanların çok kültürlü hale gelmesi, bölgelerine bakılmaksızın, ürünlerini standart kalitede sunan yeni bir küresel şirketler türü geliştirmiştir. Ortaya çıkan küreselleşme sonucunda turizmin bütün kollarının desteklenmesi ve geliştirilmesi için yeni kaynaklar gerekmektedir. XXI. Yüzyılda turizm “*destinasyonlarının*” ve işletmelerinin planlanmasında ve yönetilmesinde toplumda ve küresel ekonomideki tüm değişikliklerin dikkate alınması önem arz etmektedir.

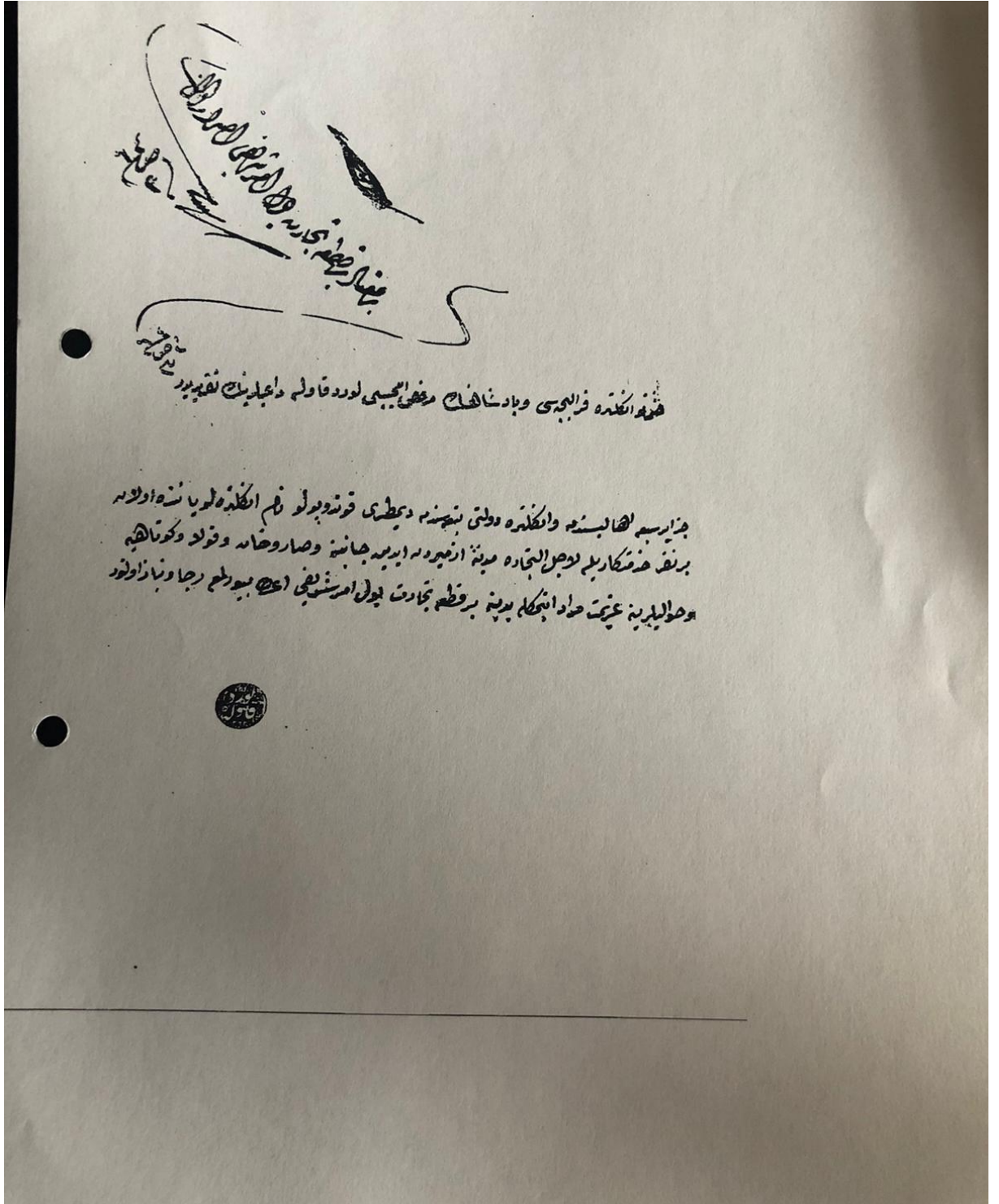
Sonuç olarak, insanlık tarihinde ıllıllıktan tarıma, sonraları da sanayi toplumuna dönüşümlerle, günümüzdeki dijital gelişmelerle yeni bir sürece gelişmiştir. Bu ekonomik süreçte gelişen teknoloji ile birlikte turizm de dâhil olduğu pekçok alanda radikal değişimler ortaya çıkmıştır. Turizm alanında işletmelerin sürdürülebilir anlamda başarı sağlayabilmeleri ve etkinliklerini verimlilikle devam ettirebilmeleri için yeni ekonominin temelinde yer alan bilgi-bilişim teknolojilerinin işletmelerde kullanımı ve yeniliklere yönelik gelişimlerde donatımı da kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Turizm işletmeleri genelde hizmet sektörünü de kapsar ve hizmetleri alanlar da insanlardır. İnsanlar da her türlü gelişme ve ilerlemeyi başkalarına hizmet amacıyla ve refaha yönelik olarak kullanmaktadırlar. Turizm sektörü, hizmet alanlar ile verenler arasındaki ilişkiler uyumlu olduğu sürece, geleceği umut vadeden bir alan olmayı sürdürecektir.



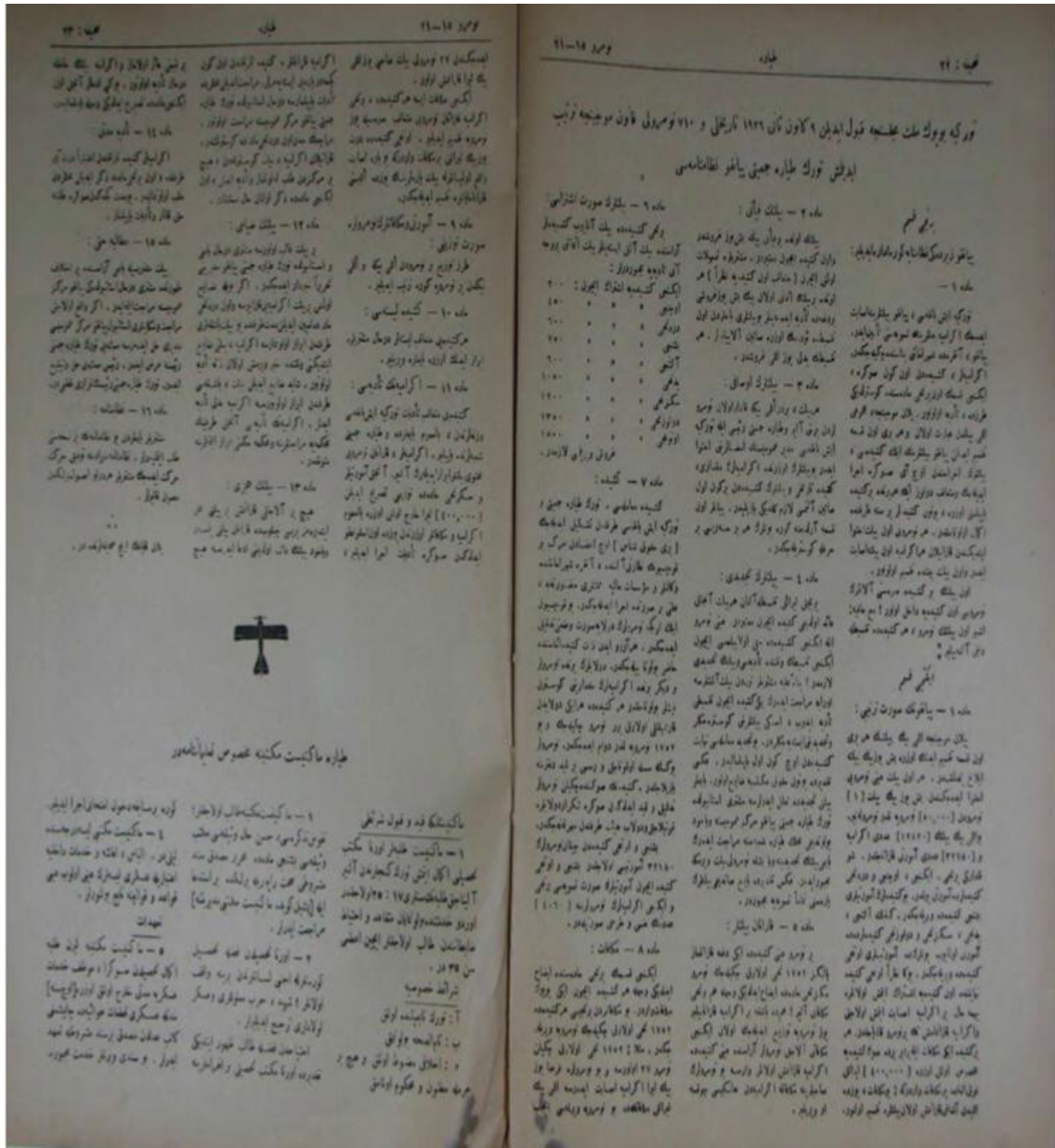
EKLER

BELGELER

- B.1:** Osmanlı Devleti'nde seyahat izinlerini gösteren belge (1884)
- B.2:** Osmanlı Devleti'nde seyahat izinlerini gösteren belge (1884)
- B.3:** Osmanlı Devleti'nde seyahat izinlerini gösteren belge (1894)
- B.4:** Seyr-i Sefâin İdaresi'nin bütçesine ek ödenek verilmesine dair kanun suretinin takdimi (9 Aralık 1923)
- B.5:** Seyr-i Sefâin İdaresi'nin gemilere gelen muhacir ve mültecilerden vergi almaması gerektiği ile ilgili belge (18 Nisan 1924)
- B.6:** Tayyarecilik Tetkikat Türk Anonim Şirketi'nin Kuruluş Kararnamesi (7 Aralık 1924)
- B.7:** Türk Tayyare Cemiyeti Piyango Nizamnamesi (1925)
- B.8:** Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi (1925)
- B.9:** Ankara'da Açılacak Sivil Havacılık Mektebi İçin Satın Alınacak Uçakların Vergiden Muaf Tutulmasına Dair Belge (1925)
- B.10:** Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk amblemi (16 Şubat 1925)
- B.11:** Yalova kaplıcalarının Seyr-i Sefâin İdaresi'ne verilmesine dair belge (12 Şubat 1930)
- B.12:** Zekat ve Fitrelerin Türk Tayyare Cemiyetine Verilmesine Dair Diyanet İşleri'nin Yazısı (7 Aralık 1930)
- B.13:** Türkiye Turing Kulübü üyelerine verilen izne dair kararname (23 Aralık 1930)
- B.14:** Turing Kulübü'nün resmi mahiyette bir ofis olarak hizmet sunmak istediğini gösteren belgeye dair kararname (15 Aralık 1933)
- B.15:** İsmet İnönü'nün Türk Tayyare Cemiyeti toplantısında verdiği nutkun vilayetlere gönderildiğini gösteren belge (26 Haziran 1935)
- B.16:** Türk Hava Yolları Umum Teşkilat Müdürlüğü'ne Dair 3424 Sayılı kanunda yapılan değişikliği gösteren belge (22 Mayıs 1943)
- B.17:** Türkiye Turizm Kurumu'nun kurulma iznine dair diğer belge (8 Kasım 1949)
- B.18:** Türkiye Turizm Kurumu'nun kurulma iznine dair belge (15 Ekim 1949)
- B.19:** Türkiye Turing ve Otomobil kulübünün kurulduğunu gösteren belge (20 Ocak 1951)
- B.20:** Ankara'da kurulacak olan Türkiye Turizm Bankası'nın kurulmasına dair izin belgesi (21 Haziran 1955)



B.1: Osmanlı Devleti'nde seyahat izinlerini gösteren belge (1884)

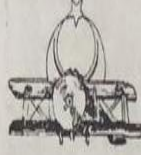


B.7: Türk Tayyare Cemiyeti Piyango Nizamnamesi (1925)

T.B.M.M

DDC:
YER: 73-3135
YIL:
CLT:
KSM:
KOP: 3
DEM: 73-6509

KÜTÜPHANESİ



تورک تائییاره جمییتی

نظامنامه اساسی

۱۳۴۱

خ. ۱۰۰۰

۲۰۸

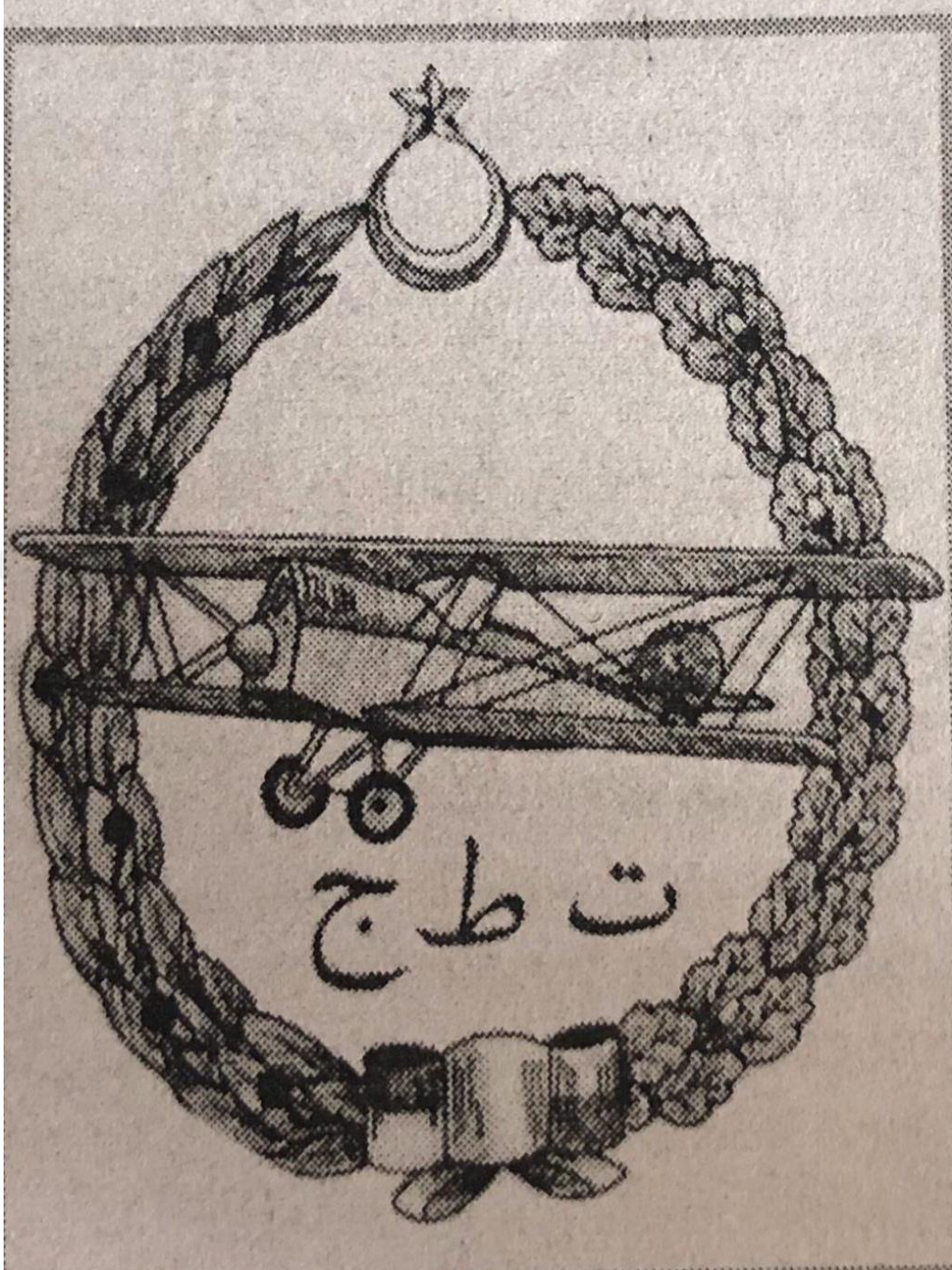
۲۰۸

مقدمه

رئیس جمهور غازی مصطفی کمال پاشا حضرت تالیمت حایه
عالیه لایحه تشکیلی ایدن وعصمت پاشا حضرت تالیمت فخری ریاستی
آلنده پلان تورک طیاره جمعی، ملکتمزده طیاره چیلک
عسکری، اقتصادی، فنی وصناعی ساحه لایحه تکامل و ترقیبی
غایه سی اسداف ایدن، بوغایه دوغری آیلحق خطوملری
تشویق وتنظیم ایئت ایسته بن ملی رتشیکیلدر. بونک ایچوندکه
جمعی تشکیلی خیری، وطن مرمت خالق مارفدن عمومی
برعلاقه و غنویتله قارشو لایش و حکومت اوکان کرامی، بونون
مطبوعات متسبلی، مختلف صنف و جمعی و فرفره له منسوب
ذوات، زمردی و یا شخیصی و کمر و فاعل فرقلریک فوقه
یوکه ان بر تهاکه، تورک طیاره جمییتک مقصد و مساعیه
اشتراکی، بروطفه وطنه تلقی ایتمشلدردر. دیرا: تورک طیاره
جمعی باجل و عمومی راجتاجک، ملی راندیشک محمولدر.
بو احتیاج و اندیشه، اهمیت یالکلی زم ملکتمزده حس
ایندرمیور، اطرافزی عیله اوزاق و عین ملتک مدافعه ملیه
اوغورنده کی فعالیتلری، دقلی بر نظر عطف ایدمک اولورساق
کورورزکه: هوایی قوتلرک زنی و تکامل، تربیدو قییمی
غایمی، همان مر طرفه عین درجده بونک بر جهد و جدیتله
نقیب اولمقدردر.

B.8: Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi (1925)

[illegible]



B.10: Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk amblemi (16 Şubat 1925)

10/6/926 tarih ve 927 numaralı kanun mucibince, mekguf madenden olduğundan İktisat Vekâletine ait bulunan ve merbut haritada yerleri gösterilen Yaluva kazası dahilindeki kaynak ve membaların ve elyevm kaplıcalar etrafında hazineye ait bilûmum arazi ve mebanî ile demirbaş eşyanın ve bu kaplıcalar tesisatının Yaluva civarında yeniden vucuda getirilecek Plaj tesisatıyla birlikte idare ve işledilmesi memlekete pek çok menafî temin edeceği anlaşıldığından muvakkaten seyrisefain idaresine devri ; İktisat vekâletinin 12/2/930 tarih ve 2658/5 numaralı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 12/2/930 tarihli içtimasında tasvip ve kabul olunmuştur .

12/2/930

REİSİCÜMHUR

Gazi M. Kemâl

Bş. V.

İsmail

Ad. V.

M. Z. K.

M. M. V.

M. M. V.

Da. V.

S. Kaya

Ha. V.

S. T. K.

Ma. V.

S. Sarıoğlu

Mf. V.

Emel

Na. V.

Nice

İk. V.

S. K.

S. İ. M. V.

S. R. K.

030 18 01 02 8 7 17

B.11: Yalova kaplıcalarının Seyr-i Sefâin İdaresi'ne verilmesine dair belge (12 Şubat 1930)

7/12/933

T. C.

Hulâsa

Diyanet işleri reisliği

Tahrirat Müdürlüğü

Sayı: 3950
1036



BASBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başvekalet yüksek makamına

4/12/933 Tarih ve 6 Sayılı tezkerei samilerine karşı
3456
ıllıktır .

Zekât ve Fitraların Tayyare cemiyetine verilmesi için
Türk Tayyare Cemiyeti Reislighinden alınan 6/II/933 Tarih
ve 24440 No.lu Tezkere üzerine 9/II/933 Tarih ve 3640 No.
967
lu Tahriratla bilumum Vilâyet ve Kaza Müftülüklerine Tam-
imen tebliğ kılındığı maattaşimat maruzdur efendim Hazr-
etleri .

D . İşleri reisi

Uluğ

Reis

030 10 178 233 19

Amir

BASVEKALİ BAĞI
9-12-933 2081

11/12/2

B.12: Zekat ve Fitrelerin Türk Tayyare Cemiyetine Verilmesine Dair Diyanet İşleri'nin
Yazısı (7 Aralık 1930)

T. C.
BAŞVEKÂLET
NUANSLAT MÜDÜRLÜĞÜ
Şube :
Sayı : 10220

KARARNAME

Nafia Vekâletinden yazılan 19/II/930 tarih ve 22681 numaralı tezkerede;

Balkanlarda toplanacak beynelmilel kongrelere iştirak edecek x Balkan murahhaslarının demiryollarından ücretsiz istifade etmeleri tekrâr ettirildiğinden ve keyfiyetin her murahhas tarafından men-sup olduğu devlet makamâtı aidesine iblâğı tezekkür edildiğinden x bahisle bu baptaki teşebbüs neticesinin alınmasına kadar Avrupada olduğu gibi Türkiye Tüning kulübü idare heyeti azasından hamiline x mahsus bir daimî kart verilmesi Türkiye Tüning kulübü reisinden alı-nan mektupta istenildiği bildirilmiş ve devlet demiryolları teşkilâ-tı kanununa göre bî^r karar ittihâzı teklif olunmuştur .

Keyfiyet İcra Vekilleri Heyetânın 23/II/930 tarihli içtimasında görüşülerek devlet demiryolları idaresince tensip edilecek müddetle hamiline muharrer bir karnenin verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur.

23/II/930

REİSİCUMHUR

[Signature]

Bş. V.

[Signature]

Ad. V.

[Signature]

M. M. V. V.

[Signature]

Da. V.

[Signature]

Ha. V.

[Signature]

Ma. V.

[Signature]

M. V.

[Signature]

Na. V.

[Signature]

İk. V.

[Signature]

S. İ. M. V.

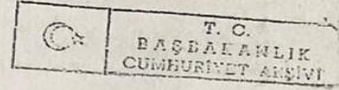
[Signature]

080 18 01 02 15 77 14

B.13: Türkiye Tüning Kulübü üyelerine verilen izne dair kararname (23 Aralık 1930)

2
18891

Kararname



Lüzumunda ecnebi memleketlerde ve Türkiyede şubeler açmak ve Türkiyede Turizmin inkişafına çalışmak üzere İstanbul'da Türkiye Turing ve Otomobil Kulubu kurulmasına izin verilmesi; Dahiliye Vekilliğinin 8/10/1942 tarihli ve 44925 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine 3512 sayılı kanunun 10 uncu maddesinin son fıkrasına tevfikân, İcra Vekilleri Heyetince 24/ 10/1942 tarihinde kabul olmuştur.

REİSİCULHUR

İsmet İnönü

Bş. V.

[Signature]

Ad. V.

[Signature]

M. M. V.

[Signature]

Da. V.

[Signature]

Ha. V.

[Signature]

Ma. V.

[Signature]

Mf. V.

[Signature]

Na. V.

[Signature]

İk. V.

[Signature]

S. İ. M. V.

[Signature]

G. İ. V.

[Signature]

Zr. V.

[Signature]

Mü. V.

[Signature]

Ti. V.

[Signature]

030 18 01 02

100 90 3

B.14:Turing Kulübü'nün resmi mahiyette bir ofis olarak hizmet sunmak istediğini gösteren belgeye dair kararname (15 Aralık 1933)

C. H. P.
Yönetim Kurulu
BOLU
Sayı

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

194238
Bolu : 26/6/935/

102

501

M . Akkaya .

C . H . P . Genel sekreter vekili Giresun sayın
saylavı .

Ankara

28/5/935/ Günlü ve 8/501 sayılı yazılarınız karşılığıdır .
Başbakan Generak İsmet İnönü'nün söylevlerinden gönderilen 82 tanesi alınmış
ve Bütün Örgütümüze dağıtılmış ve geri kalanlarıda arkadaşların faydalanmaları
için partimizin okuma odasına konulduğunu ve bunda gerekli olan ödevinde tara-
fımdan başarılmak için arkasının kovalanmakta olduğunu bildirir , sonsuz saygı
larımı sunarım .

C . H . P .
il yönetim kurulu
Başkanı

E. Akkaya

490	01			16	82	2
-----	----	--	--	----	----	---

B.15: İsmet İnönü'nün Türk Tayyare Cemiyeti toplantısında verdiği nutkun vilayetlere gönderildiğini gösteren belge (26 Haziran 1935)

T. C.
BAŞVEKALET
DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ

KARARNAME SURETİ

Sayı : —

79956

İ. T. Hava Yolları Umum Teşkilat Müdürlüğü'ne
Dair 3424 Sayılı Kanunda yapılan
Değişiklikler Hakkında Kararname

22.5.1943

B. V.
Ş. SARACOĞLU

Ad. V.
R. TÜREL

M. M. V.
A. R. ARTUNKAL

Da. V.
R. PEKER

Ha. V.
N. MENEMENCİOĞLU

Ma. V.
F. AGRALI

Mf. V.
YÜCEL

Na. V.
SİRRI DAY

İk. V.
FUAT SİRMEK

S. I. M. V.
Dr. H. ALAYŞ

G. İ. V.
SUAD H. ÖRGÜBLO

Zr. V.
Ş. R. HATİPOĞLU

Mü. V.
A. F. ÇEBESÖY

Tl. V.
C. S. SİRMEK

Aşlı gibidir.

080 18 01 02 102 36 2

B.16: Türk Hava Yolları Umum Teşkilat Müdürlüğü'ne Dair 3424 Sayılı Kanunda yapılan değişiklik gösteren belge (22 Mayıs 1943)

CUMHURİYET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

C.H.P. ARŞİVİ
-5.11.1949 [EK]
103103

Türkiye Turizm Kurumu

İstanbul, 2 Kasım 1949

Cumhuriyet Halk Partisi
Halkevleri Bürosu Şefliğine
Ulus Basımevi - Ankara

Kurumumuz için lütfedilen 21 kitab alınmıştır. Bu kitaplar arasında yanlışlıkla Kuruma gelen 10 adet piyes posta ile adresinize iade edilmiştir.

Alâkalarına teşekkür eder, bu vesile ile de saygılarınızı sunarız.

Genel Sekreter
Vedat Nedin Tör

Veda M.

Görül müştür. Yayın B36w
8. XI. 1949

Dosyasına
8. XI. 1949
512 kitap

B.17: Türkiye Turizm Kurumu'nun kurulma iznine dair diğer belge (8 Kasım 1949)

Türkiye Turizm Kurumu

M.32

İstanbul, 18 Ekim 1949

C.H.P. Genel
Sekreterliğine
Ankara

2430

C.H.P. ARŞİVİ
24.10.1949
122522

DOSTASINA

Türkiye'yi tarihi, iktisadi, ilmi ve tabii kıymetleri, anıtları, fikir ve san'at hayatı ile yabancı memleketlerde tanıtmak ve Yurdumuzda turizmin geliştirilmesine hizmet etmek üzere kurulan Kurumumuzun çalışmalarına başladığını arzede-
niz.

Kurumun bu millî gayelerinin gerçekleştirilmesi hususunda yüksek müzaheret ve alâkalarını esirgemiyecğiniz ümidile ilk ve kıymetli bir yardım olmak üzere Parti Halkevleri Bürosu ne-
griyetinden Millîî san'atlarımız ve Folklorümüze ilgili olanlar-
dan birer nüshanın ve Halkevlerinin bir listesinin (Reislerinin isimleriyle) lütfedilmesine müsaadelerini diler, derin saygıları-
mızı sunarız.

Reis
Ord.Prof.
Süddik Sami Onar

NOT :
Nesniyatı almaya başlandı
Süreyya Ergüç memur edilmiştir.

Köşeler
Tebliğ edilmiştir
Dostasına
M.32
Posta kutusu: Beyoğlu 2237

Yayın 19
29.8.1949

Muvakkat Merkez Galata, Bankalar Cad. Assikurasyon E.1ci kat NO.8

B.18: Türkiye Turizm Kurumu'nun kurulma iznine dair belge (15 Ekim 1949)

Ankara : 20.1.1951

VLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Asis kardeşim Akpınar ,

Mektubunuzu aldım. Hakkında inşaat
bayındırının nazımı daygulara candan teşek -
kürler ederim .

Vaktiyle üzerinde durduğunuz ve ba -
şarılı neticeler aldığınız Ankara Şoförler Der -
neği ile ilgilendim ve Başkanları Recep Dengin
ile temas halindeyim .

Güsterdiğiniz alâkaya tekrar teşek -
kür eder sevgi ve saygılarımı sunarım asis
kardeşim.

C.H.P.Genel Sekreteri

Kasım Gülek

20.1.1951

490	01			600	77	1
-----	----	--	--	-----	----	---

1 kitapçı

B.19: Türkiye Turing ve Otomobil kulübünün kurulduğunu gösteren belge (20 Ocak 1951)

T. C.
Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı
Ticaret Umum Müdürlüğü
Şirketler

ANKARA, 21 Haziran 1955
O Z U : Türkiye Turizm Bankası Anonim Şirketi
Bankası Hk.

Sayı : Genel	Ozel	Eki
11834		3-

49799
66789

Esas mukavename
7- Banka mektubunu
1- Suret

Beşvekâlete

Devlet Arşivler Genel Müdürlüğü
Cumhuriyet Arşivi

Merkezi Ankara'da olmak ve memlekette iç ve dış turizmi geliştirmek ve her çeşit Banka muameleleriyle iştigal etmek üzere 10.000.000 lira sermaye ile Türkiye Turizm Bankası Anonim Şirketi adıyla bir Banka kurulmasına teğebbüs edilmiştir.

Maliye Vekâletinden alınan ve bir sureti ilişik 9/6/1955 tarihli ve 5290-1/23012 sayılı yazıda adı geçen Bankanın kurulmasına 2999 sayılı Kanunun 3 üncü maddesi gereğince muvafakat edildiği bildirilmiştir.

Vekâletimce de esas mukavelenamesi incelenen bu Bankanın kurulması uygun görülmüştür.

Üç nüsha esas mukavelename ile sermayenin dörtte birini ödendiğini gösterir 7 adet Banka mektubu ilişik olarak sunulmuştur.

Adı geçen Bankanın kurulması için icra Vekilleri Heyetinden gereken kararın alınmasına müsaadelerini derin saygılarımla rica ederim.

Eim.

İktisat ve Ticaret Vekili

İc. V. H. E.
Ja. 21.6.1955

Özkan
21.6.1955

BAŞVEKİLETİ
Tarih 21.6.1955
Sıra No 2302
Lof 11

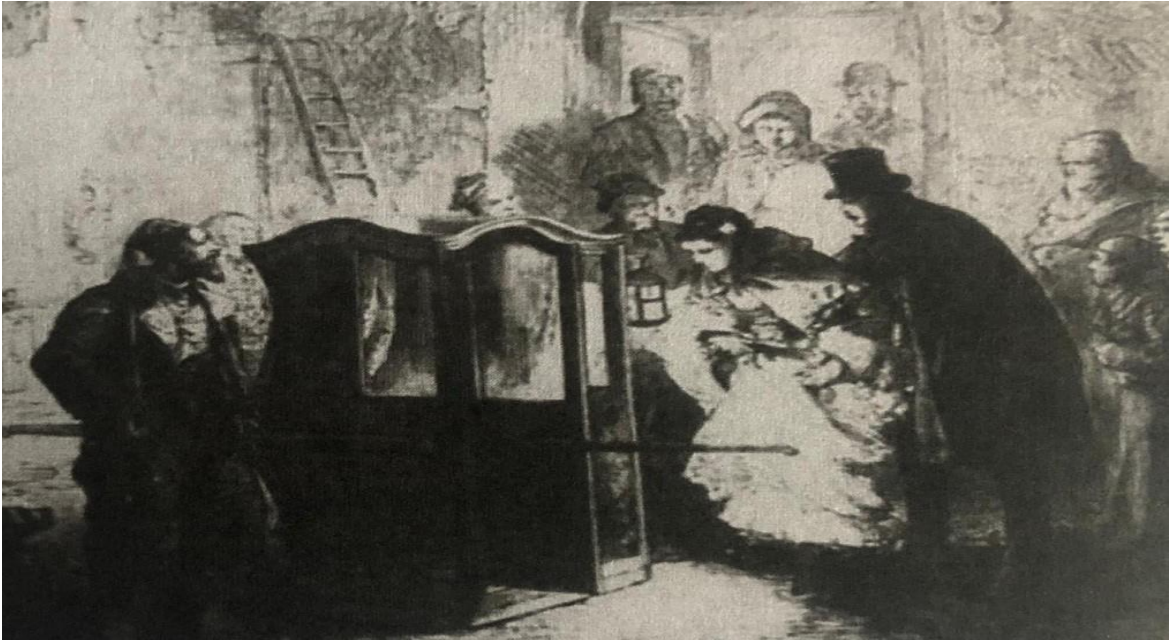
Karşılıklarda Şube adı ve sayılarımızın yazılması.

B.20: Ankara'da kurulacak olan Türkiye Turizm Bankası'nın kurulmasına dair izin belgesi (21 Haziran 1955)

FOTOĞRAFLAR



F.1: Summer Palas Otel (1871)



F.2: Hotal d'Angleterre'den günümüze ulaşan tek belge (1897)



F.3: Seyyar Sergiye ev sahipliği yapan Karadeniz Vapuru (1925)

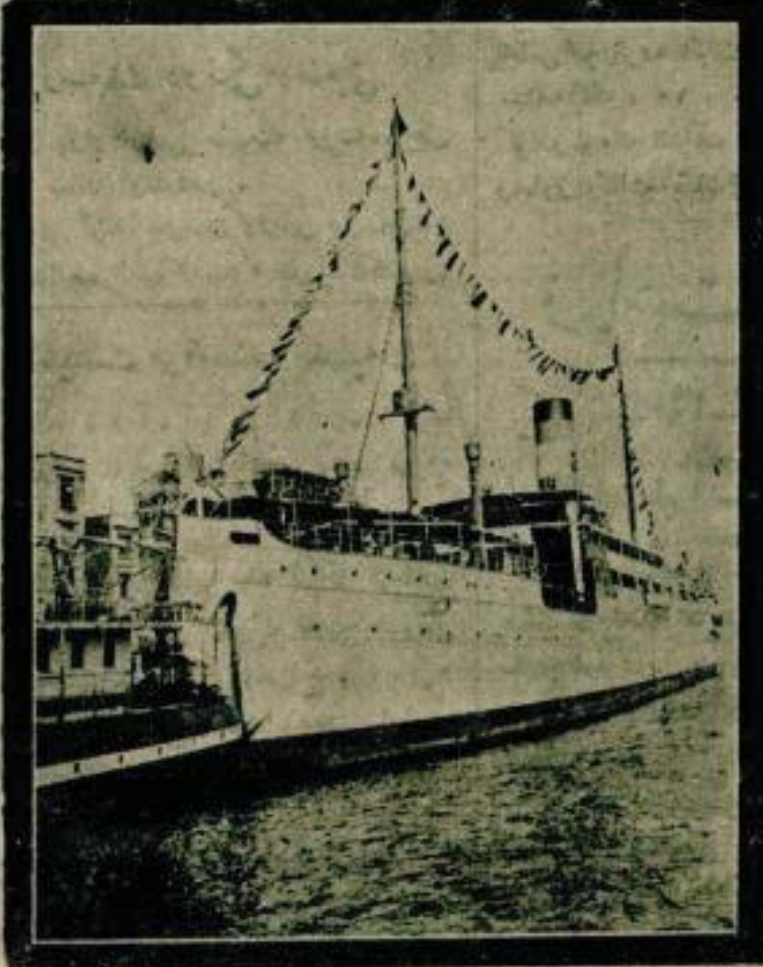


F.4: Seyyar Sergi'nin Logosunu gösteren Pul (1926)

« سیار سرکی » دون عودت ایتدی

کیدرکن « اصفری محبوبیت » ایسته ن سرکی بالعکس

« اعظمی موفقیت » تأمین ایدرک کلمشدر



سیار سرکی غلطه رحمتینه باناشرقده صرکرا

پوندن ایکی آی بکری
برکون اول بعض غرتنه
لر حنک « کیتدی » کیدر
بیور، کیتده مسی لازمدر،
ایواه کیدیور ا « کپی
مجنوبیت افاده ایجه بن
تقیقلری آره سنده
لیجانه دون حرکت ایدن
« آره دکزه » سیار سرکی
واپوری یته غرتنه لر حنک
فقط بو دفعه مجنوبیتله
« کلدی » کلپور ا «
خبرلری آره سنده دون
ساعت اون برده آنا
لیجانه هودت افشدر .
صباحلین ساعت اوندن
اعتباراً غلطه ریغیمی
برخل مستقبایلن ایل
دولمشدی . بو تکاتف
هر دقیقه برآز دها
لوتله نیوردی . نهایت
ساعت اون بجه دوشری
بیاض کینمش والبه .
سنگ اوژرینه خلف

F.7: Seyyar Sergi'nin İstanbul'a dönüşünü yazan bir gazete haberi. (Milliyet, 6 Eylül 1926).



F.8: Atatürk'ün Türk Hava Kurumu'nu ziyareti (1929)



F.9: Türk Tayyare Cemiyeti'ne bağışlanan Karacabey ve Orhanili uçakları (Karacabey 1929- Orhanili 1932)



F.10: Summer Palas Oteli Tenis Kortu (1930)



F.11: İstanbul'a Gelen Seyyahlarla İlgili Fotoğraf (1930)

Seyahat edenler çoğalmağa başladı

Havaların iyileşmesi üzerine İstanbula gelenler çoğalmağa başlamıştır. İstanbulda işi olan veya şehrimizde bir kaç gün geçirmek isteyen bir çok kimseler vapur veya trenle geliyorlar.

Buna mukabil şehrimizden de Anadoluya, bilhassa kaplıcalara gidenler çoğalmıştır. Resmimiz bir vapurdan çıkan yolcuları gösteriyor.



F.12: Seyahat Edenlerle İlgili Gazete Haberi (Akşam 23 Mayıs 1930)

30 Ağustos 1930

Akşam

Hem plâj, hem ılıca: Çeşme... İzmir civarındaki bu plâjda ılıcadan başka uyuzlar için bir su varmış!



Çeşme plaj ve ılıcalarına alt bir kaç resim

Çeşme, 26 (Hususî) — İzmir Hilâliahmer cemiyeti geçen sene den bu sene banyo mevsimine kadar hummalı bir faaliyetle çalışmış, Çeşme plajının muntazam ve asri bir hale ifragına muvaffak olmuştur. İzmirle plajın arası 85 kilometrodur.

Cemiyet reisi Sezai bey bu seneki fevkalâdeliği görmek için beni Çeşmeye davet etmişti. Dün sabah Reşadiyeden beraberce bindiğimiz otomobil, temiz ve bir kısmı asfalt şoseyi takip ederek plaj yolunu tuttu. Ağa memnun ılıcalarını geçtik. Luce bir şerit halinde Karaburun kazasına doğru anan bozuk bir yolu sağımızda sakarak şosenin daha temiz mına girdik...

Burası dağdı. Şose beyaz ve is bir kordon gibi sık ve l çam ağaçları arasından l kıvrımlar yaparak uzayordu, m Uraldan sonraki sağı

altında üzüm toplamak ve bunları taneliyerek sergi yapmakla meşgul...

Hareketimizden tam iki buçuk saat sonra idi. Alaçatı nahiyesine, buradan beş dakika sonra da Çeşme plajlarına vasil olduk...

Plajda yetmiş seksen kadar ev ve bir kaçta otel bulunmaktadır. Müthiş bir kalabalık.. Gerek ev ve gerekse otellerin hepsinde de romatizma, sancı ve bir çok hastalıklar için kaynar menba suları bulunmaktadır Sıcak banyolar...

Halk haziran onbeşten itibaren buraya gelmekte, kiralık otel ve evlerde eylülün onbeşine, yirmisine kadar kalmakta, senelik istirahat ve tedavide bulunmaktadırlar.

Yalnız otel ve ev kiralari son derece yüksektir. Bunu nazarı dikkate alan Hilâliahmer cemiyeti plajları daha asri ve muntazam

bir para sarfedilecek ve asri tertibat yapılarak tesisat tevsî edilecektir. Yüzlerce odası bulunan büyük oteller inşa edilecek, buraya gelmek, Avrupadan müteaddit kamyonetler ve otobüsler getirilmek suretile kolaylaştırılacaktır.

İzmirden her sene yaz mevsiminde bir çok aileler istirahat ve tedavi için İstanbula, Bursaya giderlerdi. Bu sene bu kabil İstanbul yolcusu geçen seneye nisbette yüzde elli derecesinde azdır. İstanbula gidecek ailelerin bir çokları Çeşmeye giderek ihtiyaçlarını temin edebilmişler ve daha az masraf yapmışlardır.

Çeşmenin denizi Filoryayı aratmayacak derecede, havası da o nisbette güzeldir. Sıcak su banyolarından başka bir de plajın tam karşısına isabet eden bir dağda kaynar su bulunmaktadır ki, bu su da uyuzlar için bir ilaçtır.

F.13: Kaplıcalarla İlgili Gazete Manşeti (Akşam 30 Ağustos 1930)



F.14: Atatürk'ün Türkkuşu'nu Ziyareti (1932)

Türk-Yunan İktisadiyatı

İki Tarafın Mütakabil Vaziyetleri Nedir?

Atina 31 (Husut) — 1931 senesi zarfında Türkiye ile Yunanistan arasındaki ticari münasebat muntazam bir surette cereyan etmiştir. Türkiye'nin Yunanistanla olan ihracatı ehemmiyetli bir surette artmıştır. Yunanistanın Türkiye'ye olan ihracatı teahhüdüle dışarı olmuştur. Yalnız son aylar esnasında biraz artmıştır.

1930 senesinde Türkiye'nin Yunanistan'a göndermiş olduğu 392.477.000 drahmi kıymetinde muhtelif emtiyaya mukabil, 1931 senesinde gönderdikleri 481.513.000 drahmiye balığ olmuştur.

Türkiye lehine takriben 90.000.000 drahmîlik bir fazlalık müşahade edilmektedir.

Diğer taraftan Yunanistanın Türkiye'ye ihracatı 1930 senesinde 10.570.000 drahmi iken 1931 senesinde 13.298.000 drahmiye balığ olmuştur.

Türkiye'nin Yunanistan'a olan ihracatını başlıca maddeleri yumurta teşkil etmektedir.

1930 senesindeki ihracat 262.400 koyun ve keçi, 32.134 sığır ve inek. 1931 senesindeki ihracat 471.292 koyun ve keçi, 55.227 sığır ve inek.

Yumurta ihracatının miktarı: 1930 senesinde 1.988.486 kilo, 1931 senesinde 2.257.626 kilo.

Herde takas usulünün mevkii tatbika vaxtı sayesinde, Yunanistanın Türkiye ile olan ticari münasebatının fevkalâde bir surette artacağı Yunan ticaret âlemince limit ediliyor.

Yunanistan Ve Ecnebi Sergiler

Nazırlar Meclisi, iktisada riayet etmek gayesiyle, Yunanistanın davet edilmiş olduğu ecnebi sergi ve panayırlarına girdiği takdirde iktisadî zarar vermemesi karar vermiştir.

Millî şeref dolayısıyla iştirak edilmesi zarurî bulunan iki sergi bu karardan istisna edilmiştir.

Türkiye'nin Yunanistan'a İhracatı

1932 senesinin ilk üç ayı zarfında Türkiye'nin Yunanistan'a: 9950 adet sığır ve inek, 71731 koyun ve keçi, 179 domuz, 26 at ve merkep ihraç edilmiştir.

Atınada Bir Ticaret Kongresi Açılıyor

Atınada küşat edilecek olan Yunan Kongresine villaylerden gelecek ticaret teşkilatların adedi 70 i ve Atınadakilerin adedi ise 50 yi tevaccüz etmektedir.

Rumnameci müzakereat şudur: İthalatın tahdidî, Emtia mübahadesi. Kambyo mesaili. Mali mesaili.

Kongre 30 Mayısta küşat edilecek ve 15 gün devam edecektir.

Bir Cinayetin Muhakemesi

Şeker bayramının üçüncü günü Salih ve Faruk isiminde iki arkadaş arasında çıkan bir kavga Salih'in ölümü ve Faruk'un ağır surette yaralanmasıyle neticelenmiştir. Dün, Ağırceza mahkemesi bu cinayetin muhakemesine başlamıştır. Dün mazunla bazı şahitler dinlenilmiş, diğer şahitlerin dinlenmesi için dava başka bir güne bırakılmıştır.

Ecnebi Seyyahlara Dair Fransızlar Eyüp, İngilizler Müzeler, Amerikalılar Da Kapalıçarşıdan Hoşlanırlar



Uzun zamandanberi seyahat işlerinde çalışan emektar tercümanlardan Fual B. ve seyyah grupları

[Fual Bey sağda başlıklar.]

Ekspres, Sirkeci istasyonunda henüz durmuştu. Otel kapılarında, müze ziyaretlerinde sık sık tesadüf ettiğim, mahcup, terbiyeli bir genç, âdetâ kuzarak Vagon-Liden çıkan yalı yolcunun önünde eğildi ve güzel bir Fransızca ile:

— Affedersiniz efendim. Tercüman lüzum mu? diye sordu.

Yaşlı yolcu:

— Hayır, dedi, teşekkür ederim. Turist değilim. İstanbul hususî işlerim için geldim. Genç tercüman, tekerrür yolcuyla selâmlayarak çekildi.

Aradan epeyce zaman geçmişti. Bir gün, aynı gence Ayaşya camii avlusunda kalabalık bir seyyah kafilisine yüksek sesle izahat verirken rastladım. Selâmlaşık. Söylediklerine uzaktan kulak misafiri oluyordum. Tercüman anlatıyordu:

— Onuncu asrda, Bizans imparatoru ikinci Basil binanın büyük aksamına yeniden ilâveler yaptırdı. Kapsamın içine Mesih ile dört meclis tasvirlerini nakletti. Mihrap duvarına Teşkil ettiği giristi de Havariyundan Petro ile Pavlos arasında Mesihî tasyan Maryem görüldüyordu.

Beyinci asr Yunan müverrihlerinden Prokopos....

Seyyahlar, onu dindarane bir buşu içinde dinliyorlardı. Yanına yavaşça sokularak sordum:

— Sizi nerede görebilirim?

Gülümseki mi?

— Evet.

— Akşama doğru... Perapalasta... Görüyorsunuz ya şimdi çok meşgulüm...

Söz verdiği saat te Perapalastı kaytu bir salonunda buluştuk. Anlatıklarını birer birer kaydediyordum:

İstanbul gelen seyyahlar üç sınıftır. Birincisi grup halinde dolaşan seyyahlardır ki büyük acentelere bağımlıdır. Acenta, bunların yol, lokanta, otel, otomobil masraflarını bir mukavele ile evvelden temin eder. Seyyah, şehre çıkınca acentanın programına tâbidir. Onun tayin ettiği otelde yatar. Onun kiraladığı otomobille dolaşır, onun hazırladığı yemekleri yer ve muayyen gün ve saatte tekrar vapuruna binerek memleketine döner.

Böyleleri, üç beş gün için geldikleri halde bazan haftalarca kalırlar. Bütün şehri, Boğaziçinden Maltepeye, Yeşilköyden Adalara kadar her tarafı dolaşır. Çarşıya



Tren gelenek tercüman Peronda bekler

Bu kısım seyyahlar, şehre bilyük fayda temin etmezler. Her hareketleri tahdit edilmiştir. Program baricine çıkamazlar. Diğer bir kısım seyyahlar da seyahatlerini yine acenteler vasıtasıyla yaparlar. Bir farkla ki bunlar kalabalık gruplar halinde değil, müferrit üç beş seyyahtan ibaret. Masrafları, yine acenteye tâbi oldukları için bir programla hareket mecburdurlar.

Üçüncü kısım seyyahlar, tek başına, kendiliğince, hiçbir acenteye bağlanmadan, dolaşan seyyahlardır. Bunlar, şehre çıkınca kadar hangi otelde yatacaklarını bilmezler. Ellerinde küçük birer seyahat rehberi, vapur veya trenlerin ismiyle karışık ilk çıkan otelin memuruna çantalarını uzatırlar. Otel adamları, bir ecnebi vapurunu limana giren bütün hâlatlarını sarfederek mensup olduğu oteli ballandıra ballandıra methederler.

Tokatlıyan, Perapalast gibi otellerin, hususî otomobil ve otobüs servisi vardır. Yolcu, şaşkın şaşkın etrafına bakmırken bu otomobillerden birini emrine amade bulur.

Tatili böyle müferrit seyahat eden yolcunun her şeyden evvel bir tercümana ihtiyacı vardır. Derhal kendilerine arzı hizmet ederiz.

Böyleleri, üç beş gün için geldikleri halde bazan haftalarca kalırlar. Bütün şehri, Boğaziçinden Maltepeye, Yeşilköyden Adalara kadar her tarafı dolaşır. Çarşıya

sık sık uğruyarak, hoşlarına giden eşyadan satın alırlar. Böylelikle, şehrin bütün nakil vasıtalarına, çarşı esnafına otel ve lokantalara, eğlenti yerlerine para bırakarak, faydaları dokunmuş olur.

İstanbulda gündüzi halde 80 kadar seyahat tercümanı var. Her men hepimiz bir otele bağlıyız. Tercümanlar, iki sınıftır. Birinci sınıf tercümanın gündüzi 10, yarım gündüzi 6 liradır. İkinci sınıf tercümanlar, bir gün için 6, yarım gün için dört lira alırlar.

Fakat seyyahlar içinde öyleleri var ki, bazan birinci sınıf tercümana beş liradan fazla vermek istemezler.

Bir gün, Almanyadan üç seyyah gelmişti. Refakatlerini beni memur ettik. Seyyahlar okadar hasis şeylerdi ki, değil otomobile, tramvaya bile binmek istemediler. Akşama kadar, ben önde, onlar arkada, Ayaşyadan Yedikule surlarına kadar, taban tepik. Akşam üstü çıkıp iki lira vermezler mi?

Fena halde canım sıkıldı. Fakat hiç ses çıkarmadım. Biraz ısrar edecek olmasın bilirim ki memleketlerine döndüce Türkiye'de şöyle soyulduklarımdan, böyle aldatıldıklarımdan bahsedemeyiz. Biz tercümanların varfemir, çok naziktir. Toprakımıza ayak basan bir ecnebi ilk defa karşısında bizi görür. Bütün Türkler hakkında bize bakıp hüküm verirler. Başka memleketlerde tercümanlar deşetli sımsıkıdır.

Mesela Romada Sen Piyer kilisesinin önünde bir yabancı güdüldü mi, derhal sakız gibi yapışır, tutturabildiklerine bizim paramızla en aşağı sekiz on lirayı alıp âdetâ zorla kiliseyi gezdirirler.

Almanyada, Fransada, İsviçrede tercümanlar, bizim aldığımız paramızı birkaç mislini alırlar. Arsızlıkları da cabâ...

Türk tercümanlar seyyaha sadeco sorarlar.

— Tercüman istiyor musunuz? İstemiyorsa, bir daha yanlarına uğramazlar. Son istatistikler gösteriyor: Grup halinde İstanbul gelen seyyahlar 1931 senesinde 1930 senesine nazaran

Kari Mektupları

Umumhanelerin Kapanması Ve Neticeleri

Malum kanunla memleketin her tarafındaki umumhaneler kapatıldı. Bu, bir düşünce ile yapılmıştı. Fakat zaman ve hâdisat bunların kapatılmasını müspet değil, bilakis menfi netice vermeye başladığını gösterdi. Umumhanelerin kapatıldığı gündüzeri memlekette yavaş yavaş gizli evler, randevular türemeye başladı. Hele, Anadolu gençleri kendilerini bu gizli sefaletlere kaplıp türlü başlıklara yakalanıyorlar. Halkın dili olan gazetelerin herhalde bu hususta nazarı dikkati celbedecektir. Ben bir vatandaş bir fert sıfatıyla bundan müteessirim.

Bahsettiğim Hacı İsmail mahallesinden Hacı Akberhanın zede Etili oğlu Mehmet

Lokantalarda Çilek

Çileğin ilk çıktığı ve okası 200 kuruş olduğu günler lokantada porsiyon 15 kuruştur. Bugün çileğin okası 50 kuruşa kadar indi. Aynı porsiyon hâlâ 15 kuruşa veriliyor. Aradaki nisbetlilik neden? Lokantalar bir meyva veya sebze çıktığı zaman bir fiyat koyuyorlar. Ondan sonra o meyva veya sebze ne kadar iptizale uğrasa, ne kadar bolluğa bir türlü ucuzlatmıyorlar. Evi olmayan ve lokantalarda yemek yemek mecburiyetinde kalanlar, lokantacının her istediği fiyatı mecbur mudurlar.

KİMYAT

%30 azalmıştır. Buna mukabil müferrit seyyahların adedinde % 20 derecesinde bir fazlalık vardır.

Şimdiye kadar, muhtelif milletlere mensup binlerce seyyaha rehberlik ettim. Bunlar içinde dikkat ettim:

Fransızlar en ziyade Eyüp surlarından hoşlanırlar.

Sebebi malumdur. Her Fransız buraya cebine "Fiyerleti" nin bir kitabını koyup geliyor. Ve istiyor ki, İstanbul, bu Fransız bahriyelisinin hayalinde yaşadığı İstanbul olsun, Türklerin mezarlıklarında yaşar içtidal mahallatı olmadığın görünce âdetâ sukut hayale uğruyorlar.

— Yazık! İstanbul, çok değerli. Bütün cazibesi kaybolmuş... diye gıyâyet eden edene.

İngilizler ise, bilakis şehrin eski san'at eserlerine karşı alıka hissediyorlar. Topkapı Sarayı Müzesi İngiliz seyyahların en çok beğendikleri yerdir. Amerikalılar, Kapalıçarşıda saatlerce meşgul olurlar.

Kehribar ağzlıklara, nargiller, telli pabuçlara, talup karlırlar. Almanlar, gayet hesaplıdır. Çok şey öğrenmek, fakat hiçbir şey sarfetmemek isterler!

Bir otel garsonu sessizce yanımıza yaklaşarak şu haberi verdi:

— Şimdi acenteden telefon ettikler. Vapur, Sarayburnuna dönmüştü!

Muhatabım bunu duyunca hemen yerinden kalktı. Şapkasını giymiye ancak valit bularak kapının önünde bekleyen otomobile atladı.

**



F.16: Vecihi Hürkuş Öğrencileriyle (1932)

Memleket haberleri

Havza ve Hilyas kaplıcaları Rağbet arttı, gelecek sene eğlence yerleri yapılacak

Samsun 20 (Samsun ve havası muhabirimizden) — Her yanda ortalığı yakıp kavuran sıcaklıktan kaçanlar, Havza'nın hiç eksik olmayan serin ve tatlı kucağına can atıyorlar. Bu yüzden ki bu yaz Havza'da, yakın zamanlara kadar görülmemiş bir kalabalık var. Bütün icar evleri, hanlar, oteller sınıksız dolu... Havza'ya gelip te boş yer bulamayanlar, iki saatlik uzaklığı olan Hilyas kaplıcalarına gidiyorlar.

Hilyas kaplıcası, Lâdik belediyesinin. Doğusu ve batısı kapalı, küçük bir vadi içine sıkışan bu kaplıcanın suundaki sıcaklık derecesi 36 dır. Terekküp maddelerinde bolca kükürt bulunduğu için bilhassa cilt hastalığına tutulanlar burada kendilerini tedaviye imkân bulmaktadırlar.

Lâdik belediyesinin biri kâğır, diğeri ahşap iki otelinden başka vaktile Üzeyr ağasının yaptırdığı iki üç ev ve bir jandarma karakolu, buranın konforunu tamamlar. Kaplıcanın dış manzarası o kadar iyi değildir. Biri büyük, diğeri küçük iki havuzu vardır. Bir kaç basamakla çıkılan dar bir koridora dizilmiş beş altı oda, hamamdan çıkanların istirahatine mahsis edilmiş... Yüksek bir kaya-



Havzadan bir görünüş

İğın altından fışkıran gür bir su, burada bir kaç kaplıcaı idare edecek derecededir.

Soyunma yerleri basit döşemeli iki odadan ibarettir. Mahzensiz ve musluksuz bir mecradan mütemediyen akan sular, havuzları daima temiz ve berrak tutmaktadır.

Şifa verici unsurlar, 58 sıcaklık derecesi olan Havza kaplıcalarında daha çok olduğu için buraya gelen hastalar daha az bir zaman içinde iyi olabiliyorlar. Koltuk değneklerle, yahut sırtlarda gelen ne kadar hastalar vardır ki, on beş, yirmi banyodan sonra eski hallerini alarak Havzadan ayrılmışlardır.

Havza kaplıcaları, biri hususî idare ve belediyenin ortak oldu, diğeri de belediye ve evkafın alâkalı bulunduğu üç hamamdan ibarettir. Belediye ve idareci hususiyeye alt hamamla

Bstündeki otel, bu sene oldukça iyi bir tamir görüldüğü ve becerikli müstecirlerin eline geçtiği için bu sene ziyaretçilerin o kadar şikâyetlerine raslanmamaktadır.

Demiryolu idaresinin ucuz tarifeli trenler işletmeye başladığı günden beri hiç bir cuma yok ki, Havza'ya beş altı yüz Samsunlu gelmemiş olsun... Burada tren se-

kiz saat kadar kaldığı cihetle zairler, iki banyo almak fırsatına konmaktadırlar.

Belediye gelecek sene zairlerin sıkıntısız vakit geçirmelerini temin eden eğlence yerleri tesis edecektir. Şurasını memnuniyetle söylemeliyim ki Havza'da misafirler gerek hükümet, gerek halk tarafından alâka gösterilmektedir. Kendilerinin iyi ve sıkıntısız vakit geçirebilmelerini imkânlandıran hiç bir şey esirgenmemiştir. Burada zairler, umumî ahlâk ve adap çerçevesi içinde her türlü serbestiye mazhardırlar. Kurulunun yüksek ağaçlarının altında, dere kenarlarında, basılı istedikleri yerde istedikleri kadar gülüp oynamakta, çalıp çağırmağa tamamen serbestirler. Sırf zairlere mahsus olmak üzere bazı kiraathanelerde poker oynanmasına bile müsaade edilmiştir. — Z. o. F.

Çobanlar arasında

Bir hafta zarfında iki cinayet oldu

Bahkesirde bir hafta içinde ers ve çobanlık meselelerinden kanlı hadise olmuştur. Hadisenin birisi Kadırlı köyünde

Soyguncular yakalandı

Altmış amelenin parasını çalanlar kimlerdir?

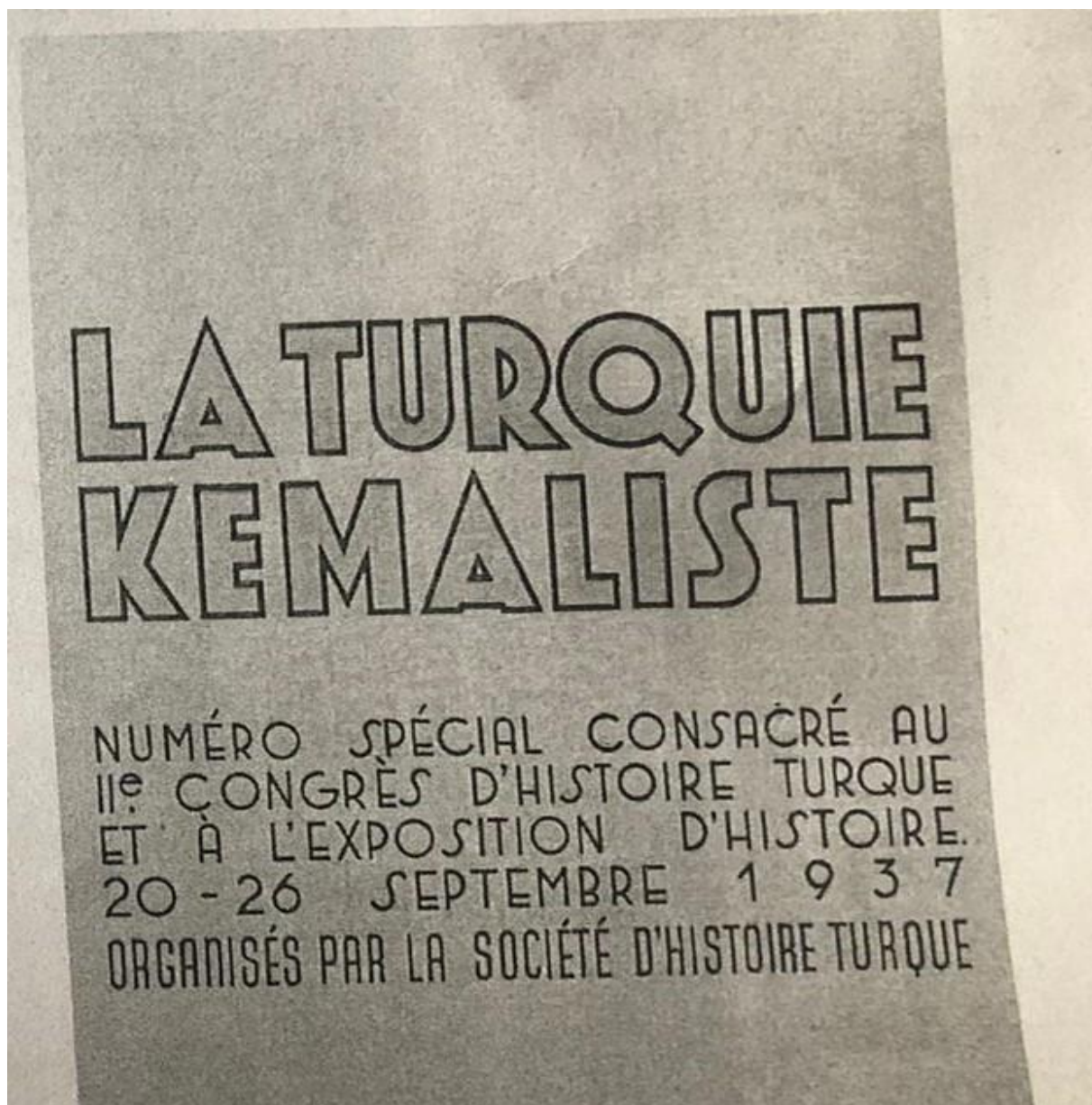
Evvelki hafta Zonguldak - Devrek yolunda bir carpusluk yakası

Sebze bolluğu

Malatyada bol ve ucuz meyva ve sebze var

Malatya 23 — Burada gayan dikkat bir meyva ve sebze ucurluğu vardır. Sıcakların şiddeti yüzünden elyar vilâyetlere say-

F.17: Kaplıcalarla İlgili Akşam gazetesi haberi (29 Ağustos 1934)



F.18: La Turquie Kemaliste Dergisi Kapağı (Aralık 1937)



F.18: Alman Politikacı Joseph Goebbels (ortada en önde) ve Çevresindekiler Ayasofya'yı Geziyor (Nisan 1939)



F.19: Vecihi Hürkuş'un Almanya Weimar Mühendislik Okulu'ndan Aldığı Diploma (1940)



F.20: Pera Palas Oteli'ne yapılan Bombalı Saldırıdan Sonraki Fotoğraf (Mart 1941)



F.21: Etimesgut Uçak Fabrikası (1941)



F.22: Turizm Bildirimi El Fasikülü (1950)