

Yarına bir 'değer' bırak

2010

TURİZM SEKTÖRÜ
ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ



Mehmet Kemal Dedeman
Araştırma ve Geliştirme
Proje Yarışması



Mehmet Kemal Dedeman
Araştırma ve Geliştirme
Proje Yariřması

GELENEKSEL-MODERN ULAşIM AğI BÜTÜNLÜğÜNDE ZAMANA YOLCULUK PROJESİ

**TURİZM SEKTÖRÜ
ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ**

HAZIRLAYAN
DR. MÜMTAZ PEKER

ÖZET

Türkiye’de 1980’den günümüze yerelin küresel ile bütünleşmesini sağlayan süreçler farklılaştı, yeni ağlar oluşturuldu. Çok katmanlı kültürel eserleri barındıran Ege Bölgesinde merkezi-yerel önderliğinde yerel güçleri birleştirecek, bölgeye yeni bir dinamizm kazandıracak sektörlerin başında turizm geliyor.

Düşlediğimiz projede turist, Bölgenin birikimli kültürel eserlerini, doğal güzelliklerini bölgede kurulu bulunan geleneksel-modern ulaşım ağı ile birlikte, yerel ölçekte ufak çapta kurgulanacak ulaşım hizmetlerinden yararlanarak görebilecek. “Zamana yolculuk” projesi, değişken sayısı artırılan hizmet ağı, yıla yayılan hizmet süresi ile paralı turiste farklı yolculuk olanağı yanında, ona kent lokantalarında yemek-içme, termal donanımlı otellerde konaklama, etnolojik müze ve tarihi mekânlarda soluklanma, bu süreçte istediği tüketim olanağını sağlayacak.

Merkezi-yerel yönetimlerin Aliağa-Menderes hızlı tren işletmesi için kurduğu şirketin sözleşmesinde yapılacak bir değişiklik ile oluşturulacak örgütlenme, merkezi yönetime, yerel yönetimlere, proje halkasına eklenecek işletmelere yeni bir dinamizm kazandıracak. Herkesin mülkiyetini koruyacağı bu örgütlenme ile Merkezi yönetim bölgedeki demiryolu ulaşımından oluşan görev zararı ile yatırımın faizini, “zamana yolculuğa” katılanların yapacağı harcamalardan elde edeceği KDV ile karşılayacak, elindeki büyük serveti çürümekten kurtaracak, bu servetin elemanlarını yenilik iktisadı ile kullanılır konuma getirecek. Yenilik iktisadı ile kullanılır konuma getirilen bu büyük servet bütünlüğünde, yolculuğun tüm tekerleri muharrik güce sahip lokomotif ve vagonlarla yapılması, işletme masrafını azaltacak, seyahat süresini, sayısını isteme göre düzenleme olanağı sağlayacak. İzmir ve Afyon garlarının, bunlar arasındaki istasyonların merkezi-yerel yönetimler tarafından yapılacak restorasyonu, çevre düzenlemesi “zamana yolculuk” yapacakları etkileyecek, buralarda düzenlenecek değişik kültürel etkinlikler ile kent insanı için yeni bir sosyalleşme mekânı yaratılacak.

Halen bilinen, tanınan, yerelde marka haline gelmiş konumlarından ötürü proje halkasına eklenecek küçük-büyük işletmeler projeden faydalanacak, gelirleri artacaktır. Proje için öngörülen yatırım miktarının ekonomik ömrü, yıllık ve toplam getirisi, hurda değeri dikkate alınarak “**Net Bugünkü Değer**” tekniğine göre fayda-maliyet analizini yaptığımızda, yatırım projesinde $V = 210$ milyon dolara ulaşmakta, tekniğin proje kabulü için öngördüğü ($V > 0$) eşitliği sağlanmaktadır.

Anahtar kelime: Zamana yolculuk



ÖNSÖZ

Mekân örgütlenmesi, mekândaki kentler-kasabalar-köyler arasındaki ilişki, bu ilişkinin oluşturduğu sıra-büyükölük konumu açısından İzmir, 1980'den günümüze hep geriledi, küçüldü. Günümüzde sıra-büyükölük değeri açısından İzmir'in, İstanbul ile olan arası, 1980 göre açıldı. Benzer şekilde İzmir'in altında olan kentler ile olan mesafe kapandı, kimi sektörde ise bazı kentler İzmir'in önüne geçti. Konumuz olan turizm sektöründe Antalya bunun örneğini oluşturdu.

Ülkemiz nüfusundan farklı olarak “**durulmuş-kararlı**” nüfus yapısına ulaşan bu kentin vizyonunu değıştirmek için şimdiye kadar yapılanları bir kenara koymak, yeni hedefler belirlemek zorunlu oldu. Bu kentin üretimle değil, denetimle, denetime dayalı hizmetler bütünü ile evrimleşerek ekonomik büyümesini gerçekleştirebileceği varsayımı altında vizyonu belirlenmeli. Bu bağlamda turizm destinasyon yönetimine ilişkin olmak üzere hem kent hem de kentin bölgede geçmişte oluşturduğu denge temel alınmalı. Kent için bunun örneğini İzmir körfezini yolcu limanları ile donatmak oluşturmali. İzmir limanını yük ve yolcu limanı olmaktan kurtaracak çalışma nerede ise başlayacak. Nedense merkezi yönetim bu konuda “ durmayalım, yürüyelim” demektense, biraz soluklanma niyetinde. İzmir limanında bu ayrımlaşma yapılırsa, yalnızca limanın değil, körfezin yeniden yapılandırılması için değışik projeler hazır. Bunların başında yat turizmi için değışik noktalarda marina yapımı geliyor. Haksızda değiller. Çeşme'de yapımı bir yıl bile sürmeyen marina, 2010 yazında Çeşme'nin havasını, Alaçatı'ya göre etkisini, ekonomisini tahmin edilemeyen biçimde değıştirdi. Daha büyük, doğal olarak daha korunaklı İzmir körfezinde yapılacak marina ya da marinalar denizde, deniz kıyısında oluşturulacak mekânlar ile yepyeni bir yaşam biçimini, ekonomik canlılığı, sosyal hareketliliği, kentlinin bu yeni mekânlarda soluklanmasını sağlayacaktır.

Mevcut limanın yolcu gemilerine hizmet verecek şekilde yapılandırılması, limanın kara kısmının buna paralel olarak değışik hizmet, satış, eğlence, yemek, gezi alanları ile işlevsellendirilmesi, kente bir canlılık kazandıracaktır. Limana gün boyu yük taşıyan ya da limandan aldığı yükü taşıyan tır-kamyon trafiğinin sonlanması, bunun yerine yeni ulaşım ağlarının kurulması liman çevresindeki yaşamı gecedenden, gündüze değıştirebilir. Benzer şekilde kentin yeni imaj alanı olarak yapılandırılacak Alsancak-Turan bölgesinin merkezi olan Bayraklı ile sağlığa yönelik yapılarla donatılacak İnciraltı'na yeni yapılacak kruvaziyer limanları, bunların çevre düzenlemesi, İzmir'i paralı turistin gözdesi yapacaktır.

Kent turizmi ile birlikte bölge turizminin çapını büyütecek, bölgeyi bu turizm anlayışı ile canlandıracak destinasyonu ise “zamana yolculuk” olarak tasarladım. Liman kenti olan İzmir'in gerisindeki yerleşmelerle oluşturduğu ulaşım ağı zaman içinde hep değışti. Avrupa'da kapitalizmin gelişmeye başladığı dönemde oluşturulan demiryolu ağı, 1950'den sonraki politik kararlarla karayolu ile rekabette hep geride kaldı. Hizmet zararının yüksekliği



nedeniyle kimi hatlar kapatıldı, kimi istasyonlar kaldırıldı. Kapatılan Basmane-Bornova hattını yerel yönetim, yeni düzenleme ile yarı açık- yarı kapalı metro konumuna getirdi. TCDD'nin zarar ettiği, fakat büyükşehir tanımı içinde kalan Aliğa-Menderes banliyö hattı, merkezi-yerel yönetimin kurduğu bir şirket tarafından yapılan yatırımla hızlı tren işletmesine dönüştürüldü. Kentin kuzey-güney arasında ulaşım sorunu çözümlendi.

Bölgede yer alan bu geleneksel-modern tren yolu temel alınarak, bölgenin antik çağdan günümüze kadar birikimli kültürel eserlerini hedef nüfusa tanıttacağı, bölgenin eşsiz güzelliklerini göstereceği, açık hava müzesi şeklinde olan kasabalarda soluklatacağı, termal donanımlı otellerde konaklatacağı, bölgenin yemeklerini kent lokantalarında yedireceği "zamana yolculuk" projesi, bölge turizmi için destinasyon olacak niteliktedir. "Zamana yolculuğa" çıkacak olan turist, bölgenin tarımsal uğraşında kullanılan alet, edevat yanında, üretilen ürünlerden elde edilen ara ve nihai ürün üretiminde zaman içinde kullanılan makineleri "Tarımsal Etnoloji Müzesi"nde görebilecek, burada bu ürünlerden yapılmış yemekleri tadabilecek, içkisini yudumlayabilecektir. Merkezi-yerel yönetim öncülüğünde kurulacak işletme, bölgedeki marka işletmeleri seçerek, proje halkasına ekleyerek büyüyecektir.

Hedef nüfus olarak, orta-üstorta- üst gelir grubunun öngörüldüğü projede, bu nüfusun tüketim örüntüsünden ötürü, paydaşların turizm gelirlerinin önemli ölçüde artacağı varsayılmıştır. Projenin yıl temelinde sürdürülecek olması ve seçilecek işletmelerin hizmet bileşeninin çokluğu nedeniyle projenin rekabetçi bir yapıya kavuşacak olması, bu varsayımın gerçekleşmesini güçlendirmektedir.

Proje işletmesi, turistin sonsuz istemlerine yanıt verecek hizmet ağı oluşturacak, bunları kayda geçirecek, belirsizlikleri en aza indirecek bir plan içinde çalışacaktır. Hesap verebilirlik, doğruluk, açıklık projenin temel ilkesi olacaktır. "Tarihe yolculuk" projesi ile oluşturulacak bu destinasyon; İzmir'in, bölgenin tanınırlığını artıracak, İzmir'in denetici işlevine katkı koyacaktır. Her yıl bir milyona yakın insanın bölgede belli bir süre konaklaması, bölge ekonomisini etkileyecektir.



İÇİNDEKİLER

Özet	1
Önsöz	2
İçindekiler.....	3
Şekiller Listesi - Kısaltmalar	4
Metin Bölümü:.....	6-42
Giriş	6
A- Projenin Kuramsal Açıklaması, Gerekçesi ve Amacı	9
a- Kuramsal Açıklama	9
b- Projenin Gerekçesi	12
b-1 - Örnek Olay	13
b-2 - Örnek Olay	14
c- Projenin Amacı	16
B- Projenin Coğrafi Konumu ve Proje İçeriğinde Yapılacaklar	19
a- Yenilik İktisadı ile Yapılacaklar	19
b- Trenköy Düzenlemesi.....	20
c- Yerel Beslenme	21
d- Tarımsal Etnoloji Müzesi	22
e- Dönemlerin Mimari Tarzına Göre Biçimlendirilen Mekânlara Gezi	23
f- Konaklama Yerleri	25
g- Alış-veriş Merkezi	25
C- Örgütlenme, Örgütlenmenin Paydaşlara Sağlayacağı Yararlar.....	26
D- Tanıtım- Pazarlama.....	29
E- Fayda-Maliyet Analizi	30
a- Yerel Yönetimlerin Yapacağı Düzenleme Harcamaları	31
b- Tariş'in Yapacağı Tarımsal Etnoloji Müzesi.....	34
c- Merkezi ve Yerel Yönetimlerin Birlikte Yapacakları Harcama	35
Sonuç.....	38
Kaynakça	42



ŞEKİLLER LİSTESİ

- Harita 1: Proje Bölgesi Demiryolu Haritası
Resim 1: İzmir Şehir İçi Tur Otobüsü
Resim 2: Yeniden Düzenlenen İzmir Havagazı Fabrikası
Resim 3-4: Havagazı Fabrikası Alanında Gece Film İzleyenler ve Bir Gece Eğlencesi

KISALTMALAR

- AB : Avrupa Birliği
ABD : Amerika Birleşik Devletleri
AVM : Alış-veriş Merkezi
DPT : Devlet Planlama Teşkilatı
KDV : Katma Değer Vergisi
İZULAŞ : İzmir Ulaşım Anonim Şirketi
ODTÜ : Orta Doğu Teknik Üniversitesi
TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu
V : Net Değer



GİRİŞ

Sosyal bilimler 20. yüzyılın ortasında bölgesel gelişme sorunlarını evrensel boyutta kavramlaştırma, kuramlaştırma çabasına girdi. Bunda pek başarılı olduğu söylenemez. Ne var ki başarısızlık, bölgesel gelişme kuramlarına özgü değildi. Değişim olgusu, sosyal bilimlerin her alanında modernist düşünce akımını benzer sorunlarla karşı karşıya getirdi. Sorunu aşabilmek için 1970'li yıllarda yeni söyleme dayalı, etkileme amaçlı bölgesel gelişme tartışmaları başladı. 1980 sonrasında ise genel geçer kurallara ulaşma kaygısı taşımayan postmodern yaklaşım, beklenmeyen gelişmelerin betimlemesini yapmaya koyuldu. Giderek bölgesel özelliklerin özgünlüğünü vurgulayan çalışmalar ortaya çıktı. Tekilin bilimsizliğinden hareketle, bu çalışmalar geleceğe yönelik öneri geliştirmede.

1980 sonrasında yapılan bu sosyal bilim çalışmaları, temel bilimlerin yaklaşımından farklı bir yol izledi. Fen, mühendislik, tıp alanlarında ülke tarihine, kültürüne özgü yerel bilgidен öteye evrensel yaklaşım ve kuram çerçevesinde bilgi üretimi yapılıyor, bunlarla bilimsel düşünceye katkıda bulunuluyordu. Bölgesel-yerel sosyal bilim çalışmalarında ise merkezle, çevrenin bilgi üretim amacının, tekniğinin farklı olabileceğini Kağıtçıbaşı sosyal psikolojideki çalışma bulguları ile ortaya koydu (Kağıtçıbaşı, 1994). Araştırma grubunun ilgilendiği konuya özgü olarak bölgesel ya da bizim örneğimizde olduğu gibi yerele ilişkin bilgi üretimi çalışmaları da aynı yolu izledi. Amaç yerele ilişkin bilgi üretme olunca, yerelin gösterdiği değişim örüntüsünün nedenleri, bulunan sonuçlara göre yerelde ne yapılması gerektiği ortaya konulmaya başlandı. Bu bulgular, yerele ilişkin karar alınmasını hem kolaylaştırdı hem de zorunlu kıldı. Bu bağlamda analitik olan yerel çalışmalar var olan bölgesel farklılıklara atıf yaptığı için, yereldeki yöneticiler değişimin öncüsü olan aktörlerle birlikte ötekilerden farklı, fakat hızlı karar alma sürecine girdi.

Küresel piyasa sistemine eleştirel gözle bakan, kendine özgü olanı pekiştirmeyi amaç edinen bu çalışmalar, kavram-kuram bağlamında kullandıkları veriler açısından da özgündü. Çalışmalar, yerele ilişkin bir “**sosyal tip**” oluştururken, bunun ekonomik büyüme, bölgeye getireceği devingenlik, kültürel açıdan değerler farklılığına karşın “ötekileştirmeyi” değil “bütünleşmenin” sağlanacağını ortaya koyuyordu.

Çalışmalar, fen bilimlerinde olduğu gibi (bio-kimya, bio-fizik, fizik-matematik v.b.) sosyal bilimlerin değişik dallarının kesişen ortak alanlarını kapsar biçimde yapıldığı için, yerel-küresel alanların birbiri ile olan ilişkilerini anlamak, açıklamak hem kolaylaştı hem de kazanım fazlalaştı. Böylece yerel-küresel işleyişin ekonomik, sosyal, kültürel boyutlarını içeren turizm hedeflerinin tekli değil, çoklu olabileceği görüldü. Burada temel sorun, vurguyu yapan bilgiye ulaşma, bu bilgidен hareketle farklı olan bir proje geliştirme olarak karşımıza çıkıyordu. İlgilendiğimiz yerel konular zaman-mekân birlikteliğinde bize farklı olanakların olduğunu, bunların değerlendirilmesi gerektiğini gösterdi. Yereli anlama, açıklama, anlatma, tanıtmaya bağlamında yerelin özelliklerini farklı değişkenlere göre yapan çalışma sonrasında yeni sorun alanları oluşturacak engellerin aşılma süreçlerinin tek tek betimlenmesi gereği açıldı. Dünyanın geçirmekte olduğu dönüşüm bunu zorunlu kıldı. 1980'lerden günümüze yerelin, küresel ile bütünleşmesini sağlayan süreçler hem farklılaştı hem de yeni ağlar oluştu. Bu süreçte bölgesel yarışma için; üretimin değişen teknoloji ile sürdürülmesi, üretim girdisinin azalması, emeğin maliyetinin ucuzlatılması yanı sıra, taşıma, haberleşme türrevlerinde yeni fırsatlar yaratıldı. Üretim enerjisi farklılaşarak ucuzladı, bunun değişik alanlarda kullanımı yeni ağlarla hız kazandı. Giderek yerel koşullar, küresel etkileşim, bun-



lar arasındaki geçişi sağlayan yeni aktörler sayesinde piyasa, örgütlenme açısından yeniden değerlendirmeyi, yeni rekabet sürecini zorunlu kıldı (Dicken,1998).

Küreselleşme 1990 sonrasında ekonomik dalgaların boyutunu artırdı, süresini belirsizleştirdi. Ekonomik krizler peş peşe gelmeye başlayınca yerel başarının nasıl sağlanacağı, başarının nasıl sürdürüleceği konusunda yeni arayış içine girildi. Geçmişte çatışan yerel güçler, yeni düzende uzlaşının aktörleri olmaları gereğini anladı. Uzlaşa ile birlikte yeni bir örgütte bütünleşen toplam güç, yerel verimliliği artırma amacına yöneldi. Kurulan ilişki ağları, yerel güçleri yeni örgütlenme ya da yönetim yapısı oluşturmaya zorladı. Büyümenin dinamiğini sağlayan emek, sermaye, teknoloji yanında yerel olanaklar ulusal düzeyde tüm alt birimlerde benzer olmadığı için, yerelde birleşerek oluşturulan dinamizm içinde yaratılan bilgi-örgütlenme bütünlüğü, yerelin üretim sürecine yansıdı, yerelin gelişmesine farklı bir ivme katmaya başladı. Rekabet edebilirlik, üretimi artırma, bunları sürdürme bağlamında yerel firmalar gerek pazar payını artırma gerekse daha ucuz girdi sağlanması için finansal kaynaklara ulaşmada yeni ağlar geliştirdi. Yerelde durağan, aile kökenli örgütlenmeler, sosyolojinin öne sürdüğü taklit etme ögesine dayanarak hızla sürekli devingenlik gösteren ilişki ya da ağ içinde yer alma sürecine girdi.

Yukarıdaki düşünce doğrultusunda proje amacımız; AB standartlarına göre sunulacak hizmet bütünlüğünde çalışacak emeğin ücretini baskılamadan, modern-geleneksel ulaşım ağı bütünlüğünde İzmir ve gerisinde zaman içinde oluşan kültürel mirası, bölgenin doğal güzelliklerini, hedef nüfusa bölge insanı ile birlikte yaşatacak, yerel güçleri içinde barındıracak bir örgütlenme oluşturmaktır. Örgütlenme bu bağlamda;

- Turizmin önemsendiği bölgede, ekonominin hem turizme yönelik hem de diğer firmaların turizm gelirleri ile mevcut durumdan farklı ölçüde etkileneceği, hizmet çaplarının büyütüleceği bir yapıyı hedefliyor.
- Yeni örgütlenme içinde yer alacak firma ya da paydaşlar başta İzmir Büyükşehir Belediyesi olmak üzere yereldeki öteki belediyeler ile yerel firmalardan oluşacak. Öte yandan ulaşım ağı sahibi TCDD, kültürel mirası hedef nüfus bağlamında sürekli tanıtan Kültür ve Turizm Bakanlığı yanında, yereldeki bir dizi turizm firması örgütlenme içinde yer alacak. Turiste bölgenin farklılığını, tadını değişik yönleri ile gösterecek Tariş gibi yerel firmaların da örgüt yapısı içinde yer alması öngörülüyor.
- Bölgede yer alan değişik kurum, firma ya da kişileri içerecek olan yeni örgütlenme, Bölgenin sahip olmak istediği turizm vizyonuna yeni, farklı, uygulanabilir, sürdürülebilir bir halka ekleme amacını güdüyor.

Proje iki kavrama vurgu yaparak, bunların içini doldurarak mekân örgütlenmesinin zaman içindeki dönüşümünü hedef nüfusa, dönüşüme bağlı olarak kullanılan ulaşım örgütlenmesi aracılığıyla göstermeyi hedefliyor. Görüldüğü gibi kavramlar mekân ve zaman olarak karşımıza çıkıyor. Sosyolojide mekân, insanlar arası egemen olan ilişkilerin, etkileşimlerin oluşturduğu bir durum ya da hal olarak tanımlanıyor. Bu tanımlama açısından mekân ne gökten zembille yere iner ne de kendiliğinden oluşur. Mekânı, tüm zamanlarda büyük insanlık değişik coğrafyalarda sürdürme geldiği ilişkiler çerçevesinde aklı ile oluşturdu. Zaman içinde insanın; doğa, kurum ve hemcinsi ile olan tüm ilişkileri mekâna yansıdı. Farklı zaman dilimlerinde onca değişik yapı malzemeleri ile üretilen maddi kültür varlıkları bütü-



nün bir parçası olarak boşluğu doldurdu, mekânsal bütünlük içinde yerini aldı. Farklı zaman dilimlerinde İzmir ve gerisini kapsayan bölge içinde bulunan yerleşmelerde akıl ürünü olan yapı ve yaşam kültürü ürünler bütünü günümüzde farklı yerleşim dokuları içinde yer aldı. Bu dokular dinsel ve kamu binalarının yanı sıra evlerin konumu, mucizevî sokakları, yamaçlardaki yapı ustalıkları ile mekânın boşluk doldurma sanatındaki aklın örneklerini gösteriyor. Yöredeki yerleşim birimlerinin her birinde farklılıkları ile dikkat çeken hayrat çeşmeleri, dönüşümlü yıkanılan hamamlar, kasaba meydanına ulaşan yollardaki evler, meydanı oluşturan kamu ve dinsel mimari örnekleri insanı etkilemekte, insana sanki “burada bir soluklan” demekte. Dikkat çekici konu burada karşımıza çıkıyor. Batı kültürü ile yetişmiş insanın, pagan ve tek tanrılı dinler döneminin önemli kültürel miraslarını büyük ölçüde barındıran bu mekânları görmek, buralarda kısa süreliğine de olsa yaşamak isteğini yapılan turizm araştırmaları ortaya koyuyor (Cumhuriyet Gezi, 2004). Bu bağlamda hedef nüfusumuz öğretim ve çalışma yaşamında kendisini oluşturan bilgilerin çıkış noktasını görmek, bilgilenmek, oralarda belli bir süre yaşamak istiyor. Hedef nüfus yapılan araştırmalarda bilgilenme dışındaki beklentisini, arzusunu; nerede ise açık hava müzesi olan bu tür yerleşmelerde yerelin kendine özgü yemeğini yemek, kısa süreliğine de olsa bu insanlarla birlikte yaşamak, yerele ilişkin kültürel öğeleri yansıtan el işi, göz nuru eserlerden birine sahip olma şeklinde belirtiyor.

İkinci kavramımız olan zaman, bu mekânların oluşumunu, bunlar arasındaki ilişkiyi, ulaşımı, üretilen malların taşınmasını, depolanmasını, ticari ilişkinin gelişme sürecine bağlı olarak mekânın yeniden oluşumunu açıklıyor. Projemiz açısından bizim ilgi alanımız zaman içinde değişen tüm ulaşım olanaklarından yararlanarak, geleneksel-modern ulaşım ağı seyahat hazzını “zamana yolculuk” olarak hedef nüfusa yaşatmak olacak. Hedef nüfusun görmek, kısa süreliğine yaşamak istediği mekânlara ulaşımı geleneksel-modern bütünlüğünde sağlamak temel alınacak. Bu ulaşım zorunlu olarak zaman içindeki örnekleri içerecek. Bu bağlamda zamana yolculuk; deve ve at arabası yolculuğu, demiryolu yolculuğu, karayolu ulaşımı, metro ve hızlı tren yolculuğundan yararlanarak hedef nüfusa, Doğu Akdeniz bölgesinde yer alan, değişik dönemlerin kültürel mirasını barındıran yerleşmeler ile bu yerleşmeler arasındaki doğal güzelliği bir paket program ya da kendilerinin belirlediği biçimde projemiz amaçları doğrultusunda yaşatmayı hedefliyor.

Burada farklı olan nokta, proje hizmetlerinin kesikli değil, sürekli işleyişle, hizmetin tüm yıla yayılarak değişik hedef gruplar eşliğinde sürdürülmesinin sağlanacak olmasıdır. Bu anlayış doğrultusunda proje içeriğinde yer alan tüm paydaşların planlarını, bütçelerini yıl temelinde kurgulaması, mevsim ve doğa koşullarına göre hizmet türevlerini farklılaştırması, genişletmesi amaçlanmaktadır. Hizmetten bir kez yararlanan hedef nüfusun değişik zamanlarda bölgede yeniden soluklanma, yaşama özlemini çekmesi, bu özlemini gidermesi çoklaştırılacaktır. Böylece dünya turizm yazınında tek amaçlı hizmeti olan Rusya’nın “Sibiryas Ekspresi”, Güney Afrika’nın “Mavi Treni”, Hindistan’ın “Tekerlekli Sarayı”ndan farklı olan bir hizmet türü oluşturulacaktır. Medeniyet tarihinde en çok kültürel mirasa sahip olan, kapitalizmin başlangıç döneminde Avrupa’yı doyuran bölge modern-geleneksel ulaşım ağı bütünlüğünde, farklı mekânlarda, değişik hizmet türevleri eşliğinde tanıtılacak, hedef nüfusun görsel yolla bilgilenmesi sağlanacaktır. Oluşturulacak bu programdan, bölgedeki okul çağı nüfusunun eğitim dönemi içinde faydalanmasına çalışılacak, onların sorumlu, bütünleştirici yurttaş olarak yetişmelerine katkı yapılacaktır.



A- Projenin Kuramsal Açıklaması, Gerekçesi ve Amacı

Çalışmada ileri sürdüğüm görüş, insanların daha önce yapılmamış şeyleri yapabilmelerine olanak sağlayacak yerel güçleri, coğrafi üstünlükleri, zaman içinde oluşan fakat kullanımı azalan büyük yatırım olanaklarını belli bir örgütlenme modeli içinde birleştirerek, serbest piyasa koşullarında öne çıkabileceklerini göstermek olacak. Konumuz olan turizmde birbirine benzer mekân ve hizmet bütünlüğünü içeren modelden uzaklaşarak, hedef nüfusa daha önce başka yerde sunulmamış ya da hayalimiz dışında var olmayan yeni hizmetler bütünü bir demet içinde sunulacak. Oluşturulacak yenilik demeti bir yönü ile yerelin kaynaklarının uzun dönemde korunmasını, çevrenin bozulmasının durdurulmasını, giderek yeni örgütlenme içinde buraların yaşanılır hale getirilmesini sağlayacak. Turizmde doğa ile bütünleşme sorunu çözümlenecek, yerelin yeni paydaşlarla turizmden elde edeceği nihai gelir ve faydanın artırılmasına katkıda bulunulacak.

İktisat yazınında emek ve sermaye yanında “teknik yenilik” olarak nitelenen eğitim, iş yönetimi, örgütlenme, teknolojik değişimin ekonomik büyümeye önemli katkı sağladığı belirtiliyor. Bu nedenle günümüzde firma ölçeği ne olursa olsun, eğitim, araştırma ve örgütlenmeyi büyüme sürecinin vazgeçilmez unsuru olarak görme eğilimi arttı. Burada kullandığımız teknik yenilik kavramını, kavrama teknolojik ve kuramsal değişim bağlamında önemli rol atfeden başta Schumpeter olmak üzere değişik sosyal bilimciler geleneğine uyararak projeyi kurguladığımız görülecektir (Schumpeter, 1942, s. 78-116). Bu nedenle turizmde sermaye mallarının üretimi, kullanılması yanında, bilgi ve örgütlenmenin de yeniden üretilmesi önemli bir unsur olarak karşımıza çıkıyor. Giderek bilgi ve örgütlenmeyi teknik yeniliklerle sürekli geliştiren işletmelerin daha fazla istihdam yarattıkları, büyüme sağladıkları, kârlarını çoklaştırdıkları görülüyor.

Kuramsal kesimde ilk olarak bölgenin ulaşım ağının zaman içindeki değişimi, ikinci olarak hedef nüfusun niteliği, beklentisi açıklanacaktır.

a- Kuramsal Açıklama:

Bölgede zaman içinde oluşan değişik uygarlıkların hepsi aynı amaca yöneldi. Bu yönelim insanın doğa üzerindeki gücünü artırdı, insanın kendi insanlığını geliştirdi. Yöre insanı, temelde insanı ve insan yaşamını zorunlu olarak kurduğu ilişkiler sayesinde zaman içinde kendi konumunu daha iyi hale getirdi. Bölgenin ilk uygarlığı olarak bilinen antik dönem toplulukları, denize açılmayı, burada yol almayı seçti. Ege Denizi, bu insanlar için karayı gözden kaybetmeksizin adadan adaya, Avrupa’dan Asya’ya ulaştıkları bir yol oldu. Proje bölgemizde bir yerleşim yerinin bu dönemde denizden uzaklığı hiçbir zaman 60 km.den fazla olmadı. Yolculuklar pahalı değildi. Biraz para verildi mi, bilinen yerleşimlerin hepsine gitmek mümkündü.

Bu topluluklar katı topraklar üstünde, değişken ve acımasız gökyüzü altında zeytin ağaçları ile üzüm bağları yanında kökleri oldukça derindeki neme ulaşmayan tahılları yetiştirmenin üstesinden geldi. Zeytinyağı ve şarap hem değiş tokuş parası hem de antik dünyanın nasipsiz kızının övüncü oldu. Boz zeytin ağacının değerli ürünü olan yağ, gündelik hayatın temel gereksinimlerini karşıladı. İnsan zeytinyağı ile yemeğini pişirdi, gecelerini zeytinyağlı kandiller ile aydınlattı, hastalıklarını bununla iyileştirdi, her zaman



kuru olan derisini zeytinyağı ile silerek besledi. Benzer şekilde ovada, yamaçta nerede olursa olsun yetişen bağlar da fazla su istemeden ya da denizden gelen nemle yaprak yüzeyinden besleniyordu. Üzüm gerek yaş gerekse kuru olarak yendiği için sofraların vazgeçilmezi oldu. Katma değer yaratılarak yapılan başta şarap olmak üzere ağda, pekmez, pestil, sirke gibi türevlerinden insanlar tüm zamanlarda yararlandı. Bu ikilinin uzun yıllara dayalı, buluşun hiçbir zaman sanıldığı kadar basit olmayan ticareti alt sınıf tüccarlar sayesinde gelişti. Soylu olmayan kesimlerden kimileri bölge içinde yer alan Bergama, Sard, Efes, Milet’de zenginleşti. Zenginlik zaman içinde başta kamu, dini mimari sonrada sivil yapılar olarak mekâna yansdı(Bonnard 2004, Birinci Cilt, s.19-89). Görkem, estetik ve boşluğu doldurma açısından birer sanat abidesi olan bu yapıtlardan bazıları kapitalizmin gelişme döneminde Avrupa’ya kaçırılmalarına karşın, geride kalanlar hedef nüfusun görmek istediklerini oluşturuyor.

Bölgedeki ulaşım ağının ikinci biçimi yine uzun yıllar içinde oluşan tarımsal üretimin, yaşanılan ilişkiler ağı çerçevesindeki aktarımı, depolanması, el değiştirmesi sürecine bağlı olarak oluştu. Tarımsal üretimin, değişik üretim merkezlerinden, İzmir’e taşınması deve kervanları ile yapılmıyordu. Bu ticaretin temelini oluşturan devenin günlük hızı ve taşınan malların korunmasına bağlı olarak bölgede çok sayıda kervansaray yapıldı. Temel değişim ise bu ticaretin son noktası olan İzmir’de görüldü. Osmanlı yönetimine geçen Ege Denizinin güvenli ulaşımı ile işlevi farklılaşan İzmir bu ticaret nedeni ile farklı dil ve dilden insanla nüfuslanmaya başladı. Kervan ticaretinin yarattığı zenginlikle kentte başta ticari mimari eserler yanında bunların oluşturduğu ticari mekân, sivil mimariden oluşan binaları içeren yeni yaşam mekânları oluştu. Ticaretin çapının küçüklüğü nedeniyle zenginleşme, İzmir’in kentsel nitelikli büyümesi zamana yayıldı.

Bu ulaşım ağı ve ilişkilerin oluşturduğu yapıyı, Avrupa’da gelişen kapitalizm hızla bozmaya başladı. Kapitalist ilişkiler sonucu deniz ticaretinin içten patlamalı motorlara sahip gemilerin gelişen teknoloji ile donatılarak yapılması, ticaretin çapının büyümesine neden oldu. Kapitalistleşme ile birlikte Avrupa’nın, Bölge mallarına olan talep yapısı hızla değişti. Değişen talebin bir yönü kapitalist üretim için hammadde gereksinimi, diğer yönü ise Avrupa’da artan kent nüfusunun beslenmesi için gıda maddeleri oldu. Avrupa’nın talebi yanında, kapitalist üretime bağlı olarak mal arzı da değişti, çoklaştı. Avrupa’nın kısa zamanda, beklenilmeyen biçimde değişen arz-talep örüntüsü Akdeniz’deki tüm liman kentleri ile olan ticaretin çapının hızla büyümesini gerçekleştirdi (Mc Gowan, 1981, s.43). Bir liman kenti olan İzmir’de zaman içinde bundan etkilendi. Verimli ovalarda yetişen tarım malları yanında bölgedeki değişik hammaddelerin kervan ulaşımından daha hızlı biçimde İzmir’e taşınması gerekiyordu. Yukarıda sözünü ettiğimiz deve kervanı ulaşımının yetersizliği her yerde görülmeye başladı. Avrupa’nın istediği daha çok hammadde ile birlikte gıda maddesinin hızla kendisine ulaştırılması, kendi ürettiklerinin bölgede çokça satılmasıydı. Deniz ticaretinde bir sorun yoktu. Sorun İzmir ve gerisindeki ulaşım sisteminde görülüyor, bunun değişmesi isteniyordu.

Proje bölgemizdeki kervan ulaşımının yerini, ulaşımın çapını daha da büyüten, hızını artıran, taşıma güvenliğini geliştiren demiryolu ulaşımı gelişen kapitalist ilişkiler sonucu yapılmaya başlandı. Demiryolu ulaşımının mekâna yansması farklı biçimleri ortaya çıkardı. İzmir-Avrupa arasında eskisi ile kıyaslanamayacak yoğunlukta gelişen ticaretin yapılabilmesi için Avrupa kökenli sermaye, başta teknoloji, yetişkin insan gücü, kurumsal ilişkiyi kısa zamanda yoğun biçimde İzmir’e aktardı. Kendisi ile işbirliği yapan



başta Rum nüfus olmak üzere Ermeniler bu dönemde zenginleşmeye başladı. Rum ve Ermeni nüfusla işbirliği yapan Levanten nüfus diğer liman kentlerinde olduğu gibi kazancı en bol olan, varıl dönemlerini görkemli mekânlar oluşturarak İzmir’de yaşamaya başladı.

Projemiz açısından üzerinde durmamız gereken nokta, egemen ilişkiyi yönetenlerin, ilişkilerinin mekânsal örgütlenmesini hedef nüfusa gösterilmesi olmalı. Kent turizmi açısından bu mekânların oluşumunun anlatılması, değişik yönleri ile tanıtılması, hedef nüfusun bu mekânlarda kısa süreliğine de olsa yaşatılması gerekir. Bu dönemde ticaret aracılığı ile temel ilişkiyi ellerinde tutan Levanten nüfus merkezde; depo, çalışma, haberleşme, ulaşım, eğlence gibi mekânlarını oluşturdu, yaşama mekânlarını merkezin dışına taşıdı. Bu nedenle merkezden yeni mekânlara (Buca ve Bornova) kendi özel ulaşimleri için demiryolu yapıldı. Bu mekânlarda oluşturulan sivil, dini mimari örneklerinin görkemi yanında sosyal alanlar, 1950’den sonraki dönemde uğradıkları bozulma sürecine karşın, zenginliğin ne boyuta ulaştığını gösteriyor.

Kuramsal açıdan tartışılması gereken üçüncü nokta 1950 sonrası hızla gelişen karayolu ulaşımıdır. Bu ulaşım ağı ile bölgenin ulaşım örüntüsü İzmir merkez olmak üzere tüm bölgeye uzanan koca bir ağaç biçimini aldı. Proje içeriğinde en az yararlanacağımız bu ağ, bölgedeki tren istasyonları ile istasyona yakın olan tarihi ve sosyal mekânlara (müze, lokanta, gezi alanları v.b.) ulaşımında kullanılacaktır.

Projemizin modern ulaşımının ilk kesimini, İzmir’in kuzeyi ile güneyini (Aliağa-Menderes) birleştiren, uzunluğu 80 km. ye ulaşan, eski demiryolu ağlarından yararlanarak oluşturulan, elektrikle çalışan, hızlı tren yolu ağı oluşturacak. Bu ağ projemizin de hedeflediği gibi kısa zamanda Bergama-Efes yerleşmeleri yanı sıra Manisa’yı da içerecek biçimde İzmir Büyükşehir Belediyesi-TCDD işbirliği ile yapılandıracak. Modern ulaşımın ikinci kesimini kent turizmi ve Levanten nüfusun merkez dışında oluşturduğu mekanları göstermeyi sağlayacak yarı açık metro ağı oluşturacak. Zaman içinde oluşan yol-mekân bütünlüğü hedef nüfusa değişik ulaşım araçlarından yararlanarak doğal güzellikleri ve değişik dönemlere özgü kentsel dokuları da kapsayacak şekilde yeni bir örgütlenme içinde farklı bir tat alacakları, haz duyacakları, “zamana yolculuk” yapıyor hissini verecek biçimde ülke turizmine eklemelendirilecektir.

Projemizin hedef nüfusunu çocuklarına psikolojik değer atfeden, onları en iyi biçimde yetiştirmek isteyen, çalışan nüfus kökenli aileler ile emeklilik dönemini yaşayan, çocuklarına ekonomik değer aktarma zorunda olmayan orta, üstorta ve üst gelir grubundaki aileler oluşturacak. Bu tip ailelerden oluşan toplumlar, ileri teknoloji ile daha çok üreten insanlığa geçişi sağladı. Üretim sürecinde daha az doğuran, çocuklarına ekonomik değer yerine psikolojik değer atfeden, daha az hastalanan, özellikle genç yaşlarda daha az ölen fakat daha uzun yaşayan ve zenginleşen toplumlar oluştu. Bu geçiş dönemi içinde insanlığın başta eğitim olmak üzere dünya görüşü (aydınlanma), kültürü, çalışma durumu, tasarruf ve tüketim kalıpları hep bir üst düzeyde denge arayışını sürekli kıldı. Öte yandan bu insanların yatak odalarına kadar giren iletişim olanakları, **öteki ve ötekinin yarattığı tüm kültürel birikimleri, öteki ile birlikte onun mekânında yaşayarak anlama güdüsünü uyandırdı, geliştirdi.** Bu güdü, insanlığın düşük doğum-ölüm hızları eşliğinde sağladığı kararlı/durulmuş nüfus dengesi ile sonsuza kadar farklılaşarak, yıla yayılan turizm anlayışını ve uygulamasını besleyen temel öğe



oldu. İnsanlık tarihinde Avrupa'da gerçekleşen bu nüfussal olaydan, turizm açısından sürekli yararlanmak gerekir. Bunun için bölgenin geçmişteki tüm kültürel mirasını (Akurgal, 2000 ve Kütükoğlu, 2000) koruyarak, bütünleştirerek yenilik iktisadı içeriğinde yereli içeren, onun önderliğini temel alan, başta İzmir olmak üzere "örgütleyemeyen kent" in önderliğinde yeni bir örgütlenme modeli içinde hizmete sunmamız gerekir.

b- Projenin Gerekçesi:

Kuramsal kesimde açıklamaya çalışılan farklı üretim ve ilişkiler bütünlüğünü, kültürlerin birbirine eklenerek büyümesini sağlayan coğrafi alanlardan birini proje bölgemiz oluşturuyor. Zaman içinde farklı ilişkilerin oluşturduğu denetim mekânları, gelecek için yeni bir anlayış içinde turizm, ticaret ve bunları denetleyecek büyükşehir bütünlüğü içinde yeni bir denetim alanı yaratacak biçimde tasarlanabilir. Proje bağlamında bölge ve kentsel gelişim anlayışı açısından yeni denetim merkezi olarak düşünülen İzmir'in, artık mal üretim işlevi ile değil, denetim işlevi ve bunu gerçekleştirecek sermaye, teknoloji, işgücü, örgütlenme farklılığı ile öne çıkarılması gerekiyor.

Düşlediğimiz projede mal ve hizmet satmaya çalışacağımız hedef nüfus, bölgede eklenerek gelişen kültürel bütünlüğü gerek ülkesindeki eğitime bağlı olarak gerekse çalışma yaşamındaki ilişkilerden kaynaklanarak, görülecek yerler arasında ilk sıraya koyuyor. Bölgeyle olan ilişki ağları açısından bölgenin etkin denetim merkezi olacak İzmir'e hava ve deniz yolu ile ulaşımın günümüzdeki olanaklar çerçevesinde hedef nüfus için önemli bir sorun değil, ancak bunun yeni yatırımlarla etkin hale getirilmesi gerekiyor. Ne var ki varış noktası olan İzmir'in alt yapısı, büyüyen talebi kaldırır mı? Günümüzde tartışılan ve öncelikle ele alınacak, yapılandırılacak sorunlardan biri bu oluyor. İzmir limanı yük ve yolcu olmak üzere ikiye ayrılacak, yolcu işletmesi yapı-şlet-devret biçiminde yakında ihaleye çıkarılacak. Düzenlemesi yeni yapılan hava limanı, yolcu büyüklüğüne göre genişletilebilecek. Proje hedef nüfusunun kalkış noktasından İzmir'e ulaşımının sorun olmaktan çıkması, hedef nüfusun projemize olan katılımını artıracaktır.

Bölge temelinde modern-geleneksel ulaşım ağı bütünlüğünde zamana yolculuğu sağlayacak örgütlenme içeriğinde ilk olarak proje bölgesinde yer alan geleneksel ulaşım ağı mekânlarının restorasyonu ve demiryolu araçlarının teknolojik düzenlemesi yapılacaktır. İkinci olarak bu ağ yenilenmesi ile bütünleşmesi düşünülen değişik paydaşları içerecek örgütlenme modeli, bu modelin çalışmasını sağlayacak yazılımlar ile donatılacaktır. Bu düzenlemeler İzmir'e turizm, ticaret, denetim için büyük teknoloji ve sermaye akımını sağlayabilir. Hedef nüfusun zamana yolculuk projesine olan istemine göre Avrupa'nın değişik yerleşimlerinden hava ve deniz yolu ile İzmir'e ulaşımın artışının karşılanması için, İzmir'deki denetimin yeni teknolojilerle genişletilmesi, etkinleştirilmesi gerekecektir. Yabancı sermaye, hedef nüfusun isteminin sürekli ve sürdürülebilir olacağını tahmin eder, bu konuda risk alınması gerektiğini düşünürse, deniz ve hava yolu ulaşımı için İzmir'deki denetim ve hizmet çalışmalarına kaynak aktarmaktan çekinmez. Benzer şekilde havayolu ulaşımında örgütlenmesini tamamlayan yerel firmaların bu rekabet içinde yer alması, hatta yabancıların önüne geçmesi gecikmez. Proje bağlamında İzmir'e ulaşan her bir yolcuya sunulacak hizmet, satılacak mal proje paydaşlarının gelirini artıracaktır.



Projemizin öznesi olan ve bölge açısından büyük değer taşıyan fakat günümüzde gerektiği kadar yararlanılmayan demiryolu ulaşımı, özellikle 1950 sonrası özendirilen, geliştirilen karayolu ulaşımı yanında, kamu tarafından gerekli yatırımların yapılmaması nedeniyle ikinci planda kaldı. İşletme maliyetlerinin Avrupa ile aynı olması, kullanılan araç ve teknolojinin dışarıdan alınmasına karşın, demiryolu taşıma tarifi hep ucuz tutuldu. Bu uygulama TCDD işletmesinin sürekli görev zararı oluşturmaya neden oldu. Görev zararını artıran ikinci faktör, demiryolu ulaşımının yeni oluşan dengede karayolu ulaşımı ile rekabet edememesinden kaynaklandı. Bu nedenle Ege Bölgesinde 1950'li yılların başında yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir kısmını yapan işletme, kısa sürede bu işlevini yitirdi. Demiryolu işletmesinin günümüzde bölgedeki yük ve yolcu taşıma oranları en düşük (%5 ve altı) değerleri almaya başladı. Son elli yılda karayolu ulaşımında değişen teknolojinin farklı işletmeler tarafından anında piyasaya sunulmasına karşın, demiryolu ulaşımında bu dönem içinde teknolojik yeniliklerin izlenmemesi bu oranları oluşturdu. Bölge bütünlüğünde gerçekleşen bu durum İzmir kenti içinde benzer biçimde gelişti. 1950'ye kadar İzmir ve çevresi için vazgeçilmez olan banliyö ulaşımı, bu tarihten sonra hızla önemini kaybetmeye başladı.

Örnek Olay 1:

Kent içi ulaşımında tipik diyebileceğimiz ulaşım örgütlenmesi İzmir'de yaşandı. Yıllarda değiştiğimiz gibi özellikle 19. yüzyılda Levanten nüfusun yaşam alanını kentin dışına taşıması sonucu oluşan Bornova ve Buca'ya merkezle bağlantıyı sağlayan demiryolu yapıldı. Bu ağın amacı, Levanten nüfusun merkez ile yerleşim yeri arasındaki ulaşımını sağlamaktı. Seferler, Levanten nüfusun çalışma ve eğlence biçimine göre düzenleniyordu. Zaman içinde eklenen vagonlarda seyahat etmek koşulu ile bölgede yaşayan, Levanten nüfusun hizmetinde ya da işletmesinde çalışanların seyahatine izin verildi (Kıray, 1974). Ulusal Kurtuluş Savaşı sonrası gerek Levanten nüfusun göçü gerekse Yunanistan ile yapılan zorunlu göç sonrası bu ulaşım ağından yerli nüfus yararlanmaya başladı. İzmir'in bu hat boyunca içgöçle saçaklanarak büyümesi yanında, 1950'li yıllarda Bornova'da kurulan Ege Üniversitesi ile Basmane-Bornova hattı daha işlevsel hale geldi. Öğrencilerin yanında özellikle üniversite hastanesi hizmetlerinden yararlanmak isteyenlerin istemi bu yolla karşılandı. İzmir'in saçaklanarak büyümesi sonucu artan hat bölge nüfusu yanında, hizmetten yararlanan öğrenci, hasta, hasta sahipleri nüfusu Basmane-Bornova banliyö hattını kent içi taşıma açısından daha işlevsel konuma getirdi. Kentin saçaklanarak büyümesine paralel olarak karayolu ile birlikte küçük ölçekte fakat hızlı bir taşımacılığı olan dolmuş da bu yıllarda, sistemdeki yerini almaya başladı. Dolmuş merkezle, saçaklanarak büyüyen yerleşmeler arasındaki ulaşımı hızlandırdı, seçeneği farklılaştırdı. Bu nedenle demiryoluna olan talep giderek azaldı. Öyle ki bir dönemin işlevsel olan Basmane-Bornova (Üniversite yerleşkesi son durak) arası hattında, giderek trenle seyahat eden yolcuların ödediği bilet parası, dizel makinelerin mazot giderini bile karşılamaz oldu. İşletmenin en kârlı yolcu taşıma hattı, büyük görev zararı oluşturmaya başladığı için hattın kapatılması kararlaştırıldı (Özel görüşme: Tekin Çınar- TCDD eski genel müdürü, 2010). Kentin merkezi ile hat boyu saçaklanarak büyüyen yerleşmeler ve Bornova arasındaki yolcu, yük taşımacılığını üstlenen dolmuş, otobüs, kamyonet üçlüsü kent trafiğini zaman içinde kilitlemeye başladı. Ulaşım belki parasal açıdan ucuzdu, fakat zaman açısından çok pahalı oluyordu. Yerel yönetim TCDD ile anlaşarak, hizmet dışı bırakılan bu hattı yararlanmak üzere kentin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlamak, kilitlenen kent içi ulaşımı bir ölçüde çözmek



için yarı açık olacak metro yapımını kararlaştırdı. İlk olarak Üçyol-Bornova arasında işletmeye açılan yarı açık- yarı kapalı metro hattı kentin bu hattaki ulaşım sorununu büyük ölçekte çözdü, Üçyol-Bornova arası ulaşımı 17 dakikaya indirdi. Yerel yönetim metroya olan talebi artırmak için kent içi ulaşımında satın alınan biletin bir saat için geçerli olacağı kuralını getirince, kentlinin ulaşım tercihi de değişti. Kentin değişik yerlerinden metroya otobüsle ulaşan bir yolcu, metroyu ve daha sonra otobüsü kullanarak ulaşımını sağlamaya başladı. Bornova ve çevresinde oluşmuş ya da oluşmaya başlayan mekânlara ulaşımında zaman süresi en aza indi. Örneğin üniversite, hastane, sanayi, adalet sarayı, büyük alış-veriş merkezleri, eğlence yerlerine ulaşım ucuzladı, rahatladı, zaman olarak süre kısaldı. Böylece TCDD'nin görev zararı ile kapattığı, yapılması gerektiğinde büyük yatırım isteyen ulaşım ağından, yerel yönetim hem en kârlı bir şirketini oluşturdu, kentliye çağdaş ulaşım hizmetini sundu hem de kentin bu bölgesinde trafik sorunu büyük ölçekte çözümlendi.

Örnek Olay 2:

Avrupa'nın liman kentleri ile olan ticari ilişkisinin gelişme döneminde, İzmir'in geri-sindeki hammadde ve tarım mallarının taşınabilirliğine göre demiryolu ağı Avrupalı farklı sermaye grupları tarafından oluşturuldu. Demiryolunu yapan yabancıların amacına göre varış noktası İzmir'de Alsancak ve Basmane'de olmak üzere iki ayrı istasyon oluştu. Bunların liman ile bağlantıları farklı ilişkilendirildi. Güney hattı İzmir limanı ile kuzey hattı ise Bandırma limanı ile deniz bağlantısını kurdu. Demir yolu Ege'nin ovalarında üretilen, belli toplama merkezlerinde depolanan tarım ürünlerinin, Avrupa sanayinde kullanılan hammaddelerin taşınması ile yolcu ulaşımına büyük kolaylık getirdi. Öte yandan İzmir limanı çevresinde bu taşımacılığa bağlı olarak taşınan malları işleme yerleri oluştu. Deve kervanı döneminde oluşan İzmir hanlarının işlevi değişmeye başladı. İzmir'in zenginleştiği, varsıllığın değişik biçimde mekâna yansıdığı bu dönem, büyük ölçüde demiryolu ile yapılan taşıma, taşınan malların işlenmesi ve bunların dış satımı sayesinde oldu.

Basmane-Bornova hattında olduğu gibi bu iki demiryolu ağı, millileştirildikten sonra 1950 yılına kadar, İzmir'in mekânsal denetiminde olan yerleşme yerleri ile merkeze, merkezden buralara olan yolcu-yük taşıma işlevini sürdürdü. 1950'de başlayan karayolu taşımacılığı ile birlikte kurulmaya başlanan yeni denge, İzmir'in denetim bölgesindeki yerleşim birimlerinden merkeze, merkezden bu yerlere olan yük-yolcu akımının biçimini hızla değiştirdi. Taşımanın değişimi ile birlikte, İzmir limanı bu taşımaya uygun biçimde yeniden yapıldı.

Basmane-Alsancak merkezli iki demiryolu ağından, yukarıdaki belirtilen yük-yolcu taşıması yanı sıra, İzmir'in bu hatlar boyunca saçaklanarak büyüyen yerleşmelerindeki nüfusun değişik nedenlerle merkeze taşınması için gün boyu seferler başladı. Taşımacılıkta banliyö olarak tanımlanan bu uygulama ile hat boyunca yerleşen İzmir'in kuzey-güney nüfusu bu hizmetten yararlandı. İzmir'de farklı iki varış noktasının olması, seçenek olmadığı zaman kullanıldı. Fakat karayolu taşımacılığı farklı seçenekler sunmaya başlayınca, demiryoluna olan talep hızla azalmaya başladı. Banliyö seferlerinde kullanılan dizel lokomotiflerin mazot tüketimini, yolcuların bilet parası karşılamaz duruma geldi. Bu nedenle TCDD işletmesi hem günlük sefer sayısında hem de durulacak istasyon



sayısında yeni bir düzenlemeye gitti (Özel görüşme: Tekin Çınar, TCDD eski genel müdürü, 2010).

Demiryolunda bu değişim olurken, kentin kuzey ve güneyindeki karayolu taşımacılığı hızla arttı. Ne var ki bu hatlar kentin içindeki yolları kullandığı için kent içi ulaşım zorlaştı. Sözelimi şehirlerarası yolcu taşımacılığında şehir içi son nokta olan İzmir otobüs garajı 1950-2010 döneminde üç ayrı yerde hizmet verdi. 60 yıl gibi kısa zamanda kentler arası ulaşım da son durak ya da ilk kalkış noktası olan Basmane garajının yolcu çokluğunu taşınamaması sonucu, merkezi garaj Halkapınar'da yapılandırıldı. Kısa zamanda bu garaja ulaşan yollardan yararlanan şehirlerarası işleyen araçların kent içi trafiği kilitlediği görüldü. Çevre yolu düzenlemesi ve bu düzenleme ile bağlantılı olarak üçüncü garaj Bornova'da yapıldı. Benzer şekilde yük taşımacılığında gerek limana ulaşım, gerekse limandan gelen malları taşımak için yeni düzenekler geliştirildi. Buna göre limana ulaşım için kordon boyu, deniz doldurularak 6 şeritli yol, limandan çıkış içinde kent içinden geçecek yol için büyük viyadüklerin yapımına başlandı. Tarihi ve doğal dokuyu hızla bozan bu yapılaşma büyük mücadele sonucu kente vereceği zarar dikkate alınarak durduruldu. Nerede ise 20 yıla yaklaşan bir sürede kentin bağrına saplanmış bir bıçak gibi duran viyadük ayakları için hala bir çözüm getirilemedi. Mizahi açıdan en güzel öneriyi İzmir Kitap Fuarı'nda mimar Aydın Boysan yaptı: "Bu viyadük ayaklarının üzerine rakı masası kuracaksınız. Denize karşı burada çok güzel Ege üzümünden yapılmış rakı içilir" önerisini getirdi.

Kentin uzun süredir yaşamakta olduğu bu karmaşayı, kent dokusunu bozmadan, kentin kuzey-güney yönlerindeki mevcut demiryolu ağını çift hatta getirme, işletimi elektrikle yapma, ulaşımı modern araçlar ile sağlamak üzere İzmir Büyükşehir Belediyesi, TCDD ile işbirliği yaparak kurduğu şirketle çözme aşamasına geldi. Kentin kuzey-güney aksında 80 km. yi bulan demiryolu ulaşımı ile Aliağa-Menderes arasında elektrikli hızlı tren seferleri Ekim 2010 içinde başlayacak. Hattın işletmeye açılması ile yıl temelinde 300 milyon yolcu taşınabilecek. Hattın kuzey noktası bir yönü ile Bergama'ya, bir yönü ile Manisa'ya, güney noktası ise Selçuk (Efes)'e ulaşacak biçimde kısa zamanda yerel-merkezi yönetim işbirliği tarafından yapılandırılacak, ulaşım hızlı tren seferleri ile sağlanacak. (Eriş, 2008).

Kentin içinde (F.Altay- Bornova) ve kuzey-güney hattında bulunan bu modern ulaşım olanağından projemiz iki biçimde yararlanacak. Metro yolculuğu ve buna bağlantılı karayolu taşımacılığı ile kent içi turizm, hızlı tren yolculuğu sayesinde İzmir'in kuzey ve güneyinde değişik dönem kültürlerinin eserlerini barındıran, bu konumları ile açık hava müzesi şeklinde olan Bergama, Manisa ve Selçuk kentlerine ulaşılacak, bunların etrafında olan tarihi mekânlara ulaşım karayolu araçlarıyla gerçekleştirilecek. Modern ulaşım ağı düzeneği, geleneksel demiryolu ulaşım ağı ile bütünleştirilecek, düşünülen destinasyon oluşturulacaktır.

İki örnek olayda olduğu gibi işlevini yitirmiş, yük-yolcu taşımacılığında bölgedeki payı %5'in altına düşmüş, sürekli görev zararı oluşturan Harita 1'de görülen bölge demiryolu ulaşım ağı, binaları, araçları ve oluşturduğu bütün proje ile yeniden değerlendirilecek. Bu ülkenin geçmişte oluşturulan dengenin unsurlarını, elemanlarını, günümüzdeki değişim uğruna ne bir kenara atma hakkımız var, ne de bunların geleneksel işlevlerini sürdürerek sürekli görev zararı oluşturmalarına göz yumabiliriz. Geçmişte oluşturan



rulmuş bu bütünlük, günümüzün postmodern görüşleri çerçevesinde oluşan bir takım siyasal tutum ve davranışlar ile belirli kişilere ya da siyasal yandaşlara kaynak aktarımı şeklinde verilmemeli¹. Böylesi bir tutumun, hattın geçtiği kentlerde, doğada nelere mal olacağını İzmir'deki viyadük ayakları gösteriyor.

c- Projenin Amacı:

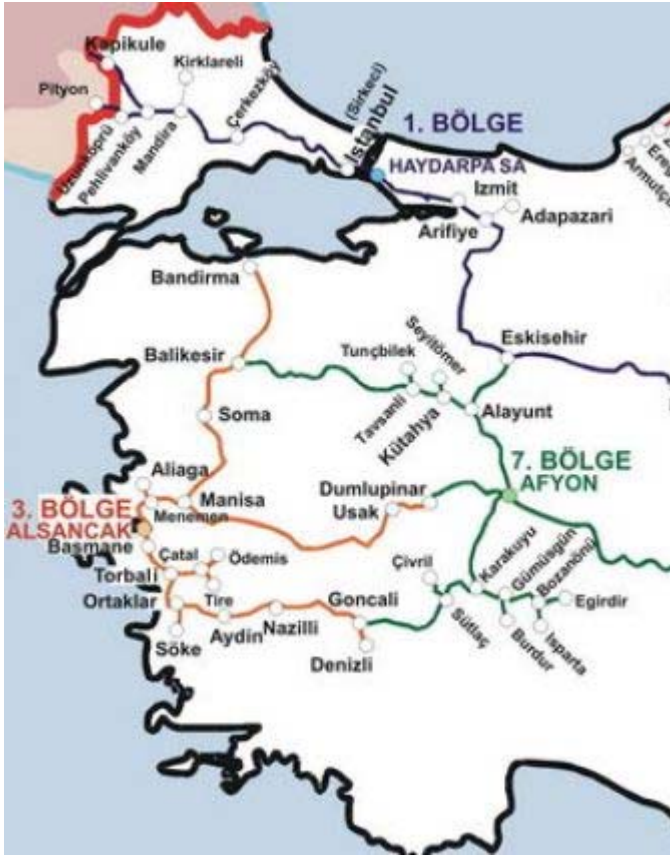
Temel amacı bölgede tarih boyunca oluşan birikimli kültürel mirası tanıtım olacak bu ulaşım örgütlenmesi, geleneksel-modern ulaşım bütünlüğünü içeren hizmet olarak paralı hedef nüfusa sunulacak. Hedef nüfusa "zamana yolculuk" yaptıracak biçimleri, proje öznesi olan kurumlar kendi olanaklarını kullanarak; yenileme, düzenleme, bütünleştirme şeklinde yaratacak. Bu süreçte eski yapılar, araçlar bütünlük içinde korunacak, ilk halleri ile hedef nüfusa gösterilmeye çalışılacak. Hedef nüfus eğitim döneminde kendine aktarılan bilgiler çerçevesinde, bu kültürel birikimleri içeren coğrafyada konaklayacak, oluşan meraklarını bilgi düzeyine getirecek, bu medeniyetin bulduğu, günümüzde üretimi yapılan mallardan yiyecek, içecek, kimisini ise bu süreçte satın alabilecek.

İzmir'in denetimi altında oluşacak bu örgütlenme, geleneksel ulaşımın geçtiği tarihi ve doğal güzelliklerin olduğu yerlerde, bunları değişik hizmet türevleri ile yaşatanları, belirli bir hizmet standardı belirleyerek örgütlenme halkasına ekleyecek. Başlangıç noktası İzmir olan zamana yolculuğun Harita 1'de görüldüğü gibi son noktası Afyon olacak. İzmir-Afyon, gidiş-dönüş yolculuğu bir paket program şeklinde olabileceği gibi, hedef nüfusun ya da grupların kendi istemlerine bağlı olarak da düzenleyebilecekleri seçenekleri de içerecek. Bu seçenekleri kendileri oluşturanlar örgütlenmenin halkasında yer alacak konaklama, lokanta, çayhane, gezi alanları, alış-veriş merkezleri ve buralara ulaşımında özel olduklarını hissedecekleri hizmetler ile ağırlanacak. Projenin paket ya da seçmeli olarak AB ölçütlerinde sunacağı ulaşım hizmeti ile bu hizmetle bütünleştirilecek hizmet-ticaret türevlerinin, örgütlenme işletmesine ve örgütlenme içinde yer alacak paydaşlara yıl temelinde önemli bir getiri sağlayacağı varsayılmaktadır.

¹ Proje için temel aldığımız, zamana yolculuk için mevcut olanaklarından aklın önderliğinde değişik hizmet türevlerinin yaratılabileceği geleneksel demiryolu ağı arazileri Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın gündemine geldi. Proje içinde kurguladığımız "Trenköy" oluşumu içinde hayvan barınağı olarak kullanılabilecek en uygun arsalardan biri olan Denizli merkez Çömleksaz köyündeki 5.108 m² yüzölçümlü taşınmaz satılığa çıkarıldı (Hürriyet Gazetesi, 27Ağustos 2010, s.4). Oluşturulacak bu trenköylerde, proje halkası içinde yer alması düşünülen deve sahiplerinin hayvanlarının barınması, bakımı için gerekli barınaklar oluşturulacağı için, bunlar projeye fazla bir masraf getirmeden katkı sağlayacak. Köyünde oturan köylü, burada beslediği develerine ulaşım için talep olduğu sürece yıl temelinde belli bir gelire kavuşacak. Proje paydaşı olan köylünün geliri artacağı için, hizmeti daha iyi sunacak ve projenin etkinliğine büyük katkı sağlamış olacak. İzmir'de iki örnek olayda olduğu gibi yine kamunun elinde kalan işletmenin taşınmazlarının, bu proje ile bölgedeki taşınmazlarının da yeni bir düzenleme ile kamunun elinde kalması, fakat değişik paydaşlara yıl temelinde gelir getirmesi sağlanacak.



Harita 1: Proje Bölgesi Demiryolu Haritası



Projenin yerel amacı; Bölge eğitim çağı nüfusuna, bölgeyi proje bağlamında tanıtım olacak. Yerel belediyelerin, eğitim kurumları ile yapacağı işbirliği ile bölgenin birikimli kültürel mirası, eğitim programları dönemine uyarlanarak gençlerimize gezdirilecek, onların bilgi sahibi olmaları sağlanacak. Bölgede birikimli kültürel mirasın mekâna ve eşyaya yansıyan değişik örnekleri, okul çağı nüfusa kültürel tanıtımında, her bir nesneyi kendi özgün mekânında etnolojik anlayışla gösterilmelidir. Bu anlayışla kurgulanacak bütünlük, bölgenin birikimli kültürü, insanın doğa üzerindeki gücü, insanın kendi insanlığını nasıl yükselttiği, ülkemiz genç beyinlerinde yer etmelidir. Bunları kısaca anlatmak gerekirse; Proje bölgesindeki artı değer birikimi, Bölgenin antik çağda Mezopotamya'dan sonra en büyük merkez olmasını sağladı. Efes'ten-Bergama'ya, Sardes'ten-Hierapolis'e kadar uzanan bölgede dönemin uygarlığı geliştirildi. Ardından Roma İmparatorluğu'nun uzandığı, Osmanlı'nın 600 yüzyıl dört bir yana mührünü vurduğu, çoğulluğun taşındığı ve XIX. yüzyılda yeryüzünün en güçlü kozmopolit yerleşmelerinden oluşan uygarlık geldi. Bunu trajik bir yangının küllerinden yaratılmaya çalışılan İzmir denetimli Ege Bölgesi kültürü izledi (Batur, 1992, s.6-7).

Kabaca tiplendirdiğimiz evrelerde bu bölgede yaşayanlar üzüm, incir, zeytin, meyve, pamuk, buğday, arpa üretimini zaman içinde buldu, geliştirdi (Akurgal, 2000). İnsan, tarımsal üretimini katma değerle tatlı şaraba, zeytinyağına, biraya, çula, çaputa dönüştürdü. Bu tarımsal uğraşlar yanında hayvancılık, balıkçılık yapanlarda vardı. Hayvancılık yapan aileler, kendileri için olduğu gibi değişim için de süt, yağ, peynir üretmeye başladı. Hayvan derisinden giysi, evde kullanılacak nesneyi üretti. Evini güzelleştirmek,

sıcak tutmak isteyen Anadolu kadını, volkanik duygusunu yansıtan çul, kilim ve halı dokudu.

Bölge insanı, ticaret ve gemicilik yaparak gelişimi sağladı. Bunun bilinen ilk örneği İon'lar oldu. İ.Ö. 650-546 tarihleri arasında İon'lar ticaret ve gemicilik sayesinde dönemin kültür lideri konumuna geldi. İon'lar Doğu ve Batı Akdeniz'de kurdukları yavru kentler ve ticaret kolonileri ile o dönemin dünya ticaretini ele geçirdi. Giderek Asya'dan gelen Kral Yolu'nun bölgede sonlanması, bölgenin kara ticaretindeki önemini artırdı.

Ticaretin bölgeye getirisi, görkemli tapınaklar, parke taşlı yollar, çeşmeler, taşın binalar, hanlar, anıtsal taş mezarları şeklinde yansıdı. Mekân kurgulamasında ilk kez olmak üzere geometrik kent planı uygulaması başladı. Mimarlıkta İon düzeni, Dor düzeninin yerini aldı. Bu yeni düzen, dünyada bugüne değin antik dönemden gelen sütun başlıkları içinde Avrupa'nın hemen hemen bütün kentlerinde en beğenileni olarak kullanılıyor. Düzen, Washington'daki Beyaz Saray'da da kullanıldı. Dünya edebiyat tarihinin başyapıtlarından olan Homeros'un, Hesiodos'un eserleri bu kültürün ürünü olarak tarihteki yerini aldı. Yöredeki heykel sanatı, Mısırlılardan sonra yontu ustaları tarafından en yüksek düzeyine ulaştırıldı, ideal güzellikte eserlerin işlendiği bir dönem yaşandı. Eserlerde doğal güzele önem verildi. İon heykelcik ve heykelleri badem gözlü, neşeli yüzlü, gülen ifadeli eserler olarak ortaya çıktı. Ege insanı bu kültürü silahla değil, en güzel, en temiz, en ucuz ürünlerle ticaret yaparak oluşturduğu hoşgörü ortamında üretmesini bildi. Ticaret alanındaki rekabet kentlerde somut düşünce, mimari ve değişik üretim alanlarında kendini gösterdi (Akurgal, 2000).

Bu dönem uzun sürmedi. Bergama Kralı III. Aholus, İ.Ö. 133 yılında dominyonlarını, hazinelerini Roma'ya terk ederek öldüğünde diğer şehirlerle birlikte bölge Roma İmparatorluğu egemenliğine girdi. Kabaca artı değer birikme yönü değişti. Üretim ve ticaretin denetlendiği merkezde kültürel çoğalma olurken, denetimin el değiştirmesi ile biçim farklılaştı. Bu nedenle bölgede tarih boyunca tek merkezli değil, çok merkezli birikim yaşandı. Bölge kimi zaman aktarma işlevini yerine getirdi, kimi zaman talana uğradı. Avrupa'nın sanayileşme döneminde insanları doyuracak yiyecek ile sanayi hammadde gereksinimi 2-3 yüzyıl boyunca Akdeniz liman kentlerinin gerisindeki verimli ovalardan sağlandı. Kültür tarihi olarak nitelenen bu uzun dönemde insanın, doğaya hâkim olması, insanlığını yüceltmesinin belirtisi olan somut, soyut kültürel öğelerin tarihsel süreç içindeki oluşumları ile birlikte gösterilmesi çağdaş bir anlayış olarak kabul ediliyor. Projemiz bölge okul çağı nüfusunun, bu anlayış ile yetişmesine katkı koyma amacındadır. Bu tür bilgilenmenin yapılacağı, eğitimin etkisini yıllarca gösterecek dönem okul çağlarıdır. Yerel-merkezi yönetim örgütlenmesi ile yerel-merkezi kaynaklardan yararlanarak, bölge eğitim çağı nüfusuna, bölgenin birikimli kültürel mirasını tanıtmak, geleceğimiz açısından onlarda bütünleşme kültürünü sağlayacaktır.



B- Projenin Coğrafi Konumu ve Proje İçeriğinde Yapılacaklar:

Proje bölgesi, Anadolu'nun iç kısımlarından başlayarak iki büyük vadiyi (Büyük Menderes ve Gediz) içine alan ve Ege Denizine ulaşan coğrafi bir konuma sahip. Bölgenin coğrafi konumuna göre ulaşım sorunu günümüze değin tüm zamanlarda yeni teknoloji ve yatırımlarla çözümlenmeye çalışıldı. Bölgedeki ulaşım ağı, araçları, sermayede görülen değişim, günümüzde birbirini tamamlayan, birbiri ile rekabet eden bir sistem içinde görece bir denge zaman içinde sürekli oluştu. Bu nedenle projede zaman içinde ulaşım dengesini oluşturan alt sistemleri ötelemekten, bunlara yeni işlevler yükleyerek yeni bir bütünlük içinde kullanılabilmesi ancak bu bölgede olası görülüyor.

Ülkemiz turizmi açısından şimdiye değin ihmal edilen, keyif alma ve tanıtım açısından pek kullanılmayan ulaşım aracı trendir. Harita 1'de görüldüğü gibi Batı Anadolu, hedef nüfusun günümüzde hava ve denizyolu ile kolayca ulaştığı İzmir'den sonra gerek İzmir gerekse bölge, modern-geleneksel ulaşım hizmetleri bütünlüğünde gezebileceği, görebileceği birikimli kültürel mirası barındırmakta. İzmir'e deniz ya da hava yolu ile ulaşan hedef nüfusa “**Batıyı doyuran bölgeye yenilik iktisadi ürünleri ile donatılmış trenle yolculuk**” seçeneği iki aşamalı olarak sunulacak. Kalkış noktası İzmir olacak tren yolculuğu; İzmir, Aydın, Denizli, Afyon, Uşak, Manisa, İzmir ulaşımı şeklinde olacak. Bu yolculuk sırasında bölgenin önemli kültürel mirası konaklamalı biçimde tanıtılacak. Bu tanıtım sırasında turistler, oluşturulacak “**trenköyler**” ya da seçilerek proje halkasına eklenecek SPA olanaklı kentsel konaklama olanaklarından yararlanılacak. Trenköy ve kentsel konaklama ile kültürel miras arasındaki ulaşım, karayolu, at ya da deve yolculuğu şeklinde olacak. Sayısı bir elin parmak sayısına ulaşmayacak, at arabası ve deve yolculuğu ile tarihi kültürel birikimlere ulaşımın sağlanacağı bu yeni mekânlar (Trenköy), belli merkezlerdeki tren istasyonları bütünü içinde oluşturulacak. Böylece hedef nüfusa “zamana yolculuk” güzergâhı üzerinde yer alan kentleri, kültürel mirası tanıması için, tren yolculuğunda kullanılan araçlardan oluşan düzenleme ile oluşacak mekânlarda soluklanma olanağı sağlanacak. Gezi sonunda İzmir'e gelen turist yine SPA donanımlı otelde konaklayacak ya da İzmir'e denizyolu ile geldiği yatında konaklayacak. Program gereği İzmir'den sonraki yolculuk metro ve hızlı tren ile yapılacak, İzmir'i tanıyacak, hat boyunca yer alan kentler (kuzeyde Bergama, güneyde Selçuk olmak üzere) ile buralardaki kültürel birikimleri görecek.

a- Yenilik İktisadi ile Yapılacaklar:

“Zamana yolculuk” güzergahındaki gar ve istasyon binalarının tümü mimari özellikleri korunmak üzere yeni bir çevre düzenlemesini içeren restorasyonu yapılacak. Bundan amaç, bu mekânların mimari özelliklerini ortaya çıkarmak, özgünlüklerini göstermek, düzenleme sonucu bu mekânlarda sadelik, yaşanabilirlik ve haz alma duygusunu geliştiren, bölge halkının sosyalleşmesini sağlayacak öğelere yer vermek olacak (Bak Resim 3-4).

Tren ile yolculuk yapacak hedef nüfusa “zamana yolculuk” duygusunu yaşatacak, tüm tekerlekleri itici güce dayalı vagonlar belli sayıda olmak üzere ülkemizde üretilecek, lokomotifler dışarıdan satın alınacak. Vagonların tekerleklerinin itici güçle donatılarak üretilmesi hem taşıma maliyetini azaltacak hem de turiste istediği hızla seyahat etme olanağı sağlayacak. Yeni geliştirilen bu tekniğin kullanılması ile proje işletme giderleri en



aza inmiş olacak (Özel görüşme: Tekin Çınar, eski TCDD Genel Müdürü, 2010). Birbirinden konforlu olacak bu vagonlar, iç düzenleme açısından 19. yüzyılda görkemli biçimde yaşayan liman kentleri Levanten nüfusun yaşam biçimine gönderme yapan öğeleri içerecek. Bunun yanı sıra her vagonda günceli yaşatacak, televizyon, internet bağlantısı, haberleşme, ısıtma, soğutma ve tüm yaşamsal kolaylıklar bulunacak. Yolcular seyahat boyunca bunlardan yararlanma yanında, egosunu tatmin edecek eylemlerde bulunabilecek. Öte yandan zamana yolculuğu gerçekleştiren bu hizmette, turistin günlük gereksinimini karşılayacak biçimde bar, çay-kahve makinesi ve özel kullanımlı tuvalet türü hizmet türüleri ayrı bir vagonda yer alacak. İsteyen arkadaşları ile birlikte yolculuk boyunca içkisini, çayını, kahvesini içebilecek, isteyen yemekli vagonda kendisine yerel tatlardan oluşan güzel bir ziyafet çekebilecek.

Zamana yolculuğun başlangıcı ile bitişine kadar olan süreçteki tüm işletme-müşteri bazındaki ilişkileri bilgisayar yazılımı kayda geçirecek. Yolculuk boyunca projeyi tanıtan, detayları açıklayan web sitesi hizmeti turist başlangıç ve bitiş noktası arasında mekânsal bilgilenmesini, nereden nasıl hizmet alabileceğini, bunlardan nasıl yararlanabileceğini kendi istemine göre yapabilmesi bu yazılım ile sağlanacak. Bundan amaç, her şey dâhil turizminden farklı olarak **“seçenekleri kendin yaratabilirsin”** özgünlüğü ile katılımlı bir gezi oluşturmaktır. Başka bir anlatımla hedef nüfusun gerek ulaşım gerekse bu ulaşım süresince sonsuz olacak istemlerini karşılaması için bir bedel ödemesi gerekecek, ödeyeceği her bedel, proje paydaşlarının gelirini en çoklaştıracaktır. Bu yazılımın belgeleri, proje işletmesi ile müşteri arasında zamana yolculuk boyunca olan ilişkileri kayda geçireceği için, çıkabilecek anlaşmazlıklarda bu belgeler geçerli olacak. Yazılımın bir başka amacı, proje örgütü ile örgütün halkası olan işletmeler arasındaki iş akışının düzenlenmesini, aksayan yönlerde yeni kararlar alınmasını sağlayacak kayıt sistemini geliştirecek olmasıdır. Sonsuz ihtiyaçları olan hedef nüfus, sunulan hizmetlerden yararlanırken büyük ölçekte kredi kartını kullanacak, kullanımın parasal karşılığı, hizmeti veren paydaşlara aylık temelde dağıtılması ile yılsonunda elde edilen kazancın paydaşlara katkıları ölçüğünde paylaştırılması yazılım bilgileri ile yapılacak, kayıp ve kaçakları önleyecek bu sistem sayesinde kamunun vergi gelirleri artacaktır.

b- Trenköy Düzenlemesi:

Proje ulaşım ağı bütünlüğü içinde olmak üzere başlangıçta 3-4 yerde (Denizli-Hierapolis, Aydın-Didyma, Milet, Aphrodisias, Manisa-Sardis ve Uşak) yapılandırılacak, tamamen geleneksel ulaşımın artık kullanılmayan malzemelerinden yararlanarak düzenlenecek bu köylerin işlevi konaklama ve tarihi yerlere ulaşımı sağlama olacak. Turistin bir geceliğine de olsa konaklayabileceği tarihi mekânlara yakın olacak bu köylerden, söz konusu yerlere ulaşım değişik seçenekleri içerecek biçimde yapılacağı için, zamana yolculuğa farklı bir değer katacağı düşünülmekte. Geleneksel ulaşımında kullanılan yataklı vagonlar ile restoranlar bu köylerde yeni bir düzenleme içinde sabit olarak yapılandırılacak. Yenilik iktisadi ürünleri ile donatılacak vagonlarda konaklayacak turist, akşam yemeğini yemekli vagonda yiyebilecek, içkisini yudumlayabilecek. Bu vagonlarda sunulacak akşam yemeği, sabah kahvaltı hizmetleri biraz sonra açıklayacağımız beslenme işletmeleri tarafından sağlanacak, onların elemanları hizmet verecektir.

Bu köylerden tarihi mekânlara ulaşımı sağlayacak hayvanların (deve, at) barınakları, ulaşım malzemeleri ile arabaların sergilendiği müzeleri turist sabah kahvaltısından



sonra gezebilecek. Geçmiş dönemde demiryolu dışında, bölgenin ulaşım sorununu nasıl çözdüğünü buralarda gerçekleştirilecek görsel anlatımda görebilecek. Geçmiş, görsel malzeme ile sergileyen anlatım ile anlayacak, yapacağı kısa bir yolculukta bunu yaşama olanağına kavuşacak. Oluşturulacak Trenköy ile tarihi mekân arasındaki yolculuk, bölgenin geçmişteki yolculuk biçimine özgü geliştirilmeye çalışılacak. Bir tören biçimini alacak bu yolculukta, turist tarihi yerleri gezebilecek, işletme halkasında yer alacak yerel beslenme birimlerinden yararlanabilecek. Amaç, bu yolculuğu değişik biçimleri ile haz alınan, istenilen, vazgeçilmez bir hizmet çeşidi olarak sunmak, müşteri memnuniyetine göre zamana yolculuğun uzamasını sağlamaktır. Bu seçeneği istemeyenler termal donanımlı otellerde konaklayacak, modern karayolu ulaşım araçları ile tarihi mekânlara götürülecek, onlara farklı bir hizmet sunulacaktır. Karmaşık bir hal alacak bu durumu, yazılım programı ile sorunsuz işler biçime getirmek mümkün olacaktır.

c- Yerel Beslenme:

Batıyı doyuran, eklemli kültürel birikimi olan bölgeyi trenle gezecek hedef nüfusun bu süreçteki beslenmesi yerele özgü yemek ve içkiye dayanacak. Burada dikkat edilecek nokta bu hizmetleri vermek üzere paydaş olarak seçilecek işletmelerin marka olmaları ve bunu sürdürülebilirlik yeteneklerine göre proje halkasına eklenmeleridir. Yerelin havasını yansıtan, küçük, şirin nitelikleri olan bu işletmelerin seçiminde; temel özelliklerinin “otel lokantasına” alternatif olabilecek şekilde hizmet verebilir olmaları dikkate alınacak. Turizmin önemli noktalarından birinin yemek-içki olduğu buralarda gösterilecek. Hedef nüfusun ekonomik durumu, beklentisi ölçeğinde kronik tüketici tatminsizliğine bu işletmelerin hizmetiyle yanıt verilecek. Hedef nüfus her noktada değişik yerel malzemeden yapılmış yemekleri, değişik bir mekânda, dinlendirici bir müzik, yerel içkiler eşliğinde güzel bir hizmetle yiyebilmeli, bu seyahatten haz alabilmelidir.

Günümüzde gerek kişiler gerekse uluslararası örgütler gıda üretiminin organik tarım ile geleneksel anlayışla, katkı olmaksızın sürdürülmesini istiyor. Bu tür üretimle elde edilen ürünlere hem talep fazla hem de tüketici bu mallara daha fazla ücret ödüyor. Proje halkasına katılanlar yıl boyunca ağırlayacakları misafirlerini doyurmak için böyle bir üretim tekniği ile üretilmiş ürünleri aşevlerinde-lokantalarında pişirecek. Tüm gezi boyunca turist bu tür gıda maddelerini tüketeceğini bileceği için, projeye bakışı daha farklı olacaktır. Proje kendi dinamiği ile gelişecek, markalaşacak ürünleri gelecekte başkalarına kaptırmamak için daha başlangıçta, bu lokantalara mal veren üreticileri proje halkasına katacak örgütlenmeyi, lokanta işletmecileri aracılığı ile sağlayacak. Proje, mutfağın bir yan ürün değil, onun bir kültür birikimi olduğunu, bölgede yaşayanların uzun zaman içinde bunları ürettiklerini, bunlarla beslendiklerini göstermek amacındadır.

Yemek kültürünün vazgeçilmezi olan, Avrupa kültürünün temelinde yatan şarap tüketim biçimine proje özel bir önem atfedecek. Proje halkasına eklenecek marka düzeyine ulaşmış yerel şarap işletmeleri ile bunun tamamlayıcısı olan peynir işletmeleri titizlikle seçilecek. Bölgenin her iki üründe de marka değeri olan yeterli çeşidi olduğu açıkça görülüyor. Peyniri örnek verecek olursam: Tulum peyniri; İzmir, Bergama, Akhisar, Ödemiş, Ezine markalı olmak üzere inek-koyun sütünden tulum-teneke bazında tuzu farklılaştırılarak üretiliyor. Markalaşmış yerel beyaz peynir Dursunbey, Aydın köy, Denizli, Uşak, Ezine olarak piyasaya sunuluyor. Hedef nüfusun beğeneceği fakat belli



dönemlere özgü olan yerel keçi peyniri de farklı yapılış biçimi (salamura, bez, otlu) ne göre üretiliyor.

Proje halkasının vazgeçilmezi olacak şarap üretim şirketleri, bölgede marka düzeyine ulaşmış biçimde bağ yetiştirdi. Bu bağlardan yetiştirdiği üzümlerden yaptığı şaraplar uluslar arası yarışmalarda altın-gümüş madalya aldı. Seçilecek bu marka şaraplar gezi başlangıcında ve sonunda yapılacak hoş geldiniz-güle güle toplantılarında, tüm gezi boyunca yer alan beslenme işletmeleri, etnoloji müzesi ile vagonlarda hedef nüfusun tüketimine sunulacak. Sözgelimi zamana yolculuğun başlangıç noktası olan, yenden düzenlemesi yapılacak İzmir garında kendilerini özel hissedecekleri hoş geldiniz toplantısında yerel giysili ve çok dilli kızlar bu şarapları, peynirleri sunacak. Turistler vagonlara binerken her müşterinin seyahat edeceği yeri gösteren, seyahat için küçük fakat anlamlı açıklamaları içeren, tasarımı yerel bir kültür mirasını anımsatan ufak şarap şişeleri ellerine tutuşturulacak. Benzer tutum varış noktası olan Afyon garında hoş geldiniz partisi ile tekrarlanacak. Turistler, Afyon'da yeniden düzenlenmiş gardan otobüslere bindirilerek, konaklayacakları termal donanımlı otellerine götürülecek.

d- Tarımsal Etnoloji Müzesi:

Bölgede değişik ürünlerin üretimini, üretici ortaklığı ile gerçekleştiren, bu ürünleri işleyerek yarattığı katma değer ile paydaşlarının gelirini artırmaya çalışan Tariş, bölgedeki etkinliğini uzun zamandır sürdürüyor. Tariş ortaklarının tarımsal üretimde kullandıkları aletler ile Tariş'in bu ürünleri işleme sürecinde kullandığı makineler zaman içinde değişiyor. İşlevini yitiren alet üretici tarafından bir kenara atılmakta, makine ise işletme tarafından hurdaya çıkarılıyor. Kurulması düşünülen tarımsal etnoloji müzesinden amaç, zaman içinde kullanılan tüm tarım araçları, gereçleri ve ürünü işleyen makineler eşliğinde üretilen nihai ürünü değişim biçimine göre sergilemek olacak. Üreticinin ve işletmenin elinde henüz kaybolmayan araçlar, gereçler ve makineler zaman geçirilmeden toplanmalı, ülkemizde bir örneği bulunmayan tarımsal etnolojisi müzesi kurulmalıdır. Bölgenin tarımsal kimliği; tarımda kullanılan araç-gereç, insanların giysileri, gündelik eşya kullanımları, üretilen malları taşıma, depolama, işlemede kullanılan makine bütünü ile üretilen ürünler zaman-mekân birlikteliğinde ortaya konulmalıdır. Tariş'in elinde böyle bir sergilemeyi gerçekleştirecek depo, ürün işleme binaları ve açık alanlar var. Bu depo, ürün işleme binaları ve açık alanda sergilenen tüm tarımsal üretim nesnelerinin, nerede, nasıl, ne zaman kullanıldığını belgesel bir filmle müzeyi gezenler görebilmeli. Hayatlarında hiç görmedikleri, işlevinin ne olduğunu bilmedikleri firdöndü, gelberi, çatal ağzı, düven, hamut, kara saban, kağı v.b. yüzlerce tarımsal nesnenin işlevi, üretimdeki kullanım yeri, gereği ancak belgesel bir film aracılığı ile anlatılabilir. Benzer şekilde tarımsal ürünleri işleyen makineler, teknolojik değişme evrelerine göre üretilen nihai ürünü gösterecek biçimde sergi alanında bu filmler ile birlikte yer almalı, Etnoloji Müzesi zaman içindeki değişimi, hedef nüfusa bunlar aracılığı ile göstermelidir.

Müzeyi gezen, filmi izleyen turistin soluklanması için, bu ürünleri ya da bunlar aracılığı ile yapılanları tadabileceği bir tadım-satış merkezi müzenin son noktası olacak. Bölgenin ürünlerini değerlendiren, piyasaya sunan Tariş yanında öteki firmaların günümüzdeki üretiminin satışını gerçekleştirecek bu alan, tüm zamanlara gönderme yapacak biçimde oluşturulacak. Etnolojik sergilemeden ve belgesel gösterimden etkilenen turiste böylesi bir ortamda mal satmak kolaylaşacaktır. Tattığı, yediği, içtiği ürünlerden



beğendiği, satın almak istediği olursa, sadece onların kodlarını belirten karton parçaları ile buradaki satış noktasına gelen turist, bunları okutacak ve kredi kartı ile ödemesini yapacaktır. Turiste gezi sonunda bunları değiştirme ya da satın almasını fazlaştırmaya kolaylığı İzmir'deki AVM' de (alış-veriş merkezi) sağlanacaktır. Yolculuk sırasında değişik noktalarda satın alınan tüm mallar proje işletim kargosu tarafından, yolcunun ülkesine döneceği ulaşım aracına taşınacak, araca binış sırasında belgesi eline sunulacaktır. Turist bu hizmetin sağlanacağını, yolculuğun başında bilecek, "gezi boyunca satın aldıklarımı nasıl taşıyım?" kaygısı içine girmeyecektir.

Tariş'in bölgedeki olanakları ve haberleşme ağı ile günümüzde böyle bir müze yaratılmasının, işletilmesinin maliyeti (fayda-maliyet kısmında gösterildiği gibi) yüksek olmamasına karşın, gerek bölgenin tarımsal kültürünü etnolojik bağlamda aktarması gerekse ürün satışı açısından projeye katkısı büyük olacaktır. Paydaş olarak düşünülen Tariş'in tanınırlığı, bilinirliği, bölge tarımına katkıları görülecek, günümüzdeki ürünlerine olan talep eğrisi değişime uğrayacaktır.

Okul çağı nüfus açısından etnolojik müze, eğitiminin bir parçasını oluşturacak, halen yaşadığı yerde farklı küçük bir işletme olan ailesinin kökenini daha iyi anlayabilecektir.

e- Dönemlerin Mimari Tarzına Göre Biçimlendirilen Mekânlara Gezi:

Günümüzde birbirinden farklı kent dokusu bulmak her ne kadar zor olsa da proje bölgesinde bu farklılıkları kentlerin (İzmir, Manisa) bir köşesinde ya da kasabaların büyük bir kısmında hala işlevsel olan sivil, dini ve kamu binaları eşliğinde yaratılmış mekân bütünlüğünde görmek olası. Dahası farklı dönemlerin mimari tarzına göre biçimlenmiş bu mekânlar proje bölgesinde açık hava müzesi şeklinde karşımızda duruyor. Tire, Birgi, Ödemiş, Kula, Buldan, Urla, Bergama, Selçuk bunlardan hemen öne çıkanları. Bu kentlerin "eski" diye adlandırılan, henüz kentsel ranta kurban gitmemiş belli mahalle, sokaklarındaki binalar, çeşmeler, hamamlar, dini yapılar, hedef nüfusa zamana yolculukta şehir turizmi içeriğinde gezdirilecek mekânlar olacak. Zamana yolculuk için İzmir'e gelenler, gerek İzmir gerekse açık hava müzesi konumunda olan kasabaları, kültür turları açısından farklı dönemlerin mimari yapıtları, bunların oluşturduğu mekânsal bütünlük hedef nüfusun bilgilenme açısından ilgi alanında önemli bir yer tutmakta, mutlaka görülmesi gerekenler arasında ilk sırada yer almakta. Şehir içi turlarda İzmir'in tanıtımında önemli bir yeri olduğu görülen Resim 1'ki araçlar ile bunların değişik iklim koşullarına özgü modelleri İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından üretilecek.

Dönemlerin mimari tarzına göre biçimlendirilmiş bu farklı kent-kasaba mekânlarının, yenilik iktisadî düşüncesi bağlamında yeniden işlevsel konuma getirilmesi, buraların coğrafi kültürel rantını hemen ortaya çıkaracaktır. Hiç şüphesiz projenin bu mekânları oluşturan tüm somut kültürel elemanları geleceğe taşıma gibi bir düşüncesi olamaz. Projenin yaratacağı hareketlilik ve düşünce bağlamında buralardan yetişenler, kaynağını buradan büyük kente taşımış örgüt-kurum-şirket ya da kişilerin kendilerini sorgulayabileceğini düşünüyoruz. Söz gelimi geçmişte yaşanan konak, bayram sabahı namaz kılınan cami, ilk sevgiliye su atılan çeşme v.b.nin yaşatılması, geleceğe taşınması için yerellik kaygısının aidiyeti rekabet içinde öne çıkabilir. İlk ateşin yakılması ile gerisinin kartopu gibi büyüyerek geldiğinin ülkemizde (Beypazarı) ve kent turizmine önem veren



ülkelerde örneği bulunuyor. Proje bölgesinde başlayan bu ateş ile yenilenen, görülmeye değer kazanan sokak, mahalle, meydan ya da herhangi bir kasaba dokusunun kuş uçuşu uzaklıkta farklı olanı içeren yeni girişimler birbirini izleyebilir. İç-dış dinamikten sağlanacak küçüklü büyüklü kaynaklarla, yenilik iktisadı düşüncesi eşliğinde düzenlenerek geleceğe, birer birer, kısım kısım, sokak sokak, mahalle mahalle aktarımda kamunun öncülüğü beklenmemeli. Bu beklenti ve kent rantı, Konak-Güzelyalı (İzmir) hattını, tüm tarihi yalıları, köşkleri yok ederek, birbirinin benzeri yapılardan oluşan, Çin Seddi'ne dönüştürdü. İzmir'de herkesin nerede ise ağlama eşliğinde birleştiği nokta bu: "Eğer Konak-Güzelyalı" hattı korunabilseydi, İzmir turist kaynardı". Yakınma gereksiz. Düne ait var olan güzellikleri çocuklarımıza, torunlarımıza kabaca insanlığa aktarmak için zamanımız var. Proje bölgesinde yer alan farklı yerleşme birimlerindeki kültürel birikimleri hedef nüfusa kent turizmi içeriğinde göstermeye başladığımızda, yereldeki birçok kişi, "ben tek denizyıldızını kurtardım" diyen adam gibi davranış içine girmeye çalışabilir.

Dönemlerin mimari tarzına göre biçimlendirilmiş mekânlar yanı sıra pagan ve tek tanrılı dinlerin dinsel mimari yapıtları proje bölgesinde yer alıyor. Pagan dönem kültürü, bunların gizem dolu kalıtları İzmir (Bayraklı), Bergama, Efes, Torbalı, Sard, Denizli vb. yerleşmelerde bulunuyor. Öte yandan tek tanrılı üç büyük dinin değişik evrelere ilişkin mimari yapıtları ya ziyaret edilen biçimde ya da hala kullanılan ve ziyarete açık biçimde mekânın tamamlayıcı bir parçası olarak duruyor. Hedef nüfusun dini kimliği açısından Aladağ'da bulunan Meryemana Evi, Efes'teki Çifte Kilise, İncil'de sözü edilen ve bazılarının kazı çalışmaları devam eden kiliseler ile Levanten nüfusun 18. ve 19. yüzyılda İzmir'de yaptırdıkları kiliseler bulunuyor. Kent düzenlemesi açısından İzmir Agora'sı ile Agora'dan Kadifekale'ye kadar uzanan tünel var. Roma Dönemi'nde inşa edilen 2 bin 500 yıllık tünelden hala Agora'ya su akıyor. Gerekli restorasyon ve güçlendirmenin yapılacağı tünel, "zamana yolculuk" ve kent turizmi açısından bulunmaz bir yapıttır.

Kültür kuramcılarına göre yaşlı insanların çoğunlukla dini tutum ve davranışlarında uzun tarihsel süreçte önemli bir fark oluşmadığı görüşü egemen. Bu davranışlar çoğu zaman vazgeçilmez olabiliyor. Örneğin mütedeyyin Müslüman bir kişinin hacca gitmesi, oraları dünya gözü ile görmesi, bu yaptıklarından huzur bulmasının ardında yatan neden uzun dönemlerde hiç değişmiyor. Benzer olgu hedef nüfusumuz içinde geçerli. Söz gelimi Roma İmparatorluğu döneminde önemli dinsel merkezlerden biri olarak kabul edilen Hierapolis'i (İncil'deki kutsal yedi kiliseden biri burada) görmek, onlar açısından çok önemli. Dahası burada ölmek ve bir lahit içinde gömülmek Romalı aristokrat Hristiyan için yüce bir dini duygu. Bu nedenle olsa gerek Hierapolis'teki kadar lahit, başka bir yerde yok. Günümüz hedef nüfusunun dinsel kimliği açısından çoğunluğunun böyle bir beklentisi olmasa da, buraları görmek en büyük tutkusu.

Proje bağlamında buralara düzenlenecek geziler, yenilik iktisadı düşüncesi ile yeniden yapılandırılacak araçlar ile yapılacaktır. Resim 1'de görülen, iklim koşullarına göre farklı biçime, modele göre üretilecek araçlar ile kent içi ya da ören yerlere kültür turuna katılanlar, zamana yolculuğun farklı bir boyutunu yaşama olanağı bulacaklar. Proje bölgenin içerdiği bütünlüğü, yeni bir düzenlemeye dayanan örgütlenme sonucu, bu bütünlüğün işlevsel konuma getirilmesi konusunda bir uyandırma, bir eylem yaratabilir. Bu girişimler sonucu, bölgenin coğrafi rantı öne çıkmaya başlayacaktır.



Resim 1: İzmir Şehir İçi Tur Otobüsü

**f- Konaklama Yerleri:**

İzmir'e "zamana yolculuk" için değişik yolla ulaşan hedef nüfusun gerek İzmir'de gerekse gezi boyundaki değişik yerleşmelerde konaklayacağı oteller özellikle seçilerek proje halkasına eklenecek. Dünyada en seçkin, ünlü, tanınır, bilinir olan SPA'rı kapsayan yüksek prestijli Starwood SPA Collection'un bir parçası olan ya da olmaya aday olabilecek işletmeler konaklama birimi olarak seçilecek. Bu tür işletmeler başta İzmir olmak üzere, gezinin ilk bitiş noktası olan Afyon ile ara bağlantı noktası olan Denizli'de bulunmakta.

Bu tür yerlerin seçilmesinden amaç, antik çağın en önemli termal merkezleri ile bu merkezlere yakın olarak yapılandırılan konaklama yerlerindeki termal olanakları hedef nüfusa gösterme, bunlardan yararlanma fırsatı sağlamaktır. Antik çağın önemli termal tesisleri, geçmişte burada tedavi olan ünlüleri referans gösterecek biçimde tanıtılacak, gerekli belgeler değişik dillerde olmak üzere görselleştirilecektir. Turizm Bakanlığı'nın bu proje için oluşturacağı internet sitesinde hangi ünlünün nerede şifa bulduğuna ilişkin bilgiler verilecektir. Özellikle konaklama için seçilen Denizli, Afyon, İzmir gibi kentlerde her iki örneğin bulunur olması, projeye ayrı bir katkı sağlayacaktır. Hedef nüfus, "zamana yolculuğu" yalnızca ulaşım ile değil, farklı yönleri ile de yaşamak, bundan haz almak için de tercih edebilmelidir.

g- Alış-veriş Merkezi:

"Zamana yolculuk" için İzmir'e ayak basan hedef nüfusun, bu yolculuk boyunca farklılaştırılmış hizmetlerden yararlanması, bölgeye özel ürünlerle beslenmesi, bölge kültürünü-eşyasını tanıması, pagan dinlerden tek tanrılı dinlerin etkili olduğu zaman



içinde oluşturulan mekânlarda soluklanması sağlanacaktır. Hedef nüfus bu süre içinde içtiği şaraptan, severek yediği incirden, üzümünden ya da yaşadığı bu yolculuğu evinde bir hatıra olarak sergilemek istediği halı, kilim, Buldan dokumasından satın almak isteyecektir. Hedef nüfusun bu istemleri yukarıda belirtildiği gibi yolculuğunun değişik zamanlarında, satın almak istediklerinin bar kodunun okutulması, ücretinin kredi kartı ile ödenmesi şeklinde anında gerçekleştirilecektir. Tüketici davranışı olarak satın alınan bu maldan vazgeçilmesi ya da malın çoklaştırılması istemi sık karşılaşılan bir tutum ve davranış biçimidir. Hedef nüfusun bu tür davranışına yanıt verilmesi için, gezi sonunda İzmir'den ayrılmadan önce mutlaka uğraması gereken noktanın alış-veriş merkezi olması sağlanacaktır. Turist bu merkezde gezi boyunca aldığı malları değiştirme ya da çoklaştırma olanağı bulacak, bunların tümünün listesini içeren kargo göstergesini eline alacaktır. Gezi boyunca satın aldıkları ile bu merkezde satın alacağı tüm mallar, kargo listesinde gösterilen biçimde güzelce paketlenecek, yolcunun ülkesine döneceği aracın kargosuna verilecektir.

Bu merkez için yer seçimi, hedef nüfusun İzmir'de konaklayacağı termal donanımlı otelin olduğu Balçova bölgesinden yapılacaktır. İzmir'in alış-veriş merkezi olan bu bölgedeki yerleşkelerden birinden kiralanacak büyük bir alanda bu merkez oluşturulacaktır. Merkezin projeye üç türlü katkısı olacağı düşünülmektedir: I- Hedef nüfusun ülkesine dönme aşamasında nihai alış-verişini yapması, II- Bu nüfusun internet aracılığı ile alış-veriş istemine yanıt vermesi, III- Göç durağı olan İzmir'e, bölgenin değişik yerleşmelerinden gelip yerleşen nüfusun, yerel ürünleri satın alabilecekleri bir merkez işlevini görecek. Özellikle büyük kentlerde değişik yerlerde, değişik günlerde kurulan yerel pazarların bir bütün haline getirilmesi, İzmir'de yaşayan büyük göçmen nüfus için yeni bir çekim merkezi olacaktır. Hemşehriler arasındaki haberleşme bu çekimin yoğunluğunu daha da artıracaktır. Sosyolojik açıdan günümüzün sosyalleşme alanı olarak görülen alış-veriş merkezlerinin bu işlevi temel alınarak, gerek hedef nüfus gerekse göç eden nüfusun bölge ürünlerine olan istemini karşılayacak, alış-veriş merkezi, yerleşkenin göz alıcı bir yerinde kurgulanacak, bu işletmenin projeye büyük katkısı olacaktır.

C- Örgütlenme, Örgütlenmenin Paydaşları Sağlayacağı Yararlar:

Merkezi ve yerel yönetim önderliğini temel alacak örgütlenme, yukarıdaki hizmetleri verecek yöredeki küçük işletmeleri, aile işletmelerini, Tarih tipi örgütlenmeleri paydaş kabul edecek. "Niçin merkezi ve yerel yönetim önderliği?" sorusu iki biçimde yanıtlanabilir. Projenin öznesini oluşturan geleneksel-modern demiryolu ulaşım ağı işletmesini merkezi yönetim yasa gereği kimseye devredemiyor. Bu nedenle merkezi yönetimin zorunlu olarak projede yer alması gerekiyor. Projenin bu özne ile birlikte hayata geçirilmesi, uzun bürokratik engellerin aşılabilmesini çok kolaylaştıracak. Yapılması gereken iş; Merkezi yönetim- İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında Aliağa-Menderes hızlı tren işletmesi için kurulan şirket sözleşmesine ufak bir ekleme ile amaç çoklaştırmasının sağlanması olacak. Sözleşmeye yapılacak bu ufak eklemenin gerekçelerini aşağıdaki noktalar oluşturacak. i-Geleneksel ulaşım ağına yeni bir dinamizm kazandırarak, kamunun bu bölgede oluşan görev zararından kurtulması, bu hatta yeniden düzenlenecek yük ve yolcu taşıması ile kamunun kazançlı çıkması sağlanacak. ii-Yerel yönetimin gerek metro ulaşımında sağladığı gelir gerekse hızlı tren ulaşımında sağlayacağı gelirin, yeni oluşturulacak örgütlenmede de artarak süreceği varsayılmaktadır. iii- Sözleşmede belirtildiği gibi merkezi yönetim mülkiyet haklarını koruyacak, kent içi düzenleme-



lerde yerel yönetimler gerekli kamulaştırma, yenileme hareketleri için yasal dayanaklarını Aliağa-Menderes hattında olduğu gibi rahat kullanabileceklerdir. Aliağa-Menderes hızlı tren güzergâhında Merkezi yönetimin yapamayacağı kamulaştırmaları yerel yönetim hızla yaptı. Uygulamada çıkan sorunları İzmir Büyükşehir Başkanı yöre halkı ile yaptığı toplantılarda, yöre halkının istekleri doğrultusunda çözüme kavuşturdu. Bu örnekten hareketle İzmir, Afyon garı ile bunların çevre düzenlemesinin yapılması konusunda yerel yönetimler gerekli kamulaştırma işlemlerini hızla yapabileceklerdir. Benzer uygulamalar, geleneksel ulaşım ağı içinde yer alan istasyonların restorasyonu ile Trenköy düzenlemeleri için merkezi yönetim-yerel yönetim işbirliği içinde herhangi bir sorun çıkmadan çözümlenecektir. vi-Proje örgütlenmesi tüm paydaşların bulundukları mekânlardaki donanımları ile proje halkasına katılımlarını öngördüğü için, paydaşların tanıtım, pazarlama, altyapı, imar planlaması, ruhsat gibi sorunları olmayacaktır.

Merkezi-yerel yönetim işbirliği, bunların yapacağı önderlik yukarıda anlatılanlar çerçevesinde bölgedeki küçük işletmeler ile yerelde orta büyüklükteki işletmelerin mülkiyet haklarını koruyarak bu örgütlenme içeriğinde kurumsallaşarak önemlerini daha da artırabilmelerini sağlayabilecektir. En sondan başlayarak, tüm paydaşların bu proje içeriğinde kurumlaşmanın yaratacağı faydaları şöyle açıklayabiliriz.

Değişik ortamlarda söylenenleri, Başbakan net olarak ortaya koydu: “Artık servetler el değiştiriyor, ayağınızı denk alın”. Farklı mekânlarda dile getirilen bu tür söylemler bölgedeki aile işletmeleri, küçük işletmeler, üretici ortaklık yapısı olan Tariş gibi kuruluşların üst düzeyde kurumsal bir yapıya kavuşmalarını daha da önemli hale getirdi. Söz konusu şirketler günümüzde, ya aile bireylerinin anlayışı ya da yöneticilerin başarı dengesine göre hareket ediyor. Ne var ki bu tür şirketler açısından büyümeyi yönetebilmek, başarıyı sürekli kılabilmek, dış etkenlere karşı güçlü kalabilmek için ya kurumsal yönetim ilkelerini uygulamak ya da kurumsal bir halkaya eklemlenme gerekiyor.

Bilindiği gibi aile şirketlerinin gelecek kuşaklara aktarılamaması, pek çoğunun lider girişimcisinin ölümü ya da iş göremez duruma düşmesinden kaynaklanıyor. Benzer olgu küçük işletmeler için de çoğu zaman geçerli olabiliyor. Bütün bunlar uzun vadeli planlamanın olmaması, kurumsallaşmanın başarılmadığının açık bir göstergesi. Bu proje çerçevesinde kurumlaşmadan amaç; aile şirketlerinin, küçük işletmelerin bölgedeki devamını, başarısını, etkinliğini belli kişilerin, özellikle lider kişinin varlığına bağlı olmayan bir sistem oluşturarak sürdürmektir.

Projemiz, İzmir yerel yönetim düzeyinde sürekli tartışılan “vizyonumuz ne olmalı?” sorusunu bir anlamda yanıtlamaya başlayacaktır. Büyük kentin üretimle değil, denetim işlevi ile tanınma sürecine katkı konulması sağlanacaktır. İzmir Limanı’nın yolcu trafiğine ayrılması ile liman ve çevresi çok kısa zamanda yapılacak yatırımlarla değişik bir yapıya kavuşacaktır. Bunun küçük, basit, işlevsel örneği 2010 yazında Çeşme’de işletmeye açılan marina sayesinde yaşandı. Çeşme’de bir avuç içi kadar yerde kurgulanan, bir yıla varmadan inşa edilen marina, Çeşme’ye farklı bir görünüm kazandırdı. İzmir Limanı’nda yapılandırılacak marina ve benzeri yatırımlar hem körfezin hem İzmir’in kıyı görünümünü büyük ölçüde değiştirecek, hem de projemiz türü etkinlikler ile farklı bir sinerjinin oluşmasını sağlayacaktır. Körfez büyük yük gemilerinden, kent içi trafik bunları taşıyan tırlardan kurtulacaktır. Yeni oluşumla birlikte kente gelen farklı işletme biçimlerinin denetim merkezlerini İzmir’de kurgulaması, kent yaşamına ekonomik, sosyal,



kültürel açıdan önemli katkı sağlayacaktır. Kentte farklı gurupların oluşturacağı bir rekabet ortamı doğacaktır. Bu rekabetin getireceği etkileri en aza indirecek, kurulacak yeni yatırımlarla çatışmayı değil bütünleşmeyi hedefleyen projemiz, zaman içinde bunlardan bazılarını da kendisine eklemleyecek bir model içeriğinde örgütlenmesini büyütecektir. Bunlardan ilki hedef nüfusun yaşadığı yerlerden İzmir'e ulaşımı sağlama ve "zamana yolculuk" projesini sürekli olarak gezi programına aldırma olacaktır. Projeye eklemenecek firmaların, hedef nüfus için yılın tüm zamanlarında gezi programı içinde yer alan "zamana yolculuk" seçeneği, projenin etkinliğini, verimliliğini artıracaktır.

Proje örgütlenmesinde herkesin uyması gereken kurallar bütünü daha başlangıçta ortaya konulacak, tüm paydaşlar bu kurallar bütününe uymak zorunda olacaktır. Tüm paydaşların uymak zorunda olacağı kurumsal yönetim temel ilkeleri şu noktaları içerecek: i-Adil olma, hakkaniyetli davranma, ii-Yasal düzenlemelere karşı sorumluluğun sağlanması, iii-Şeffaflık, hesap verilebilirlik temel ve değişmez ilke olacaktır.

Başlangıçta merkezi-yerel yönetim tarafından oluşturulacak İşletme Konseyi, zaman içinde proje halkasına eklenen paydaşları kapsayarak büyüyecektir. Konsey, tüm paydaşların katılımı ile yılda iki kez, İşletme Kurulu tarafından hazırlanan, üyelere dağıtılan gündemi görüşmek üzere toplanacaktır. İşletme Konseyinin alacağı kararlar, şirket işletme kuruluna tavsiye niteliinde olacak, fakat işletme kurulu bu tavsiyeleri özenle dikkate alacaktır.

İşletme Konseyi tarafından seçilecek İşletme Kurulu paydaş olan işletme sahipleri ile işletme konusunda bilgili kişilerden oluşturulacaktır. Kurul, belli stratejik konularda icrai nitelikte kararları alacak, uygulayacaktır. Bu kararların neleri içermesi gerektiği önceden İşletme Konseyi tarafından belirlenir. İşletme Kurulu, Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde toplanacak olan İşletme Konseyi kararlarına da ışık tutar.

Örgütlenme, işletme sürecinde ortaya çıkabilecek sorunları çözüme kavuşturma, değişik riskleri görme, bunların etkisini azaltma için Danışma Kurulu'nu oluşturacaktır. Danışma Kurulu, şirketin avukat, mali müşavir, paydaşlar ile bunların yakın bağları olan deneyimli uzman kişilerden oluşur. İşletme Konseyi tarafından seçilecek Danışma Kurulu, hem altı ayda bir toplanacak İşletme Konseyine, hem de İşletme Kuruluna belli dönemlerde işletmenin işleyişi ile karşılaşabileceği sorunlar üzerine rapor hazırlayacaktır.

Lider paydaş olan merkezi ve yerel yönetimler "Haleflik Planlaması" ile başkanlığın kime nasıl verileceğini baştan belirleyecektir. Bu konu çok önemlidir. Düzenlenecek yapılanma, geçerli yasalara göre kurgulanacağı için kurucu ortakların ya da lider hissedarların yetki devri yapması mümkün değil. Yasalar buna izin vermiyor. Ne var ki paydaşlar açısından devamlılığın sürmesi, geçişlerin sorunsuz olması ise çok önemlidir. Örgütlerde, haleflik konusunun önemli oluşu, baskı ve etkileri farklı biçimde gündeme getirmekte, kırılganlığa neden olabilmektedir. Süreç içinde baskı ve etkileri yaşamamak için düşünülen örgütlenme de haleflik planlaması kuralları daha baştan ortaya konulacaktır.

Örgütlenmede merkezi-yerel yönetimin imtiyazlı hisseleri, proje halkasına eklenecek küçük işletmelerin nasıl hissedar olacakları, hisse devirlerini nasıl yapabilecekleri,



proje içeriğinde nasıl çalışacakları, risk yönetimi ve iç kontrol sisteminin temelleri, muhasebe-mali işlerin örgütlenmesi, bunların etkin çalışması, iç-dış denetim konuları açık olarak belirtilecektir. Proje örgütlenmesi “iç denetim ve raporlama” konusuna özel bir önem atfedecektir. Yapısında farklı işletmeleri barındıran örgütlenme, bunların varlığının korunması yanında, şirketlerin büyüyerek yereldeki ya da bölgedeki benzer işleri kendinde toplama, her işlemi kontrol altına alma türü istekleri iç denetimle sağlayacaktır. Söz gelimi hırsızlık, verimlilik, işi kaytarma, işlem hataları, müşteri memnuniyetini azaltan firma davranışları ancak iç denetimle saptanır, bunların giderilmesi için öneriler bu yoldan gelir.

Kurumsallaşamayan ya da kurumsal bir halkaya eklenemeyen şirketler, önümüzdeki yıllarda küresel sermayenin Türkiye uzantılarından fazlası ile etkilendiği bir süreci yaşayacaktır. Bu sürecin oluşturacağı kriz dalga boyutunun ne olacağı bilinmemekle birlikte, kurgulamayı düşündüğümüz proje halkası içinde yer almasını düşündüğümüz işletmelerin çoğu, böyle bir örgütlenme gerçekleşmez ise küresel sermayenin uzantısı olabilir. Bölgede bu olay kısa zaman önce ticaret sektöründe gerçekleşti. Bölge insanı ve yerel yönetiminin oluşturduğu, marka düzeyine getirdiği KİPA, Tansaş gibi bölgede etkin olan kuruluşlar, yapılan kamuoyu araştırmalarında halkın istememesine karşın kısa zamanda el değiştirdi, küresel sermayenin ülke uzantısı konumuna geldiler.

Bölge turizmine canlılık, bölge kalkınmasına katkı sağlayacağını düşündüğümüz “zamana yolculuk” projesinin merkezi-yerel yönetim önderliğinde kurumsal etkinliği olan örgütlenmeyi gerçekleştirmesi halinde, yereldeki birçok firmanın bu örgütlenmeye eklenerek servetini elinde tutması, işini sürdürmesinin yolu açılacaktır. Merkezi yönetim sürekli görev zararı ile karşılaştığı işletmeden gelir elde etmeye başlayacak, İzmir denetim işlevi olan büyükşehir olarak tanınırlığını, bilinirliğini artıracak, daha fazla insan tarafından yıl boyu görülmek, yaşanılmak istenen bir konuma gelecektir.

D- Tanıtım ve Pazarlama:

Projenin tanıtımı için aşağıdaki kanallar kullanılacaktır. Merkezi yönetim, üyesi olduğu demiryolu işletmeleri ile bunların internet sitesinde “zamana yolculuk” projesinde verilen tüm hizmetleri ayrıntılı biçimde sunacaktır. Tanıtımda, hedef nüfusun İzmir’e nasıl ulaşabileceği, nerelerde konaklayacağı, hedef nüfusun eğitim sisteminden yararlanarak nereleri görebileceği, buralarda yaşayanlarla nasıl bir etkileşim kurabileceği, net olarak ortaya konulacaktır.

Yerel yönetim gerek kendi sitesinde gerekse katıldığı birçok tanıtım fuarında merkezi yönetim gibi etkin bir tanıtım yapacaktır. Özellikle aday olacağı EXPO 2020 tanıtımları içeriğinde bu projeye özel bir önem atfedilmelidir. EXPO 2020 için İzmir’e gelecek nüfusa kısa bir zaman aralığında yaptırılacak “zamana yolculuk” ile bölgenin barındırdığı katmanlı kültürel birikim, doğal güzellikler, yerel beslenme eşliğinde tanıtılacağı belirtilmelidir. İzmir’e gelecek turistin EXPO 2020 teması yanında farklı seçeneklerden birinin daha olabileceği bu yarışma sırasında değişik ortamlarda sunulmalıdır. EXPO 2020 için uzun soluklu olacak yarışmada İzmir’in seçilen konu yanında, farklı seçeneklerinde olduğuna vurgu yapılması, projenin tanınırlığını artıracaktır. EXPO 2015 yarışma sürecinde İtalya’nın tanıtımda böyle öğeleri çok iyi kullandığı unutulmamalıdır.



Tanıtımın etkin olmasının bir başka yolu, tanıtım yapılacak yerin iyi seçilmesidir. İzmir bu açıdan şanslı görülüyor. Dünya Sağlık Örgütü'nün 2009-2013 dönemi için belirlediği "sağlıklı kentler" listesine girmeyi başaran İzmir, dünyanın sağlıklı şehirleri arasında yerini aldı. Dünya sağlıklı şehirler ağı, sorumluluk ve yeniliği geliştirmek için anahtar bir yapılanmayı amaç ediniyor. Bu tür mecralarda yapılacak tanıtım, referansın iyi olmasından ötürü gelir düzeyi yüksek kişileri daha çok etkileyecektir. Sağlıklı kentler listesine girmiş İzmir'i tanımak, görmek, yaşamak ve buradan "zamana yolculuğa" çıkmanın önemli olduğuna vurgu yapan tanıtım etkili olacaktır.

Merkezi-yerel yönetimin birlikte hazırlayacağı bu tanıtım, proje halkasına eklenilecek paydaş işletmeleri de kapsamak üzere internet ortamında hem kendi sitesinde hem de değişik sitelerde çarpıcı biçimde verilecek reklamlarla tanıtılacaktır. Projenin kendi sitesinde "zamana yolculuk" yapacakların merkezi-yerel yönetim önderliği ile yerel işletmelerin bütünlüğü içinde oluşturulan hizmet türevlerinden hem paket program hem de kendilerinin belirleyecekleri seçeneklere göre yararlanabileceklerine özel vurgu yapılacaktır.

Projenin basın, televizyon, radyo ve kent panolarındaki reklamları ülke turizm tanıtma etkinlikleri içeriğinde olmak üzere Turizm Bakanlığı tarafından yapılacaktır.

Yukarıdaki tanıtımlarda gider bütçesini azaltmak için yapılacak tanıtma işlemlerinin kurumlarca ayrı olarak değil, tanınmış bir reklam ajansına birlikte hazırlatılması gerekir. Özellikle "zamana yolculuğu" öne çıkaran, ona vurgu yapan özdeyişler tüm kurumların tanıtımında kullanılmalı, sürekli tekrar edilmelidir.

Projenin pazarlama işlemlerini yapmak, hedef nüfusu değişik yollarla İzmir'e getirmek üzere seçkin firmalar proje halkasına eklenecektir. Bu firmalar arasındaki etkinliği sağlamak üzere çok amaçlı bir bilgisayar yazılımı oluşturulacaktır. Yazılım, işletme merkezi ile tüm paydaşları kapsayacak, her işletmede tüm müşterilerin satın almalarını kayda geçirecek, anlaşmazlıklarda delil olmak üzere bu bilgilerin yasal süre içinde kopyalarının stoklanmasını sağlayacaktır. Bu yazılım kayıtlarına göre paydaşların pazarlama payları, proje kârlılığından payları ile proje işletmesine olacak yıllık ödentiler yukarıda belirtilen iç denetim raporları doğrultusunda belirlenecektir.

E- Fayda-Maliyet Analizi:

Projemiz paydaş olarak gördüğü merkezi-yerel yönetim birlikteliği yanında proje halkasına eklenecek bölgedeki küçük işletmelerin, turizmde yaratılacak destinasyon bağlamında ekonomik büyümelerini hedeflemektedir. Projede açık bir şekilde belirtilmemesi karşın, aşağıdaki konularda bir değişim yaratılmak istenmektedir. Bunlar kabaca şöyle sıralanabilir: i- Paydaşların bölgedeki kaynaklarının en uygun (optimal) kullanımını sağlamak. ii- İşgücü ve üretim kapasitesi kullanımını, mevcut durumuna göre iyileştirmek. iii- Yaratılacak iktisadi büyüme sonucu paydaşların refahını mevcut durumdan daha yükseğe çıkarmak. iv- Bölge ekonomisini dinamik bir dengeye ulaştırarak, özellikle turizm sektöründe ekonomik kriz dalgalarının etkisini en az hissedilir hale getirmek.

Örgütlenme kesiminde anlatıldığı gibi, projemiz paydaşların mülkiyet durumunda herhangi bir değişiklik olmadan, Aliağa-Menderes hızlı tren işletmesi için merkezi-yerel



yönetim tarafından kurulan şirket sözleşmesine eklenecek birkaç madde ile yaşama geçirilecektir. Proje halkasına seçilerek eklenecek paydaşlar mevcut yatırımları ile projede yer alacaklar, işletmeden elde ettikleri gelirlerinin önceden belirlenen, proje halkasına girişte kabul edilen bir kesimini proje işletim gideri, belirsizlikleri karşılama v.b konular için proje yönetimine yıl temelindeki yazılım kayıtları temel alınarak aktaracaklardır. Proje halkasına eklenecek paydaşlar mevcut yatırımları, sermaye büyüklükleri, personel durumları, kısaca mevcut işleyişleri içinde olmak üzere proje halkasına eklenecekleri, proje nedeniyle verecekleri hizmetlerden ötürü yıl boyu ciroları artacağı için bunların bir fayda-maliyet analizine gerek yoktur. Bunlar için kabullenmemiz proje halkasına eklenmelerinden ötürü olası gelirlerinin artacak olmasıdır. Artan gelirlerinin belirlenen bir bölümü proje işletmesinin önemli gelir kaynağını oluşturacaktır. Kamunun gelir vergisi, paydaşların kazancı ölçeğinde artacaktır.

Projede temel diyebileceğimiz yatırımı, merkezi yönetim ile yerel yönetimler üstlenecektir. İkinci derecede kalan tarımsal etnoloji müzesi yatırımı ise Tarih yapacaktır. Merkezi-yerel yönetim ile Tarih'in yapacağı yatırımlarda büyük ölçekte eldeki mevcut servetler ile kullanım değeri sıfırlanmış nesneler kullanılacağı için toplam yatırımın büyük olmayacağı düşünülmektedir. Ülke turizmini tanıtan Turizm Bakanlığı, bu proje tanıtımını mevcut tanıtım harcamaları içinden yapacağı için yeni bir tanıtım harcamasına gerek görülmemektedir. Benzer tanıtımı yerel yönetimler ile TCDD örgütsel düzeyde yapacakları için bu tür harcamalar proje yatırımı içinde ele alınmamıştır. Bunları basamak basamak inceleyebiliriz.

a- Yerel Yönetimlerin Yapacağı Düzenleme Harcamaları:

Firma açısından proje değerlendirilmesi, yatırımcının amacını gerçekleştirmeye yönelik kriterler ile yapılır. Yatırımcı birinci derecede projenin "özel kârlılığı" ile ilgilenir. Ne var ki burada yerel yönetimlerin başta Alsancak, Basmane, Afyon garları, geleneksel ulaşım ağı bütünlüğünde yer alan istasyon binaları ile bunların çevre düzenlemesi için yapacakları harcamalar özel kârlılıktan çok, sosyal faydaya yönelik olacaktır. 1950'den günümüze içgöçle büyüyen kentlerimizde, TCDD'nin kuruluşta oluşturduğu mekânlar artık kentlerin içinde kaldı. Kuruluşun mal ve insan taşımadaki işlevinin azalması, karayolu işletmesinin gelişmesi kent dokusundaki bu mekânların kamu mülkiyeti korunarak, kent insanının kullanımına sokulması zorunlu hale geldi. Yerel yönetimlerin bu mekânlarda kent insanının sosyalleşmesi, ulaşım açısından demiryolu-karayolu güvenliğinin sağlanması için gerekli kamulaştırmaları gerçekleştirerek yeni düzenlemeleri yapmaları gerekir. Bir dönemin en işlevsel mekânları yeni düzenlemeler ile kent halkı hizmetine sokulmaz ise, bu mekânlar çevresi ile birlikte kentin en önemli bölgesinde adeta bir çöküntü alanı oluşturmaktadır. EXPO deneyimi ile böylesi alanları kent halkı için yeni çekim merkezi haline getiren yerel yönetimler (Barselona örneği), yarattıkları bu alanlar ile hem turizme katkı sağladılar hem de kent insanının yanından geçmek istemediği alanların onlar tarafından sürekli kullanır olmasını gerçekleştirdiler.

İzmir'de de bunun bir örneği oluşturuldu. Mülkiyeti kendinde olduğu için TCDD ile anlaşarak Havagazı Binası ile çevre düzenini aynı anlayış içeriğinde yenileştiren, yenilik iktisadıyla binaları, bunların çevre düzenlemesini yapan İzmir Büyükşehir Belediyesi, kente yeni bir prestij alanı, kentliye soluklanacağı yeni mekân kazandırdı. Oluşturulan bu mekânın önünden burası mezbelelik iken değil yürümek, arabanızla bile geçerken



içiniz ürperir, benliğinizi bir korku sarar, birden bu yolun bitmesini, Alsancağa ulaşmayı isterdiniz. Belediyenin, İzmir'e kazandırdığı bu mekân şimdi İzmirlinin vazgeçilmezi oldu. Orada müzik dinlemek, Ramazan ayında ailecek Hacivat-Karagöz seyretmek, yazın açık havada çimler üzerinde film izlemek, sanat etkinliklerine katılmak, arabanızın kent içinde hem de deniz kenarında park sorunu olmadan ailece yemek yiyebileceğiniz bir yere ulaşmak İzmir'de sıradan fakat özlenen bir yaşam biçimi haline geldi. Başta yerel yönetim olmak üzere, değişik örgütler, sivil toplum kuruluşları gerek toplantılarını gerekse kente gelen misafirleri için yemekli ağırlamalarını burada yapmaya başladı (Resim 2,3,4).

Bu nedenle proje içeriğinde yenilenmesi, çevre düzenlemesi yapılması düşünülen gar, istasyon gibi mekânlara yapılacak harcamaları özel kârlılık ile değil, yukarıda anlatılanlar çerçevesinde yarattığı sosyal fayda ile ölçmek gerekir. Sözelimi yenilenen çevre düzenlemesi yapılacak olan Basmane garında yılbaşı kutlaması, dini bayramlarda bayramlaşma merasimi, İzmirlinin vazgeçemediği sünnet düğünü gibi etkinliklerin bu mekânda yapılmasının sosyal faydaları bir yerel yönetim için çok önemlidir. Benzer şekilde Trenköy olarak tanımladığımız yeni oluşturulacak mekânlar (Denizli, Aydın, Uşak v.b yerlerde) kentli için yeni bir sosyalleşme, çekim merkezi olacak, hedef nüfus ile yerel nüfus buralarda sosyal ilişki içine girebileceklerdir. Kaldı ki kentlerimizin düzensiz büyümesinden ötürü, yerel yönetimlerin kent içinde böylesi sosyalleşme mekânı oluşturmalarının maliyetinin yüksekliği yanında, kent planlaması açısından böyle bir mekân oluşturmaları nerede ise imkânsızdır. Kentin merkezinde olan, fakat değişik nedenlerle çevresi ile birlikte itici bir görünümü olan bu mekânların, bir çekim merkezi haline getirilmesi, zamana yolculuk için uğurlama-karşılama noktası olması, yolculuk içinde konaklama olanağı sağlayacak şekilde düzenlenmesi projeye olan ilgiyi artıracaktır. Yerel yönetimler tarafından, merkezi yönetim ile yapılacak bir protokol çerçevesinde bu tür yenileme, düzenleme çalışmalarına yapılacak harcamaları, sosyal belediyecilik içinde düşündüğümüz için bunun toplam harcaması analiz dışı tutulmuş, getireceği sosyal faydanın önemli olacağı kabul edilmiştir. Sınırlı sayıda aşağıya koyduğumuz resimlerde de bu görülmektedir.



Resim 2: İzmir Havagazı Fabrikası Düzenlemesi



Resim 3-4: Havagazı Fabrikası Alanında Farklı Gece Etkinlikleri



b- Tariş'in Yapacağı Tarımsal Etnoloji Müzesi:

Bu yatırımın amacı gerek Tariş gerekse bölgede bulunan, proje halkası içinde yer alacak tarıma dayalı işletmeler açısından bir prestij mekânı oluşturma, yeni bir çekim merkezi yaratmaktır. Yarı açık ve kapalı alanlardan oluşacak müzenin üstü örtülü yarı açık kısmında bölgenin tarımsal üretim tipine (zeytincilik, bağcılık, pamukçuluk v.b) göre kullanılan tüm araçlar, gereçler zaman boyutlu olarak sergilenecektir. Kapalı alanlarda ise bu tarımsal ürünlerden katma değerle elde edilen ara ve nihai ürün yaratıcısı olan araçlar, makineler yine zaman boyutlu olarak dizilenecektir. Yörenin üzümünden üretilen ağda, pekmez, sirke, şarap için zaman içinde kullanılan tüm teknolojiler bu dizilenmede yer alacak, tüm tarımsal uğraşılarda kullanılan teknolojilere yer verilecektir. Hiç şüphesiz bu teknoloji ürünlerinin zaman boyutlu olarak bulunması zor olabilir. Ne var ki gerek tarımda gerekse tarımsal ürünlerin işlenmesinde kullanılan teknoloji uzun yıllar değişmedi. Büyük insanlık çeki hayvanlarının ayağını nallamayı, boynuna boyunduruk geçirmeyi uzun yıllar sonra başardı. Ulaşımında kağından, at arabasına geçiş daha dün diyebileceğimiz zaman içinde oldu. Üzümün bir çuvala ya da torbaya doldurulup, mermer zemin üzerinde çığnenerek elde edilen şıradan küplerde şarap üretimi uzun yıllar sürdü. Küpte şarap üretimi gerek hanehalkı tüketimi gerekse pazar için tüm zamanlarda gerçekleşti. Bölgede uluslararası altın madalyalı Küp Şarap firmasının 1960'lı yıllardaki **“kızı kökten, şarabı küpten al”** söylemi şimdilerde tarih oldu. Bölgede küpte şarap üreten firma kalmadı. Türkiye tarımında ve tarım ürünlerinin işlenmesinde görülen hızlı değişimin uzun bir geçmişi yok. Değişim 1900 yıllarda başlayan dış göçle gelenlerin etkisi, 1930'lı yıllarda kurulan Yüksek Ziraat Mektebi uygulamaları ya da 1940-50 döneminde tarıma kapitalist ilişkilerin girmesi ile başladı (Akşit, 1965 ve özel görüşme Emin Mutağ - ziraat aletleri öğretim üyesi 1990). Değişimle birlikte uzun zamanda yararlanılan araçlar, gereçler ya bir kenara atılmakta ya da hoyratça kullanılarak bozulmakta, kırılmakta. Etnolojik müze anlayışı açısından günümüzde tüm tarımsal araçları olmasa bile çoğunluğunu yakalama olanağı var. Zaman iyi değerlendirilmez ise bu fırsatta elimizden kaçacak.

Düşünülen yarı açık ve kapalı müze yerleşkesi için de yeni ve büyük bir yatırıma gerek yok. Tariş'in elinde günümüzde kullanmadığı büyük pamuk ve tütün depoları ile bunların çevresinde geniş alanları içeren mekânlar Aydın ve çevresinde var. Bölge tarımında değişen kapitalist ilişkiler sonucu Tariş bu depoları, Alsancak-Halkapınar yolunda özel mülkiyette olan depolar örneğinde olduğu gibi başlangıç yıllarındaki kadar etkin kullanamıyor. Tariş'in etkin biçimde kullanmadığı bu depolardan birinde ya da ikisinde yapılacak yenileme çalışmaları ile müze alanı oluşturulabilir. Etnoloji müzesi için tarımsal üretim aracı, işleme malzemesi toplanması için büyük bir paraya ihtiyaç olmayacak. Çünkü Tariş, Tariş'in üretici ortakları, projeye eklenecek firmaların elinde halen kullanmadıkları ya da yenilenmeyen bu malzemeler bulunuyor. Çoğunluğu hibe yolu ile toplanacak malzemelerin çok azı için küçük miktarda ödeme yapılması yeterli olacak. Müzeyi gezeceklerin dinleneceği, yemek yiyecekleri, şarap içebilecekleri Osmanlı mimarisi ve mekânı niteliğindeki arasta² tipi işletmeyi ise müzeyi yapacak olan Tariş ya da işletme firması üzerine alabilir.

² Arasta, Osmanlı kent ve kasabalarında aynı işkolundan esnaf ve zanaatkâr dükkânlarının toplandığı çarşıdır. Arastalar hem üretim ve hem de satış yerleridir. Günümüz pasajları ile benzerlik kurulabilse de işyeri, çalışma düzeni, satış ilkeleleri, örgütlenmeleri farklıdır. Cami, medrese, hamam, okul gibi hayır kurumları, vakfedilen bu arastalardaki dükkân kiralari ile yaşatılmıştır. Arastalarda olduğu gibi belirlenmiş işyerini içerecek bu işletme Bedesten türü mimari tarzda yapılandırılacaktır.



Müze yapımında yatırılacak yatırım hedef nüfus ve bölge eğitim nüfusu açısından hem sosyal fayda hem de projeye olacak katkısı açısından değerlendirilmelidir.

c- Merkezi ve Yerel Yönetimlerin Birlikte Yapacakları Harcama:

Burada yapılan harcamalar, projenin amacını gerçekleştirmeye yönelik olan, yatırımcı kuruluşların birinci dereceden projenin özel kârlılığı ile ilgilendiği konulardır. Bu yatırımlar neleri içerecektir? Bunlardan ilk grubu, Trenköy oluşturulması için ömrünü tamamlamış yolcu vagonları ile yemek vagonlarını yenilik iktisadî ürünleriyle donatma, bunlarla sabit bir mekân oluşturma, bunun tamamlayıcısı olan ulaşımı sağlayacak hayvan barınağı (deve, at) ile ulaşımında kullanılacak geleneksel araç yatırımları oluşturmaktır. İkinci grubu geleneksel ulaşım ağında çalışacak yeni teknoloji ile üretilecek lokomotif ve yolcu vagonları oluşturmaktır. Üçüncü grubu örgütün işletmesini sağlayacak bilgisayar yazılımı, buna ilişkin makine parkı oluşturulması, işletim giderleri oluşturmaktır. Son grup harcamayı ise kent içi ulaşımında kullanılacak araçlar ile son satış noktası düzenleme, depolama yatırımları oluşturmaktır. Bunlar içinden en büyük yatırımı, Aliağa- Cumaovası hızlı treni için İspanya'dan alınan makine alımları dikkate alındığında, geleneksel ulaşımında kullanılanlar yerine yeni yapılacak ve satın alınacak makine parkı oluşturmaktır. Yukarıda belirttiğimiz teknoloji ile üretilecek bu makineler başlangıçta küçük tutulacak, yıllık 800.000 yolcu taşıyabilecek kadar üretilecek, projeye olan talep doğrultusunda daha sonra gerek duyulanların üretimi yapılacaktır. T. Çınar'la yaptığımız özel görüşmede yıllık 800.000 yolcu taşıyabilecek makine parkının İzmir-Afyon arasında gidiş-geliş, sürekliliği sağlama açısından 8 birim olarak üretilmesi gerektiği ortaya çıktı. Günümüz fiyatları açısından her bir birimin maliyetinin 150 milyon dolar tutabileceği tahmin edildi. İkinci büyük yatırım ise bilgisayar yazılımı, bilgisayar makine parkı, bunların işletimi için olacaktır. Bu yatırımın büyüklüğü kabaca 200 milyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Trenköy, satış noktası kiralaması, buranın düzenlenmesi, malların depolanması için kiralama giderleri olmak üzere toplam yatırımın 100 milyon dolar olacağı düşünülmektedir. Kent içi ulaşım için, şimdilik değişik neden ve yolla kente gelen turistlere hizmet vermesi amacıyla hazırlanan tur otobüslerinin (Resim 1) sayısını İzmir Büyükşehir Belediyesi şimdiden altıya yükseltti. Büyükşehir belediyesine bağlı İZULAŞ şirketinin atölyesinde hazırlanan otobüsün her koltuğunda, güzergâh üzerindeki tarihi yapılar ile gezilen bölge hakkında değişik dillerde bilgi veren ses sistemi bulunuyor. Gezi boyunca kent ile ilgili bilgileri istedikleri dilden kulaklıkla dinleyen turistler, araçta bulunan küçük ekranlı televizyonla gezilen yerleri görüntülü olarak ta izleme olanağına sahipler. Bu araçlardan turistlerin talebine, mevsim koşullarına göre istenilen kadar üretileceği, kentin tanıtımına katkı konulacağı belirtildi (Gül Şener, İZULAŞ müdürü, özel görüşme). Bu nedenle kent içinde kullanılacak otobüslerin işletme masrafı dışında projeye bir masrafları olmayacaktır.

Değişik merkezlerden elde ettiğimiz bilgiler sonucu yukarıdaki işler için toplam yatırım büyüklüğü 1 milyar 500 milyon dolara ulaşacaktır. Bu yatırımların sözleşmede yapılan değişikliğin gerçekleşmesinden sonra yapılacak protokole sadık kalınmak koşulu ile bir yıl içinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. Bu süreç ile başlayacak tanıtımlar merkezi-yerel yönetimler tarafından değişik ortamlarda sürdürülecektir.

Fayda-maliyet analizi için aşağıdaki kabullenmeler yapılmıştır:



1- Merkezi-yerel yönetim ortaklığının yapacağı yatırım projesinin ekonomik ömrü 12 yıl olarak tahmin edilmiştir. Yatırım tutarının bu süre içinde faizde (%5 üzerinden) değerlendirilmesi halinde getireceği miktar ya da bu yatırımın borç alınması halinde ödenecek yıllık tutar ilk yıl için 75.000 milyon dolardır. Her yıl elde edilecek gelirin, yatırımdan düşülmesi, borcun geri ödenmesi halinde bu faiz her yıl azalacaktır.

2- Proje hizmetlerinden yararlanacak hedef nüfusun, bu yolculuk boyunca yapacağı tüm harcamalar kayda geçirileceği, kayıpların en az olacağı düşünülürse, kamunun vergi gelirleri artacaktır. Basit bir örnekle: Yılda 800.000 yolcunun, bu yolculuk boyunca konaklama, yeme-içme, satın alma, eğlence v.b için en az 1000 dolar harcayacağı, bilet ücreti ile birlikte bunun 1.400 dolar olacağı düşünülmektedir. Buna göre kayıp ve kaçağın en az olacağı bu sistemde yapılması tahmin edilen toplam yıllık harcamanın (1 milyar 120 milyon doların) kamuya dönecek KDV miktarı kabaca 202 milyon dolara ulaşacaktır.

3- Projenin faaliyete geçmesi ile birlikte, TCDD' nin bölgeye ilişkin şimdiki bir yıllık hizmet zararı (kesin bir rakam verilmemekle birlikte yıllık hizmet zararının 100 milyon TL. civarında olacağı 3. Bölge müdürlüğü yetkilileri tarafından belirtildi) ile yatırım miktarının faizde değerlendirilmesi ya da buna ödenecek yıllık faiz toplamı, kamunun işletmeden bir yılda elde edeceği KDV gelirinden düşüktür. Her yıl elde edilen kârla ödenecek anapara borcunun miktarı azalacağı için, faizde her yıl azalacaktır. Başka bir anlatımla kamu, yüksek olan hizmet zararı ile miktarı belli olan fakat her yıl azalan faizleri karşılayacak değişik vergi gelirlerine sahip olacaktır. Projenin ekonomik ömrü içinde kamunun elde edeceği bu tür vergi geliri avantajı, projenin kabul edilmesi, uygulamaya sokulması için fayda-maliyet analizi açısından önemli bir konu olarak değerlendirilmiştir.

4- Projenin hedef nüfus taşıma kapasitesi ilk yıl 200.000 yolcu, ikinci yıl 400.000 yolcu, üçüncü yıl ve ekonomik ömrü boyunca en az 800.000 yolcu olacaktır. Zamana yolculuğa çıkacak her turist 15 gün geçerli olacak, projenin tüm ulaşım hizmetlerinden yararlanabileceği bilet ücreti 400 dolar olacaktır. Bu bilet ücretinin 200 doları işletme gideri, 200 doları ise kazanç olarak düşünülmektedir.

5- Bölge eğitim çağı nüfusundan her yıl 50.000 öğrenci geleneksel-modern ulaşım ile zamana yolculuğa çıkabilecek, ulaşım hizmeti için ödeyeceği bilet ücret 50 TL. olacaktır.

6- Proje halkasına katılacak ve ilk yıldan başlamak üzere kâr edecek işletmelerin, bu kârlarından başta belirlenen miktarda proje işletmesine aktaracakları paylar, belirsizliklere karşı mali yönden güçlü bir yönetim oluşturacaktır.

Fayda-maliyet analizini yapacağımız “**Net Bugünkü Değer**” tekniğine göre yatırım projesinin kabul edilmesinde aranan ilk nokta, projeden elde edilecek gelirlerin, proje için yapılacak masraflardan fazla olmasıdır. Teknik gereği bütün gelir ve giderler önceden kabul edilmiş bir indirim (faiz) oranı üzerinden bugüne indirgenir, aralarındaki fark bulunur, net bugünkü değere ulaşılır (Öney, s:221,1980). Ne var ki projenin bir yılda tamamlanacağı, yukarıdaki kabullenmemiz çerçevesinde kamunun mevcut işletmesinin işletiminden doğan hizmet zararı ile yatırıma yöneltilen anaparaya ödenecek yıllık faiz



toplamının, kamunun bir yılda elde edeceği KDV gelirinden düşük olacağı varsayılarak, tekniğin formülü bu kabullenmeye göre net bugünkü değere ulaşmak için aşağıdaki biçime dönüştürülmüştür.

$$V = \sum_{n=1}^n G_n + H - I_0$$

Buna göre kullanılan harfler aşağıda açıklanmıştır.

V: Net değeri,

G_n : n inci yıldaki geliri,

H: Yatırımın ekonomik ömrü sonundaki hurda değerini,

I_0 : Yatırımın başlangıç değerini göstermektedir. Eşitlikten amaç; projenin kabul edilmesi, uygulanmaya sokulması için ($V > 0$) olmasıdır. Ancak bu halde proje kârlı olabilecektir. Başka bir anlatımla, proje yatırımlarının tamamlanmasından sonraki yıllarda elde edilecek bütün faydaların (gelirlerin) bugünkü değeri, yatırım projesi için yapılacak masrafların bugünkü değerinden fazla olduğu sürece proje kârlı olacak demektir. Öte yandan birden fazla yatırım seçeneği olmadığı için, tekniğin projeler arasında seçim işlemine de gerek görülmemiştir. Eşitlikteki değerleri yukarıdaki kabullenmeler çerçevesinde elde ettiğimizde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

I_0 : 1 milyar 500 milyon dolar,

G_n : 1. yıl için: 200.000 yolcu X 200 dolar = 40.000.000

2. yıl için: 400.000 yolcu X 200 dolar = 80.000.000

Geri kalan on yıl için: 800.000 yolcu X 200 dolar X 10 yıl = 1.600.000.000

12 yıl boyunca öğrenci nüfustan: 50.000 yolcu X 50 TL X 12 = 30.000.000 TL

Toplam gelir (milyon dolar olarak): 40 + 80 + 1.600 + 20 = 1.700 dolar.

H: 10.000.000 dolar.

Bulanan değerleri eşitlikte yerine koyduğumuzda (milyon dolar olarak):

$V = 1.700 + 10 - 1.500 = 210$ milyona ulaşmakta ve ($V > 0$) eşitliği sağlanmaktadır.

Görüldüğü gibi burada tüketicinin ödeyeceği vergiler ile proje halkasındaki paydaşların ödeyeceği gelir vergileri dikkate alınmamıştır. Bunların gölge fiyatlar ile net değere eklenmesi, toplam net değeri yükseltecektir. Öte yandan kurguladığımız bu proje nedeni ile kamu elindeki büyük servetin göçmesini önleyecektir. Yerel yönetimlerin tanınırlığı artacak, bölgeyi bütünleştirici düşünceye sahip bir kuşağın sürgit yetiştirilmesi gerçekleşecektir.



SONUÇ

Türkiye’de 1980’den günümüze yerelin küresel ile bütünleşmesini sağlayan süreçler farklılaştı, yeni ağlar oluşturuldu. Bu süreçte teknoloji hızla değişti, tükettiği enerji eskiye göre azaldı, fiyatı ucuzladı. Üretimde kullanılan girdilerin maliyeti ile emeğin ücretinin baskılanması, pazarda yeni fırsatları doğurdu. Giderek yerel-bölgesel koşullar ile küresel etkileşim ilişkisi, bunlar arasındaki geçişi sağlayan yeni aktörler sayesinde yeniden değerlendirme, rekabet sürecini gündeme getirdi.

Bu gelişmelerin yanında küreselleşme, ülkemizde 1980’den günümüze ekonomik dalgalıların derinliğini artırdı, süresini belirsizleştirdi. Şimdiye değin bu denli etkili görülmeyen krizler peş peşe gelmeye başlayınca, yerel başarının nasıl sağlanacağı, kazanılan başarının nasıl sürdürüleceği konusunda arayışa girildi. Uzun bir planlama deneyimi olan ülkemizde, bu dönemleri içeren planlarda yerel kalkınmadan söz edilmeye başlandı (DPT 1974), 2000’li yıllarda “Yerel Kalkınma Ajansları” kuruldu. Yerel güçler bu yeni dengede birbirini destekleyen, denetleyen uzlaşının aktörleri olmak zorunda kaldı. Uzlaşma kültürü ile birlikte toplam güçlerini yerel çıkarları artırmaya yöneltmeye başladılar. Karşılıklı ilişki ağları yerel güçleri değişen teknoloji, pazar payı ile yeni bir dengeye ulaşacak örgütlenmeye zorladı. Yerelde birlikte olma, üretme ile dinamizm içinde yaratılan bilgi, yerelin gelişmesine farklı bir ivme katmaya başladı.

Çok katmanlı kültürel eserleri barındıran Ege Bölgesinde yerel güçleri bu bağlamda birleştirecek, bölgeye yeni bir dinamizm kazandıracak sektörlerin başında turizm geliyor. Turizmde ise bilineni, yapıları tekrar değil yeni destinasyon kazandırılması gerekiyor. Bunun başarılması yalnızca bölgenin-yerelin değil, ilişki kurulan, işbirliği yapılan ülkenin de yararına olacak. Özellikle yenilik iktisadı ile zaman içinde oluşan mekânlar yeniden düzenlenerek, kullanılacak bilişim teknolojileri ve iletişim olanakları ile yönetilecek yerel örgütlenmede karar mekanizmaları daha hızlı işleyecek. Bu nedenle küresel alanda oynanan oyunun kuralları içeriğinde örgütlenerek, yeni ağlar oluşturmaya güçlenerek katılmalı. Aksi halde bölgeyi düşlediğimiz ya da bunun benzeri projelerle küresel sermaye, ülkemizdeki uzantılarıyla yerel işletmeleri/servetleri el değiştirerek hayata geçirebilir. Bunun örneği Şark Ekspresinde oluştu. Bu tren yolculuğu artık Rusya’nın içlerine kadar uzanan, nerede ise üç güne ulaşan bir yolculuk ile turizmde yeni bir destinasyon haline getirildi.

Türkiye’nin turizmde tek değişkenli neden-sonuç ilişkisini artık çok değişkenli koma getirmesi gerekiyor. Değişken olarak kurumların karşılıklı ilişki içinde yeni bir anlayışla hayata geçireceği örgütsel davranışlar gündeme gelmeli. Örgütsel ilişki kurulacak ABD ve AB’nin kurumları ile hedef nüfusun bölgeye ulaşım sorunu çözümlenmeli. Projede sunulacak hizmetlerin tümünün piyasa aktörleri tarafından piyasa koşullarına göre verileceği varsayımı içeriğinde, turist yıl temelinde nitelikli hizmet eşliğinde “zamana yolculuk” yapabilmeli.

Projede değişken sayısının artırılması ile birlikte turist, katılımlı olarak hizmetten yararlanma fırsatını kendisi yaratabilmeli. Katılım istemini turist daha kalkış noktasında bölgeye ulaşım biletini aldığı zaman, bilgi taşıyıcısına aktaracağı veriler sayesinde yapabilir olmalı. Proje örgütü işleyişini, istemleri karşılamayı yazılımlar ile yönlendireceği için planlama, uygulama hatası en aza inecektir. Proje örgütü, turizmde şimdiye değin



farklı biçimde yaşanan, ülkemiz açısından olumsuzluk olarak görülen, müşteri-firma ilişkilerine yönelik istenmeyen olayları aşmalı, kalitesini farklılaştırarak koruyan, mal-hizmet sunumunu sürekli üst düzeye taşıma gayreti içinde olmalıdır.

Projenin paralı, para harcama gücü olan turiste hitap edeceğini belirtmiştik. Sosyolojik açıdan toplumda referans alma, referans alınana benzeşmenin önemi dikkate alındığında, “zamana yolculuk” yapanların, sürekli yaşadıkları mekândaki etkilerinin, benzeri kişiler üzerinde önemli olacağı açıktır. Aynı kuşakta benzer geliri olan kişiler, referansı veren ile benzeşmek istediklerinde yapacakları; referans kişi tarafından verilen proje adresine hemen internetten girmeleri, yılın istedikleri döneminde “zamana yolculuk” için grup ya da ailesel bağlantılarını yapmaları için yeterli olacaktır. “Zamana yolculuk” yapan, referans alınabilecek düzeyde olan kişilerin gerek kendi aralarında gerekse iletişim gruplarında bu seyahatlerini Batı toplumuna özgü değerler ile gündeme getirmeleri, hedef nüfusun kendilerine özgü eğitim-kültür benzeşmesinden ötürü, projenin müşteri potansiyelini sürekli artıracaktır.

Turist, Ege Bölgesinde “zamana yolculuk” yaptığı dönem boyunca yöre insanını tanıyacak; onun yaşam biçimini, değerlerini, tutumunu, davranışını, dünyaya bakışını kendi gözü ile görecektir. Üretim- tüketim davranış ilişkileri farklı olan bir ülkeden gelen turist, hoşgörülü, sıcakkanlı, dost bir ülkede insanlarla birebir ilişki kurmak, onlarla değişik bir mekânda yaşamak, onlardan birileri ile dost olma fırsatını yakalayabilecektir. Turist bu seyahat boyunca soluklandığı topraklarda daha önce yaşayanların eserlerini, kullandıkları nesneleri, oluşturdukları mekânlar ile bunlardan özellikle tarımsal kültür bazında seçilmişleri etnolojik müze anlayışı içinde sergilenenleri görecektir, bu mekânda tarihsel süreçte üretilen, bölge yaşamının vazgeçilmezi olan gıdaları tadabilecek, içkisini yudumlayacaktır. Mutfak olayında başta sağlığa uygunluk olmak üzere hem yöreye özgü sebze, ot, zeytinyağı, süt türevleri birlikteliğinden yapılmışları, bunlara uygun şarap eşliğinde sunmak, hem de bölge mutfağını bölgeye özel kent lokantalarında yaşatmak, olayın yemek fabrikası kültüründen farklı olduğunu gösterme, temel amaç olacaktır. Konaklayacağı otellerde, termal olayının zaman içinde nasıl değerlendirildiğini görecektir, bunlardan günü birlik yararlanabilecektir.

Turist, Bölgenin birikimli kültürel eserlerini, bölgede kurulu bulunan geleneksel-modern ulaşım ağı ile birlikte, yerel ölçekte ufak çapta kurgulanacak ulaşım hizmetlerinden yararlanarak görebilecektir. Bunun için bölgede zamana yolculuk için farklı yollar izlenecek, turist bu hizmetlerden yararlanarak, bölgedeki değişimi yolculuğu boyunca yaşayarak anlayabilecektir. Sözelimi İzmir garından Levanten nüfus gibi seyahate başlayan turist Denizli’den sonra, doğal görüngü olan Pamukkale’nin traverten havuzlarına, Hierapolis antik kentine deve yolcuğu ile ulaşabilecektir. Denizli’de konaklayacağı süre içinde dokumaları ile ünlü Buldan’a, Babadağ’a ise modern kara ulaşım araçları ile gidecek, buralardaki üretimi, kültürü bir günlüğüne de olsa yaşayacaktır. Benzer olayı olağanüstü ustalıktaki heykeller ile oluşturulan mekânları olan Afrodias antik kentine olan yolculuğunda görecektir. Yolculuk boyunca bu tür farklı etkinliklere katılan turist, Egenin birikimli kültürel mirasları yanında günün belli zamanlarında yapacağı geleneksel ulaşım yolculuğunda eşsiz doğayı seyrederek İzmir’e farklı bir yoldan ulaşacaktır. İzmir’e ulaşan turist bundan sonraki yolculuğunu modern ulaşım ile yapacak, kısa bir süre içinde Bergama’ya, Manisa’ya, Selçuk’a ulaştırılarak, kültürel şoka sokulacaktır. Farklı dönemlerin kültürel birikimini hızla yapacağı yolculuk sayesinde gören turist, bu



seyahatinde gördüklerinden çarpılmalıdır. Kültürel şoku yaşayan turist, bu kez yine hızlı ulaşım ile Bornova'ya ulaştırılacak, Levanten nüfusun yaşadığı yerleri görecek, bunların yaşadığı köşklerde (günümüzde bunlardan bazıları restore edilerek hizmete sunuldu), mevsimine göre köşkün bahçesinde ya da içinde yorgunluğunu giderecek içkisini yudumlayacak, güzel bir yemek yiyecektir.

Kent içi turizm etkinliğini gerek metro ulaşımından gerekse hızlı tren ulaşımından sonra fotoğraftaki ulaşım aracı ya da bunların farklı tasarlananları ile yapacak olan turist, İzmir'de zaman içinde oluşturulmuş değişik kültürlerle özgü mekânları görebilecektir. İzmir'in tanıtımında şimdiye değin yapılmayan kent içi gezi programı ile turist İzmir'in 8000 yıla ulaşan tarihinde oluşturulan kültürel mirası barındıran Bayraklı, Agora, Kemeraltı, Kadifekale ile Buca-Bornova'da Levanten yaşam mekânlarını görerek bilgilendirilecektir. Bu bilgilendirme onun referans verebilme özelliğini artıracaktır.

Zamana yolculuk projesi, değişken sayısı artırılan hizmet ağı, yıla yayılan süresi ile turiste farklı yolculuk olanağı yanında, ona kent lokantaları, etnolojik müze ve tarihi mekânlarda istediği tüketim olanağını sağlayacaktır. Verilere göre ülkemiz turizmde son yıllarda turist başına yapılan ortalama harcama azalma eğilimi gösteriyor (TÜİK, 2010). Projemizin yaratacağı destinasyon ise, turist başına harcamayı artırmayı hedefliyor.

Projenin sürdürülebilir oluşunun bir başka boyutu, iç dinamikten kaynaklanıyor. Proje hizmetleri boyunca sunulacak yemek, içki üretiminin tarımsal kaynağını uluslararası ölçütlerde yerine getirecek, üretimin modern yöntemlerle sürdürümünü sağlayacak yerel tarımsal örgüt zaman içinde oluşacak ve proje halkası içinde yerini alacaktır. Böylece turist, geleneksel gıda tüketimini organik temelde sürdüren işletme ürünleri ile yaparken, yerelde bu üretimin proje halkasındaki işletmeler aracılığı nedeniyle yaratılacak katma değerle markalaşması sağlanacaktır. Amacın gerçekleşmesi ile bölge turizm getirisi canlanacak, süreç içinde gelir büyüyerek artacaktır. Dağlarından yağ, ovalarından bal akan Bölgenin proje halkasına eklenecek küçük işletmecileri artık kendilerini, atalarının deyimi ile **“yılan ağzındaki kuş yavrusu”** gibi hissetmeyecektir. Zaman içinde projenin internet satış cirosu, proje bağlamında gerçekleşen satış geçebilecektir. Bunun nedeni, zamana yolculuk yapan müşterilerin memnuniyetini sürekli ölçerek, bu sonuçları internet ortamına aktarılması sonucu oluşacak pazarlama modellerinin sağlayacak olmasıdır.

Projenin ikinci hedefi, bölge genç nüfusunun birikimli kültürel miras bütününe tanınması, bilmesi, bilgi sahibi olması ile yaratılan somut-soyut tüm kültürel varlıkların geleceğe daha emin bir şekilde aktaracak fikirleri söyleyecek biçimde yetişmesine katkı koymaktır. Eğitimin amacı, kişilerde istedik davranış değişikliği yaratmak ise, bu davranış değişikliğinin yaratılacağı dönem temel eğitim yıllarıdır. Bölgedeki tüm eğitim kuşağı çocuklarına, yerel yönetim-proje örgütü ile kurulacak ilişki çerçevesinde bu davranış değişikliğini sağlayacak “zamana yolculuk”, okullarında verilecek eğitimle birlikte sürdürülecektir. Bölgede zaman içinde yaratılan tüm kültürel birikimleri benimseyecek, ona sahip çıkacak, koruyarak geleceğe aktaracak bu nüfus, gelecekte turizmde, diğer sektörlerde farklı fikirleri gündeme getirecek, bölgenin gelişmesini hızlandırabilecektir.



Yukarıda belirttiğimiz iki örnek olaydan yararlanarak, özellikle ikincisi için kurulan merkezi-yerel yönetim işletmesi sözleşmesinde yapılacak bir değişiklik ile oluşturulacak örgütlenme, yerel yönetimlere, merkezi yönetime, proje halkasına eklenecek işletmelere yeni bir dinamizm kazandıracaktır. Merkezi yönetim bu yeni örgütlenme ile bölgedeki demiryolu ulaşımından oluşan görev zararı ile yatırımın faizini elde edeceği KDV ile karşılayacak, hem de elindeki büyük serveti çürümekten kurtaracak, bu servetin elemanlarını yenilik iktisadı ile yeniden kullanılır konuma getirecektir. Yenilik iktisadı ile yeniden kullanılır konuma getirilen bu büyük serveti, tüm tekerleri muharrik güce sahip lokomotif ve vagonlarla yapma, işletme masrafını azaltacak, seyahat süresini, sayısını isteme göre düzenleme olanağı sağlayacaktır. TCDD ile ODTÜ tarafından geliştirilen bu tekniğin “zamana yolculuk” için düzenlenecek vagonlarla hayata geçirilmesi, projenin öznesi olan merkezi yönetimin hareket alanını genişletecektir. Yaşanılan küresel ilişkide görülen iki önemli gelişme bu açıdan önemlidir. Bunlardan ilki, bilim ve teknolojinin Batı’nın tekeli olmaktan çıkması, dünyada yaygınlaşmasıdır. Bilindiği gibi Batı’nın ekonomik yükselişinin ardından yatan temel gerçek, bilim ve teknolojiye büyük üretkenlik, bu üretkenliğin büyük ekonomik değerlere dönüşmesidir. Batı’nın bu bilim ve teknolojik üstünlüğünün dünyaya yayılmasının ülkemiz açısından örneği lokomotif ve vagonların tüm tekerlerinin muharrik güce çalışması, enerji tüketimini azaltan teknolojinin kullanılacak olmasıdır. Küresel ilişkide ikinci gelişme, mali sermaye ve üretim kaymasının yarattığı yeni üretim alanlarıdır. Emeğin daha ucuz olduğu, altyapı ve insan kaynağı hazır olan ülkeler, kısa süre içinde bu üstünlüklerini öne çıkarmaya başladılar. Turizmde yeni bir destinasyon yaratma açısından, ikinci gelişmenin bölgede hızla kendisini gösterebileceği açıktır. Projemiz bu iki gelişmeden bilinçli olarak yararlanmak, etkin, kaliteli hizmeti gündeme getirmek amacındadır. Ne var ki bu yarışta geç kaldığımızda, mali sermaye ve üretim kayması, teknolojiyi daha önce hayata geçiren ülkeye olmaktadır.

İzmir ve Afyon garları, bunlar arasındaki istasyonların merkezi-yerel yönetim ile birlikte yapılacak restorasyonu, çevre düzenlemesi, “zamana yolculuk” yapacakları etkilendirme yanında, buralarda yapılacak değişik kültürel etkinlikler ile kent insanı için yeni bir sosyalleşme mekânına dönüşecektir. Günümüz ulaşımında küçük bir nüfus tarafından kullanıldığı için az bilinen bu mekânların yapılacak yeni düzenleme ile çekim merkezi olacağı açıktır. Bu çekim merkezinde sosyal etkinliklere katılan kentli nüfus “zamana yolculuk” için de uyandırılacaktır.

Halen bilinen, tanınan, yerelde marka haline gelmiş konumları ile proje halkasına eklenecek işletmelerin bu projeden en çok faydayı sağlayacakları açıktır. Yıl temelinde işletmelerine olacak talep nedeniyle bu tür işletmelerin kârlılıkları artacaktır. Artan kârlılık, yerele özgü olan farklı işletmeleri proje halkasına eklenme konusunda heyecanlandıracaktır. Yerele özgü olan, proje halkasına eklenen her bir hizmet ya da üretim birimi, hedef nüfus açısından ilk olacağı için, “zamana yolculuk” yapanların yeniden bu yolculuğa katılmaları için uyarıcı etki yapacaktır.



KAYNAKÇA

- Akşit, Bahattin (1966): Türk Tarımına Kapitalizmin Girişi**, ODTÜ Öğrenci Yayını, Ankara.
- Akurgal, Ekrem (2000): Ege Batı Uygarlığının Doğduğu Yer**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir.
- Batur, Enis (1992): Üç İzmir**, Yapı Kredi Bankası yayını, İstanbul.
- Bonnard, Andre (2004): Antik Yunan Uygarlığı**, çeviren Kerem Kurtgözü, Evrensel Basım Yayım, İstanbul.
- Cumhuriyet Gezi (2004): Araştırmalara Göre Turist Neyi İstiyor?** İstanbul.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1974): Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı**, DPT yayını, Ankara.
- Dicken,Paul(1998): Industrial Change in Turbulent World**, Paul Chapman, New York.
- Eriş, Sabahattin (2008): Ege Bölgesi Demiryolları**, İzmir Ulaşım sunulan bildiri. Mimar ve Mühendisler Odası, İzmir.
- Kağıtçıbaşı, Çiğdem(1995):Yeni İnsan ve İnsanlar**, Evrim Yayınevi, İstanbul.
- Kıray, Mübeccel (1974): Örgütlemeyen Kent İzmir**, Sosyal Bilimler Derneği yayını, Ankara.
- Kütükoğlu, M. S (2000): X ve XVI Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı yayını, İzmir.
- McGovan, B(1981): Economic Life in Ottoman Europe**, Cambiridge Universty Pres, Cambridge.
- Öney, Erden(1980): İktisadi Planlama**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi yayını, No:438, Ankara.
- Schumpeter, A. Joseph (1942): Capitalism, Socialism and Democracy**, Harper&Row, New York.
- Türkiye İstatistik Kurumu(TÜİK) (2010): Turizm İstatistikleri**, TÜİK yayını, Ankara.





TURİZM SEKTÖRÜ
ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ



Mehmet Kemal Dedeman
Araştırma ve Geliştirme
Proje Yarışması