

ULUSLARARASI SEYAHATLERİN TARİHİ GELİŞİMİ VE SON SEYAHAT TRENDLERİ DOĞRULTUSUNDA TÜRKİYE’NİN KONUMU

Didar SARI ÇALLI¹

ÖZET

İnsanlık tarihi kadar eski olduğu kabul edilen seyahat olgusu, yer değiştirme anlayışından sıyrılarak son birkaç yüzyıldır turizmle birlikte anılır olmuştur. Tarihi çağlar değiştiçe, avlanma, merak, sağlık, din, ticaret, eğlence, boş zaman geçirme gibi birçok farklı nedenle gerçekleşen seyahat eylemlerinin günümüzde yarısına yakını tatil odaklı oluşmaktadır.

Kıtalararasında köprü görevini gören Anadolu, tarih boyunca seyahatlerde ana rotalar içinde yer almış ve bu yolla doğan kervansaray, han gibi yapılaşmaları barındırmıştır. Cumhuriyet dönemiyle birlikte turizm ve seyahat adına kimi gelişmeler yaşansa da, Türkiye’nin seyahat pazarındaki yerinin temelleri, planlı kalkınma döneminde, özellikle de teşviklerin ardından 1982 sonrasında atılmıştır. Küresel bazda yaşanan kimi şoklara rağmen turizm ve seyahat; bugün dünyanın en hızlı büyüyen endüstrisi konumundadır. Türkiye’nin ise bu pastadan aldığı pay, her geçen yıl artmaktadır.

Uluslararası seyahatlerin tarihi gelişimini ortaya koyarak günümüz seyahat trendlerine göre Türkiye’nin edindiği yerin ortaya konulmasının amaçlandığı, literatür tarama odaklı bu araştırma, teorik çerçevede yapılandırılan nitel bir çalışmanın ürünüdür. Seyahat faaliyetlerindeki tarihi değişimi göz önünde bulundurarak günümüz seyahat trendlerine yer verilen çalışma ile, Türkiye’nin seyahat sektöründeki konumunu söz konusu gelişmelerle ilişkilendirmesi bakımından literatüre katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda araştırmanın ilk bölümünde, tarihsel gelişim perspektifiyle uluslararası seyahatlerin tarih öncesi dönemden günümüze kadar gelişimine yer verilmiştir. Uluslararası seyahatler ve turizmin Türkiye’deki gelişiminin tarandığı ikinci bölümün ardından Türkiye Seyahat ve Turizm sektörünün günümüzdeki konumuna değinilerek son seyahat trendleri doğrultusunda önerilere yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Seyahat, Uluslararası Seyahatler, Turizm, Tarihi Çağlar ve Seyahat

Jel Kodu: L83

¹ Arş.Gör. , Sakarya Üniversitesi İşletme Fakültesi

ABSTRACT

Travel, which's accepted as old as human history, is eluding from the insight of translocation and calling with tourism in the last few centuries. Today, one half of the travel activities coming true holiday oriented while they're occurred for various reasons during historical ages; like hunting, curiosity, health, religion, trade, leisure.

Anatolia which's like an intercontinental bridge throughout the history, have taken place in the main traveling routes and thus hosted caravansaries and inns within. Although some improvements've actualized in the area of travel&tourism during republic preiod, the foundations of Turkey at the market of travel is laid in the planned development period, especially after the incentives were taken by 1982. Despite some shocks on a global basis, tourism and travel; today is the world 's fastest growing industry while Turkey's share of this pie is growing every year.

While it is the product of a qualitative study of structured theoretical framework; this research, which's revealing the historical development of international travels, aimed to put forward Turkey's position according to current travel trends. Considering the historical changes in travel activities, the paper includes latest travel trends and correlating it Turkey's position in travel sector and with this point of view, it's thought to contribute to literature. In this context, at the first part of this research international travels from prehistoric times to the present day is handled with the perspective of historical developments. After examining the international travel and tourism development in Turkey in the second part, Turkish Travel and Tourism sector is covered in accordance with the recommendations of the latest travel trends referring to the current position.

Keywords: Travel, International Travels, Tourism, Historical Ages and Travel

Jel Classification: L83

1. GİRİŞ

Tarihte medeniyetlerin oluşumu ve gelişmesinde önemli unsurlardan olan bilimsel ve coğrafi keşiflerin ortaya çıkmasında büyük etkisi olan seyahatler günümüzde de, gelişmekte olan ve kalkınmış ekonomilerin en önemli sektörleri arasında yer alan turizmin temel ayaklarından birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda seyahat olgusunun geçirdiği evreler ve gelişimini sağlayan unsurlar ile yarattığı sonuçların iyi analiz edilmesi, bu hareketten doğacak avantajların maksimize edilmesini sağlayacaktır.

Ulusal ve uluslararası literatüre yönelik yapılan araştırmada uluslararası seyahat tarihinin kapsamlı olarak ele alındığı oldukça az sayıda çalışmaya ulaşılmakla birlikte, bu araştırmanın uluslararası seyahat tarihi ile Türkiye’de seyahat sektörünün gelişim sürecini bağdaştırması açısından yenilik arz ettiği düşünülmekte ve araştırmacılara bu alanda bir kaynak oluşturması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda çalışmada ilk olarak seyahat kelimesinin etimolojik kökeninin ve kavramsal yapısının anlatılmasının ardından, uluslararası seyahatlerin tarihi gelişim sürecine, tarih çağların başlıkları altında sınıflandırılarak yer verilmiş ve ardından Türkiye’de seyahatlerin gelişimine Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemler için ayrı ayrı değinilmiştir. Cumhuriyet sonrası döneme kalkınma planlarının turizm sektörüne ve dolayısıyla seyahatlere katkısının altı çizilerek değinildiği çalışma; tarihi süreçlerin ardından 21. yüzyılda uluslararası platformda ve Türkiye’de seyahat ve turizm endüstrisine makro bakış altında yorumlanmış; son seyahat trendleri doğrultusunda Türkiye’nin içinde bulunduğu konum için öneriler getirilmiştir.

1.1. Seyahat Kavramı

İngilizce’deki karşılığı ‘*travel*’ olan seyahat kelimesinin kökeni, Latince’de bir işkence enstrümanı anlamına gelen ‘*trepalium*’ kelimesinden türeyen ‘*travail*’e uzanmaktadır (Euben, 2006:18). Tarih öncesi dönemlerde seyahat olgusunun genellikle göçler, avlanma gibi zorunlu faaliyetlerden dolayı ve güç şartlar altında gerçekleşiyor oluşunun kelimenin etimolojik kökeninin “travail”e dayandığını düşündürmektedir. Bununla beraber seyahatlerin ilerleyen çağlarla birlikte gelişen teknoloji, artan gelir seviyeleri, beşeri ihtiyaçların değişimi gibi pek çok nedenle birlikte bir zevk unsuru ve ihtiyaç haline dönüştüğü görülmektedir.

Günümüzde en genel tanımıyla Birleşmiş Milletler (UN) ve Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) tarafından “yolcuların, her türlü amaç ve süreyle farklı coğrafi konumlar arasında hareket etmeleri” olarak açıklanan seyahat kavramı (2008:9); turizm ve turiste ilişkin yapılan tanımların da temelini oluşturmaktadır. Söz konusu tanımların çoğu, seyahatin mesafesine, harcanılan sürenin uzunluğuna

ve seyahatin amacına dayalı olarak yapılmaktadır (Goeldner ve Ritchie, 2006:6).

Turizm olayının tanımlanmasında dinamik bir unsur olarak kabul edilen seyahat eylemlerinin (Kozak vd., 2008:2) hepsi turizm faaliyeti olarak kabul görmezken; söz konusu seyahatin amacı ve mesafesi bu noktada belirleyici olabilmektedir. Öyle ki, seyahatler sırasında alınan mesafe büyüklükleri, turizm sınıflandırma türlerinden birisini oluşturmaktadır. Bu doğrultuda 3000 km 'nin üzerindeki seyahatler için 'uzak mesafe turizmi', 1000-3000 km arası için 'orta mesafe'; 1000 km'nin altındaki seyahatler içinse 'kısa mesafe turizmi' gibi kategoriler turizm literatürüne girmiş durumdadır (Boniface ve Cooper, 2005:13).

Tarih öncesi dönemlere kadar uzanarak insanları devamlı hareket halinde olmaya iten seyahatin, nedenleri incelendiğinde farklı unsurlarla karşılaşılmaktadır. Tarih çağları değiştikçe din, sağlık, ticaret gibi seyahat nedenlerine; seyahatlerin niteliği ve sıklığının arttığı 1950'li yıllar ve sonrasında yenileri eklenmiştir. Teknolojinin gelişimiyle beraber ulaşım araçlarının niteliklerinin artması, hava, kara, deniz ve demiryollarının gelişmesi, ekonomik refah seviyesinin artışı, sürekli nüfus artışı gibi unsurlar insanları seyahate iten nedenler arasına girmiştir (Zengin, 2009:49). Bununla birlikte seyahat nedenlerini 3 ana başlık altında incelemek de mümkündür (Barrows ve Powers, 2009:420; Rowe vd., 2002:5):

- Boş zaman turizmi (Tatiller, sağlık ve fitness, spor, eğitim, kültür ve din, sosyal ve manevi faktörler)
- Arkadaş, akraba ziyaretleri ve düğünler
- İş Turizmi (İş toplantıları, sergiler ve ticari fuarlar, konferans ve kongreler, şirket çalışanlarına verilen teşvik gezileri)

1.2. Tarihsel Gelişim Perspektifiyle Uluslararası Seyahatler

İnsanlık tarihi ile başladığı kabul edilen seyahatlerin gelişim evrelerini tarih öncesi dönem, ilk çağ, orta çağ, yeniçağ ve yakın çağda seyahatler adı altında 5 evrede incelemek mümkündür.

1.2.1. Tarih Öncesi Dönem

İnsanlığın varoluşuyla beraber başladığı kabul edilen seyahatler tarih öncesi dönemlere kadar uzanmaktadır. 1 milyon yıl önce insanların Doğu ve Güney Afrika'dan kuzeye; Orta Doğu ve Asya yönüne büyük bir göç hareketinde buldukları bilinmektedir. 350.000 yıl kadar öncesinde

Afrika, Avrupa ve Asya'da yaşayan insanların varlığı bu bölgelere olan hareketleri kanıtlar niteliktedir. 50.000-30.000 yıl öncesinde ise Güneydoğu Asya ve Kuzeydoğu Asya içlerinden Avustralya'ya ilerleyen insanlar, 15.000 yıl öncesinde kara köprüsüyle Kuzeydoğu Asya'dan yeni dünyanın kuzey enlemlerine geçmişlerdir (Goeldner ve Ritchie, 2003:60). Zorlu coğrafi şartlar, daha güvenilir yerlerde barınma isteği bu dönemde yaşanılabilir yerler bulunması yönünde zorunluluk içeren seyahat ihtiyaçları doğurmuştur. M.Ö. 30000'li yıllardan M.Ö.10000'lere kadar uzanan Paleolitik dönemde, seyahat olarak tanımlanabilecek davranışların yine günlük olarak yaşanan hayatta kalma mücadeleleri ve buna bağlı gerçekleşen hareketler olduğu söylenebilir. Yeni yerlerin keşifleriyle beraber ateşin bulunması ve çeşitli kaynaklara ulaşılması insanların yerleşik hayata geçmesine zemin hazırlamış ve bu durum seyahatlerdeki artışı beraberinde getirmiştir. Yerleşik hayata geçmeye başlayan insanların M.Ö. 10000'lerde başlayan Neolitik dönemle birlikte tarımsal faaliyetlerde bulunması ise seyahati yaşamların daha da içine sokmuştur (Bhatia, 2002:3).

Neolitik dönemde taşımacılık alanında farklı buluşlar gerçekleşmiş bu da seyahatlerin şeklinde önemli değişiklikler sağlamıştır. Antik dönemlerde kısa mesafe seyahatleri yürüyerek ya da binek hayvanları vasıtasıyla yapılmakta iken; uzak mesafeli yolculuklar olması halinde deniz yolu kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Deniz taşımacılığındaki ilk rotaların Akdeniz'de ve Mezopotamya ile Mısır nehirleri üzerinde olduğu bilinmektedir (Shackley, 2006:7). Gemi taşımacılığını kimin başlattığı kesin olarak bilinmemekle beraber Mısırlıların bu alanda öncü olduğunu ve suda yapılan seyahatleri medeniyetlerine çok erken yerleştirdiklerini söylemek mümkündür. M.Ö. 4000'lerin ilk yarısında Mısır'da papirüs bitkisinin kullanımıyla kano ve sallar üretilmiş, bu durum Mısırlıların dünyaya açılmasına ve yeni keşifler yapmalarına olanak sağlamıştır. MÖ.2700'lerde basit salların yerini daha sağlam olan ahşap tekneler, kısa süre sonra ise fırtınalı denizlerde yol alabilen gemi filoları almıştır (Casson, 1994:22).

1.2.2. İlk Çağ (MÖ 3200-MS 375)

İlk çağda Akdeniz bölgesinde yerleşmiş medeniyetler seyahat tarihinde büyük dönüşümler yaşanmasını sağlamışlardır. Ticaret, alışveriş, dini olgular, festivaller, medikal tedaviler ve eğitim ilk çağlarda gelişmeye başlamış ve seyahat nedenleri oluşturmuştur (Goeldner ve Ritchie, 2006:45).

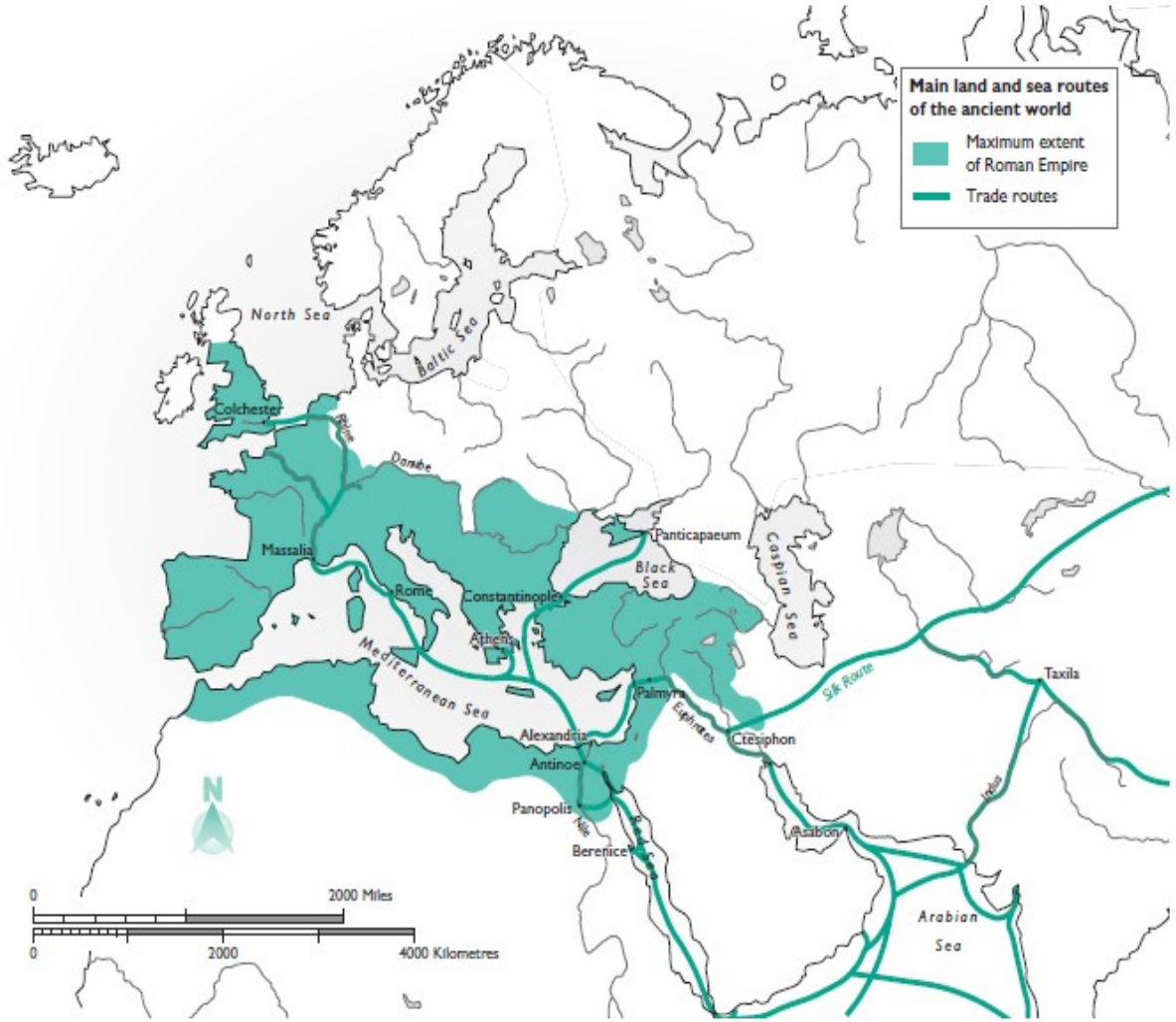
Mısırlılarla beraber medeniyete büyük katkılar sağlayan Sümerler'in yaklaşık olarak M.Ö. 3500'li yıllarda tekerlek ve parayı icat etmeleri ile ticareti başlatmaları seyahatin modern çağlarının başlamasına zemin oluşturmuştur (Goeldner ve Ritchie, 2006:41; Bhatia, 2002:4).

İlk çağa ilişkin gerçekleştirilen önemli seyahat örneklerinden birisi de M.Ö.2000’li yıllarda Fenikeliler’in bütün Akdeniz’e hakim olacak şekilde deniz ticaretine başlamaları ve bu yolla Britanya Adaları, Batı Afrika ile Asor Adaları’na seyahat etmeleridir. Yapılan savaşların da insanları seyahate iten etmenler arasında sayıldığı göz önüne alındığında, tarihin en önemli hükümdarlarından olan Büyük İskender’in ordusunu Yunanistan’dan Asya içlerine; Afganistan-Keşmir bölgesindeki Hindi Kuş dağları ve İndus Nehri’ne kadar ilerletmesi de altı çizilmesi gereken hareketlerdendir (Goeldner ve Ritchie, 2006:60).

Köleler ve diğer insanların çalışarak hür kesim için boş zaman ve tatil (leisure) fırsatı yarattığı bir kültürün egemen olduğu Antik Yunan Medeniyetinde bu açıdan bakıldığında turizm ve seyahat için elverişli bir ortam bulunduğu söylenebilmektedir (Page, 2007:30). İlki M.Ö. 776 yılında Olimpos Dağı’nda Zeus onuruna düzenlenen olimpiyat oyunları; tüm Avrupa ve Orta Doğu’dan seyircileri çekerek söz konusu dönem ve sonrasında seyahat ve turizm hareketlerinin artışını sağlamıştır. Olimpiyat oyunları, seyahat ve turizm sektörünün geçtiği basamaklar arasında önemli bir yere sahip olup; spor organizasyonu olmanın dışına çıkarak ziyaretçilerin ulaşım için önemli mesafeler katettiği ve çadır kamplarda konakladığı bir turizm faaliyetine dönüşmüştür. Bu açıdan bakıldığında olimpiyatlar, kısıtlı bir alana çok sayıda misafirin yerleştirilmeye çalışılması ve hatta organizasyonun her defasında daha da geliştirilebilmesi için devlet desteği alınması ile modern turizmin başlangıcı olarak kabul edilebilmektedir (Shackley, 2006; Page, 2007).

Yerleşik kentsel yaşamın başlangıcından daha eski tarihlere dayanan ticaret, çağlar boyunca farklı seyahat yollarının oluşmasını sağlamıştır. Bu rotalar arasında şüphesiz en önemlisi Şekil 1’de görüleceği üzere, M.Ö. 600’lü yıllarda kullanılmaya başlanan ve Orta Asya’dan Romalılarla birlikte Avrupa içlerine kadar uzanan İpek Yolu’dur. İpekle başlayıp bölgede üretilen ve ticarete imkan sağlayacak bütün ürünlerin çağlar boyunca ticaretinin yapıldığı bu hat, seyahat ve turizm destinasyonlarının gelişiminde de oldukça büyük bir öneme sahip olmuştur. M.Ö. 6.yy’da bir diğer ticaret yolu olarak kullanılan 1400 mil uzunluğundaki “Kral Yolu”, diğer bir ismiyle “Pers Kral Yolu”, Manisa sınırları içerisinde bulunan Sardis antik kentinden İran’da yer alan Susa antik kentine kadar uzanmaktadır. M.Ö. önce 3. Yüzyıla gelindiğinde Çin’de yükselen Han Hanedanı ile Roma İmparatorluğu arasında kalan bölgede, ticaret yollarını oldukça organize biçimde bağlaması ile Kral Yolu’nun çok işlevsel bir hale geldiği görülmüştür (Shackley, 2006:8-9).

Şekil 1. Antik Dönemlerdeki Başlıca Kara ve Deniz Yolu Hatları



Kaynak: Shackley (2006:9)

 Roma İmparatorluğu'nun En Geniş Sınırları  Ticaret Rotaları

Bu dönemde, Antik Yunan Medeniyetinin ardından Romalıların seyahat ve turizm faaliyetlerine katkıları çığır açar nitelikte gerçekleşmiştir. Birçok görüşün aksine gerçek anlamdaki turizm ve seyahat faaliyetleri, İngiliz aristokratlarının başlattığı Grand Tur'dan çok daha eski tarihlere dayanmaktadır. Romalılar, yaptıkları müzeler, rehber kitaplar, geceleri içki içen ve gürültü yapan turistleri ağırlayan deniz kıyısı otelleri, mum ışığıyla akşam yemeği partileri düzenleyen restoranları, spaları, hediyelik eşya mağazaları, kartpostalları, konser salonları ve daha pek çok türdeki turistik ürün ve faaliyetleriyle modern turizmin başlangıcını oluşturmuşlardır (Lomine, 2005:69). M.Ö. 150'li yıllarda kimileri halen kullanılmakta olan oldukça başarılı tekniklerle hazırlanan yol yapımlarına başlamaları oldukça sistematik bir biçimde ilerlemiş, M.S. 117 civarında 50000 mile ulaşmıştır. Sınırları kuzeyde İskoçya ve Almanya'dan güneyde Mısır ve Akdeniz kıyılarına kadar ilerleyen Roma İmparatorluğu'nda yapılan yollar doğuda Basra Körfezi ve Irak ile Kuveyt'e kadar uzanmıştır. Bu sayede at üzerinde günde 100 mil civarında yol almayı başarabilen Romalılar; Akdeniz bölgesindeki ünlü tapınaklara, Mısır'daki piramlara ve medikal yönde iyileştirici özelliği bulunan hamamlar ve deniz kıyıları, teatral faaliyetler, festivaller, olimpiyatlar ve daha bir çok türde eğlence imkanları barındıran Yunanistan ve Anadolu'ya seyahatler gerçekleştirmişlerdir. İtalya'dan yola çıkarak şimdiki Yunanistan, Anadolu, Mısır ve Roma'ya dönüşle son bulan seyahat paketi Roma'nın o dönemki imparatorunun adıyla anılan Augustus Grand Turu olarak bilinmektedir (Lomine, 2005:72). Aynı dönemde yolların geliştirilmesiyle beraber kolaylaşmaya başlayan ulaşım, zenginlik, boş zaman, turistik çekicilik ve merakın artması, konaklama talebini de arttırmış turizmin gerçek anlamda ilk şekillenmesi oluşmaya başlamıştır (Goldner ve Ritchie, 2006:44). Öyle ki destinasyonlar üzerine bilgi verme amacıyla yazılan ve oldukça eski çağlara değin uzanan seyahat edebiyatı ve turizm tarihinin önemli örneklerinden birisi; MS. 160-180 yıllarında Pausanias tarafından antik Yunan Medeniyetindeki destinasyonları tanıtım amacıyla yazılmış rehber kitap olup, Romalılara dayanmaktadır (Shackley, 2006:2).

İç turizmde oldukça aktif olan Romalılar, yaptıkları kolezyumlarda etkinlikler ve büyük seyirci kitlelerine sunulan spor faaliyetleri düzenlemişlerdir ki bu durum turizm faaliyetleri için arz imkanı yaratmıştır. Spa, hamam ve resortlarda dinlenerek ve eğlenerek boş zamanlarını dolduran orta ve üst sınıf, yılın yaklaşık 200 gününü turizm ve seyahat faaliyetleriyle geçirmiş, bununla birlikte deniz aşırı yerlerin fethedilmesiyle bu bölgelere iş amaçlı seyahatler gerçekleştirmişlerdir (Page, 2007:30).

1.2.3. Orta Çağ (375-1453)

Roma İmparatorluğunun yıkıldığı M.S. 400'lü yılların ardından başlayan karanlık çağda, renkli turizm faaliyetlerinin uzun bir dönem boyunca durağanlaştığı ve Avrupa'da seyahatin gelişiminin

oldukça olumsuz yönde etkilendiği bilinmektedir. Zengin ve soylu kesimin yok olması, zevk amaçlı seyahat eden grupları ortadan kaldırmıştır (Bhatia, 2002:8). Köylüler ve asiller şeklinde gruplar içeren feodal yönetim ve derebeylik sisteminin hakim olduğu topraklardaki turizm faaliyetlerinin türlerinde de değişim yaşanmış, soylular ve şövalyelerin katıldığı atlı mızrak turnuvaları popüler hale gelmiştir. Bu tür faaliyetlerin karanlık çağda dahi konaklama ve seyahat talepleri doğurduğunu söylemek mümkündür (Page, 2007:31). Buna rağmen, 1100'lü yıllara gelindiğinde seyahat edebilmek için gerekli olan hizmet, konfor ve güvenlik tamamen ortadan kalkmış, önceki dönemlerde görülen insanları seyahate yönelten motivasyon kaynakları da yok olmuştur. Dönemin yeni Roma hükümdarlarının ise kitleler için boş zaman ve seyahat imkanlarının geliştirilmesi konusunda istekli olmadıkları bilinmektedir (Bhatia, 2002:8).

Karanlık çağın ardından orta çağın ilerleyen dönemlerinde Hıristiyanlığın yükselişi, bu dönemde Avrupa başta olmak üzere tüm dünyada din temalı yapılan seyahatlerde önemli oranda artışı beraberinde getirmiştir. Kutsal topraklara yapılan hac ziyaretleri, yollardaki bozulmalar ve güvenlik sorunları seyahatlerin süresini uzatmış ve konaklama ve yiyecek-içecek işletmelerine talebi arttırmıştır (Page, 2007:31). Dinin, seyahatlerin önemli bir parçası haline geldiği bu dönemde, seyahatler genellikle yürüyerek ya da binek hayvanların kullanımıyla gerçekleştirilirken; zengin yolcular botlar ve at arabalarından faydalanmışlardır (Bhatia, 2002:9).

Ortaçağ döneminden 16.yüzyıl sonlarına kadar tarım toplumunda insanların oldukça durağan bir hayat sürdürdükleri, buldukları bölgenin nadiren dışına çıktıkları bilinmektedir. Endüstri devriminin yaşanmaya başladığı dönemde dahi elit sınıf arasında seyahatlerin bir zevk haline gelerek yaygınlaştığı, buna karşın tarımla uğraşan kesimin yaşam tarzında değişiklik olmadığı görülmüştür (Lickorish ve Jenkins, 1997:10).

Ortaçağ döneminde gerçekleştirilen önemli seyahat faaliyetleri arasında 500'lü yıllarda Polinezyalılar'ın Sosyete Adaları'ndan Hawai'ye kadar uzanan aralıkta yelkenlilerle 2000 mil'in üzerinde gerçekleştirdiği yolculuk; deniz ticaretini geliştiren ve bu alanda büyük başarılar sağlayan Vikingler'in 800-1100 yılları arasında İzlanda, Grönland ve Kuzey Amerika'yı keşifleri; ünlü Venedikli tüccar ve gezgin Marco Polo'nun 1271-1295 döneminde İran, Tibet, Gobi Çölü, Burma, Siyam, Java, Sumatra, Hindistan, Sri Lanka, Sibiry Kutup Bölgesi ve diğer yerlere seyahati; İslam'ın Marco Polo'su olarak anılan İbn-i Batuta'nın 1325-1354 yılları arasında 6 kez Hac ziyareti yapması ve bunun dışında, Hindistan, Çin, İspanya ve Afrika'yı dolaşması yer almakta olup; bu dönemde yaşayan insanların dış dünya hakkında bilgilenmelerini ve seyahat isteklerinin artmasını sağlamışlardır (Goldner ve Ritchie, 2006:60-61, Bhatia, 2002:5-6).

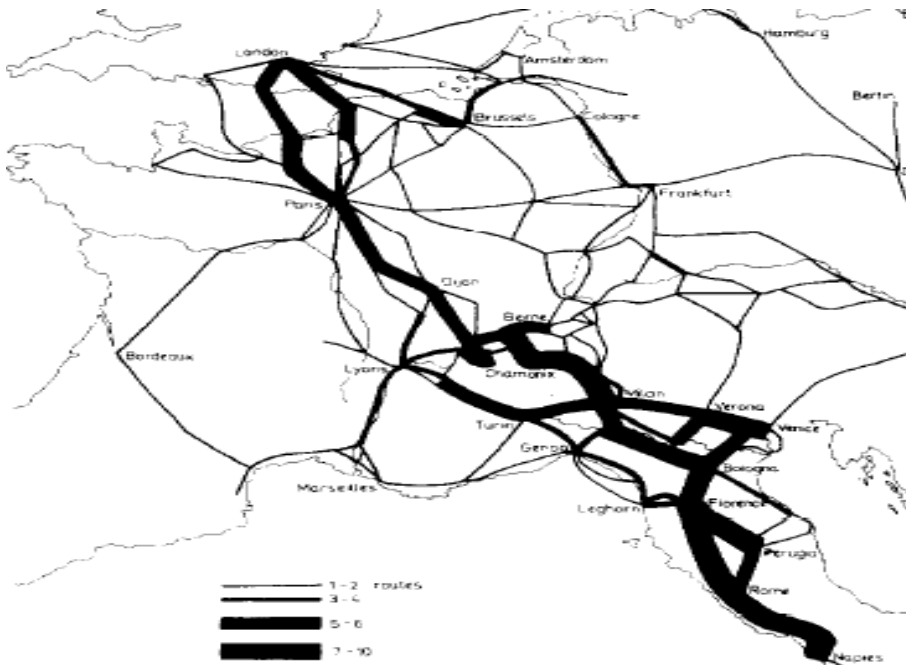
1.2.4. Yeni Çağ (1453-1789)

1350'li yılların ardından Avrupa'dan çıkış yaparak hızla tüm dünyada sosyo-kültürel ve siyasi dönüşümler yaşatan Rönesans hareketleri Yeni Çağ'da seyahat eğilimlerinde de etkisini göstermiştir. İtalya'da başlayan Rönesans, bu bölgeyi 1400'lü yılların sonundan itibaren Avrupa'nın ekonomi, kültür ve sanat merkezi haline getirmiştir. Aynı yıllarda İtalya topraklarında görülen savaşlar ise, Avrupa'daki turizm faaliyetlerinin canlanmasını etkilememiş ve Rönesans'ın daha hızlı yayılmasını sağlarken, seyahat tarihi için dönüm noktası kabul edilebilecek Grand Tur'ların başlamasına zemin oluşturmuştur (Bhatia, 2002:10).

Grand Turlar

Seyahat ve turizm tarihinde oldukça önemli bir basamak olarak kabul edilen Grand Tur'lar; 17.yüzyılda başlayıp, 19.yüzyılın başlarına kadar devam eden; başta İngiliz genç, soylu ve zengin erkeklerin, eğitim, kültür ve zevk edinmek amacıyla, İtalya'nın bazı kesimleri, Fransa, İsviçre ve hatta Almanya'da belirli rotalar üzerinde 3 yıla kadar uzayan sürelerle yaptıkları gezilerdir (Towner, 1985; Hitrec, 2002; Page, 2002; Goldner ve Ritchie, 2006). Şekil 2'de, oldukça geniş bir coğrafyaya yayılan bu gezilerin haritasına yer verilmiştir.

Şekil 2. 1814-1820 Yılları Arasında Grand Tur Rotaları



Kaynak: Towner, 1985:303

İleride tahta geçmesi düşünülen veliatların siyasi ve kültürel yönden kendilerini geliştirmeleri için

iyi planlanmış ve çok yönlü bir eğitim programı olarak ortaya çıkan Grand Tur'lara zamanla, diplomatların, devlet adamlarının ve zengin ailelerin çocukları da katılmıştır. Bu turlara katılan gençlere gittikleri bölgelerde rehberler eşlik etmiştir, öyle ki Hans Honc 1606-1659 yılları arasında Roma'nın turistik yerlerini yaklaşık 1300 ziyaretçiye gezdirmiştir. Grand Tur'ların yarattığı turistik faaliyetlerin bir sektör oluşturduğu ve bu alanda çalışan insanların olduğu bilinmektedir (Kozak, 2008:28).

Yeni Çağ'da seyahat tarihine ilişkin altı çizilmesi gereken örneklere bakıldığında, 1492-1502 yılları arasında Cristopher Columbus'un Bahama, Küba, Jamaika, Orta Amerika ve Güney Amerika'nın kuzey kesimlerini keşfi en önemli gelişmeler arasında yer almaktadır. Macellan'ın 1519 yılında İspanya'nın batısından deniz yoluyla ilerleyerek dünyanın çevresini dolaşması, İngiliz denizci James Cook'un Amerika'nın kuzeydoğusu ile ve Pasifik'te Yeni Kaledonya, Yeni Zellanda, Avustralya ve Hawaii'yi keşfi bu çağa özgü önemli seyahatlerin başında gelmektedir (Goldner ve Ritchie, 2006:61).

1.2.5. Yakın Çağ (1789-)

Dünya tarihindeki siyasi ve endüstriyel değişimlerin oldukça önemli örneklerini barındıran Yakın Çağ, günümüzdeki anlamıyla modern turizm ve seyahat faaliyetlerinin de başlangıcını içermektedir.

Sanayi Devrimi

18. ve 19. Yüzyıllardan itibaren buluşlar ve teknolojik gelişmeler sonucu buharlı makinelerin sanayide kullanımı ile makineleşen endüstriye geçiş, sanayi devrimini yaşatmış, bu yolla istihdam büyük ölçüde fabrikalarda gerçekleşmeye başlamıştır. 1750'li yıllardan itibaren Avrupa'da kentsel yaşama geçişin hızlanması ile birçok insan doğduğu yerin dışına seyahat etmeye başlamıştır. Uzun çalışma saatlerine rağmen işgücünün serbest zaman aktivitelerinde bulunabilmek için geliri ve zamanı olmuştur. Yaşam çevresi ve iş yaşamındaki köklü değişimler insanların tutum ve davranışlarını da değiştirmiş, rekreasyon fiziksel ve duygusal bir ihtiyaç halini almıştır. Endüstri devriminin gerçekleşmesiyle beraber, o döneme kadar büyük ölçüde zengin sınıfın tekelinde bulunan seyahat olanakları çok daha ucuzlamış ve halkın geniş kesimine hitap eder hale gelmiştir (Mason, 2003:13). Öyle ki tarihçiler, kitle turizminin gelişiminin, endüstri devrimiyle birlikte ilk olarak İngiltere'de, orta sınıfın yükselişi ve ucuz ulaştırma imkanlarının doğuşu ile başladığını iddia etmektedirler (Theobald, 2005:5).

18.yüzyılla birlikte nüfusun ve refahın atışı ile turizm sektörüne olan talep; boş zaman, para ve merak (şimdiki deyimiyile tüketici tercihleri) tarafından uyarılarak büyümeye başlamıştır. Buharlı

makinelerin icadı ile buharla çalışan lokomotiflerin seyahatte kullanılmaya başlanması ulaşım araçlarında önemli gelişmeler doğurmuş, güvenli ve ucuz ulaşımın sağlanması ve yolculuk süresinin büyük ölçüde kısalması ile seyahat endüstrisi önemli gelişmeler kaydetmiştir (Lickorish ve Jenkins, 1997:10-11).

İlk Seyahat Acentaları ve Thomas Cook

Ulaşım araçlarındaki gelişmeler sonucu kitlelerin seyahat eğilimlerinin artması ile 1841 yılında Thomas Cook tarafından başlatılan seyahat acentacılığı, seyahat ve turizmin kurumsal anlamda ilk ciddi adımı olarak kabul edilmekle birlikte (Türsab, 2010a); aynı tarihlerde demiryollarında halihazırda geziler düzenlendiği bilinmektedir (Lickorish ve Jenkins, 1997:17). 1822 yılında İngiltere’de Robert Smart kendini ilk buharlı gemi acentasını kuran kişi olarak tanıtmış, Bristol kanallarıyla limanlara, İrlanda’ya yolcular taşımıştır. 1814-1898 yılları arasında faaliyette bulunan Thomas Bennett’in ise, bireysel inclusive seyahatler konusunda ilk uzman olduğu düşünülmektedir (Goldner ve Ritchie, 2006:55). Bu dönemde tanınmayı başaran bir diğer girişimci ise denizaşırı yolculuklar ve özellikle İsviçre’ye kayak turları düzenleyen Henry Lunn’dır (Page, 2007:41).

Asıl mesleği marangoz ve din adamlığı olan Thomas Cook, İngiltere halkının sosyo-kültürel problemlerinin büyük ölçüde alkole dayandığını, daha az içki tüketimi ve daha iyi eğitimle bu sorunun önemli oranda çözüleceğini düşünmüştür. Cook bunun üzerine alkol karşıtı destekçileri Loughborough’daki bir toplantıya götürmek üzere ilk paket turu organize ederek, 1841 yılında, İngiltere’de bulunan Leicester’den Loughborough’a 12 mil mesafede olan özel bir gezi düzenlemiştir. 500 civarında yolcuyu taşıyan trende yolcu başına 1 şilin ücret alınmıştır (Thomas Cook, 2010a). Bu trenin, resmi olarak reklamı yapılan ilk gezi treni olduğu kabul edilmektedir. Böylelikle Cook, hukuki olarak demiryolu gezileri düzenleyen ilk acente olarak tanınmış ve tüm dünyada benzer oluşumların yaşanmasına önderlik etmiştir. Cook’un hızla büyüyen şirketi, refakatli turları geliştirerek Avrupa kıtasına, Amerika’ya ve ardından tüm dünyaya yayılmıştır (Goldner ve Ritchie, 2006:55). Otelcilerle de iyi ilişkiler içinde bulunan Cook, 1870’li yıllarda, taşıdığı yolcuların konakladıkları otellerde para yerine kullanabilmeleri için otel kuponları ve seyahat çekleri oluşturarak bir ilki daha başlatmıştır (Thomas Cook, 2010a). Birinci Dünya Savaşı ile büyük zararlar yaşayan ve kapanan birçok acentenin aksine, kriz ortamından sıyrılmayı başaran Cook (Page ve Durie, 2009:348), bugün 31000 kişiye istihdam yaratmaktadır. Sektördeki 169. dolduran şirket halen dünyanın en büyük tur operatörlerinden biri olarak yoluna devam etmektedir (Thomas Cook, 2010b).

Savaş Dönemleri

Dünya siyasi yapısındaki önemli değişimler, 1914-1918 yılları arasında yaşanan 1. Dünya Savaşı, 1939-1945 yılları arasında da 2. Dünya Savaşı ile etkilerini göstermiştir.

1.Dünya Savaşı, uluslararası turizm hareketlerini kısa vadede oldukça olumsuz etkileyerek durma noktasına getirirken (Page ve Durie,2009; Page,2007); savaşın etkisiyle teknolojide yaşanan büyük değişimler sayesinde uzun vadede karayolu taşımacılığını geliştirmiş; bu durum, seyahat ve turizm endüstrisinde son derece olumlu etkiler meydana getirmiştir. Savaş yıllarında başlayan motorlu araçlar dönemi, 1920 yılında 200.000 olan motorlu araç sahiplerinin sayısını, 1939 yılına gelindiğinde 2 milyona ulaştırmıştır (Page, 2007:50). Bununla birlikte yeni trendler oluşmaya başlamış, sosyal turizm; kamp ve karavanlar, gençlik yurtları, motorlu araçlarla ucuz ulaştırma ve turlar ile kendini göstermiş, yurtdışına yapılan turlarda ise önemli oranda artış görülmüştür. Tüm bu ilerlemeler ise tarihte görülen en büyük ekonomik kriz kabul edilen 1929 Büyük Buhranı'yla sektöre uğramıştır (Lickorish ve Jenkins, 1997:12).

Savaşın ardındaki dönemde refahın artmasıyla toparlanan turizm endüstrisinin gelişmesi 1929 krizi ile aniden kesilmiş, yeniden ilerleyiş ise 2.Dünya Savaşı'nın ardından gerçekleşmiştir ki bu savaşın sonrasındaki yıllar turizmde kalkış evresi olarak adlandırılmaktadır. Turizmin gelişerek endüstri halini almaya başlamasının, kalkış evresiyle beraber olduğu kabul görmektedir (Ritchie ve Crouch, 2005:32). İkinci dünya savaşının ardından ticari hava endüstrisinin gelişmesi ve savaşta kullanım fazlası askeri uçakların sivil yolcu taşımacılığına aktarılması ile başlayan havayolu taşımacılığı uluslararası turizmin hızla gelişmesine imkan sağlamıştır (Theobald, 2005:5, Page, 2007). İkinci endüstri devrimi olarak da anılan savaş sonrası dönem, yoğun biçimde teknolojik gelişmelere sahne olurken, bu durum zenginleşmeye ve kullanılabilir gelirin artmasına yol açmış, yaşam tarzı ve davranışları değiştirmiştir (Lickorish ve Jenkins, 1997).

Mason, 1990 yılında yaptığı yayınında, 19. ve 20. yüzyılın erken dönemlerinden itibaren turizm sektörünün gelişimini 5 ana nedene bağlamıştır (Mason, 2003:13):

- Endüstri devrimiyle beraber üretimin artışı ve yaşam standartlarının yükselmesi
- Ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte ucuzlayan seyahat araçlarına erişimin kolaylaşması (19. yüzyılla beraber demir ve deniz yollarının; 20. yüzyılla beraber arabalar ve hava taşıtlarının kullanılmaya başlanması)
- 19. Yüzyılın sonlarına doğru yıllık izinlerden doğan tatil anlayışının oluşması
- Çevreye olan algının değişmesi, çekiciliklerin gelişmesi
- Eğitimdeki ilerlemeler ve dünya savaşlarının sonucunda, farklı bölgelere olan merakın,

denizaşırı iş seyahatlerinin ve genel olarak seyahat isteklerinin artması

Maaşlar ve ücretlerdeki yükselişler, izin sürelerindeki artış, motorlu araç sahiplerinin sayısının artması, yolcuların turlarını güvenli ortamlar sayesinde bağımsız olarak organize edebilmeleri, 1950'lerden itibaren hava ve karayolu ağlarının büyük atılımlarla gelişmesi, özellikle jet taşımacılığının ilerlemesi, tur operatörleri tarafından yeni ürünler ve satış tekniklerinin geliştirilmesi, internetin yayılması ile bilgiye ulaşımın kolaylaşması, konaklamada yeni formların ortaya çıkması gibi nedenlerle uluslararası turizm 20.yüzyılın ilerleyen dönemlerinde de büyük bir hızla ilerleme kaydetmiştir (Mason, 2003:14; Page, 2007:53).

Yakın Çağ'a ilişkin basamak kabul edilebilecek seyahat örneklerinden en önemlisi ise şüphesiz 1969 yılında Amerikalı astronotlar Neil Armstrong, Edwin Aldrin Jr. ve Michael Collins'in Ay'a gerçekleştirdikleri yolculuktur ki bu durum yakın çağda teknolojik gelişmelerin seyahat üzerindeki etkisini vurgular niteliktedir (Goldner ve Ritchie, 2006:61). 2001 yılına gelindiğinde Dennis Tito, uzaya seyahat eden ilk turist olarak seyahat tarihine geçmiştir (Randolph, 2003:5).

1.3. Türkiye'de Turizm Sektörü ve Seyahatlerin Gelişim Süreci

Bulunduğu coğrafi konum sayesinde insanlık tarihi boyunca önemli medeniyetlere ev sahipliği yapan Anadolu, önemli ulaşım ağlarının da geçiş noktasını oluşturması açısından seyahat tarihinde adından sıklıkla söz ettirmiştir.

1.3.1. Cumhuriyet Dönemi Öncesi

İlk ve orta çağlarda sahip olduğu termal kaynaklar ve dini merkezler ile çok sayıda ziyaretçi ağırlayan Anadolu toprakları, giderek artan yolcu trafiğini kolaylaştırmak ve cazip hale getirebilmek için Selçuklu devleti zamanında han ve kervansaraylarla zenginleştirilmiştir (Avcıkurt vd, 2009:4). Önemli duraklar üzerine kurulan kervansaraylarda, konaklayan yolculara üç gün boyunca ücretsiz yemek verilmesi ve hayvanlarının bakımları dahil olmak üzere her türlü ihtiyaçlarının karşılanması seyahatleri oldukça kolaylaştırmıştır. Güzergahların güvenliğinin devlet tarafından sağlandığı Anadolu Selçuklu döneminde, tacirlerin uğradığı zararlar sigorta benzeri bir sistemle devlet tarafından karşılanmakta olup, bu durum ticaretin, dolayısıyla bu yolla genişleyen seyahat hareketlerinin de giderek artmasını sağlamıştır (Kozak, 2008:29).

Osmanlı tarihi boyunca seyahatin en önemli örneklerinden biri de şüphesiz hac yolculukları olarak gerçekleşmiştir. Birisi Kahire, diğeri de İstanbul merkezli iki ayrı hac rotasının takip edildiği topraklarda; Kahire merkezli hac kervanları Kahire-Kızıldeniz arasını çölden geçtikten sonra deniz yoluyla Arap Yarımadası'na ulaşmakta; İstanbul merkezli kervanlar ise İstanbul-Eskişehir-Konya-

Toroslar-Adana-Şam-Mekke hattında seyahat etmekteydi. Hac kervanlarına katılan yolcu sayısı, Osmanlı arşivlerinde net olarak bulunmamakla birlikte; değişik kaynaklar yoluyla 17000 ile 80000 arasında değişen farklı sayılara ulaşılmaktadır (Kozak, 2008:34).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde de Anadolu'da farklı büyüklükte seyahatler gerçekleşmekle birlikte, modern anlamda seyahat ve turizmle ilgili hareketlerin ilkinin Sultan Mahmut zamanında buharlı gemilerin alımı ve yapımına başlanması ile olduğu söylenebilir. Bununla beraber, modern anlamda ilk iç turizm ve seyahat hareketinin ise Sultan Abdülaziz döneminde gerçekleştiği bilinmektedir. Seyahat imkanlarının kolaylaşması ile Avrupa gezisine çıkan hükümdarın batılı devletlerdeki fuarları gezip etkilenmesi sonucu, 1863 yılında Sultanahmet Meydanı'nda Sergi-i Umumi-i Osmani adı ile Osmanlı'nın ilk uluslararası fuarı kurulmuştur (Türsab, 2010a). Fuarı ziyaret amacıyla Avusturya başta olmak üzere çeşitli ülkelerden turistlerin İstanbul'a gelmesiyle birlikte, farklı yerleri görmek amacıyla seyahat edilebildiğinin farkına varan İstanbul'un elit kesimi Avrupa gezilerine katılmaya başlamıştır (Atay ve Yıldırım, 2009:122).

1883-1977 yılları arasında Paris-İstanbul hattında demiryolu seferi yapan Wagon-Li firmasına ait Orient Express treni, uzun yıllar Osmanlılara Avrupa'ya raylı sistem yoluyla seyahat ettirmiştir. 1895 yılından itibaren ise İstanbul'a gelen yolcular, şirketin satın aldığı Pera Palas Oteli'nde konaklama imkanı bulmuştur. Şark Ekspresi adıyla da bilinen tren, 1. Dünya Savaşı ile sekteye uğrayan seferlerine hava taşımacılığının gelişmesi ile 1977 yılında DDY'ye devredilerek Türkiye'den ayrılmıştır (Atay ve Yıldırım, 2009:122).

1.3.2. Cumhuriyet Dönemi

Türkiye turizm endüstrisinin gelişimine bağlı olarak değişen seyahat çizgisini; ekonomik yapının şekillendiği kalkınma planlarının uygulandığı dönemler ve öncesindeki dönem olarak iki ayrı başlık altında incelemek fayda sağlayacaktır.

1.3.2.1. Planlı Kalkınma Dönemi Öncesi (1923-1962)

Yeni kurulan bir ülke olması dolayısıyla iç ve dış pek çok sorunla karşılaşan Türkiye Cumhuriyeti'nde, kurulduğu ilk yıllarda turizm alanında önemli hareketler görülmemekle birlikte, planlı kalkınma dönemi öncesinde, gelecek yıllarda sektörün gelişimine etki edebilecek bazı kuruluşların temeli atılmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşuna oldukça yakın günlerde, 18 Ekim 1923'te kurulan Milli Türk Seyahat

Acentalığı Ziya ve Şürekası (NATTA); turizm ve seyahat acentacılığı alanında adı geçen kurumlardan ilki olarak kabul edilmekte ve bilet satışlarıyla birlikte otomobil kiralama, broşür basma, rehber sağlama, iç ve dış seyahatler düzenleme gibi faaliyetlerde bulunarak seyahatlerin gerçekleşmesine fırsat sağlamakta idi (Türsab, 2010a). Atatürk'ün yabancı rehberler ve kuruluşlarca Türkiye'nin yurtdışında kötü bir imaj oluşturulmasının önüne geçebilmek için 1923 yılında kurduğu Türk Seyyahin Cemiyeti ise, 1930 yılında Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu adını alarak son derece başarılı rehber ve tercümanlar yetiştirmiş, Türkiye'nin ilk tanıtım afişleri, yol haritaları, otel rehberleri ve broşürlerinin hazırlanması gibi ilklere imza atarken ülke imajının düzelmesi ve seyahatlerin artmasında önemli rol oynamıştır (Kaya, 2009).

1924 yılında Türkiye'nin ilk yataklı vagonunun hizmete girmesini, 1925 yılında daha sonra Türk Hava Yolları İşletme İdaresi adını alacak olan Türkiye Teyyare Cemiyeti'nin kurulması takip etmiştir. THY'nin temellerini atan cemiyetin kuruluş yılının dünyadaki diğer havayolu firmalarıyla aynı döneme denk gelmesi ise altı çizilmesi gereken bir noktadır. 1930'lara gelindiğinde Türkiye'ye gelen turist sayısının 50000'leri bulması ile turizm devlet bünyesinde ele alınmış, aynı yıl, Dahiliye Vekaleti Emniyeti Umumiye Müdüriyeti bünyesinde turizm işleriyle sorumlu bir şube kurulmuştur. Turizmle ilgilenen ayrı bir ofisin kurulması ise 1934 yılında ilk kez İktisat Bakanlığı'nın Dış Ticaret Dairesi'ne bağlı TÜRK OFİS adında kurulan büro ile gerçekleşmiştir. 1937 yılında İktisat Bakanlığı içinde bir Turizm Müdürlüğü kurulurken, kurumlarıyla yavaş yavaş gelişmeye başlayan Türkiye turizmi için 1938 yılında Türk Ofis'in Neşriyat ve Propaganda servisi içinde bir Turizm Masası oluşturulmuştur (Türsab, 2010a).

İzmir fuarından dolayı DDY'nin düzenlediği seferlerde indirimli bilet tarifesi uygulaması ve seyahatlerde bu yolla görülen artış, cumhuriyet Türkiye'sinin yurtiçi turizm faaliyetlerinin de başlangıcı kabul edilmektedir. 1939 yılında Turizm Müdürlüğü, Ticaret Bakanlığına bağlı Turizm Dairesi'ne dönüştürülmüştür. Diğer yandan turizmin devlet bakanlıkları içindeki yerinin tam olarak belirlenemediği bu dönemde, sektörün ülke ekonomisine katkısının daha iyi değerlendirilmesi ve gelişmelerin bütün devlet birimleri tarafından izlenebilmesi için Bakanlıklararası Turizm Komisyonu kurulmuştur. 1940 başlangıcında turizm dairesi, Mutbuat Umum Müdürlüğü'ne 1943 yılında da Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü'ne bağlanırken; 1949 yılındaki hükümet programı çerçevesinde Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş ve turizm işleri bu müdürlük içindeki Turizm Dairesine bırakılmıştır (Türsab, 2010a).

1950'li yıllardan itibaren devlet desteğinin azaldığı sektörde özel yatırımlar için teşvikler verilmiş ve bu doğrultuda farklı kurumlar oluşturulmuştur. Turizmin iktisadi önemi üzerinde daha çok

durulan 50'lerde, özellikle ulaştırma alanında yapılan yatırımlar arttırılmıştır (Ünlüöner ve Kılıçlar, 2004:3). Bu yıllarda ivme kazanan Türkiye turizm ve seyahat sektöründe 1950'lerde 100 dolayında acenta bulunmaktadır. 1950'lerin sonlarında giderek canlanan sektörde sayıları artan acentalar, Türkiye Seyahat Acentaları Cemiyeti (TÜSTAC) adı altında toplanmaya başlamıştır.1954'de kurulan Türkiye Turizm Bankası sermayesini 1960 yılında TC. Turizm Bankası AŞ'ye devretmiş ve bu banka 2 yıl sonra faaliyetlerine başlayabilmiştir (Türsab, 2010a).

1960 yılında Türkiye'de yaşanan 27 Mayıs İhtilali, seyahatlerin önünü keserek iç ve dış turizm hareketlerini durma noktasına getirmiş, yapılan yatırımların sektöye uğramasına, kredilerin ve yapılacak projelerin belirli bir dönem boyunca iptaline neden olmuştur (Ünlüöner ve Kılıçlar, 2004:3).

1.3.2.2. Planlı Kalkınma Dönemi (1963-)

1963 yılından itibaren 5 yıllık kalkınma planlarını uygulamaya koyan Türkiye'de, turizm sektörünün geliştirilebilmesi için daha ciddi örgütlenmelere gidildiği görülmektedir. 1963 yılında ilk defa bakanlık bünyesinde örgütlenen turizm sektörü Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın kurulmasının ardından daha da kurumsallaşmış, söz konusu bakanlık 1983 yılına gelindiğinde Kültür Bakanlığı ile birleşerek T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1989 yılında TC. Turizm Bakanlığı, 2003 yılında ise tekrar T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı adını almıştır (Kaya, 2009:209).

Kalkınma planlarının uygulamaya koyulması ile birlikte, sektörde hızlı gelişmeler görülmüş; birinci beş yıllık kalkınma planının ilk yılı olan 1963'te gelirlerden daha fazla olan turizm giderleri, iki yıl gibi kısa bir sürede gelirlerin altına düşürülmüştür (DPT, 1963). Tablo 1'de görüleceği üzere bu dönemde 198 bin olarak belirlenen yabancı ziyaretçi sayısının 2013 yılına gelindiğinde 34 milyonu aşarak yaklaşık 180 kat büyüdüğü görülmektedir (TÜİK, 2014). Kalkınma planları incelendiğinde (DPT, 2010) Türkiye'de seyahat ve turizm sektörünün geliştirilebilmesi için yapılan yatırımların giderek arttığı ve detaylandığı görülmektedir. Birinci kalkınma planı döneminde karayolu ulaştırmasının turizm için önemine değinilerek karayollarının geliştirilmesinin önemi üzerinde durulmakta olduğu ve tarihi hac yolunun tamamlanması gerekliliğine değinildiği görülmektedir.

Tablo 1. Yıllar İtibariyle Yabancı Ziyaretçi Sayıları, Turizm Gelir ve Giderleri

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi Sayısı (Bin Kişi)	Turizm Gelirleri (Bin \$)	Turizm Giderleri (Bin \$)
1963	198	7 659	20 511
1973	1. 338	171 477	93 013
1983	1 506	411 088	127 337
1993	6 525	3 959 000	934 000
2003	13 956	13 854 868	2 424 827
2013	34 910	32 308 991	5 253 564

Kaynak: TÜİK (2014)'den derlenerek oluşturulmuştur.

İkinci kalkınma planı döneminde kitle turizminin geliştirilebilmesi için gerekli alt-üst yapı yatırımlarına ağırlık verileceği vurgulanmıştır.

Üçüncü plan döneminde ise konaklama tesis kapasitesi ve niteliklerinin artırılması hedeflenirken; başta Avrupa olmak üzere dünyada havayolu ulaşımının giderek ağırlık kazandığı, bu doğrultuda Türkiye'de de havayolu ulaştırımcılığının geliştirilmesi öncelikli turizm planları arasında yerini almıştır. Bu dönem sonunda Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısının %14,3 artışla 1,7 milyon kişiye ulaşarak dünya ortalamasının üzerinde gerçekleştiği, buna karşın hedefin yakalanamadığı vurgulanırken; yurtdışına çıkan vatandaş sayısının hedefi aşarak 1977'de 1,5 milyon kişiye vardığından bahsedilmiştir (DPT, 2010).

Ulaştırma hizmetleri ve seyahatlerin geliştirilmesi bazında bakıldığında, charter taşımacılığının geliştirilmesi ve yerli seyahat acentalarının tur operatörlüğünün teşvik edileceğinin vurgulandığı altıncı kalkınma planı dikkat çekmektedir. Aynı planda Türkiye'nin kitle turizminin yanında alternatif turizm çeşitlerinin ortaya çıkarılmasının hedeflendiği ve seyahatlerin arttırılabilmesi için Türkiye'deki turizm türlerinin çeşitlendirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Yerli seyahat acentalarına yapılacak teşviklerin sürdürüleceğinin belirtildiği yedinci kalkınma planında tanıtım ve pazarlamaya ağırlık verileceği vurgulanmaktadır.

Sekizinci ve dokuzuncu planlarda artan talebi karşılayabilmek için havayolu taşımacılığının kapasitesinin arttırılması turizm odaklı öncelikli ulaşırma hedefleri arasında yer almıştır. Dokuzuncu kalkınma planı sonunda Türkiye turizm gelirleri Tablo 1'de görüldüğü üzere 32 milyar doları aşmış, yabancı ziyaretçi sayısı 35 milyon seviyesine ulaşmıştır (TÜİK, 2014).

Akdeniz bölgesindeki diğer destinasyonlarla karşılaştırıldığında Türkiye’de uluslararası turizm sektörünün gelişimi daha geç başlamış; buna karşın oldukça kısa zamanda çok büyük ölçüde ilerleme kaydedilmiştir. Bu ilerleyişteki en büyük rol, tur operatörlerinin hava yolu ulaşımıyla düzenledikleri paket turların başarısında yatmaktadır. Operatörler, Türkiye’yi Akdeniz’in en iyi satılan destinasyonu yapmayı başarmışlardır (Cavlek, 2002:485).

1.4. 21. Yüzyılda Uluslararası Seyahatler ve Türkiye

Dünya Turizm Örgütü tarafından yayınlanan raporlara göre, Avrupa ve Amerika gibi geleneksel olanların dışında yeni destinasyonların belirlediği turizm sektörü, son 60 yılda büyük oranda gelişerek dünyanın en hızlı büyüyen sektörleri arasına girmiştir. Buna göre; 1950’li yıllarda 25 milyon seviyesindeki uluslararası turist sayısı 2014 yılında 1.138 milyara ulaşmış olup, 2030’larda bu sayının 1.8 milyara yükseleceği öngörülmektedir (UNWTO, 2014; UNWTO, 2015).

Dünya genelinde gerçekleştirilen uluslararası seyahatlerde turistler 4/5 oranında kendi bölgelerinde yer alan ülkelere ziyarette bulunmaktadır. Tablo 2’de verildiği üzere, uluslararası seyahatlerde en önemli turist kaynağı ise hala %50’nin üzerindeki payıyla Avrupa destinasyonudur (UNWTO, 2014).

Tablo 2. Uluslararası Turizm Hareketlerinin Destinasyonlara Göre Oranları

<i>Uluslararası Turizm Hareketleri (%)</i>	
Avrupa	52.1
Asya ve Pasifik	23
Amerika	16.4
Ortadoğu	3
Afrika	3.1
Diğer	2.5

Kaynak: UNWTO, 2014:13’ten oluşturulmuştur.

Özellikle endüstrileşmiş toplumlarca gerçekleştirilen seyahatlerde ulaşım paradigmalarının değişmeye başlaması ise göze çarpan ve altı çizilmesi gereken bir diğer konudur (Kroesen & Handy, 2015 ve Kamga, 2014). ABD’de yapılan bir araştırmada; çevre duyarlı yaklaşımlar, petrol fiyatlarındaki yaşanan artışlar, vs.’den dolayı uçak ve arabaların yerini farklı hareket kabiliyetleri getiren ve sürdürülebilir çevre yaklaşımını destekleyen hızlı trenler ve diğer raylı sistem araçları, bisiklet gibi farklı seçeneklere bırakmaya başladığı görülmektedir (Kamga, 2014).

Futurist yaklaşıma sahip yayınları ile bilinen Yeoman vd. (2012), “2050-Tomorrow’s Tourism” adlı kitabında önümüzdeki yıllarda turizmin ve seyahat tercihlerinin servet, teknoloji ve doğal kaynaklar üçlüsüne göre belirleneceğini vurgulamaktadırlar. Bir başka eserinde Yeoman (2008); yeni deneyimler, yeni destinasyonlar, lüks, kültür ve otantikliği küresel turizmde önümüzdeki yıllarda görülecek trendler arasına yerleştirmektedir.

1980’li yıllardan itibaren bilişim ve iletişim bilimlerindeki hızlı ilerleyişin turizm sektörünü küresel bazda etki altına aldığı görülmektedir (Buhalis&Law, 2008). Bilişim teknolojilerindeki söz konusu atakların turizm arz ve talep yöntemlerinde önemli değişikliklere yol açtığı görülüyor olsa da; tele/video konferans, cep telefonları, internet gibi teknolojik gelişmelerin iş seyahatlerinde bir azalma meydana getirmeyişi dikkat çekmektedir UNWTO, 2007).

Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından her yıl yayınlanan Seyahat ve Turizm Rekabet Raporu’nda Türkiye küresel bazda yapılan rekabet edebilirlik sıralamasında 46. olarak yer almıştır (WEF, 2013). Raporda Türkiye’nin en güçlü olduğu alanlar; 20 tanesi dünya kültür mirası listesine girmiş olan zengin kültürel kaynakları, çok sayıda düzenlenen fuar ve sergiler ve güçlü yaratıcı endüstrileri olarak gösterilmektedir. Ülkenin havayolu taşımacılığına yönelik altyapısı ve genel turizm altyapısının da 2011’e kıyasla geliştirdiği vurgulanmaktadır. Buna karşın, asayiş ve güvenlik konusundaki kaygı verici ortam, karayolu taşımacılığı altyapısındaki (özellikle demiryolu ve bağlantı noktaları) yetersizlikler ve bilişim ve iletişim teknolojilerindeki eksiklikler özellikle turizm alanında hızla gelişmekte olan bir destinasyon için tatmin edici bulunmamaktadır. Tüm bunlara karşın; raporda Türkiye’nin son yıllarda gelen ziyaretçi sayısında önemli artış yaşadığı da vurgulanmaktadır.

SONUÇ

İnsanın ilk var oluşundan itibaren başladığı bilinen seyahat olgusu, tarihin ilerleyen dönemleriyle birlikte nedenleri, nitelik ve niceliklerinde önemli değişimler geçirmiştir. İşkence ile aynı kökenden türeyen seyahat faaliyetleri, teknolojideki gelişmeler sayesinde günümüzde bu anlamdan sıyrılarak zevkli bir süreç ve deneyim haline gelmiştir.

Büyük göçler ve avlanma vs. gibi nedenlerle yaşam mücadeleleri merkezinde yapılan tarih öncesi seyahatler, ilk çağla birlikte keşif, olimpiyat oyunları, sağlık ve zevk edinme amaçlı gerçekleştirilmeye başlamış, bununla birlikte ulaşım araçlarının yetersizliği ve niteliksizliği seyahatleri zorlu eylemler olma dışına çıkaramamıştır. Orta Çağ ile birlikte ilerleyen keşifler artmış, dünya turları yapan seyyahlar ortaya çıkmıştır. Buna rağmen tüm dünyayı saran din konsepti ile zevk ve boş zamanları geçirmek adına yapılan seyahatler yerini hac ziyaretleri ve savaşlara bırakmıştır. Yeniçağ ile değişen dünya sosyo-kültürel ve siyasi yapısı, rönesansla sonuçlanmış; bu durum özellikle Avrupa destinasyonunda seyahatleri arttırarak turizm odaklı anlayışın daha da yerleşmesini sağlamıştır. Sanayi devriminin gelmesiyle buharlı makinelerin icadı, turizm sektörüne ulaştırma araçlarında toplu taşımayı getirmiş, kitle turizminin ilk örnekleri bu dönemde görülmeye başlamıştır. Aynı dönemde dünya savaşları ve büyük buhran dönemi turizm hareketlerini kısa vadede durma noktasına getirirken, savaş dönemleriyle birlikte gelişen motorlu araçlar ve havayolu taşımacılığı turizm sektörünün bugünkü seviyelerine gelmesinde dönüm noktaları olmuştur. Halen büyük oranda havayolu taşımacılığının tercih edildiği uluslararası seyahat faaliyetleri, günümüzde etimolojik kökeni olan işkence kelimesinden sıyrılarak bir zevk aracı haline gelmeyi başarmıştır.

Farklı türde krizlerin etkisiyle zaman zaman tüm dünyada seyahat ve turizm hareketlerinde durgunluklar yaşanmasına rağmen, bugün turizm dünyanın en hızlı gelişen ve en büyük sektörü durumundadır. Özellikle 1980'li yılların ardından uygulanan teşviklerle turist varışlarında artan ivmeyle ilerleme kaydeden Türkiye ise sektörden aldığı payı hızla arttırmaktadır. Turizm ve seyahat sektörüne ilişkin başarılarını sürdürülebilir kılabilmek adına, havayolu taşımacılığına altyapısında gelişmeler kaydeden Türkiye'nin, özellikle demiryolu taşımacılığı ve bilişim/iletişim teknolojilerine ilişkin olan altyapısını ise güçlendirmesi beklenmektedir.

KAYNAKÇA

ATAY, Lütfi ve Hacı Mehmet Yıldırım (2009), “Türkiye’de Seyahat Acentacılığının Gelişimi”, Editörler:ÇAVUŞ, Ş., Z. Ege ve O. Çolakoğlu, **Türk Turizm Tarihi: Yapısal ve Sektörel Gelişim**, Detay Yayıncılık, Ankara, s.119-136.

AVCIKURT, Cevdet; Ahmet Köroğlu ve Mehmet Sarıoğlu (2009), “Türk Turizminin Dünya Turizmindeki Yeri”, Editörler:ÇAVUŞ, Ş., Z. Ege ve O. Çolakoğlu, **Türk Turizm Tarihi: Yapısal ve Sektörel Gelişim**, Detay Yayıncılık, Ankara, s.1-14.

BARROWS, Clayton W., ve Tom Powers (2009), **Introduction to the Hospitality Industry**, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.

BHATIA, A.K (2002), **Tourism Development: Principles, Practices**, Sterling Publishers Pvt. Ltd., New Delhi.

BONIFACE, Brian G. ve Chris Cooper (2005), **Worldwide Destinations: The Geography of Travel and Tourism**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Italy.

BUHALIS, D. ve R. Law (2008). “Progress in information technology and tourism management: 20 years on and 10 years after the Internet—The state of eTourism research”. **Tourism Management**. Vol. 29, Issue 4, s. 609–623.

CASSON, Lionel (1994), **Travel in Ancient World**, The John Hopkins University Press, Baltimore, Baryland.

CAVLEK, Nevenka (2002), “Tour Operators and Destination Safety”, **Annals of Tourism Research**, Vol: 29, Issue:2, Pages:478-496.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (2010), **Kalkınma Planları (1-9)**, <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, ET.20.12.2010.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (1963), **Kalkınma Planı: Birinci Beş Yıl**, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf>, ET.20.12.2010.

EUBEN, Roxanne L. (2006), (Colin Thubron’dan aktaran), **Travel, Theory and The Search For Knowledge: ‘Islamic’ And ‘Western’ Journeys To The Other Shore**, Radcliffe Institute for Advanced Study, <http://www.polisci.upenn.edu/programs/theory/euben.pdf>, ET.18.12.2010.

GOELDNER, Charles ve Brent Ritchie (2006), **Tourism, Principles, Practices, Philosophies**, John Wiley&Sons, New Jersey.

- ROWE, Ann; John D. Smith; Fiona Borein (2002), **Career A** GOELDNER, Charles ve Brent Ritchie (2003), **Tourism, Principles, Practices, Philosophies**, John Wiley&Sons, New Jersey.
- HITREC, Tomislav (2002), **History of Tourism with Particular Reference to the Croatian Adriatic**, <http://eh.net/XIIICongress/cd/papers/4Hitrec185.pdf>, ET. 13.12.2010.
- KAMGA, Camille (2014), “Emerging Travel Trends, High-Speed Rail, and the Public Reinvention of U.S. Transportation”, **Transport Policy**, Vol. 37 (2015), s. 111–120.
- KAYA, İsmet (2009), “Türkiye’de Turizm Örgütlenmesi”, Editörler:ÇAVUŞ, Ş., Z. Ege ve O. Çolakoğlu, **Türk Turizm Tarihi: Yapısal ve Sektörel Gelişim**, Detay Yayıncılık, Ankara, s.203-220.
- KOZAK, Nazmi; Meryem A. Kozak; Metin Kozak (2008), **Genel Turizm: İlkeler-Kavramlar**, Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, Detay Yayıncılık, Ankara.
- KROESEN, M. Ve S. Handy (2015). “Is the Rise of the E-society Responsible for the Decline in Car Use Among Young Adults? Results from the Netherlands”. **Transportation Research Board 94th Annual Meeting**. <http://trid.trb.org/view/2015/C/1337706>. ET.30.03.2015.
- LICKORISH, Leonard J. ve Carson L. Jenkins (1997), **An Introduction to Tourism**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford.
- LOMINE, Loykie (2005), “Tourism in Augustan Society”, Editör: WALTON, John K., **Histories of Tourism:Representation, Identity and Conflict**, Channel View Publications, s.71-88, UK.
- MASON, Peter (2003), **Tourism Impacts, Planning and Management**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Burlington.
- PAGE, Stephen J. ve Alastair Durie (2009), **Tourism in Wartime Britain 1914–18: Adaptation, Innovation and the Role of Thomas Cook & Son**, Editör: PAGE, Stephen J., **Advances in Tourism Research**, Elsevier Butterworth-Heinemann, s.347-386.
- PAGE, Stephen J. (2007), **Tourism Management: Managing for Change**, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford.
- RANDOLPH, Joanne (2003), **Dennis Tito: First Space Tourist**,The Rosen Publishing Group, New York.
- RITCHIE, J. R. Brent ve Geoffrey Ian Crouch (2005), **The Competitive Destination: a Sustainable Tourism Perspective**, Cabi Publishing, UK.
- ROWE, Ann; John D. Smith; Fiona Borein (2002), **Career Award. Travel and Tourism**,

Cambridge University Press, Cambridge.

SHACKLEY, Myra (2006), Atlas of Travel and Tourism Development, Elsevier Butterworth-Heinemann, Burlington.

THEOBALD, F. William (2005), "The Meaning, Scope and Measurement of Travel and Tourism", Editör: THEOBALD, F. William, Global Tourism, Elsevier Butterworth-Heinemann, s.5-25.

THOMAS COOK (2010a), Thomas Cook History, http://www.thomascook.com/about-us/thomas-cook-history?intcmp=au_01_promo_history, ET.17.12.2010.

THOMAS COOK (2010b), 2009 Annual Report, http://ara2009.thomascookgroup.com/pdf/thomascook_ara2009.pdf, ET.15.12.2010.

TOWNER, John (1985), The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism, **Annals of Tourism Research**, Vol:12, s.297-333.

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (2014). İstatistik Göstergeler:1923-2013. Yayın No:4361. Ankara.

TÜRSAB (Türkiye Seyahat Acentaları Birliği) (2010a), **Dünden Bugüne Seyahat Acentaları**, http://www.tursab.org.tr/tr/seyahat-acentalari/dunden-bugune-seyahat-acentalari_501.html, ET.15.12.2010.

UN (United Nations) ve UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2008), **International Recommendations for Tourism Statistics 2008**, UN Publications, Madrid ve New York.

UNWTO (United Nations World Tourism Organization), **UNWTO Tourism Highlights 2014 Edition**,

<http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2014-edition>, ET.24.03.2014.

UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2015), **UNWTO World Tourism Barometer**, January 2015, Vol. 13, <http://mkt.unwto.org/barometer>, ET.27.03.2015.

UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2007), **Tourism Market Trends, 2007 Edition-Europe**.

<http://www.eunwto.org/content/w17047/fulltext?p=d79d84df8546468f85fa6b2b48b660bc&pi=0#section=605785&page=1&locus=92>. ET. 30.03.2015.

ÜNLÜÖNEN, Kurban ve A. Kılıçlar (2004), "Ekonomik Yansımalarıyla Türk Turizminin Seksen Yılı", **Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi**, Vol:1, s.131-156.

<http://www.ttefdergi.gazi.edu.tr/makaleler/2004/Sayi1/131-156.pdf>, ET.20.12.2010.

YEOMAN, I., T.L.Y. Rebecca, M. Mars, M. Wouters. (2012). **2050 - Tomorrow's Tourism**. Channel View Publications.

YEOMAN, I. (2008). **Tomorrow's Tourist: Scenarios&Trends**. Advances in Tourism Research Series. Routledge, New York.

ZENGİN, Burhanettin (2009), “Seyahat İşletmeleri”, Editörler: DEMİRKOL, Ş., Burhanettin Zengin, “**Turizm İşletmeleri**”, Değişim Yayınları, İstanbul, s.47-89.