

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANA BİLİM DALI  
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRKİYE TURİZMİ  
VE  
BİR TURİZM MODELİ ÖNERİSİ**

**Burak İNAN**

Danışman

**Yard. Doç. Dr. Burcu Selin YILMAZ**

**2009**

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANA BİLİM DALI  
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRKİYE TURİZMİ  
VE  
BİR TURİZM MODELİ ÖNERİSİ**

**Burak İNAN**

Danışman  
**Yard. Doç. Dr. Burcu Selin YILMAZ**

**2009**

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “*Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi.*” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../.....

**Burak İNAN**

İmza

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** :Burak İNAN  
**Anabilim Dalı** :Turizm İşletmeciliği  
**Programı** :Turizm İşletmeciliği  
**Tez Konusu** :Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

**BAŞARILI OLDUĞUNA**  **OY BİRLİĞİ**   
**DÜZELTİLMESİNE** \* **OY ÇOKLUĞU**   
**REDDİNE** \*\*

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O\*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir. O\*\*

- \* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

	<b>Evet</b>
Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	<input type="radio"/>
Tez mevcut hali ile basılabilir.	<input type="radio"/>
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	<input type="radio"/>
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	<input type="radio"/>

### JÜRİ ÜYELERİ

				<b>İMZA</b>			
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....



## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizmi ve Bir Turizm Modeli Önerisi

Burak İNAN

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Turizm İşletmeciliği Programı

Türkiye turizmi ile ilgili geçmişte yapılmış araştırmalarda büyük bir çoğunlukla Türkiye’de turizm kavramı ya Turizm Bankası’nın kuruluş yılı olan 1962 ya da ekonomi politikalarının değiştiği ve serbest piyasa ekonomisine geçildiği 1980’li yıllara dayandırılmakta, daha önceki dönemdeki gelişmeler göz ardı edilmektedir. Oysa, Cumhuriyet’in ilanından sonraki hızlı kalkınma çabalarının damgasını vurduğu dönemde turizm sektörü de unutulmamış, bu alanda da gelişmelerin sağlanabilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Türkiye’de turizmin gelişiminin Cumhuriyet’in gelişimine koşut olarak incelenmesi ve gelişmelerin değerlendirilmesi tez çalışmasının temel çıkış noktasını oluşturmaktadır.

Tez çalışmasında, Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren turizm alanındaki gelişmeler kapsamlı bir arşiv çalışması ile incelenmekte ve ortaya konulmaktadır. Türkiye’de turizmin gelişimi tek partili dönemdeki gelişmeler, çok partili dönemdeki gelişmeler ve planlı dönemdeki gelişmeler olmak üzere üç kısımda ele alınmaktadır. Türkiye turizm politikalarına ve Türkiye’de turizmin gelişimine ilişkin çalışmalarda genellikle tercih edilen yöntem olan planlı dönem öncesi - planlı dönem sonrası ayrımı, tek partili dönemdeki ve çok partili dönemdeki gelişmelerin farkını açıkça ortaya koyamadığı için tercih edilmemiştir. Çalışmada, bu üç dönemdeki turizm politikaları ayrıntılı olarak incelenmekte, farklı dönemlerdeki gelişmelerin turizm politikalarına yansımaları ve etkileri arşiv araştırmaları ve literatür taraması ile değerlendirilmektedir.

**Tez çalışmasının ilk bölümlerinde Türkiye turizmi ve turizm politikalarının incelenmesinin ardından Türkiye turizmi için bir model öne sürülebilmesi için araştırma ve model önerisine ayrılan bölümde görüşme tekniği kullanılarak turizm alanında çalışan uzman akademisyenlerin görüşleri araştırılmakta ve bu görüşmelerden elde edilen sonuçlar doğrultusunda Türkiye turizmi için bir model önerilmektedir. Bu görüşmelerden elde edilen sonuçların analizi akademik çevrelerin Türkiye turizmine bakışlarını ve Türkiye turizm politikalarından beklentilerini ortaya koymaktadır. Görüşme sonuçlarının analizinin ardından akademisyenlerin görüş ve fikirleri ile Türkiye turizminin geleceğini kapsayan bir model önerilmektedir.**

**Tez çalışmasının temel amacı, geçmiş dönemin verileri ışığında Türkiye Turizminin geleceğini yapılandıracak bir model oluşturmaktır. Modelde Türkiye turizminin niceliksel ve niteliksel gelişimi, sürdürülebilir kalkınma ve sürdürülebilir turizm paradigmaları ile bağlantılı ele alınmaktadır.**

**Anahtar Kelimeler:** 1)Türkiye Turizmi, 2)Turizm Politikası, 3)Turizm, 4)Türkiye, 5)Turizmin Gelişimi

## **ABSTRACT**

**Master Thesis**

**Turkish Tourism During the Republic Era and a Tourism Model Proposal**

**Burak İNAN**

**Dokuz Eylül University**

**Institute of Social Sciences**

**Department of Tourism Management**

**Tourism Management Program**

Former researches on Turkish tourism have generally claimed that tourism in Turkey has dated back to 1962 when Tourism Bank established or to 1980s when economic policies in Turkey has changed and liberal economic policies has begun, by disregarding the developments of previous years. However, during the period beginning with the declaration of new Republic in which quick developments in every field could have been regarded as the main characteristic of the era, tourism sector had not been neglected and efforts had been made in order to develop tourism in the country.

In the thesis, developments in tourism since the early years of the Republic are examined by scanning archives and brought into light. Development of tourism in Turkey is assessed in three parts: developments during the single party period, developments during the multi-party system, and developments during the planned economy period. Examining development of tourism by dividing it into two parts as before and after the planned economy period, which has usually been preferred in studies on tourism development in Turkey, is not chosen as a method, since it cannot show the differences between the single party period and the multi-party system era clearly. In the study, tourism policies during these three periods are examined in detail; impacts and reflections of three periods' developments on tourism policies are evaluated by archives research and literature review.

**In the first chapters of the thesis, Turkish tourism policies are examined thoroughly, and in the last chapter, in order to suggest a model for Turkish tourism, interviews are done with academicians in the field of tourism to investigate their opinions on and expectations from Turkish tourism policy, and based on the results of interviews a model for Turkish tourism is proposed. Following the analyses of the interviews, a model proposal covering the opinions and views of academicians and involving the future of Turkish tourism is made.**

**The main aim of this study is to create a model based on the developments of the past in order to structure future development of Turkish tourism. In the model, qualitative and quantitative developments of Turkish tourism are evaluated in relation with paradigms of sustainable development and sustainable tourism.**

**Keywords:** 1)Turkish Tourism, 2)Tourism Policy, 3)Tourism, 4)Turkey Tourism Development

YEMİN METNİ.....	ii
TUTANAK .....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER .....	viii
KISALTMALAR .....	xii
TABLOLAR LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xv
GİRİŞ .....	1

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **1. TURİZM VE TURİZM POLİTİKASI**

1.1. Turizmin Tarihsel Gelişimi.....	4
1.1.1. Turizmin Tanımı.....	6
1.1.2. Turizm Sektörünün Özellikleri.....	8
1.2. Turizm Politikası ve Özellikleri.....	11
1.2.1. Turizm Politikası .....	12
1.2.2. Turizm Politikasının Özellikleri .....	14
1.2.3. Turizm Politikasının Hedefleri .....	16
1.2.4. Turizm Politikasının İlkeleri.....	26
1.3. Turizm Politikasının Oluşturulmasında Devlet Rolü .....	27
1.3.1. Devletin Turizm Sektörü Üzerindeki Kontrolü .....	32
1.3.2. Turizm Sektöründe Devlet Otoritesi.....	35

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. TÜRKİYE TURİZMİNİN GELİŞİMİ VE TURİZM POLİTİKALARI

2.1. Türkiye’de Turizmin Gelişimi .....	37
2.2. Anadolu’da ve Osmanlı’da Turizmin Tarihsel Gelişimi .....	37
2.3. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizminin Tarihsel Gelişimi.....	38
2.3.1. Tek Parti Dönemi Türkiye Turizmi Çalışmaları.....	39

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. ÇOK PARTİLİ DÖNEM TÜRKİYE TURİZMİ (1950-2008)

3.1. Çok Partili Dönem Türkiye Turizmi Çalışmaları.....	94
3.2. Planlı Dönem Sonrası Türkiye Turizmi.....	97
3.2.1. I. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1963-1967) .....	100
3.2.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1968-1972).....	104
3.2.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1973-1977).....	107
3.2.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1979-1983) .....	110
3.2.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1985-1989).....	114
3.2.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1990-1994) .....	117
3.2.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1996-2000).....	119
3.2.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (2001-2005).....	123
3.2.9. IX. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (2007-2013) .....	127

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. TÜRKİYE TURİZMİNİN GELİŞİMİ İÇİN BİR MODEL

4.1. Araştırmanın Önemi Kapsamı ve Yöntemi.....	131
4.2. Araştırmanın Önemi ve Kapsamı.....	131
4.3. Araştırmanın Yöntemi.....	132
4.4. Veri Toplama Tekniği .....	133
4.5. Görüşme (Mülakat Yöntemi) .....	133
4.6. Araştırmanın Bulguları.....	135
4.7. Türkiye Turizmi İçin Bir Model Önerisi.....	139
4.7.1. Turizmin Türkiye Ekonomisine Yapacağı Ekonomik Katkı .....	140
4.7.2. Türkiye Turizminde Geliştirilebilir Turizm Çeşitleri ve Model Önerisi	144
4.7.2.1. Kıyı ve Deniz Turizmi.....	144
4.7.2.2. Sağlık ve Termal Turizmi.....	145
4.7.2.3. Dağ Yayla ve Kış Turizmi.....	146
4.7.2.4. Kongre ve Fuar Turizmi .....	147
4.7.2.5. Spor Turizmi.....	148
4.7.2.6. Turist Hakları.....	149
4.7.2.7. Engelsiz Seyahat.....	149
4.7.2.8. Turizm Eğitimi .....	151
4.7.2.9. Tanıtım .....	152
Sonuç.....	161
Kaynakça.....	167
Ekler .....	175

Ek 1: Türk Seyyahin Cemiyeti Kuruluş Nizamnamesi.....	176
Ek 2: Beynelmilel Turizm Kongresi Dolmabahçe Sarayı 31 Mayıs 1930.....	177
Ek 3:1923-1950 Yılları Arası Bazı Turizm Çalışmalarından Görüntüler.....	178
Ek 4: La Turquie Kemaliste Dergisi Aralık 1937 Sayısı Kapağı ve İçerisinden Bir Sayfa .....	180
Ek 5: AERO Estresso Italiana Şirketinin 1933 Yılı Zaman Çizelgesi, El Broşürü ve Afişleri.....	182



## KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIT	Uluslararası Turizm Birliği
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
İUM	İşletme Umum Müdürlüğü
SBF	Siyasal Bilgiler Fakültesi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TDK	Türk Dil Kurumu
THY	Türk Hava Yolları
TTOK	Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
TTTC	Türk Tarih Tetkik Cemiyeti
TTYD	Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
UNWTO	Dünya Turizm Örgütü
WTTC	Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi
v.d	Ve Diğerleri

## TABLolar LİSTESİ

TABLO 1.1:	İhracatın GSMH İçindeki Payı	17
TABLO 1.2:	Turizm'in Talep Yarattığı Sektörler ve Etki Oranları	19
TABLO 1.3:	Türkiye'de Oda ve Yatak Başına Düşen Personel Sayısı	21
TABLO 1.4:	Turizmin Yönetiminde Yer Alan Kurum ve Kuruluşlar	29
TABLO 1.5:	Devletin Turizm ve Bağlantılı Sektörlerin Gelişiminde Üstlendiği Görevler	31
TABLO 2.1:	Tek Parti Dönemi Türkiye Turizmi Yasal Düzenlemeleri	53
TABLO 2.2:	Taşınmaz tarihi eserler hakkında çıkan kanunlar, sayıları ve açıklamaları (1924-1950)	57
TABLO 2.3:	1924-1940 Yılları Arasında Devlet Tarafından Yapılan Demiryolları, Uzunlukları ve Maliyetleri	68
TABLO 2.4:	1933-1938 Yılları Arasında Havayolları İle Taşınan Yük ve Yolcu Miktarı ile Yapılan Uçuş Kilometresi	83
TABLO 2.5:	1923-1932 Yılları Arası Anlaşma Yapılan Yabancı Havayolu Şirketleri Çalıştıkları Hat ve Anlaşmanın Yapılma Yılları ve Süreleri	84
TABLO 3.1:	Planlı Dönem Öncesinde Türkiye'de Turizm (1950-1962)	95
TABLO 3.2:	I. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1963 ve 1967 Hedefleri ve Verileri	103
TABLO 3.3:	II. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1968 ve 1972 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	106

TABLO 3.4:	III. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1973 ve 1977 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	109
TABLO 3.5:	IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1979 ve 1983 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	113
TABLO 3.6:	V. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1985 ve 1989 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	115
TABLO 3.7:	VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1990 ve 1994 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	119
TABLO 3.8:	VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1996 ve 2000 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	123
TABLO 3.9:	VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında 2001 ve 2005 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	126
TABLO 3.9:	IX. Beş Yıllık Kalkınma Planında 2007 ve 2013 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırılması	128
TABLO 4.1:	Dünya Turizmindeki İlk On Ülke	140
TABLO 4.2:	Türkiye Turizminin Gelişimi İçin 2023 Yılına bir Yol Haritası	155

## ŞEKİLLER LİSTESİ

ŞEKİL 1.1:	Turizm Politikasının Belirlenmesi	27
ŞEKİL 1.2:	Turizm Politikası Oluşturma Süreci	34
ŞEKİL 4.1:	Yöntem Akış Şeması	132
ŞEKİL 4.2:	Kavramsal Eylem Planı	143
ŞEKİL 4.3:	Türkiye Turizmi Yönetim Yapısı Modeli	154

## GİRİŞ

Tarihin ilk yıllarından beri insanların birlikte sürdürdükleri yaşamın düzenini devlet içerisinde kurdukları sistem sağlamaktadır. İlerleyen devirlerde, teknoloji, kültür ve sosyal hayattaki gelişmeler devletin bu düzeni sağlamadaki görev ve sorumluluklarını arttırmış ve özellikle 19. yüzyıldan sonra ekonomik ve sosyal yaşamda ortaya çıkan yeniliklerle devletin rolü değişmeye başlamıştır.

İnsanların oluşturdukları sosyal çevrenin içerisinde gerçekleştirdikleri bir eylem olarak turizmin de belirli bir düzen içerisinde sürdürülmesi gerekmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde sınırlı kaynakların verimli kullanılması ancak en hızlı ve fazla gelir artışı sağlayacak sektörlerde yatırım yapılmasıyla mümkün olacaktır. Türkiye’de de turizm ekonomik kalkınmayı sağlayacak sektörlerden biri olarak görülmektedir. Türkiye’de özellikle 1980’li yıllardan itibaren uluslararası turizm, başta ekonomi açısından olmak üzere sosyal ve kültürel alanlarda da hayli önem kazanmaya başlamıştır. Son yıllarda ülkemizde özellikle ekonomik krizlerden kurtulmak için yaşamsal bir unsur görevi gören turizmin öneminin farkına varılması sayesinde sektörün desteklenmesi konusunda toplumsal uzlaşa oluşmuştur.

Türkiye’de modern anlamda turizmin gelişimi açısından tek parti dönemi önemli bir evredir. Ülkemizde Osmanlı Devleti döneminde bulunmayan turizm anlayışının bu süreçte gelişmekte olduğu görülmektedir. Bu dönemde (1923-1950) oluşturulan turizm bölgelerinin öneminin günümüzde de sürdüğü düşünüldüğünde, bu dönemin turizm anlayışının gelişimi, oluşumu ve yönelimleri bir bütün halinde etraflıca incelemelere konu olacak özelliktedir. Bu çalışmada Türkiye’de turizm anlayışının, yatırımların ve gelişimin en önemli dönemi olan Cumhuriyet’in kuruluş dönemi detaylı olarak incelenmiştir. Ayrıca o dönemde yapılan çalışmaların önemini vurgulamak için tek parti döneminden sonra, günümüze kadar olan dönem de incelenmiş tüm bu 86 yılın kazanımları, kayıpları, doğruları ve hataları görülerek Cumhuriyet’in kuruluşunun 100. yılı için bir model önerilmiştir.

Cumhuriyet dönemi Türkiye turizmi incelenirken, o dönemde yapılan turizm eğitimi çalışmaları, ulaşım alanında yapılanlar, tanıtım alanında yapılanlar, turizm ile ilgili yasal düzenlemeler, tarih, kültür ve arkeoloji alanında yapılan çalışmalar araştırmada öncelik verilen konulardır.

Çalışmanın birinci bölümünde turizm kavramı, turizm politikalarının özellikleri ve gelişimi hakkında bilgi verilmektedir. Turizm politikalarının oluşturulma süreci ile turizm arzı ve talebine yönelik politikaların nasıl şekillendiğine ilişkin bilgiler de yine bu bölümde açıklanmaktadır.

İkinci bölümde ise, Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki turizm çalışmaları hakkında kısa bir bilgi verildikten sonra tek parti dönemi turizm çalışmaları hakkında yapılan kapsamlı arşiv taramasının sonucunda ulaşılan bilgiler sunulmaktadır. Bu bilgiler içerisinde; o dönemde kurulan ulusal turizm örgütleri, yapılan yasal düzenlemeler, tanıtım atakları ve turizm eğitimi çalışmaları ile ulaşım konuları en çok öne çıkan konulardır. Kurtuluş Savaşı'nı kazanan ve daha sonrasında da yaptıkları devrimlerle Türk halkının ufkunu açan büyük Atatürk ve savaş sonrası ülke yönetiminde birlikte yıllarca çalıştıkları mesai arkadaşlarının aslında turizme ne kadar önem verdiklerini de bu çalışma ortaya çıkarmaktadır. Yaşadıkları dönemde attıkları adımlar ile ülkenin önünü açan bu insanların o dönemde devlet eliyle yaptıkları yatırımların aradan geçen yaklaşık 90 seneye rağmen halen kullanılması, hatta Uludağ, Yalova gibi destinasyonların o dönemden zamanımıza kaldığını görmek aslında o dönemki turizm çalışmalarının ve planlama faaliyetlerinin ne kadar da faydalı ve geleceğe dönük olduğunu göstermektedir.

Üçüncü bölümde ise çok partili döneme geçişten günümüze kadar olan dönem irdelenmiştir. Çok partili dönemin ilk yıllarında yapılan turizm faaliyetleri ayrı bir başlık altında anlatılmış, daha sonra ise planlı dönem sonrası turizm çalışmaları, planlar üzerinden tek tek incelenerek anlatılmıştır. Her planda turizm ile ilgili önlem ve hedeflere daha sonraki dönemlerde ulaşıp ulaşılamadığı karşılaştırmalarla ortaya konulmuş ve planların başarı oranları çikartılmıştır.

Dördüncü ve son bölümde ise veri toplama tekniği olarak seçilen mülakat yöntemi hakkında genel bilgiler verilmiştir. Mülakat yönteminin seçilmesindeki amaç, gelecek için bir turizm politikası oluşturulurken farklı çevrelerin bilgisine başvurmak ve Türkiye turizminin geçmişı, mevcut durumu ve geleceği hakkında fikirlerini almaktır. Bu bağlamda, turizm konusunda yetkin akademisyenlerle mülakat yöntemi ile bilgi alışverişı yapılmış, sorulara verilen cevapların ve yapılan kapsamlı arşiv taramasının ışığında 2023 yılına bir turizm modeli önerisi sunulmuştur. Çalışma; bu model, sonuç, öneriler ve yapılan arşiv taraması sonucunda ulaşılan bazı belge ve resimlerden oluşan ekler ile son bulmaktadır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## 1. TURİZM VE TURİZM POLİTİKASI

### 1.1. Turizmin Tarihsel Gelişimi

Turizmin tarihi insanlığın tarihi ile başlar. Bilimin gelişmesi, buluşların artması ve sanayileşme ile turizm sektörü de gelişmiş ve daha kitlesel bir hal almıştır. İnsanlar milattan önce altı binli yıllarda yerleşik hayata geçmiştir ve yaşadıkları yerlerden dışarı çıkmaları çok tehlikelidir. O dönemlerde yer değiştirmelerinin nedeni tehlikelerden uzaklaşmak ve avlanmak olarak gösterilebilir. Yolculuklarını yürüyerek ve hayvanlarla yapan ilk insanlar milattan önce dört bininci yıllarda tekerleğin bulunması ile yakın çevrelere seyahatleri artmıştır (Akat, 2000).

Eski çağlardan beri insanlar merak, boş zamanlarını değerlendirmek, inanç amaçlı ve çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için seyahat etmektedir.

İlk çağlarda öncelikli olarak dini ve ticari amaçla daha sonra ise merak ve boş zaman değerlendirme amacıyla yapılan seyahatler 1700'lü yılların sonunda buhar gücünden faydalanma isteği ile seyahat taşıtlarının teknolojik ilerleyişi ile gelişmiştir. On dokuzuncu yüzyılda yapılan ikinci sanayi devrimi ile petrol kuyuları açılmış fabrikalar gelişmiş ve çalışan kesimin boş zamanları eskisine göre artmıştır. Bu yüzyılın içerisinde ilk seyahat rehberi yayınlanmış ve bilindiği gibi 5 Temmuz 1841'de dünyadaki ilk paket tur İngiliz Thomas Cook tarafından gerçekleştirilmiştir. Turizmin gelişiminde bir başlangıcı gerçekleştiren Thomas Cook, ilk tur operatörlüğünü de başlatmıştır. İlk seyahat acentesi 1841'de Thomas Cook tarafından kurulmuştur (Syratt ve Archer, 2004). Yirminci yüzyılda ise seyahat daha ucuz ve konforlu bir hal almaya başlamış, ayrıca çalışanların sosyal haklarının artırılması, ücretli izinler ve ücret artışları ile turizm artık herkesin katılabildiği kitlesel bir hal almıştır (Tunç ve Saç, 1998). Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arasında ise barışa olan ilgi ve kadınların sosyal yaşama girişindeki artışlar turizmi bu dönemde sosyal yönden etkilemiştir. Ayrıca savaş dönemindeki taşıtların hızının artırılması, teknik gelişim ülkelerin savaştaki bir ihtiyacı ve harcaması olarak savaş



sonrasında turizmin gelişimine olumlu etkiler yapmıştır. O dönemdeki araba ve otobüsler belki yeteri kadar gelişmiş değildi ancak orduların kullandığı çok miktarda otobüs savaş sonrasında fazlalık olarak kalmış ve ucuz fiyatlarda tur şirketlerine satılmıştır. Bu da o dönemde turların fiyatlarının düşmesini sağlamış bunun yanında bazı İngiliz firmalarının ise Belçika ve Fransa gibi savaşın yaşandığı ülkelere turlar düzenlediği görülmüştür. Ancak turizmin asıl gelişimi ikinci dünya savaşının sonucunda tren yolları ve hava ulaşımının gelişmesi ve yıkılan şehirlerin inşasının turizm de göz önünde bulundurularak yapılması ile sağlanmıştır (Lickorish ve Jenkins,1999).

Genel olarak baktığımızda tarih boyunca turizmin gelişiminde büyük etkisi olan nedenleri tarihsel bir sıralama ile (Lanquar, 1991; Tunç ve Saç, 1998 ):

- İlk çağlarda bile insanların merakının ve bu merakını giderme isteğinin olması
- İnsanoğlunun her zaman çeşitli inançlarının olması
- Tekerleğin icadı ve ulaşımın taşıtlarla yapılmaya başlanması,
- Tekerleğin icadı ile ticaretin gelişmesi ve farklı bölgelere seyahat edilerek ticaret yapılmasına başlanması,
- Seyahat taşıtlarının buharın itme gücü kullanılarak geliştirilmesi,
- Sanayi devrimi ile petrol kuyularının açılması ve patlarlı motorun icat edilmesi,
- Denizaşırı gidebilecek yolcu gemilerinin kullanılmaya başlaması ve turizm faaliyetinin ucuzlamaya başlaması,
- Paket turların başlaması,
- İkinci sanayi devrimi ve ardından Bolşevik devrimi ile çalışanların sosyal hakların artırılması, ücretli izin ve iş yükünün azalması sonucu boş zamanın artması,
- Emeklilik yaşlarının aşağıya çekilmesi, ücretlerin artışı,
- Kadınların sosyal hayata girişinin artması, çalışan kadın sayısının artışı ve liberalleşme,

- Kişilerin eğitim düzeyinin artması ve bunun etkisi ile değişik yerler görme ve merakın çoğalması,
- Birinci dünya savaşı sırasında taşıtların geliştirilmesi ve çoğalması,
- İkinci dünya savaşı sonrasında barışın artması, ülkelerin birbirine yakınlaşması ve savaş olan yerlerin merak edilmesi,
- Avrupa'daki savaşların bitmesi ve ülke sınırlarının belirginleşmesi,
- İkinci dünya savaşı sırasında hava taşıtlarının ve demiryollarının gelişimi, ulaşımın ucuzlaması,
- Yıkılan kentlerin yeniden inşasında turizmde göz önünde bulundurularak planların yapılmasıdır,
- Ülkeler arası bütünleşmenin artması ve yakınlaşma,
- Döviz kurları ve reel fiyat hareketleri,
- Reklam ve iletişim araçlarının gelişmesi,
- Turizmin geniş halk kitlelerine yayılması,
- Turizmin artık bir lüks olmaktan çıkıp gereksinim haline gelmeye başlaması,
- Belli turizm hedeflerinin ortaya çıkması,
- Turizmin öneminin ülkeler tarafından algılanması ve yöneticilerin turizmin gelişimi için politikalar üretmesi, planlama ve pazarlamanın modernleşmesi,
- Toplumsal hareketliliğin artması
- Doğu bloğu ülkelerindeki siyasi ve politik gelişmeler,
- Seyahat güvenliğine verilen önemin artması ve insanların kendilerini daha güvende hissetmeye başlamaları,
- İlk uzay turistinin dünya dışına seyahati, şeklinde sıralayarak ifade edilebiliriz.

### **1.1.1. Turizmin Tanımı**

Turizm sözcüğü, bilindiği gibi Latince dönme hareketi anlamındaki ‘tornus’ kelimesinden türemiştir. Aynı şekilde İngilizcede ‘tour’, Fransızcada da ‘tourner’ sözcükleri olarak da kullanılmaktadır. Bu kelimenin tam anlamı hareket edilen yere

dönmehtir. Yani dairesel olarak amaç hareket ettiğin yere geri dönmehtir (Usta, 2001; Akat, 2000).

Turizm en kısa ifade ile insanların çeşitli amaçlarla yaşadıkları yerlerden başka bir yere gitmesi ve konaklaması olarak tanımlanabilir. Eğer bu tanımlı geliştirecek olursak insanların başka yerleri görmek, eğlenmek, dinlenmek, inanç ya da sağlık amaçlı olarak yaşadığı yerden başka bir yere giderek orada en az bir gece konaklaması diyebiliriz.

Türk Dil Kurumuna göre turizm “dinlenmek, eğlenmek, görmek ve tanımak gibi amaçlarla yapılan gezi veya bir ülkeye veya bir bölgeye turist çekmek için alınan ekonomik, kültürel, teknik önlemlerin, yapılan çalışmaların tümü” olarak açıklanmıştır (TDK, 2009).

Bir ülke ya da bölgeye gelen tüm yabancı uyruklu veya yerli uyruklu ziyaretçiler özellikle kalma süreleri, konaklamaları yada konaklamamaları ve gelme nedenlerinden ötürü turizmin tam olarak bir tanımını yapmak zordur. Ancak yine de genel ve kısa bir tanım ile turizm, bir bölgenin tabii, tarihi, kültürel gibi özellikleri görüp, hissetmek ve onlardan yararlanmak amacı ile yapılan seyahattir (Andaç, 1989: 1).

Turizmin çok yönlülüğü, geniş bir alanı kapsaması ve karmaşık halinden dolayı tam ve net bir tanımını yapmak çoğunlukla mümkün değildir. Farklı ülkelerde istatistikler, zaman ve uzaklıklar göz önüne alınarak farklı tanımlamalar yapılmıştır. Örneğin Birleşik Devletler ve Kanada uzaklığı göz önünde bulundururken, İngiltere ve Avustralya zaman ayırımı üzerinde durmaktadır (Goeldner ve Ritchie, 2003). Ancak Dünya Turizm Örgütü genel bir ifadeyle turizmi şu şekilde tanımlamaktadır (Gee ve Fayos-Sola, 1999: 5): Turizm, bireylerin sürekli yaşadıkları yerin dışına eğlenme, iş veya diğer amaçlarla yaptıkları seyahatler ve konaklamaları içeren ve bir yıldan az süren faaliyetleridir.

Turizme ekonomik yönden bakacak olursak boş zamanın ve tasarrufun nasıl olacağına ilişkin ekonomik bir kararlarla başlayan ve yatırım, tüketim, istihdam, dışsarı ve kamu gelirleri gibi ekonomik yönleri bulunan sosyo-ekonomik bir olay olarak tanımlanabilir (Kozak, Kozak ve Kozak, 2001: 8).

Ulaştırımayı esas alırsak, turizm kişilerin çeşitli araçlar ya da kendi güçleri ile bir yerden bir yere gitmesi olayıdır.

Psikolojik olarak düşünürsek, insanların yaşadıkları yerlerdeki kötü olaylardan kaçma, uzaklaşma, yer değiştirme, rahatlama ve dinlenme isteği olarak tanımlanabilir.

Sosyolojik ve kültürel olarak ele alırsak, farklı kültürlerin birbiri ile tanışması, kaynaşması, yeni insanlar ve kültürler tanımak için yapılan bir faaliyet diyebiliriz. Ayrıca turizme katılan kitlelerin ve ziyaret edilen bölge insanların sosyolojik olarak irdelenmesi açısından önemlidir (İçöz, 2005: 27).

Siyaset açısından bakarsak turizm ülkelerarası turistik ilişkilerin düzenlenmesi bakımından önemlidir (İçöz, 2005: 27).

### **1.1.2. Turizm Sektörünün Özellikleri**

Turizm sektörünün özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Yılmaz, 2007: 9-10):

- Turizm sektörü büyük ölçüde insan gücüne dayanmaktadır. Bu nedenle, turizm işletmelerinde otomasyon, ancak belirli bir ölçüde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, turizm sektörünün ilk özelliği ‘emek-yoğun’ bir sektör olmasıdır.
- Turizm sektörü son derece çeşitli ve büyük boyutlu yatırımların yoğun olduğu bir sektör olarak tanımlanmaktadır. Bu yatırımlar genellikle,

çok amaçlı alt yapı yatırımları, doğrudan doğruya turizm amaçlı alt yapı yatırımları, üst yapı yatırımları ve tamamlayıcı yan turistik yatırımlar olarak sınıflandırılmaktadır.

- Turizm sektöründeki bütün yatırımların boyutları, sektöre ağır bir endüstri özelliği verdiği gibi, alt ve üst yapı ile yan hizmet yatırımlarının kapsamı, sektöre aynı zamanda da bütünleşmiş bir endüstri özelliği kazanmaktadır. Diğer bir deyişle, sektörün başarısı, böyle bir bütünleşmeyi gerektirmektedir. Sektörde statik unsuru oluşturan konaklama, yiyecek, içecek, eğlence ve tamamlayıcı hizmet sunanlar gibi yatırımcı elemanlarla, dinamik unsuru oluşturan turizm araçları arasında sıkı bir bağın kurulması gerekmektedir (Olalı ve Timur, 1988: 39).
- Turizm sektöründe hizmet üretilmektedir. Hizmet üretimi de, kendisine özgü bir takım özellikler taşımaktadır.
  - Öncelikle hizmetin soyut bir özelliği bulunmaktadır ve turistik tüketiciye sunulan hizmetin sağladığı tatmin de soyut olmaktadır. Bu durum, hizmet sunumunun standartlaşmasını zorlaştırmaktadır. Herhangi bir ürüne sahip olmanın sağladığı fayda ürünün fiziksel özelliklerinden kaynaklanırken; hizmetin sağladığı fayda, hizmet sunulurken gösterilen performansın niteliğinden kaynaklanmaktadır.
  - Sektörde üretilen hizmetlerin üretimi ve tüketimi eş zamanlı olarak gerçekleşmektedir. Bir turistik ürün olarak hizmetin, üretildiği yerde tüketilme zorunluluğu bulunmaktadır.

- Hizmet üretimi, insanlar arasında karşılıklı ilişkiler çerçevesinde gerçekleşmektedir. Endüstri ürünlerinin üretimi sırasında kalite kontrolü yapılırken, hizmet ürünlerinde bu kontrolü yapmak olanaksızdır. Ayrıca hizmet ürünlerinin üretimi sırasında, tüketiciler üretim sürecinin bizzat içinde yer aldıklarından, üretim sırasında meydana gelen aksaklıkların giderilmesi zorudur (İçöz, 2001: 34)
- Sektörde üretilen hizmet ürünlerinin üretildiği anda satılması zorunlu olduğundan, hizmet ürünü bekletilemez ya da stoklanamaz bir özellik taşımaktadır (İçöz, 2001: 34)
- Turizm sektörünün bir diğer özelliği, turistik tüketicilerin satın almayı istedikleri ürün ya da hizmeti önceden görme ya da deneme şansına sahip olmamalarıdır. Hizmet ürünlerine karşı tüketicilerin talebi bireylerin ya da yakınlarının daha önceki deneyimlerine, tavsiyelerine ve tanıtımın eskisine bağlı olmaktadır.
- Turizm sektöründe arz, kısa dönemde elastik olmayan bir özelliğe sahiptir. Bunun nedeni, turizm işletmelerinin 'sermaye-yoğun' bir özellik göstermesidir.
- Sektör, turizm talebinin esnek olması ve öngörülenmesi son derece güç olan ekonomik, politik koşullara bağlı olması nedeniyle, talep dalgalanmalarından anında etkilenmekte ve bu durumda sektörün risk düzeyini yükseltmektedir.

- Diğer sektörlerde üretilen temel mal ve hizmetler tüketiciler tarafından çoğunlukla gereksinimlere göre oluşan mantıksal ve rasyonel davranışlarla satın alınmakta, ancak turizm sektöründe; turistik mal ve hizmetlerin genellikle insanlar için lüks tüketim olarak algılanması nedeniyle, gösteriş, statü, marka imajı ve modanın etkisi gibi irrasyonel davranışlarla satın alma daha ağır basmaktadır (İçöz, 2001: 34).
- Diğer sektörlerde malların fiziksel olarak dağıtımını ve taşınması söz konusu iken, turizm sektöründe endüstriyel ürünlerin tersine bir dağıtım akışı söz konusudur. Diğer bir deyişle, tüketici hizmetin üretildiği yere taşınmak zorundadır.
- Turizm sektörü, günümüzde, gelişmekte olan ülke ekonomileri açısından ödemeler dengesinin önemli döviz kaynaklarından birisi durumundadır.

## **1.2. Turizm Politikası ve Özellikleri**

Turistik gelişmenin sağladığı yararları en yüksek düzeye çıkarmak, muhtemel zararlarını en düşük düzeye indirmek için turizm sektöründe uzun vadeli ve isabetli politikalar izlemek, plan ve programlar çerçevesinde önlemler almak, bu önlemleri titizlikle uygulamak zorunluluğu vardır. Eğer bu politika hazırlanmaz ve uygulanmazsa, uygulamalardan tam verim alınamaz ve plansızlıktan çıkabilecek aksaklıkların nedeni ve çözümleri ortaya konamaz. Bu aksaklıklar ise ekonomik dengesizlik, kaynakların israfı, kültürel yozlaşma, sosyal kirlenme, çevre kirliliği ve doğal kaynakların tahribi olarak sıralanabilir. Tüm bu dikkat edilmesi gereken nedenlerden dolayı ekonomik katkısı yadsınamayan turizm faaliyetleri de belli bir politika ile ele alınması gereklidir (Sözen, 2006).

### 1.2.1. Turizm Politikası

Turizmle ilgili kayıtlar tarihin ilk yıllarından beri mevcuttur. Ancak bu kayıt genelde seyahat edilen yerler hakkında kazanılan bilgiler ve edinilen deneyimler olduğundan turizm politikası konusunda kaynak olarak gösterilemezler. Turizm ile ilgili bazı politik unsurları dile getiren ilk kişi Marco Polo (1254-1354)'dur. Marco Polo'dan sonra modern turizm politikasının tanımlanması için yaklaşık 700 yıl beklemek gerekmiştir. Turizm politikası dünyanın farklı bölgelerinde farklı düzeylerde ele alınmış olsa da, bugünkü turizm politikasının ortaya çıktığı dönem 2. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa olarak belirlenir. Bu dönemde Avrupa, savaşın ortaya çıkardığı gerileme ve hasarları bir araç ve ekonomik kalkınma açısından çok ihtiyaç duyulan döviz girdisinin hızlı bir şekilde sağlanması için potansiyel bir kaynak olarak görülmüştür. Avrupa 1940'lı yılların sonunda detaylı turizm politikaları oluşturmuş ve 1950'lerde turizm ürünü için iyi tanımlanmış uluslararası bir politikaya sahip olmuştur (Coşkun, 2004: 8).

Turizm politikası en basit anlamıyla turizmi geliştirmek ve turist sayısını artırmak için alınacak önlemler ve izlenecek yöntemler doğrultusunda yapılacak müdahalelerin tümü şeklinde tanımlanmaktadır (Ulucak ve Yazgı, 2001: 220).

Turizm politikası, bir ülkede turizm endüstrisini geliştirmek, yönlendirmek ve denetlemek amacıyla yönetimler tarafından çeşitli araçlar kullanılarak belirlenen yaklaşımlar ve hedefler, alınan önlemler veya bunların bütünü şeklinde ifade edilmektedir (Usta, 1993: 192).

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tarafından yayımlanan bir dokümanda "Turizm politikası; bir ülkenin iç ve dış ekonomik politikasına uygun olarak turizmin geliştirilmesi, turizm sektöründen mümkün olduğu kadar fazla gelir sağlanması, gibi ekonomik amaçlarla kamu idareleri tarafından alınan tedbir ve yapılan müdahalelerin tümüdür (Sezgin, 2001: 147).



Turizm, birçok sektörle ve sosyal olayla ilgili bir faaliyet dalı olduğundan turizm politikası para, ulaştırma, imar, iç ve dış ticaret, eğitim, tarım, endüstri gibi sektörlerin karar mercilerinin davranışları, tutumları ve politikaları dikkate alınmadan ve değerlendirilmeden saptanamaz ve bu nedenle üretilecek turizm politikaları uygulama olanağına ve başarıya ulaşma şansına sahip olamaz (Olalı, 1990: 30).

Tanımlardan da anlaşılacağı gibi turizm politikaları her zaman ekonomik ve döviz girdisini artırmak amaçlı hazırlanıp, ekonomik politikalarla paralellik gösterirken şimdilerde özellikle batı ülkelerinde, aynı zamanda sosyo-kültürel ve doğal kaynakların korunmasını kapsayan sürdürülebilir turizm ve sürdürülebilir kalkınma politikaları göz önünde bulundurularak hazırlanmaktadır. Yani turizm politikalarının artık ülkelerin ve halkın ekonomik refahının yanında doğal kaynakların korunması, insanların sosyal refahı ve gelecek nesilleri de düşünerek hazırlanmaya başladığını görmekteyiz.

Edgell'e göre (1990: 1) turizm politikasının en önemli amacı turizmin ekonomik, politik, kültürel ve entelektüel faydalarını, toplumlar, destinasyonlar ve ülkelerle bütünleştirerek küresel yaşam kalitesini artırmak, barış ve refah için bir temel oluşturmaktır.

Turistik bir yönelimin başarıya ulaşması için turizm politikası bir takım fonksiyonları yerine getirmeye çalışır. Buna göre turizm politikasının fonksiyonları şunlardır (Goeldner , Ritchie ve McIntosh, 2000: 446):

- Turizm işletmelerinin faaliyet kurallarını belirlemek,
- Kabul edilebilir faaliyet ve davranışları ortaya koymak,
- Bir yönelimdeki tüm turizm yatırımcıları için ortak bir yön belirlemek ve onlara rehberlik etmek,
- Belirli bir yönelim için özel stratejiler ve hedefler etrafında fikir birliği oluşmasını sağlamak,

- Turizm sektörünün ekonomiye ve genel olarak topluma etkileri ve rolü üzerinde kamu ve özel sektör işbirlikleri için bir çatı oluşturmak,
- Turizmin ekonominin diğer sektörleri ile daha etkin bir bağlantı kurmasına yardımcı olmak

Turizm politikasının temel olarak beş niteliği vardır (Hall, 1996: 2):

- Politika, bir grup insan için karar verme süreci ile ilgilidir.
- Kararları etkileyen, farklı seçenekleri oluşturmaya yardımcı olan kararlar, politikalar ve ideolojilerle ilgilidir.
- Politika kararlarını kimin vereceği ve bunların kitleleri ne ölçüde temsil edebileceği ile ilgilidir.
- Politika karar süreçleri ve karar süreçlerinin gerçekleştiği kurumlarla ilgilidir.
- Politika kararların ne şekilde uygulanacağı ve toplum üzerindeki etkileri ile ilgilidir.

### 1.2.2. Turizm Politikasının Özellikleri

Turizm politikaları bir ülkenin ulaşım, para, imar, eğitim ve tarım gibi birçok ekonomik ve sosyal konularla yakından ilişkilidir. Turizm politikaları bu ilişkilerin sürekliliği ve olumlu sonuçlar vermesi için bazı özelliklere sahiptir.

Turizm politikasının bütün bu özelliklerini şöyle özetleyebiliriz (Olalı, 1990: 31-32):

- i. **Dinamik Niteliği:** Turizm politikasının dinamik niteliği, turizm politikası ile turizm ekonomisi ve diğer bilim dalları ile arasındaki bağdan doğar. Diğer bir deyişle, turizm ekonomisindeki kuramsal verilerde bir değişiklik meydana geldiğinde turizm politikasında bir içerik ve hedefler bakımından değişiklik meydana gelir. Örneğin; bireysel turizmden kitle ve sosyal turizme doğru yapısal bir dönüşüm

olduğunda, pahalı ve lüks konaklama tesisleri yerine vasat konforlu ucuz konaklama tesislerinin geliştirilmesini öngören bir turizm politikası izlenir.

- ii. Çok Yönlülük Özelliği:** Turizm olayı karmakarışık, kompleks bir olay niteliği taşır. Bunun nedeni, turizmin bir çok elemanların oluşturulduğu sosyal bir olgu olması ve son derece çeşitli faktörlerle sıkı bir ilişki içinde bulunmasıdır. Örneğin doğal koşullar turizmin yaratıcı elemanıdır. Ancak, turizm aynı zamanda doğal kaynağı tahrip eden bir araç olabilir. Şu halde uygun bir turizm politikası, bir yandan doğadan turistik amaçlar için yararlanmayı ve bu amaçla bazı düzenlemeleri öngörürken, diğer yandan doğanın turizm tarafından tahribine engel olacak önlemlerin de alınmasını gerektirir.
- iii. Kurumsal Karaktere Sahip Olması:** Turizm politikasını şekillendiren, turizmin arz ve talep yönündeki karar organlarıdır. Turizmin arz yönündeki karar organları, turizm işletmecileri, talep yönündeki karar organları da turizm talebini simgeleyen tüketici gruplarıdır. Hiç kuşkusuz bunların dışında arz ve talebi değişik şekillerde etkileyen kamu kurumları da karar organlarından biridir. Bütün bu karar organları turizm politikasına şekil veren kurumlardır ve politikanın faktörleridir
- iv. Turizm Politikasının Rasyonel (Akılcı) Özelliği:** Bir turizm politikasında ve planlamasında önceden saptanan hedeflere ulaşabilmek için turizmin yararlanabileceği kaynakların kullanımında, alınacak önlemlerin saptanmasında uygulanacak yöntem ve tekniklerin rasyonel (akılcı) ilkelere dayanması zorunluluğu vardır. Aksi durumda kıt kaynaklar heba edilmiş, kaynakların boşa kullanılması sonucu, ulusal ekonominin beklendiği katkı gerçekleşmemiş olur.

### 1.2.3. Turizm Politikasının Hedefleri

Turizm politikasının hedefleri ülkeden ülkeye değişiklik gösterir. Turizm, gelişmekte olan ülkeler için ekonomik gelişmenin sağlanmasında çok önemli bir sektör iken, gelişmiş ülkelerde ise durum farklıdır. Gelişmiş ülkeler turizm politikalarını belirlerken, genel ekonomi politikasını ve sosyal politikalarını da göz önüne alarak sosyal devlet anlayışı ile herkesin turizme katılması yönünde bir amaç güderler. Bu yüzden, turizm politikasının hedefleri belirlenirken ülkenin genel ekonomi, sosyal ve çevresel politika hedefleri de belirleyici rol oynamaktadır (Sarkım, 2008: 6)

Turizm politikası turizmin amaçlarına nasıl ulaşılabileceğinin bir ifadesi olacağı için turizm gelişiminin amaçları politikanın oluşturulmasında en önemli temeli sağlar. Örneğin amaç olumsuz sosyo-kültürel etkilerin en alt düzeye indirilmesi ise politika kontrollü ve sınırlı bir gelişim olabilir. Turizm gelişiminin amaçları çoğu kez politikada belirtildiğinden amaç ile politika kavramları karıştırılabilir (İçöz vd., 2002: 189).

Ayrıca, turizm politikasının hedefleri ve bunu izleyecek turizm politikasının başarı koşullarını, ülkenin genel ekonomi ve sosyal politikasının hedefleri ve başarı koşulları doğrultusunda incelemek zorunluluğu vardır (Olalı, 1990: 39).

Turizm politikasının başlıca hedefleri şöylece özetlenebilir:

#### i. Ülkenin Ekonomik Büyümesine Katkıda Bulunmak:

Bir ülkenin ekonomik olarak büyümesi gayri safi milli hasıladaki artışla gösterilmektedir. Eğer bu artış sektörler arasında dengeli bir şekilde dağıtılabiliyorsa ülke kalkınıyor demektir.

#### **Tablo 1.1. İhracatın GSMH İçindeki Payı**

Yıllar	Turizm Geliri/GSMH (%)	Yıllar	Turizm Geliri/GSMH (%)
1963	0.1	1985	2.8
1964	0.1	1986	1.6
1965	0.2	1987	2.0
1966	0.1	1988	2.6
1967	0.1	1989	2.4
1968	0.2	1990	2.1
1969	0.3	1991	1.8
1970	0.5	1992	2.3
1971	0.5	1993	2.2
1972	0.6	1994	3.3
1973	0.8	1995	2.9
1974	0.6	1996	3.2
1975	0.5	1997	4.2
1976	0.4	1998	3.8
1977	0.4	1999	2.8
1978	0.4	2000	3.8
1979	0.5	2001	5.5
1980	0.6	2002	4.7
1981	0.8	2003	4.0
1982	0.7	2004	3.7
1983	0.8	2005	3.1
1984	1.7		

**Kaynak:** Kızılgöl, Ö. (2006). *Türkiye’de İhracata Ve Turizme Dayalı Büyüme Hipotezinin Analizi: Eşbütünleşme ve Nedensellik İlişkisi*, <http://www.akademikbakis.org/pdfs/10/ozlem.doc>.

Turizm politikası üretim öğelerini, ülkenin potansiyellerini ve üretici güçleri harekete geçirmeli ve gayri safi milli hasılanın artmasını sağlamalıdır. Türkiye gayri safi milli hasılasında turizm gelirlerinin yeri sistematik olarak hep bir yükseliş içerisindedir. Tablo 1’de turizm gelirlerinin 1963-2005 yılları arasında gayri safi milli hasıla içerisindeki payı verilmiştir. Turizmin Türkiye’nin gayri safi milli hasıla içerisindeki yerine baktığımızda; 1965 yılında % 0.2, 1977 yılında % 0.4, 1995 yılında % 2.9, 2005 yılında ise %3.1’dir.

## ii. Ülkenin Ekonomik Kalkınmasına Yardımcı Olmak:

Daha önceden de söylediğimiz gibi ekonomik kalkınma; gayri safi milli hasılda sağlanan artışın üretim faktörleri arasında dengeli biçimde dağılımıdır. Şu hususu hatırlatalım ki, büyüme daha ziyade salt ekonomik bir olgu olduğu halde, kalkınma sosyal bir olgudur. İşte turizm politikasının hedefi, bir bölgeye gelir transferi sağlamak suretiyle gelirlerin dengeli dağılımında yardımcı olmaktır (Olalı, 1990: 40)

## iii. Ülkede Tam İstihdamın Gerçekleşmesine Yardımcı Olmak:

Turizmin özelliklerini sayarken emek-yoğun bir sektör olduğunu söylemiştik. Çünkü turizm politikası, otomasyona ve makineleşmeye pek az olanak veren bu sektördeki emek-yoğun üretim tekniği özelliği nedeniyle iş alanları açmak suretiyle emek arz-talebi arasında denge kurmak hedefindedir (Olalı, 1990:40).

TÜRSAB Ar-Ge Departmanı tahminlerine göre, 2003 yılı sonu itibarıyla Turizm endüstrisindeki doğrudan istihdam 1 milyon 200 bini aştı. Turizm endüstrinin yarattığı dolaylı istihdamla birlikte endüstrideki toplam istihdam ise 3 milyon sınırını geçmiş bulunuyor. Ayrıca 2001 yılı rakamlarına göre 19.742.00 kişiye, turizmde istihdam edilen doğrudan ve dolaylı kişi sayısı 2.519.481 yani % 12.76'dır (TÜRSAB, 2009). **Tablo 1.2.**'de turizm'in talep yarattığı sektörler ve etki oranları görülmektedir.

**Tablo 1.2. Turizmin Talep Yarattığı Sektörler ve Etki Oranları**

<b>Konaklama Tesislerine Mal ve Hizmet Veren sektörler</b>	<b>Etki Oranı</b>
Et ve Mezbaha Ürünleri	33.3
Alkollü İçeceklerin Üretimi	32.6
Alkolsüz İçeceklerin İmalatı, Maden ve Memba Suları	28.9
Fırın Ürünleri	22.8
Süt Ürünleri	22.3
Balıkçılık	20.5
İşlenmiş Sebze ve Meyveler	17.1
Şeker	8.7
Bitkisel ve Hayvansal Sıvı ve Katı Yağlar	7.9
Kakao, Çikolata, Şekerleme, Makarna vb. Ürünler	7.6
Sebze Bahçe ve Kültür Bitkileri ile Fidanlık Ürünlerin Yetiştirilmesi	6.8
İçecek ve Baharat Bitkileri	6.4
Öğütülmüş Tahıl ve Nişasta Ürünleri	6.2
Perakende Ticaret, Kişisel ve Ev Eşyalarının Tamiri	5.0
Temizlik, Kozmetik ve Kimyasal Ürünler	4.6
Metal Eşyaların İmalatı, Metal İşlerle İlgili Hizmetler	2.6
Su Arıtma ve Dağıtım	2.6
Ormancılık, Tomrukçuluk ve İlgili Hizmet Faaliyetleri	2.2
Gayri Menkul Faaliyetleri	2.0
Hayvancılık	1.7
Gaz Üretimi ve Dağıtım	1.7
Toptan Ticaret ve Ticaret Komisyonculuğu (Motorlu Taşıtlar Hariç)	1.7
Diğer İş Faaliyetleri	1.6
Elektrik Üretimi, İletimi ve Dağıtım	1.4
Posta ve Telekomünikasyon	1.3
Karayolu Taşımacılığı	0.9
Maden Kömürü ve Linyit Çıkarımı	0.8

Plastik Ürünleri İmalatı	0.7
Basın ve Hizmet Faaliyetleri, Plak ve Kaset vb. Çoğaltılması	0.6
Denizyolu Taşımacılığı	0.6
Diğer Tekstil Ürünleri İmalatı	0.5
Kağıt ve Kağıt Ürünleri İmalatı	0.5
Otel, Motel, Pansiyon ve Diğer Konaklama Yerleri	0.5
Demiryolu Taşımacılığı	0.5
Sigortacılık	0.5
Tütün Ürünleri İmalatı	0.4
Özel Amaçlı Makinelerin İmalatı	0.4
Yayım	0.3
Kok Fırını ve Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	0.3
Cam ve Cam Ürünleri	0.3
Motorlu Taşıtları Satışı, Bakım ve Onarımı, Yakıtının Perakende Satışı	0.2
Mali Aracı Kuruluşlar ve Bunlara Aracı Faaliyetler	0.2
Seramik Ürünleri İmalatı	0.1
Motorlu Kara Taşıtı, Römork, Yarı Römork İmalatı	0.1
Havayolu Taşımacılığı	0.1
Operatörsüz Makine ve Teçhizat ile Kişisel Eşya ve Eşya Kiralanması	0.1

**Kaynak:** Coşkun, İ.O. (2004) *Turizm Politikası ve Planlaması İçin En Uygun Talep Öngörü Yönetiminin Belirlenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü



**Tablo 1.3. Türkiye'de Oda ve Yatak Başına Düşen Personel Sayısı**

<b>İşletme Türleri</b>	<b>Oda Başına Personel Sayısı</b>	<b>Yatak Başına Personel Sayısı</b>
Otel 5 Yıldız	1.18	0.59
Otel 4 Yıldız	0.76	0.38
Otel 3 Yıldız	0.72	0.36
Otel 2 Yıldız	0.56	0.28
Otel 1 Yıldız	0.50	0.25
Özel Belgeli Otel	1.48	0.74
Tatil Köyleri	0.74	0.37
Motel 1. Sınıf	0.74	0.37
Motel 2. Sınıf	0.94	0.47
Pansiyon ve Oberj	0.40	0.25
<b>Toplam Ortalama</b>	<b>0.70</b>	<b>0.35</b>

**Kaynak:** Ağaoğlu, O. K. (1992). "İşgücünü Verimli Kullanma Tekniklerinin Turizm Sektörüne Uygulanması," Verimlilik Dergisi, Milli Prodüktivite Yayını No: 457, Ankara, s. 114.

1991 yılında Türkiye’de yapılan araştırma sonuçlarına göre, turistik konaklama tesislerinde yatak başına personel istihdam ortalaması beş yıldızlı otellerde 0.59, dört yıldızlı otellerde 0.38, üç yıldızlı otellerde 0.36, iki yıldızlı otellerde 0.28, bir yıldızlı otellerde 0.25 olarak görülmektedir (Tablo 1.3).

#### **iv. Fiyat İstikrarının Gerçekleşmesine Yardımcı Olmak:**

Turizm-Fiyat İstikrarı ilişkisinde basit bir yaklaşım yapıldığında; ilk anda; turizmin enflasyonu itici, hızlandırıcı olumsuz etkileri ile karşılaşılır. Gerçekten, turizm belirli bölge ve dönemlerde maliyet artışlarına, talep yükselişlerine, ek ithalata, dövize bağlı talep sıçrayışlarına neden olmakla enflasyonist baskı yaratan bir harektir (Olalı, 1990). Ancak aynı şekilde yabancı turistlerin getirdikleri dövizlerle birlikte özellikle döviz kurlarının düşmesine, paranın değer kazanmasına ve enflasyonun düşmesini de sağlayabilir.

Ayrıca turizm politikasının fiyat istikrarını sağlamaktaki diğer amacı da turistik tüketimi olumsuz yönde etkileyen enflasyon karşısındaki önlemleri alması gerekliliğidir (Usta, 2008) .

#### **v. Dış Ödemeler Dengesine Olumlu Katkıda Bulunmak:**

Dış ödemeler bilançosu ya da dengesi ülkelerin belirli bir dönem içindeki dış ekonomik ve mali ilişkilerinin durumunu gözler önüne serer. Ülkenin mal, hizmet ve sermaye akımları ile ilgili işlemler dolayısıyla dış dünyadan sağladığı gelirlerin dışarıya yaptığı ödemelere eşit olup olmadığını ortaya koyar. Dış ödemeler dengesi, uygulanan ekonomik ve mali politikaların bir sonucudur. O bakımından hükümetlerin ekonomik politika uygulamalarındaki başarılarının bir göstergesi olarak değerlendirilmesi de doğaldır. Diğer bir ifade ile dış ödemeler bilançosu, bir ekonominin uluslararası ekonomik işlemlerinin, yani bir ekonominin dünyanın geri kalan kısmından aldığı ve dünyanın geri kalan kısmına verdiği mal ve hizmetlerin ve ekonominin dünyanın geri kalan kısmı karşısındaki hak ve yükümlülüklerindeki değişikliklerin kaydı olarak tanımlanabilir (Gümrük Dünyası Dergisi, 2009).

Turizm politikasının amacı; turizmden sağlanan net döviz girdilerinin miktarını arttırarak turizmin dış ödemeler dengesine olan net katkısını çoğaltmaktır. Net katkı ise aktif turizm ile pasif turizm arasındaki farktır (Olalı, 1990).

Bunu sağlamanın birkaç yolu da şöyle sıralanabilir (Usta, 2001: 229);

- Turizm talebinin yarattığı mal ve hizmet ithalatının minimize edilmesi,
- Turizm yatırımları yapılırken dışarıdan getirilerek kullanılan teknolojinin maliyetinin minimum düzeyde tutulması,
- İhraç edilemeyen malların turistlere satılması,
- Dış turizm giderlerinin azaltılması.

#### **vi. Turizmin Sosyal Fonksiyonlarından Toplum Kişilerini Yararlandırmak:**

Turizm politikasının bir diğer hedefi de; turizmin kültürel, sağlık, dinlendirici, eğlendirici özelliklerinden (fonksiyonlarından) mümkün olduğu kadar daha çok bireyin yararlanmasını sağlamaktır. Bu turizmin insancıl fonksiyonunu oluşturur (Olalı, 1990: 41).

Ancak daha çok bireyin yararlanmasını sağlarken de dikkat edilmesi gereken en önemli unsurlardan birisi de ülke insanının tatil ihtiyaçları ile yabancı turist ihtiyaç ve taleplerinin dengelenmesidir (Usta, 2008).

#### **vii. Ekonominin Üretim Çeşitliliğini Artırmak:**

Ulusal ekonomiler, üretim bakımından belirli üretim çeşitlerine dayandığından ekonominin gerek ihracat gerekse ithalat bakımından dışa bağımlılığını arttırır. Ekonomi, az çeşitle mal ürettiğinden diğer bir çok ihtiyaçları ithalat yolu ile karşılamak zorunda kalır. Bu da dış ticaret ve ödemeler dengesi ile ilgili sorunlar yaratır. Turizm, her şeyden önce dolaylı ve dolaysız bir ihracat türü, sonra da üretim olanaklarını yaratmak için itici güç olarak ihracat türü, bir üretim

çeşidi oluşturur. Böylece turizm politikasının hedefi, bu üretim çeşidini arttırmaktır (Maviş ve Akoğlan, 1996: 108).

#### **viii. Gelir Dağılımındaki Eşitsizliklerin Azalmasına Katkıda Bulunmak:**

Turizm politikasının bir amacı da bölgelerarası gelir dağılımı dengesizliklerin azaltmaktır (Usta, 2008: 194). Turizm yeni istihdam alanları açarak ve nitelikli personel istihdam oranını artırarak gelir dağılımındaki eşitsizliği kısmen gidermektedir. Turizm, nitelikli iş gücünün istihdamını öngören bir hizmet sektörüdür. Nitelikli işgücü, verimliliği ve buna bağlı olarak ücreti daha yukarı düzeyde bulunan bir emek grubudur. Turizm, özelliği gereği, istihdam ettiği nitelikli emek-verimlilik-ücret ilişkileri içinde çalışanların daha yüksek ücret almalarını sağlayarak gayri safi milli hasılanın adil paylaşılmasına katkıda bulunur (Olahı, 1990: 44).

#### **ix. Bölgeler Arasındaki Gelişme Ayrıcalıklarını Gidermeye ve Dengeli Kalkınma Hedefine Katkıda Bulunmak:**

Turizm, ekonomik kalkınma için iyi bir gelir kaynağı olmasının yanında, ülke için de bölgelerarası dengesizliği gidermede iyi bir etkidir. Ekonomik bakımdan yeterli düzeyde gelişmemiş ülkeler, doğal ve tarihsel değerlerini sunarak gelir sağlarlar. Ekonomik üretim ve çalışma alanlarını, çeşitlerini genişletirler, zenginleştirirler. Turistik yatırımlar, yatırımın gerçekleştirdiği bölgeye diğer bölgelerden kaynak transferi yapılmasını sağlamaktadır. Bu kaynak transferi, ekonomik faaliyetleri canlandırmakta, ek gelir ve istihdam imkanları yaratmaktadır.

Bölgelerarası dengesizliğin giderilmesi bakımından, turizm potansiyeline sahip bölgelerin turistik yönden kalkınmaları ve dengeli bir şekilde gelişmeleri, planlı ve etkin bir turizm politikası sonucunda mümkün olmaktadır (Sözen, 2006: 16-17).

**x. Doğal ve Tarihsel Kaynakları Korumak:**

Bir ülke veya bölgeye sağladığı ekonomik yararlarından dolayı turizm, sadece döviz getiren bir kaynak olarak görülmemelidir. Özellikle sanayileşme yolu ile kalkınmanın bir alternatifi gözüyle bakılmamalıdır. Turizmi sadece ekonomik açıdan ele alan görüş ve politika, doğal ve sosyal çevrenin tahrip olmasına neden olur.

İsabetli bir turizm politikası ve planlaması, turizmin temel kaynaklarının korunmasını, onların gelecek nesillere aktarılmasını, kaynaklardan rasyonel biçimde yararlanılmasını, dolayısıyla ekonomik menfaatlerin de sürekliliğini mümkün kılar. En önemlisi, turizm politikası ve planlaması sayesinde, bir yandan gelişen sanayi, şehirleşme, yükselen gelir ve refah ile seyahat ve dinlenme arzusu, ihtiyaç ve olanakları artan insanlara bu ihtiyaçlarını karşılayabilecek tarihsel ve doğal çevre zenginlikleri korunmuş olur (Olalı, 1990).

**xi. Turizmin Sağlık ve Politik Fonksiyonlarından Daha Çok İnsanın Yararlanmasını Sağlamak:**

Turizmin toplum bireylerinin dinlenmelerini, tatil yapmalarını, seyahat etmenin maddi ve manevi yararlarından faydalanmalarını sağlama gibi fonksiyonları vardır. Aynı zamanda insanları birbirine yaklaştırma, hoşgörü sahibi olmalarını sağlama gibi özellikleri de bulunmaktadır. Turizm politikasının bir hedefi de toplumdaki daha çok bireyin turizmin sağlık ve politik fonksiyonlarından yararlanmasını sağlamaktır (Olalı, 1990).

**xii. Diğer Hedefler:**

Turizm politikasının sayılan hedeflerin dışında, turizm alanında çeşitli psikolojik ve sosyal engelleri ortadan kaldırmak, çeşitli yanlış fikir ve davranışları engellemek gibi hedefleri de vardır. Ayrıca turizm alanında çeşitli meslek teşekküllerinin kurulmasını özendirmek ve desteklemek, turizm politikasının önemli hedeflerindedir (Alaca 1997: 30-31).

#### 1.2.4. Turizm Politikasının İlkeleri

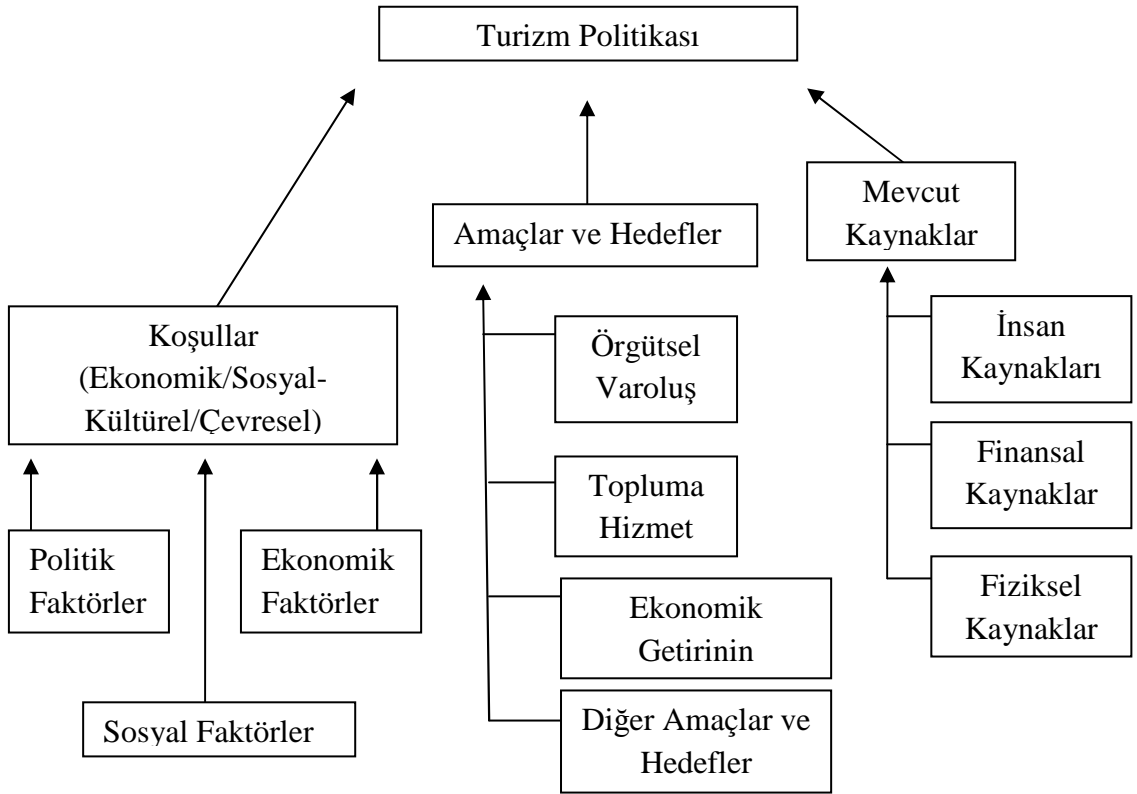
Mevcut turizm gelişimin türü ve altyapısı turistik çekicilikler, hizmetler ve turizm pazarları turizm gelişimi politikasının belirlenmesinde dikkate alınır. Bu alanlarda yapılacak araştırmaların bulguları ve değerlendirilmesi turizm politikasının gelişimine ışık tutar. Bu nedenle politikanın belirlenmesi, durum değerlendirilmesi ve amaçların belirlenmesini izler. Sosyo-ekonomik ve çevresel faktörler özellikle toplumsal ve çevresel taşıma kapasiteleri turizm politikasının belirlenmesinde önemli faktörlerdir. Turizm politikaları bu belirtilen nedenlerden dolayı farklılıklar gösterebilir ve çok değişik şekiller alabilir. Turizm politikası ilkelerine şu maddeler örnek olarak verilebilir (İçöz vd., 2002: 189-190):

- Turizm gelişiminin bütün boyutları kurumsal, çevresel ve sosyo-ekonomik yansımalarda dahil edilerek analiz edilecek ve kapsamlı bir şekilde planlanacaktır.
- Turizmin hem kendi içinde bütünleşmesi hem de ülkenin ya da bölgenin bütün gelişimi ile bütünleşmesi sağlanacaktır.
- Turizm doğal ve kültürel kaynakları zarara uğratmayacak ve gelecek nesillerin kullanımı içinde korunacak bir yolla planlanarak geliştirilecek ve yönetilecektir.
- Toplumsal yapıya uygun ve kabul edilebilir bir turizm gelişiminin sağlanabilmesi için turizm planlama ve karar verme sürecinde yerel halkın katılımı artırılabilecektir.
- Turizm gelişimi politikası gerçekçi ve uygulanabilir bir şekilde formüle edilecektir. Bu nedenle turizm politikasının oluşturulması süresince uygulama teknikleri, stratejileri ya da programları dikkate alınacaktır.

### 1.3. Turizm Politikasının Oluşturulmasında Devlet Rolü

Devletin turizm sektöründe yer almasının temel nedeni turizm sektörünün ekonomik önemidir. Turizm sektörü, özellikle, ekonomik kriz, işsizliğin yoğun yaşandığı dönemlerde küçülmeyen ender sektörlerden birisidir. Döviz kaynağı ve istihdam sağlayıcı yapısından ötürü ülke yönetimleri turizm sektörüne yoğun önem vermektedir (Elliot, 1997).

Turizm politikasının geliştirilmesi ya da turizm politikasının belirlenmesi süreci Şekil 1.1’de verilmiştir.



Şekil 1.1. Turizm Politikasının Belirlenmesi

**Kaynak:** İçöz, O., Var T. ve İlhan, İ. (2002). *Turizm Planlaması*. Ankara, Turhan Kitapevi, s. 193.

Bugün ekonomik ve sosyal gelişme karşısında, turizm politikası; bir ülkenin tüm insanlarına turizme katılarak dinlenme olanaklarını sağlamak, çevreyi koruyarak turizm ihtiyaçlarının karşılanması için gereken en uygun alt ve üst yapıyı kurmak amacı ile kamu yönetiminin turizm alanına –dolaylı veya dolaysız her türlü müdahalesini ifade etmektedir. Diğer bir deyişle, turizm politikası örgütlenmiş toplumlarda, özellikle devlet tarafından turistik gelişmenin gidişine bilinçli bir biçimde müdahale etmektedir. Bu müdahalenin temel hedefleri şöyle özetlenebilir (Olalı, 1990: 30):

- i. Turizm politikası, turizmin arz ve talep yönündeki durumunu ve mevcut koşulların ıslahını gerektiren nedenleri belirler.
- ii. Turizm politikası, turizm alanında uygulanmakta olan ve önerilen müdahalelerin, alınacak önlemlerin yapacağı etkileri araştırır.
- iii. Turizm politikası, turizmin gelişmesi için yeni hedefler, araçlar ve olanaklar ortaya koyar.

Bir ülkede turizmin gelişiminde en önemli görev ve rol kuşkusuz devlete düşmektedir. Çünkü özellikle turizm yatırımı yapılacak olan bölgeler çoğunlukla kamuya ait olan alanlardır ve planlama kararları merkezi otorite tarafından, diğer bir deyişle devlet tarafından verilmektedir. Ayrıca planlama ve yatırım süreci devletin ve yerel yönetimin birçok birimini ya doğrudan ilgilendirmektedir ya da bu birimlerin iznine ve onayına bağlıdır (İçöz ve Özdoğan, 2007: 257).

Turizm politikasının yönetilmesinde en yukarıdaki devlet yöneticisinden, sivil toplum örgütlerine, yasama kurumlarından, uluslararası organizasyonlara, basın kuruluşlarından, sektör temsilcilerine kadar her birimin etkisi vardır (Elliot, 1997). Tablo 1.4'te turizm yönetiminde hangi kurum ve kuruluşların yer aldığı gösterilmektedir.



**Tablo 1.4. Turizmin Yönetiminde Yer Alan Kurum ve Kuruluşlar**

<b>Yasama</b>	<b>Meclis (Seçilmiş Temsilciler)</b>
<b>Yürütme ve yürütmede etkili birimler</b>	Merkezi ve Yerel Yönetim Kamu Yönetimi Bakanlıklar (Özellikle Turizm Bakanlığı) Ulusal turizm örgütü Kalkınma ajansları Çevre koruma ajansları Danışma kurulları Kamu - özel sektör kuruluşları Meslek odaları ve ticari birlikler
<b>Yerel Yönetim</b>	Belediye başkanları ve Belediye meclisleri Resmi kurumlara bağlı turizm komisyonları Turizm Müdürlükleri
<b>İlgi ve Baskı Grupları</b>	Sivil Toplum Örgütleri Ekonomik, Toplumsal ve Çevreci Gruplar
<b>Endüstri</b>	Oteller, Seyahat Acenteleri Havayolu Şirketleri Ticari Birlikler Temalı Parklar Ulaştırma Şirketleri Eğlence Merkezleri Restoranlar
<b>Siyasi Partiler</b>	
<b>Kamuoyu</b>	
<b>Medya</b>	
<b>Yargı Organları</b>	Mahkemeler

**Uluslararası Organizasyonlar**

Dünya Turizm Örgütü

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı

Avrupa Birliği

Ekonomik Kurumlar (Dünya Bankası,  
Uluslararası Para Fonu, Asya Kalkınma  
Bankası, OPEC, Dünya Ticaret Örgütü,  
OECD)

**Kaynak:** Eliot, J. (1997). *Politics of Tourism*, Londra, Routledge, s.9'dan uyarlanmıştır.

Turizm sektörünün devlet desteği olmadan varlığını sürdürmesi çokta kolay değildir. Çünkü merkezi otorite, turizmin gereksindiği politik istikrarı, güvenliği, yasal ve finansal çerçeveyi sağlayabilecek güce sahiptir. Ayrıca ulusal yönetimin, sınır güvenliği, göçmenlik işlemleri, vize, pasaport işlemleri, havayolu ulaşımı ve serbest dolaşım gibi konularda diğer ülke hükümetleri ile yapacağı görüşme ve anlaşmalar turizm sektörünün gelişimini etkilemektedir (Elliot, 1997).

Turizm politikalarında hedeflere ulaşmak için ihtiyaç duyulan yasal düzenlemeler otorite ile birleştiğinde, etkin bir denetim mekanizması ortaya çıkmaktadır. Faaliyetlerin istenilen yönde yürütülüp yürütülmediğinin belirlenmesi için; öncelikler kuralların açıkça ortaya konması, daha sonra da bu kurallara uyulup uyulmadığının denetlenmesi gerekmektedir. Yasal araçlar, kamu otoritelerine bu denetim olanağını sağlayan önemli birer turizm politikası aracıdır (Tarhan, 1998: 72).

Devlet, turizm politikalarının oluşturulmasında düzenleyici, destekleyici ve yasaklayıcı roller edinmiştir. Tablo 1.5'te devletin turizm ve onunla bağlantılı sektörlerin gelişiminde üstlendiği görevler verilmiştir.

**Tablo 1.5. Devletin Turizm ve Bağlantılı Sektörlerin Gelişiminde Üstlendiği Görevler**

Sektör	Devletin Üstlendiği Görev Türü			
	Tanıtım ve Geliştirme	Destek	Düzenleme ve Kontrol	Kısıtlama
Spor	Spor Faaliyetlerine Fon ve Destek Sağlanması Spor Tesislerinin Kurulması		Doping testleri Hayvan haklarına yönelik düzenlemeler	Vahşi sporlar Doping ilaçlarının yasaklanması
Çevre ve Kültür	Parkların düzenlenmesi Doğal ve Tarihi varlıkların korunması ve sahiplenmesi	Koruyucu önlemler		Nadir türlerin korunması Tarihi, kültürel mirasın ve nadir türlerin yurtdışına kaçırılmasının engellenmesi
Sanat ve Yayıncılık	Sanatsal faaliyetlere fon sağlanması Kültür ve sanat tesislerinin kurulması		Sansür	Sanatsal mirasın yurtdışına kaçırılmasının engellenmesi
Sosyal Faaliyetler	Sosyal Faaliyete yönelik tesislerin kurulması		Alkollü içecek izin belgeleri ve vergilendirme Kumarhane açma izni ve vergilendirme	Uyuşturucunun önlenmesi
Turizm	Tanıtım ajanslarına Fon sağlanması Tarihi, doğal ve kültürel değerlerin sahipliği, koruması, geliştirmesi ve pazarlanması	Ticari örgütler ve elçilikler	Hava trafiği düzenlemeleri, göçmenlik ve pasaport işlemleri	

Tüm sektörler		Eğitim Öğretim Araştırma fonları yardımlar ve yerel yönetimlere destek	Güvenlik önlemleri Gürültü kirliliği kontrolü Planlama	
---------------	--	---	---	--

**Kaynak:** Veal, A.J. (2002). *Leisure and Tourism Policy an Planning*, Cambridge, USA, CABI Publishing, s.7.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde turizm politikalarının oluşturulmasında devlet rolü çok önemli bir yer tutmaktadır. Bunun iki nedeni vardır, birincisi yatırım gücü olmayan özel teşebbüslerin turizm yatırımı yapma konusundaki çekinceleri karşısında devletin ön ayak olması. İkincisi ise yapılacak yatırımların bölgede ya da ülke genelinde kalkınma sağlayacağına olan inançtır.

Demokratik ülkelerde devlet yapısı yasal kurallar çerçevesinde oluşturulur ve faaliyetler de bu kurallara göre değerlendirilir. Bu nedenle devletin yapacağı uygulamalar bir takım yasalar, yönetmelikler ya da tüzükler temel alınarak hazırlanmaktadır (Tarhan, 1998: 72).

Bir ülkede devletin yönetiminde bulunanların ve ekonomik gücü elinde bulunduranların turizmi algılama biçimleri, politik kültür ve dünya görüşleri turizm politikalarını oluşturmalarında etkili olmaktadır (Elliot, 1997).

### **1.3.1. Devletin Turizm Sektörü Üzerindeki Kontrolü**

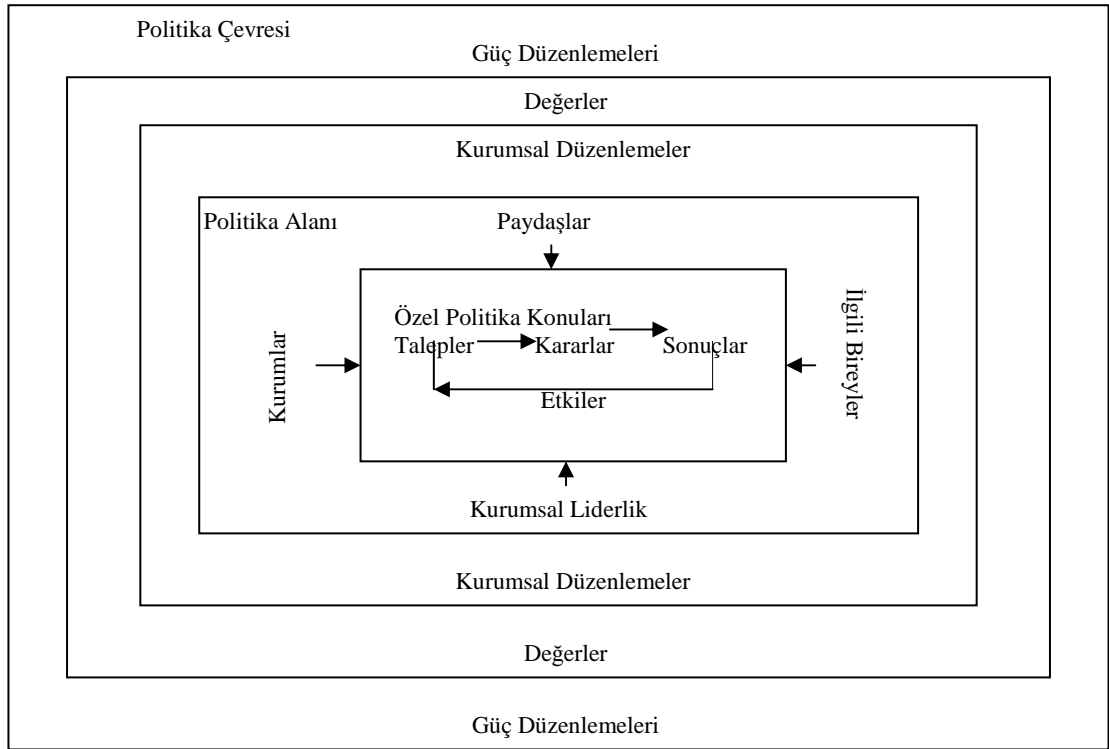
Devletin turizm ile bağlantılı faaliyetleri denetlemesinin öncelikli nedeni gerekli güvenliğin sağlanması ve kamu yararının gözetilmesidir (Elliot, 1997).

Devlet turizm alanında istenemeyen sonuçlara yol açmamak için değişik kontrol mekanizmaları geliştirerek gelişen olayları izleme ve önlemine alma şansına sahip olabilmektedir. Devletin bu konuda alabileceği kararlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir (İçöz ve Özdoğan, 2007: 260):

- Yeni yapılacak turizm yatırımlarını kontrol etmek,
- Daha önce yapılmış olan yatırımları kontrol etmek,
- Turizme yeni açılacak bölgeleri kararlaştırmak ve bu bölgeleri kontrol altında tutmak,
- Turizmde daha önce açılmış bölgelerdeki ekonomik, toplumsal ve çevresel gelişmeleri ve bunların olumlu ve olumsuz etkilerini izlemek,
- Az gelişmiş ülkelerde gözlendiği gibi, döviz çıktısını azaltmak için yurt dışına turizm amaçlı çıkışları kontrol etmek ya da turizm amaçlı getirilen dışalım mallarını sınırlamak,
- Tüketici haklarının korunması konusunda bir dizi kararlar almak. Örneğin, temizlik ve hijyen standartlarının getirilmesi, fiyat denetimlerinin yapılması gibi. Bazı işletmeler niteliklerine göre belirlenmiş fiyat tarifeleri dışında hareket ederek daha yüksek fiyat uygulayabilmektedirler,
- Sektörde faaliyet gösteren işletmeler arasındaki tekelleşmeyi önlemek için sınırlar koymak,
- Uluslararası gelişmeleri izleyerek bir dizi önlemler almak. Örneğin; turist gönderen bir diğer ülkede kendisini gösteren salgın hastalık, turist kabul eden ülkede de sağlık sorunlarını artırdığı için bu ülkeden gelen turistlere izin vermeyebilir.

Politika oluşturmak bir süreyi kapsamakta ve belirli kararlar alınmasını gerektirmektedir. Politika sürecinde politik sistemin içinden ya da dışından gelen talepler, politik güç odakları tarafından alınan kararlar, sistemin içinde ortaya çıkan gözle görünür sonuçlar ve politikanın yol açtığı etkiler yer almaktadır (Hall, 1996: 49). Turizm politikasının oluşturma sürecinde paydaşlar (mesleki birlikler, sivil toplum örgütleri, yerel topluluklar gibi), kurumlar (kamu kurumları), ilgili bireyler

(sektörün önde gelen temsilcileri) ve kurumsal liderlik (turizmden sorumlu en yüksek birim –bakanlık gibi- ve kamu kurumlarının yöneticileri) önemli rol oynamakta ve karar süreçlerini etkilemektedir. Politika sürecinde karar organları değerler (gelenekler, etik, ahlak, tutumlar, inançlar, amaçlar ve hedefler gibi zaman içinde değişebilen birey algıları) arasında da seçim yapmak durumunda kalmakta ve bu kararlar kimi zaman güç çatışmalarına yol açmaktadır. Turizm politikası genellikle turizmin olumlu yönlerini ön plana çıkarmakta ve olumsuz etkilerini göz ardı etmektedir. Potansiyel turizm gelişme alternatifleri arasında seçim yapılabilmesi için politika karar sürecinde etkili olacak güç düzenlemelerinin dikkatli yapılması gerekmektedir (Hall, 1996).



**Şekil 1.2. Turizm Politikası Oluşturma Sürecinde Yer Alan Öğeler**

**Kaynak:** Hall, C.M. (1996). Tourism and Politics / Policy, Power and Place. New York, John Wiley & Sons, s. 50.

Bazı ülkelerde turizm örgütü turizm bakanlığı düzeyinde oluşturulurken (Türkiye, Lüksemburg gibi) İngiltere gibi diğer bazı ülkelerde ise devlet örgütü içerisinde alt bir kurumun bünyesinde temsil edilmektedir. Turizmin bakanlık düzeyinde devlet sorumluluğunda olduğu ülkelerde bu örgüt sektörde planlı gelişmeyi sağlamak için 5 yıllık yatırım/kalkınma planlarını yapmakta, öncelikleri belirlemekte ve gerekli kredileri vermektedir. Bu amaçla çeşitli ülkelerdeki turizm bakanlıkları genellikle aşağıdaki temel yükümlülükleri yerine getirmektedir (İçöz ve Kozak, 2002: 179)

- Yerel yönetimler ve yerel turizm büroları ile planlama konusunda iş birliği yapmak,
- Kültür ve rekreasyon faaliyetlerinin genişletilmesini takip etmek,
- Bölgesel altyapı yatırımlarına önem vermek,
- Sektördeki özel yatırımları teşvik etmek,
- Kamp alanları ile turizm işletmelerinin zamanında yenilenmesi için gerekli önlemleri almak,
- Ulusal parkların düzenlenmesi ile ilgilenmek.

### **1.3.2. Turizm Sektöründe Devlet Otoritesi**

Otorite, kanun, tüzük, yönetmelik ve turizm alanındaki diğer mevzuatın genel esas ve usullerle belli bir güç tarafından yerine getirilmesidir. Otorite devlet gücünün bir ifadesidir (Sezgin, 2001).

Turizm sektöründen elde edilen gelir nedeniyle yönetimler turizm sektörüne olan desteklerini zamanla artırmışlardır. Sektöre özgü bu destek genellikle aşağıdaki şekillerde uygulanmıştır (İçöz ve Kozak, 2002: 178)

- Sektörü canlandırmak için teşvik yasalarının çıkartılması,
- Yeni turizm eğitimi birimlerinin açılması,
- Turizm bakanlık ve bürolarının kurulması,
- Tanıtım pazarlama ve planlamada öncü olunması.

Otorite, kanunların ve özellikle turizm mevzuatının uygulanması ve turizme ait emirlerin yerine getirilmesi için gerekli devlet gücünü ifade eder. Örneğin, en mükemmel yollara ve otellere sahip olursa bile bu yollarda güvenlik sağlanamazsa bir otel rehberinin hazırlanabilmesi için gerekli bilgileri otelcilerden alma imkanı yoksa turizm politikası eksik kalır (Olalı, 1983).

Ülke yönetimleri sektöre doğrudan müdahale etmek için ayrıca bir kamu turizm örgütü niteliği taşıyan ulusal turizm örgütlerini de kurmuşlardır. Böylece devletin turizm sektörüne müdahalesi için bu örgütler doğrudan bir karar mekanizmasını oluşturmuştur. Bu ülkelerdeki resmi turizm örgütlerinin temel işlevleri arasında aşağıdaki konular yer almıştır (İçöz ve Kozak, 2002: 178-179);

- Ulusal ve uluslararası düzeyde bilgi verme ve tanıtım,
- Uluslararası ilişkilerin düzenlenmesi,
- Turizm alanlarının belirlenmesi ve gelişmesinin kontrol edilmesi,
- Turizm sektörü ile ilgili araştırmaların yapılması,
- Konaklama ve yiyecek-içecek vs. gibi işletmeler için standartların belirlenmesi,
- Seyahat acenteleri ve tur operatörlerinin faaliyetlerinin denetlenmesi,
- Ulusal turizm politikalarının belirlenmesi.



## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. TÜRKİYE TURİZMİNİN GELİŞİMİ VE TURİZM POLİTİKALARI

#### 2.1. Türkiye’de Turizmin Gelişimi

Bu bölümde Türkiye turizminin gelişim süreci, turizm politikalarının tarihsel süreci, tek parti dönemi, çok parti dönemi ve planlı dönem sonrası olarak ayrı ayrı incelenmiştir.

#### 2.2. Anadolu’da ve Osmanlı’da Turizmin Tarihsel Gelişimi

Türkiye’de turizm politikalarını açıklarken Osmanlı Devletinden başlayarak anlatmak ve Anadolu’da turizmin gelişimine bakmak doğru olacaktır.

X. yüzyıldan itibaren Türk akınlarıyla yer yer Türk hakimiyetine giren Anadolu’nun 1071 Malazgirt Savaşından sonra 1077 yılında Anadolu Selçuklu Devletinin kurulması ile büyük kısmı Türk hakimiyetine girmiş oldu. Bu devirde Anadolu’da modern anlamda turizmden söz etmek mümkün değildir. Ancak, büyük bir kısmı Türk ve Müslüman olan Anadolu halkı, dini vecibelerinden olan Hac görevini yerine getirmek için Mekke’ye seyahat ediyorlar, Anadolu’daki dini merkezleri ziyaret ediyorlar, Anadolu’daki dini merkezleri ziyaret ediyorlardı. Fakat bunu organize eden herhangi bir kuruluş mevcut değildi. Diğer taraftan İpek Yolu, Baharat Yolu gibi ticari amaçlı seyahatlerle askeri amaçlı bazı yer değiştirmeler o günün başlıca turizm olaylarını teşkil ediyordu. Osmanlı devletinin kurulmasıyla bu devirde de dini, ticari ve askeri amaçlı seyahatler devam etti. Osmanlı devletinin gücünün artması ve sınırlarının genişlemesiyle yol boylarına han, kervansaray gibi daha önce Selçuklu Devleti zamanında yapılanlara yenileri eklendi (Andaç, 2004: 4).

Büyük Türk seyyahlarından Evliya Çelebi bu kervansaraylarda kalanlardan “misafir” olarak söz etmiştir. Ayrıca halk şairlerinin, din ve tasavvuf ehlinin çeşitli amaçlarla seyahat ettiklerine de rastlamaktayız. Ancak ulaşım ve geçim zorlukları nedeniyle geniş kitlelerin seyahat etme imkanları bulunmamaktaydı (Andaç, 2004).

Osmanlı Devletinin son dönemlerinde de bugünküne benzer, tam anlamıyla bir turizm anlayışının olmadığını görmekteyiz. Ancak diğer ülkelerde başlayan turizm hareketleri Osmanlı devletinde de nispeten hissedilmiştir. Osmanlı'daki ilk turizm hareketlerinin 1846 yılında İstanbul Aya İrini Kilisesi'nin Askeri Müzeye dönüştürülmesi, 1863 yılında İstanbul'da Sergi-i Umumi-i adıyla bir fuarın açılması, aynı yıl içerisinde İstanbul'da bir seyahat acentesinin kurulması, 1890 yılında seyyahlara tercümanlık edenler hakkında bir nizamnamenin yayınlanmasıyla başladığı kabul edilir (Alaca, 1997).

Seyyahlara tercümanlık edenler hakkındaki 190 sayılı nizamnamenin çıkarıldığı yıllarda, Osmanlı Devletinin özellikle İstanbul'un Avrupa'da tanınmış olması, Paris-İstanbul arasında "Orient Ekspres" in çalışması, ülkeye çok miktarda yabancı gelmesini sağlamıştır. Bu gelenlerin tercümanlarının da yine yabancılar tarafından yapılması, o zamanki şartlar içinde sakıncalara yol açmıştır (Andaç, 2004). Aralarında Pera Palas'ın da bulunduğu oteller açılmış ve dönemin yeni filizlenen turizm işletmeleri (seyahat acenteleri, lokantalar, pastaneler) Beyoğlu semtinde yoğunlaşmıştır (Gürsoy, 2006: 5).

Daha sonraki yıllarda, Osmanlı Devletinin içteki ve dıştaki sorunları, Birinci Dünya Savaşının ortaya çıkması gibi sebeplerle turizme ilişkin faaliyetler büyük ölçüde duraklamıştır. Başlıca turist gönderen ülkelerin savaşa girmesi, turistler için seyahat güvenliğinin azalması, ülkede yabancılar karşı güvensizlik duygusunun yaygınlaşması o devirde turizmin gelişimini engelleyen başlıca etkenler olmuştur (Andaç, 2004).

### **2.3. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Turizminin Tarihsel Gelişimi**

Bu bölümde Türkiye Cumhuriyeti'ndeki turizm çalışmalarının tamamının, minimum eksikle araştırılması ve tek parti dönemi ile çok parti dönemi arasındaki farkların tam olarak ortaya konması için genelde tercih edilen "Planlı dönem öncesi" ve "Planlı dönem sonrası" gibi bir ayırım tercih edilmemiştir. Cumhuriyet Dönemi Turizm çalışmaları üçe ayrılmıştır. Bu bölümler;

- I. Tek parti dönemi,
- II. Çok partili dönem,
- III. Planlı dönem sonrası.

### **2.3.1. Tek Parti Dönemi Türkiye Turizmi Çalışmaları**

Türkiye’de turizm çalışmaları ile ilgili çabaların Cumhuriyetin ilanı ile yeniden başladığını görüyoruz. Daha Cumhuriyet’in ilk yılında, 1923 yılında, Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK’ ün talimatları ile Avrupa’daki örnekleri gibi edebiyatçı, tarihçi ve diplomat bir kişi olan Lozan Konferansı Genel Sekreteri Raşit Saffet ATABİNEN ve bir grup arkadaşına “Türk Seyyahin Cemiyeti” adı altında bir cemiyet kurdurulmuş, bu cemiyetin raporlar hazırlaması, turizmin gelişimi için çalışmalar yapması ve yurtdışında tanıtımların yapılması sağlanmıştır (Andaç, 2004).

Bu cemiyet Türk Seyyahin Cemiyeti 1923 yılında ulusal ve amatör bir turizm kurulusu olarak kurulmuş olup üyeleri bireysel ve gönüllü olarak bu hizmeti vermeye başlamışlardır. İlk kurulduğunda Galata’ da Voyvoda Caddesinde Adalet Hanında, iki odada iki memurla kısıtlı imkanlarla çalışan bu kurum, dönemin zor şartlarına rağmen dünyayı çok iyi tanıyan oldukça az sayıdaki üyesi ve büyük Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın maddi ve manevi destekleri ile bir çok zor isin üstesinden gelmeyi başarmıştır (Şahin, 2006).

Aynı cemiyet 1930 yılında “Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu” şeklinde dönüştürülmüş ve kamu yararına çalışan kuruluşlar arasına alınmıştır (Alaca, 1997). Turizm konusunda adeta bir devlet organı gibi çalışan kurumun çalışmaları sonucunda, Türkiye’nin ilk turizm afisleri, ilk karayolu haritaları bastırılmış; ilk tercüman rehberlik sınavları yapılmış; turizm ile ilgili ilk incelemeler gerçekleştirilmiştir. Kurum, İstanbul ve Bursa’ya ilk turların düzenlenmesine öncülük ederek, buradaki tarihi ve kültürel mirasın tanıtımına katkıda bulunmuştur (Gürsoy, 2006: 5).

Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü, 1925 ile 1935 yılları arasında yalnız 3 memur, 600 aza ve Hükümetin ve İstanbul Belediyesinin verdiği senelik toplam 5.000 lira tahsisatla, 5 kanun ve 38 kararname ile talimatnamenin çıkmasını sağlamış, 5 uluslararası turizm kurumuna bağlanılmış, 17 uluslararası kongreye iştirak edilmiş, Türkiye hakkında 54 konferans verilmiş, 100 kadar tercüman yetiştirilmiş, 500 defa idare heyeti toplanmış, 2.000 kadar önemli yabancı gezgin ağırlamış, yine Türkiye'nin tanıtımı için 30.000 kadar mektup, 28.000 resimli büyük afis ve 315.000 prospektüs ve risale bastırılıp dünyaya dağıtılmıştır (Türkiye Turing Kulübü, 1936).

O dönemlerde büyük bir rağbet kazanan kayak sporu için durumu çok müsait olan Uludağ'dan istifade edilmek için Turing Kurumu, İçişleri Bakanlığına ve Genelkurmay Başkanlığı'na müracaat etmiş ve rapor sunularak Uludağ'da basit de olsa bir tesis oluşturmak için bu sporun uygulanmasına başlanmıştır. Bu teşebbüs bugün Uludağ ve Bursa'da turizmin gelişmesinde atılan ilk adımlardır (Altıntaş ve Şahin, 2007).

Anıtkabir kayıtlarında yaptığımız araştırmada bu kurum tarafından ve Mustafa Kemal ATATÜRK' ün himayelerinde 31 Mayıs 1930 yılında Dolmabahçe Sarayı Salonu'nda "**Beynelmilel Turizm Kongresi**" düzenlendi (BCA 30.10/80.526.6.; BCA 30.10/229.543.14). Bu tarihten sonra turizm çalışmalarının hızlandığını görmekteyiz. Kongrenin dünyada yedi milyonu aşkın üyesi olan bütün dünya Turing Kulüplerine gönderdiği sirkülerde Türk İnkılâbı'nın ne derecede kapsamlı olduğunu anlattıktan sonra, Türkiye'nin Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün idaresi altında dev adımlar ile ilerlemekte olduğunu ve seyahati güçleştiren bütün engelleri birer birer kaldırdığını bildirmiştir. Dünyadaki siyasi ve ekonomik bunalımların sebep olduğu olumsuz bir ortamda Türkiye Cumhuriyeti'nin Cumhurbaşkanı olan Mustafa Kemal Atatürk'ün Turing cemiyetine destek olması oldukça anlamlıdır. Bu durum Atatürk'ün Türkiye'nin tanıtımı, Türk imajının düzeltilmesindeki hassasiyeti göstermesi ve turizme verdiği önemin anlaşılması bakımından son derece önemlidir (Şahin, 2006).

Kurum, günümüzde, Cumhuriyetle yaşıt geçmişı üstünde ve çeşitli tarihlerde çıkan kanunların kendisine verdiği yetki ve görevlerin sınırları içerisinde birçok fonksiyonları yerine getirir (Turing ve Otomobil Kurumu, 1981).

Milli İktisadın ilerlemesinde önemli faktörler arasında bulunan yabancı memleketlerden Türkiye'ye yapılan turizm hareketlerini kolaylaştırmak ve teşvik etmek lüzumu karşısında da ilk defa 2608 sayılı kanunla tarife kanununun bir eksiği de Cumhuriyet'in ilk yıllarında tamamlanmış ve otomobili seyyahların kendi nakil vasıtaları ile Türkiye'ye girebilmelerini sağlayan gümrük geçiş karnesi düzenlemesi yapılmıştır. 3152 sayılı kanun ile bu hususta alınmış olan tedbirler tamamlanmış ve başka ülkelerin gümrük tarifelerinde yer almış bulunan modern ihtiyaçları karşılayan hükümler en geniş kapsamlı surette kanuna konmuştur. Gümrük tarifelerinin gerek memurlar gerekse turistler tarafından kolay anlaşılır ve kullanışlı bir hale getirilmesi ve kullanılan hükümlerin aydınlatılması için başka ülkelerde de olduğu gibi, bir mal fihristi (Repertuvar) tanzimi yapılmış ve basılmıştır. Ayrıca yolculara bilhassa yabancı turistlere gümrük mevzuatının kendileri ile alakalı hükümlerini anlatmak ve yasal olan ve olmayan eşyaların neler olduğunu göstermek üzere "Yolculara Bilgi" adlı Türkçe, Fransızca, İngilizce, Almanca ve İspanyolca olarak yazılmış resimli bir broşür hazırlanarak Türkiye'ye gelen bütün yolculara ve turistlere ücretsiz olarak dağıtılmıştır (Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı, 1938).

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, devletin resmi bir turizm teşkilatının bulunmadığı dönemlerde, uzun yıllar turizmi geliştirecek yayınların yapılması, tarihi eserlerin korunması, Türkiye'nin yabancılara tanıtılması gibi amaçlara yönelik hizmetler vermiş ve günümüzde de bunu başarıyla devam ettirmektedir (Andaç, 2004). 1923 – 1939 döneminin, dar kadrosuna ve çok sınırlı bütçesine göre çok başarılı geçen çalışmalarını taçlandıran olay, yeni üye olunan Uluslararası Turizm Birliğinin (AIT) İstanbul'da toplanmasının sağlanması ve bu amaçla "Dolmabahçe Sarayının tarihinde ilk kez turizme açılması"dır (Yılmaz, 2007: 343).

Turizmin Türk kamu yönetiminin içinde yer alması ise 1934 yılında 2450 sayılı "İktisat Vekâleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun"la kurulan "İktisat

Bakanlığı” içindeki “Türk Ofisi” dairesine bağlı “Turizm Bürosu”nun kurulması ile başlar. Bu büro 1938 yılına kadar propaganda, neşriyat, turizm işleri gibi faaliyetleri yürütmüştür. 1938 yılında Türk Ofisi içinde yer alan “Neşriyat ve Propaganda” servisine bağlı “Turizm Masası” şeklinde bir şube açılmıştır. Bu şube 1939 yılı başında Ticaret Vekâletine bağlı “Turizm Müdürlüğü” şeklinde dönüştürülmüştür (Andaç, 2004).

Diğer yandan turizmin devlet bakanlıkları içindeki yerinin tam olarak belirlenemediği bu dönemde, turizmin ülke ekonomisine katkısının daha iyi değerlendirilmesi ve gelişmelerin bütün devlet birimleri tarafından izlenebilmesi için Bakanlıklararası Turizm Komisyonu kuruldu (TÜRSAB, 2009) .

Bu dönemde, İzmir Fuarı nedeniyle Devlet Demir Yolları’nın indirimli bilet satışları yapması ve bunun sonucunda seyahat eden yolcu sayısında yaşanan artış, yurtiçi turizm hareketlerinin de başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Aynı yıllarda konaklama sektöründe de örgütlenmeler gözlenmektedir. 1933 yılında İstanbul’da Otelciler ve Hancılar Cemiyeti kurulmuştur (Gürsoy, 2004: 7).

1949 yılında “Birinci Turizm Danışma Kurulu” toplantısı ile turizmde devletin rolü tam anlamı ile ortaya çıkmış ve ulusal turizm politikalarına temel olacak bir rapor hazırlanmıştır (Usta, 2001)

Bütün bu dernek, masa, büro ve müdürlüklerin çalışmalarını başlılar altında incelemek gerekirse;

**i. Turizm Eğitimi Alanında Yapılanlar:** Gümrük memurlarının mesleki bilgileri ile olgunlaşmaları hususuna büyük bir önem verilerek işlerin meslek bilgileri kuvvetli ellerle görülmesi için tüm şehirlerde daimi ve taşralarda da dönemlik kurslar açılmıştır. Yabancı ülkelerin gümrük mevzuatları ve işleyişlerinin memurlarımızın görüşleri ve bilgileri üzerinde yapacağı faydalar da önemsenerek, 1935 yılından itibaren yüksek tahsilli ve yabancı dile hakim memurlarımızın batı ülkeleri gümrüklerinde staj ve etüd yapmaları esası kabul edilmiştir ve 1938 yılına

kadar bir kişi İsviçre'ye, iki kişi Fransa'ya, iki kişi Belçika'ya, üç kişi Almanya'ya, iki kişi İngiltere'ye ve bir kişide Amerika'ya olmak üzere 11 kişi staja gönderilmiştir (Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı, 1938).

Ticaret Vekaleti Turizm Müdürlüğü'nün 1939 yılında hazırlattığı "Turizm Hakkında Raporlar" isimli raporun 144. sayfasında başlayıp 180. sayfasında biten, Otel ve Otelcilik Meselesi bölümünün Otelcilik Mektepleri alt başlığında dönemin Devlet Limanları İşletme Genel Müdürü Raufi Manyas tarafından hazırlanan bölümünde turizm çalışmaları ile ulusal ekonominin geliştirilebileceğı ve sanayileşmenin yanında hizmet sektöründe de yatırımlar yapılarak istihdamın artırılabilceğini söylemiştir. Bunun yapılması içinde öncelikli olarak Türk gençlerinin yurtdışındaki turizm okullarında eğitilmesi daha sonrada ülkemizde Turizm Okullarının kurulmasını önermiştir. Bu önermeleri yaparken Avrupa'daki bazı gelişmiş ülkelerdeki turizm okullarını yerinde incelemiş ve şu gözlemleri aktarmıştır (Manyas, 1939);

- Dünya savaşının doğurduğu ekonomik dünya krizinin toplumsal ve ekonomik sebepleri tamamen teşhis ve tespit edilmesine rağmen Amerika ve Avrupa ülkelerinin sınırları içindeki sıkıntılara has olan sebeplerin bizim sorunlarımızı tamamen açıklamadığını görüyoruz.
- Gerçekte iş aramak üzere müracaat edenler arasında ihracat işleriyle ilgili şirketlerden açıkta kalıp da müracaat edenlerin sayısını hatırı sayılır derecede önemli görmekteyiz. İşte üzerinde asıl dikkate değer gördüğümüz konu olarak ele almamız gereken mesele budur. Dikkatimize çarpan konu: İş bulmak üzere müracaat edenlerin %90'ı verilen bir işi yerine rahatlıkla getirebilecek güce sahip gençlerden oluştuğudur.
- Devlet kurumlarımıza başvurular verdiğimiz formları doldurdukları zaman anlıyoruz ki hiçbir meslek ya da sanat için gerekli eğitime sahip değiller. Yani önceden çalıştıkları işlerle edindikleri beceriler

ve deneyime sahip olanların oranı ancak %5' i bulurken herhangi bir eğitimi olmayanların oranı %95' tir.

- İşsizlerin durumunu böyle olunca ve iş sahaları ele alınırsa gelişmiş ülkeler arasında ülkemiz kadar geniş ve bakir iş sahalarına sahip olan başka bir ülke daha yoktur.
- Mevcut işlerden en fazla boş kalan sahaları şöyle gözden geçirirsek görüyoruz ki memleketimizde Türk gençleri içerisinde otel müstahdemi, otel kapıcısı, aşçı ve pastacı yoktur. Hele başgarsonluk, otel ya da restoran müdürlüğü, otel muhasebeciliği ve resepsiyonistlik yapan belki iki genç bulamayız. Bu departmanların ne kadar önemli bölümler olduğunu Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa ve Yalova gibi şehirlerimizde bu işlerin ya yabancı veya başka unsurların yoğunlukla çalıştığı ve büyük yararlar sağladıklarından anlamaktayız.
- Yalnız Beyoğlu'nun Tokatliyan, Perapalas, Parkoteli, Londra, Bristol, Serklodyan otellerinde; Boğaziçi ve Adaların otel, restoran ve kulüplerinde bu işlerde tek bir Türk bulunmadığını söyleyebiliriz. Ankara Palas'ın yani Merkezi Hükümetimizin bir tek büyük otelinin aşçı başının, başgarsonunun, teknik müdürünün hatta telefoncu ve vestiyerinde çalışan kızların Türk olmadığı ve bütün turistlerin yemek yediği yegane restoran ve kaldıkları otellerinin sahibi ve baş elemanlarının da Türk olmadığı görmekteyiz.
- Yapılan ciddi araştırmalarımızda görüyoruz ki, yalnız otelcilik ve restorancılık sahası için bugün kadınlara: ütücü, kolacı, çamaşırcı ve kat görevliliği ve erkeklerde: müdürlük, resepsiyonistlik, muhasebecilik, başgarsonluk, aşçılık, pastacılık olarak en az yirmi bin kişilik ve bir eğitim alanı olarak her zaman her yerde temiz bir meslek ve para kazandırır iş mevcuttur. Ülkemizin en önemli



taşımacılık kuruluşu olan Denizyolları İşletmesinin bugün ki dar gemi kadrosuna rağmen istihdam ettiği bu kısım personel 500 kişiye bağlıdır. Küçümsenmeyecek bir sayı olan bu personel içinde eğitimli teknik bilgiye sahip elaman sayısı bir garson ve iki aşçıdan ibarettir. Aşçılardan birisi de Perapalas otelinden alınmıştır. Ülkenin bütün otelleri, kulüpleri gibi kuruluşları çıkartsak bile sadece Denizyolları İşletmesinde Otelcilik Okullarında yetiştirilmiş en az 500 elemana ihtiyaç vardır.

- Bütün gençliği devlet kapısına sevk eden ve meslek sahibi olmanın memur olmakta bilen görüşün unutturulup, meslek sahibi olmanın işinin ehli olmaktır görüşünün aşılması gereklidir. Bir yabancıya, İtalyan'a, Alman'a rahat bir hayat temin eden turizmdeki iş sahaları dururken Türk gençliğini işsiz ve sanatsız bırakmak yazıktır.
- Bugün Amerika'nın zor beğenen milyonerlerini, İngiltere'nin gelenekçi aristokratlarını tatmin eden Mısır otelleri servisini temin eden elemanların birçoğu Yunanistan'da ki turizm okullarından yetişmiştir. Fransa, İsviçre, İtalya ve Almanya'da birçok otelcilik okulları her sene bütün dünya iş sahalarına binlerce donanımlı eleman dağıtmaktadır. Büyük İngiliz turist gemilerinin Mısırlı, Hintli garsonları bu otelcilik okullarından mezun başgarsonların hizmetinde yetişmişlerdir.
- Hem ülkenin iş sahasında mesleki bilgiyi sağlamaya yaraması nedeniyle, hem sosyal hayata yapacağı hizmetleri nedeniyle ve hem işsiz, verimsiz ve faal olmayan birçok kadın ve erkeklerimize yararlı bir çalışma sahası bulmak için sosyal seviyesi yüksek memleketler şöyle dursun, Yunanistan'da dahi halen başarılı sonuçlar veren otelcilik mekteplerinden bir tane ülkemizde de açılmasının, eğitim programının kullanılması çok önemli bir ihtiyacı karşılayacaktır.

- Dünyanın en güzel köşesi ve kaç medeniyetin bıraktığı eserleri içinde saklamasıyla turizm için en cazip ülkelerden olan memleketimize turistlerin gelmelerin, gelip kalmalarına ve turizm olayının gelişimine engel olan konforsuzluk, yani otel, restoran gibi konfor teminine sahip işletme bulunmamasına son vermek ve eğitilmiş eleman yetiştirilmesi için bir turizm ve otelcilik okulu kurulması gerekliliğini yineleriz.
- Bu itibarla İsviçre, Almanya, Fransa, İtalya ve Yunanistan'daki otelcilik ve turizm okulları üzerinde de özellikle durmak gerekli görülmüş ve bu ülkelerde genel nitelikte turizm olayının eğitimi şu şekilde verilmektedir;
  - İsviçre: Avrupa'da otelcilik sanayinin teknik sahada ilk kurulduğu ve geliştiği yer olarak kabul edilen İsviçre, şu anki görüntüsü ile bizlerde büyük takdir ve hayranlık etkisi bırakmıştır. İsviçre'nin Luzern, Zürih ve Nöşetel'de otelcilik ve restorancılık pratik ihtisas okulları bulunmakla birlikte asıl yüksek eğitim veren okul 1800'lerin sonunda Lozan'da kurulmuş ve daimi gelişim içerisinde. Bu okul üç kısımdan oluşur. Birinci bölüm otelcilik bölümü, ikinci bölüm mutfak bölümü ve üçüncü bölümde esasen kendilerinin otel ya da restoranları bulunan ve bu okullardan mezun olmuş olanların kendilerini geliştirmek amaçlı ve yeni bilgileri öğrenmek için geldikleri bir bölüm. Büyük bir malikâne içerisindeki bu okul bahçesinde mutfak bölümü öğrencileri sebze yetiştirip, bahçede yetişenleri pişirir, otelcilik bölümü öğrencilerinde restorani hazırlar, otel kısmının organizasyonunu yaparlar. Fransızca, Almanca ve İngilizce dersleri zorunlu İtalyanca ve İspanyolca dersleri seçmeli olarak verilmektedir. Mesleki derslerin dışında ticaret hukuku, muhasebe, turizm ekonomisi, ekonomi, turistik coğrafya, daktilografi, yüksek bölümde ise

otel mimarisi, seyahat ve turizm konuları, genel işletme hukuku dersleri de verilmektedir. Eğitim süresi 2 yıldır.

- o Fransa: Fransa'da otelciliğin her türlü konusu üzerine eğitim veren 15 okul mevcuttur. Bunlardan 14 tanesi yemek, gazino servisleri gibi doğrudan doğruya ihtisasa yönelik pratik dersler vermekte 15. Paris'teki okul ise özellikle son senelerde ortaya çıkan muazzam tesisat ve teşkilat sayesinde yüksek eğitim vermektedir. Okulun planı Fransa'nın en büyük 28 mimarı davet edilerek aralarında yapılan bir yarışma ile yapılmıştır. Buradan Fransa'nın turizme ne kadar önem verdiğini görmekteyiz. Eğitim süresi 3 yıldır. Okulun eğitiminde dikkatimizi çeken konu hijyen ve temizlik konusuna çok önem verilmesidir. Öyle ki okuldaki her öğrencinin kendisine ait bir lavabo vardır. Bunun nedeni kendisine ayrılan lavabonun temizliği ile öğrenci her gün kontrolden geçirilebilmesidir. İngilizce, Almanca ve İspanyolca mecburi dillerdir. Okulun 3 yıllık eğitimin ardından teorik ve pratik sınavlardan geçirilen öğrenci birinci derece bir izin belgesi alır ancak bu tarihten itibaren yabancı bir ülkede büyük bir otelde bir sene çalıştıktan sonra ve çalıştığı otelden hakkında tamamen lehinde bir rapor aldıktan sonra ikinci dereceyi ve diplomasını alabilir.

- o Almanya: Frankfurt, Berlin ve Haydelberg şehirlerinde çok büyük otelcilik mektepleri mevcuttur. Frankfurt'taki yemekçilik okulu Avrupa'nın en büyük mutfak sanayi okuludur. Berlin' de pratik otelcilik okulunda her sınıfta 500 öğrenci görülmüştür. Fakat asıl yüksek otelcilik eğitimi veren okul Haydelberg' dendir. Almanya' da ki okulların ders programları İsviçre ve Fransa' da ki okullardan daha yüksek, daha geniş bir görüşle düzenlendiği fark edilmiştir.

Haydelberg’ de ki okulun sınıflarında Norveç’ten, İsveç’ten tahsile gelmiş kız ve erkek birçok öğrenciye rastlanmıştır ve bütün incelemelerimizde özenerek gördük ki Yunanistan’dan gönderilmiş çok sayıda öğrenci vardır. Öğrenciler bu okulda teknik, iktisadi ve genel derslerin yanında İngilizce ve Fransızca dersleri mecburidir. Okula alınan öğrenciler önce turizmle alakalı bir stajdan geçirilip daha sonra okula alınmaktadırlar. Diğer okullardan farklı olarak gördüğümüz bir başka durum da bu okulda turizm politikası dersinin okul programında önemli bir yer tutmasıdır. Tatillerde ise öğrencilerin tatillerinin en az yarısını büyük otellerde stajda geçirmesi zorunludur. Almanya otelciler birliği başkanı Bay Gabler’ in bizzat Haydelberg’ de 300’er odalı çok lüks iki oteliyle Manhaym şehrinde yine çok büyük bir oteli vardır ve bu okullardaki öğrencilerin tam anlamı ile mükemmel bir eğitim alabilmesi için otellerinde staj imkânı tanıyıp kendisi de öğrencilerle bizzat ilgilenmektedir. Almanya’da gördüğümüz en önemli olay ise otelcilik okullarından mezun olmayan elemanların otellerde çalıştırılmasının yasak olmasıdır. Bu nedenle Berlin’deki pratik eğitim veren okula akın akın öğrenci gitmektedir.

- o İtalya: İtalya’da Venedik, Floransa, Cenova, Roma ve sair şehirlerinde aynen diğer memleketlerde olduğu gibi ihtisas bilgileri için mevcut ülkelerin 9 tanesi gazino ve otel kısmı için ve 3 tanesi mutfak kısmı içindir. Bunların tahsil süreleri ikişer yıldır. Fakat yüksek tahsil veren okul Merano şehrinde ve genelde kış turizmi için kurulmuş bir okuldur. 1939 yılında bu okulun bir kat daha gelişimi için dünyanın ilk uygulama oteli olarak Roma Lidosunda bir otel kurulmuştur. Okulda teknik ve teorik eğitim yapılmış, uygulama otelinde ise staj yapıp mesleğin psikolojik durumu ile ilgili

öğrencilere terapi yapılmıştır. Eğitim süresi üç yıldır. Bu kadar profesyonel çalışan bir ülkede rejim gereği kız öğrencilerin bu okullara alınmaması ise üzücüdür.

- o Yunanistan: Atina'da bulunan ve Mısır'daki büyük otellere dahi personel yetiştiren otelcilik okulları, seneden seneye modernleşip 1939 yılında turizm okulu adı altında eğitim vermeye başlamışlardır. Okul eğitim bakanlığına değil Turizm Müsteşarlığına bağlı olarak çalışmaktadır ve İngilizce, Fransızca, Almanca ve İtalyanca eğitimi zorunludur. Mesleki ve Yüksek kısım olmak üzere iki bölümden oluşan okulun her iki bölümünde de eğitim süresi ikişer yıldır. Yunanistan'da turizmin gelişimi oranında otelciliğinde gelişimi göze çarpmakta ve batı ülkelerinin en büyük otelleri ayarında oteller tamamen Yunan elemanlar tarafından kurulmakta ve idare edilmektedir. Diğer Avrupa ülkelerinde bile görünmeyen bir duruma Yunanistan'da imrenerek rastlanmıştır; Yabancı personele kesinlikle ihtiyaç olmaksızın bu otellerin mükemmel surette yerli elamanlarla idare edilmesidir. Aşçılarından, muhasebecilerin, resepsiyonistlerden, garsonlara kadar tüm elemanlar Yunandır.

## ii. Yapılan Yasal Düzenlemeler ve Hukuksal Alanda Yapılanlar:

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılında, Raşit Saffet ATABİNEN ve bir grup aydın tarafından kurulan Türkiye Seyyahin Cemiyeti, turizm alanında faaliyet gösteren ilk örgüttür (Gürsoy, 2006). Zaman içerisinde örgütün adı, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu olmuştur. Seyyahin Cemiyeti, kurvaziyerlerle gelenlerin girişlerini kolaylaştırmak için faaliyetlerde bulunmuş; 1930'da "kamu yararına çalışan dernek" olarak tanınarak, gümrük ve trafik mevzuatı ile ilgili özel görevler üstlenmiştir (Yılmaz, 2007: 343).

Turizmin Türk kamu yönetiminin içinde yer alması ise 1934 yılında 2450 sayılı “İktisat Vekaleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun”la kurulan “İktisat Bakanlığı” içindeki “Türk Ofisi” dairesine bağlı “Turizm Bürosu”nun kurulması ile başlar. Bu büro daha sonra “Turizm Masası” şeklinde isimlendirilmiş, 1939 yılında ise “Turizm Şube Müdürlüğü”ne dönüştürülmüştür. 1939 yılında kurulan Turizm Şube Müdürlüğünün görevi, “Turizmi teşvik etmek ve gelişimini sağlamak için gereken tedbirleri almak ve bu maksatla vücut bulmuş ve bulacak teşebbüslerin himayelerine ilişkin işlerle mükelleftir” şeklinde belirlenmiştir (Andaç, 2004)..

Turizmle ilgili faaliyetler 1940 yılında 3837 sayılı kanunla Başbakanlığa bağlanan “Matbuat Genel Müdürlüğü” bünyesi içerisine alındı. Daha sonra 1943 yılında 4475 sayılı “Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü” içerisinde turizm dairesine devredildi. Bu turizm dairesinin görevleri (Andaç, 2004);

- İç ve dış turizm hareketlerinin milli menfaatlerimize uygun yolda gelişmesi ve yayılması için gereken araştırmaların yapmak,
- Resmi daire ve teşekküllerle özel teşebbüsler ve turizm sanat ve meslekleri arasında gaye ve işbirliğini sağlayan tedbirleri incelemek,
- Turizm hareketlerinin önemini anlatacak yayınlar hazırlamak,
- Genel Müdürlüğün uluslararası turizm kurumları ile ilişkilerini düzenlemek ve ön çalışmalarını yapmak,
- Genel Müdürlüğe ait diğer işlerden özellikle turizmle ilgili olanlarla meşgul olmak şeklinde belirlenmişti.

1949’da 5392 sayılı kanunla “Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü” kurulmuştur. Bu genel müdürlük içinde turizm faaliyetlerinin daha etkin bir biçimde sürdürülmesi için “Turizm Dairesi” kuruldu. Kurulan bu dairenin yanında aynı kanunun 17. Maddesi gereğince “Turizm işlerine verilecek yönü ve alınacak tedbirler hakkında düşüncelerini bildirmek üzere” ayrıca bir de “Turizm Danışma Kurulu” oluşturulmuştur (Yılmaz, 2007).

2608 sayılı kanunla otomobili seyyahların kendi nakil vasıtaları ile Türkiye'ye girebilmelerini sağlayan gümrük geçiş karnesi düzenlemesi yapılmıştır. 3152 sayılı kanun ile bu hususta alınmış olan tedbirler tamamlanmış ve başka ülkelerin gümrük tarifelerinde yer almış bulunan modern ihtiyaçları karşılayan hükümler en geniş kapsamlı surette kanuna konmuştur (Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı, 1938).

Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında turizmle ilgili yapılan yasal düzenlemeler ve açıklamaları Tablo 2.1'de kronolojik olarak gösterilmiştir.

**Tablo 2.1. Tek Parti Dönemi Türkiye Turizmi Yasal Düzenlemeleri**

<b>Karar veya Kanunun Sayısı ve Yılı</b>	<b>Kanunun veya Kararın Başlığı</b>	<b>Kanunun Amacı ve Açıklaması</b>
<b>9069 / 2 Nisan 1930</b>	Turing ve Otomobil Kulübü ile ilgili karar	2 Nisan 1930 tarihinde Bakanlar Kurulunun aldığı kararla Turing ve Otomobil Kulübü Kamu Yararına Çalışan Dernek statüsü kazanmıştır
<b>1605 / 1 Mayıs 1930</b>	Triptik ile ilgili kanun	Dış ülkelerin triptik sistemine geçilmiş ve turistlere ait araçlar için teminat Turing ve Otomobil Kurumunun Triptiği kabul edilmiştir
<b>2450 / 27 Mayıs 1934</b>	İktisat vekaleti teşkilat ve vazifeleri hakkında kanun	Kurulan İktisat Bakanlığı içerisinde Türk Ofisi dairesine bağlı "Turizm Bürosu" kurulmuştur. Bu devletin turizmle alakalı ilk resmi kurumudur

<b>2608 / Kasım 1934</b>	Gümrük Düzenlemeleri	Turistlerin Türkiye'ye girişlerini kolaylaştıracak kanun değişiklikleri
<b>3152 / 9 Nisan 1937</b>	Gümrük Düzenlemeleri	Gümrük Giriş Tarife Kanununda değişiklik yapılmış ve diğer ülkelerin gümrük tarifelerine uygun hale getirilmiştir
<b>3837 / 22 Mayıs 1940</b>	Matbuat Genel Müdürlüğünün Kuruluşu hakkında kanun	Başbakanlığa bağlı Matbuat Genel Müdürlüğünün kurulması ve tüm turizm faaliyetlerinin bu müdürlüğe bağlanması
<b>4475 / 31 Temmuz 1943</b>	Basın ve Yayın Kurumu Genel Müdürlüğü Teşkilat Vazife ve Memurları hakkında kanun	Basın Yayın Genel Müdürlüğü bünyesinde Turizm Dairesinin kurulması
<b>5392 / 28 Mayıs 1949</b>	Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü Teşkilat Vazife ve Memurları hakkında kanun	Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü Kuruldu.Bu genel müdürlük içerisinde turizm faaliyetlerinin etkin bir biçimde sürdürülmesi için "Turizm Dairesi" kuruldu
<b>5392 / 28 Mayıs 1949</b>	Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü Teşkilat Vazife ve Memurları hakkında kanun	Kanunun 17. Maddesi gereğince "Turizm işlerine verilecek yönü ve alınacak tedbirler hakkında düşüncelerini



		bildirmek üzere” ayrıca bir de “Turizm Danışma Kurulu” oluşturuldu
<b>5647 / 24 Mart 1950</b>	Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu	Hangi işletmelerin “Turizm Müessesesi” olacakları, yasanın konusu olan tevsik tedbirlerinden hangi işletmelerin yararlanacakları, teşviklerden yararlanma koşulları ve turizm işletmelerinin denetlenmesine ilikin ilkelere ait düzenlemeler yapılmıştır.

**Kaynak:** Andaç, F. (2004). *Turizm Hukuku*. Ankara: Detay Yayıncılık

**iii. Arkeoloji Çalışmaları:** Anadolu'daki tarihsel kalıntılar daha 16. yüzyılda Avrupalı gezginlerin dikkatini çekmişti. Nitekim ilk kazılar da, 19. yüzyılda Avrupalı arkeologlarca yapıldı. Bunlardan biri olan Alman arkeolog Schliemann'ın eski Troya kentinin yerini saptamış ve burada uzun yıllar kazı çalışmalarını sürdürmüştür. Ülkemizin gerçek bir Açık hava müzesi niteliğinde olması sebebiyle Cumhuriyet döneminde arkeolojiye daha fazla önem verilmeye başlanmıştır (Turizmde Bu Sabah, 2007).

Osmanlı Devleti Döneminde ulusal tarih anlayışı ve öğretimi yoktu. İmparatorluk boyunca tarih denince okunan, bilinen, ezberlenen İslam Tarihi olmuş, Türk Tarihi unutulmuştur. Osmanlı Devleti Döneminde, imparatorluğun başlangıcından Tanzimat'a kadar tamamen İslam Tarihi üzerinde durulmuş, bu tarih en ince ayrıntılarına kadar okunmuş, belletilmiş ve toplumun okuyabilen kesimi İslam'ın ve İslam Tarihinin bilgileriyle koşullandırılmıştır. İkinci uygulama

Tanzimat ile İkinci Meşrutiyet arası yıllarda sürdürülmüş, ümmet tarihine paralel olarak gelişen, yeni tarih anlayışı, medreselerin yanında kurulan yeni bazı okullarda okutulmuş, bütünüyle Türk Tarihi değil, Osmanlı Devleti'nin, daha açık bir deyimle Osmanlı Hanedanının tarihi olmuştur (Yüzer, 2006).

Ancak Osmanlı'nın son dönemlerinde Tarih-i Osmanî Encümen isminde, Hüseyin Hilmi Paşa'nın önerisi ve Mehmet Reşat'ın iradesi ile 27 Kasım 1909'da bir kurum kuruldu. Encümenin amacı "Osmanlı Devletinin mükemmel bir tarihini oluşturmak ve Osmanlı Tarihine ait evrak ve kayıtları basmak ve yayınlamaktır". 15 Aralık'ta sadrazam Hüseyin Hilmi'nin önerisi, 16 Aralık 1909'da Padişah Mehmet Reşat'ın iradesi ile Encümen üyeleri şu şekilde belirlendi: Abdurrahman Şeref Efendi (Başkan), İsmail Zühtü Bey, İskender Hoca Efendi, Ahmet Mithat Efendi, Mehmet Efdalettin Bey, Necip Asım Bey, Diran Kelekyan Efendi, Mehmet Arif Bey, Karolidi Efendi, Ali Seydi Bey, Ahmet Refik Bey, Ahmet Tevhit Bey (Oral, 2002).

Atatürk de tarihin birey, toplum ve devlet açısından önemini kavramıştır. Atatürk, yalnız bir devlet kurucusu değil, aynı zamanda kurmuş olduğu devleti Türk Milletinin sosyal ve tarihi şartlarının gerekli kıldığı sağlam temellere oturtmuş olan bir fikir adamı bir inkılâpçıdır. Bu nedenle Cumhuriyetin ilanından sonra gerçekleştirilen inkılâplar, Türk Milletini çizilen ilerde hedefe ulaştıracak olan köklü sosyal tedbirlerdir; gücünü tarih surundan alan yenileşme hareketleridir. Atatürk'ü diğer devlet kurucularından ve devrimcilerinden ayıran özelliklerden biri de, onun tarihten çok geniş ölçüde yararlanması, tarih çalışmalarına büyük önem vermesi ve bunu bir sav oluşturacak düzeyde günlük yaşamının bir uğraşı durumuna getirmesidir. Atatürk bir aydın, genç bir subay olarak tarih konularına yakın ilgi duymuştur. Bunun içindir ki, Milli Mücadele Döneminden sonra Türkiye Cumhuriyeti Tarihini milli bir temele oturtmak için çabalarını arttırmıştır (Yüzer, 2006).

Tarih-i Osmani Encümen, İkinci Meşrutiyet Döneminde sadrazamlığa bağlıydı. Cumhuriyet döneminde ise, sırasıyla Eğitim Bakanlığı ve bakanlığın bünyesindeki telif ve tercüme heyetine, Kültür Müdürlüğü'ne, Yüksek Öğretim'e

bağlanmıştır. Encümen, 1924'te unvanının "Türk Tarih Encümeni" yapılması üzerine, dergisi de "Türk Tarih Encümeni" ismini almıştır. Encümen, 4 Şubat 1924'te Babıali'de A.Şeref'in başkanlığında üyeler Halil Ethem, Ahmet Refik, Mehmet Ziya, Hüseyin Hüsamettin ve Ali Bey'in katıldığı bir toplantı yapmıştır. Bu toplantıda, "Encümenin faaliyetini daha ziyade yayma ve Türkiye'ye ait belgelerin daha ziyade basımı ve temini ile encümen unvanının geniş kapsamlı bir tabir ile "Türk Tarih Encümeni" ismine dönüştürülmesi oy birliği ile kabul edilmiş ve eğitim bakanlığına bildirilmiştir". Encümen, bakanlığın söz konusu öneriyi kabul etmesi ile yeniden faal hale gelmiştir. Adı geçen encümen daha sonra 6 Temmuz 1927 tarihinde 5419 sayılı kararname ile Maarif Vekaleti tarafından İstanbul'da yeniden örgütlenmiştir (Oral, 2002).

Cumhuriyetten sonra Atatürk'ün önderliğinde, tarihsel alanda, kurumsal düzeyde atılan ilk temel adım olarak değerlendirebileceğimiz bu girişim, 23 Nisan 1930 yılında Türk Ocakları'nın VI. Kurultayında gerçekleşmiştir. Bu olay, Türk Tarih Kurumu'nun kuruluşuna ilk taşı koymasından önem taşır. 12 Nisan 1931 yılında yerini Türk Tarihi Tetkik Cemiyetine bırakacak olan Türk Ocağı Türk Tarihi Tetkik Heyeti'nin kuruluşu şöyle olmuştur: 23 Nisan 1930'da Ankara'da toplanan Altıncı Türk Ocakları Kurultayı bu Heyetin kuruluşuna temel teşkil etmiştir. İstanbul'daki encümenin yerine yeni bir encümen oluşturmayı düşünen Atatürk'ün isteğiyle, 28 Nisan 1930 tarihli toplantıda Aksaray delegesi ve Ankara Müzik Okulu tarih öğretmeni Bayan Afet İNAN, söz almış ve Türk Tarihinin eskiliğini, Türk ulusunun kurduğu büyük uygarlıkları konu alan bir konuşma yapmıştır. Konuşmanın ardından kırk imzalı bir önerge vermiştir. 1931 Nisanının baslarında, önemli bir kurumsal değişiklik gerçekleşmiş, 'Türk Ocağı Türk Tarihi Tetkik Heyeti' yerine 'Türk Tarih Tetkik Cemiyeti (TTTC)' kurulmuştur. Türk Ocakları'nın kapanması üzerine 'Türk Ocağı Türk Tarihi Tetkik Heyeti'nin türesel niteliği kalmamış olduğundan, Türk Ocağı Türk Tarihi Tetkik Heyeti, yüce kurucusu Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın telkini ile (dernek olarak), tarihi görevine devam etme kararı almıştır. Daha önce heyetten ayrılmış bulunan üyeler Zâkir Kadiri ve Mesaros Beylerin yerine Hasan Cemil Çamlıbel ve Şemsettin Günaltay Beylerin katılımıyla oluşmuş bulunan 16 kişilik kurul, 12 Nisan 1931 tarihinde Türk Tarihi Tetkik

Cemiyeti'ni kurarak bir yönetim kurulu seçmiştir. Atatürk Cemiyetin hami başkanı olarak seçilmiştir. Türk tarihinin yeniden yapılanması amacıyla kurulan ve çalışmalarını bu amaçlar doğrultusunda gerçekleştiren Türk Tarih Kurumu'nun amacı Tüzüğü'nün 4. ve 5. maddelerinde şöyle belirtilmiştir (Yüzer, 2006):

- “Madde 4-Kurumun amacı Türk tarihi ile Türkiye tarihini ve bunlarla ilgili konuları incelemek ve elde edilen sonuçları her türlü yollarla yaymaktır. Kurum bu amacına erimsek için aşağıdaki yolda çalışır:
  - Türk ve Türkiye tarihi kaynaklarını araştırır ve inceler; bunları ve bunlarla ilgili bilimsel değerde monografileri, çeşitli eserleri ve dergileri yayınlar.
  - Türk ve Türkiye tarihine dair kaynakları ve tetkikleri Türkçeye çevirir ve yayınlar.
  - Yeni buluşları ve bilimsel konuları tartışmak üzere toplantılar yapar ve kongreler düzenler
  - Türk ve Türkiye Tarihini aydınlatmaya yarayacak belge ve malzemeyi elde etmek için gereken yerlere inceleme,kazı ve bunlarla ilgili araştırma yapmak üzere gereken kişileri tek olarak veya heyet halinde gönderir.”
- “Madde 5-Kurum, Dernekler Kanunu'nun 6., 10., 11., 24. maddeleri hükümlerine uymak kaydı ile yurt içinde ve yurt dışında yabancı bilim kurumları ile araştırma ve yayın konusunda işbirliği yapabilir.Kurum yerli ve yabancı bilimsel kuruluşlara üye olabilir. Bunlara temsilci gönderebilir ve kongrelere katılabilir...”

1934'te İstanbul Üniversitesi'ne bağlı Türk Arkeoloji Enstitüsü, iki yıl sonra da Ankara'da Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi kuruldu.. Ayrıca Türkiye'de 1930'lardan başlayarak Alman, Fransız, İngiliz ve Hollanda arkeoloji enstitüleri kuruldu. Bu dönemde yerli ve yabancı uzmanlar birçok eski yerleşim bölgesinde araştırma ve kazılar gerçekleştirdiler. Kazılardan çıkarılan eski yapıtları korumak ve sergilemek için yeni müzeler açılmıştır. Bunların başında, dünyanın en önemli

arkeoloji müzelerinden biri olan İstanbul Arkeoloji Müzesi gelmektedir (Turizmde Bu Sabah, 2007).

Hatta Turing ve Otomobil Kulübü tarafından azınlıkların elinde olan arkeoloji mesleğine bir çeki düzen verilmiş, belediyeden alınan yetki ile tercümanlara cemiyetin arkeoloji uzmanları tarafından kurslar açılmıştır. Hak edenlere bröve verilmiş hak etmeyenler ise tasfiye edilmiştir (Şahin, 2006)

Türk Tarih Kurumu, Atatürk'ün direktifleriyle, Anadolu kültürünün eskiliğini ve bunu Orta Asya'ya bağlayan yolları ve belgeleri ortaya çıkarmak, ayrıca daha yeni ve klasik uygarlıkların Anadolu'daki kalıntılarını araştırarak, yurdumuzun tarih öncesi çağlarından bugüne kadar olan tarihini aydınlatmak için kazılar yaptırmaktadır. 22 Ağustos 1935'te, Kurum'un kendi parası ve kendi elemanlarıyla başlattığı ilk kazı "*Alacahöyük Kazısı*" dır. Bunu Trakya ve Anadolu'nun türlü bölgelerinde yapılan kazı ve arkeolojik araştırmalar izlemiştir. Bu kazılardan çıkan eserler pek çok müzemizde yer almaktadır (TTK, 2009).

O dönemde taşınmaz tarihi eserler hakkında çıkan kanunlar alttaki tabloda verilmiştir (Tablo 2.2).

**Tablo 2.2. Taşınmaz tarihi eserler hakkında çıkan kanunlar, sayıları ve açıklamaları (1924-1950)**

<b>Kanun Tarihi ve Sayısı</b>	<b>Kanun Adı</b>	<b>Kanunun Açıklaması</b>
<b>3.3.1924 / 430</b>	Tevhid-i Tedrisat Kanunu 2. Madde	Tüm Medrese ve Mektepler Eğitim Bakanlığına devredilmiştir
<b>3.3.1924 / 431</b>	Hilafetin Kaldırılmasına Dair Kanunun 9. Maddesi	Saraylar Kasırlar ve Köşkler Milli Emlake Devredilmiştir

<b>20.12.1925 / 677</b>	Tekke ve Zaviyelerle Türbelerin Kapatılmasına dair kanun	Kapatılan Zaviye Türbe ve Tekkelerin şahıs mülkiyetinde olanların tasarruf hakları kabul edilmiştir
<b>765 Numaralı</b>	Ceza Kanununun 1. Maddesi, 3. maddesi	İbadethanelere konan eserler ve mezar taşlarını bozacak olanlara verilecek cezaları içerir
<b>28.4.1926 / 831</b>	831 sayılı kanununun 2. Maddesi	Sular, çeşmeler, sebil, şadırvanların bakım ve onarımları belediyeye devredilmiştir
<b>28.5.1927 / 1057</b>	Eski Eser binaların üzerlerindeki tura ve methiyelerin kaldırılması hakkında	Binalardaki Osmanlı saltanatına ait tura, arma ve kitabelerin müzelere nakledilmesini içerir
<b>2.6.1929 / 1525</b>	Şose ve köprüler kanunu	Bütün köprülerin bakım ve onarımı Bayındırlık Bakanlığına verilmiştir
<b>14.6.1930 / 1580</b>	Belediye Kanunu 115. Maddesi	Kapalı Çarşı Bedesten Arasta Han Saraçhane ve Çeşmeleri ve Su yolları sahipleri belli bir süre içerisinde tamir etmezlerse belediyenin yapılacağına karar verilir.
<b>14.6.1930 / 1580</b>	Belediye Kanununun 159. Maddesi	Harap durumdaki kale ve kurumların arsası belediyelere devredilir

<b>1.7.1931 / 297</b>	Mezarlıklar hakkındaki Düzenleme	Vakıflara ait bütün mezarlıklar belediyeye devredilmiştir
<b>10.6.1933 / 2290</b>	Belediye ve Yapı yolları kanunu 4. Maddesi	Muhafazası istenilen abidelerin çevresi en az 10 mt. açık bulundurulacaktır.
<b>17.5.1939 / 3609</b>	Abidelerin tamiri için vakıflar idaresinden istikrar akdi hakkında kanun	Eserlerin onarımında nispi rahatlama sağlanmıştır

**Kaynak:** Çal, H. (1990). *Türkiye'nin Cumhuriyet Dönemi Eski Eser Politikası C.I*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Türk Tarih Kurumunun Türk tarihine ve Türkiye turizmine kazandırdığı eserler cumhuriyetin ilk yıllarında yaptıkları şu kazılar sayesinde ortaya çıkarılmıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2006);

- Antalya Bölgesi:

- Perge: Pamphylia Bölgesinin en önemli kentlerinden biri olan Perge, bugünkü Antalya ili Aksu beldesinde yer almaktadır. Perge'de ilk kazılar 1946 yılında Ord. Prof. Dr. Arif Müfid Mansel başkanlığında başlamıştır. Anıtsal Hellenistik Kuleli avluda sürdürülen çalışmalar kentin Hellenistik Dönem sonrası şehircilik açısından gelişimini saptamayı gerekli kılmıştır. Bu bağlamda kentin kuzey-güney sütunlu caddesinde yapılan kazılarda dükkânlar açığa çıkarılmış ve özenli işçilik gösteren heykel parçaları bulunmuştur. Bunun yanı sıra, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultulu sütunlu caddelerin kesiştiği kavşağın biraz güneyinde sürdürülen çalışmalarda, alanın bu kısmının genişletildiği saptanmıştır.

- Side Tiyatrosu: Antalya İli, Manavgat İlçesi, Side beldesinde yer almaktadır. Antik Tiyatro, Kent Merkezinde, Agora ve Müzenin (M. S. 5. - 6. yüzyıldan kalma Hamam Binası) yanındadır. Roma tiyatroları özellikleri taşımaktadır. İki katlıdır. Birinci kat doğal yükselti üzerine, ikinci kat tonozlu galeriler üzerine yapılmıştır. Şehrin merkezinde ve yarımadanın en dar yerindedir. Cavea'sı yarım daireyi aşan 119 m. çapında bir kavis teşkil etmektedir. 15.000 kişi alabilmektedir. Orkestra yarım daireyi aşan bir kavis biçimindedir. Sahne binası üç katlıdır. M. S. 2. yüzyılda yapılmıştır. Geç İmparatorluk döneminde Arena, M. S. 5. - 6. yüzyıllarda Açık Hava Kilisesi olarak kullanılmıştır. 1948 yılından itibaren Ord. Prof. Dr. Arif Müfid MANSEL başkanlığında kazı yapılmıştır.
- Çorum Bölgesi:
  - Alacahöyük: Çorum ili, Alaca İlçesi Alaca Höyük Beldesinde, Boğazköy-Hattuşaş'ın 25 km. kuzey-doğusundadır. Atatürk'ün emriyle 5. yılında Türk Tarih Kurumunun desteği ile başlayan kazı, merhum Remzi Oğuz ARIK başkanlığında başlamış, ilerleyen yıllarda, Hamit Zübeyr KOŞAY ve Mahmut AKOK tarafından yürütülmüştür. Alaca Höyük'de binlerce yıl açıkta duran İki Hitit Sfenksi ve bir dizi Hitit kabartması bu ören yerinin yaklaşık 150 yıldır tanınmasına ve Anadolu'ya 19. yüzyıldan bu yana gzmeye gelenlerin uğrak yeri olmasına sebep teşkil etmiştir. Höyük'den başka hiçbir Hitit şehrinde bulunmayan sfenksler ve kabartmaların süslediği görkemli kapının, yapılan kazılar sonucunda, arkadaki "Mabed-Saray" diye tanımlanan yapıyla bağlantılı olduğu anlaşılmıştır. Alaca Höyük'de, arkeolojik kazılara, 1935 yılında Atatürk'ün emriyle başlanmış ve ilk kazı mevsiminde, M.Ö. 3. binin ilk yarısına ait Hatti prens ve prenseslerin zengin mezarları bulunmuştur. Ünlü "Truva Hazinesi" ile eşimsenen bu buluntular, önceleri, Hitit Dönemi'ne tarihlendirilmiştir. İlk dönem kazılarında ören yerinin 1/10'nunun araştırıldığı tahmin edilmektedir.



- Erzincan Bölgesi:
  - Altın-tepe: Arkeoloji dünyasında ilk kez, 1938 yılında bir mezarın kaçak kazılarla açılarak içindeki ölü armağanlarının yağma edilmesiyle tanınmıştır. Aynı yıl, eserlerden küçük bir kısmı Anadolu Medeniyetleri Müzesine getirilmiştir. Altın-tepe, etrafı yüksek dağlarla çevrili geniş ovanın kuzeydoğusunda, Erzincan kent merkezinin yaklaşık 15 km. doğusunda, Erzincan'ı Erzurum'a bağlayan karayolunun hemen kuzeyinde bulunmaktadır. Yakın çevresindeki diğer adatepeler gibi volkanik bir yükselti olan Altın-tepe, ova seviyesinden yaklaşık 60 m. yüksekliğindedir. Yoğun olmasa da, Bizans ve Akkoyunlular tarafından kullanılmış olan tepede yapılan kazılar sonucu, bunların hemen altında Urartu Dönemi kalıntlarına rastlanmıştır.
  
- İzmir Bölgesi:
  - Smyrna: İlk bilimsel çalışmalar Ord. Prof. Dr. Ekrem AKURGAL ve Prof. Dr. John M. COOK tarafından Türk-İngiliz üyelerden oluşan bir heyet ile 1948–1951 yılları arasında yapılmıştır. İzmir Kenti'nin ilk yerleşiminin yer aldığı bir höyüktür. M.Ö. 3. bin ile 300 tarihleri arasında yerleşim görmüştür. M.Ö. 11. yüzyılda bir Aiol kenti olarak kurulmuştur. Ekrem Akurgal'ın Bayraklı Höyüğü üzerinde M.Ö.11.-4. yüzyıl arasına tarihlediği kesintisiz on yerleşme katının verdiği sonuçlar, Smyrna'nın özellikle M.Ö. 7. yüzyıldan başlamak üzere 3 yüzyıl boyunca ticari ve siyasi faaliyetin toplandığı bir merkez, bir Devlet Kent olduğunu ortaya çıkarmıştır. Smyrna, özellikle M.Ö. 650–546 tarihleri arasında Aiolis Bölgesi'nin en büyük ve en önemli yerleşmesidir. Höyüğün doğu ve güney eteklerinde bütünüyle gün ışığına çıkan kent duvarı Smyrna'nın Batı Anadolu'daki kentler içersinde sağlam taş bir surla çevrili şimdilik yegane kent örneği olduğunu ortaya koymaktadır.

- Phokaia: İzmir ili Foça ilçesi sınırları içerisindedir. Ord. Prof. Dr. Ekrem AKURGAL başkanlığında 1952 yılından 1957 yılına kadar kesintisiz sürdürülmüştür. Bu dönem kazıları genellikle yarımada üzerinde yapılmıştır. Bu kazılar sırasında Phokaia'nın Arkaik dönem katmanının bir bölümü (M.Ö. 6. ve 7. yüzyıl yerleşmesi) ile Athena Tapınağı'na ait buluntular ortaya çıkarılmıştır.
- Kayseri Bölgesi:
  - Kültepe / Kaniş-Neşa: Anadolu'da çivi yazılı belgelerin ilk defa kullanıldığı, M.Ö.20. yüzyılda Ülkemiz Tarihini başlatan merkezdir. İlk Hitit baş şehridir. Assur Ticaret Kolonileri sisteminin merkezidir. Kazılara 1893/1894 yıllarında E. CHANTRE tarafından başlanmıştır. H.WINCKLER 1906'da kazıları devam ettirmiştir. Uzun bir aradan sonra kazılara 1948'de TTK adına Prof. Dr. Tahsin ÖZGÜÇ başkanlığındaki heyet tarafından başlanmıştır. Günümüzde kazı çalışmaları Höyük ve Aşağı şehirde/Karum'da saray ve özel ikametgahlarda yoğunlaştırılmaktadır. Restorasyona ve korumaya gerekli yapılar her yıl kuru duvar tekniğindeki uygulamalarla korunmaktadır.
- Samsun Bölgesi:
  - İkiztepe Ören Yeri: Orta Karadeniz Bölgesinde, Samsun'un 55 km. ve Bafra'nın 7 km. kuzeydoğusunda olup, bugünkü İkiztepe köyünün sınırları içinde yer alır. İkiztepe örenyeri 1944 yılında Samsun yakınındaki Dündartepe'de kazı yapan arkeologlar tarafından keşfedilmiştir. İkiztepe'deki ilk sistemli kazılar ise Türk Tarih Kurumu adına merhum Prof. Dr. U. Bahadır ALKİM tarafından başlatılmıştır. İkiztepe örenyerinde Geç Kalkolitik Çağdan Eski Hitit devletinin kuruluşuna kadar, yani M.Ö. 4000 yılından M.Ö. 1700 yılına ve M.Ö. 650 yılından M.Ö. 30 yılına kadar kesintisiz yerleşmeler bulunduğu ortaya çıkartılmıştır.

- Osmaniye Bölgesi:
  - Karatepe: Osmaniye ili Kadirli ilçesi sınırlarındadır. Kazı çalışmaları 1947’ de başlamıştır. Restorasyon ve çevre düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Büyük taş eserlerin tümlene ve restorasyonu, brüt beton çatı ve binanın konservasyon işleri ile tesislerin sürekli bakım ve onarımları yapılmıştır. M.Ö. 8. yüzyıl, Geç Hitit Çağında, kendisini Adana Ovası hükümdarı olarak tanıtan Asativatas tarafından, kuzeydeki vahşi kavimlere karşı bir sınır kalesi olarak kurulmuş, Asativadaya diye adlandırılmıştır.

**iv. Ulaştırma Alanında Yapılanlar:** Tarih öncesi devirlerden başlayarak insanın ve eşyanın yer değiştirmesinde yola büyük ihtiyaç duyulmuştur. Medeniyetlerin gelişmesinde, insanlığın yaşayış ve ilerlemesinde en önemli unsurlardan biri yol olmuştur. İlk çağlarda hayvanların ulaşımında yer alması ile yapılan ilkel yollar, daha sonra tekerleğin keşfi ve motorlu araçların kullanılmaya başlanmasıyla giderek geliştirilmiştir. İnsan, ulaşım ihtiyacını ilk olarak karayolu ile karşılamış, teknolojik gelişmeler doğrultusunda farklı ulaşım yolları ve araçlarını kullanmıştır. Karayoluyla birlikte denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaşımında yaşanan ilerlemeler ekonomik ve sosyal yapıyı canlandırmış, hayatı kolaylaştırmıştır (Özdemir, 2006a).

İnsanlık Tarihini ve dolayısıyla günümüzü etkileyen birçok medeniyete ya doğrudan ev sahipliği yapan ya da komşu durumda bulunan Anadolu, bu özelliğiyle birçok toplumun göç, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir kara parçası olmuştur. Önceleri bu hareketler belirli bir güzergâha bağlı kalınmaksızın gerçekleştirilirken, daha sonra önemli yerleşim yerlerinin ve arazi şekillerinin belirleyiciliğiyle sistemli yol güzergâhları ortaya çıkmaya başlanmıştır. Bu yol güzergâhlarının ilki, M.Ö. 2000’lerde Asur ve Babilliler’in Mezopotamya ve Suriye’de meydana getirdikleri yol ağlarının Türkiye’ye uzantısı; Fırat’ın sol sahili boyunca uzayan ve yer yer su içinde devam eden Babil-Thapsakus yolu idi. Asya’dan ve güneyde Halep’te gelen yollar, Thapsakus’ da birleşiyordu. Daha çok

devletlerine gelir kaynakları arayan idarelerin yön verdiği, bugünkü Güney Doğu Anadolu'daki bu yolların en önemlisi, Nimiv (Musul'dan başlayarak Nisibin (Nusaybin) üzerinden Edessa (Urfa)'ya ulasan ve oradan da büyük olasılıkla Fırat'ı Birecik'te asıp Anadolu içlerine giden yoldu (As, 2006: 21).

Bizansların Güney yolu, İstanbul'dan başlayarak İzmit ve Konya'ya ulaşıyor, Romalıların yolunu izleyerek Arap Yarımadası'na varıyordu. Sonraları bu yola, Osmanlılar "Haç Yolu" adı vermiştir. Selçuklular döneminde ise kervan yolları büyük gelişme göstermiştir. Anadolu'yu boydan boya uzanarak geçen yollar İran ve Türkistan'a, oradan da Hindistan'a kadar uzanarak ünlü İpek Yolu'nun bir kısmını oluşturuyordu. Selçuklular döneminde yapılan yeni bir yol ise İstanbul'dan Konya'ya buradan Gülek Boğazı'ndan geçerek Tarsus, Antalya'ya, Kayseri, Sivas, Erzincan üzerinden Erzurum'a giden yollardır (Aynacı, 2007: 4).

Osmanlı Devleti'nde kuruluşun İstanbul'un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Fakat dünya ticaret merkezlerinin değişimi, yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da bu isteklere uygun biçime getirmiştir. Diğer taraftan İstanbul'un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir. Bu dönemde yol konusunda devletten çok, hayrat kurumları denilen özel teşebbüsün çabalarını görmekteyiz. Bu dönemdeki en önemli değişim, Türkiye'yi bir uçtan ötekine kesen ana yollar yerine; kıyı şehirlerinden, limanlardan Anadolu içlerine giden yolların gelişmiş olmasıdır. Deniz ulaşımının önem kazanması ve güvenli hale gelmesi, bu durumu yaratan en önemli etkendi (As, 2006: 29).

Giderek bakımsız kalan yollar, 19. yüzyılın 2. yarısından sonra demiryollarının, kervan yollarının yerini alması ile büsbütün önemini yitirdi. Ancak kamyon ve otomobillerin gelişimi ile karayolları yeniden ve daha etkili biçimde gelişti. İmparatorluğun son döneminde, fetihlerin artık yapılmaması, zaten daha çok ordu eliyle yapılan yol yapımı olanaklarını da yok etmiştir (As, 2006: 29).

Osmanlı'da en büyük ulaşım çalışması *Umur-ı Nafia Programının* hazırlanması olmuştur. Karayolları, limanlar ve yapı tasarılarını içeren Umur-ı Nafia Programı Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından 1882 yılında Bab-ı Aliye sunulmuştur (Özdemir, 2006a). Bu son dönemde, özellikle de devletin son 50 yılında, gerçek anlamda yapıcı valiler, buldukları illerde yol yapımına önem vermişler, günümüzde bile kullanılan yolları yapmışlardır. Bu valilerden özellikle ikisi ön plâna çıkmaktadır: Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve Sivas ve Aydın valilikleri yapan Halil Rifat Paşa (As, 2006: 29). "*Gidemediğin Yer Senin Değildir*" veciz sözünün sahibi olan Halil Rifat Paşa yaptığı çalışmalardan dolayı karayolcular arasında saygın bir yere sahip olmuştur (Özdemir, 2006a).

Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında yol işleri tamamen ihmal edilmiş, işgaller nedeniyle yol ağının korunması da mümkün olmamıştır. Yollar bakımsızlıktan geçilmez hale gelmiş ve zaten çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı yıkılmış, harap olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı Devleti'nden ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak 18.335 km.lik bir karayolu ağı devralmıştır. Ancak, Osmanlı'nın son döneminde yoğunluk kazanan demiryolu çalışmalarından dolayı demiryolları karayollarına göre daha iyi durumdadır. Osmanlı toprakları üzerinde 1856–1922 yılları arasında toplam 8.619 km demiryolu yapılmış, bunun 4.112 km.si. Misak-ı Milli sınırları içerisinde kalmıştır. Deniz ticaret filosunun kapasitesi ise oldukça düşük olup ihtiyaçları karşılayabilecek sayıda liman yoktur. Mevcut limanlar ise tesis yönünden oldukça yetersizdir. (Özdemir, 2006a).

Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir (TCDD, 2009). Cumhuriyetin daha ilk günlerinden başlayarak, yöneticiler ulaşım ve özellikle demiryolu sorunu üzerine titizlikle eğilmişlerdi. Bu durumu Cumhuriyet Halk Fırkası'nın ilk resmi belgesi olan "Dokuz Umde"de görmekteyiz. Bu belgede, "müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbusat ve fiiliyata başlanacaktır" denilmekteydi (Aydemir, 1976). Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel

sanayilere ve turizme öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi ve turizmin geliştirilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir (TCDD, 2009).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve İstanbul ile Çanakkale Boğazı gibi önemli su yolu geçişlerine sahip ülkemizde deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı kabotaj kanununun (1 Temmuz 1926) çıkması ile gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyet dönemi Osmanlı İmparatorluğu'ndan 159 adet (18 ton ve üstü) deniz ticaret filosu (33 adedi yolcu gemisi) devir almıştı. Ancak bu gemilerin çoğu da hurda biçimdeydi. Cumhuriyet ile birlikte tersanelerin devreye girmesi ile deniz filomuz gelişmeye başladı (Ertin, 1998).

Dolayısıyla Osmanlı'dan Cumhuriyete geçerken ülkenin ulaşım imkanlarının geliştirilmesi için büyük çaba gösterilmesine ve oldukça fazla paraya ihtiyaç duyulmuştur (Özdemir, 2006a).

Cumhuriyet döneminde ulaşımda yapılan çalışmaları Demiryolları ulaşımı hakkında yapılan çalışmalar, Karayolları ulaşımı hakkında yapılan çalışmalar, Denizyollarında yapılan çalışmalar ve Havayollarında yapılan çalışmalar olarak ayırabiliriz:

- **Demiryolu Ulaşımı Hakkında Yapılan Çalışmalar:** Kurtuluş Savaşı sırasında İtilaf Devletleri demiryollarının -Mondoros Ateşkes antlaşması gereği- kendilerine ait olduğunu düşünüyordu. Ancak Heyet-i Temsiliye 23 Mart 1920'de yayınladığı bir yazı ile demiryollarının kendilerine ait olduğunu ilan etmişlerdir (Sultanoğlu, 2006). Cumhuriyet'in ilanından sonra iki aşamalı bir demiryolu planı oluşturulmuştur. İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır. İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve

Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak ana hatların elde edilmesi temin edilmiştir. Bu dönemde yapılan ana hatlar: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum (Kafkas hattı), Samsun-Kalın (Sivas), İrmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevzipasa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı)'dır. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların % 78.6'si doğuda döşenmiş ve günümüz itibari ile batı ve doğuda % 46 ve % 54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir (TCDD, 2009).

24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanun'la bu hatlar millileştirilmiş ve "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" kurulmuştur. Demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1402 Sayılı Kanun' la "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını almıştır (TCDD İstatistik Yıllıkları). TBMM'nin 1 Kasım 1924 tarihinde ikinci dönem ikinci toplantısını açış konuşmasında Mustafa Kemal Paşa:

*"...Demiryolu ve yol ihtiyacı ülkenin bütün gereksinimlerinin o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve görüş peşinde koşup aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insanıyla işi sürdürmek katiyen gereklidir. Halkımızın ortak istek ve düşüncesinin de böyle olduğunu bizzat yakından öğrendim. Milletimizin uygarlık yolunda gelişmesi için bütün devlet dairelerinde öngördüğümüz maddi ve manevi bütün önlemler ancak demiryolları ve yollar ile gerçek sonuçlarını verebilir."*

sözleriyle ülkenin en önemli sorunu olan ulaşım, tamamen ulusal kaynaklara dayanan demiryolu ve onu destekleyen karayollarının yapımıyla çözüm bulunabileceğini ifade etmiştir ve Osmanlı'dan

kalan çoğu bozuk 4000 km uzunluğunda demiryolu 5 yılda, 1929 yılına kadar devlet ve şirketlerin işlettiği-standart ve standart olmayan- hatların uzunluğu 5131 km.ye ulaşmıştır (Özdemir, 2006a). 1951 yılında ise şebeke uzunluğu 7597 km. olmuştur. Bütün olumsuz koşullara rağmen 1923-1950 döneminde bir yandan eski şebeke onarılıp isler hale getirilirken diğer yandan şebeke uzunluğu iki katına çıkarılmıştır (Sultanoğlu, 2006).

1930'lu yıllarda ulaşım politikalarında turizmi geliştirmek de esas tutulmuş ve turistik gruplar için ören yerleri, deniz kenarı, fuar gibi yerlere gidenlere indirimli tren biletleri verilmiştir (As, 2006). Tablo 2.3.'de 1924-1940 yılları arasında devlet tarafından yapılan demiryolları, uzunlukları ve maliyetleri verilmiştir.

**Tablo 2.3. 1924-1940 Yılları Arasında Devlet Tarafından Yapılan Demiryolları, Uzunlukları ve Maliyetleri**

Hat	Uzunluk	Maliyeti
Ankara-Kayseri	380 km.	24.7 Milyon TL
Kayseri-Sivas	322 km.	16.5 Milyon TL
Samsun-Turhal	197 km.	15.7 Milyon TL
Kardeşgediği-Balıkesir	181 km.	13.5 Milyon TL
Kütahya-Balıkesir	253 km.	32.6 Milyon TL
Afyon-Karakuyu	112 km.	3.5 Milyon TL
Irmak-Filyoz	390 km.	52.8 Milyon TL
Filyoz-Zonguldak	25 km.	RAYSIZ
Malatya-Çetinkaya	140 km.	80 Milyon TL
Sivas-Erzurum	547 km.	80 Milyon TL
Payas-İskenderun	16 km.	80 Milyon TL
<b>TOPLAM</b>	2563 km.	399.3 Milyon TL

**Kaynak:** Sultanoğlu, F. (2006). *TCDD'nin Durumu ve Mali Yapısı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü s. 10



Ancak II. Dünya Savaşı demiryolu politikasını yavaşlatmış, savaş ekonomisine geçişle demiryollarına ayrılan ödenekte kısıtlamaya gidildiğinden, önceki yıllara oranla daha az artış olmuştur. Demiryolu çalışmalarında duraklama yaşanmış savaş yıllarında yeni yatırımlar yapılmazken demiryolu faaliyeti daha önce başlanmış hatların yapımıyla sınırlı kılınmıştır. Savaşın sonlarına doğru yeni demiryolu hatlarının yapımı yönünde projeler geliştirilmişse de uygulanamamış, birkaç kısa hat yapımı dışında savaş sonrasında bir gelişme yaşanmamıştır. Bunda II. Dünya Savaşı sonrasında devletçilikten liberalizme geçiş ve Soğuk Savaş sürecinde ABD yardımlarının dış yönlendirme ile emperyalist nitelik taşıyan karayolu faaliyetlerine aktarılması karayolu çalışmalarını ön plana çıkartmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında demiryollarının savunma açısından güvenilirliğini yitirmesi, petrol fiyatlarında yaşanan düşüş ve motorlu araçlarının kullanımının artması karayollarına ihtiyacı artırmıştır. (Özdemir, 2006a: 35).

Ülkemizde 1950'den sonra dış ülkelerden hibe ve kredi şeklinde alınan (özellikle Amerikan) yardımlarının büyük bir kısmı ulaşım alanında karayolları yapımı için kullanılmıştır. 1950'den sonra demiryolu yapımı büyük ölçüde önemini yitirmiş, duraklama dönemine girmiştir (Sultanoğlu, 2006).

- **Karayolları Ulaşımı Hakkında Yapılan Çalışmalar:** Cumhuriyetin ilk yıllarında; dönemin en etkin ulaşım aracı olarak görülen demiryolları ile ulaşım sorununu çözmek hedeflenmiş, yük ve yolcu taşımacılığında masraflı bir ulaşım sistemi olması ve motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilmemiştir. Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı sonrasına kadar ulaşım politikası içerisinde demiryolu yapımı birinci sırada yer almış, karayolları daha çok

demiryollarını destekleyecek, bütünleyecek bir ulaşım sistemi olarak görülmüştür (Özdemir, 2006a).

Savaş sonrası ekonomik güçlükler ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasıyla birkaç zorunlu yol dışında karayolu yapımı fazlaca gündeme gelmemiştir. Kurtuluş Savaşı yıllarında çıkartılan yol vergisi uygulaması sürdürülerek karayolu çalışmaları için kaynak sağlanmaya çalışılmışsa da ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler nedeniyle toplanan paralar başka işlere harcanmıştır. Karayolu çalışmalarının son derece ilkel koşullarda kazma kürekle yürütülmesi, makine kullanılmaması, yol işlerinde ilerleme kaydedilememesine neden olmuştur. Bakım işlerine önem verilmediğinden çoğu zaman yapılan yollar kısa sürede geçilmez hale gelmiştir. Belirli bir program dâhilinde, ülkeyi baştanbaşa saran, her mevsim geçit veren bir karayolu ağı oluşturmaya yönelik çalışma yapılmamıştır. Yol yapım ve bakım işleri yerel yöneticilere bırakılmıştır (Özdemir, 2006a).

*“Önümüzdekilere yetişmek için bir hayli hızlı yürümeye mecburuz. Ancak, süratli yürümek için de, iyi yollara ihtiyaç vardır. Ayaklarımız henüz yarı çamurlu yollar üzerinde yürümektedir. İşte hedefimiz; evvela iyi yollar, sonra süratli yürümek ve böylece milletlerarası büyük yarışmada layık olduğumuz safta yerimizi almak”. İşte bu düşünceden hareket eden Cumhuriyet kurucuları daha 1923’ten başlamak üzere bayındırlık konusunda çalışmalar yapmışlardır. 1923 yılında bir bayındırlık programı hazırlanmış ve programla 19.5 milyon liralık bir bütçe hazırlanmıştır ki o güne göre önemli bir miktardır (Gürgözeler, 1997).*

1921’de ise 102 sayılı *“Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun”* çıkarılmıştır. TBMM tarafından çıkarılan bu kanuna göre,

mükellefiyetin miktarı, “Her mahallin amele rayici gözetilmek ve dört amele yevmiyesi esas olmak üzere, Vilayet Meclis-i Umumiyesince takdir ve tayin olunur” idi. Cumhuriyet hükümetleri, karayollarının geliştirilmesi için iste bu sistemden daha geniş çapta faydalanmayı öngörmüş ve 1925 yılında 542 sayılı “*Yol Mükellefiyeti Kanunu*”nu çıkarmıştır. 102 sayılı kanunu lağveden 542 no.lu kanun, Türkiye’de 18-60 yaşları arasındaki tüm erkek nüfusu yol mükellefiyetine tabi tutmuştur (As, 2006).

- **İzmir İli Turistik Yolları:** Doğal ve tarihi zenginliklere sahip Türkiye’de turizmin gelişebilmesi, dolayısıyla ulusal ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesinin, iyi yolların inşa, ıslah ve bakımı ile mümkün olabileceğini gören yöneticiler turistik yol yapımına da önem vermişlerdir. İzmir seyahati sırasında bölgenin turizm bakımından sahip olduğu zenginlikleri gören Başbakan İsmet İnönü; turizmin geliştirilmesi için İzmir Valiliğini görevlendirmiştir. Hem tarihi hem de doğal zenginliklere sahip olan İzmir ve çevresinde turizmin gelişmesini yol unsuruna bağlayan İzmir Valiliği turistik yol yapımıyla ilgili bir kanun projesi hazırlamıştır. TBMM’de yapılan görüşmeler sonucunda 22 Haziran 1938 tarihinde İzmir İlinde Turistik Yolların yapım ve bakımı için bir kanun çıkarılmıştır. (Özdemir, 2006a). Özellikle otuzlu yılların ikinci yarısından itibaren, demiryollarına paralel olarak karayollarının da geliştirilmesine yönelik çalışmalarda bulunan hükümet, bir taraftan da özellikle Ege Bölgesi’nin turistik olanaklarında yararlanarak, bölgeye turist çekmeyi amaçlayarak çıkarttığı 3477 nolu kanunun gerekçesi şu şekildedir; **Düster**, 3. Tertip, C: 19; **Resmi Gazete**, S: 3955, (9 Temmuz 1938) “*İzmir ve civarında mevcut bulunan arkeolojik kıymeti haiz*

*eski eserler, kaplıcalar, içme suları ve plâjlar, bu havalinin turistik ehemmiyetini artırmaktadır. Bu havalide rahat ve kolay seyahat imkânları temin edildiği takdirde turizm inkişaf ederek halk müstefit olacak ve iktisadi faydalar husule gelecektir. Rahat ve kolay seyahat ilk önce sürat ve konforla geliş ve gidişe elverişli yollara mütevakkıf bulunmakta olup, kırma tastaş şoseler bu maksadı temin edememekte, asfalt veya buna benzer kaplamalı yollara lüzum hâsıl olmaktadır. Bu gibi modern yolların inşasına vilayetin yol varidatı mütehammil bulunmadığından, turizmin ve aynı zamanda ziraat ve ticaretin inkişafına vesile olacak yolların iyi bir şekilde yaptırılabilmesi için lüzumu olan tahsisatın temini ve inşaatın programlaştırılması maksadıyla bu layiha tanzim edilmiştir.” (As, 2006).*

Turistik yollar İzmir ilinin antik eserlerinin bulunduğu yerlere örneğin, Bergama’ya; plajların bulunduğu Çeşme’ye ve Efes harabelerine gidecek yollar olmak üzere 296 km olarak hesaplanmıştır. Bu kanuna göre yapılacak yolların programının valilikçe düzenlenmesi ve genel meclisçe onaylandıktan sonra Bayındırlık Bakanlığı’nın onayına sunulması öngörülmüştür. Kanunla, İzmir ili çevresindeki turistik yolların yapımını gerçekleştirebilmek için karayolu çalışmalarının önündeki en önemli engel olan finansman sorununu çözmeye yönelik bir takım önlemler alınmıştır. Yol yapım masraflarını karşılamak amacıyla; yol yükümlülerine iki lira yol parası konmuş, Valiliğin yol vergisi tutarının %25 inden az olmamak üzere ödenek ayırması benimsenmiş, kara ve denizyolu ulaşım araçlarının yolcu biletlerine yirmi para zam yapılmıştır. Bu düzenlemelerle 350–400 bin lira arasında gelir elde

edilmesi planlanmıştır. Ayrıca 1939 yılı turistik yollar bütçesine 373.432 lira ödenek konmuş ve tahsis edilen ödeneğin başka yerde harcanmaması benimsenmiştir. Turistik yolların mali garantisi bu şekilde sağlanırken il genel meclislerince hazırlanacak programların kabulü yolların inşa, tamir ve bakım hususundaki projelerinin onayı Bayındırlık Bakanlığı'na bırakılmak suretiyle teknik bakımdan da sağlam ve esaslı ilkelere dayandırılmıştır (Özdemir, 2006a)

Ticaret Bakanlığı Turizm müdürü Dr. Vedat Nedim TÖR 1939 yılında müdürlüğünün hazırladığı “Turizm Hakkında Raporlar” isimli raporun “Turizm Bakımından Ege Bölgesi Hakkında Notlar” başlıklı bölümünde İzmir bölgesi yolları ve “Turist Yolları” hakkında şu notları düşmüştür (Tör, 1939):

- Yol meselesi, Türkiye'nin her tarafında olduğu gibi, Ege Bölgesinde de en ön planda gelmektedir.
- Tavas-Denizli yolu dışında olmak üzere 1500 kilometrelik seyahatim esnasında iyi denilebilecek bir kilometre yola rastlayamadım.
- Gerçekten her yerde bir yol yapmak faaliyeti görünüyor. Fakat motorlu taşıma araçlarının gerektirdiği teknik şartlara riayet edilmediği içindir ki, bütün bu yollara dökülen emek ve paralar tam manasıyla heba olmaktadır.
- Ege Bölgesindeki yollar hem bozuk hem de yetersizdir. Birçok yerlerde yol tamamen yok

olmuştur. Ya nehir ve dere yataklarından, ya da tarla içlerinden geçmek gerekliliği vardır. Hele Büyük Menderes bölgesinde vaziyet tamamıyla vahim haldedir.

- Halbuki en enteresan arkeolojik harabeler de bu bölgede bulunmaktadır. Mesela Prien harabelerinden Milet ve Didim harabelerine geçmek kış aylarında tamamen imkansızdır. Yaz aylarında ise Büyük Menderesin kilometrelerce uzanan geniş yatağını çok kere yolu şaşırma tehlikesini göze alarak aşmak ve kurak mevsimde daralan nehri de salla geçmek mecburiyeti vardır.
- Bu durum karşısında İzmir Valiliğinin turistik yollar inşası hususunda gösterdiği ilginin önemi bir kat daha artmaktadır. Yalnız yeni kanunla inşa edilecek bu yollara turistik demekle bilhassa isabet var mıdır? Çünkü bu tabir çevre insanında bu bölgede mevcut diğer yollara ilaveten bir de turistik yollar yapılacak düşüncesi uyandırmaktadır.
- Şunu da arz etmeliyim ki yapılacak yolların asfalt mı yoksa parke mi olması lazım geldiği bütün sorumlular arasında önemli bir tartışma konusu haline gelmiştir. Asfalt yollar üzerinde demir tekerlekli arabalarla yapılacak taşımaların durumu düşünülmelidir. Çünkü demir tekerlekli arabalar asfaltı bozmaktadır. Tekerleklerin lastiklenmesi de köylü için ağır bir külfet yaratmaktadır.
- Yalnız turistik değil aynı zamanda ekonomik diğer maksatlarla da kullanılacak olan bu yollar üzerinde

demir tekerlikli taşıma araçlarının kullanılacak olması insanı şimdiden düşündürmektedir.

- Buna karşılık iyi blokajlı ve araları katranlı parke yolların asfalt kadar rahat ve tozsuz olmakla beraber hem daha ekonomik hem de bu sorunun yaşanmadığı öne sürülmektedir.
- Sonuç olarak bu tartışmayı bir tarafa bırakırsak, yapılacak yolların ister asfalt, ister parke olsun turizm davamız bakımından önemi büyüktür. Yeter ki, modern yol tekniğine uygun, yani yirmi sene garantili ve hiç olmazsa iki otomobilin yan yana kolaylıkla geçebilecekleri kadar geniş olarak yapılınsınlar ve mümkün olduğu kadar kısa bir zamanda ikmal edilsinler: Çünkü bu bölge, turizme yol davası halledildiği takdirde ve oranda açılabilir.

1948 ve sonrasında karayollarına verilen önem ise “yurt savunması, iktisadi zaruretlere, içtimai icaplar ve iç-dış turizm” şeklinde açıklanmıştır. Devlet yollarının seçiminde, “anayollara bağlanması, nüfus kıstası, ticarete intikal eden istihsal değer kıstası” üzerinde durulmuştur. Daha sonra bu ölçütlere, “turistik önemi olan yerler” de katılmıştır. ABD federal yollar işletmesi genel müdür yardımcısı H.G. Hilts, Nisan 1948’deki gezisi sırasında, İzmir bölgesinde de incelemelerde bulunmuştur. Hilts, Efes ve Bergama tarihi şehirlerini birbirine bağlayan yolların yapımı için özel bir kanunla turistik yollar teşkilatının kurulmasının ve tahsisi varidat prensibinin bu

bölgeden birkaç yıl önce başlatılıp olumlu sonuçlar vermesinin takdire değer olduğunu belirtmiştir (As, 2006).

- **Denizyolları Ulaşımı Hakkında Yapılanlar:** Osmanlı Devleti döneminde ilk gemi alımı, 1792’de tersane ihtiyacı için gerçekleştirilmiştir. Daha sonra 1810 yılında tersane tarafından Eser-i Hayır ve Seyr-i Bahri namında 2 vapur satın alınarak yolcu ve eşya nakline tahsis olunmuştur. İşletmenin çekirdeği, 1843’te hizmete giren “Fevaid-i Osmaniye” idaresidir. Bu idare, İngiltere’den getirilen makineli gemilerle Boğaziçi’nden Adalar’a, Gemlik’e ve İzmit Körfezi’ne, daha sonraları da Akdeniz ve Karadeniz limanlarına tasıma yapmaya başlamıştır. 1870 yılında bu kuruluşun yerine İdare-i Aziziye geçmiştir. İdare-i Aziziye’nin gemilerini daha çok fakir halk tercih etmiş, durumu iyi olanlar, iki yabancı şirketi, Lloyd Triestino ve Pake Kumpanyaları gemilerini kullanmışlardır. 1878’de bu idarenin yerini alan İdare-i Mahsusa, ilk zamanlar büyük başarılar elde etmiş ise de 1909’da imtiyazını bir İngiliz şirketine devretmek zorunda kaldı. Ancak İngilizlerin taahhütlerini yerine getirememesi ve hisselerini satamamaları nedeniyle şirketin imtiyazları feshedilmiş, 1910’da Osmanlı Seyrisefain İdaresi kurulmuştur. İdare, Fransa’dan ve Almanya’dan 6 gemi ithal ederek faaliyetini cumhuriyet yıllarına kadar sürdürmüştür, Cumhuriyet Döneminde adı Türkiye Seyrisefain İdaresi olmuştur (As, 2006).

Lozan Antlaşması ile kabotaj hakkı Türkiye’ye verilmiştir. Bunun ilk örneği Lozan’a göre Türkiye ile Yunanistan arasındaki göçmen taşınması sırasında gerçekleşecektir. Lozan’da bununla ilgili madde şöyledir: “Türkiye Devleti, bahrî kabotaj, yani toprağın bir limanından alınan emtia ve yolcuları, aynı toprağın başka bir limanına bahren naklini kendi sancağına hasretmek hakkını muhafaza etmektedir.” Fakat bu konuda filodaki gemiler



yetersiz kalmış, konferansa katılan ülkelerle özel anlaşmalar yapılarak kabotaj hakkı sadece iki yıllığına bazı özel yabancı şirketlere verilmiştir. Bu şirketler şunlardır: *Servizio Maritimo Italiano*, *Lloyd Triestino*, *Compagnio Navigazioni Italiano*, *Messagerie Paquet et Fresine*, *Khidiv Constant Lines*, *Nelerman Lines*. Söz konusu iki yıllık süre daha da uzatılabilecektir. Fakat genç cumhuriyetin yöneticileri bu konuda kararlı davranmışlar ve birçok konuda olduğu gibi bu konuda da başarılı olarak 3 sene içerisinde Kabotaj hakkının kullanılabilir ortamını sağlamışlardır. (As, 2006).

Lozan Antlaşması ile elde edilen Kabotaj hakkı 19 Nisan 1926 tarihinde çıkarılan kanun ile kullanılmaya başlanmıştır. Kanuna göre; Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine deniz ulaşımı Türk bayrağı taşıyan gemilere bırakılmış; liman hizmetleri ile ilgili işletmeler sadece Türk vatandaşlarına açık tutulmuş; karasuları içinde balıkçılık, süngercilik vs gibi üretken işler ve bu işler de amelelik yapmak, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık gibi işlerde çalışmak da sadece Türk vatandaşlarına açık tutulmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu politikasına verilen önem ve öncelik dolayısıyla denizyollarının da demiryolu politikasını destekler nitelikte geliştirilmesi amaçlanmış, deniz ulaşımı demiryolları ile birlikte düşünülmüştür. Bu amaçla, 23 Mayıs 1927 tarihli kanunla *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* adı altında Nafia Vekaletine bağlı, katma bütçeli bir teşkilat kurulmuş, mevcut ve yeni yapılacak devlet demiryollarını ve bunların bağlanacağı devlete ait limanları işletmek ve inşa etmekle görevlendirilmiştir. Bu teşkilat 30 Mayıs 1929 tarihinde yeniden düzenlenerek *Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü* adını almıştır (Özdemir, 2006a).

“9 Temmuz 1932’ de çıkarılan 2068 sayılı kanunla Türk limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, hayvan, eşya taşımacılığı tamamen devlet tekeline alınmış, özel sektöre şilepçilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman içi, körfez içi taşımacılık ve devletin düzenli gemi işletemediği limanlar arasındaki taşımacılık bırakılmıştır. Ancak bu kanunun özel kesimi engelleyeceği ve tasfiye edeceği düşüncesiyle 29 Mayıs 1933’te 2239 numaralı yeni bir kanun çıkarılmıştır. Bu kanuna göre Türkiye sahillerinde düzenli posta seferlerinin devlet elinde olması ve denizyolları işletme müdürlüğü tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Buna karşılık 6 ay içinde kurulacak bir anonim şirketin Denizyolları İşletme Müdürlüğü ile birlikte çalışma hakkı olacaktır. Bunun üzerine “Vapurculuk Anonim Şirketi” kuruldu ise de çok uzun yaşamamış ve 1935’te dağılmıştır (Gürgözeler, 1997). 5 Mayıs 1939’da Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü adlarında mülhak bütçeli iki idare kurulmuştur. Layihanın 2. maddesi, Devlet Denizyolları İUM’ nün görevlerini şöyle sıralamıştır (As, 2006):

- Türkiye sahillerinde düzenli posta seferleri tekeli işletmek,
- İstanbul civarı iç hatları ve Yalova hatlarını işletmek,
- Gemi kurtarma tekeline işletmek,
- Kılavuzluk ve römorkörcülük tekeline işletmek,
- Van Gölü işletme tekeline yönetmek,
- Deniz, göl, nehir ve kanallarda her çeşit yük ve yolcu nakliyatı yapmak,
- Gemi inşa, tamir ve havuzlarını işletmek,
- Turizm işlerinin denize ait kısımlarını organize etmektir.

Ancak bütün idari düzenleme ve çalışmalara rağmen deniz ulaşımına oldukça elverişli olan Türkiye’de yeterli liman ve tesisin

bulunmayışı nedeniyle deniz taşımacılığı çok fazla gelişme göstermemiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılında 100 bin tonun altında olan deniz ticaret filosu 1950 yılında ancak 500 bin tonun üstüne çıkartılabılmıştır (Özdemir, 2006a).

- **Havayolları Ulaşımı Hakkında Yapılanlar:** Türkiye Cumhuriyeti'nin en genç ulaşım kolu havayollarıdır. Türkiye'de havacılık alanında ilk kesin adım askerî anlamdadır ve 1911 yılında atılmıştır. Bu tarihte İtalyanların Trablusgarp' a saldırması ile Onikiada düşman eline geçmiştir. Donanma yeterli olmadığından, gerekli kesif ve Kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamamış, bu nedenle Avrupa'da askeri amaçlarla kullanılan araçlardan yararlanma gereksinimi duyulmuştur. Bu konuda ilk tarihi kararı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa vererek Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak sağlanması ve bunlarla ilgili tesislerin yapımı için görevlendirmiştir. Aynı amaçla 1 Haziran 1911'de Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahdeme Müfettiş-i Umumiligi'nin ikinci şubesine bağlı bir hava komisyonu kurulmuştur. 1911 yılı basında havacı yetiştirmek üzere ordudan istekli subaylar aranmış, ilk olarak Süvari Üsteğmeni Fesa Bey ile istihkam teğmeni Y.Kenan Bey Paris'e, Blenot Havacılık Okulu'na gönderilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın sıkı takibi sonucu 1912 Ocak ayında bugünkü Yeşilköy Hava Limanı'nın kuzey sınırında bulunan Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan yapılmıştır. Aynı yılın Şubat ayında Fransa'dan bir kişilik bir R.E.P ile iki kişilik, bir Deperdussin uçağı satın alınmış ve 15 Mart 1912'de İstanbul'a getirilmişlerdir. Fesa ve Kenan Beyler bunlarla uçmaya başladılar. Safraköy'deki ilk hava örgütü, 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Mektebi olarak hizmete girmiştir. 1914'te Enver Paşa'nın emriyle 2 uçakla İstanbul-Kahire seferine başlanmıştır. Yzb. Fesa Bey (Evrensev) ile bazı pilotların, eldeki uçakların çok hafif olmaları nedeniyle bu göreve uygun olmadığını ve uçuşun riskli olacağını

Enver Paşa'ya söylemesine rağmen, İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Humus-Beyrut-Şam-Kudüs-El Arış-Port Said-Kahire-İskenderiye rotasında uçuşun yapılması kararlaştırılmıştır (Akdemir, 2005). Muavenet-i Millîye ve Prens Celaleddin adlı bu uçaklar Suriye ve Filistin'de düşmüş, Muavenet-i Millîye'de bulunan Fethi ve Sadık Beyler şehit olmuşlar, denize düşen Prens Celaleddin uçağının pilotu Nuri Bey boğulmuş, arkadaşı İ. Hakkı Bey ise yüzerek kurtulmuştur. Fethi ve Sadık Beyler, Türk Havacılık Tarihi'nin ilk hava şehidi olmuşlardır (As, 2006: 90-91).

En hızlı ulaşım sistemi olan havayollarının dünyada gelişmesi 1900'lü yılların başında olmuş, uçakla yolcu taşınmasına 1919 yılında Fransa, 1929 yılında A.B.D.'de başlanmışsa da sivil havacılık ulaşımı II. Dünya Savaşı'ndan sonra gelişmiştir. Türkiye'de ilk hava ulaşımı 1933 yılında küçük pervaneli uçaklarla başlamıştır. Bu amaçla 20 Mayıs 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuş (2186 Sayılı Kanun), bu daire 1938 yılında Genel Müdürlüğe dönüştürülmüş, 1956 yılında ise T.H.Y adını alarak iç ve dış hatlar yolcu, yük ve posta taşıma görevini üstlenmiştir. Havaalanlarının işletilmesi, hava trafiğinin denetimi, havaalanlarının bakım ve onarımı ise Devlet Hava Alanları İşletmesinin kontrolü altındadır (AÖF, 1998).

Cumhuriyetin ilanından 15 ay sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'ni (sonradan Türk Hava Kurumu), kurmuştur. Cemiyet, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Havacılığının ilerlemesinde en temel adımlardan birisi ve itici gücü olmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde, “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan 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.*” diyerek ulusa havacılıktaki hedefini göstermiştir. 1925 yılında Kayseri’de ve 1926 yılında Eskişehir’de kurulan uçak fabrikaları ve Türk Tayyare Cemiyetinin 1925 yılında Ankara’da kurduğu Akköprü Planör atölyesi, bu amaca yönelik olarak atılan adımlardır (Akdemir, 2005).

Mustafa Kemal Paşa’nın *İstikbal Göklerdedir* direktifleriyle havacılık alanındaki çalışmalara hız verilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı, Türkiye ve Orta Doğu’nun ilk sivil havacılık teşkilatı olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 20 Mayıs 1933 yılında 2186 sayılı kanunla ve 26 kişilik personeli ile kurularak sivil havacılık faaliyetleri düzenli bir yapıya kavuşturulmaya çalışılmıştır. Havayolları Devlet İşletme İdaresi, sivil hava yolları oluşturmak ve bu yollar üzerinde taşıma işleri yapmaktan sorumlu kuruluş olarak görevlendirilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak faaliyet gösteren, askeri ihtiyaçlar için alınmış beş uçak ve yirmi dört personel ile işe başlamıştır. Ülkenin uzak bölgelerini birbirine bağlamak ve mesafeyi en aza indirmek düşüncesiyle hareket edilerek Türkiye’nin büyük şehirleri arasında yolcu seferleri düzenlenmiştir. (Özdemir, 2006a: 39-40).

Sivil havayollarının kurulması konusunda ilk adım 1933 yılı başlarında atılmış ve Amerika’dan iki yolcu uçağı alınmıştır. Ankara-İstanbul havayolu biletleri, 1 Nisan 1933 tarihinde Ankara’da satışa çıkarılmış, haftanın Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri tarifeli olarak İstanbul-Ankara arası uçuşlar başlamıştır. İzmir hattı 1936 yılında devreye sokulmuştur. Başbakan İnönü ve üç milletvekili 17 Haziran 1936’da uçakla İstanbul’a gelmiştir. İnönü, uçuştan sonra, *“İnsan tadını aldıktan sonra tayyare çok iyi bir vasıta”* diyerek, uçaklara olan güvenini dile getirmiştir (Akdemir, 2005).

Millî Müdafaa Vekaleti içinde bir daire şeklinde kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, aynı adla 1935'te Bayındırlık Bakanlığı'na devrolunmuş, yine aynı yıl 3424 sayılı kanunla Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adı altında müstakil bir daire haline getirilerek Nafia Vekaleti'ne, 1939'da da Münakalat Vekaleti'ne bağlanmıştır. Katma bütçeli bir idare halinde işletilen Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, 1933-39 arasında 7 uçak olarak filosunu büyütmüş ve ülke içinde İstanbul-Ankara-İzmir arasında düzenli servisler işletilmiştir. 1933'te 6 ton yük ve 460 yolcudan ibaret olan havayolları taşımacılığı, 1939'da ancak 110 tona ve 1221 yolcuya ulaşabilmiştir. Bu dönemin bazı yıllarında yolcu miktarında şiddetli düşüşler meydana gelmiştir. Bununla birlikte, bu dönem içerisinde Atatürk önderliğinde *Türk Kuşu* müessesesi 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. Özellikle Türk Hava Kuvvetleri'nin sivil havacılığa sürekli bir destek sağladığını, pilot ve teknisyen ihtiyacının karşılanmasında başlıca kaynağı oluşturduğunu da eklemek gerekir (As, 2006).

Atatürk'ün sivil havacılıktaki hedefi uçan bir nesil yetiştirmektir. Uçakla, planörle uçan, paraşütle atlayan, model uçak yapan gençlerin yetişmesini arzu etmiştir. Türkkuşu, bu amacı gerçekleştirmeye yönelik bir kuruluştur(Akdemir, 2005).

Aşağıdaki tabloda (Tablo 2.4.), dönemin havayolları ile taşınan yük ve yolcu miktarları ile yapılan uçuş kilometreleri verilmiştir (Albayrak, 1983):

**Tablo 2.4. 1933-1938 Yılları Arasında Havayolları İle Taşınan Yük ve Yolcu Miktarı ile Yapılan Uçuş Kilometresi**

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Posta (Kg.)	Taşınan Kargo (Kg.)	Taşınan Gazete (Kg.)	Uçulan Km.
1933	460	1112	--	--	59000
1934	158	969	--	--	100.000
1935	273	1208	--	--	172.000
1936	1124	6813	--	--	204.000
1937	609	6900	--	--	210.000
1938	879	8984	--	--	128.347

**Kaynak:** Albayrak, İ. (1983). *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Ankara, s.24-40

- o **Cumhuriyet'in ilk yıllarında havayollarında yabancı yatırımları:** Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, Franco-Romen Hava Seyrüsefer Kumpanyası'nın 1922 senesinde İstanbul'a uğrattıkları hattır. 1924 senesinde Aero Espresso Italiana şirketine 20 senelik bir imtiyaz verilmiştir. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi arasında muntazam sefer tesis etmek istemişse de, faaliyeti ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınırlı kalmıştır. 1925'de Franco-Romen ve Alman Junkers tayyare şirketlerine Ankara-İstanbul arasında bir hat işletilebilecek üzere verilmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Avrupalı havayolu şirketleri, hem Avrupa-Asya arasındaki en uygun havayolu rotası olarak görülen Türkiye üzerinden Asya'ya ulaşmak, hem de Türkiye gibi havayolu ulaşımına elverişli bir ülkeyi ara istasyon

olarak kullanmak için Türk hükümeti nezdinde girişimlerde bulunmuşlardır. Hükümet başta güvenlik gerekçesi ile bu konulara karşı olsa da dönemin iktisat programının turizmin her vasıta ile teşvik edileceğine dair 12. Maddesi gereğince bazı şirketlerle antlaşmalar yapmışlardır (As, 2006). Aşağıdaki tabloda antlaşma yapılan şirketler, menşeleri ve antlaşmaların yapılma yılları verilmiştir:

**Tablo 2.5. 1923-1932 Yılları Arası Antlaşma Yapılan Yabancı Havayolu Şirketleri, Çalıştıkları Hat ve Antlaşmaların Yapılma Yılları ile Süreleri**

Şirketin Adı	Şirketin Menşei	Çalıştığı Hat	Antlaşmanın Yapılma Yılı	Antlaşma Geçerlilik Süresi
<b>Aero Espresso Italiana</b>	İtalya	Brindizi-Atina-İstanbul	1924	20 Yıl
<b>Franco-Romen</b>	--	Ankara-İstanbul	1925	--
<b>Junkers</b>	Almanya	Ankara-İstanbul	1925	2 Yıl
<b>Lufthansa</b>	Almanya	Berlin-İstanbul	1930	--
<b>Curtis Right</b>	ABD	Ülke İçi Seferler	1932	1 Yıl

**Kaynak:** As, E. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)* (derleme)

Tablo 2.5.'den de anlaşıldığı gibi genç Türkiye Cumhuriyeti'nin hem ekonomik hem de teknolojik olarak yoksunlukları hava taşımacılığında kuruluş yılından Kemalist ekonomi programının kabul edildiği 1933 yılına kadar olan sürede yabancı firmalara bir miktar imtiyazlar tanınmış ve Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin kurulduğu 1933 yılından sonra tüm



haklar bu kuruma geçmiş ve milli bir havayolu ulaşım politikası yürütülmüştür.

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılı içerisinde yaşadığı iç ve dış siyasal olaylar, ulaşım sisteminin daha çok emperyalist devletlerin hedefleri doğrultusunda oluştuğunu göstermektedir. Ardı ardına yaşanan savaşlar da -Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı- ulaşım alanındaki gelişmeleri olumsuz etkilemiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki ulaşım imkanları, ihtiyaçları karşılayamayacak durumda olduğundan, ülkenin en önemli sorunları arasında yer almıştır (Yıldırım, 2001).

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk planlı kalkınma programı olarak kabul edilen 1930 İktisadi Programının Ulaşım ile ilgili maddelerini şöyle özetleyebiliriz (Ankara Üniversitesi SBF, 1982):

- Ulaşım Ağının ulusal ekonominin ilk, genel ve ortak aracı olması,
- Demiryolu taşımacılığında kar amacının değil, devletin genel hizmet anlayışının yer alması,
- Ekonomik gelişmenin gerekli damarlarının yol, özellikle demiryolu ve limanlar olarak tanımlanması,
- Türkiye'de kara, deniz, hava taşımacılığında bir birleşim alanıdır. Bu nedenle transit işlemleri ulus için gelir kaynağı olabilir. Serbest mıntıka ve limanlar oluşturulması.

#### **v. Tanıtım Çalışmaları Hakkında Yapılanlar:**

Türkler ve Avrupalılar arasındaki iliksilerin tarihi oldukça eski devirlere kadar gitmektedir. Bu çerçeveden olmak üzere iki toplum, farklı sebeplerle de olsa birbirini tanıma ihtiyacı hissetmiş ve bunun için çaba sarf etmiştir. Batı'da olumsuz Türk ve Türkiye imajının oluşmasında Osmanlı topraklarına gelen gezginlerin ve elçilerin kaleme aldıkları seyahatname veya raporların büyük etkisi bulunmaktadır. İlk dönemlerden beri Batı ülkelerinden Türkiye'ye din adamı, maceracı, antika

kaçakçısı gibi pek çok yabancı gezgin gelmiştir. Ancak XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, bir yandan ulaşım araçlarının gelişmesi, diğer yandan Batı etkisiyle Osmanlı Devleti'nin yabancılara karşı verdiği güvencenin bir sonucu olarak Batılı gezginlerin profilleri değişmeye başlamış, aralarında doktor, ilim adamı, devlet adamı, din adamı vs. gibi pek çok meslektan yabancı, Osmanlı topraklarına gelmeye başlamıştır. Bunun yanında çok büyük bir kısmı misyoner olan yabancı gezginlerin organize bir şekilde İstanbul'a ilk olarak gelişleri 1863 yılında açılan "*Sergi-i Umumi-i Osmanî*" açılışı sırasında olmuştur. Türkiye'ye gelen yabancılar gerek eski devirlerde gerekse XX. yüzyılın başlarında genellikle gayrimüslim rehberler esliğinde dolaşmakta ve yine onların islettikleri pansiyonlarda kalmakta idiler. Bu durum Batı'da 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 Türkçeye gerekse Avrupa dillerine tam olarak hakim olamamaları, kanaatimizce karşılıklı iletişimin arasında en büyük engel olmuştur (Şahin, 2006).

Memleket için pek muzır olan bu propagandacılar Turing Cemiyetinin teşebbüsü ve fiilen hizmeti, belediyenin onayı ve yardımı ile tamamen ortadan kaldırılmıştır. Tercümanlar için belediyece kurslar açılarak kurumun arkeoloji uzmanları tarafından verilen teorik ve uygulamalı derslerle yeniden tercümanlar yetiştirilmiştir (Altıntan ve Şahin, 2007).

Atatürk, Cumhuriyetin ilanı aşamasında olumsuz Türk imajı ile ilgili meselenin farkındaydı. O, Curtis Lafrance adlı bir Amerikalı çocuğun 28 Ekim 1923 tarihli mektubuna 27 Kasım 1923 tarihinde; "*Amerika'nın zeki ve çalışkan çocuklarına yegâne tavsiyem, Türkler hakkında her işittiklerine gerçek gözüyle bakmayıp görüşlerini mutlaka ilmî ve esaslı incelemelere dayandırmaya bilhassa önem vermeleridir*" şeklinde cevap vererek, Batı'daki Türkiye ve Türk imajının olduğu gibi kabul edilmeyip, araştırılarak karar verilmesine ve gerçek Türk'ün kim olduğunun ortaya çıkarılmasına ne kadar önem verdiğini göstermiştir (Şahin, 2006).

Bu dönemde Türkiye'nin tanıtım faaliyetlerini sürdüren ilk olarak Türk Seyyahin Cemiyeti ve daha sonraları isim değişikliği ile Turing ve Otomobil Kurumu olmuştur. Turing ve Otomobil Kurumunun o dönemde tanıtım ile ilgili olarak yaptığı bazı faaliyetleri şöyle sıralayabiliriz (Şahin, 2006; Altıntan ve Şahin, 2007; Turing ve Otomobil Kurumu, 1982; Turing ve Otomobil Kurumu, 1983; Turing ve Otomobil Kurumu, 1936):

Ülke içerisinde yapılan imaj çalışmaları;

- Cemiyetin ilk yaptığı işlerden birisi turistlerin Türkiye'ye gelince ilk temas ettikleri kayıkçılar, hamallar ve otomobilcilerin inzibatsız ve tarifersiz hallerini düzenlemek
- Turing Kurumu tarafından Cumhuriyetin ilk yıllarında Belediyeden alınan yetki ile bu tercümanlara bir kurs açılmış, cemiyetin arkeoloji uzmanları tarafından nazari ve tatbiki derslerle yeniden tercümanlar yetiştirilmiş, Böylece gerçek Türk ve Türkiye imajını Batı'da tanıtma adına ilk sistemli ve ciddi adımlar atılmıştır
- Yine Levantenlerin elinde kalmış olan turist seyahat acenteliklerinin de kurum ve İstanbul Belediyesi'nin ortaklaşa çalışmaları sayesinde milli ellere geçmesi sağlanmıştır. Cemiyet bu acentelerin başında daima tarafsız bir düzenleyici vaziyetinde kalmış ve bu acentelerin turizmin gelişmesi için söz konusu olan müracaatlarını, ait olduğu makamlara bildirerek aracılık etmiştir. Kulübün bu iki başarısı o zamana kadar Türkiye aleyhine akıl almaz propagandalar yapan azınlıkların faaliyetlerine bir son vermesi ve bundan doğan ekonomik faydaların da Türk yurttaşlarının eline geçmesi gibi iki taraflı faydayı beraberinde getirmiştir.
- Türkiye'nin ilk prospektüslerini, ilk afişlerini, ilk karayolu haritasını basmış, ilk turizm incelemelerini hazırlamış ve yayınlamış, turizm kongre ve

konferansları düzenlemiş, devlet mekanizmasının, mevzuatın ve metotların, turizm ihtiyaçları ile yeni bastan düşünülmesi yolunu açmaya çalışılmıştır.

- Türkiye'ye deniz yolu ile gelen yabancıların İstanbul'a yaklaştıkları sırada Türkiye hakkında bilgilendirilmeleridir. Bu yabancılara İstanbul'dan önce uğradıkları memleketlerin ahalisi tarafından düşmanlık veya rekabet yüzünden yapılan olumsuz propagandaların veya geçmiş dönemlerden gelen olumsuz düşüncelerin düzeltilmesi ve bunlara Türkiye ve Türkler hakkında doğru malumat verilmesi için kurumun önde gelen birkaç üyesi turist getiren vapurlara Çanakkale'den binerdi
- Türkiye'ye gelen yabancılar için bir pratik konuşma kitabı hazırlattığı ve günlük kullanımda sıkça karşılaşılan ifadelerin Türkçe, Fransızca, Almanca, İngilizce, İtalyanca ve İspanyolca karşılıklarının yazıldığı görülmektedir
- Yerli mallarının bazı kişiler tarafından fahiş fiyatlarla satılarak yabancıların aldatılmaması için, cemiyetin teşebbüsü ile İstanbul belediyesi tarafından Sandal Bedesteninde yalnız yerli mallara mahsus bir sergi açılmış ve burada satılan eşyaya sabit ve gerçek fiyatlar koydurularak seyyahların aldatılmamaları sağlanmaya çalışılmıştır.
- Tek başına veya grup halinde gelen seyyahlar arasında gazeteci, yazar, sair, milletvekili ve aydın gibi önemli şahıslar bulunduğu haber alındıkça Turing cemiyeti tarafından karşılanmış ve kendilerine ikramlarda bulunulmuştur.

Ülke dışında yapılan tanıtım çalışmaları;

- Yabancıları Türkiye'ye gelmeye teşvik için acenteler ve konsolosluklar ve Turing ve otomobil kulüpleri, seyahat acenteleri, fahri temsilciler ve şubeler vasıtası ile prospektüsler, afisler Türkiye hakkında konferanslar, mecmualar, risaleler, takvimler, makaleler, prospektüs yapmak isteyenlere memleketin güzelliklerini, abidelerini, eski eserlerini gösteren fotoğraflar göndermiştir.

- Ayrıca Türkiye’de seyahat şartlarını ve faydalı bilgileri içeren el ilanları ve sirkülerler gönderilmiş, uluslararası birçok sergilere propaganda afisleri, yayınlar ve memleketin fotoğraflarını göndermek sureti ile iştirak edilmiştir.
- Uluslararası turizm ve otomobil sporu teşekküllerinin senelik kongrelerinde veya idare meclisleri toplantılarında da bulunulmuştur.
- Avrupa’nın bazı memleketlerinde teşkil edilen dış komiteler vasıtası ile memleket hakkında propaganda yapılmış ve dış memleketlerde Türkiye’ye dair birçok konferanslar verilmiştir.
- Turizm ve otomobil sporları bakımından dünyanın en mühim teşekkülleri olan “*Uluslararası Turizm Birliği*” (Alliance Internationale de Tourisme) ile “*Uluslararası Tanınmış Otomobil Kulüpleri Birliği*” (Association Internationale des Automobile - Clubs Reconnus), “*Uluslararası Turistik Propaganda Birliği*” (Association Internationale des Organes de Propagande Touristique) ve Merkezi Turizm Meclislerinin idare meclislerine iştirak edilmiş ve kurum bu çalışmaları ile Türkiye’nin turizm açısından menfaatini müdafaa edebilecek ve bu alanda gerçekleşecek yeniliklerden zamanı zamanına haberdar olacak bir konuma gelmiştir.
- Türkiye’nin eski eserlerini ve güzel manzaralarını gösteren büyük boyda fotoğraflar, afisler ve diğer turizm malzemesi 1932 senesi ilkbaharında açılan Milano ve Paris Sergilerinde sergilenmiştir. Prag’da toplanan “*Uluslararası Turizm Birliği*” senelik kongresine ve bundan sonra Peşte’de toplanan “*Uluslararası Merkezi Turizm Meclisinin*” senelik kongresine katılmış ve Peşte’de bu münasebetle bir Türk-Macar Turizm komitesi, İtalya’da bir Türk-İtalyan Turizm Heyeti kurulmuş, Viyana, Milano, Roma, Floransa ve Bükreş’te Türkiye’de turizm ve Türkiye’nin tanıtımı ile ilgili konferanslar verilmiştir.

- Nis'te Türk-Fransız Komitesi kurulmuş, bu komite Nis'te Mart'ın 14'ünden 21'ine kadar devam eden bir Türk Haftası düzenlenmiş ve bu hafta süresince Türk eserleri ve Kızılay islemeleri ile Türk ressamlarının resimleri sergilenmiş ve parlak bir müsamere de verilmiştir. Yine aynı dönemde Nis'te açılan “*Turizm Konferansı*” ile “*Uluslararası Turizm Merkezi Meclisi*” kongresine, Kopenhag'da toplanmış “*Uluslararası Turizm Birliği*” senelik kongresine, St. Rafael'de açılan Turizm Sergisine iştirak edilmiştir. 1933 yılında Bükreş'te Romanya Kralının himayesinde toplanan “*Balkan Turizm Federasyonu*” kongresine iştirak edilmiş, Sofya'da Türk-Bulgar, Atina'da Türk-Yunan ve Romanya'da Türk-Romen Komiteleri kurulmuştur.
- Lahey'de, Roma'da, Paris'te, Londra'da toplanan Turizm Kongrelerine cemiyet üyeleri katılarak, Türkiye'nin tanıtımı ile ilgili önemli faaliyetler gerçekleştirmiştir.
- Turing kurumu 1930 yılında çıkarmaya başladığı TTOK Belleteni günümüze kadar varlığını devam ettiren en uzun soluklu dergilerden birisidir. Dergi turizme yönelik rehber niteliğinde yayınlarla yola çıkmış, daha sonra ise bilimsel nitelikli bir dergiye dönüşmüştür.
- Turing Kurumu 1923-1939 yılları arasında alanında Türkiye'de önemli bir boşluğu doldurmuş ve gerçek bir ihtiyaca cevap vermiş, uzun yıllar turizm, kültür ve teknik alanlarda bir devlet organı gibi görev yapmış ve o tarihe kadar başıboş kalmış bir çok konuya resmiyet kazandırmıştır. Cemiyetin yayınladığı seyahat ve propaganda eserleri arasında 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 sayılabilir. Ayrıca Amerikan film şirketi Fox ile bir anlaşma yapılarak 1930 senesinde Ankara ve İstanbul manzaralarından oluşan film şeritlerinin Avrupa'da gösterilmesi temin edilmiştir.

1933 yılına gelindiğinde Devlette resmi olarak tanıtım faaliyetlerine başlamıştır. Daha sonradan Turizm Genel Müdürü olacak olan Vedat Nedim TÖR bu yıl içerisinde Matbuat Genel Müdürlüğü yapmaktadır ve 10 yıldır yapılan atılım ve devrimleri dünyaya anlatmak bu müdürlüğün ilk görevidir. Ama koşullar inanılmayacak kadar kısıtlıdır. Matbuat Umum Müdürlüğü'nün kadrosunda müdür hariç sadece üç kişi vardır ve bütçe de tüm yıl için topu topu 10.000 liradır. İlk iş olarak kadro genişletilir ve üç yeni eleman alınır: Burhan Belge, Server İskit ve Nazlı Tektaş (Hakimiyet-i Milliye, 2009).

- **La Turquie Kemaliste dergisinin kuruluşu:** 1933 yılında Vedat Nedim TÖR ve ekibinin aklına Avrupa'da ücretsiz olarak dağıtılacak bir dergi basmak gelir. Bu derginin adı “*La Turquie Kemaliste*” (Kemalist Türkler)’ dergisi olacaktır. Fransızca, Almanca ve İngilizce olarak basılan bu dergi Türkiye'nin ilk propaganda dergisi olmuştur. Vedat Nedim TÖR Türkiye'nin ilk propaganda dergisinin kuruluşunu anılarında özetle şöyle anlatmıştır (Akçura, 1998):

*“Matbuat Umum Müdürlüğüne Ulus'ta Dahiliye 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 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 danışası 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.”*

Vedat Nedim TÖR’ün bu isteği kabul edilir. İçişleri Bakanı imzası ile tüm vali ve belediye başkanlıklarına bir yazı gönderilerek bölgelerindeki turistik ve tarihi eserlerin “artistik foto”larını ister. Ancak gelen resimler istediği gibi olmaz. Vedat Nedim TÖR neredeyse vazgeçmek üzereyken İstanbul’dan bir zarf gelir. İçinde birbirinden güzel, gerçekten çok zevkli fotoğraflar vardır. Altlarındaki imza ise Othmar Pfershy’dır. Tör, derhal telefonu açıp İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ’dan bu kişiyi bulup, yataklı vagonla Ankara’ya yollamalarını ister. Othmar birkaç gün sonra gelir. Tör’ün Othmar Pfershy’yi ikna etmesi kolay olmaz. Ama sonuçta, Matbuat Umum Müdürlüğü’nün kadrolu fotoğrafçısı olmayı kabul eden Othmar, sonraki beş yıl boyunca Türkiye’yi karış karış dolaşarak 16 bin kare fotoğraf çekecektir (Akçura, 1998).

Örnek sayı İstanbul’daki devlet matbaasında basılır. Vedat Nedim TÖR ilk sayıyı Şükrü Kaya’ya götürür. *“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 sayı hazırlamış. Ben baktım, galiba hiç de fena olmamış”; diye dergiyi Paşaya uzattı. Paşa, dergiyi âdeta kaptı. Gözlüğüne takarak ince ince tetkik etti. Ve 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 ederim, Vedat, tebrik ederim, Vedat.” dedi. Sevinçten içim içime sığıyordu.”*

Haziran 1934’de çıkacak yeni bütçelerini 95.944 lira üzerinden, kadrolarını da hademeleri dahil 20 kişi olarak önerir. Yeni Bütçe ve Teşkilat Kanunlarını geçirmek için milletvekillerine hoş görünmek gerekmektedir. La Turquie Kemaliste’in başarılarına bir yenisini eklemek için, bir zamanlar



Hariciye Vekâletince yayınlanan Ayın Tarihi dergisini de yepyeni bir anlayışla çıkarmayı kararlaştırırlar. Bu iki derginin başarısı bütçe ve kanunun hızlı ve eksiksiz çıkmasını sağlar. Birbiri ardından devrimler yaşamış ve onuncu yılını arkada bırakmış olan Türkiye Cumhuriyeti, tüm dünyanın ilgi ve merak merkezi olmuştu. Tanınmış yazarlar ve gazeteciler Türkiye'ye geliyor, görüşme ve incelemeler yapıyor; ülkelerine dönünce de seri makaleler, kitaplar yayınlıyorlardı. Tüm bu gelenlerle ilgilenmek görevi de Matbuat Umum Müdürlüğü'ne düşüyordu. Müdürlük, bütün bu meraklara cevap verebilmek ve yeni Türkiye'yi tanıtmak amacıyla La Turquie Kemaliste dergisinin yanı sıra çeşitli kitaplar, broşürler, albümler, kartpostallar, turistik masa takvimleri yayınlamaya başlar. Ayrıca çeşitli uluslararası toplantılara geniş bir matbuat heyetiyle gidilir, gidilen her kentte “Fotoğraflarla Türkiye” ve “Turistik Türkiye” adlı sergiler düzenlenir, yabancı dilde yayınlar dağıtılır. Ama her durumda La Turquie Kemaliste dergisi tanıtım çalışmalarının gözbebeği olma özelliğini korur. Cumhuriyetin on beşinci yılında devlet tarafından yayınlanan XV. Yıl Kitabı'nda, Matbuat Umum Müdürlüğü'nün beş yıllık icraati sırasında 119.690 nüsha La Turquie Kemaliste dergisi dağıttığı belirtilir. Dağıtılan tüm diğer yayınların toplamından daha yüksek bir sayıdır bu. Vedat Nedim TÖR' ün Matbuat Umum Müdürlüğü 6 Ekim 1933'den, 6 Ekim 1937'e kadar tam 4 yıl sürer. Bir yanlış anlaşılma yüzünden istifası istenir. Vedat Nedim TÖR kısa bir süre sonra Turizm Müdürü olarak çalışmaya başlar. La Turquie Kemaliste dergisi ise yayınlanmaya devam etse de, eski gücünü yitirmiştir. Giderek araları artan aralıklarla ve sayıları birleştirilerek 1949 yılına kadar yayını sürdürür (Akçura, 1998).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ÇOK PARTİLİ DÖNEM TÜRKİYE TURİZMİ (1950-2008)

#### 3.1. Çok Partili Dönem Türkiye Turizmi Çalışmaları

Bu bölümde CHP'nin tek parti iktidarının bittiği 1950 seçimlerinden birinci kalkınma planının hazırlandığı 1963 yıllarını kapsar.

Turizm sektöründeki yatırımları teşvik etmek amacıyla 1953 yılında 6086 sayılı “Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu” çıkarılmış ve böylelikle turizm politikalarının ana ilkelerinin belirlenmesi ve turizmin ulusal ekonomi içerisindeki yerini sağlayacak girişimlerinin hızlandırılması amaçlanmıştır (Kozak vd., 2001: 109).

1950 yılında turizm sektörüyle ilgili olarak gerçekleştirilen bir başka düzenleme de Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın bir milyon liralık “Turizm Kredisi Fonu” oluşturmasıdır. Ayrıca Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu'nun amaçlarını gerçekleştirebilmek için 1955 yılında 10 milyon lira sermayeli “Türkiye Turizm Bankası” kurulmuştur. Bu banka daha sonra 4 Mayıs 1960 tarihli ve 7470 sayılı kanunla, 300 milyon TL. sermaye ile “T.C. Turizm Bankası”na devir olmuştur (Öğüt vd., 2003: 22).

Memlekette iç ve dış turizmi geliştirmek için gerekli propagandayı yapmak, seyahat acente büroları tesis etmek, seyahatler tertip etmek bu amaçla vasıtalar tedarik etmek, turizm teşekkülleri ile münasebetler temin etmek, turistik tesisler vücuda getirmek vb' bankanın görevleri arasında sayılabilir. 1989'da bankacılık ve işletmecilik faaliyetleri birbirinden ayrılarak bankanın, bankacılık faaliyetlerini Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. devralmış, işletmecilik faaliyetleri Turban Turizm A.Ş. adıyla kurulan bir şirkete devredilmiş, zamanla özelleştirme kapsamına alınarak bu şirket tasfiye edilmiştir (Sivil, 2007).

1954 yılında yürürlüğe giren 6224 sayılı “Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu” ile “Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu” bir arada düşünüldüğünde yerli yatırımların teşviki ile birlikte yabancı sermayenin de Türkiye'ye girmesi ve yatırım yapması kolaylaştırılmıştır. 1957 yılında “Basın ve Turizm Genel Müdürlüğü”, “Basın Yayın ve Turizm Vekaleti” adıyla bakanlık olmuştur. Temmuz 1963 yılında Bakanlık, “Turizm ve Tanıtma Bakanlığı” adını alarak turizm faaliyetlerine bir disiplin ve şekil getirilmiş ve turizm faaliyetleri daha bilinçli yapılmaya başlanmıştır. Türkiye’de 1950-1962 yılları arasındaki dönemde, Türkiye’deki uluslararası turizm gelişmesine ait istatistiksel bilgiler Tablo 2.6’ da verilmiştir. 1950 yılında 3 300 olan turizme uygun yatak sayısı yaklaşık 7 kat artarak 1962 yılında 22 050’ye, 1950 yılında 28 625 olan gelen turist sayısı yaklaşık 6 kat artarak 172 867’ye ulaşmıştır. Aynı dönemde yurtdışına giden kişi sayısı 1953 yılında 80 000 iken 1960 yılında bu sayı 28 000 kişiye düşmüştür. 1960 yılında ülkemize gelen yabancılar ile yurt dışına giden vatandaşların sayısında büyük düşüşler yaşanması, turizm mevsiminin başlaması sırasında meydana gelen 27 Mayıs İhtilali’nin turizm için yarattığı olumsuz şartların etkisine bağlanmaktadır (Köseoğlu, 2000: 67-68).

**Tablo 3.1. Planlı Dönem Öncesinde Türkiye’de Turizm (1950-1962)**

<b>Yıl</b>	<b>Turizme Uygun Yatak Sayısı</b>	<b>Gelen Turist Sayısı</b>	<b>Turizm Gelirleri (1000 \$)</b>	<b>Turizm Giderleri (1000 \$)</b>	<b>Gelir-Gider Dengesi</b>
<b>1950</b>	3300	28625	-	-	-
<b>1951</b>	-	31377	4317	573	3744
<b>1952</b>	6219	38837	2287	721	1566
<b>1953</b>	-	70055	2350	612	1738
<b>1954</b>	-	71331	1771	612	1159
<b>1955</b>	9000	79369	1979	625	1354
<b>1956</b>	-	99414	2495	1266	1229

1957	-	100803	1041	270	771
1958	-	114744	1535	23	1512
1959	12326	126610	4756	1156	3600
1960	14200	94077	5460	673	4787
1961	-	129104	6880	3977	2903
1962	22050	172867	7316	8658	-1342

**Kaynak:** Sözen, M. Ö. (2006). *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.21.*

Bu dönem ile ilgili olarak bir analiz yapıldığında, 1950 yılına kadar turizm alanında ciddi adımların atılmadığı söylenebilir. Bununla birlikte 1923-1950 yılları arasında, bir yandan dünyanın siyasal konjonktürünün inişli-çıkışlı ve çoğu zaman savaş içerisinde bir yaşamının sürdürüldüğü bir döneme denk gelmesi ile turizm hareketlerinin dünya genelinde sönük geçmesi, öte yandan da yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin içte ve dışta çözmesi gereken ekonomik, siyasal ve toplumsal sorunların bulunması, Türkiye’de turizmle ilgili çalışmaların gerektiği şekilde yapılamamasına yol açmıştır. Ancak 1950-1960 döneminde, o dönemin iktidarının da ekonomik anlayışının etkisiyle bu alanda bazı öncü çalışmalar yapılmıştır (Kozak vd., 2001: 111).

Tek parti dönemi ile planlı dönem arasında kalan bu 13 senelik sürede turizmde büyük gelişmeler elde edilmemesine karşılık bu dönem, turizmin devlet teşkilatı içinde yerini almasına öncülük etmiştir. Dönem boyunca turizmin gelişmesi için yapılan çalışmalar planlı kalkınma döneminin alt yapısını teşkil etmiştir denilebilir (Sözen, 2006).

### 3.2. Planlı Dönem Sonrası Türkiye Turizmi

Cumhuriyetin ilk yıllarında izlenen politikaların eksiklikleri anlaşarak, 1932-1960 döneminde, ülke sanayinin temelini oluşturacak yatırımların gerçekleştirilmesi için karma ekonomi sistemi benimsenmiş ve o dönem için dünyada kabul edilen sanayi planları yaklaşımına geçilmiştir. 1929 Dünya Ekonomik Krizi sonrasında ülkemizde de devletin ekonomiye müdahalesinin arttığı, devletçiliğin uygulamaya konduğu, kamu müdahaleciliği ve hatta 1930'lu yılların başlarında planlama denemelerine yer verilen uygulamaların önem kazandığı görülmüştür. Cumhuriyetimizin kurucusu Atatürk bu fikri şöyle ifade etmiştir: "Ekonomide ferdin gerçekleştiremediği faaliyetleri devlet kendi üzerine alabilir." Böylece, özel sermaye birikiminin yetersizliği nedeniyle Türkiye, 1933 yılında devletçilik yoluyla sanayileşme politikasına geçmiştir. Hükümetlerin yatırım harcamalarının düzene sokulmasına yönelik planlar yapılmıştır. Şakir Kesebir Planı, İsmet İnönü Programı, 1933-1937 ve 1938-1942 Sanayi Planlarına paralel Meslek Eğitimi Planları, Şevket Süreyya Planı gibi planlar bu dönemin ürünleridir (DPT, 2006).

Türkiye Cumhuriyeti'nin 1961 Anayasası'nın iktisadi ve sosyal hayatın düzenlenmesi ile ilgili 41. maddesi; "İktisadi ve sosyal hayat; adalete, tam çalışma esasına ve herkes için insanlık haysiyetine yaraşır bir yaşayış seviyesi sağlaması amacıyla düzenlenmiştir. İktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek; bu maksatla, milli tasarrufu arttırmak, yatırımları toplum yararının gerektirdiği önceliklere yöneltmek ve kalkınma planlarını yapmak devletin ödevidir." hükmünü getirmiştir. 1961 Anayasası'nın 129. maddesinde ise; "İktisadi, sosyal ve kültürel kalkınma plana bağlanır; kalkınma bu plana göre gerçekleştirilir." hükmü getirilmiştir (Köseoğlu, 2000: 68).

1982 Anayasası'nın İkinci Bölümü olan Ekonomik Hükümler Bölümünün ilk maddesi (166. Madde) planlama ile ilgilidir. Hüküm şöyledir (T.C. Anayasası, 2004): "*Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayinin ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini, ülke kaynaklarının döküm ve*

*değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, bu amaçla gerekli teşkilatı kurmak Devletin görevidir.*

*Planda milli tasarrufu ve üretimi artırıcı, fiyatlarda istikrar ve dış ödemelerde dengeyi sağlayıcı, yatırım ve istihdamı geliştirici tedbirler öngörülür; yatırımlarda toplum yararları ve gerekleri gözetilir; kaynakların verimli şekilde kullanılması hedef alınır. Kalkınma girişimleri, bu plana göre gerçekleştirilir.*

*Kalkınma planlarının hazırlanmasına, Türkiye Büyük Millet Meclisince onaylanmasına, uygulanmasına, değiştirilmesine ve bütünlüğünü bozacak değişikliklerin önlenmesine ilişkin usul ve esaslar kanunla düzenlenir.”*

1963 yılından itibaren Beş Yıllık Kalkınma Planları uygulamasına başlanmıştır. Hazırlanan bu Beş Yıllık Kalkınma Planları iktisadi plan niteliğindedir. İktisadi plancılığın tanımı şöyle yapılabilir; “Belirli bir dönemde belirli sosyoekonomik amaçlara ve sayısal olarak ifade edilebilen hedeflere ulaşmak için bu işle görevlendirilmiş organlar tarafından ve daha önceden saptanan araçları kullanmak suretiyle belirli bir bölgede yürütülen faaliyetlerin tümüne denir” (Kozak vd., 2001: 114).

Türkiye'de 1960'dan itibaren ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın hızlandırılması, uygulanan politikalar arasında uyum sağlanması, toplumsal ve kültürel dönüşümün uyumlu yönlendirilmesi ve ekonomiye rasyonel kamu müdahalesinin temini amacıyla Kalkınma Planlarının hazırlanması ve uygulanması fikri benimsenmiştir. 1961 Anayasası ile iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek için Kalkınma Planlarının hazırlanması hükme bağlanmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda 30 Eylül 1960 tarihinde Başbakanlığa bağlı Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Devlet Planlama Teşkilatının görevi ekonomik, sosyal ve kültürel politikaların ve hedeflerin tayininde ve ekonomik politikayı ilgilendiren faaliyetlerin koordinasyonunda Hükümete yardımcı olmak ve danışmanlık yapmaktır. 1982 Anayasası da planlı kalkınmayı ve planların devlet tarafından hazırlanmasını hükme bağlamıştır. Devlet Planlama Teşkilatının yeniden düzenlenmesi; 16/6/1994 tarihli ve 4004 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak,

Bakanlar Kurulunca 19/6/1994 tarihinde kararlaştırılan kanun hükmünde kararnameye göre Devlet Planlama Teşkilatının görevleri şunlardır (DPT, 2000):

**a)** Ülkenin doğal, beşeri ve iktisadi her türlü kaynak ve imkanlarını tespit ederek, takip edilecek iktisadi, sosyal ve kültürel politika ve hedeflerin belirlenmesinde Hükümete müşavirlik yapmak,

**b)** Hükümetçe belirlenen amaçlar doğrultusunda kalkınma planları ile yıllık programları hazırlamak,

**c)** Bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının iktisadi, sosyal ve kültürel politikayı ilgilendiren faaliyetlerinde koordinasyonu sağlamak, uygulamayı etkin bir biçimde yönlendirmek ve bu konularda Hükümete müşavirlik yapmak,

**d)** Uluslararası kuruluşlarla iletişim içerisinde çalışarak ileriye dönük stratejiler geliştirmek ve topluma perspektif sağlayan politika önerilerini katılımcı bir yaklaşımla belirleyerek özel kesim için orta ve uzun dönemde belirsizlikleri giderici genel bir yönlendirme görevini yerine getirmek,

**e)** Kalkınma planlarının ve yıllık programların başarı ile uygulanabilmesi için ilgili kurum ve kuruluşların ve mahalli idarelerin kuruluş ve işleyişlerinin iyileştirilmesi konusunda görüş ve tekliflerde bulunmak,

**f)** Kalkınma planlarının ve yıllık programların uygulanmasını izlemek ve koordine etmek, değerlendirmek ve gerektiğinde kalkınma planlarında ve yıllık programlarda usulüne uygun değişiklikler yapmak,

**g)** Maliye, para, dış ticaret ve kambiyo politikalarının kalkınma planı ve yıllık programların hedefleriyle uyum içinde uygulanması konusunda Hükümete müşavirlik yapmak,

h) Özel sektör ve yabancı sermaye faaliyetlerinin plan hedef ve amaçlarına uygun bir şekilde yürütülmesini düzenleyecek teşvik ve yönlendirme politikalarının genel çerçevesini hazırlamak ve Hükümete teklif etmek,

ı) Kalkınmada öncelikli yörelerin daha hızlı bir şekilde gelişmesini sağlayacak tedbirleri tespit ve teklif etmek, uygulamayı izlemek ve koordine etmek,

j) Kalkınma planı ve yıllık programlardaki ilke ve hedeflere uygun olarak, uluslararası ekonomik kuruluşlarla ilişkilerin geliştirilmesinde, temas ve müzakerelerin yürütülmesinde gerekli görüş ve tekliflerde bulunmak,

k) Bölgesel veya sektörsel tabanda gelişme programları hazırlamak.

1960 yılına kadar turizm sektörüne gereken önemi göstermemiş olan devlet, bu yıldan sonra düzenlenen ve uygulamaya başlanan gelişme politikası niteliğindeki beş yıllık kalkınma planlarında, turizmin geliştirilmesi için gerekli önlemlere yer vermiştir. Türkiye, 1963 yılından bu yana, planlı karma ekonomi politikası ilkelerini uygulamaktadır. Bu ekonomik politika “Gelişme ve Kalkınma Politikası” niteliğinde olup ayrıntıları “Beş Yıllık Kalkınma Planları”nda ve “Yıllık Programlar” da yer almaktadır. Kalkınma planları mevcut durumun analizi, araştırılması, kalkınma hedefi ve stratejileri, bu hedeflere ulaşılması için gerekli tüm ilke ve araçları kapsamaktadır (Sözen, 2006).

### **3.2.1. I. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1963-1967)**

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1963: 428):



#### Tedbirler:

a. Turist çekmek üzere Türkiye'nin çok iyi propagandası yapılmalıdır. Bu propaganda bu konuda tecrübeli yabancı reklâm müesseseleri ile işbirliği yapılarak sağlanacaktır. Ayrıca gereken ülkelerde bir «Turist Eğilimleri Araştırması» ve turizmle ilgili görülecek diğer araştırmalar yaptırılacaktır. Buna paralel olarak dış turizmin gelişmesi bakımından öncülük görevi olan iç turizmin de geliştirilmesi teşvik edilecektir.

b. Türkiye'nin bütün turizm işlerini gerekli yetki ve imkânlarla düzenli olarak yürütmek üzere, bir teşkilât en kısa zamanda kurulacaktır.

c. Şehir ve kasabalarda turizm ile ilgili kurum ve kuruluşların katıldığı bir «Turizmi Geliştirme Kurulu» kurulması teşvik edilecektir. Bu kurul, o çevrenin turizm gelişmesini planlayacak, proje yapılmasını teşvik ve yapılan işleri kontrol edecektir. Bu kurulların çevredeki kaynakları harekete getirmekte başarı gösterdiği yerlere Devlet desteklemesinde her bakımdan öncelik tanınacaktır.

d. Turistlerin yurdumuzda kalmalarını kolaylaştırıcı tedbirler alınacak, özellikle gümrük ve kambiyo işlemleri basitleştirilecek, danışma büroları açılacak, turistlerin gezi ve dinlenmelerini kolaylaştırıcı hizmetler düzenlenecektir.

e. Turizm Bankasının bünyesi ıslah edilecek, dayanak ve imkânları süratle geliştirilerek turistik tesislere yeterli ve turizm sanayinin gereklerine uygun krediler vermesi sağlanacaktır.

f. Yasa ve tüzüklerin turizmin gelişmesini engelleyen hükümleri değiştirilecektir.

g. Yurdumuzda belli zamanlarda ve yerlerde festivaller ve ikinci beş yıllık plân döneminde bir olimpiyat tertiplenmesi için gerekli inceleme ve araştırmalar yapılacaktır.

h. Turizm personeli eğitimine öncelik verilecektir.

i. Yeni yapılacak turizme elverişli otel ve motellere bir süre için bina vergisinden muafiyet tanınması imkânları araştırılacaktır.

j. Kamu kesimindeki dinlenme kamplarından turistlerin faydalanma imkânları aranacaktır.

k. Eğitim ve halk eğitim programlarında bölgedeki turistik eserlerin tanıtılması ve benimsetilmesi hususları göz önünde tutulacaktır.

1. Turistik tesislerin kurulduğu yerlerde turistlerin ihtiyaçlarını karşılayacak yiyecek, içecek ve hatıra eşyasının mahallî gayretlerle üretimi ve satışı arzi desteklenip düzenlenecektir.

m. Turizme ve turistik maksatlarla geliştirilmeğe elverişli tabiat değerlerinin kullanılmasını tayin etmek ve bu gibi yerlerde spekülasyona mâni olmak için ilgili makamlara gerekli yetkileri veren kanuni hükümler getirilecektir.

Hedefler:

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planına göre Türkiye turizminde planın başladığı 1963 yılı hedeflenen turist sayısı 200.000 turist, hedeflenen turist başı harcama tatil boyunca 65 \$ ve toplam gelir ise en az 13 milyon dolar. Sona erdiği 1967 yılındaki hedeflenen turist sayısı 415.000 turist, hedeflenen turist başı harcama tatil boyunca 100\$ ve toplam gelir ise en az 41.5 milyon dolardır (DPT, 1963)

Tablo 3.2' de 1963 ve 1967 yılları arası hedefler verilmiştir.

**Tablo 3.2. I. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1963 ve 1967 arası Hedefleri ve Verileri**

Yıl	Hedef Turist Sayısı	Gelen Turist Sayısı	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1963	200.000	198.841	99.4	13	7.7	59.5
1964	240.000	229.347	95.6	18	8.3	46.1
1965	288.000	361.758	125.6	25	13.8	55.2
1966	345.000	440.534	127.7	35	12.1	34.6
1967	415.000	574.055	138.3	41.5	13.2	27.5

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1963) *1. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası ve DPT (1967) *2. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında turizm tesis yatırımlarının özel sektör tarafından, altyapı yatırımlarının ise kamu sektöründe yapılması; Marmara, Ege ve Antalya bölgelerinin öncelikle ele alınması turizm politikasının ilkeleri olarak belirtilmişti. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında turizm sektörüne, her yıl toplam yatırımların % 1,4 oranındaki bir bölümünün ayrılması öngörülmüştür. Fakat yıllık programlarda bu oran yükseltilmiş ve ortalama olarak yıllık toplam yatırımların % 2,04 ü turizm sektörüne ayrılmıştır. Bu yatırımlar planlı dönemin ilk üç yılında ortalama olarak % 81 oranında gerçekleşmiştir. Birinci Planda tanımlanan hedefler ilk üç yılda genel olarak gerçekleşmişlerse de, öngörülen tedbirler, uygulamadaki aksaklıklar nedeni ile, zamanında alınamamıştır. Nitekim beklenen talep artışı gerçekleşmiş, Plânda 1967 yılı için öngörülen yabancı turist sayısına 1966 yılında yaklaşık olarak erişilmiş, ancak dış turizm gelirlerinin tümünün resmî kanallardan

yurda girmesi sağlanamamış; ayrıca sektördeki arz kapasitesi, nitelik ve nicelik yönlerinden gerekli gelişmeyi gösterememiştir (DPT, 1967).

### **3.2.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1968-1972)**

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1967: 600-601)

Tedbirler:

- a. Turizm ve Tanıtma Bakanlığının sadece turizm sektörü ile uğraşmasını sağlayacak şekilde teşkilatlanması gerçekleştirilecek bugünkü kuruluş kanununda gerekli değişiklikler yapılacaktır.
- b. İkinci Beş Yıllık Plan döneminde Türkiye'nin turizm tanıtması sadece Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tarafından ve gerekli durumlarda diğer kamu kuruluşları ile işbirliği sağlanarak yapılacaktır.
- c. Turizm faaliyetlerinin gelişebilmesi için çevre sağlığı ve gıda kontrolüne önem verilecek, bu amaçla soğuk hava zincirinin kurulması için gerekli çalışmalar yapılacaktır.
- d. Kamu sektörü elindeki turistik işletmelerin aynı elden yönetilmesi ve belirli bir işletme politikasının izlenmesi için «Turizm İşletmeleri Kurumu» kurulacak veya mevcut örgütlerden birine bu görev verilecektir.
- e. Turizm kredileri arttırılacak, sadece bu konuda çalışacak bir teşekkülün kurulması sağlanacak ve turizm sektöründeki kredi politikası bu örgütçe yürütülecektir.
- f. Turistik Öncelik bölgeleri arasında farklı faiz oranları uygulanmasına da çalışılacaktır.

- g. Çeşitli kamu kuruluşları tarafından yürütülen turizm eğitimi ve öğretimi çalışmalarının koordine halde ele alınabilmesi için bir «Turizm Eğitimi ve Öğretimi Millî Merkezi» kurulacaktır.
- h. İkinci Beş Yıllık Plan süresinin başlarında Türkiye'nin turizm yönünden fizikî planı bütün turistik öncelik bölgelerini kapsayacak şekilde tamamlanacak, turizm yatırımları bu plana uygun olarak gerçekleştirilecektir.
- i. İkinci Plan döneminde uluslararası alanda ve özellikle Akdeniz ülkeleri ile ortak turizm tanıtması konusunda çeşitli işbirliği imkânları aranacaktır.
- j. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı döneminde tabu, tarihî ve arkeolojik değerlerin, anıt ve eserlerin korunması, değerlendirilmesi, onarımı çalışmalarında Planda öngörülen bölgelere ve turistik konaklama tesislerinin yoğunlaştırılacağı yerlere öncelik tanınacaktır.
- k. Yıllık programların hazırlanışında ulaştırma ve turizm faaliyetleri arasındaki bağıntı daha ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

#### Hedefler:

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planına göre Türkiye turizmde planın başladığı 1968 yılı hedeflenen turist sayısı 588.000 turist, hedeflenen toplam gelir ise en az 45 milyon dolar. Sona erdiği 1972 yılındaki hedeflenen turist sayı 1.435.000 turist, hedeflenen toplam gelir ise en az 135 milyon dolardır (DPT, 1967)

Tablo 3.3' de 1968 ve 1972 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

**Tablo 3.3. II. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1968 ve 1972 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1968	588	602	102.6	45	24.1	33.6
1969	735	694	94.5	55	36.6	66.5
1970	920	724	78.8	70	51.6	67
1971	1.150	926	80.5	110	62.9	57.8
1972	1.435	1.034	72.1	135	103.7	76.8

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1967) *2. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası ve DPT (1972) *3. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi

İkinci Planın ilk dört yılında ortalama % 12,7 artmış ve 1971 de 926 bin kişiye ulaşmıştır. Turizmden sağlanan gelirler ise aynı dönemlerde sırasıyla yılda ortalama % 9,7 ve % 48,0 oranlarında gelişerek 1971 de 63 milyon dolara yükselmiştir. 1971 yılında yurt dışına çıkan vatandaş sayısı, işçiler hariç, 471 bin kişi, dış seyahat harcamaları ise 42 milyon dolar olmuştur. İkinci Plan döneminde konaklama tesisleri yapımı daha çok özel kesim tarafından ele alınmış ve bu girişim teşvik tedbirleri ile desteklenmiştir. İkinci Plan döneminde turizm politikasının ilkesi kitle turizminin geliştirilmesi olmuştur. Özellikle fiziksel planlan tamamlanmış alanlarda kitle turizmi amaçlarına uygun tesislerin kurulması için teşvik tedbirleri getirilmiştir. Ancak, turizm sektörünün finansmanında kredi ihtiyacı tam olarak karşılanamamıştır. İkinci Plan döneminde yılda ortalama % 14 oranında bir hızla artan belgeli tesisler kapasitesi 1971 yılında 31.235 yatağa ulaşmıştır. Otel ve

motellerin büyük bir kısmı Marmara Bölgesinde yoğunlaşmıştır Turizm hizmetleri için yetiştirilen personel nicelik ve nitelik bakımından yetersiz kaldığı gibi yetiştirilen elemanların tamamının da ihtisas alanlarında çalışmalarını sağlayamamıştır (DPT, 1972).

### **3.2.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1973-1977)**

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1972: 619-620):

- a. Yatırımların, tanıtma faaliyetlerinin, sektörün tüm organizasyonunun ve kamu denetiminin kitle turizmi esaslarına uygunluğu sağlanacaktır.
- b. Turizmi yatırım ve işletmeciliğinde dış ve iç turizm talebine uygun biçimde özel sektör esas alınacaktır. Kamunun yatırımı ve işletmeciliği öncü ve örnek tesislere veya yabancı yatırımlara özel milli sektörün kifayetsizliği ölçüsünde eşlik amacına yönelecektir,
- c. Turizmin hızla geliştiği alanlarda, arazi kullanımını ve tesis - alt yapı ilişkilerini düzenlemek, otel ve rekreasyon tesislerinin düzensiz gelişmesini önlemek amacıyla fiziksel planlama çalışmalarına devam, edilecektir. Turizm alt ve üst yapı yatırımlarının fiziksel planlara uygun olarak yapılması sağlanacaktır. Fiziksel planların yapılması ve uygulanmasında imar ve İskân Bakanlığı ile Turizm ve Tanıtma Bakanlığı arasında işbirliği sağlanacaktır.
- d. Kıyıların turistik ve milli park niteliğindeki alanların toplum yararına kullanılmasını ve korumasını sağlayacak mevzuat hazırlanacaktır. Toplum yararına kullanmada öncelik fiziksel planlan yapılmış veya turizmin hızla geliştiği yörelere verilecektir.
- e. Turizm sektörünün kredi ihtiyacının Turizm Bankası yanında genel banka sisteminden karşılanması olanakları da hazırlanacaktır. Kredi uygulamasında

yatırımların turistik önceliği olan bölge ve merkezlere yöneltilmesini sağlamak için özendirici tedbirler alınacaktır.

- f. Turizm faaliyetlerinin bütünü içinde sosyal turizmin gelişmesine önem verilecektir Bu gelişim tatillerin yayılması tedbirleriyle birlikte temin edilerek sosyal turizm faaliyetlerine iştirak eden kamu turistik konaklama tesislerinin dış turizme de hizmet etmek suretiyle kamu personelinin bu tesislerde geçirecekleri tatillerin maliyetlerinin düşürülmesi olanakları geliştirilecektir. Ayrıca iç turizmin millî bütünlüğe katkısını sağlamak amacıyla ülke içi turizm teşvik edilecektir.
- g. Turistik konaklama tesisleri personel eğitiminin başarıya ulaştırılması gayesiyle eğitimin akademik eğitim yerine beceriye dönüşmesi sağlanacak konaklama tesislerinde resmi eğitim görmüş personel istihdamı sağlamak yanında bu personelin yıl boyunca istihdamını sağlayıcı tedbirler de alınacaktır.

Bu dönemde turist sayısı ve gelir - gider tahminlerinde uzun dönemdeki faktörler dikkate alınmıştır. Üçüncü Plan döneminde Türkiye'ye gelecek turist sayısında ve yurt dışına gidecek vatandaş sayısında yılda ortalama % 13, buna karşılık turizm gelirlerinde % 20, giderlerinde ise % 13 oranında artış olacağı tahmin, edilmektedir (DPT, 1972).

Tablo 3.4.'de 1973 ve 1977 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.



**Tablo 3.4. III. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1973 ve 1977 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

<b>Yıl</b>	<b>Hedef Turist Sayısı (bin)</b>	<b>Gelen Turist Sayısı (bin)</b>	<b>Ulaşma Oranı (%)</b>	<b>Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)</b>	<b>Turizm Geliri (milyon \$)</b>	<b>Ulaşma Oranı (%)</b>
<b>1973</b>	1.243	1.341	107.9	90	171.5	190.6
<b>1974</b>	1.404	1.110	79.1	108	193.7	179.4
<b>1975</b>	1.586	1.540	97.2	129.6	200.9	155
<b>1976</b>	1.792	1.675	93.5	155.5	180.5	116.1
<b>1977</b>	2.026	1.661	82	186.6	204.9	109.8

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1972) *3. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1978) *4. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi

1973 yılında başlayan ekonomik durgunluk ve petrol bunalımı, dünyada olduğu gibi Türkiye’de de turizm hareketlerini sınırlamış bunun sonucu olarak III. Plan döneminde turizm gelirleri istenen düzeye ulaşamamıştır. 1973’te % 13,0 olan turizm gelirlerinin dışsatım gelirlerine oranı 1977’de % 12 olmuştur. Türkiye’ye gelen yabancılar sayısında % 14,3’lük bir artışla dünya ortalaması üstünde gelişme sağlanmasına karşın, 2,3 milyon olan Plan hedefine ulaşılmamış ve 1,7 milyon kişide kalmıştır. Yurt dışına çıkan vatandaşlar sayısı ise Plan hedefini aşmış, yılda % 4,6 artarak 1977 yılında 1,5 milyon kişiye ulaşmıştır. Aynı dönemde konaklama kapasitesi de plan hedeflerine ulaşamamış, belgeli tesislerde yatak adedi yılda ortalama % 10,2 oranında artarak 50 379’a ulaşmıştır (DPT, 1978).

### 3.2.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1979-1983)

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1978):

#### Tedbirler

- a. Sektörün işleyişi öncelikle kitle turizmi ilkesine göre düzenlenecektir. Kitle turizmi, özellikle turistik önceliği olan yörelerde, ülkenin altyapı ve turistik üst yapısına koşut olarak geliştirilecek; altyapı ve turistik üst yapı kitle turizminin gereklerini karşılayacak düzeye gelinceye kadar bireysel turizm ile kitle turizmi bir arada değerlendirilecektir.
- b. Turizm yatırım ve işletmeciliğinde kamunun etkinliği artırılacak; özel kesim, yabancı sermaye ve küçük tasarrufların yatırımlara dönüştürülmesi özendirilecektir. Bu yolla özellikle konaklama kapasitesinin artırılmasına çalışılacaktır.
- c. Uluslararası optimal büyüklüklerin altında olmamak koşulu ile yabancı turizm yatırımcılarının yatırımları, sermaye paylarına bakılmaksızın özendirilecektir. İşletme aşamasında önemli ölçüde döviz girdisi sağlayacak yabancı işleticilerin ülkedeki turistik tesisleri işletmesine izin verilecektir. Yabancı uyruklu personel çalıştırılmasında kolaylıklar getirilecektir.
- d. Kamu kuruluşlarına ait kamplar, dinlenme tesisleri ve turistik yörelerdeki eğitim tesislerindeki yatak kapasitelerinin tek merkezden yönetimi ve bu tesislerden daha geniş kitlelerin yararlanması sağlanacaktır. Nitelikleri dış turizme açılmaya uygun olanların kapsam içinde yönetilmesi öncelikle ele alınacaktır. Bu kampların iç turizme dönük kullanımlarında kâr amacı gütmeyen işletilmeleri sağlanacak; yeni kurulma hali dışında, kuruluş bütçelerinden işletme maliyetlerini ve idame yatırımı gereklerini karşılamak üzere herhangi bir yardım yapılmayacaktır.

- e. Tek bir merkez tarafından yönetilen ve denetlenen yatak kapasitesinin etkin bir biçimde pazarlanabilmesini sağlamak amacıyla T.C. Turizm Bankası AŞ, Türk Hava Yolları ve Devlet Hava Meydanları ve Limanlar Genel Müdürlükleri arasında işbirliği yapılacak; mevsim içi uçak filosunun artırılması ile «charter» seferleri düzenlenecek; sefer fiyatlarının saptanmasında Turizm ve Tanıtma Bakanlığının görüşü alınacaktır.
- f. Çalışanların, dinlenme ve tatil gereksinimini karşılamak için gerekli önlemler alınacaktır.
- g. Deniz, göl ve nehir kıyılarının kamu yararlarına kullanılmasını sağlamak, ikinci konut yapımını önlemek amacıyla yasal düzenlemelere ilişkin çalışmalar sonuçlandırılacaktır.
- h. Her turiste ve günübirlikçilere, Türkiye'de kalacağı gün başına, önceden belirlenecek miktarlarda döviz bozdurma zorunluluğu getirilecektir.
- i. Bireysel, dış turizmin gereksinimleri göz önünde bulundurularak ana güzergahlar üzerinde belirli aralıklarla servis çekirdekleri oluşturulacak ve bunların Turizm ve Tanıtma Bakanlığının sürekli denetimi altında işlerliği sağlanacaktır.
- j. Yılın belirli aylarında yığılma gösteren talebin dengeli dağılımını sağlamak amacıyla yönlendirici önlemler alınacak ve gerekli yatırımlar yapılacaktır.
- k. Giriş kapılarındaki yığılmaları önlemek amacıyla her türlü önlem alınacak, turist ve işçi geçiş işlemleri kolaylaştırılacaktır.
- l. Planın genel ve mesleki eğitim ilkeleri çerçevesinde turizm eğitimi politikası yeniden gözden geçirilerek ülke gereksinimini karşılayacak biçimde yönlendirilecek ve ilgili kuruluşlar arasındaki eşgüdüm Turizm ve Tanıtma Bakanlığınca sağlanacaktır.

m. Planda saptanan politikalara ilişkin veri toplama ilkelerine uygun olarak, turizm istatistikleri geliştirilecek ve gerekli eşgüdüm sağlanacaktır.

Hedefler:

Turizm gelirlerinde yılda ortalama yüzde 23,0, turizm giderlerinde de ortalama yüzde 4,1 artış öngörülmüş, IV. Plan dönemi sonunda 468 milyon dolarlık net döviz geliri sağlanması planlanmıştır. IV. Plan dönemi sonunda ülkeye gelen yabancı sayısı 13 942 bin kişiye, turizm gelirleri ise 2 418 milyon dolara ulaşacaktır. Aynı dönemde ülke dışına çıkan vatandaş sayısının 8 935 bin kişide, turizm giderleri toplamının da 1,027 milyon dolarda tutulması öngörülmüştür. Bu hesaplamalar yapılırken, 1977 yılında ülkeye gelen yabancı başına 123,3 dolar olan harcamanın 1983'de 200,0 dolara çıkarılacağı 1977'de 173,7 olan yurt dışına çıkan vatandaş harcamasının IV. Plan döneminde 115,0 dolara düşürüleceği varsayılmıştır. Bu plan döneminde belgeli tesislerin kapasitesinde 40 000 yataklık bir artış sağlanarak 1983'te 95 000 yatağa ulaşılması planlanmıştır. Öngörülen bu kapasiteyi gerçekleştirmek için toplam olarak 18,3 milyar liralık yatırım yapılacaktır. Bunun 9,5 milyar liralık kısmının özel kesim 8,8 milyar liralık kısmının da kamu tarafından gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. IV. Plan döneminde konaklama tesisleri yatırımlarının turizmde öncelikli yörelerde yoğunlaştırılması ve kitle turizmi gereklerine uygun tesisler kurulması esas alınmıştır. Bu dönemde fiziksel planlama çalışmaları ile birlikte bu çalışmaların istenilen yönde ve sürede sonuçlanmasını da sağlamak üzere «Organize Turizm Bölgeleri»nin geliştirilmesine başlanacaktır (DPT, 1978).

IV. Planlı dönemin başlama tarihi olan 1979 yılında hedeflenen turist sayısı 2 178 bin turist ve bitiş tarihi olan 1983 yılında hedeflenen turist sayısı 3 458 bin turisttir. Hedeflenen gelir miktarı ise 1979 yılında 316 milyon dolarken 1983 yılında 691.6 milyon dolardır (Alaca, 1997).

Tablo 3.5.'de 1979 ve 1983 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

**Tablo 3.5. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1979 ve 1983 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

<b>Yıl</b>	<b>Hedef Turist Sayısı (bin)</b>	<b>Gelen Turist Sayısı (bin)</b>	<b>Ulaşma Oranı (%)</b>	<b>Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)</b>	<b>Turizm Geliri (milyon \$)</b>	<b>Ulaşma Oranı (%)</b>
<b>1979</b>	2.178	1.523	70	315.8	280.7	88.9
<b>1980</b>	2.461	1.288	52.3	369.2	326.7	88.5
<b>1981</b>	2.756	1.405	51	454.2	370.3	83.8
<b>1982</b>	3.087	1.391	45.1	586.7	381.3	63.1
<b>1983</b>	3.458	1.625	47	691.6	411.1	59.4

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1978) 4. *Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1984) 5. *Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Dördüncü Plan döneminde de turizmden beklenen sonuç elde edilememiştir. Ülkemize gelen yabancı sayısı 13 942 000 kişi olarak hedeflenmişken, % 51,9 gerçekleşme oranı ile 7 233 845 kişide kalmış; dönem sonunda hedeflenen toplam turizm geliri 2 418,1 milyon dolar olmuştur. Plan hedefleri % 73,2 oranında gerçekleşerek yine hedeflenenin altında kalmıştır. Ancak dördüncü planın son yıllarında gelirlerde önemli artışlar olmuştur. Turizm giderleri de 1 027,5 milyon dolar olarak hedeflenmiş, dönem sonunda 549,3 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Plan döneminde 40 bin yatak hedeflenirken, ancak bunun % 33,8’i, yani 13 549 olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüşte; inşaat maliyetlerinin yüksekliğinin, özel sektörün turizm kredileri ile yeterince desteklenmemesinin ve güvensizlik ortamının etkili olduğu tahmin edilmektedir (Sözen, 2006).

### 3.2.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1985-1989)

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1984):

Tedbirler:

- a. Türkiye'nin tabii tarihi, arkeolojik ve kültürel varlığı, kış, av ve su sporları, festival, sağlık ve gençlik turizmi ile mevcut diğer turizm potansiyeli, ekolojik dengeyi koruma, çevreyi temiz ve sağlık tutuma ve güzelleştirme ilkeleri doğrultusunda değerlendirilecektir.
- b. Türkiye, OECD ve OPEC ülkelerinin yanı sıra Balkan ve Üçüncü Dünya Ülkeleri ile turistik ilişkilerini geliştirecektir
- c. Kitle turizmine öncelik verilecek ancak bireysel turizm de ihmal edilmeyecektir. Çalışanların en uygun şartlarda tatil yapmaları ve dinlenmeleri sağlanacaktır.
- d. Turizm hareketleri ile ilgili istatistik verilerin yetersizliği dikkate alınarak, yurda gelen yabancılar ve işçi aileleri ile yurt dışına çıkan vatandaşlar konusunda ayrıntılı ve güncel bilgilerin toplanmasında modern teknik imkânlardan yararlanılacak, iç turizm hareketleriyle ilgili bilgiler de sağlanmaya çalışılacaktır.
- e. Doğal ve kültürel çevre değerlerinin turizm amaçlı kullanımından koruma stratejileri ile turizm geliştirme stratejilerinin entegrasyonu sağlanacaktır. Turizm kaynakları envanteri ile fiziksel planlama çalışmalarında ilgili kamu kuruluşları, bilim kurumları, gönüllü kuruluşlar ve özel sektör kurumları arasında işbirliği sağlanacaktır.

- f. Turizm Bankasının doğrudan yatırım yapması yerine fonların kredi olarak kullanılması tercih olunacaktır.

Hedefler:

Dış turizm gelirlerinde yılda ortalama yüzde 14.2 giderlerinde ise yüzde 18.9 artışla V. Plan dönemi sonunda, 540 milyon dolarlık net döviz geliri sağlanması hedef alınmıştır. Dönem sonunda Türkiye'ye gelecek turist ve ziyaretçi sayısı yılda yüzde 10.8 artışla 3 milyon kişi, yurt dışına gidecek vatandaş sayısının ise yılda ortalama yüzde 3.5 artışla 2 milyon 500 bin kişi dolayında olacağı tahmin edilmektedir. Belgeli konaklama tesisleri kapasitesinin, inşa halindeki tesislerin yaratacağı ilave 38.000 yatak ile V. plan dönemi sonunda 100.000 yatağa ulaşması beklenmektedir.

**Tablo 3.6. V. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1985 ve 1989 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1985	2.000	2.614	130	510.000	1.482	290
1986	2.200	2.391	108.6	579.200	1.215	209.8
1987	2.400	2.855	119	661.600	1.721	260.3
1988	2.700	4.172	154.5	759.400	2.355	310.2
1989	3.000	4.459	148.6	878.000	2.556	291.1

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye'de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1984) *5. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1989) *6. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Tablo 3.6.'da 1985 ve 1989 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

Beşinci Plan dönemi sonucunda bütün hedefler aşılmıştır. Planlı dönemler boyunca yabancı gelişleri ve turizm gelirleri hedeflerinin en fazla gerçekleşme oranı Beşinci Plan'da elde edilmiştir. Bu dönemde çıkarılan kanunlar, yönetmelikler ve siyasal düzenlemeler en üst noktaya ulaşmıştır. Plan döneminde toplam yabancı turist sayısı 12 300 000 kişi hedeflenirken gelen yabancılar 16 493 433 kişiye ulaşarak % 134,1 gerçekleşme oranına ulaşılmıştır. Aynı dönemde hedeflenen turizm gelirleri 3338,2 milyon dolar iken gerçekleşen toplam turizm gelirleri 9 329,9 milyon dolar olmuş, dönem toplamının gerçekleşme oranı % 275,4 gibi yüksek bir oran tutturulmuştur. Turizm giderlerinde ise hedeflenen toplam rakam 1 217,8 milyon dolar iken gerçekleşen rakam hedeflerin bir hayli üzerinde, 2 007,09 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Yatak sayısı 38 bin olarak öngörüldüğü halde, bu sayının iki katından da fazla artarak 77 820 olmuştur (Köseoğlu, 2000: 76-77).

Beşinci plan dönemde turizm sektörü, özel kesim arazi tahsisi tercihli kredi ve diğer teşvik tedbirleriyle özendirilmiş, yabancı sermayenin ise öz kaynak ve kredi olarak kullanılmasına özen gösterilmiş, ayrıca yabancı sermayeye yönelik güven verici, tanıtıcı ve teşvik edici faaliyetlerde bulunulmuştur. Sektörde belgeli yatak kapasitesi 1984 yılında 86 371 iken, 1988 yılı sonunda 118 bine yükselmiştir. Bu dönemde, turizm gelirlerinde ve ülkemize gelen yabancı turist ile ziyaretçi sayısında önemli artışlar olmuştur. Bunda, ülkemize gelen turistlerin giriş-çıkışlarını zorlaştırıcı ve serbest dolaşımını engelleyeceği vize ve gümrük formalitelerinin asgariye indirilmesi ile yurt içinde seyahatin kolaylaştırılması önemli etken olmuştur. Bu plan döneminde karşılaşılan önemli sorunlar; yol, su, elektrik ve kanalizasyon gibi alt yapı faaliyetlerinin üst yapı faaliyetlerinin gerisinde kalması; turizm eğitimindeki sorunlar ve seyahat acentelerinin iyi organize olmamalarıdır (DPT 1989: 321-322).



### 3.2.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1990-1994)

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1989):

Tedbirler:

- a. Sektörde kış, av ve su sporları ile festival, sağlık, gençlik, kongre, termal, golf ve 3. yaş turizmini daha cazip hale getirecek teşvik politikaları geliştirilecektir.
- b. Turizm sektörüne doğrudan veya dolaylı olarak hizmet verenlerin sayıca yeterli düzeye getirilmesi ve eğitilmek suretiyle bilgi ve becerilerinin artırılması sağlanacaktır.
- c. Turizm alt ve üstyapısının nitelik ve niceliğinin yükseltilmesine önem verilecektir.
- d. İnsanlığın kültür ve tabiat mirası durumundaki değerler etkin şekilde korunacak, çevre ile kültür peyzajı ilkeleri esas alınarak turizm faaliyet ve yatırımları planlanacak ve uygulanacaktır.
- e. Charter taşımacılığı geliştirilecek ve yerli seyahat acentelerinin tur operatörlüğü teşvik edilecektir.
- f. Mevcut tesislerde doluluk oranlarını artırıcı, faaliyet mevsimini uzatıcı ve nitelik yükseltici önlemler alınacaktır.
- g. Doğal güzelliklerin ve kültürel değerlerin korunmasına öncelik verilecek, belirli sahaların korumaya alınarak turizme açılması teşvik edilecektir.

- h. Turistik tesis işletmeciliği geliştirilecek, küçük kapasiteli tesisler ve aile işletmeciliği teşvik edilecektir.
- i. Toplumun en uygun ve sağlıklı şartlarda tatil yapması sağlanacaktır.

#### Hedefler:

1989 yılında 2.910 milyon dolar olacağı tahmin edilen turizm gelirinin Plan döneminde yılda ortalama yüzde 13,6 oranında artarak 1994 yılında 5.514 milyon dolara, 1989 yılında 440 milyon dolar olacağı tahmin edilen turizm giderinin ise yılda ortalama yüzde 18,4'lük bir artışla 1994 yılında 1.026 milyon dolara ulaşması beklenmektedir. Böylece VI. Plan dönemi sonunda net döviz geliri 4.488 milyon dolar olacaktır. Türkiye'ye gelecek turist ve ziyaretçi sayısının Plan döneminde yılda ortalama yüzde 8,2 artarak 5,0 milyon kişiden 7,4 milyon kişiye, yurt dışına çıkacak vatandaş sayısının ise yılda ortalama yüzde 4,8 artarak 2,2 milyon kişiden 2,8 milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmektedir. V. Plan dönemi sonunda 145 bin yatak olacağı tahmin edilen belgeli konaklama tesisleri kapasitenin, inşa halindeki ve proje aşamasındaki tesislerin tamamlanmasıyla VI. Plan dönemi sonunda 350 bin yatağı aşması beklenmektedir (DPT, 1989).

Tablo 3.7.'de 1990 ve 1994 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

Altıncı plan döneminde gelen yabancılar hedeflerin altında gerçekleşmiştir. Planda hedeflenen toplam yabancı sayısı 31 830 milyon turist iken, 31 124 milyon turist ile % 97,8 oranında gerçekleşmiştir. Aynı dönem turizm gelirlerinde hedeflenen toplam rakam 21 702,3 milyon dolar iken, 17 798,0 milyon dolarla plan, %82 ile hedeflerinin altında gerçekleşmiştir. Toplam hedeflenen turizm gideri 3762,1 milyon dolar iken gerçekleşen rakam 3 688,0 milyon dolar olmuştur. Sektörde 1989 yılında 146 bin olan belgeli yatak sayısının, plan dönemi sonunda 350 bine ulaşması hedeflenmişken 314 binde kalmıştır. Dönem içerisinde dünyada yaşanan olaylar ve özellikle Ortadoğu'da meydana gelen gelişmeler Türk turizmini etkilemiştir. Plan dönemindeki olumlu gelişmelere karşın Akdeniz çanağındaki ülkelerle

kıyaslandığında yatak kapasitesi, teknik alt yapı, tanıtım ve pazarlama, turizm eğitimi, ulaştırma, tur operatörlüğü, seyahat acenteliği gibi önemli konularda yetersizliklerin devam ettiği görülmektedir (Köseoğlu, 2000: 78).

**Tablo 3.7. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1990 ve 1994 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1990	5.400	5.389	99.1	3.225	2.705	83.7
1991	5.850	5.517	94.3	3.758	2.654	70.6
1992	6.330	7.076	111.8	4.270	3.639	85.2
1993	6.840	6.500	95	4.853	3.959	81.6
1994	7.400	6.670	90.1	5.514	4.321	78.4

Kaynak (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1989) *6. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1995) *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi

### 3.2.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (1996-2000)

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 1995):

İlkeler:

- VII. Plan döneminde mevcut üst yapılardan daha etkin yararlanılması ve doğal sermayenin korunması esas olacaktır.

- b. Turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacı ile golf, kış, dağ, yayla, termal, sağlık, yat, karavan, kurvaziyer, kongre ve eğlence turizmini geliştirme faaliyetlerine devam edilecektir.
- c. Turizm hareketlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yerel yönetimlerin ve halkın turizm ile ilgili kararlara katılması sağlanacaktır.
- d. Sektörde fiziki planların amaçlarına yönelik olarak uygulanmasına özen gösterilecektir.
- e. Talep yapısındaki yeni eğilimlere bağlı olarak sektörde küçük ölçekli işletmelerin gelişmesine öncelik verilecektir.
- f. Yerli tur operatörlüğünün yaygınlaştırılmasına çalışılacak, tanıtma ve pazarlama faaliyetlerinin geliştirilmesi ve uygulanması için yeni finansman kaynaklarının oluşturulmasına kamu kesiminin yanı sıra, özel sektörün katılımı da sağlanacaktır.
- g. Turizm üst yapısının yeterli bir altyapı ile bütünleşmesi için gerekli düzenleme ve teknik önlemlere ağırlık verilecek, Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) projesinin hızla uygulanması için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- h. Kullanan öder-kirleten öder ilkesi uyarınca kamu eliyle yapılacak teknik alt yapının finansmanına kullanıcıların katılımı sağlanacaktır.
- i. Turizm sektörünün uzun vadeli ve sağlıklı gelişmesini sağlamak amacıyla yönelik dinamik ve stratejik TUSAP Ana Planı uygulamaya geçirilecektir.
- j. Sektörde hizmet kalitesinin yükseltilmesi için sertifikasyon sistemine geçilmesi sağlanacaktır.

- k. Öncelikli bölgelerde mevcut ikinci konutların pazarlanmasına yönelik organizasyonlar geliştirilecektir.
- l. Turizm Bakanlığı'nın ekonomik, sosyal, kültürel ve teknolojik değişikliklere hızla ayak uydurabilecek dinamik bir yapıya kavuşturulması için Turizm Bakanlığı Teşkilat Kanunu çıkarılacaktır.
- m. Gümrük birliğinin getireceği koşullar içinde uluslararası pazarda rekabet gücüne sahip bir yapı oluşturmak amacıyla seyahat acentelerini bir meslek disiplini içine almak ve otokontrol mekanizması oluşturmak üzere Türkiye Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Yasası günün koşullarına uygun hale getirilecektir.
- n. Uluslararası pazarda rekabet gücünü koruyacak ve fiyat ayarlamalarını disipline edecek bir yapı oluşturmak üzere Türkiye Turistik Otelciler ve İşletmecileri Birliği Yasası çıkarılacaktır.
- o. Deniz turizmi ile ilgili faaliyetlerin koordinasyonu ve sağlıklı bir yapıya kavuşturulabilmesi için Deniz Turizmi Birliği Yasası çıkarılacaktır.
- p. Mahalli kaynakların daha verimli kullanılması, meslek üyeleri arasında mesleki işbirliği ve otokontrolün sağlanması amacıyla Pansiyon İşletmeleri ve Türkiye Pansiyon İşletmecileri Birliği Yasası çıkarılacaktır.
- r. Turist rehberliği mesleğine mensup olanların ortak sorunlarına çözüm bulmak, mesleki etkinliklerini artırmak, seyahat acenteleri ve birbirleri ile olan ilişkilerini meslek disiplini altında düzenlemek amacıyla Rehberler Birliği Yasası çıkarılacaktır.

Hedefler:

Yedinci Plan döneminde ulaşılmak istenen sayısal hedefler şunlardır (DPT, 1995):

- a. VII. Plan döneminde turizm gelirlerinin 2000 yılında 10,3-13,8 milyar dolara ulaşması, böylece VII. Plan dönemi sonunda net turizm gelirinin 8,5-11,9 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmesi beklenmektedir.
- b. Türkiye'ye gelecek turist ve ziyaretçi sayısının VII. Plan döneminde 13-17 milyon kişiye, yurtdışına çıkacak vatandaş sayısının ise 4,5-4,8 milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmektedir.
- c. Turizm Bakanlığı'ndan belgeli konaklama tesisleri yatak kapasitesinin, inşa halindeki ve proje aşamasındaki tesislerin tamamlanmasıyla VII. Plan dönemi sonunda yaklaşık 800 bin olması, belediyeden belgeli tesislerle birlikte toplam yatak sayısının 1,3 milyon yatağa ulaşması beklenmektedir.

Tablo 3.8.'de 1996 ve 2000 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

Yedinci Beş Yıllık Plan Dönemi'nin ilk iki yılı olan 1996 ve 1997 yıllarında hedefler yaklaşık olarak tutturulmuştur. Ancak dönem sonunda 13-17 milyon turist hedefinin çok altında kalınmıştır. 1997 yılında 9 689 milyon turist gelmiş, 1998 yılında bu oran ise hemen hemen hiç artmadan 9 752 milyon turist olarak gerçekleşmiştir. 1999 yılında ise, bir önceki yıldan yaklaşık % 23,3'lük bir düşüş ile sayı 7,5 milyon kişi olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde yabancı turist gelişlerinde, özellikle 1997 yılından sonra yaşanan olumsuz gelişmeler turizm gelirlerine de yansımış ve 1998 yılında bu gelirler, bir önceki yıla göre % 3,5 bir azalmayla 7,8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 1999 yılında da bir önceki yıla göre yaklaşık

%27,8 oranında bir azalma ile turizm gelirleri 5,2 milyar dolar olmuştur (DPT, 2000: 166).

**Tablo 3.8. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında 1996 ve 2000 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1996	9.000	8.600	95.5	6.100	5.950	97.5
1997	9.700	9.689	99.8	6.850	7.008	102.3
1998	11.000	9.752	88.6	8.500	7.800	91.7
1999	12.000	7.464	62.2	8.500	5.193	61
2000	13.000	10.412	80.1	13.000	7.636	74.1

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1995) *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (2000) *8. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

### 3.2.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (2001-2005)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye turizmi ile ilgili tedbir ve hedefler şöyle sıralanmaktadır (DPT, 2000):

Tedbirler:

- a. Turizm ülkemiz için dış pazarlarda rekabet gücü en yüksek sektörlerden birisidir. Öncelikle turizm sektörünün direncini artırıcı önlemler alınarak; kriz

dönemlerinde ayakta kalabilen, kendi kaynağını yaratabilen ve özdenetim yapabilen sağlıklı bir yapıya kavuşturulması sağlanacaktır.

- b. Değişen tüketici tercihlerini dikkate alarak geliştirilecek yeni alanlarla turizm mevsiminin yılın tamamına ve turizmin, potansiyeli olan ancak bugüne kadar yeterince ele alınmamış bölgelere yayılmasına yönelik tedbirler alınacaktır.
- c. Sektörle ilgili tüm yatırımların doğal, tarihsel ve sosyal çevreyi kollayıcı, koruyucu ve geliştirici bir yaklaşım içinde olmasına azami özen gösterilecektir.
- d. Mevcut kapasiteler kullanılıncaya kadar turizm teşviklerinde ağırlık öncelikle, pazarlama alanına, hava ulaştırmasına ve toplam kalite iyileştirilmesine verilecektir.
- e. 1578. Turizm hareketlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yerel yönetimlerin ve halkın turizm ile ilgili kararlara katılımı sağlanacaktır.
- f. Kullanan Öder-Kirleten Öder ilkesi uyarınca kamu eliyle yapılacak fiziki altyapının finansmanına kullanıcıların katılımı sağlanacaktır.
- g. Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi kapsamına girebilecek projelerin yürütülmesinde, idari ve mali sorunların çözümlenmesi ve Hazine garantisine gerek duyulmayacak bir model çerçevesinde proje uygulamasının hızlandırılması sağlanacaktır.
- h. Talep yapısındaki yeni eğilimlere bağlı olarak sektörde küçük ölçekli işletmelerin gelişmesine öncelik verilecek ve bunların KOBİ statüsünde değerlendirilmeleri sağlanacaktır.



- i. Turizm eğitimi ve kalitesinde standardizasyonu, verimlilik ve iş kalitesinin gelişmesini ve istihdam için gerekli beceri düzeylerinin belirlenmesini sağlayacak belgelendirme sistemi getirilecektir.
- j. Turizme yönelik arazi kullanım planlarını yapma, yaptırma, onama sürecini yeniden tanımlayan, yetkileri belirleyen ve etkin bir denetim sistemi getiren bir yasal düzenleme yapılacaktır.
- k. Turizm sektörünün uzun vadeli ve sağlıklı gelişmesini sağlamak amacıyla yönelik dinamik ve stratejik Turizm Sektörü Ana Planı (TUSAP) uygulamaya geçirilecektir.
- l. AB'nin tek pazar uygulamasının beraberinde getireceği muhtemel talep azalması ve diğer konjonktürel dalgalanmalara karşı sektörün gücünü artırmak üzere, dış Pazarlarda optimum talep dağılımı yaratılacaktır.
- m. Turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarlarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacıyla golf, kış, dağ, termal, sağlık, yat, kongre turizmi ve eko turizm ile ilgili yönlendirme faaliyetleri sürdürülecektir.
- n. Ekolojik yönden aşırı duyarlı Milli Park alanlarında sürdürülebilir turizm gelişimi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- o. Dünya turizm gelirlerinden alınan pay artırılacaktır. 2005 yılında turizm gelirlerinin 11,6 milyar dolara ulaşması beklenmektedir.

#### Hedefler

Türkiye' ye gelecek turist ve ziyaretçi sayısının VIII. Plan dönemi sonunda 13,6 milyon kişiye, yurtdışına çıkacak vatandaş sayısının ise 8,5 milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmektedir. Turizm Bakanlığından belgeli konaklama tesisleri ve

belediye belgeli yatak kapasitesinin VIII. Plan dönemi sonunda 751 bin olması, inşa halindeki ve proje aşamasındaki tesislerin tamamlanmasının yanı sıra kamu kampları ve ikinci konutlardaki turizme açılan yataklarla birlikte, toplam yatak kapasitesinin 1,2 milyona ulaşması beklenmektedir (DPT, 2000).

Tablo 3.9.'da 2001 ve 2005 yılları arası hedefleri ve verileri karşılaştırılmıştır.

**Tablo 3.9. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında 2001 ve 2005 Yılları Arası Hedefleri ve Verilerin Karşılaştırması**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
2001	11.000	11.600	105.4	8.500	8.090	95.2
2002	11.000	13.247	120.4	8.250	8.481	102.8
2003	14.000	14.030	100.2	8.600	9.677	112.5
2004	15.000	17.517	116.7	9.800	12.125	123.72
2005	20.350	21.124	103.8	18.000	13.929	77.3

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bu plan döneminde de son yıllarda yatak kapasitesindeki hızlı artışa ve kaydedilen önemli gelişmelere rağmen teknik alt yapı konusundaki bazı eksiklikler giderilememiştir. Doğal ve tarihi çevrenin tahribatı ile turizm merkezleri üzerindeki kentleşme baskısı, ülke turizmini etkileyen önemli sorunlar arasında olmaya devam etmiştir. Turizm eğitimi ve kalitesinde belgelendirme, iş kalitesinin gelişmesini ve istihdam için gerekli olan beceri düzeyinin belirlenmesini sağlayan belgelendirme sistemine bu dönemde de geçilememiştir. Dış turizmin tanıtılması amacıyla kamu ve

özel sektörün bir araya gelerek ulusal bir turizm örgütü kurulması, ülkemiz turizm sektörünün daha da gelişmesine katkıda bulursa da henüz sağlıklı bir yapıya kavuşturulamamıştır (DPT, 2005: 224).

### **3.2.9. IX. Beş Yıllık Kalkınma Planında Türkiye Turizmi (2007-2013)**

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında turizm sektörü ile ilgili rakamsal herhangi bir hedef belirlenmemekle birlikte tedbirler şu şekildedir (DPT, 2006):

- a. Turizm sektörü, ülkedeki refah ve gelişmişlik dengesizliklerini azaltıcı doğrultuda yönlendirilecek, turizm potansiyeli olan ancak bugüne kadar yeterince ele alınmamış yörelerde turizm geliştirilerek ekonomik ve sosyal kalkınma sağlanacaktır.
- b. Sektörle ilgili tüm yatırımların doğal, tarihsel ve sosyal çevreyi kollayıcı, koruyucu ve geliştirici bir yaklaşım içinde olmasına azami özen gösterilecektir.
- c. Sektörde yeni kapasite yaratmanın yanı sıra mevcut ürünün niteliğinin yükseltilmesine ağırlık verilecek, yeni aktörlerin, tanıtım, pazarlama, altyapı, turizm eğitimi ve çevre konularında görevleri ile kamunun turizm sektöründeki rolü yeniden tanımlanacaktır.
- d. Turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarlarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacıyla varış noktası yönetimine ağırlık verilerek golf, kış, dağ, termal, yat, kongre turizmi ve eko turizm ile ilgili yönlendirme faaliyetleri sürdürülecektir.
- e. Türkiye'nin fiyat, hizmet kalitesi ve jeotermal kaynaklar açısından rekabet üstünlüğü göz önüne alınarak, sağlık hizmetleri turizmi desteklenecektir.
- f. Mevcut kapasiteleri, karlılık sağlayacak fiyat ve doluluk oranlarında dolduracak talep yaratılıncaya kadar, turizm teşviklerinde pazarlama alanına, hava ulaştırmasına ve toplam kalite iyileştirilmesine öncelik verilecektir.

- g. Turizm hareketlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yerel yönetimlerin ve kullanıcıların turizmle ilgili kararlara ve kamu eliyle yapılacak fiziki altyapının finansmanına katılımı sağlanacaktır.
- h. Turizm sektörünün uzun vadeli ve sağlıklı gelişmesini sağlamak üzere Turizm Sektörü Ana Planı hazırlanacaktır. Turizm eğitimi ve kalitesinde standardizasyonu, verimlilik ve iş kalitesinin gelişmesini ve istihdam için gerekli beceri düzeylerinin belirlenmesini sağlayacak belgelendirme sistemi getirilecektir.

1963-2005 yılları arasında Devlet Planlama Teşkilatının hedeflediği turist sayısı, turizm geliri ve gerçekleşme oranları şu şekildedir:

**Tablo 3.10. 1963-2005 Yılları arası plan hedefleri ve ulaşma oranları**

Yıl	Hedef Turist Sayısı (bin)	Gelen Turist Sayısı (bin)	Ulaşma Oranı (%)	Hedeflenen Turizm Geliri (milyon \$)	Turizm Geliri (milyon \$)	Ulaşma Oranı (%)
1963	200	198	99.4	13	7.7	59.5
1964	240	229	95.6	18	8.3	46.1
1965	288	361	125.6	25	13.8	55.2
1966	345	440	127.7	35	12.1	34.6
1967	415	574	138.3	41.5	13.2	27.5
1968	588	602	102.6	45	24.1	33.6
1969	735	694	94.5	55	36.6	66.5
1970	920	724	78.8	70	51.6	67
1971	1.150	926	80.5	110	62.9	57.8
1972	1.435	1.034	72.1	135	103.7	76.8
1973	1.243	1.341	107.9	90	171.5	190.6
1974	1.404	1.110	79.1	108	193.7	179.4
1975	1.586	1.540	97.2	129.6	200.9	155
1976	1.792	1.675	93.5	155.5	180.5	116.1

1977	2.026	1.661	82	186.6	204.9	109.8
1979	2.178	1.523	70	315.8	280.7	88.9
1980	2.461	1.288	52.3	369.2	326.7	88.5
1981	2.756	1.405	51	454.2	370.3	83.8
1982	3.087	1.391	45.1	586.7	381.3	63.1
1983	3.458	1.625	47	691.6	411.1	59.4
1985	2.000	2.614	130	510.000	1.482	290
1986	2.200	2.391	108.6	579.200	1.215	209.8
1987	2.400	2.855	119	661.600	1.721	260.3
1988	2.700	4.172	154.5	759.400	2.355	310.2
1989	3.000	4.459	148.6	878.000	2.556	291.1
1990	5.400	5.389	99.1	3.225	2.705	83.7
1991	5.850	5.517	94.3	3.758	2.654	70.6
1992	6.330	7.076	111.8	4.270	3.639	85.2
1993	6.840	6.500	95	4.853	3.959	81.6
1994	7.400	6.670	90.1	5.514	4.321	78.4
1996	9.000	8.600	95.5	6.100	5.950	97.5
1997	9.700	9.689	99.8	6.850	7.008	102.3
1998	11.000	9.752	88.6	8.500	7.800	91.7
1999	12.000	7.464	62.2	8.500	5.193	61
2000	13.000	10.412	80.1	13.000	7.636	74.1
2001	11.000	11.600	105.4	8.500	8.090	95.2
2002	11.000	13.247	120.4	8.250	8.481	102.8
2003	14.000	14.030	100.2	8.600	9.677	112.5
2004	15.000	17.517	116.7	9.800	12.125	123.72
2005	20.350	21.124	103.8	18.000	13.929	77.3
2006	-	19.819	-	-	12.553	-
2007	-	23.341	-	-	13.990	-

**Kaynak** (Derleme): Sözen M. Ö. (2006) *1982 Sonrası Dönemde Türkiye’de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine*

*Etkileri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, DPT (1963) 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası ve DPT (1967) 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası, DPT (1972) 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1978) 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi, DPT (1984) 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (1989) 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi, DPT (1995) 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi ve DPT (2000) 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: Başbakanlık Basımevi*

Beş Yıllık Kalkınma Planları'nda turizm sektörü için öngörülen genel anlayış, ödemeler bilançosu açıklarının kapatılmasında bu sektörden en yüksek faydanın sağlanmasıdır. Turizm sektöründeki kalkınma hedefleri içerisinde uluslararası potansiyel, turizm talebini devamlı Türkiye'ye çekerek turist sayısını ve dış turizm gelirlerini artırmak, turistlerin Türkiye'de ortalama kalış sürelerini ve harcamalarını arttırmak ana hedefler olarak yer almıştır. Tablo 2.15'teki verilere göre 1963 yılından 1980 yılına kadar Türkiye'nin dış turizm gelirleri, bazı yıllardaki küçük azalmalar dışında sürekli bir artış eğilimi içindedir. 1963 yılında 7,7 milyon dolar olan dış turizm geliri; düzenli bir artışla 1972 yılında 103 milyon dolara, 1975 yılında 200 milyon dolara ulaşmıştır. Bu yıldan sonra dış turizm gelirinun artış hızının azaldığı hatta bazı yıllarda gerilediği görülmektedir. Bu azalmanın nedenleri o dönemde ülkede yaşanan siyasi ve ekonomik istikrarsızlıklardır. 1980 yılında turizmden elde edilen gelir 327 milyon dolar olmuştur. 1981 yılında 381 milyon dolar olan turizm geliri 1985 yılında 1,5 milyar dolara, 1993 yılında 4 milyar dolara, 1997'de 7 milyar dolara, 2005 yılında 14 milyar dolara kadar yükselmiştir. 1991 yılında Körfez Savaşı nedeniyle önemli bir gelir kaybı yaşanmıştır. Bu rakamlar, Türkiye'nin dış turizmden elde ettiği gelirlerin oldukça hızlı arttığını göstermektedir (Sözen, 2006).

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE TURİZMİNİN GELİŞİMİ İÇİN BİR MODEL**

#### **4.1. Araştırmanın Önemi Kapsamı ve Yöntemi**

Bu bölümde araştırmanın önemi, kapsamı ve yöntemi hakkında bilgiler verilmiştir.

#### **4.2. Araştırmanın Önemi ve Kapsamı**

Son yıllarda dünyada ve ülkemizde hızla gelişen turizm sektörünün, gelişme seyrini devam ettirmek, turizm hareketlerini tüm yıla yaygın hale getirmek ve tüm coğrafi bölgelerin turizmin ekonomik getirilerinden eşit ve dengeli biçimde yararlanmalarını sağlamak önemli bir konu haline gelmiştir.

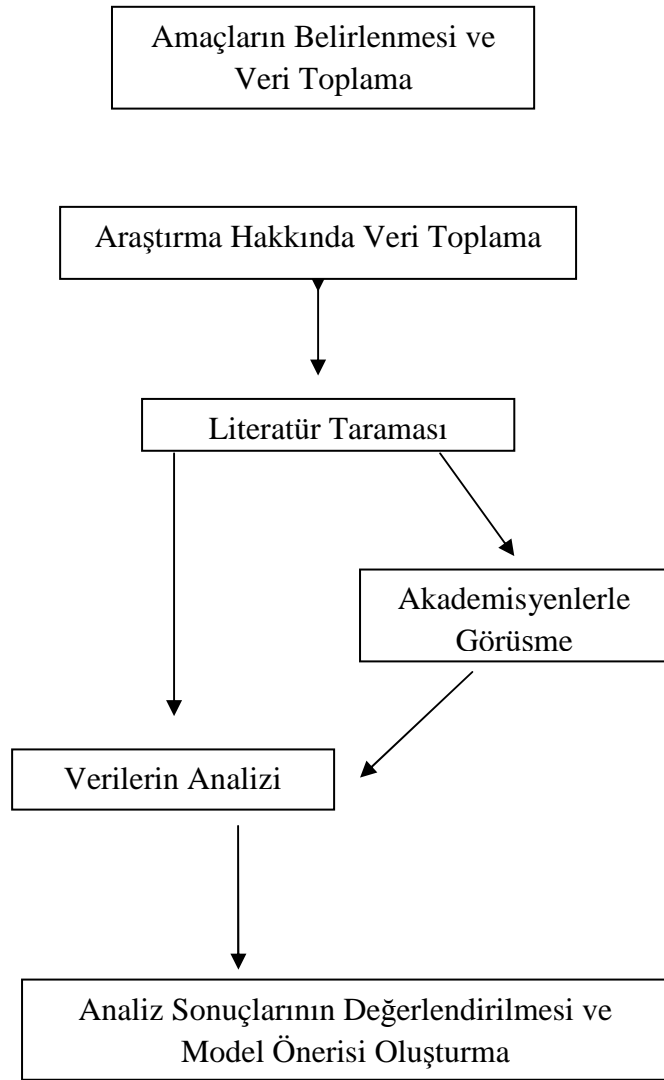
Dünya genelinde olduğu gibi, ülkemizde de son dönemlerde kentlerin hızlı ve plansız büyümesi, doğanın tahrip edilmesi gibi gerekçelerle doğal alanlardan uzak yaşamak zorunda kalan kişiler, bu özlemlerini gidermek için yeni kaynaklar aramaya başlamışlardır. Bu kapsamda, ülkemizin sahip olduğu doğal kaynaklar, tarihi ve kültürel kaynaklar önemli bir potansiyele sahiptir ve turizm gelişiminde bu kaynaklardan sürdürülebilir turizm ilkelerine bağlı kalınarak yararlanılması turizm gelişimi açısından büyük önem taşımaktadır.

Araştırmanın kapsamını Türkiye turizminin tarihsel gelişimi, sorunları ve çözüm önerileri oluşturmaktadır. Çalışmada, Türkiye turizminin sorunları, turizm potansiyeli ve çözüm önerileri noktasına odaklanılmıştır.

Sonuç olarak, elde edilen bilgileri içeren model önerisine de yer verilmiştir. Bu model önerisinde mülakat tekniğinin kullanıldığı araştırma kapsamı içerisinde elde edilen bilgiler de kullanılmıştır. Bu model önerisi ile de çalışmanın önemi de daha belirgin olarak vurgulanmaya çalışılmıştır.

### 4.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmanın hazırlanmasında, öncelikle araştırmanın konusu ile ilgili yerli ve yabancı kaynaklar incelenmiş, kapsamlı bir arşiv taraması ile Milli Kütüphane, TBMM Kütüphanesi, CHP Kütüphanesi ve Türk Tarih Kurumu'nda Türkiye turizmi ile ilgili tarihi belgelere ulaşılmış, bu kaynaklar ve tarihi belgelerden elde edilen bilgiler ışığında bir ön fikir oluşturulmuştur. Çalışmanın yöntemi için oluşturulan ön fikir sayesinde çalışmanın içeriğine ilişkin bir taslak hazırlanmıştır.



Şekil 4.1. Yöntem Akış Şeması



Araştırma süreci; veri toplama, verilerin analizi, değerlendirme ve çözüm önerilerinin bulunmasına yönelik çalışmalar olmak üzere üç ana grupta toplanabilir.

Sorunların çözümü ve Model oluşturulmasında Türkiye turizmine geçmişten bu yana yön vermiş ve yön verecek akademisyenler ile mülakat yöntemi kullanılarak görüşülmüş, geçmişteki ve mevcut planlar hakkında görüşleri alınmış, geleceğe dair fikirleri sorulmuştur.

Tüm bu çalışmaların sonucunda ortaya çıkan sonuçlar, ikincil verilerin de katılmasıyla bir bütün haline getirilmiş ve bir model önerisi sunulmuştur.

#### **4.4. Veri Toplama Tekniği**

Bu araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden biri olan, yarı yapılandırılmış görüşme tekniklerinden, görüşme formu yaklaşımı kullanılmıştır. Nitel araştırmaların teması; Türkiye Turizminin gelişimi, sorunları ve çözümlerini çok yönlü olarak anlamaya çalışmaktır. Turizm politikalarının genel sorunlarını araştırmakta geleneksel yöntemler yetersiz kalacağından, esnek ve genelleyici bir yaklaşımla araştırmaya katılan bireylerin görüşlerini ve deneyimlerini araştırmak daha uygun olacaktır.

Turizm politikalarının sorunlarının ve çözüm önerilerinin akademisyenler tarafından daha kapsamlı ve rahat bir şekilde ifade edilebileceği için görüşme yönteminin daha faydalı olacağına inanılmıştır.

#### **4.5. Görüşme (Mülakat) Yöntemi**

Mülakat, insanların bir konu hakkında neyi ve neden düşündüklerini anlamak için onlarla sözlü iletişime girmektir. Mülakat daha çok, önceden belirlenmiş ciddi bir amaç için yapılan soru sorma ve yanıtlama tarzına dayalı karşılıklı etkileşimli bir eğitim süreci olarak tanımlanmaktadır. Mülakatın asıl amacı, iletişim kurulan bireyin

konu hakkında duygu, düşünce ve inançlarının neler olduğunu ortaya çıkarmaktır (Çepni, 2005).

Tarihsel gelişimine bakıldığında görüşme tekniği, gözlem teknikleri içerisinde en eski olanıdır. Toplumbilimlerin bilim dalı olarak kabul edilmeye başlandığı 19. yüzyılın ikinci yarısında hem toplumbilimsel, hem toplumsal araştırmalarda kullanılmıştır (Aziz, 2003: 255).

Birçok kimse, düşündüklerini açıklamada, sözlü anlatımı yazılı anlatıma tercih etmektedir. Bunun başlıca nedenleri arasında, yazı ile yanlış anlamların daha fazla olabileceği, ek açıklamalarda bulunma olasılığının sınırlı olması; verilen bilgilerin, belgelenmiş bir sorumluluğunun yüklenilmek istenmemesi ile görüşmenin, çoğunlukla daha rahat ve daha az zaman alması sayılabilir (Özdemir, 2006b).

Görüşmede söylenenlerin yüzeysel anlamları yanında gerçek ve derinliğine anlamları da çıkartılabilir. Araştırmacı karşılaştığı her karanlık noktayı, anında soracağı sorularla aydınlatma olanağına sahiptir. Görüşmede ses tonu, mimikler ve soruları cevaplamada gösterilen istek, söylenenlerin değerlendirilmesinde ipucu niteliğindedir (Karasar 2005: 292).

Görüşmeler, görüşme amacına, görüşmeye katılanların sayısına, görüşülmek istenen kişi ile görüşmedeki kuralların katılığına bağlı olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılabilirler (Özdemir, 2006b):

- Görüşme amacına göre görüşmeler: işbirliği, tedavi ve araştırma amaçlı görüşmeler,
- Görüşmeye katılanların sayısına göre görüşmeler: bireysel görüşmeler ve grupça görüşmeler,
- Görüşülmek istenen kişiye göre görüşmeler: önderlerle, uzmanlarla ve halk ile yapılan görüşmeler,

- Görüşmedeki kuralların katılığına göre, görüşmeler: yapılandırılmış (formel), yarı yapılandırılmış (yarı formel) ve yapılandırılmamış (informel) görüşmeler.

#### 4.6. Araştırmanın Bulguları

Tüm Türkiye'deki turizm fakültelerinde ve yüksekokullarında çalışan akademisyenlere yarı yapılandırılmış mülakat yöntemiyle ve yazılı olan e-posta yolu ile yöneltilen sorular neticesinde on beş akademisyenden yanıt alınmış, Türkiye turizmi ve turizm politikaları ve planlamaları ile ilgili bilgilere ulaşılmıştır.

Bu mülakatlardan elde edilen sonuçlara göre, akademik çevrelerin genel olarak Türkiye turizminin geleceği ve gelişim planları hakkında kaygılı oldukları görülmektedir. Sorulara verilen cevaplar genelde benzer temaları içermektedir. Sorular ve sorulara verilen cevaplardaki ortak görüşler aşağıda verilmektedir:

*Soru 1- Planlı dönemlerde turizm ile ilgili konulan ilkeler ve hedefleri nasıl buluyorsunuz ve bu hedeflere ulaşamamasının nedenleri sizce nelerdir?*

1963 yılından itibaren planlı dönem adı altında birbirinin benzeri olan planlar, 1985 yılında sürdürülebilir turizm amacıyla kitle turizminden ürün çeşitlendirme amacına yönelmiştir. Her ne kadar planlı dönemde ortaya konan ilkeler akılcı ve tutarlı görünüyorsa da, ülkenin politik yapısı bu ilkeleri uygulamada zafiyete yol açmıştır. Planlayıcılarla uygulayıcılar arasında bir koordinasyon eksikliği gözlemlenmektedir. Hatta bazı yasa-yönetmelik-mevzuat-tüzük gibi konu başlıklarını, belirlenen hedeflere ulaşabilmek için yeniden düzenlemek, planlanan süreden bile uzun sürmektedir.

Belirlenen genel ve kapsamlı hedeflerin ayrıntılı ve gerçekçi bir şekilde amaçlara ve stratejilere dönüştürülmeleri ve aynı paralelde uygulanmaları sağlanmalıdır.

*Soru 2- Turizm bakanlığı tarafından 2006 yılında hazırlanan “Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı” hakkında neler düşünüyorsunuz?*

60 sayfalık bu eylem planı, 1985 yılında yapılan 5 yıllık kalkınma planının biraz detaylı olarak yazılmış halini içermektedir. Tanıtma kısmına önem verilmesi mevcut yatırımların daha efektif şekilde kullanılıp turizmin tüm yıla yayılması temel hedeftir. Bu planın hazırlayıcılarının hangi kurumlarla eşgüdüm içinde planı hazırladığı konusunda ise bir bilgi yoktur. Ayrıca stratejide yer alan hedeflere ulaşabilmek için geliştirilen 2007-2013 Turizm Eylem Planında yer alan unsurların önemli bir bölümünün belirlenen süre içinde henüz gerçekleştirilmemesi stratejik plana yönelik güvenin azalmasına neden olmaktadır. Bu plan hazırlanırken de nitelikli veriler kullanılmamıştır. Bu, planın uzun vadeli olmasından duyulan mutluluğu yok etmektedir. Veriler öngörüler için gerekli koşulları sağlamadıkça yapılan planların hedeflerinden uzaklaşacağı ve yön değiştireceği açıktır.

*Soru 3- Türkiye turizmini yakın geçmiş ve bu dönem içerisinde dünya turizminin neresine koyabilirsiniz?*

Yakın geçmiş olarak bakıldığında, Türkiye turizminin emeklemeden yürümeye başladığı söylenebilir. Bu bir binanın sağlam temelleri olamadan yükselmesine de benzetilebilir. Günümüzde ise dinlenmeden koştuğu için yoğun bir yorulma belirtisi göstermektedir. “*Oysa maçın doksan dakika olduğunu düşündüğümüzde, Türkiye’nin elinde Kapadokya, Pamukkale, Efes, İstanbul, Frig Vadisi, gibi saymakla bitirilemeyecek kadar çok kaliteli oyuncuları bulunmaktadır.*” Ancak günümüzde bu oyuncuların her zaman maça hazır olmadıkları söylenebilir. Türkiye’nin elindeki potansiyel düşünüldüğünde dünyada hem gelir hem de turist sayısı olarak ilk beş içinde olması gerekir. Türkiye turizminin hak ettiği yerde olmadığı herkes tarafından kabul edilen bir görüş, bunun sebeplerinden biri de, temel pazarın Avrupa ülkeleri olması ve Avrupa ülkelerinin Türk halkı için tarihten gelen önyargılarının olması, bir Arap ülkesi olarak görülmesi, ve Avrupalı medya ve yazarlardan kaynaklanan önyargılar, bunun bir an önce sistematik bir şekilde frekansı yüksek tutularak değiştirilmesi gerekmektedir. Dünya turizm

hareketlerindeki artışa paralel olarak gelişme gösteren Türkiye turizmi önemli bir atılım yapmış, ancak uzun vadeli politikalarından mahrum olması, ortaya konulan politikaların uygulanmaması nedeniyle dünya turizm pastasından hak ettiği payı alamamakta ve önemli sorunlarla baş başa kalmaktadır.

*Soru 4- Türkiye Turizminin temel sorunları sizce nelerdir?*

Türkiye turizminin temel sorunu olarak alınan kararların bütünlük bir yapıda olmaması gösterilmektedir. Turizmi ilgilendiren birçok otorite birbirini etkileyecek ve engelleyecek kararları aynı anda almaktadır. Dolayısıyla, Türkiye turizminin geleceğini etkileyecek kararlar koordinasyondan yoksundur. Bununla birlikte, her yeni yönetim kendinden önce yapılan çalışmaları ve kararları görmezden gelebilmektedir. Bu da her seferinde işe yeniden başlamak anlamına gelmektedir. Sertifikasyon eksikliği sonucunda ortaya çıkan niteliksiz işgücü bir diğer önemli sorundur. Mevsimselliğin giderilememesi, yanlış teşvik politikaları ve denetimsizlik de temel sorunlar arasında sayılmaktadır. Planlama yapılmadan ya da doğru yapılmayan planlamalar doğrultusunda alınan kararlar da temel sorunlar içindeki yerini almaktadır. Örneğin, Marmaris'te faaliyette olan restoran kapasitesi, bölgeye gelen turist sayısının iki katıdır. Böyle olunca sunulan hizmetten kalitesi düşmekte ve olumsuz rekabet koşulları ortaya çıkmakta ve sürekli bir sorun olarak öne sürülen şikayetler ortaya çıkmaktadır.

*Soru 5- Türkiye Turizminin sorunlarının çözümleri sizce nelerdir?*

Türkiye turizminin sorunlarının çözümleri öncelikle doğru yöntemlerle belirlenen hedefler doğrultusunda yapılacak eksiksiz planlamada yatmaktadır. Her yeni yönetim yeni plan açılımından kurtarmak adına, turizmi bilen ve gerçekten sadece turizm için faaliyet gösterecek, bağımsız bir turizm federasyonu oluşturulabilir. Bu, kaynakların daha etkin kullanılmasını sağlayacaktır. Ancak, Turizm Bakanlığı da ortadan kalkmamalı ve federasyon faaliyetlerini ciddi bir şekilde denetlemelidir. Böylece, turizm konusunda yeterli tecrübeye sahip olmayan kişilerin karar mekanizmalarındaki etkisi ortadan kaldırılmış olacaktır. Hedefe yönelik doğru planlar oluşturulduktan sonra, buna uygun pazarlama iletişimi stratejileri

belirlenmelidir. Ürün çeşitliliği doğru şekillerde sunulmalıdır. Farklı mevsimler için uygun ürünlerin geliştirilmesi sağlanmalıdır. Böylece mevsimsel dalgalanmaların olumsuz etkileri azaltılabilir. Sektörün ihtiyaçları belirlenerek, turizmle ilgili eğitimler daha fazla amaca yönelik bir hale getirilmelidir. Uygulamaya yönelik eğitimin, eğitim programları içerisine daha fazla dâhil edilmelidir. Bu şekilde, öğrencilerin teorik bilgilerini pratikle birleştirmelerine olanak tanınabilecektir. Fiziksel donanıma yapılan büyük yatırımlar, hizmet kalitesinin geliştirilmesi ile desteklenmelidir. Elde edilen araştırma bulgularına göre, hizmet kalitesindeki düşüklük müşteri memnuniyetsizliğine sebep olan faktörlerin başında gelmektedir. Altyapı ve üstyapı doğru bir şekilde planlanmalıdır.

*Soru 6- Türkiye Turizm politikasını sürdürülebilir turizm gelişmesi açısından nasıl buluyorsunuz?*

2023 Türkiye Turizm Stratejisi'ne kadar olan zaman diliminde planlı hareket edilmemesi Türkiye turizminin sürdürülebilirlik açısından büyük sorunlar ile karşılaşmasına neden olmuştur. 2023 Türkiye Turizm Stratejisi ve 2007–2013 eylem planı çerçevesinde sürdürülebilirlik açısından önemli noktalara vurgu yapılmıştır. Ekonomik fayda elde etmek adına yatırımlar yapılırken, doğal çevrenin kaynakları gelecek düşünülmeden kullanılmakta ve gelecek nesillerin kullanımını sağlamak adına korunmamaktadır. Sosyo-kültürel kaynaklar Türkiye turizm ürününü rakiplerinden farklılaştıracak ölçüde zengindir. Ancak, bu kaynakların korunarak, yeniden canlandırılarak turizm ürünlerinin içerisine uygun bir şekilde dâhil edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bununla birlikte, uzun vadeli olarak belirlenen politikaların, meydana gelen eğilimleri dikkate alarak belirli aralıklara uyarlanması gerekmektedir.

*Soru 7- Türkiye Turizm politikası sizce başarılı mıdır?*

Genel olarak Türkiye Turizm Politikaları ya başarısız bulunmuştur ya da teoride başarılı, uygulamada başarısız bulunmaktadır.

*Soru 8- Türkiye Turizm politikasının daha işler ve başarılı olması için önerileriniz nelerdir?*

Planlama iyi yapılmalı, rakipler iyi analiz edilmeli, imajın güçlendirilmesi için uzun vadeli çalışmalar yapılmalı, farklı gelir gruplarına uygun turizm destinasyonları oluşturulmalı -yani fabrika müdür tatilini yaparken işçisiyle karşılaşmamalı-, her gelir grubuna yönelik destinasyonlar geliştirilmeli ve tanıtılmalıdır. Kalitenin artırılması için özellikle çalışanların sertifikasyonu yapılmalı, bu gerçekleştirilirken çalışanlara sertifika verilmesine değil, personelin kalifiye hale getirilmesine odaklanılmalıdır. Belirlenen politikalara işlerlik kazandırmak için genelden özele inilmesi, diğer bir deyişle genel hedeflerin belirgin amaç ve stratejilere dönüştürülmesi gerekmektedir. Konuya aynı paralelde yaklaşılacak olunursa, bu amaç ve stratejilere de işlerlik kazandırmak adına yönetsel ve parasal sorumluluğun kime ait olduğu ve gerçekleşme tarihleri gibi hususlar belirlenmelidir. Uygulama süreci aşamalara ayrılarak kontrol edilmeli, devam ettirilmeli ve değişen şartlara göre yenilenmelidir. Bundan başka, politikaların belirlenme ve uygulanma sürecinde devlet, sivil toplum örgütleri, ticari kuruluşlar, halk ve uzman kişilerin katılımı sağlanarak, çıkar çatışmaları asgariye indirilmelidir. Paydaş yönetimine işlerlik kazandırılması turizm politikalarının uygulanmasında başarı getirebilecektir. Başarı, turizm ile ilgili tüm kişi ve kurumların eşgüdüm ve işbirliği içerisinde kaynaklarını birleştirmeleri ile birlikte elde edilebilir.

#### **4.7. Türkiye Turizmi İçin Bir Model Önerisi**

Türkiye’de turizmin doğru bir modele uyarak planlanması ve tasarlanıp turizm potansiyelinin değerlendirilmesi halinde turizmin 12 aya yayılması ve önemli bir oranda ekonomik katkı elde edilmesi sağlanacaktır. Türkiye’deki turizmin planlanma ve tasarım ilkelerine ilişkin model önerisi oluşturmanın temeli, sürdürülebilir turizm planı, makro ve mikro ölçekteki planlama ilkelerini bilimsel bir tabana oturtmaktır.

#### 4.7.1. Turizmin Türkiye Ekonomisine Yapacağı Ekonomik Katkının İrdelenmesi

Dünya Turizm istatistiklerine bakıldığında dünyadaki turist sayısı 2007 yılında 903 milyon kişiyi bulmuştur. Türkiye ise bu sıralama içerisinde 22.2 milyon kişi ve % 2.5'lik payı ile 9. sıradadır. Aynı şekilde dünya turizm istatistiklerinde turizm gelirlerine bakıldığında 18.5 milyar kişi ve % 2.2'lik payı ile 10. sıradadır Dünya turizmde ilk on ülke sıralaması aşağıdaki tabloda verilmiştir (TTYD, 2009).

**Tablo 4.1. Dünya Turizmindeki İlk 10 Ülke**

Sıra	Ülke	Turist Sayısı (milyon)	Dünyadaki Payı %
1	Fransa	81,9	9,1
2	İspanya	59,2	6,6
3	ABD	56,0	6,2
4	Çin	54,7	6,1
5	İtalya	43,7	4,8
6	İngiltere	30,7	3,4
7	Almanya	24,4	2,7
8	Ukrayna	23,1	2,6
9	Türkiye	22,2	2,5
10	Meksika	21,4	2,4

**Kaynak:** <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=11> (Erişim tarihi: Mayıs 2009)

Turist sayısının ve gelirlerin arttırılması için Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri sayısız çalışmalar planlanmış ve bazıları uygulanmıştır. Bazı zamanlar uygulanan çalışmalar iyi sonuçlar verirken bazıları ise etkisiz kalmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023 kitapçığında 2023'e kadar yapılması planlanan çalışmalar detaylı bir şekilde verilmiştir. Buna göre 2023 yılı hedefleri şöyledir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007):

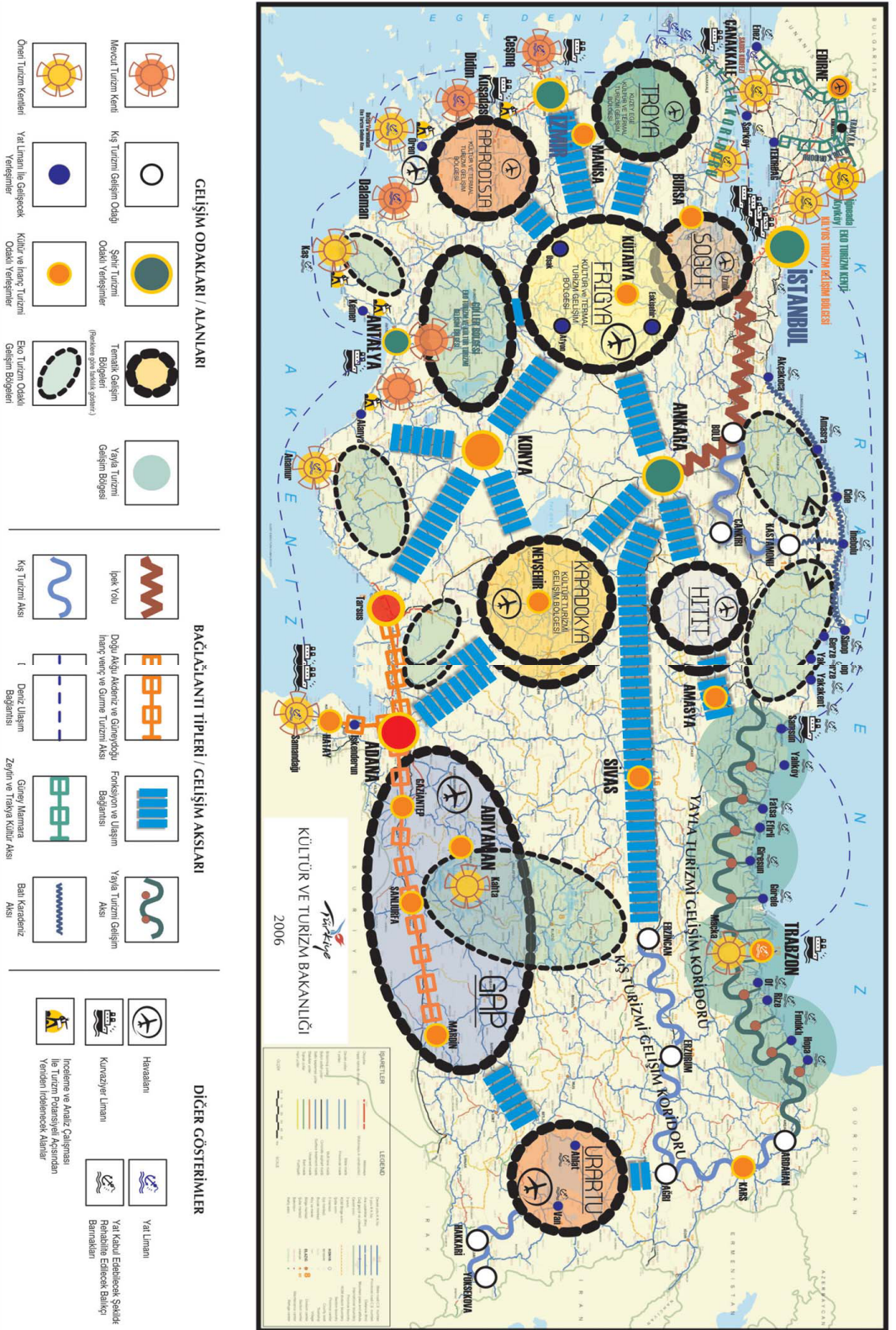


Fiziki planlama uygulanması ile ilgili eksikliği çeşitli yasal koordinasyon düzenlemelerle ortadan kaldırılacaktır. Yerel düzeyde turizm potansiyeli bulunan alanlarda sorun odaklı planlama anlayışı yerine, planlama çalışmaları bütüncül olarak ele alınacaktır. Parçacı ve parsel bazında gelişen planlama pratiği sona erdirilerek dünya çapında yarışabilir turizm kentleri oluşturulacaktır. Yerel düzeyde plan onama yetkisine sahip kurum ve kuruluşlara teknik personel desteği sağlanacak, böylece yerel bazda turizm gelişimi yönlendirilecektir. Yerel ölçekte nokta bazında Konseylerin işler kılınması ile Yerel Gündem 21 gibi katılımcı mekanizmaların oluşturulması sağlanacaktır. Yerel ölçekte turizm gelişim bölgelerinin seçiminde organize turizm faaliyetlerinin geliştirilebileceği geniş alanlar tercih edilecek, mülkiyet, altyapı ve çevre gibi konular için de çözüm önerileri ve sistemli bir yapılanma sağlanacaktır. Turizm sektörü fiziksel planlama başta olmak üzere, örgütlenme modelleri, finansman alternatifleri ve yasal dayanakları ile bir arada planlanmalıdır. Bu çerçevede;

1. Sektörle ilgili tüm yatırımları ülkedeki refah ve gelişmişlik düzeyi dengesizliklerini azaltıcı doğrultuda yönlendiren, doğal, tarihsel, kültürel ve sosyal çevreyi kollayıcı, koruyucu ve geliştirici bir yaklaşım içinde ele alan,
2. Ekonomik kalkınmaya katkıda bulunma, sosyal, kültürel ve sanatsal etkinliklerden en yüksek düzeyde yararlanma anlayışını/yaklaşımını ülke sathında yaygınlaştıran,
3. Öncelikle yapılacak bilimsel çalışmalarla tarihi, kültürel ve sanatsal değerleri ortaya çıkaran ve bu değerler konusunda toplumsal bilinç oluşturan,
4. Turizm sektörü sağlıklı bir şekilde yapılandırılması ve verimliliğin sağlanabilmesi için gelişimini pazar gerçeğine dayandıran,
5. Gerek yatırım ortamının rehabilitasyonuna gerekse de gelişen dünya eğilimlerine ve yeni taleplere cevap veren,
6. Doğal kaynakları ekolojik ve ekonomik verimlilik ilkesine bağlı olarak sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde koruyan ve kullanan,

7. Kamuya mali yük getirmeyen örgütlenme ve finansman modellerini gerçekleştiren, kapsamlı organize ve entegre projeleri bölgesel ve yerel düzeyde yaygınlaştıran,
8. Taşıma kapasitelerini aşmadan, turizm kaynaklarını koruma ve dengeli kalkınma anlayışı içinde kullanan,
9. Yapılan ve yapılacak yeni yasal düzenlemelerle otel odaklı turizm gelişmesinden daha çok tarih, kültür, sanat vb. değerler odaklı turizm gelişmesine yani varış noktası odaklı turizm anlayışı ile halkın talep ve beklentilerine cevap veren, bünyesinde birden fazla aktiviteleri, değerleri yaşatan, koruyan, üreten ve istihdama da olumlu katkılar sağlayan bir “alan yönetimi” modelini geliştiren,
10. Doğa, kültür, sosyal yapı üzerinde olumsuz etki yaratmayan, döviz ve istihdam boyutlarıyla ekonomik gelişime güçlü katkılar sağlayan, talebi örgütleyen, turizm sektörünün gelişimi için ortam yaratan, uygulama imkanlarını da içinde barındıran ve birbiriyle entegre projeler üreten,
11. Sosyal ve teknik altyapıyı tamamen kamuya yüklemeyen, bu alanda ihtiyaç duyulan finansmanı kullananlara ve yararlananlara da paylaştıran,
12. Belirli bir kalitede çevreye ve örgütlenmeye sahip turizm yerleşim alanlarının gelişimini öngören,
13. Turizm sektöründe altyapı, çevre, ulaşım, konaklama, kültür, tarih ve sanat alanında toplam kalite kriterlerine uygun hizmet sunan, çarpık kentleşme ve yapılaşmayı önleyen, bozulmuş olan kent ve kentsel mekanları iyileştiren,
14. Turizmin yoğunlaştığı yörelerde ortaya çıkan altyapı ve çevre sorunlarını yerel yönetimlerle işbirliği içinde, altyapıyı kullananların da katkılarıyla çözen, politika olarak işlerlik kazandırılacaktır.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007 yılında “Türkiye turizm stratejisi 2023, eylem planı 2007-2013” kitapçığını hazırlamıştır. Bu stratejik planlamada yukarıda bahsedilen “bölge planı” kavramı benzeri bir planlama ele alınmıştır. Türkiye, bazı turizm gelişim bölgelerine ayrılmış ve her biri için stratejik eylem planları yapılmıştır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Kavramsal Eylem Planı

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007), *Türkiye turizm stratejisi 2023, eylem planı 2007-2013*, Ankara: Turizm Bakanlığı s: 82-83

#### **4.7.2. Türkiye Turizminde Geliştirilebilir Turizm Çeşitleri ve Model Önerisi**

Yapılan araştırmalar, görüşmeler, literatür ve arşiv taramaları doğrultusunda turizm çeşitlerinin geliştirilmesi ve Türkiye’de turizm yönetiminin yeniden yapılandırılması üzerine hazırlanan model önerisinde genel olarak Türkiye turizmindeki sorunları giderici ve ileriye dönük çözümler sunan bir yaklaşım yer almaktadır.

##### **4.7.2.1. Kıyı ve Deniz Turizmi**

Türkiye’de turizm hareketlerinin gelişiminde üç tarafının denizlerle çevrili olmasının büyük etkisi vardır. Türkiye’ye tatile gelen turistlerin büyük bir çoğunluğu tatillerini deniz kıyılarında geçirirler. Türkiye kıyılarındaki turistik otellerin kalitesi Avrupa standartlarında, hatta üzerinde denilebilir, ancak kıyı şeridindeki turistik bölgelerin alt ve üstyapı çalışmaları yetersizliğinden ötürü çekim gücü yetersiz olabilmektedir. Merkezi ve yerel yöneticilerin altyapı ve üstyapı çalışmalarında yetersizliği ve plansız yapılaşmadan dolayı kıyı kentleri turizm potansiyelini tam olarak kullanamamaktadır. Bu bağlamda, kıyı şeridinde turizmin geliştirilmesi için Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesinin dışında bölge belediyelerine ek bütçe ayrılmalı, bütçe dağılımı yapılırken kıyı şeridindeki turistik bölgelere ayrılan bütçe yerleşim biriminin düşük sezondaki nüfusuna göre değil, en azından nüfusun en az %50 fazlası dikkate alınarak hesaplanmalıdır.

Bunun dışında yat turizmi ve kurvaziyer turizmi yönetmelikleri birleştirilmeli, bu iki çeşit turizm tek elden yönetilmelidir. İstanbul, İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya’da bulunan yat limanları geliştirilmelidir. Yat turizmi ile gelen turistlerin harcamaları sadece yat bağlama ve yakıt ile sınırlı olmadığından, özellikle üst gelir ve harcama grubuna dahil bu turistlerin harcama yapmaları için gerekli ortam sağlanmalı ve gelen yat sayısının artırılması için önlemler alınmalıdır. Özelleştirilen yat limanlarının bağlama kapasitelerinin azaltılmasından kaynaklanan kaybı karşılamak için devlete ait yeni yat limanlarının yapılması gereklidir. Doğal güzellikleri ile göze çarpan ve Çanakkale’den Antalya’ya kadar 100’ün üzerinde olan

turistik koy sayısı son yıllardaki balık çiftlikleri, düzensiz yapılaşma ve denetsiz mavi turlardan dolayı 50'in altında düşmüştür. Bundan sonra da 2/B arazisi olarak bilinen koylarında yapılaşması ile bu sayı tek haneli rakamlara düşecektir. Bu kanun değişikliğinin yeniden daha koruyucu bir şekilde değiştirilmesi gerekmektedir. Ya da en azından turistik koylar hatta tüm kıyı şeridi bu maddenin dışına çıkartılıp koruma altına alınmadırlar.

#### **4.7.2.2. Sağlık ve Termal Turizmi**

İnsanların sağlık ve termal amaçlı seyahat etmeleri sağlık ve termal turizmin temelini oluşturmaktadır. Türkiye sağlık ve termal turizm yönünden ciddi bir potansiyele sahiptir. İnsanların hastalıklarına iyi gelen termal ve kaplıca sularının yanında tıbbi yönden ucuz ve kaliteli hizmeti ile Türkiye Avrupa'da önemli bir konumdadır.

2023 Stratejik Planı'na göre geliştirilmesi düşünülen kaplıca bölgeleri şöyledir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 24)

- Güney Marmara: Balıkesir, Çanakkale, Yalova
- Güney Ege: Aydın, Denizli, Manisa, İzmir
- Frigya: Afyonkarahisar, Kütahya, Ankara, Uşak, Eskişehir
- Orta Anadolu: Aksaray, Kırşehir, Niğde, Nevşehir, Yozgat

Dünyada doğal olarak sadece Türkiye'de bulunan doktor balıkların yer aldığı (Animalia) Sivas Balıklı Kaplıca sedef hastalığı için dünyadaki tek doğal kaplıcadır. Buna rağmen 2023 stratejik planında geliştirilmesi düşünülen kaplıca bölgelerinde bu kaplıcanın bulunmaması stratejik bir hatadır.

Kaplıcaların geliştirilmesi planlanan bölgelerde yatırımların, yerel yönetimlerden çok Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı olarak yapılması merkeziyetçi bir standardın getirilmesini sağlayacaktır. Ayrıca özel sektördeki girişimcilerin yatırımda yöreklendirilmesi için altyapı ve üstyapı çalışmalarının

devlet tarafından üstlenilmesi, yatırımcılara kamu arazisi ve su tahsisi yapılması uygun olacaktır.

Yabancı ülkelerdeki sosyal güvenlik kurumları ile ilişkiye geçilmeli sağlıklarına kavuşmak isteyen hastaların Türkiye hastanelerini seçmesi için bir ön çalışma yapılmalı, ayrıca bu konuda gelişmeye başlamış olan tıp ana bilim dallarının bulunduğu kentlerde konaklama ve ulaşım sorunlarının çözülmesi gereklidir. Bunun yanı sıra her tıp dalının en küçük ya da en büyük kongrelerinin Türkiye’de yapılması için gerekli girişimlerde bulunulmalıdır.

#### **4.7.2.3. Dağ, Yayla ve Kış Turizmi**

Türkiye gezi, araştırma, yürüyüş, tırmanma, yayla ve kış turizmi yönünden oldukça elverişli şartlara sahiptir. Kış turizmi için gerekli doğal kaynaklara sahip olmasına rağmen yetersiz yatırım ve bu turizm türünün yeterince ciddiye alınmaması nedeniyle potansiyel talebe ulaşamamaktadır. Özellikle kış sporlarına sadece yarıyıl ve bayram tatillerinde iyi vakit geçirmek amaçlı bir aktivite gözüyle bakılması, kış turizminde sadece iç turizm pazarı ile sınırlanma zorunluluğu yaratmıştır. Ancak, Erzurum’da 2011 yılında yapılacak olan Üniversiteler Kış Olimpiyatları Türkiye’nin kış turizminde yurtdışına açılması için çok önemli bir fırsattır. O yıla kadar gerekli tüm alt ve üstyapı çalışmalarının bitirilmesi, tesis ve konaklama olanaklarının tamamlanması ve organizasyonun sorunsuz yapılması sonraki yıllar için çok önemli bir pazarlama potansiyeli yaratacaktır. Ayrıca ilk yatırımların Cumhuriyet döneminde yapıldığı Uludağ’ın hem kış turizmi hem de kaplıca turizmi için önemli bir potansiyele sahip olması bölge turizminin gelişimi açısından ciddi fırsatlar sunmaktadır. İlk yatırımların yapıldığı 1. Bölgedeki otellerin önemli yatırımlara ve yenilenmelere ihtiyacı olduğu gözlemlerle belirlenmiştir. Ancak 2. Bölgede yapılan otellerin kalitesi ve pist uzunluğu ile uluslararası kriterlere uygunluğu, iyi bir pazarlama ve tanıtım stratejisi ile dış turizme açılmada önemli bir kaynak olarak kullanılabilir. Bunun yanında yeni yapılması planlanan tesislerin bölgelerindeki fizibilite çalışmalarının ciddiyetle yapılması ve ölü yatırımlardan kaçınılarak yapılacak tesislerin öncelikli olarak ulaşımının çok iyi olmasına dikkat edilmelidir.

Yayla turizminde ise özellikle foto safari modeli Türkiye turizmi için önemli bir alternatif turizm şekli olacaktır. Özellikle Karadeniz Yaylaları, Toros Yaylaları ve Kaz Dağları önemli potansiyele sahiptir. Bahsi geçen dağ ve yaylaların yollarında manzara terasları kurulabilir, bunun yanında patikalar oluşturulup turistlerin ormanların iç kesimlerinde fotoğraf çekeceği ortamlar hazırlanabilir.

#### **4.7.2.4. Kongre ve Fuar Turizmi**

Sanayi, Ticaret ve sivil toplum örgütleri çalışanlarını motive etmek, eğitmek, verimi artırmak, çalışmalarının tanıtımını yapmak, bilgi aktarımı ve yeni teknolojilerin tanıtılması için kongre ve konferanslar düzenlerler. Ticari kuruluşların ürünlerini hedef pazarlara yaymak için verdiği uğraşlar sonucunda da fuarlar ortaya çıkmıştır. Bütün bunlar birleştiğinde ortaya kongre ve fuar turizmi çıkar.

Bir bölgede kongre ve fuar turizmini geliştirmek için en önemli gereklilik otellerin, kongre merkezlerinin bulunması, ulaşım probleminin olmaması, fuarlar içinse gerekli tüm üstyapı çalışmalarının hazır ve destinasyondaki yatak kapasitelerinin yüksek olması gereklidir. Bu bakımdan Kongre ve Fuar Turizmi için altyapısı uygun ve daha geliştirilmesi düşünülen yedi ilde (Ankara, İzmir, İstanbul, Konya, Mersin, Antalya, Bursa) bulunan otellerin, ulaşımın ve altyapısı ile bölgelerdeki turizm örgütlerinin hatta Kültür ve Turizm Müdürlüklerinin yeniden yapılandırılması gereklidir. Bunun yanında Doğu ve Güney doğuda kültürü ve doğal güzellikleri ile dikkat çeken Urfa ve Mardin’de bu kapsamda yedi ilin içerisine dahil edilmeli, o bölgede de turistik, sosyal ve kültürel etkinlikler arttırılmalıdır.

Ulusal ve uluslararası bilimsel kongrelerin Türkiye’de yapılması için meslek odaları, üniversiteler ve derneklerle iletişimde olunmalı, bu kongrelerin Türkiye’de yapılabilmesi için tüm meslek odaları, üniversiteler ve derneklere gerekli olanaklar sağlanmalıdır.

Ayrıca Kùltür ve Turizm Bakanlığı'nın tüm tanıtım materyallerinde Kongre ve Fuar turizmi ile ilgili bilgilerin yoğun bir Şekilde verilmesi gereklidir.

Fuar organizasyonu ve çalışacak elemanların yetiştirilmesi için üniversitelerde meslek yüksek okulu düzeyinde eğitim veren bölümler kurulmalı, fuarların yapıldığı bölgelerdeki üniversitelerde kurulacak bu bölümlerde okuyan öğrenciler stajyer olarak bölgelerindeki fuarlarda alıŐmaladırlar.

#### **4.7.2.5. Spor Turizmi**

Spor turizmi, spor organizasyonlarına doğrudan katılan ya da izleyici olarak gelenlerin ortaya çıkarttığı bir turizm Őeklidir. Bunun yanında Avrupa ve Rusya'daki futbol kulüplerinin liglerinin devre arası kamplarında, iklim nedeni ile Türkiye otellerini seçmeleri büyük bir avantajdır. Bu avantajı tam anlamı ile kullanabilmek için otellerdeki futbol sahalarının geliŐtirilmesinin yanında otellerdeki fitness merkezlerinin de standartlarının yükseltilmesi gereklidir. Bu tarihlerde devlet destekli büyük ödülleri olan futbol turnuvaları düzenlenmeli, büyük kulüpler Türkiye'ye getirilmeli, bu maçlar TV kanallarında canlı yayınlanmalı ve ma aralarında Türkiye'nin reklamları yapılmalıdır.

Bütün bunların yanında hem döviz girdisi hem de tanıtım için en kolay yöntemlerden birisi, Olimpiyatlar, Akdeniz Oyunları, Avrupa Şampiyonaları, Dünya Şampiyonaları gibi büyük uluslararası spor organizasyonlarının Türkiye'ye alınmasıdır. Kùltür ve Turizm Bakanlığı ile Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın içerisinden oluşturulacak bir konseyle spor turizmi yönlendirilmeli ve yönetilmelidir. Çünkü, birbirinden farklı iki konunun birleŐtiđi noktada en üst düzeyde verim sağlanacağından, Turizm Bakanlığı'nda çalışan bir kiŐinin spor ile ilgili tam bilgisi olmadığından ya da Gençlik ve Spor Bakanlığı'ndaki bir çalıŐanın turizm hakkında yeterli bilgisi olmadığı için yeterli verim alınamamaktadır. Tanıtım ve organizasyon faaliyetlerinin en iyi sonuçlara ulaşması için iki kurumun içerisinden oluşturulacak bir konsey kurulmalıdır.



Yurtdışında Türkiye'yi temsil eden sporcuların yaşadıkları bölgelerde ya da yakınlarında Bakanlık'ın katıldığı fuarlara götürülmeleri ve adeta bir kültür ve turizm elçisi gibi değerlendirilmeleri gereklidir. Çünkü yaşadıkları bölge takımlarında oynayan ve genelde idol olarak görünen bu sporcular Türkiye'nin tanıtımı için en ucuz ve en kolay kaynaklardır.

Ayrıca golf turizmini de bu başlık altında ele alacak olursak, küresel ısınmanın bu noktalara geldiği bir dünyada Türkiye'nin kıt su kaynaklarını kullanarak golf turizmini bilinçsiz bir şekilde geliştirmeye çalışması gelecek kuşaklar ve sürdürülebilir turizm paradigmaları için uygun değildir. İyi etüt çalışmalarının yapıldığı, yatırım yapılmadan önce iyi araştırılmış, su kaynaklarının yeterli olduğu, konaklama ve ulaşım sorunlarının olmadığı ya da geliştirilebileceği bölgelerde bu yatırımlar yapılmalıdır.

#### **4.7.2.6. Turist Hakları**

Ekonomik faaliyetlerin amacı tüketicilerin talepleri ve gereksinimlerini karşılamaktır. Ekonomik ve sosyal alandaki gelişme ve gelişmeler ile serbest piyasa ekonomisinin değişen şartları karşısında, tüketicilerin ihtiyaçlarının karşılanmasında ortaya çıkan sorunları yalnız başına çözemeyecekleri görülmüştür (İlban, 2002). Bu ortamda çıkabilecek sorunlar nedeni ile dünyada çeşitli şekillerde tüketiciyi koruma kanunları vardır. Türkiye'de de mevcut olan 4077 numaralı kanunla da tüketicilerin hakları nispeten koruma altına alınmıştır. Ancak tüketiciyi koruma kanununun dışında AB'de olduğu gibi özel bir "Turisti Koruma Kanunu" çıkartılması şarttır. Bu kanun hazırlanırken akademisyen hukukçular, turizm akademisyenleri, sektör temsilcileri ve merkezi yönetimden temsilciler yer almalıdır.

#### **4.7.2.7. Engelsiz Seyahat**

TÜRSAB'ın bünyesinde Haziran 2006'da kurulan "Herkes için Engelsiz Turizm Komitesi" yaptığı çalışmalarda konaklama işletmelerinde şu eksiklere rastlamıştır (www.ozelyenigun.com, 2007); "Türkiye'de engellilere yönelik yeterli

düzyeyde konaklama imkanı bulunmuyor, var olanlarda ise engellilere yeterli hizmet verilemiyor. Turistik tesislerin girişı engellilerin girişlerine uygun değil. Asansörler, genel tuvaletler, yeme ve içme üniteleri, mola noktaları, parklar ve eğlence merkezlerinde bedensel engellilerin kullanımına uygun düzenlemeler yeterli düzeyde değil. Engellilere yönelik ulaştırma olanakları yetersiz. Serbest park etme imkanları ve uygun işaretlendirmeler bulunmuyor. Kaldırımlar, tekerlekli sandalye kullanımına uygun değil.”

Bu noktada sorunlara çare olabilecek çözümler şöyle sıralanabilir (Atak, 2008: 54):

- Kültür ve Turizm Bakanlığı otellere zorunlu konulması gerekli engelli odalarını daha itinalı bir şekilde kontrol etmelidir.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından otel yöneticileri bedensel engelli turizmi hakkında bilinçlendirilmelidir.
- Engelliye verilecek oda sayılarında artışa gidilmelidir.
- Otellerin girişleri, özellikle merdivenler bedensel engelli müşterilerin kolaylıkla çıkabilecekleri trampalarla döşenmelidir
- Çalışanlar bedensel engelliye hizmet vermede daha fazla bilgilendirilmelidir.
- Yerel yönetimler tarafından uzak yerlere konulan otobüslerin bazıları bedensel engelli insanlar için düzenlenmelidir.
- Yollar, engelli insanların kolaylıkla kullanabilecekleri şekle getirilmelidir.

#### 4.7.2.8. Turizm Eğitimi

Türkiye’de turizm eğitimi temel turizm eğitimi ve mesleki turizm eğitimi olarak iki kola ayrılmaktadır. Mesleki turizm eğitimi ise ortaöğretim kurumlarından ve yüksek okullarda doktora eğitimine kadar verilmektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde mesleki eğitim çok önemli bir noktadadır. Ancak bakıldığında Türkiye’de öğrencilerin mesleki eğitiminden çok genel eğitime önem verilmektedir. Turizmde eğitim konusunda yapılan araştırmalar, turizm sektöründe eğitilmiş işgücüne ihtiyaç olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Rekabet koşullarının ağırlaşması, turizm eğitimi almış, sektör veya işletme içinde karşılaştıkları sorunlara çözümler üretebilen işgücünü ön plana çıkarmaktadır (Öncüer, 2006: 196).

Çağımızdaki turizm anlayışı, bilimin ve teknolojinin gelişimi turizm sektöründe mesleki eğitimin önemini artırmaktadır. Türkiye’deki turizm eğitimi çağın gereksinimleri doğrultusunda geliştirilmelidir. Fizibilite çalışması yapılarak belirlenecek bölgelerde Milli Eğitim Bakanlığı ve Turizm Bakanlığına bağlı olarak ortak açılmış, yatılı, ortaöğretimden meslek yüksek okulu eğitimine kadar, yabancı dil yüklemesi yapan ve mesleki eğitim veren okulların açılması ve okulların bulunduğu bölgelerde de 4 ve 5 yıldızlı uygulama otelleri açılmalıdır. Bu otellerin üst düzey yöneticileri okullardaki akademisyenler ve teknik servis dışındaki tüm çalışanları stajyer olarak bu okulların öğrencileri olmalıdır. Bu okullardaki öğrenciler değişimlerle her yıl farklı bir okulda eğitim almalı ve farklı bir okulda staj yapmalıdır.

Bütün bunların yanında şimdiye kadar alaylı olarak yetişen turizm çalışanlarının eğitimi için turizm bakanlığının turizm bölgelerinde açacağı kurslarla eğitilmeli ve sonucunda da merkezi bir sınavla sertifika alarak çalışmalarına izin verilmelidir. Turizm meslek liseleri, önerdiğimiz okullar, yüksek okul ve bahsi geçen sertifikası olmayanlar turizm sektöründe çalıştırılmamalıdır. Ayrıca bu okullar TÜRSAB, TÜROB gibi birlikler ve yerel yönetimlerle, eğitimin her anında ilişkide olması gereklidir. Gerekli maddi kaynaklar bakanlık ya da sektör birlikleri tarafından

karşılanarak öğrencilerin bilimsel ve yeni projeler üretebilecekleri ortamlar sağlanmalıdır.

Öğrenciler uluslararası öğrenci değişimi programları ile yurtdışına gönderilmelidir.

Mesleki eğitimin yanında temel turizm eğitimi ile çocuk yaştan itibaren turizm bilinci oluşturulmalı ayrıca gezici bilinçlendirme araçları ile turizm bölgelerindeki halk bilinçlendirilmelidir.

#### **4.7.2.9. Tanıtım**

Turizmde tanıtımın temel amacı ülke imajını artırmak, turist girdisini artırmak ve ülke turizminin dünya turizm pazarındaki yerini artırmaktır. Türkiye turizmde tanıtımı etkileyecek olumlu etkenler doğal yapısı, turizm yönünden bulunduğu stratejik konumu, zengin tarihsel ve kültürel mirası ve ucuz bir çekim ülkesi olması olarak sıralanabilir. Ancak başta özel sektörün katkısının yetersizliği, hizmet kalitesi sorunu ve tanıtım görevini üstlenecek kurumların hangi görevi ne ölçüde üstlendikleri konusundaki belirsizlikler tanıtımda olumsuz etkenler olarak görülmektedir.

Turistlerin Türkiye'yi tercih etmesi için ilk yapılması gereken çalışma turistlerin tercihlerini neye bakarak yaptıklarını incelemek ve ona göre bir tanıtım faaliyeti hazırlamak gereklidir. Dünya turizm trendleri iyi takip edilmeli ve teknolojik gelişmelere ayak uydurularak görsel tanıtım faaliyetleri artırılmalıdır. Dış temsilciliklerde bulunan tanıtım müşavirliklerine ek olarak özellikle seçkin Avrupa kentlerinde direk turizm bakanlıklarına bağlı Türk Kültür Merkezleri kurulmalı ve bu merkezlerde Türk dili, kültürü ve tarihini tanıtıcı faaliyetler, Türkiye'ye ilgi duyan yabancılara verilecek kursların yapılması buradan çıkacak yabancıların fahri elçiler haline getirilmesi gereklidir. Ayrıca kültürel faaliyetlerde bulunmak adına bu kültür merkezlerinin organize edeceği ve Türkiye'nin çağdaşlığını gösteren, Kültür Turizm

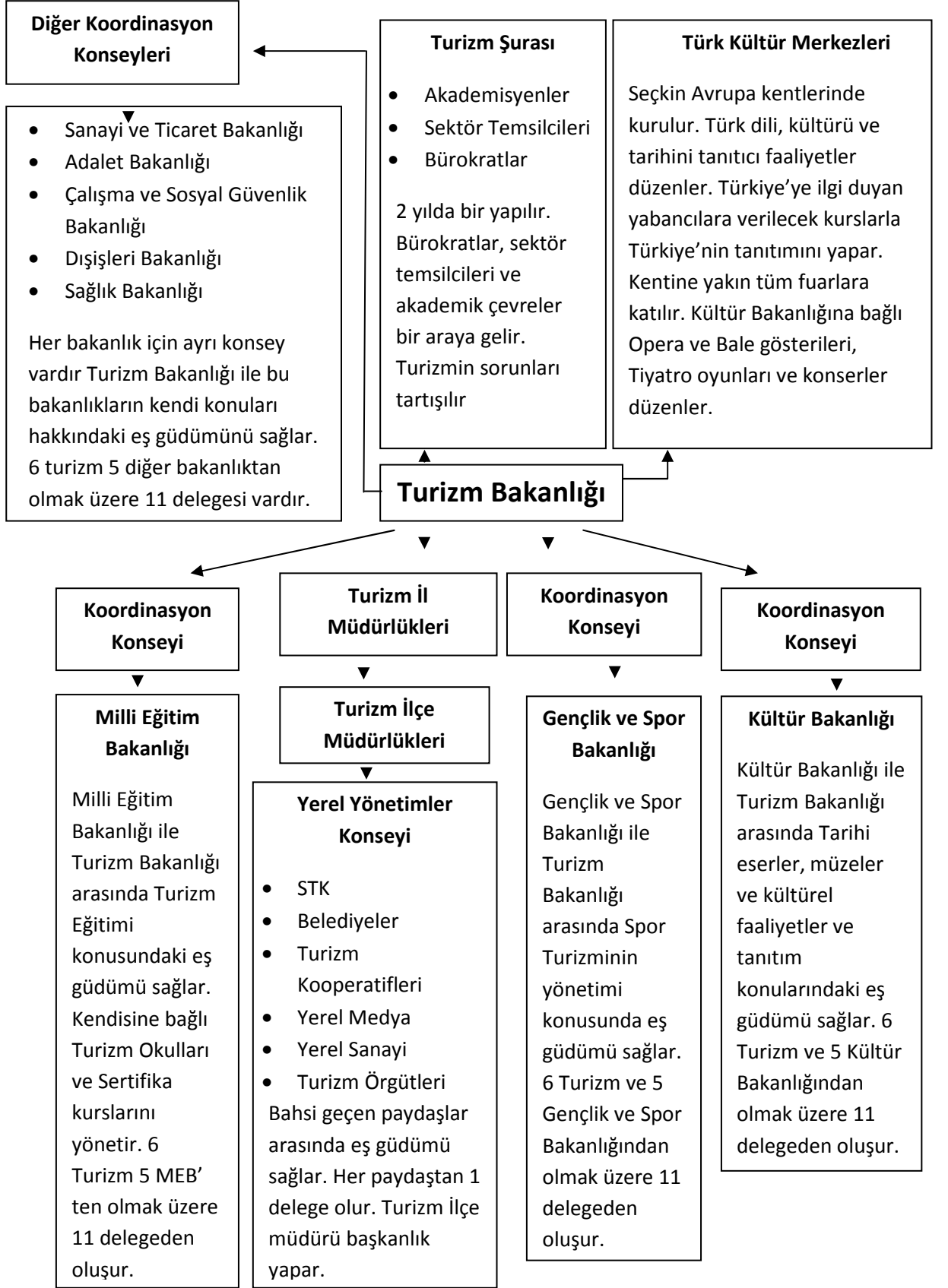
Bakanlığına bağlı Opera ve Bale gösterileri, Tiyatro oyunları ve konserler düzenlenmelidir.

Turizm için en önemli turist aynı ülkeyi birkaç kez ziyaret edenidir. Bu bağlamda TÜRSAB turistlerin ülkelerindeki gelir düzeylerini araştırarak belli seviye üzerindeki turistlerle düşük sezonda da iletişim kopartılmamalı, bu turistlere doğum günlerinde, dini ve milli bayramlarında, yılbaşında e kartlarla ya da posta yoluyla kutlamalar göndermeli, Türkiye'yi hafızalarında diri tutmalıdır. Turizmde gelişmiş ülkelere bakıldığında bir marka şehre sahip oldukları gözlemlenmiştir. Türkiye'nin de örneğin Antalya ya da İstanbul'u böyle bir marka şehir haline getirmesi gerekli ve Türk tekstil firmaları ile görüşülerek promosyon tişört, şapka gibi ürünlerin bahsi geçen turistlere postalanması sağlanmalıdır. Böylece özel sektörün de turizm tanıtımında yer edinmesi sağlanabilir.

Tanıtım ve pazarlamada dünyadaki yeni trend tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin bilgi teknolojileri desteği ile yürütülmesidir. Çevrimiçi sosyal ağlar teknolojinin tüketicilere kazandırdığı güç nedeniyle büyük önem kazanmıştır. Türkiye'nin de en kısa zamanda bilgi ve iletişim teknolojileri alanındaki eksiklerini gidererek bu konuda harekete geçmelidir. Destinasyonlara özel internet sitelerinin kurulması sağlanmalı ve bu konuda güncel gelişmeler izlenerek birtakım standartlar getirilmelidir.

Türkiye'nin lobi faaliyetleri hızlandırılmalı, ülkelerde bakanlık tarafından kaynakları karşılanacak dernek ve vakıflar kurulmalıdır. Bu vakıf ve dernekler acentelerle iyi iletişimde olmalı ve buldukları ülkedeki yönetim kademesini etki altında tutabilecek pozisyonlara gelebilmesi gereklidir. Bu sağlandıktan sonra Türkiye'nin tanıtımını en ucuz şekliyle yapabileceği uluslararası kültür ve spor etkinliklerinin (Olimpiyatlar, Dünya Kupaları, Uluslararası Örgüt Toplantıları vb.) Türkiye'ye getirilmesi daha kolay olacaktır.

Şekil 4.3.'te Türkiye için önerilen turizm modelinin yönetim şeması verilmiştir. Tablo 4.2.'de ise Türkiye turizminin için çizilen yol haritası mevcuttur.



Şekil 4.3. Türkiye Turizmi Yönetim Yapısı Modeli

**Tablo 4.2. Türkiye Turizminin Gelişimi İçin 2023 Yılına Bir Yol Haritası**

<b>Düzenleme Yapılacak Başlık</b>	<b>Açıklama</b>	<b>Başlangıç Tarihi</b>	<b>Süre</b>
<b>Turizm Bakanlığının Yeniden Yapılandırılması</b>	Kültür ve Turizm Bakanlığının ayrılması. Turizm Bakanlığı teşkilatının yeniden yapılandırılması. Turizm Bakanlığının Görev ve Yetkilerinin yeniden belirlenmesi.	2010	2 Yıl
<b>Koordinasyon Konseylerinin Kurulması</b>	Turizm Bakanlığı Teşkilatının yeniden yapılanması ile birlikte, ilgili diğer bakanlıklar, il ve ilçe düzeyinde ilgili tüm paydaşlar ile Turizm Bakanlığı arasındaki eşgüdümü sağlayacak olan Konseylerin Kurulumu.	2010	2 Yıl
<b>Turizm Şurasının Toplanması</b>	Türkiye’de Turizme yön veren 3 önemli ayağı oluşturan Sektör, Bürokrat ve Akademik çevrelerin bir araya	2011	2011-2023 arası 2 yılda bir

	<p>getirilmesi. Tüm İl Turizm Müdürleri, Bölümlerinin büyüklüğüne göre her üniversiteden akademisyenler ve sektörde teşkilatlanmış birlik, dernek ve kooperatif temsilcilerinin katılımı sağlanır. 2 yılda bir düzenlenir.</p>		
<p><b>Yerel Yönetimlerin Yapılandırılması</b></p>	<p>Özellikle turizm bölgelerindeki yerel yönetimlerin yeniden yapılandırılması. Bu bölgelere ayrılan bütçelerde yeni düzenlemeler ve iyileştirmelerin yapılması. Bölgelerdeki turizm birlikleri, dernek ve Kooperatiflerin bölge turizminin yönetiminde etkin hale getirilmesi.</p>	<p>2010</p>	<p>2 Yıl</p>
<p><b>Kıyı ve Deniz Turizmi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yerel yönetimlerin etkin hale getirilmesi ile kıyı şeridindeki turizm bölgelerindeki alt ve üst yapı çalışmalarının yapılması ve bölgelerin turizme uygun hale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Yıl</li> </ul>



	getirilmesi.		
<b>Yat ve Kurvaziyer Turizmi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yat ve Kurvaziyerler ile ilgili yasal düzenlemelerin tek elde toplanıp Turizm Bakanlığı tarafından yönetilmesi.</li> <li>• Devlete ait yat limanlarının kurulması.</li> <li>• Turistik koyların 2b arazisi kapsamında çıkartılıp koruma altına alınması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> <li>• 2009</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Yıl</li> <li>• 3 Yıl</li> <li>• 1 Ay</li> </ul>
<b>Sağlık ve Termal Turizmi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Termal turizminin geliştirileceği bölgeler hakkında çalışmaların yapılması ve kararların alınması.</li> <li>• Termal oteller hakkında standartların belirlenmesi ve yürürlüğe sokulması.</li> <li>• Dış ülke Sosyal Güvenlik Kurumları ve Sağlık Bakanlıkları ile iletişime geçilmesi ve protokollerin imzalanması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Yıl</li> <li>• 1 Yıl</li> <li>• 2023 ' e kadar her yıl.</li> </ul>
<b>Dağ, Yayla ve Kış Turizmi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erzurum Üniversiteler Kış Oyunlarının en iyi bir şekilde yapılmasının sağlanması.</li> <li>• Gençlik ve Spor Bakanlığı ile kurulacak olan konseyle Kış Turizminin yönetilmesi.</li> <li>• Karadeniz Yaylaları, Toros Yaylaları ve Kaz Dağları yollarında manzara teraslarının kurulması, patikalar oluşturulup turistlerin ormanların iç kesimlerinde fotoğraf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010-2011</li> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Yıl</li> <li>• 2023'e kadar her yıl.</li> <li>• 2 Yıl</li> </ul>

	çekeceği ortamların hazırlanması.		
<b>Kongre ve Fuar Turizmi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ankara, İzmir, İstanbul, Konya, Mersin, Antalya, Bursa illerindeki Turizm il müdürlüklerinin yeniden yapılandırılması ve Kongre ve Fuar Turizmi için ayrı bir birimin kurulması.</li> <li>Mardin, Urfa ve Adıyaman illerinin altyapı ve üstyapı çalışmalarının yapıp Fuar ve Kongre turizmüne uygun hale getirilmesi.</li> <li>Fuar organizasyonu ve çalışacak elemanların yetiştirilmesi için üniversitelerde Meslek Yüksek Okulu düzeyinde eğitim veren bölümler kurulması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010</li> <li>2010</li> <li>2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 yıl</li> <li>5 Yıl</li> <li>2 Yıl</li> </ul>
<b>Spor Turizmi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turizm Bakanlığı ile Gençlik ve Spor Bakanlığının içerisinde oluşturulacak bir konseyle spor turizminin yönlendirilmesi.</li> <li>Devlet destekli büyük ödülleri olan futbol turnuvalarının düzenlenmesi, büyük kulüplerin getirilmesi, TV’de canlı yayınlanan bu maçların aralarında Türkiye’nin tanıtımının yapılması.</li> <li>Olimpiyatlar, Akdeniz Oyunları, Avrupa Şampiyonaları, Dünya Şampiyonaları gibi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010</li> <li>2010</li> <li>2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Yıl</li> <li>2023 yılına kadar her yıl.</li> <li>2023 yılına kadar her yıl.</li> </ul>

	büyük uluslararası spor organizasyonlarının Türkiye'ye alınması.		
<b>Turist Hakları</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AB'de bulunan Turist hakları kanunun gözden geçirilip Türkiye'ye uyarlanarak yürürlüğe sokulması.</li> <li>• Türk halkının turizmdeki hakları konusunda bilinçlendirilmesi için kitapçıkların ve broşürlerin hazırlanıp dağıtımı.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Yıl</li> <li>• 3 Yıl Süreyle</li> </ul>
<b>Engelsiz Seyahat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turizm Bakanlığının konu hakkındaki incelemelerini sıklaştırıp daha itinalı yapması.</li> <li>• Otel yöneticilerinin bedensel engelli turizmi hakkında bilinçlendirilmesi</li> <li>• Otel çalışanlarının bedensel engellilere hizmet konusunda eğitilmesi.</li> <li>• Yerel yönetimlerin özellikle turistik bölgelerde, turizm bakanlığının da desteği ile, müze ve tarihi eserlerin bulunduğu yerlerde ise kültür bakanlığının desteği ile kaldırım ve yolları engellilere uygun şekilde dizayn etmeleri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Yıl süreyle</li> <li>• 1 Yıl</li> <li>• 2 Yıl</li> <li>• 3 Yıl</li> </ul>
<b>Turizm Eğitimi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Milli Eğitim Bakanlığı ve Turizm Bakanlığının eşgüdümünü sağlayan konseyin kurulması</li> <li>• Bu konseye bağlı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Yıl</li> </ul>

	<p>olarak açılmış, yatılı Turizm okullarının açılması</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Okulların bulunduğu bölgelerde de 4 ve 5 yıldızlı uygulama otelleri açılmalıdır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010</li> <li>2011</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Yıl</li> <li>2 Yıl</li> </ul>
<b>Tanıtım</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tanıtımın tek elden Turizm Bakanlığı elinde toplanması.</li> <li>Türk Kültür Merkezleri kurulması ve tanıtım faaliyetleri ile Türk kültürünü ve dilini tanıtıcı kurslara başlanması.</li> <li>Marka şehir yaratılması</li> <li>Gelen Turistlerin incelenip nokta kişilere özel tanıtımların yapılması</li> <li>Bilgi İletişim teknolojilerin kullanımının artırılması ve destinasyonlara özel internet sitelerinin kurulması</li> <li>Lobi faaliyetlerinin arttırılıp Olimpiyatlar, Uluslararası her türlü kültürel ve sportif organizasyonlar, Uluslararası Birlik Toplantıları gibi faaliyetlerin Türkiye’de yapılmasının sağlanması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010</li> <li>2011</li> <li>2011</li> <li>2011</li> <li>2010</li> <li>2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Yıl</li> <li>2 Yıl</li> <li>3 Yıl</li> <li>2023 Yılına kadar her yıl.</li> <li>2023 Yılına kadar her yıl.</li> <li>2023 Yılına kadar her yıl.</li> </ul>

## SONUÇ

Turizmin ulusal ve uluslararası düzeyde kazandığı büyük gelişim ve gelir yaratan, yatırımları ve iş hacmini geliştiren, dış borcun ikamesinde önemli etkinliği bulunan, sosyal ve kültürel hayatı etkileyen, yeni istihdam alanları açan, siyasal bakımdan da önemli toplumsal fonksiyonları olan bir nitelik kazanması, ülkelerin dikkatinin bu alan üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin karşılaştıkları ekonomik sorunların ve darboğazların aşılmasında, turizmin yarattığı ekonomik etkiler bu ülkelerin turizme daha çok önem vermesine neden olmuştur.

Türkiye yönünden bakıldığında turizm ekonomik yönden çok önemli bir hal almıştır. Özellikle istihdam sağlayan yönü ve döviz girdisi ile Türkiye'nin içinde bulunduğu darboğazlarda biraz olsun rahatlatıcı bir sektör olmuştur. Özellikle yaklaşık 30 yıldır geline nokta Türkiye elinde bulundurduğu çekici etkenlerle dünya turizminde yer etmiş ve döviz girdisi ve turist sayısı bakımından ilk 10 ülke içerisine girmiştir.

Turizmin bütün bu önemli özelliklerini henüz ülkenin kuruluş yıllarında gören Cumhuriyet kurucuları, ilk yıllardan itibaren dönemin şartlarının gerekliliklerini yerine getirmiş ve belirli yatırımlar yaparak turizmi geliştirmeye çalışmışlardır.

Özellikle ülkenin yeni kurulması nedeniyle birçok sektörde yeni yatırımlar yapılmıştır. Her alanda yapılan devrimlerle bir ivme kazanan ülkenin imaj çalışmalarına çok önem verilmiş, ayrıca sanayisini geliştirme çabasında olan genç cumhuriyet bu sanayi tesislerine ulaşımın güçlendirilmesi için başta demiryolları olmak üzere ulaşım ağlarını geliştirmiş, aynı zamanda da turizmin de gelişimini sağlamıştır. Bütün bu yapılan devrim, yenilik ve yatırımların yurtdışında tanıtılması için yapılan çalışmalar turizmin gelişimi için bir temel oluşturmuş, aynı zamanda turizm ile elde edilecek dövizin yanında Türkiye'ye gelen yabancıların yurtdışındaki fahri elçi konumlarının ülke tanıtımındaki önemi de göz önünde bulundurulmuştur.

Bu bağlamda Mustafa Kemal ve arkadaşlarının turizmin önemini çok iyi kavradıkları, henüz ülkenin yeni kurulduğu andan itibaren turizmi geliştirecek bir yapının kurulmasında ön ayak olmalarından anlaşılmaktadır. İleri görüşlülüğü ve devrimciliği çok iyi bilinen bu önderin turizm alanında da çalışmaların yapılmasında ön ayak olması kaçınılmazdı. O dönemde tanıtım çalışmaları ve ulaşım ağının genişletilmesinin yanında iç turizmde de halkın turizmle barışık olması için çalışmalar yapılmıştır. Bütün bunların yanında halkın turizmi iyi kavraması için tanıtım broşürleri hazırlanmış ayrıca bu broşürlerin dışında da turistik bölge halkının bilinçlendirilmesi için bölge insanına kitapçıklar dağıtılmıştır. Devletçi ekonomik sistemin getirdiği hızlı büyüme ve yakalanan ivme ile devlet tarafından oteller kurulmuş, plajlar hazırlanmış, kaplıcalar düzenlenmiş ve kış turizmi için de Uludağ'da yatırımlar yapılmıştır. Türkiye'nin ilk sanayi planı olan ve 1933-1937 yıllarını kapsayan 1. Beş Yıllık Sanayi Planında turizm, tanıtma ve ulaşım ile ilgili konular yer almış, o döneme ilişkin belgeler incelendiğinde bu planların bahsi geçen dönem içerisinde uygulandığı belirlenmiştir.

Çok partili döneme geçildiğinde ise turizm belli bir seviyeye gelmiş ve artık hukuksal ve örgütsel yapısının geliştirilmesi çalışmaları başlamıştır. Turizm yatırımlarının yapılması ve fon oluşturulması için T.C. Turizm Bankası kurulmuş ve planlı döneme kadar tanıtım faaliyetlerinin azalmasından dolayı dönemin şartlarına göre gerekli verim sağlanamamıştır.

Planlı dönem ile artık Türkiye planlı bir kalkınma dönemine girmiştir. Bu dönem içerisinde kalkınma önlemlerinin yanında turist sayısı, turizm geliri ve yatak sayısında belirli hedefler konulmuş, ancak genel olarak bu hedeflerin ya çok yüksek olmasından ya da doğru planlamaların yapılmamasından dolayı hedeflere ulaşılamamıştır.

1980 sonrasında Türk ekonomik sistemindeki değişiklikler ve dışa açılımın yanında turizmi geliştirmek amaçlı yapılan reformlarla turizm büyük bir gelişme sağlamış ancak anlaşılıyor ki o dönemde yapılan plansız gelişme ilk yıllarda önemli kazançlar sağlasa da doksanlı yılların sonunda bu plansız gelişimin olumsuz etkileri

turizm sektörü üzerinde görülmektedir. Özellikle alt ve üstyapının yetersizliği, plansız büyüme ve sürdürülebilir turizm paradigmalarının göz önünde bulundurulmaması ile Türkiye turizminin geleceği kaygı verici duruma gelmektedir. Plansız gelişme ve sınırsız bir zenginleşme isteği ile Türkiye'nin asıl turist çekme potansiyelini sağlayan doğal ve kültürel varlıkları giderek yok olmaktadır.

Bu noktada Türkiye turizminde görünen sorunların çözümü için geçmişten ders ve örnek olarak politikalar oluşturulmalıdır.

Özellikle kültürel bütünlüğün, zorunlu ekolojik süreçlerin, biyolojik çeşitliliğin ve yaşam destek sistemlerinin devamlılığı göz önünde bulundurularak, ekonomik, sosyal ve estetik gerekler karşılanacak şekilde politikalar üretilmelidir.

Öncelikli olarak oluşturulacak turizm politikalarının turizm sektörünü, ülkedeki refah düzeyini artırıcı şekilde planlanması gereklidir. Turizm yatırımları yapılırken turizmin tüm bir yıla yayılması ve turizm potansiyeli olan ancak bugüne kadar yeterince ele alınmamış yörelerde turizmi geliştirecek ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanmasına yönelik çalışmaların yapılması gerekmektedir.

İç turizmde de ülke halkının refah ve turizm ihtiyacını karşılayabilecek düzeyde ve aynı zamanda konaklama tesislerinin nasıl olması gerektiğini gösterir, turistik tesislerin yapılması gereklidir. Bu tesislerin yanında yapılacak turizm okulları ile öğrenciler yetiştirilmeli ve bu tesislerde de sadece bu öğrenciler stajyer olarak çalıştırılmalıdır. Farklı büyüklük ve kalitede olan bu tesislerde konaklayacak olan yerli turistlerin gelir düzeyleri göz önünde bulundurularak rezervasyonlar alınmalıdır. Örneğin; üç yıldızlı bir devlet konaklama tesisinde geliri 750 TL. ile 1500 TL. arasında olan yerli turistler kalabilmeli, bu barajın üzerinde gelire sahip yerli turistler bir üst kalitedeki konaklama tesisine yönlendirilmelidir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı birbirinden ayrılmalı ancak iki bakanlığı birbiri ile bağlayan bir konsey oluşturulmalıdır. Tüm tanıtım faaliyetleri Turizm

Bakanlığı'na bağlanmalı ve özellikle tanıtım bütçesi olmak üzere Turizm Bakanlığı'nın tüm bütçesi artırılmalıdır.

Kültür Bakanlığı ve Turizm Bakanlığı arasında kurulan konsey benzeri bir konsey de Milli Eğitim Bakanlığı ile Turizm Bakanlığı arasında da kurulmalı ve turizm eğitimi büyük oranda Turizm Bakanlığı'na bağlı şekilde bu konsey tarafından yönetilmelidir. Belli turistik bölgelerde bu konseyin vereceği kurslarla hali hazırda çalışan “alaylı çalışanlar” ve turizm sektöründe yer edinmek isteyen “bölge halkı eğitilmeli ve belirli sertifikalar verilerek çalışma ehliyeti sahibi olmadan çalışmalarına izin verilmemelidir.

Yine Turizm Bakanlığı ve Gençlik ve Spor Bakanlığı arasında bir konsey oluşturulmalı ve bu konsey ile ölü sezonlarda spor turizmi güçlendirilerek turizm tüm bir yıla yayılmalıdır. Bu konsey tarafından büyük ödüllü futbol turnuvaları yapılmalı dünyanın önemli takımları Türkiye'ye getirilerek aralarındaki maçlar uluslararası medya tarafından yayınlanmalıdır. Bu yayın aralarında da Türkiye'yi tanıtıcı reklamlar kullanılarak ülke imajı geliştirilmelidir.

Gelişmekte olan ve farklı turizm potansiyeline sahip turistik bölgelerdeki (Örneğin, Kartepe ve Ağva gibi) yöre insanının turizm çalışmalarını güçlendirecek turizm kooperatifleri kurulmalıdır.

“Her şey dahil” sistemi dünyanın aklıyla savaştığı bir dönemde israfa neden olmasından dolayı sosyal sorumluluk olarak ve Türkiye turizminin kalitesinin düşmesindeki en büyük etkenlerden bir tanesi olmasından dolayı Türkiye turizminin sağlıklı gelişimi için kabul edilemeyecek bir sistemdir. Çünkü turizm bilinci tam gelişmemiş konaklama tesisi sahipleri kalitenin dışında sadece kazançlarını ön plana çıkardıkları için kendilerine kâr getirebilecek en ucuz hammaddeleri kullanarak hizmet verilmesine neden olmaktadır. Çok kötü ve turizmin iç dokusuna hiç uymayacak şekilde örneklere –öğle yemeğinde çıkan yemeklerin birleştirilerek akşam da verilmesi gibi- rastlanmaktadır. Her şey dahil sisteminin dünyada kullanım alanlarına bakıldığında; genelde konaklama tesisinin çevresinde turistlerin



gereksinimlerini karşılama konusunda zorluk yaşamalarına neden olacak, altyapının bulunmadığı bölgeler olduğu dikkat çekmektedir. Alanya'nın içinde bir konaklama tesisinin her şey dahil sistemi ile çalışması bölge insanının turizmden yararlanmasını engellemektedir. Bu bakımdan, belki kış turizmi potansiyeline sahip bölgeler, yayla turizminin olduğu bölgeler ile Ağva ve Kartepe gibi bölgeler dışında her şey dahil sisteminin kaldırılması için çalışmalar yapılmalı ve sektör farklı sistemlere özendirilmelidir. Bu sistem aniden ve üstten baskı kurularak değil, basamak basamak kaldırılmalıdır.

Turizmin yönetiminde ve tanıtımında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın, turizm müdürlüklerinin, yerel yönetimlerin ve sivil toplum örgütleri ile kurulacak kooperatiflerin etkinliği artırılmalıdır.

Turistik çeşitliliğin artırılması ve turizmin on iki aya yayılmasını sağlamakta bir başka yöntem olarak kumar turizminin başlaması gereklidir. Belirli bölgeler seçilerek yatırımlar yapılmalıdır. Yatırım yapılacak bölgeler seçilirken doğal kaynakların artık tükenmekte olduğu ve turizm potansiyelini kaybetmeye yüz tutmuş bölgeler olmasına dikkat edilmelidir. Bu noktada önerilerimiz Bodrum, Konya Ovası ve Harran Ovası'dır. Bu üç bölgede yapılacak yatırımlarla kumar turizmi geliştirilmelidir. Ülke genelinde kumar turizminin geliştirilmeyip belli bölgelerin seçilmesindeki amaç ise hem kumar ile ülke insanının karşılaşabileceği kötü sonuçları en alt düzeye indirmek, hem de bölgeyi geliştirip kumarhanelerin teftişini kolaylaştırmaktır. Üç bölgedeki yatırımlar yapılırken her bölge için birer devlet oteli kurulup örnek oluşturulması gereklidir.

Türkiye'de ki ulaşım ağının ve dış ülkelerden ülkeye bağlanan ulaşım ağlarının teknolojiye uygun şekilde geliştirilmesi gereklidir. Yakın zamanda başlayan hızlı tren projesi desteklenmeli ve ağı genişletilmelidir. Özellikle Ege, Akdeniz ve Marmara bölgelerini birbirine bağlayan otoyol projeleri yapılmalıdır.

1960'lı yıllardan günümüze kadar gelen kalkınma planlarının Türkiye turizminin gelişiminde dünya turizminde daha iyi bir konuma ulaşılması konusunda

yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu durumun değiştirilebilmesi için planlar hazırlanırken ulaşılabilir ve dönem içerisinde değiştirilip geliştirilebilecek hedeflerin belirlenmesi; bunların yanı sıra daha detaylı ve istatistiklere dayalı gerçekçi planların yapılması gereklidir.

Turizm potansiyeli bakımından, bulunduğu stratejik konumu, tarihsel ve doğal varlıkları, ılıman iklim yapısı ile Türkiye'nin yeni turizm politikaları belirlenirken sektörde bir tür yeniden yapılanma ve bir devrim yapma zorunluluğu vardır. Bu yenileme çalışmaları yapılırken, geniş katılımlı ve iki yılda bir yapılacak bir turizm şurası toplanmalı ve bürokratlar, sektör temsilcileri ile özellikle akademik çevreler bu şurada bir araya getirilmelidir.

Yeniden yapılanma ile mevcut sorunların çözümü, Türkiye'nin sahip olduğu turizm potansiyelinin en üst derecede kullanılması, turizmin sürdürülebilir turizm ilkelerine uygun gelişimi, Türkiye'nin bulunduğu bölgede rekabet gücünün artırılması ve işletmelerin kârlılığının ve rekabet gücünün arttıracak önlemler alınması sağlanmalıdır. Bu önlemler alınırsa Anadolu topraklarının sahip olduğu turizm potansiyeli olması gereken konuma getirilecektir.

## KAYNAKÇA

Akat, Ö. (2000). *Pazarlama Ağırlıklı Turizm İşletmeciliği*, Bursa: Ekin Kitapevi.

Akdemir, Y. (2005). *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Alaca B.A. (1997). *Turizm Politikası, Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, Sorunları ve Çözüm Önerileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Altıntaş A. ve Şahin, F.K. (2007). Reşit Saffet Atabinen (1884-1965) ve Türk Turizmine Katkıları. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*. Cilt: 26 (Sayı: 42, 10-35).

Andaç, F. (2004). *Turizm Hukuku*. Ankara: Detay Yayıncılık.

As, E., (2006). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: 9 Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Aydemir, Ş.S. (1976). *İkinci Adam*. C.I, Ankara: Remzi Kitabevi.

Aziz, A. (2003). *Araştırma Yöntemleri-Teknikleri ve İletişim*, 3. Baskı, Ankara: Turhan Kitapevi.

Başgelen N. ve Akçura G., (1998). *La Turquie Kemaliste Atatürk Döneminde Yeni Türkiye Yeni İnsan / The Atatürk Era A New And A New Generation* İstanbul: Ray Sigorta Yayınları.

Coşkun, İ.O. (2004). *Turizm Politikası ve Planlaması İçin En Uygun Talep Öngörü Yönetiminin Belirlenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Cumhuriyet Halk Partisi, (1938). *On Beşinci Yıl Kitabı*, İstanbul: Cumhuriyet Matbaası.

Çal, H., (1990). *Türkiye'nin Cumhuriyet Dönemi Eski Eser Politikası C.I*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çepni, S. (2005). *Araştırma ve Proje Çalışmalarına Giriş*, 2. baskı, Trabzon.

Devlet İstatistik Enstitüsü, (1969). *Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.

Devlet Planlama Teşkilatı, (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Öncesinde Gelişmeler (1984-1988)*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

DPT (1963). *1. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.

DPT (1967). *2. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.

DPT (1972). *3. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

DPT (1978). *4. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi .

DPT (1984). *5. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

DPT (1989). *6. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

DPT (1995). *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

DPT (2000). 8. *Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Elliot J. (1997). *Politics of Tourism*. Londra: Routledge.

Ertin, G., (1998). *Türkiye Coğrafyası*. Sosyal Bilgiler Öğretmenliği Programı Ders Kitabı, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Gee, C. H., Fayos-Sola, E. (1999). *International Tourism: A Global Perspective*. Madrid: World Tourism Organization.

GOELDNER C.R., RITCHIE B.JR., MCINTOSH R.W. (2000). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, New York: John Wiley & Sons.

Goeldner, R. C., Ritchie J.R. (2003). *Tourism Principles Practices Philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.

Gürgözeler, E., (1997). *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Gürsoy, S., (2004). *Merkezi İdare ve Yerel Yönetimler Açısından Bölgesel Turizm Planlaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Hall, M. C., (1996). *Tourism and Politics / Policy, Power and Place*. Chichester, England: John Wiley and Sons LTD.

Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri. *Turizmde Bu Sabah Gazetesi*.

İçöz, O. (2001). *Turizm İşletmelerinde Pazarlama – İlkeler ve Uygulamalar*. Ankara: Turhan Kitapevi.

İçöz, O. (2005). *Turizm Ekonomisi*. Ankara: Turhan Kitapevi.

İçöz, O. (2007). *Genel Turizm*, Ankara: Turhan Kitapevi.

İçöz, O., Kozak M., (2002). *Turizm Ekonomisi Turizmin Makro ve Mikro Ekonomik Etkileri*. Ankara: Turhan Kitapevi.

İçöz, O., Var T., İlhan İ., (2002). *Turizm Planlaması*. Ankara: Turhan Kitapevi.

Erdem B. (2004). Otel İşletmelerinde İnsan Kaynakları Planlamasının Yeri ve Önemi. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. Cilt 7 (Sayı:11, 35-55).

Karasar, N. (2005). *Bilimsel Araştırma Yöntemi, 14. Baskı*, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Kozak N., Kozak M.A., Kozak M. (2001). *Genel Turizm: İlkeler ve Kavramlar*. Ankara: Detay Yayınları.

Köseoğlu, Y., (2000). *Turizm Politikalarının Tespitinde Hedefler ve Türkiye'nin Rekabet Şansını Arttırıcı Tedbirler*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Lanquar, R. (1991). *Turizm – Seyahat Sosyolojisi*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Lickorish J. L. Ve Jenkins L. C. (1999). *An Introduction To Tourism*. Oxford: Scotprint Ltd.

Manyas, R., (1939). *Otelcilik Mektepleri*, Ankara: T.C. Ticaret Vekaleti Turizm Müdürlüğü.

Maviş F. ve Akoğlan M. (1996). *Genel Turizm Bilgisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Olalı H., Timur A. (1988). *Turizm Ekonomisi*, İzmir: Ofis Ticaret Matbaacılık Şti.

Olalı, H. (1983). *Turizm Dersleri*, İzmir: İstiklal Matbaası.

Oral, M. (2002). *İmparatorluktan Ulusal Devlete Türkiye’de Tarih Anlayışı (1908 – 1937)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Öğüt, A., Güleş H.K., ve Çetinkaya A.Ş. (2003). *Bilişim Teknolojileri Işığında Turizm İşletmelerinde Yönetim: Enformatik Bir Bakış*, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Özdemir, A. (2006b). *İlköğretim 2. Kademedeki Fen Bilgisi Öğretiminde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli: Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Özdemir, N., (2006a). *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sarkım, M. (2008). *Değişen Seyahat Eğilimleri Kapsamında Sürdürülebilir Turizm Anlayışının Turizm Politikaları Üzerine Etkileri*, İzmir: 2. İktisat Kongresi DEÜ-İİBF.

Sezgin, O., (2001). *Genel Turizm ve Turizm Mevzuatı*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Sivil, H.İ. (2007). *AB Turizm Politikaları ve Türkiye Turizmi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Türkiye Ekonomi Kurumu, (1982). *Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Sözen M. Ö. (2006). *1982 Sonrası Dönemde Türkiye'de Uygulanan Turizm Politikaları ve Turizm Politikalarının Çanakkale Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: 18 Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sultanoğlu, F. (2006). *TCDD'nin Durumu ve Mali Yapısı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Syratt, G, Archer, J. (2004). *Manual of Travel Agency Practice*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann.

Şahin G. (2006). 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*. Cilt 8 (Sayı: 3, 137-160).

Tarhan C. (1998). Tourism Policies (Ders Notu). *Bilkent University*, Ankara.

TCDD, *İstatistik Yıllığı*, 1989-1990, Ankara.

TCDD, *İstatistik Yıllığı*, 1990-1994, Ankara.

TCDD, *İstatistik Yıllığı*, 1994-1999, Ankara.

TCDD, *İstatistik Yıllığı*, 1999-2003, Ankara.

TCDD, *İstatistik Yıllığı*, 2000-2004, Ankara.



Tör, V.N. (1939). *Turizm Bakımından Ege Bölgesi Hakkında Notlar*, Ankara: T.C. Ticaret Vekaleti Turizm Müdürlüğü.

Tunç, A., Saç, F. (1998). *Genel Turizm Gelişimi-Geleceği*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Turing ve Otomobil Kurumu, (1981). *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Nedir, Ne Yapar*.

Türkiye Turing Kulübü, (1936). *Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı, (1925-1935)*, İstanbul: Türkiye Turing Kulübü yayını No. 72.

Türkiye Turing Kulübü, (1983). *Türkiye'nin Turing ve Otomobil Kurumu 60. Yıl (1923-1983)*, İstanbul: Apa Ofset.

Ulucak, E. M. ve Yazgı A. (2001). *Turizm*, İstanbul: Okyay Yayıncılık.

Usta Ö. (2008). *Turizm*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Usta, Ö. (1993). *Turizm*, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi.

Usta, Ö. (2001). *Genel Turizm*. İzmir: Anadolu Matbaacılık.

Veal, A. J. (2002). *Leisure and Tourism Policy and Planning*. Cambridge, USA: CABI Publishing.

Yıldırım, İ., (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara: Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Yüzer, A. (2006). *Atatürk Döneminde Türk Tarih Kurumu Tarafından Yapılan Çalışmalar (1931-1938)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Ana Bilim Dalı.

### **İnternet Kaynakları**

Gümrük Dünyası Dergisi,

<http://www.gumrukkontrolor.org.tr/Yayinlar/Dergiler/43/5.html> (2009).

[http://www.turizmdebusabah.com/menulinkedfiles/Dosya\\_Anadolu\\_Otelcilik\\_Turizm\\_Meslek\\_Liseleri.htm](http://www.turizmdebusabah.com/menulinkedfiles/Dosya_Anadolu_Otelcilik_Turizm_Meslek_Liseleri.htm) (1 Mayıs 2009).

<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=317016> (2009).

<http://www.kultur.gov.tr/EN/dosyagoster.aspx?DIL=1&BELGEANAH=200659&DOSYASIM=belge.doc>.

<http://www.ttk.org.tr/index.php?Page=Sayfa&No=1>.

<http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=11>.

<http://www.turizmdebusabah.com/HaberPrint~haberNo~36256.htm>.

<http://www.tursab.org.tr/content/turkish/istatistikler/gostergeler/04istihdam.htm>.

<http://www.tursab.org.tr/content/turkish/kurumsal/tarihce.asp>.

<http://www2.dpt.gov.tr/must/tarihce.asp>.

# **EKLER**

7510  
A/5506/a

تُورِك سَيَّاحِيْنَ جَمِيْعَتِيْ

## نظامنامهءى اجسى

استانبول ولايتىنجه ۵ كانون اول ۱۳۳۹ تاريخيه  
تصديق قلمشدر

برنجى ماده

بشكطاشده بكي محابده اخلامور جاده سنده سر  
عسكر مرحوم رضا پاشا قوتاغنده مقيم مانى شوراي  
دولت اعضاسندن رشيد صفوت بك  
كردك پاشا جوارنده آفاز چشمه ده ۸-۶ نومرولى

**EK-2** Beynelmillel Turizm Kongresi Dolmabahçe Sarayı 31 Mayıs 1930



*International Tourism Congress held in Istanbul Dolmabahçe Palace,  
31 May 1930*



**EK-3** 1923-1950 Yılları Arası Bazı Turizm Çalışmalarından Görüntüler

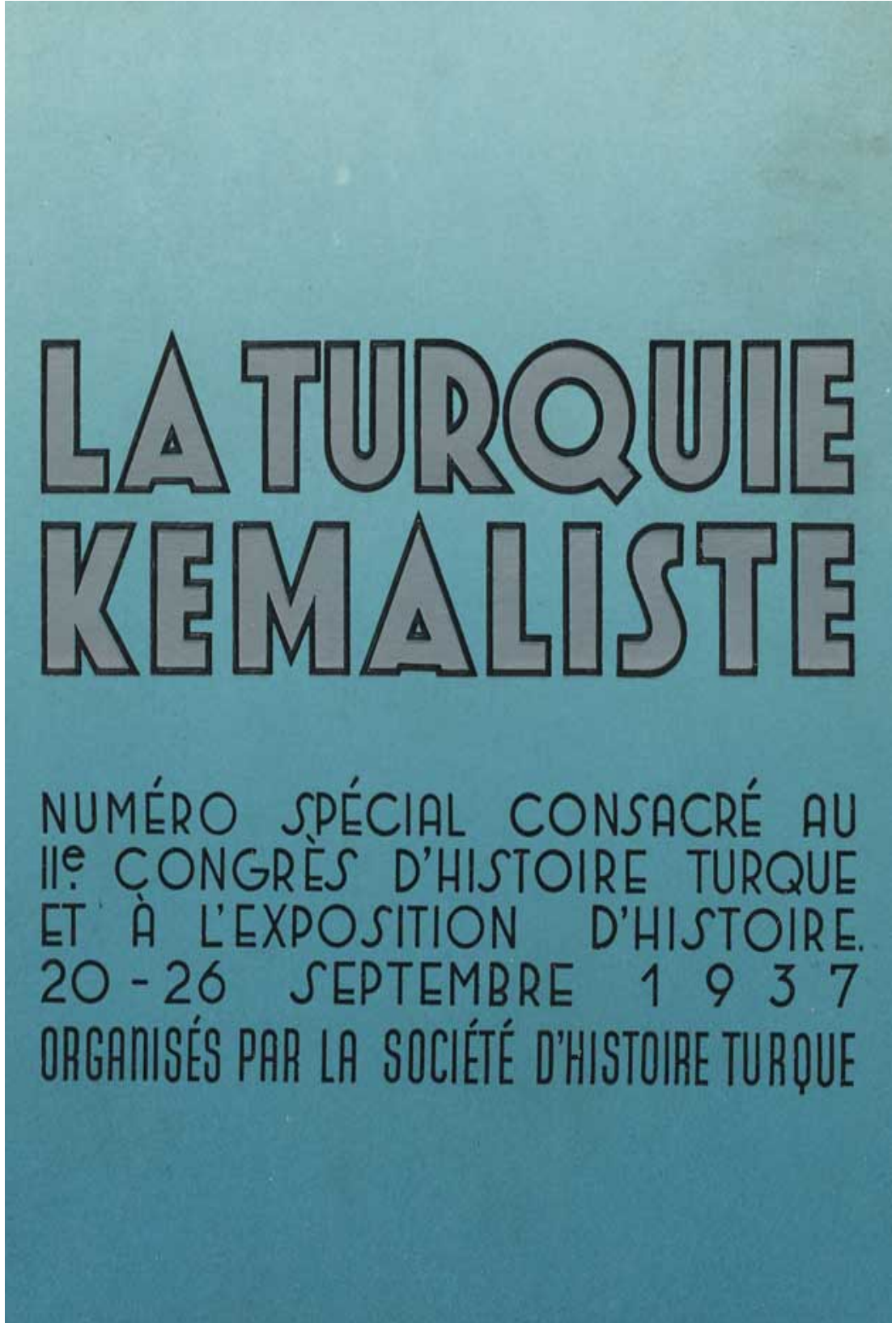


Bursa Uludağ'da kayakçılar (1938)













Atatürk au Congrès

# Le deuxième Congrès D'HISTOIRE TURQUE

par : le Prof. MUZAFFER GÖKER  
Secrétaire général de la Société d'Histoire  
Turque

**L**A SOCIÉTÉ D'HISTOIRE TURQUE a été fondée le 12 Avril 1931, sous le haut patronage d'Atatürk. Son but est de faire des recherches sur l'histoire turque.

La thèse turque de l'histoire, avec les arguments scientifiques dont elle était étayée, avait été énoncée et discutée au premier Congrès national réuni en Juillet 1932.

Les travaux ayant trait aux différents problèmes de l'histoire turque s'étant entre-temps considérablement développés, on crut utile d'en faire connaître

les résultats au monde scientifique turc, ainsi qu'aux étrangers intéressés aux recherches historiques, afin de soumettre ces résultats à une critique serrée et une discussion de large envergure. C'est pour cette raison que la Société d'Histoire Turque prit la décision de convoquer un deuxième Congrès, auquel elle convia un grand nombre de savants turcs et étrangers.

*Travaux préparatoires:* Il fut décidé d'organiser, à côté du Congrès, une exposition d'histoire. Un comité d'organisation et deux commissions, — dont l'une pour le Congrès et l'autre pour l'exposition, —

**EK-5 Aero Espresso Italiana Şirketinin 1933 Yılı Zaman Çizelgesi, El Broşürü ve Afişleri**

**BIGLIETTI  
BILLETS  
TICKETS**

I biglietti possono acquistarsi presso le più importanti agenzie di viaggio.  
On peut acheter les billets chez les principales Agences de voyage.  
For tickets apply to all the most important travel Agencies:

LLOYD TRIESTINO  
C.I.T.  
THOS COOK & WAGONS-LITS  
AMERICAN EXPRESS  
NATTA  
CHIARI SOMMARIVA  
AMERITALIA  
DEAN & DAWSON  
M.E.R.

**PRENOTAZIONE  
DEI POSTI  
RESERVATION  
DES PLACES  
RESERVATION**

BRINDISI - **Lloyd Triestino**  
Tel: Lloydiano - Brindisi  
Telef. 23

ATENE - **Soc. An. Aero Espresso Italiana**  
3, Rue Université  
Tel: Arespresso - Atene  
Telef. 20-171

ISTANBUL - **Lloyd Triestino**  
Tel: Lloydiano - Istanbul

RODI - **Compagnia Commerciale Italiana per l'Egeo**  
Tel: Italegeo - Rhodes

MAGNETI  
MARELLI

CANDELE D'ACCENSIONE

Diagrammi dei tempi minimi impiegati fra l'Italia e il Levante nel traffico aereo, marittimo e ferroviario

<p>BRINDISI - ATENE 5h</p> <p>RODI - BRINDISI 18h</p> <p>BRINDISI - ISTANBUL 27h</p>	<p>Compresa la sosta ad Atene di 10 ore</p> <p>27h</p> <p>44h</p> <p>51h</p> <p>61h</p>	<p>BRINDISI - ATENE 25h</p> <p>BRINDISI - ISTANBUL 65h</p>
--	---	--

\* I tempi sono calcolati sulla base delle velocità medie dei velivoli e dei mezzi di trasporto impiegati.



BRINDISI - ATENE - RODI  
BRINDISI - ATENE - ISTANBUL

Soc. An. AERO ESPRESSO ITALIANA

ORARIO PRIMAVERILE  
HORAIRE DE PRINTEMPS  
SPRING TIME TABLE  
1 - III - 1933 — 30 - IV - 1933







