

T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE
RANT: KUŞADASI KRUVAZİYER LİMANI
ÖZELLEŞTİRMESİ ÖRNEĞİ**

Gürdal TUT

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Berkan DEMİRAL

Edirne 2013

NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE RANT: Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirme Örneği

ÖZET

Neoliberal birikim koşulları mekânın ekonomideki rolünü yeniden düzenlemiştir. 1980 sonrası hızlanan neoliberal dönüşümle beraber imalat sektörleri kârsızlaşırken hizmet sektörleri daha kârlı hale gelmeye başlamıştır. Sanayisizleşme eğilimi olarak da kavramsallaştırılan bu süreçte hizmetler sektörünün ön plana çıkması ile finans, sigorta, inşaat ve turizm sektörleri sermayenin yeni limanları olmuştur. Finansal sermayenin sanayiden koparak kent toprağına gömülmesini sağlayan bu eğilim sonucu toprağın kullanım biçimleri ve değerini oluşturan etmenler değişmiştir. Yeni uluslararası işbölümünde inşaat, finans, turizm gibi sektörlerde uzmanlaşan kentlerde de toprağın değişim değeri bu sektörlerin mekânsal dinamikleri üzerinden yeniden belirlenmiştir.

Kuşadası da sermayenin değişen yapısıyla beraber yeni rantlar üretme alanı haline gelmiştir. Tarım arazileri daha fazla tüketilmiş, kent toprakları ise turizmin neoliberal biçimine uygun olarak yeniden üretilmiştir. Bu dönüşüm sırasında tüm kentteki yapılanma farklı ölçekte ve nitelikte rantlar üretmiştir. Kuşadası turizminin kalbi olan Kruvaziyer Limanı da bu rant üretme sürecinden nasibini almıştır.

Kuşadası Kruvaziyer Limanı bu bağlamda gerek özelleştirme sürecinde gerekse de özelleştirme sonrası imar sürecinde devlet mülkiyetinin sermayeye devri ve bunun toplumsal sonuçlarının mekânsal bir yansıması olarak neoliberal ekonomi ve mekân ilişkisini açıklamamıza yardımcı olur.

TOURISM AND RENT IN NEOLIBERAL ECONOMY:

The Sample Of Kuşadası Cruise Port Privatization

ABSTRACT

The conditions of neoliberal accumulation have restated the role of space in economy. Accelerated after 1980 with the neoliberal transformation; while the manufacturing sector has been unprofitable, service sectors have started to become more profitable. In this process which is conceptualized as deindustrialization tendency, to the fore with the emergence of the services sector; finance, insurance, construction and tourism sectors have been the new ports of capital. This tendency caused the capital to part from industry and to sink into city ground, as a result, the usage of land and its components have changed. In the new international division of labour, in cities which are experts on such sectors, assurance, finance, tourism, the exchange value of land is redetermined according to spatial dynamics of these sectors.

Thereby, The Kuşadası has become a place to produce new rents along with the changing structure of the capital. More farmlands have been depleted whereas city lands have been reproduced according to neoliberal form of tourism. In the process of this transformation, the formation in the city has produced different scale and quality rents. The Cruise Port, the heart of the tourism in Kuşadası has had its share of the process of producing this rent.

Kuşadası Cruise Port, in this context, helps us explain neoliberal economy and space relation both in the privatization process and in the process of reconstruction after privatization as the government ownership's being transferred to capital and as it's social result's spatial reflection.

**NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE RANT:
Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirmesi Örneği**

ÖNSÖZ

2007 yılında lisans 2. sınıf öğrencisiyken Kentleşme ve Çevre Sorunları dersinde *Kuşadası Kent Toprağında Rant* isimli bir ödev hazırlamıştım. Bilinçaltının itkisi ya da fikri takip beni bu tezi hazırlama sürecinin başına getirdi. Yaklaşık iki buçuk yılda bitirebildiğim bu çalışma en temelde şunu öğrenmemi sağladı turizm ve rant arasında ki ilişki o kadar da kolay çözümlenebilecek bir konu değil. Bu sebeple muhtemelen bundan sonraki yazın hayatımda önemli yer tutacak bir problem edindiğim için sevinçliyim.

Benim için bu kadar önemi yüksek olan bu çalışmada emeği geçen bazı kişileri anmak zorundayım. Öncelikle hem gerçek anlamda hem mecaz olarak ilk öğretmenlerim olan annem ve babama her şeye rağmen yanımda oldukları için teşekkür ediyorum. Tez yazım sürecinin olmazsa olmazı olan danışmanım Doç. Dr. Berkan DEMİRAL'a şükran borçluyum. Savunmamda yer alan sayın jüri üyelerim Doç. Dr. Nalan DEMİRAL ve Yrd. Doç. Dr. Ahmet ATAKİŞİ'ye yaptıkları eleştiriler için ayrıca teşekkür ediyorum. Alan çalışması için sık sık gittiğim Kuşadası'nda beni hiç sıkılmadan misafir eden AYHAN ve POLAT ailelerine ise gerçekten minnet borçluyum. Malatya'da kaldığım sürede bana sıkılmadan yoldaşlık eden Mustafa, Nurhan, Nazlı ve Tansu nezdinde tüm İÜDAKS ailesine de ayrıca teşekkür ediyorum. Tez için kaynak taramaya başladığımda ilk olarak karşıma, 1979 yılında Kıyı Kentlerimiz Temel Sorunları adıyla Kuşadası'nda düzenlenen ve Kuşadası merkezli bildirilerin yer aldığı sempozyumun basılı eseri çıktı. Hocam Kemal KARTAL'ın editörlüğünde düzenlenen ve basılan bu eser beni gerçekten çok mutlu etti. Belki de hocamın 30 sene önce başlattığı şeyi devam ettirmiş olmam, birçoğumuz için bir şeyler başlatan Kemal hocama da teşekkür etme ihtiyacı

doğurdu. Sadece bu çalışmadaki yardımları için değil okumayı ve yazmayı ikinci kez bana öğrettiği için hocam Mihriban ŞENGÜL'e çok daha fazla çalışacağım sözünü vererek teşekkür etmek istiyorum. Son olarak eğer bu tez ona ithaf edilecek kadar iyi olabildiyse, hala hiçbir sığata layık göremediğim Gülfidan'a...

NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE RANT
Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirme Örneği

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	II
ABSTRACT.....	III
ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER	VI
KISALTMALAR	IX
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu	1
1.2. Araştırmanın Yöntemi	7
1.3. Araştırmanın Bilgi Toplama ve İşleme Araçları	9
1.4. Araştırmanın Anahtar Kavram Tanımları	9
1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası	12
2. KAVRAMSAL OLARAK TURİZM VE RANT.....	13
2.1. Turizm ve Rant Kavramlarının Görece Bağımsız Gelişim Süreçleri.....	13
2.1.1. Bir Kavram Olarak Turizmin Gelişimi	14
2.1.2. Bir Kavram Olarak Rantın Gelişimi	18
2.2. Turizm ve Rant İlişkisi	23

3. KAPİTALİZM, MEKÂN POLİTİKALARI, RANT VE TURİZM.....	27
3.1. Kapitalist Mekân Politikaları ve Rant	27
3.2. Tarihsel Süreç İçerisinde Turizm ve Yeniden Ürettiği Mekân	38
3.2.1. Sanayi Öncesi Toplumlarda Seyahat ve Mekân	38
3.2.2. Modern Zamanlarda Turizm ve Mekân Politikaları	43
3.2.3. Neoliberal Politikalarla Değişen Turizm ve Turizm Mekânları	47
4. TÜRKİYE’DE TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE	
 MEKÂN POLİTİKALARI, TURİZM VE RANT	52
4.1. Türkiye’de Tarihsel Süreç İçerisinde Mekân Politikaları ve Rant	52
4.1.1. Osmanlıda Kırsal ve Kentsel Mekân	52
4.1.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye’de Kentleşme Deneyimi,	
Mekân Politikaları ve Rant	59
4.1.3. Neoliberal Uygulamalar ile Türkiye Kentlerinin Dönüşümü	
ve Oluşan Kentsel Rantlar.....	65
4.2. Turizmin Türkiye Tarihi.....	68
4.2.1. Gezinlikten Turizm Endüstrisine: Osmanlıda Turizmin	
Doğuşu ve Gelişimi.....	69
4.2.2. Çağdaşlaşma Sürecinde Kalkınma Amacına Bağlı	
Tanıtım Aracı 1923-1980 Arası Türkiye’de Turizm Endüstrisinin	
Kurumsallaşması.....	71
4.2.3. Mükemmel Eğlence, İmkânsız Mekânlar:	
Türkiye’de Neoliberal Turizm	75
5. KUŞADASI KRUVAZİYER LİMANI ÖZELLEŞTİRME	
 ÖRNEĞİNDE TURİZM RANT İLİŞKİSİ.....	81
5.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kuşadası’nda Değişen Mekân ve Rant.....	82
5.1.1. Antikçağda Kuşadası’nda Mekân	83
5.1.2. Ortaçağda Kuşadası’nda Mekân	87
5.1.3. Kuşadası’nda Tarımın ve Ticaretin Kapitalistleşmesi	90
5.1.4. Kapitalizmin Değişen Biçimi: Tarımsal Ticaretten Turizme	
Kuşadası’nda Değişen Mekân.....	94

5.2. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nda Rant ve Turizm.....	100
5.2.1. Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirilmesi Sürecinde Rant.....	100
5.2.2. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nda	
Turizm Sermayesinin Mekânsallaşması ve Devlet	106
5.2.3. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nda	111
Mekânsallaşan Sermaye, Devlet ve Toplum.....	111
SONUÇ.....	117
EKLER.....	121
EK.1: Kuşadası Kruvaziyer Limanı Krokisi	121
EK.2: Kuşadası Kruvaziyer Limanı Gemi ve Yolcu İstatistikleri.....	122
EK.3: Scala Nouva Alışveriş Merkezinde Bulunan Ticari Üniteler ve.....	123
Alışveriş Merkezinin Krokisi	123
EK.4: Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik	125
Yapılması Hakkındaki Yönetmelik	125
EK.5: 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve	126
Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik	126
Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik.....	126
Yapılması Hakkında Kanun	126
EK.6: Aydın 1. İdare Mahkemesinin 2012/773 Numaralı Kararı	135
EK.7: 2012/3240 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı	140
EK.8: Kuşadası'nda Bulunan Kamu Varlıklarına İlişkin Diğer	
Özelleştirme Uygulamaları	142
EK.9: Çevre ve Şehircilik Bakanlığının KKL'deki Kaçak Yapılarla.....	143
İlgili Verdiği 23.07.2012 Tarihli Kararı	143
KAYNAKÇA	145

**NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE RANT:
Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirme Örneği**

KISALTMALAR

AKP	: Adalet ve Kalkınma Partisi
BİMER	: Başbakanlık İletişim Merkezi
BİB	: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DB	: Dünya Bankası(World Bank)
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
EGEPORT	: Ege Liman İşletmeleri A.Ş
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
GATT	: General Agreement on Tariffs and Trade (Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması)
GATS	: General Agreement On Trade In Service (Hizmet Ticareti Genel Anlaşması)
IMF	: International Money Fon (Uluslararası Para Fonu)
LİMAŞ	: Kuşadası ve Çevresi Liman İşletmeleri ve Hizmetleri Turizm Sanayi Ticaret İnşaat Eğlence Nakliyat ve Özel Sağlık A.Ş
KTB	: Kültür ve Turizm Bakanlığı
KKL	: Kuşadası Kruvaziyer Limanı
ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖYK	: Özelleştirme Yüksek Kurulu
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

NEOLİBERAL EKONOMİDE TURİZM VE RANT

Kuşadası Kruvaziyer Limanı Özelleştirme Örneği

1. GİRİŞ

Beş alt başlık şeklinde bulunan bu bölümde araştırmanın yöntemi ile ilgili açıklamalar bulunmaktadır. Bu bölümde öncelikle konumuzla ilgili olduğu düşünülen temel kuramsal bilgilere yer verilmiştir. Çalışmanın temel problemleri de belirtildikten sonra bahsedilen kuramsal bilgilerle bu problemin ne şekilde çözüme kavuşturulduğu anlatılmıştır. Ayrıca yazım sürecinde kullanılan bilgilerin ne şekilde edinildiği ve kullanıldığı açıklanmış, çalışmanın anahtar kavramları tezde kullanıldığı anlamlarıyla tanımlanmıştır. Son olarak araştırmanın sunum sırasına yer verilmiştir.

1.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu

Tarih boyunca her ekonomik sistem beraberinde bir toplum modeli de oluşturmuştur. Ancak bu durum Batı merkezli düşüncenin aksine ekonominin, toplumun ve her ikisi arasındaki ilişkinin her coğrafyada farklı gelişmesini sağlamıştır. Olayların gelişiminin her coğrafyada kendine has koşullar altında değerlendirilmesi ekonomiler ve toplumlar arasındaki ilişkinin anlaşılabilmesi için şarttır. Çünkü yaşam alanlarımızın sınırlılıkları ekonomimizin hangi araçları ne şekilde kullanacağını belirler (Şaylan, 2002: 135).

Ekonomik altyapı açısından önemli olan yaşam alanı kavramı, en temelde coğrafi bir kavram olarak karşımıza çıkar. Coğrafya açısından ise yaşam alanı kavramı Sanayi Devrimi sonrasında giderek artan bir oranda, birçok kişi için kent

mekânları anlamına gelmektedir. Kentlerin kapitalist ekonominin yükseldiği 19. ve 20. yüzyıllarda, birçok disiplinin konusu haline gelmesi de bu yüzdendir.

Sosyal Bilimler adına kenti, uzmanlaşmış bir bilim dalı olarak çalışan ilk grup Chicago Okuludur. 20. yüzyılın ilk yarısına kadar hâkim olan görüşleri oluşturan bu ekolün temsilcileri temel olarak kır ve kent arasındaki ayırmadan yola çıkarak kent mekânının yabancılaşma gibi insan davranışları üzerindeki etkilerini araştırmışlardır (Duru, Alkan, 2002: 12). Kentlerin niceliksel özelliklerinin ön planda olduğu bu yaklaşım ampirik araştırmalara dayalı olarak gelişmiştir.

Yüzyılın ikinci yarısında ise kente ilişkin bu bakış tamamen değişir. Lefebvre, Castells ve Harvey kente dair gelişen yeni bakışın öncüleri konumundaki düşünürler olarak karşımıza çıkar. Bu düşünürler Marxist bir yaklaşımla üretim tarzı kavramını kent ve toplum arasındaki ilişkide merkeze oturtarak çok daha genel bir kavrayışla konuya eğilmişlerdir (Kaygalak, 2008a: 671). Bu sayede kentin salt niceliksel yanını araştırmaktan çok sınıfsal bir bakış açısıyla, üretim biçimi tarafından yaratılan kentin araştırılmasına öncülük etmişlerdir.

Kent araştırmalarındaki bu iki kanal birbiriyle ilişkilendirilebilen ve ayırışan birçok noktaya sahiptir. Ancak sonuç itibari ile bu düşünüş tarzları başta da belirttiğimiz gibi tarihten ve coğrafyadan bağımsız şeyler değil aksine, tamamen içine doğdukları dünyanın birer yansımalarıdır. Fordizmin doruk noktalarında kentlerin sadece mekândan ibaret olduğu algısı, kent mekânı ile ilgili olarak mekanik bir düşünüş tarzının ortaya çıkmasına yol açarken, sol ideolojilerin yükseldiği ve gelişen sanayiye dayalı olarak sadece nüfus ve kentleşme gibi konularla açıklanamayan kentsel toplumsal yapıların 60'lı ve 70'li yıllarda da sınıfsal çözümlenmelere konu olması, tarih ve düşünce biçimleri arasındaki ekonomik belirlenim ilişkisinden kaynaklanmaktadır.

Aynı şekilde Liberal iktisat kuramının mekâna bakışı da tarihsel koşullar altında şekillendiği gözlemlenmektedir. Örneğin fizyokratlardan aldığı düşünce mirasıyla mekânı Klasik Yerleşim Teorisi başlığın temel olarak mesafe ve alan

olarak inceleyen von Thünen ve Alfred Weber'in tarımın ve sanayinin her şeyin merkezi sayıldığı 19. Yüzyıl sonu ile 20 başında yaşamış olmaları güzel bir örnek teşkil eder. Keza Liberal iktisat kuramında değinilen diğer iki başlık olan En Az maliyet Teorisi ve Merkezi Yerler Teorisi de yine kapitalist üretim tarzının zaman içinde aldığı devletçi ve neoliberal birikim modelleriyle paralellik göstermektedir (Arıcıoğlu, 2011). Ancak bu noktada tarihin ürünü olan düşüncelere yaklaşımımızın belirlenmesi sorunuyla karşılaşmaktayız.

Keza Liberal iktisat kuramı içerisindeki mekân kavramına yaklaşım tarihsel olarak değişiklik göstermiştir. Ancak teorilerin özünde yer alan işletmelerin yer seçimi optimizasyonu sürekli aynı kalmıştır. Kar maliyet analizi dâhilinde mekânı doğrudan metalaştıran bu nitelik fikirlerin tarih ve coğrafya kadar sınıfsal bakış açısına da bağlı olduğunu göstermektedir. Mekânı toplumsal kullanımı yerine direk kuruluş yeri seçimi açısından ele alan Liberal kuram bu bakımdan iki şeyin göstergesidir. Birincisi epistemolojik olarak sosyal bilimlerde tarafsızlığın imkansız olduğunun¹, ikincisi ise bu çalışmanın üzerine kurulu olduğu kapitalizmin her koşulda mekânı metalaştırarak rant ürettiği gerçeğidir.

Bu nokta da tekrar kente dair düşünüş tarzlarına dönecek olursak, günümüzde gerek Chicago Okulunun gerek se de Marx'ist yaklaşımın çalışmalarda kullanıldığını görmekteyiz. Ancak Chicago Okulu teorileri kapitalizmin değişen birikim koşulları ile önemlerinin büyük bir kısmını yitirmişlerdir. Kenti içinde bulunduğu ekonomik ve toplumsal süreçlerden bağımsız değerlendirmeyen ikinci grup düşünürlerin görüşlerinin yukarı da bahsettiğimiz bilimsel taraf olma açısından daha makul olduğu kanısındayız.

Harvey'in kent mekânlarının üretiminde sermayenin kriz ve yeniden organizasyonu sürecini vurgulaması, Castells'in bu üretimde kentsel toplumsal

¹ Başkaya (2008: 7) bilimselliğin temelinde yer alan teorinin etimolojik kökeninden yola çıkarak tarafsızlığın sosyal bilimlerde imkânsız olduğunu söyler. Yunanca teori yada Arapça anlamdaşı nazariye bakmak, bakış anlamlarından türetmiştir. Bu sebeple zaten toplumun içinde yaşayan araştırmacının topluma tarafsız yaklaşması olanaksızlaşırken, araştırmacının en temelde sınıfsal konumu bakışını yani teorisini üretmektedir.

hareketlerin önemi üzerinde durması Şengül'e (2009) göre bütün bir gerçekliğin parçalı halde açıklanmasından ibarettir. İki çözümlemede de tüm farklılıklara rağmen hâkim üretim tarzından yola çıkılması Şengül'ün saptamasını doğru kılmaktadır. Peki, bu düşüncenin merkezinde yer alan üretim tarzı kavramı nedir?

Marx (1970: 7) Üretim Tarzı kavramını Ekonomi Politığın Eleştirisine Katkı'nın meşhur ön sözünde, üretici güçler ve üretim ilişkilerinin birbirleri ile olan ilişkilerinin bütünü olarak kavramsallaştırmış, üretim tarzını bu yönü ile diğer toplumsal süreçlerin belirleyicisi konumunda tanımlamıştır. Marxist Literatürde altyapı üst yapı metaforuna kaynaklık eden bu kavram, ekonomiyi temelde üretim üzerinden ele alarak diğer tüm toplumsal yapıların belirleyicisi konumuna getirir.

Üretim tarzı kavramıyla ilgili üstünde durulması gereken bir nokta daha vardır ki bu da belirlenimcilik tartışmasıdır. Belirlenimcilik yaklaşımı gerek Marxist geleneğin içinden gerekse de dışından fazla indirgemeci olarak eleştirilmektedir. Ancak tüm eleştirilere rağmen ekonomik ilişkilerin topluma dair şeylerin oluşumunda en azından sınırları belirleyici nitelikte bir olgu olduğu gerçeği kimse tarafından yadsınmaz (Althusser, 2005; Bottomore, 2002; Hançerlioğlu, 1993).

Kapitalist üretim tarzı, bu bağlamda mekânı da üretme ve yeniden üretme gücüne de sahiptir. Buradan yola çıkarak kapitalist üretim tarzının bir meta üretim sistemi olduğunu yani üretilen her şeyin piyasada değişim değerine tabi mallar olduğunu da göz önüne alırsak, mekânın üretimi ve yeniden üretimi için de aynı durum geçerli olduğu sonucuna ulaşmış oluruz. Bu noktada mekânların ve üzerinde üretildikleri toprakların salt kullanımdan kaynaklanan değerlerinin mülkiyet ilişkileri bağlamında değiştiğini ve değişim değerinin ön plana çıkarak bir fiyatla metalaştıklarını görürüz. İşte bu sürecin sonunda topraktan ve üzerindeki yapılı mekândan hiçbir emek sarf etmeden kazanılan artı değer en kaba hali ile rantı tanımlamaktadır.

Klasik İktisadın temel konularından biri olan rant, yalnız kapitalist üretim tarzına has bir olgu olarak karşımıza çıkar. İlk olarak kapitalizmin gelişmesi ile tarım

toprakları üzerinde görülen ve bu topraklar özelinde kavramsallaştırılan rant, günümüz için kentler başta olmak üzere dünya üzerindeki herhangi bir coğrafi noktada üretilebilen bir hale gelmiştir.

Feodal üretim tarzında bir üretim aracı olan toprağın değeri tartışmasız feodal ekonomide de çok önemlidir. Hâkim üretim tarzından kaynaklanan bu doğrusal ilişki kapitalizmde toprağın hâkim üretim aracı vasfını yitirmesiyle farklı değerlendirme süreçleri içine girmesine yol açmıştır. Artık toprak emekle birleşerek temel üretimin yapıldığı alan olmaktan çıkartılmış yerine üretim sürecinin basit bir nesnesi haline gelmiştir.

Toprağın bir meta haline gelmesi süreci, Sanayi Devrimi ile ticarileşen tarımın geleneksel üretim biçimlerinden koparak piyasa için sürekli büyümek zorunda olan endüstriyel bir hale gelmesi ile başlar. Temel üretim aracı olan toprağın, kendi üretim gücüne ve diğer ekonomik değişkenlere göre emek harcanmadan değerinin artması yani rant üretmesi, tarihsel sürecin bir sonucu olarak karşımıza çıkar.

Rant kavramının içine doğduğu yıllar kapitalizmin giderek güçlendiği 18. ve 19. yüzyıllardır. Klasik ekonomi politiğin bu konuya eğildiği yıllarda, gerek Ricardo'nun (2008: 45) toprakların konumlarından kaynaklı olarak değerlendiklerini ifade ettiği diferansiyel rantı gerekse de Marx'ın (2003: 660) kapitalist mülkiyet ilişkilerinden yola çıkarak kavramsallaştırdığı tekelci mutlak rantı, kapitalist üretim tarzının toprak ile olan ilişkisinin bir sonucu olarak ortaya çıkan rantın 18. ve 19.yüzyıllardaki izdüşümleridir.

Tabi bu kuramlar hala geçerliliğini korumakla birlikte, tarım arazileri ve kapitalist piyasa ilişkisinden kaynaklı oluşan rant günümüzde genel geçer sınıfsal anlam taşımamaktadır. Rant, kapitalizmde kentsel alanda da ortaya çıkan ve bu haliyle ekonomide tarımsal ranttan daha önemli bir konumdadır.

Günümüzde kent toprakları üzerinde yapılan yatırımların ve kent planlarının değiştirdiği kentsel toprakların konumsal değerleri rantın ortaya çıkmasında en büyük etkidir. Rant ile ilgili olarak, Ricardo'nun (2008: 146) değindiği gibi, rantın sanayiye geriletici bir etkisi olduğu bu yüzdende bir şekilde toprak sahibine değil topluma dönmesi gereken bir değer olduğu yönündeki görüşünün yerine 21.yüzyıl finans kapitalini en verimli yatırım alanı haline gelmesi, Postfordist Sermayenin mekânsal önceliklerinin değişmesinden kaynaklanmaktadır (Eraydın, 1992; Harvey, 2012).

Sermayenin uluslararası hareketliliğine dayalı olarak kentteki toprakların değerindeki değişimler toprak ve üzerindeki yapıları da piyasa içine çekerek birer mal haline gelmesine sebep olur. Bu durumun doğal bir sonucu olarak da günümüzde toprak ve üzerindeki yapıların kullanım değerleri değil değişim değerleri ön plandadır. Rantın bir sektör haline gelerek, doğrudan rant için üretilen mekânları ortaya çıkarması da neoliberal birikim koşullarında kent toprağına yapılan yatırımların ne kadar kârlı olduğunun bir göstergesidir.

Toprağın da kapitalist piyasada meta olarak bir yerinin olması neoliberal sermayenin genel mantığı ile ilintili olarak kent mekânının üretimini sağlarken, kent mekânın kârlılık sınırları içerisinde nasıl üretileceği ise daha çok bulunduğu coğrafyanın özelliklerine göre gelişen uluslararası iş bölümü ile belirlenmektedir.

Çalışmamızda Kuşadası kentinde ortaya çıkan rantın, Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nın Özelleştirilmesi Örneğinde kentin uzmanlaştığı turizm sektörü temelinde mekânın yeniden üretimi değerlendirilecektir. Devlet mülkiyetinden özel mülkiyete geçiş bağlamında turizm Kuşadası'nda rantı oluşturan en büyük etken olarak değerlendirilecek ve KKL'nin mekânsal yapısı çözümlemeye çalışılacaktır.

1.2. Araştırmanın Yöntemi

Sermaye kent mekânını kendi kâr mantığına göre biçimlendirirken yerel ögelerin etkisinden kurtulamaz. Sermayenin genel mekanizması kentin yerel mekanizmasını doğrudan yıkabilecek bir güce sahip değildir. Gerek kentin coğrafi yapısı, gerekse de sosyo ekonomik yapısı yatırımın biçimini belirleyen en büyük etkidir. Tüm bu sebeplerden dolayı her kent için farklı bir kanalda yürüyen üretim ilişkilerine kent özelinde değinmemiz gerekir. Çünkü kapitalist üretim ilişkileri, her kentte farklı dinamikler üzerinden yükselmektedir.

Kapitalizmin kent özelinde farklı dinamikler üzerinden kendini üretmesi, tabi ki üretim ilişkilerinin değiştiği anlamına gelmez. Sermaye hangi koşulda olursa olsun kent mekânını üretirken kent toprağında da belirli değer değişimlerine yol açar ve bu durum üzerinde yükseldiği farklı dinamiklere rağmen sermaye emek ilişkisini değiştirmez.

Rant sonucunu doğuran bu değer değişimleri kapitalizmin günümüzdeki biçimi olan neoliberalizm çerçevesinde bahsettiğimiz coğrafya ve yerel ögelerle sıkı bir ilişki içerisindedir. Her kent için aynı birikim koşullarında farklı araçlar kullanarak oluşan bu rant, Kuşadası'nda da turizm eliyle yürütülmektedir.

Neoliberal mekânsal uzmanlaşmanın bir sonucu olan bu durum sermayenin kent mekânında yarattığı değer değişmelerinin Kuşadası'nda turizm üzerinden yürümesi şeklinde gözlemlenir. Endüstrileşmiş turizm, Kuşadası kent mekânında o kadar yoğun bir haldedir ki mekânın yanı sıra aile, evlilik gibi çoğu üst yapı kurumunu dahi etkileyebilmektedir. Sermayenin turizm endüstrisi eliyle kenti biçimlendirmesinin doğal sonucu olarak rant da bu kanaldan oluşmaktadır.

Rantın oluşumunu tetikleyen öge olarak turizm, kentlileri son 40 yılda tarımdan koparmıştır. Üretim aracı olarak toprak, yerini yapılı mekânın bir unsuru olan toprağa bıraktığı noktada turizm temel geçim kaynağını oluşturduğundan,

turizm toprağın değerlenme sürecinde başat faktördür. Tabi ki bu süreç sadece piyasada kendiliğinden oluşan bir şey değildir. Devletin kent planlamasında ki tekel konumu ve özelleştirme uygulamalarını da göz önüne alırsak bu rant oluşumunda devletin de aktif olduğunu görebiliriz.

Kuşadası 1960 sonrasında bir turizm kenti olma yolunda ilerlerken, kent mekânına yerleşen sermayenin kent toprağını kullanım değerinden çıkararak piyasada alınıp satılan, kâr getiren bir meta haline dönüştürmesi, kent toprakları üzerinde bir rant ekonomisi kurulmasını sağlamış ve turizmi kente entegre eden en büyük etken olarak KKL’de bu rant oyununun merkezinde kalmıştır. Kente kara yolu ulaşımını sağlayan yolların hala devlet elinde olması bu alanda oluşabilecek doğrudan bir rantı engellerken, turizmin kalbi olan ulaşım ihtiyacını Kuşadası’nda KKL sağlamaktadır. KKL’nin 1980 sonrası gelişen ekonomik entegrasyon süreci sonunda özel sektöre açılması, bir başka deyişle özelleştirilmesi tüm kent ekonomisini ve dolayısıyla toplumunu etkileyecek büyüklükte bir rant ortaya çıkarmıştır.

KKL’nin özelleştirilmesi de tüm bu neoliberal uygulamaların bir yansıması olarak karşımıza çıkar. Gerek özelleştirme gerekse de sonrasında yaşananlar, 40 sene önce devlet tarafından Kuşadası’na biçilen turizm rolünün günümüzde nasıl rant ürettiğinin göstergesidir.

Bu bağlamda neoliberal piyasada devlet sermaye ilişkisinin Kuşadası Kruvaziyer Limanı özelinde, yerel dinamikler üzerinden nasıl biçimlendiğinin gösterilmesi Çağdaş Kapitalizmin kent mekânına nasıl entegre olduğu sorusuna cevap vermektedir.

1.3. Araştırmanın Bilgi Toplama ve İşleme Araçları

Araştırmanın kuramsal çerçevesi için toplanan bilginin büyük bir çoğunluğu klasik ekonomi politik eserlerinden elde edilmiştir. Kuramsal çerçevenin oluşturulması ve toplanan diğer verilerin işlenmesi adına bu eserlere başvurulmuştur. Diğer yandan araştırmanın hâlâ sıcak bir tartışma ortamına sahip olması, yakın tarihlerde karara bağlanmış ya da hâlâ devam eden mahkemelerin dokümanları üzerinden inceleme yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu sebeple KKL konusunda idari nitelikli birçok mahkeme kaydı kuramsal çerçeveye paralel kullanılmaya çalışılmıştır.

Bunlara yardımcı olarak konunun muhatabı sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve yerel halk ile yapılan birebir görüşmelere de başvurulmuştur. Özellikle Liman Platformu ve LİMAŞ temsilcileri ile süreç derinlemesine görüşülmüş ve Platformun bir toplantısına da gözlemci olarak katılmıştır.

Ayrıca devletin turizm politikalarını gösteren DPT ve TÜİK raporları da yine kuramsal çerçeveye paralel ancak örnek olay üzerinden çözümlenmiştir.

1.4. Araştırmanın Anahtar Kavram Tanımları

Kamu Yararı: Kamu yönetimlerinin; bireysel çikara karşılık toplum çıkarını korumak ve bireyin de toplum içerisinde insanca yaşayabilmesini mümkün kılmak adına kamu ihtiyaçlarını giderirken yaptıkları tüm eylem ve işlemlerinde, gözetmek zorunda buldukları varlık amaçları (Gözübüyük, 2003: 8).

Kruvaziyer Limanı: Kruvaziyer gemilerin ebatlarından kaynaklı olarak derinlik ve büyüklük gibi donanıma sahip, gemilerin yanaşmasına ve bağlanmasına, yolcuları indirmeye müsait deniz yapılarına, elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarına, gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü alanlarında içinde bulunduğu limanları Kruvaziyer limanlar olarak tanımlayabiliriz. Ayrıca kruvaziyer yolcuları için kentten bağımsız, steril yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binaları gibi yan tesislerinde bulunmaktadır (Kıyı Kanunu, 3621:md6).

Kruvaziyer Turizmi: İngilizce cruise kelimesinin bozuşması ile üretilen Kruvaziyer bir turizm aktivitesinden çok kıtalararası yapılan lüks gemi seyahatleri şeklinde doğmuştur. Ancak günümüz turizm endüstrisinde bir seyahat aracından öte başlı başına amaç halindedir. Kruvaziyer turizmde önemli olan bir yere ulaşmak değil aksine bir kasaba kadar nüfusu ve restoran, bar, yüzme havuzu, buz pateni pisti, golf sahası gibi birçok turizm aktivitesini yapılabilme olanağı sağlayan tesislerin olduğu devasa gemilerle deniz üzerinde seyahat ederek tatil yapmaktadır. Kruvaziyer turları genelde başladığı yere geri dönerek biter ve tur içerisinde yanaşılan limanlarda da turistik aktivitelerde bulunulur (*Kıyı Kanunu*, 1990).

Mekân: Gerek Arapça gerekse de İngilizce uzay, evren sözcükleriyle eş kökenli olan mekân, evrende maddi konumda bulunan tüm varlıkların işgal etmek zorunda olduğu boşluk, yer şeklinde bir hayli geniş bir anlam içerir. Bu genel tanımlama mekânı tüm toplumsal aktivitelerin gerçekleştiği temel, maddi özelliği haline getirir. Ancak mekânın toplum ile olan ilişkisinin diğer bir boyutu da mekân üretiminin birikim süreci ve sınıfın da yansıması olarak ortaya çıktığı gerçeğidir (Harvey, 2012c: 454).

Özelleştirme: Sürekli büyüme eğilimine sahip olan sermayenin, hareket alanının sınırlarına dayanarak karlılık krizine girmesi sonucu yeni yatırım alanlarına ihtiyaç duyması ve genişleyebileceği en büyük, en yeni yatırım alanlarının da devlet kontrolü altında olması, kamu mülkiyetindeki unsurların piyasalaştırılması özelleştirme olarak tanımlayabiliriz (Güler, 2005: 18).

Turist: Turist; Sürekli yaşadığı mekândan geri dönmek kaydıyla belli bir süreliğine başka bir mekâna belli bir ulaşım ağını kullanarak giden ve gittiği mekânlarda da temel fizyolojik ihtiyaçlarının dışında gündelik hayattan kopuk bir tüketim pratiğine sahip ziyaretçilere verilen isimdir (Eralp, 1983).

Turist Bakışı: Turizm aktivitesi sırasında tüketilen mal ve hizmetler gündelik hayattakinden farklı olarak her zaman haz verici deneyimler yaşanması üzerine kuruludur. Turistlerin tüketimi ise oteller, restoranlar, tarihi veya doğal yerler, gibi turizm için üretilmiş mekânlar üzerinde gerçekleşir. Bu noktada turist pratiklerinden birisi olan bakma, seyretme pratiği de mekânların görsel bir tüketim biçimidir. Kır veya kente dair bir manzarayı seyretme pratiği turizm aktivitesi öncesi toplum tarafından üretilmiş bazı değerler sisteminden kaynaklanır. İşte turistlerin seyrettikleri mekânların ve nesnelerin onların “*beğeneceği*” biçimde onlarla konuşmaları ya da bu yalnızca bu beklenti turist bakışıdır (Urry, 2009).

Turizm: Etimolojik kökeni bakımından Fransızca dönmek, döngü anlamına gelen “Tour” kelimesinden (Nişanyan, 2012) türetilen turizm; Bir pratik olarak, ihtiyaçları asgari şekilde tatmin eden bir ulaşım ve konaklama ağı ile yeme içmeyi de

içinde barındıran gündelik hayattaki mekânlardan farklı, özel ve turizm için özel üretilmiş mekânlara yapılan, süresiz seyahatlerdir (Eralp, 1983: 8; Urry, 2009).

1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası

Bu çalışma dört kesim ve yedi bölümden oluşmaktadır. Birinci kesim olarak kurgulanmış birinci bölümde, araştırmanın kuramsal temelleri, hipotezleri ve yöntemine dair açıklamalar yer almaktadır. İkinci kesim olan kuramsal çerçeve ise ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerde yer almaktadır. İkinci bölümde araştırmanın temel iki kavramı olan turizm ve rant tartışılmış, üçüncü bölümde turizm ve rantın kapitalist mekânın üretimi üzerinden tarihi anlatılmış, dördüncü bölümde de yine mekân üzerinden turizm ve rantın Türkiye'deki tarihsel gelişimi anlatılmıştır. Katkıyı içeren üçüncü kesim ise beşinci bölümde bulunmaktadır. Bu bölümde turizm, rant ve mekânın Kuşadası özelinde tarihsel gelişimi üzerinden KKL özelleştirmesine neden olan sosyo ekonomik yapıya varılmıştır. Arkasında KKL'nin özelleştirme süreci ve sonrasında üretilen rantın dinamikleri çözümlenerek birikime katkısı ve bölüşümü aktörleri üzerinden ortaya konmuştur. Dördüncü ve sonuncu kesimde ise gerekli ekler ve sonuç bölümleri bulunmaktadır.

2. KAVRAMSAL OLARAK TURİZM VE RANT

Turizm ve rant çok ayrı iki konu gibi görülseler de bağımlı oldukları temel argümanın mekân olması bakımından çok yakın iki kavram haline gelmektedir. Turizmin gerek doğal, gerekse de yapılı çevrelerin farklı bir bakış altında satıldığı bir sektör olması özel olarak üretilmiş turist mekânlarına ihtiyaç duymasını sağlar. Kumsalların yanı başında inşa edilmiş otellere, yüksek dağlardaki kayak evlerine, balta girmemiş bir ormanda yapılmış tahta barakalara ya da Ortaçağdan kalma bir şato gibi, mekânlara ihtiyaç duyan turizm endüstrisi bu sayede dönemin ekonomik ve kültürel koşullarına göre uygun olan mekânları kendi ihtiyacı doğrultusunda yeniden üreterek, mekânı doğrudan tüketimin bir nesnesi halinde turistlere pazarlar.

Değişime konu olan mekânların ise ranttan uzak kalmaları artık söz konusu değildir. Seyretme, farklı bir deneyim yaşama gibi imge ve pratiklerle kullanım değerlerinden uzaklaşan mekânlar, devletin de politik desteği ile sermayenin birikim unsurlarından biri haline gelmektedir. Bu bölümde turizm ve rant tanımlanarak aralarındaki ilişkinin mekân üretimi ve yeniden üretimi sürecindeki konumu tartışılacaktır.

2.1. Turizm ve Rant Kavramlarının

Görece Bağımsız Gelişim Süreçleri

Turizm ve rant, tarih ve coğrafyaya bağlı olarak maddi pratiklerin içerisinde doğup gelişen iki kavramdır. Gerçek hayat içerisinde doğan ve gelişen turizm ve rant yine aynı gerçeklik içerisinde değerlendirilmelidirler. Bunun için arka planları ile birlikte düşünülüp teorik olarak kavramsallaştırılmaları gerekir. Bu kavramsallaştırma çabası turizm ve rant kavramlarını görece tarih ve coğrafyadan sıyrarak teorik bir hale getirmeyi amaçlamaktadır. Her ne kadar topluma dair

herhangi bir pratiğin kavramsallaştırılması bir basitleştirme ve dolayısıyla gerçek hayatın karmaşıklığını göz ardı etme zorunluluğu taşısa da turizm ve rantı kavramsallaştırma çabalarımız konuya bakışımızı ortaya koyan bir yöntem bulma arayışı içinde olduğundan gereklidir (Kaygalak, 2008a: 669). Bu sayede iki kavram arasındaki ilişkinin diğer toplumsal süreçlerle ve toplumun kendisi ile olan ilişkisini anlamamız daha kolay bir hal alacaktır.

2.1.1. Bir Kavram Olarak Turizmin Gelişimi

Tatil kelimesi atalet, atıl gibi kelimelerle aynı kökten gelmektedir. Bu kelimelerin Arapça eylem kökü *ʾTL*, yani *“hareketsiz olma”* anlamındadır (Nişanyan, 2008: 28). Günümüz Türkçesinde atıl durumda olma, iş durdurma, tepkisiz durma gibi birçok anlamı karşılayan *ʾTL* kökü, Kapitalist Üretim Tarzının egemen olduğu toplumlarda çalışma zamanının dışındaki zamanı yani boş zamanı tanımlar. Boş zaman bu haliyle bağımlı değişken olarak çalışma zamanı tarafından belirlenen durumdadır. Zamanın çalışma saatleri üzerinden bu şekilde iki keskin kutba bölünmesi ise yalnız toplumun üretim merkezli biçimlendiği modern toplumlara has bir özellik olarak karşımıza çıkar.

Sanayi öncesi toplumların merkezinde meta üretiminin olmaması zamanın toplumsal etkinliklere göre biçimlendirilmesini mümkün kılarken Modern Toplumlar da ise zaman, üretimin önceliği ve sınırsızlığı başlığı altında doğadan bağımsız yapılandırıldığından toplumsal etkinlikler ancak çalışma zamanının dışında örgütlenerek zamanı iş günü ve boş zaman formunda ikiye bölmektedir (Urry, 1999: 15). Bu sebeplerden Kapitalist Üretim Tarzının bir sonucu olan boş zamanın asıl amacı emeğin kendini yeniden üretebilmesi olarak karşımıza çıkar.

Bu yeniden üretim süreci en temelde fizyolojik ihtiyaçları kapsamakla beraber günümüz toplumlarında dinlenme ve eğlenme amaçlı bazı pratikleri de içerir.

Bu pratiklerin öncülü olan ihtiyaçların kapitalist piyasaca tatminiye turizm endüstrisinin var olmak için ihtiyaç duyduğu ortamı yapılandırmaktadır.

Kapitalist Üretim Tarzında endüstri niteliğinde olan turizm, sanayi öncesi toplumlarda da karşımıza endüstri olarak değil ancak toplumsal bir etkinlik olarak çıkar. Bu sebeple turizm her ne kadar piyasadan bağımsız anlamsızlaşmakta ise de barındırdığı pratiklerin insani nitelikleri turizmi dinlenme olarak ihtiyaçlar mekanizmasına dâhil etmektedir.

Dinlenme ihtiyacını karşılık gelen turizm endüstrisi en temelde iki pratik üzerinde yükselmektedir. Birincisi; sabit, sürekli bulunan bir mekândan farklı bir mekâna gitmek. İkincisi ise; belirli bir süre bu mekânda bulunduktan sonra sürekli ikamet edilen mekâna geri dönmektir (Çoruh, 1980: 2552). Bu tanımlamalardan da anlaşılacağı üzere turizm, süreklilik arz etmeyen bir boş zaman eylemidir.

Çalışma yaşamının sürekliliği emek gücünün işe bağımlı bir mekânda yaşamasını zorunlu kılmaktadır. Kapitalist Kentleşmenin temelini de oluşturan bu durum içerisinde turizm istisnai bir yerde durur. Bu sebepten turizmin dinlenme ihtiyacı ile ilgili tüketim mekânlarını, iş yerleri ve konutların görece uzağında yapılandırması gerekir. Turizmin temelini oluşturan boş zamanın ve turist mekânlarının aynı zamanda hızlı ve güvenilir bir ulaşım sisteminin varlığına bağlı olması turizm için ulaşım sistemini de vazgeçilmez hale getirmektedir.

Tıpkı zamanın bölümlenmesi gibi hızlı bir ulaşım sisteminin kullanılması da modern toplumlarda Sanayi Devrimi sayesinde görülen bir özelliktir. Metaların daha hızlı, güvenli ve daha büyük bir alanda dolaşımını sağlayabilmek için ulaşım sistemini geliştiren sanayi kapitali aynı zamanda kitlesel bir taşımaya da olanak sağladığından turizm sektörünün oluşmasına zımni bir katkı sağlamıştır (Eralp, 1983: 37). Ulaşım ağının giderek daha büyük kitlelerin tüketebileceği bir hizmet haline gelmesi belirli dönemlik seyahatlerin de artmasını sağlamıştır. Ulaşım sisteminin çok daha yoğun ve döngüsel olarak iki yönlü kullanımı ise turizmin endüstrisinin en temel ihtiyacı olan turizm mekânlarının üretilmesinin önünü açan gelişmedir.

Geri dönüş fikrini bünyesinde taşıyarak farklı bir mekâna yolculuk yapmak, boş zamanı çalışma zamanlarına tezat oluşturacak eylem ve mekânlarda geçirme eğiliminden kaynaklanır. Yalnız boş zamanlarda gidilebilecek bu mekânlarda günlük rutinlerin dışında ve ilginç deneyimler yaşanmalıdır (Urry, 2009: 16). Bu anlamı ile boş zaman, geleneksel bakış açısındaki gibi emeğin ödülü olan bir şenlik, dinlenme süresi olmaktan çoktan çıkmıştır. Boş zaman gündelik olandan bir anlığına kopmuş, geliştirilmiş bir gösteri haline gelmiştir (Lefebvre, 2010: 66).

Genelleşmiş gösteri tanımlaması tüketimin değişen niteliği ile ilgilidir. Tüketilen nesnenin işlevsel önceliğinin reklam, marka gibi imgesel öğelere geçmesi geliştirilmiş izleme ve kolektif tüketim ilişkisini oluşturmaktadır. Bu bağlamda tüketimin ritüelleştirilmesi emeğin yeniden üretimi için tasarlanan boş zamanı da kapitalist tüketimin içerisine çekerek metalaştırmıştır. Turizm ve gündelik hayat arasındaki tezatlık tam da bu noktada tüketim kavramıyla ilişkilendirilir. Gündeliğin dışındaki tüm eylemleri kapsamasına inanılan boş zaman aktiviteleri böylece tüketimin en sürtünmesiz alanlarını yaratmakta ve sürtünmesiz bir tüketim alanı olarak turizm endüstrisini kapitalizmin en yıkıcı sektörlerinden biri haline getirmektedir. Turizmin farklı mekân ihtiyacı, gündelik hayata tezat tüketim anlayışı ile birleşince turizm için uzmanlaşan yerleşim yerleri birer açık hava tüketim merkezleri haline dönüşmektedirler.

Üretilen bu yeni açık hava pazarları da kapitalist piyasada ancak kullanım değerlerinden soyutlanmış malların tüketimi ile hayat bulabilir. Örneğin, turist mekânlarının örüntüsünü oluşturan en büyük etkenlerden biri seyretme pratiğidir. Bakılan yer günlük deneyimlerden uzak olma fikrini veren kır veyahut kent manzaralarıdır (Urry, 2009: 17). Herhangi bir ihtiyaca işlevsel olarak karşılık gelmeyen bu pratik, tatil (turizm aktivitesi) öncesi, bilincimizde oluşturulmuş görüngülerin birer yansımasından başka bir şey değildir. Batılı turistler için hala doğunun oryantalist bir mekân olması fikri ya da büyük şehirlerde yaşayan turistlerin her tatilde gittikleri küçük kasabalara sürekli yerleşmek istemeleri, bu bakış sayesinde var olur.

Turizm aktivitelerinin psikolojik amaçlarından bir diğeri de turizmin bir statü göstergesi niteliğinde olmasıdır. Turizmin geniş kitleler tarafından benimsenmesinin tarihsel anlamda farklı kaynakları vardır. Ancak insanların dinlenmek için böylesine şatafatlı karmaşık ve yorucu pratiklere ihtiyaç duyması statü göstergelerinin ideolojik niteliği olan lüks tüketimde saklıdır. Bu bağlamda, kurumsal hali ile Ortaçağ Aristokrasisinden gelen turizmin bu statü göstergesi niteliği, turizm faaliyetlerinin giderek daha lüks bir hal almasına da yol açmaktadır (Urry, 2009: 20).

Turizmi ihtiyaçlar mekanizmasında bu şekilde tekil bir duruma indirgeyerek biraz aşırıya kaçmış olabiliriz. Bu sebeple statüyü turizm için ancak bir ilk sebep olarak düşünmemiz daha sağlıklı bir analiz olacaktır. Sonrasında gelişen tüm pratikler ise şüphesiz üretim ve tüketim sisteminin turizm endüstrisi üzerindeki yansımalarıdır. Bu da turizm için ilk sebep olarak statüyü tarih ve coğrafyadan bağımsız değil tersine ekonomik altyapının kültürel karşılığı haline getirmektedir.

Sonuç olarak turizm, Kapitalist Üretim Tarzına has bir pratik olmakta, zamanın bölümlendirilmesi, ulaşım sistemlerinin kalitesi ve turizm mekânlarının üretimi ile endüstriyel hale gelebilmektedir. Sektörün varoluş sebebi en temelde bunlarla ilgili iken günümüz turizm endüstrisinin dayattığı gibi insanın temel ihtiyaçlarından olan dinleme ihtiyacı sektör tarafından kullanılan bir araç haline gelmiştir. Turizmi bir endüstri haline getiren, bireylerin ihtiyaçları ve tutumları değil tutumların oluşmasında kullanılan ideolojik aygıtlar ve ihtiyaçlar üzerinden inşa edilmiş modern toplumlara has üretim ilişkileridir. Kapitalist emek piyasasında başkası için emeğini satan işçinin kendine ait olan zamanın da yine kapitalizm tarafından örgütlendirilip satılması turizm endüstrisinin özünü oluşturmaktadır.

2.1.2. Bir Kavram Olarak Rantın Gelişimi

Kapitalizme geçiş tartışmaları çok boyutlu ve üzerinde hala anlaşılammış birçok konuyu bünyesinde barındıran bir tartışma olarak karşımıza çıkar (Dobb, 2000). Tartışmanın hem Liberal hem de Marksist yazındaki muğlak yerine rağmen su götürmez bir gerçeklik vardır ki o da kapitalizme geçişin feodal üretim tarzının içsel çelişkilerinden kaynaklandığıdır (Marx, 1970). Bu değişim sürecinde, 1789-1848 arasında feodalitenin temeli toprakta olanlar, dünya üzerindeki birçok insanın kaderini de belirlemiştir (Hobsbawm, 2005: 163).

Hobsbawm (2005: 164) 1789-1848 yıllarında toprakta olanları yani kapitalizmin doğuşu ve feodal toprak kullanımını arasındaki ilksel ilişkiyi; *“Dünyanın geleneksel tarım sistemlerinin ve kırsal toplumsal ilişkilerin büyük donmuş buzul tabakası, ekonomik büyümenin verimli toprağını örtmekteydi.”* şeklinde açıklar. Toprak üzerinde başlayan bu çelişkide kâr peşinde koşan kapitalistin bu buz tabakasını eritmesinin de üç tür değişim ile mümkün olduğunu belirtir. Birincisi; toprağın mülk sahipleri tarafından serbestçe alınıp satılabilen ticari bir mal haline gelmesi, İkincisi; pazar için üretken kaynaklar arayan bir sınıfın mülkiyetine geçirilmesi ve toprakların öz-çıkar yani kâr mantığı ile idare edilmesi, üçüncüsü ise; toprağa bağlı büyük kır nüfusunun tarım dışı sektörler için rahatça hareket eden ücretli işçilere dönüştürülmesidir.

Bu üç değişimin temelinde geçiş aşamasındaki bir toplumda yeni egemenin, tortul sınıfsal öğelerle yaşadığı çatışma görülmektedir. Egemenliğini soydan gelen değerleri ve mülklerinden alan asillere karşı soylu olmayan ve kâr rekabet gibi yepyeni değerlere sahip burjuvaların üretim aracı olarak toprak üzerindeki savaşı, kendisini toprakların değerinde yaşanan bir değişim yani rant olarak göstermektedir. 18. ve 19. yüzyıl ekonomi politikçilerinin rant konusuna bu kadar eğilmelerin sebebi de tarımsal üretim açısından değerlendirilen toprağın, sanayi üretimi çağında rant kazanan toprak sahibi ile toplumun genel çıkarı arasında bir tezat görmelerinden

kaynaklanır (Kazgan, 2002: 85). Tabii toplumun genel çıkarı, özellikle Liberal iktisadi doktrin için burjuva çıkarı anlamına geldiği de unutulmamalıdır.

Ekonomi politiğin kurucusu sayılan Adam Smith (2011: 160) rantı, “*topraktan yararlanmak için ödenecek paha*” olarak tanımlar. Tanımlamadan da görüleceği gibi rant kavramının ilk ortaya çıkışı ve kavramsallaştırılması tarım arazilerinin burjuvaya kiralanması şeklinde olmaktadır. Fizyokratların sanayi üretimine yaptıkları atıftan yola çıkan Smith, toprağın kullanımı karşılığında kira olarak ödenen bir bedel olarak rantı kategorize etmektedir. Smith’ten bir adım daha öteye giden Klasik Ekonomi Poliğin en önemli ismi olan Ricardo ise rantı kira bedeli olarak açıklamakla kalmayıp rantı oluşturan etkenlerin peşine düşmüştür.

Ricardo (2008: 43) rantı tanımlarken, “*Rant, toprağın özgün ve yok edilemez güçlerini kullanmanın karşılığında mahsulden toprak sahibine ödenen paydır*” şeklinde bir ifadeye başvurur. Smith’in tanımından farklı olarak bu tanımda toprağın özgün ve yok edilemez güçleri kilit roledir. Ricardo, rantın salt mülkiyete bağlı oluşumunun ötesinde değer ve değeri belirleyen etkenlerle ilişkisini de göz önüne alır. Bu sayede aynı ürünü üreten iki farklı tarım toprağının birbirine göre olan farklı rantlarını açıklamak için “*diferansiyel rant*” kavramını da üretmiş olur. Diferansiyel rant, toprakların özgün verimleri ve bu verimlerinin artırılması için yapılan yatırımlardan oluşmaktadır. Toprağın özgül artıları kendinden menkul olduğundan, üzerine yapılan yatırım da mülkiyet sahibi tarafından değil toprağı işleten girişimciye ait olduğundan, son tahlilde Ricardo toprak sahibinin topraktan elde ettiği bu rantın sanayi toplumunun gelişmesi için zararlı olduğu çıkarımına varır (Turan, 2009: 27).

Niyetsellikleri bakımından her iki düşünürde kapitalist toplumun gelişimini burjuva çıkarlarıyla eş değer tuttıkları için rantı fayda değer ilişkisine göre değerlendirmiş, kullanım ve değişim değeri ile olan sınıfsal ilişkisine net bir ışık tutamamışlardır. Ancak özellikle Ricardo diferansiyel rant kavramı ile bu yolda değer doğasıyla ilgili önemli bir adım atmıştır. Sonrasında ise Marx Ricardo’nun

bu kavramını toprak mülkiyeti ile beraber rantın temeline oturtarak, üretim tarzı ekseninde daha işlevsel bir rant tanımlaması yapacaktır.

Marx (2003: 552) artı değerın üç unsurundan biri olarak rantı; “*Kapitalist Üretim Tarzı temeline dayanan toprak mülkiyetinin bağımsız ve özgül iktisadi biçimi*”, olarak tanımlamaktadır. Bu tanımda toprak rantının oluşumu için gerekli iki temel kavrama gönderme vardır. Birincisi Kapitalist Üretim Tarzının en önemli kavramlarından biri olan değişim değeri ikincisi de açıkça belirtilen mülkiyettir.

Değer üretme özelliği Kapitalist Üretim Tarzının belki de temel taşıdır. Üretim ve bunun kapitalist koşullar altında vazgeçilmez bir sonucu olarak artı değer üretimi kapitalizmin merkezinde yer alır. Ancak rantın oluştuğu toprak herhangi bir üretim sürecinin sonucunda elde edilmiş bir meta değildir. Bu yüzden rantın artı değer ile ilişkisi sanayi gibi başka üretim dallarında faaliyet gösteren sermaye tarafından belirlenmektedir (Marx, 2003: 543).

Rant bu doğrultuda toprak sahibi ve sanayici arasındaki mülkiyet kaynaklı artı değer bölüşümünün bir yansımasıdır. Dikkat edilmesi gereken nokta ise rantın ancak sermaye sayesinde artı değerden pay alabilmesidir. 18. yüzyıldaki tarımsal rantı oluşturan bu durum günümüzde de kent mekânı ve kentsel rant kavramlarının da temelinde yer almaktadır. Harvey’in (2003: 281) açıkça belirttiği gibi “*Bizim için mekân yaratan sanayi kapitalizmidir*”

Kent mekânı üzerinde sermayenin bu belirleyici etkisi şüphesiz mekâna entegre yatırımlar yüzündendir. Sermayenin fiziksel bir varlık olarak var olabilmesi, uzay-zamanda bir yer işgal etmesi anlamındadır. Kent mekânındaki varlığının iktisadi sebebi kent toprağını da fayda-maliyet üzerinden metalaştırması anlamına gelir. Meta dışı bir alan olarak kent toprağının metalaştırılması rantın değer ile ilişkisini belirleyen temel etkidir (Turan, 2009: 21).

Kent toprağının bir meta olarak piyasada dolaşıma çıkması onun artık geleneksel kullanım değerinden sıyrılarak değişim değeri özelliği taşıdığıının

göstergesidir. Bu sayede kent toprağının yalnız ihtiyaçlar mekanizmasına göre biçimlenen kolektif kullanım alanı özelliğinin üzerine, alınıp satılarak getiri kazanılabilen bir başka özellik de eklenmiş olur.

Rantın değer ile olan bu ilişkisi mülkiyet ilişkilerinin bir sonucu olarak karşımıza çıksa da mülkiyetin sadece Kapitalist Üretim Tarzında rantı doğurduğu unutulmamalıdır. Örneğin; Roma'da mülkiyet bir hak olarak kullanma, yararlanma ve tasarruf edebilme şeklinde sıralanan ilkelere sahipti (Güriz, 1969: 32), günümüzde de mülkiyetin hukuki statüsü aynıdır. Mülkiyetin hukuk üst yapısındaki statüsünün roma ile aynı olması toprak rantı özelinde bir anlam taşımaz. Çünkü Roma'nın Köleci Üretim Tarzı toprağı soyluların fiziki varlıkları ile bütünleştirdiğinden, bir üretim aracı olarak toprağın piyasada satılabilen bir mal haline gelmesini engellemekteydi. Yani kapitalist olmayan üretim tarzlarında piyasada satılabilen malların toprak verimliliğinden kaynaklı olarak mülk sahiplerine getirdiği fazla gelir, kapitalizmdeki endüstriyel diferansiyel avantajların aksine dolaşım sürecinin dışındadır (Amin, 1997: 91). Bu sebeplerden rant, gelirin sermaye dolaşımıyla ilişkisini yalnız entegre piyasalarda kurabildiğinden yalnız Kapitalist Üretim İlişkilerinde anlamlı hale gelmektedir.

Kent toprağının mülkiyet ile ilişkisi bu noktada çok önemlidir. Kapitalist toplumun yerleşim alanı olarak kent toprağının değerlendirilmesi süreci meta üretiminin bir sonucu iken oluşan artık değerlerin bölüşümü kapitalist mülkiyet anlayışının bir ürünüdür. Kent topraklarının mülkiyetlerini elinde tutanlar da toprak üzerinde oluşan artı değerden bu sebepten pay alabilmektedirler. Yani üretime yalnız ve yalnız mülkiyet hakları sayesinde katılırlar.

Kent toprağında ki değer artışları ilk elden toplumsal hareketlilikle yakından ilişkilidir. Kentleşme sürecine bağlı olarak kent mekânında konut, hastane ve işyeri gibi kullanım alanlarına ihtiyaç duyulması, kıt olan kent topraklarının bu olmazsa olmaz mekânlar arasında bölüşümünde aşırı talepten kaynaklanan bir fiyat değişmesine sebep olur (Kartal, 1977: 32). Özel mülkiyet hakkı, değer değişimlerinin

hem en derindeki sebebini oluştururken hem de değer artışları sonucunda rantı oluşturan unsur olarak karşımıza çıkar.

Herhangi bir yapının kent topraklarında yapılması aynı zamanda o toprakta başka bir mekânın yapılmaması anlamındadır Bu da kent toprağı ile ilgili tüketici seçeneklerinin kısıtlanmasını sağlar (Harvey, 2003: 147). Konut gibi temel ihtiyaçlara konu mekânların konumu ve ürettiğı rant, tüketici seçenekleri doğrultusunda gelişmektedir. Ricardo'nun (2008) tarımsal verimlilikten kaynaklı olarak oluştuğunu söylediğı farklılık rantı, kentsel alanlarda işlevsellikten kaynaklı olarak farklılaşan toprakta oluştuğunu söyleyebiliriz. Tabi bu farklılığın yine en temelde mülkiyet ile anlamlı olduğunu da unutmamalıyız. Bu noktada mülkiyet ve egemenlik arasındaki sıkı ilişkinin de rant üzerinde etkin rol oynadığı ortadadır².

Devlet aygıtının egemenlik yoluyla rantın üretimine ve bölüşümüne dâhil olması süreci ise devletin rantın bölüşümüyle ilgili belli bir gruptan yana tavır almaya zorlamaktadır. Liberal Demokratik Devletlerin yapısından kaynaklı bir “*rant arama*” durumu egemenlik ilişkisinden kaynaklı olarak söz konusudur. Rantın mülkiyet ve değerle olan ilişkisi sabit kalmak koşuluyla biçimsel bir tür olarak karşımıza çıkan rant arama kavramı, bazı grup ve bireylerin politik mekanizmalardan kaynak transfer edebilmek için yaptıkları *zaman ve para yatırımlarını (Rüşvet) ve yine bu rantları elde etmek için yapılan çeşitli (Lobicilik yapma) faaliyetleri* sonucunda ortaya çıkan kazançları kapsamaktadır (Soyak, 1996).

Rant bu görüngüsüyle sermaye ve devlet ilişkisindeki aksaklığın bir sonucu olarak ortaya çıkan bir problem olarak değerlendirilse de gerçekte kapitalist sermaye ve devlet ilişkisinin ürettiğı yapısal bir durumdur. Rant Arama yalnızca Kapitalist Üretim Tarzında oluşan ve sermaye lehine bölüşülen rantın üst yapısal özelliklerinin devlet aygıtı tarafından düzenlenmesinden başka bir şey değildir

² Mülkiyet kelimesi köken olarak Arapça MLK kökünden türetilmiş Egemenlik, Hükümdar gibi sözcüklerle eş kökenlidir.

2.2. Turizm ve Rant İlişkisi

Çalışma zamanında yapılan eylemler için gereklilikleri ve işyerinin özelliklerinden kaynaklanır. Boş zaman eylemlerinde ise kişisel gereksinimler ön plandadır. Gereksinimler mekanizması bu bağlamda tam olarak boş zaman faaliyetlerimizin belirleyicisidir. Sonuçta tüm gereksinimler kapitalizmde bir tüketim eylemi ile tatmin edileceğinden, boş zaman ve tüketim arasında doğrudan bir ilişki ortaya çıkar.

Temel ihtiyaçların giderilebildiği yegâne an olan boş zaman bu özelliği ile çalışılan zamanda kazanılan, emek-birim/zaman ücretin harcanabildiği tek zamandır. O halde tüketimin tam anlamı ile bir boş zaman eylemi olduğunu söyleyebiliriz. Turizm ve rant arasındaki ilişki de bu tüketim noktasından doğar.

Günümüz toplumu tüketim olgusuna mitsel bir anlam yüklemiş durumdadır. Emegın kendini yeniden üretmesi için tanınan boş zaman ve buna bağılı ihtiyaç giderme yani tüketim şeklindeki fordist yapılanma yerine günümüzde boş zaman ve tüketim, statü simgesi haline gelerek mitsel öğeler ile bezenmiştir. Tüketimin adeta bir din haline gelmesi postfordist üretim ilişkilerinin zorladığı mekânsal yığılma (Eraydın, 1992: 43) ile birlikte kolektif tüketim alanlarını, daha doğrusu mekânlarını bu dinin tapınakları haline getirmektedir.

Tüketim, bu haliyle bireyden bağımsız halde yapılandırılmış olarak karşımıza çıkar. Tabi bunun temelinde özellikle postfordizmin değıştirdiğı tüketim kalıplarının olduğı ortadadır ancak günlük yaşantı içerisinde bu belirlenim ilişkisi tüketicilerin dikkatinden kaçmaktadır. Ekonomi teorisinde metalar ve ihtiyaçlar arasındaki ilişkiye karşılık gelmesi gereken tüketim, gösterge ve semboller aracılığıyla daha da esnetilerek, psikolojik bir tatmin aracı haline getirilmiştir (Bocock, 2009: 13). Günümüz toplumlarındaki bu tüketim ideolojisi ile ilgili göz ardı edilemeyecek başka bir durum ise ekonomik altyapının belirleyici etkisidir. Gösterge

ve semboller aracılığı ile oluşan tüketim ancak ekonomik altyapının çizdiği sınırlar içerisinde gerçekleşebilir.

Turizm endüstrisinin yaptığı da tam olarak budur. Yani turist mekânlarına ilişkin her şeyi semboller ve göstergeler üzerinden piyasaya dâhil etmek. Tüketimi özel bir ritüel haline getiren turizm sektörü, boş zamanlarda tatile çıkmayı zorunlu bir ihtiyaç şeklinde göstermektedir. İhtiyacın tatminine yönelik yapılan eylem olan turizm ise kent ya da kır mekânını yatırım alanı olarak biçimlendirerek, görsel bir tüketim nesnesi halinde turist mekânları olarak yeniden üretir.

Yaratılan turist mekânları ihtiyaç yanılmasıyla bir sonucu olarak sanal bir kullanım değerine de bürünür. Bu değer, içerisinde statü göstergelerini barındıran turizm endüstrisinin ve postmodern tüketim algısının yapısındaki statü imgesinin ilişkisinden kaynaklanır (Thorus, 2004: 142). Bu ilişkiyle üretilen turist mekânlarının ideolojik bir formda yapılanmasına yol açar. Žižek'in (2011; 29) yeni- Stalinist mimari için yaptığı, "*Sınıfsal zemini, tüm büyük davaları küçümseyip sadece para ve başarı kaygısı taşıyarak kendisini ideolojik olarak kayıtsız apolitik yeni vahşi kapitalist elitten ibarettir.*" yorumu turizm mimarisinin mekânsal izdüşümünde de görülür. Turist mekânları da antagonizmanın üstesinden gelebilirler. Turizm bu anlamı ile gündelik hayatımızda yaşadığımız sınıfsal gerginlikleri, turistler için turizm mekânlarında ve tüketim ekseninde gündeliğe dair olandan koparak başarır.

Gündelik hayatımızda sınıfsal olarak farklılaşan kentler, antagonizmanın mekânsal yansımasıdır. Turizmin gündelik hayattan kopuşu temel alan yapısı farklılaşmayı tüketim katmanında sınıfı tarihten ve üretim tarzından kopuk bir olgu olarak yansıtarak çözer. Turizmin sınıfsal gerilimi aşma girişiminin mekânsal araçları ise turizm aktivitesi öncesi piyasa tarafından imgelemimizde oluşturulan mekânların gerçeklikten ve işlevsellikten uzakta hayal ürünlerine dayalı dünyalara ait olmasıyla ilgilidir. Bu şekilde üretilen mekânların fiyatları da tüketim ideolojisi etrafında belirlenirken, turizm mekânlarının değerini belirleyen etmenler özel olarak turizm endüstrisinin ürettiği söylemler etrafında oluşur. Mekânın konumsal değeri, mülkiyeti gibi rant üreten etmenler sabit kalmakla beraber, bu kurumları güçlendiren

sembolik özellikler de ideolojiye eklenerek turizm ile rant arasındaki ilişkiyi hem alt hem de üst yapıda yeniden üretir (Žižek, 2011).

İdeolojik bir anlam taşıyan turizm mekânlarının kullanım değerlerinin de bu bağlamda turizm endüstrisi tarafından belirlenmesi, turizmin özel mekânlar üretme niteliğini güçlendirir. Rant ise bu mekânların değişime konu haline getirilmesi ile oluşur. Öncelikle mübadele sürecine giren mekânların birer tüketim alanı olduğunu unutmamak gerekir. İki yönlü sonuçlar doğuran bu durum turistler için sınıflar üstü bir boş zaman mekânı yaratırken, yerli halk içinse bir çalışma mekânı yani işyeri yaratır. Mekânsal olarak turistler için aşılmaya çalışılan sınıfsallık turistler ve yerliler arasında yeniden ve daha büyük bir şekilde yeniden üretilmiş olur. Ortaya çıkan rant bu durumun göstergesidir (Žižek, 2011; Bocoock, 2009; Urry, 2009).

Tıpkı kapitalizme geçişte oluşan rantın feodalite ve burjuva arasında yarattığı gerginlik turizmin ürettiği mekânlarda da görülmektedir. Ancak burada sınıflar o kadar net değildir. Öncelikle sınıfsal olarak tortul sayabileceğimiz toprak sahipleri, üretim tarzı olarak geçiş aşamasında değil Kapitalist Üretim Tarzı içerisinde farklı bir birikim koşuluna ve sektörel eğilime geçiş halindedirler. Kapitalist çiftçi turizm işvereni haline gelmektedir. Hatta çoğu durumda büyük turizm sermayesi ile mücadele edenler turizmden geçinen yerel, küçük sermayedarlar olarak da karşımıza çıkarlar. Bu sermaye çatışmasının girift yapısının içine birde yerli emekçi sınıfları, uzman turizmciler ve turistleri koyduğumuzda çokuluslu sermaye ve yerel turizm sermayesi ile toprak sahiplerinin çıkarları doğrultusunda gelişen eklektik bir turizm-tüketim ideolojisi ortaya çıkar (Harvey, 2002: 153).

Ancak her koşulda turizmin ürettiği rant tıpkı turizm mekânları gibi, kapitalist tüketim ideolojisiyle yakından ilintilidir. Bu noktada turizm rantının tüketim ideolojisi ile ilişkisi ortadayken, turizm tüketiminin ekonomik kökenleri daha önemli bir hale gelmektedir.

Çokuluslu turizm sermayedarı girdiği herhangi bir coğrafyada ürettiği mekânlarla rant oluştururken bu rantı da gerekli siyasi bağlantılar ve yerel ortakları aracılığıyla tekrar sermayesine eklemektedir. Ürettiği mekânların tamamını yerel güçlerle üreten sermayedar, kamusal yatırımlardan da ikinci bir gelir daha kazanmaktadır. Tek taraflı bu kazanç oyununda yerel kaynakların durumu ise genelde kaybeden şeklindedir. Konut gibi kullanım değerlerinin de ön planda olduğu yerel mekânlar, sermayenin yatırımı ile toplumdan koparılmakta ve sermayedarın tekel mülkiyetine geçerek yeniden üretilmekte, mekândan kazanılan rantı da yine sermayenin hanesine işlemektedir.

Son tahlilde turizm sermayesinin ürettiği rant yerel halkın bölüşümden aldıkları payı düşürmektedir. Esnaf, tacir, çiftçi gibi geleneksel geçim yollarını mekânsal olarak da imkânsız hale getirerek, yerel halkı turizm sektörü içinde kendisine emeğini satmaktan başka çaresi olmayan özgür bir işçi sınıfı haline getirmektedir. Ürettiği turizm ideolojisiyle de toplumdan kopardığı mekanları meşru kılarak ayrıca tüketilmesini sağlamakta ve turizm ile rantı üst yapıda da birbirine kenetlemektedir.

3. KAPİTALİZM, MEKÂN POLİTİKALARI, RANT VE TURİZM

Turizm ve rant arasındaki ilişkinin kavramsal olarak incelendiği bir önceki bölümün devamı olarak bu bölümde kavramların tarihsel gelişimleri incelenmektedir. Bir önceki bölümde her iki kavramında kapitalist üretime has olduğundan bahsetmiştik. Kavramların özellikle sanayi öncesi toplumlarda hangi pratiklere karşılık geldiği ve bunların sanayi devrimi ile nasıl evrildiğini tanımlamamız turizm ve rant kavramlarının günümüzde ki halini anlamımıza yardımcı olacaktır. Turizm ve rant kavramlarının birleştikleri ortak noktanın mekân olması kavramların tarihsel olarak mekânın gelişimi çerçevesinde incelenmesini gerekli kılmaktadır. Bu bölümde kapitalist gelişme çizgisi içerisinde rant, turizm ve mekânın gelişimi incelenecektir.

3.1. Kapitalist Mekân Politikaları ve Rant

Merkantilist dönemde işgal edilen sömürgelerden ticaret yolu ile biriktirilen sermaye, feodal üretim tarzının çözülmesi ile üretim alanlarına yatırılmıştır. Sanayiye gömülen sermaye bu alan üzerinden tüm toplum yapısını değiştirmiş, değişen toplum yapısı ile birlikte toplumun işgal ettiği mekân ve işgal ediş biçimini de değiştirmiştir (Mumford, 2007: 500). O halde sanayi toplumu ile Ortaçağ toplumu veya antik toplum birçok ortak noktaya sahip olmalarına rağmen, farklı üretim tarzları sonucu oluşan, farklı toplumsal formasyonların ürünleri olduğu söylenebilir (Althusser, 2005: 42). Egemen üretim tarzı toplumsal yapılar da belirleyicilik derecesinde etkiliyse de üretici güçlerin zamana ve mekâna göre farklılıklar göstermesi sonucu egemen üretim tarzı bünyesinde öncül tarzlara ait elemanlar bulundurulabilir. Üstyapıdaki biçimlerin çeşitliliğine neden olan bu durum egemen üretim tarzının tüm zamanlarda ve mekânlarda geçerli ortak bir anlatımını olanaksız

kılar (Bottomore, 2002: 611). Üretim tarzı ve toplum arasındaki bu ilişkinin en iyi gözlemleneceği alan bu noktada zaman içerisinde evrilen kentlerdir.

Harvey (2003: 187); “*Toplumsal bir biçim olarak*” tanımladığı “*kentsellik*” ve üretim tarzı arasındaki ilişkinin varlığını tamamen mantıki bir önerme olarak kabul etmektedir. Onun için asıl sorulması gereken bu durumun “*karışık doğasıdır*”. Harvey burada, kentlerin farklı üretim tarzlarındaki benzerlikleri ile aynı üretim tarzındaki farklılıklarına dikkat çekmektedir. Bu sebepten kapitalist üretim tarzının tarihsel olarak farklı birikim koşulları yarattığını ve her birikim koşulunun da üretim ilişkileri sabit kalmak koşuluyla özgün mekânlar ürettiğini söyleyebiliriz.

Kapitalist birikim koşulları ve toplum yapısındaki değişimler, mekânın örgütlenmesinde kilit roledirler. Kapitalizmin gelişim aşamalarında sermayenin örgütlenme biçimindeki her değişim, beraberinde üretim ve tüketimin mekânda yeniden dağılımını da getirir (Ataay, 2001: 54). Bu gelişim aşamalarını incelemeye kapitalizmin ortaya çıkmasında ön koşul sayılan feodal üretim tarzının dağılması ile başlayabiliriz (Marx, 2011: 710).

Tarımsal üretim feodalitenin şüphesiz temel taşıdır. Üretimin kırdan yoğunlaşması, üretim faaliyetleri ile Ortaçağ kentlerinin ilişkisini ya çok az ya da hiç olmayan bir düzeyde tutarak, kır ve kent mekânını ayrıştırmış, kentleri dinsel, siyasal bir egemenlik merkezleri haline getirmiştir (Harvey, 2003: 275). Hakim üretimin yapılmadığı kentler de manastırlar gibi dinsel nitelikli yapıların etrafında biçimlenen ideolojik değerleri yüksek mekânlar şeklinde örgütlenmişlerdir. Kentlerde yapılan kısıtlı üretim ise loncalar eliyle yalnız ihtiyaca yönelik yapıldığından genel kurallı bozmamaktadır. Sanayi öncesi kentlerde hakim olan ideolojik egemenlik mekânsal olarak kentin merkezden çevreye doğru yöneticiler ve ruhbanlar, zanaatçılar, azınlık olan bazı etnik gruplar şeklinde ayrışmasını da sağlar (Sjoberg, 2002: 43).

Feodalizmin dağılma sürecine kadar Ortaçağ kentlerinin bu yapısı temelde kendini korumuştur. Feodalizmden kapitalizme geçişte toplumsal değişimin dinamikleri ve bu geçişin sebepleri her ne kadar çok karmaşık ve uzunsu da 17.

yüzyıl sömürgeciliğinden önce, en temelde bu geçişe tarımsal üretimin sebep olduğu söylenebilir. Tabii ki çiftçinin kapitalist çiftçiye dönüşmesinden çok önce kentlerin yapısını değiştiren bir tacir sınıfı ortaya çıkmıştı. Ancak hala asıl zenginlik kaynağının tarımsal üretim olması, kentlerin ideolojik yapıda örgütlenmesini değiştirememekteydi. Feodal Üretim Tarzı içerisinde ki bu değişim, Ortaçağ kentselliğinin kendi içindeki bir evrimi olarak görülmelidir (Kaygalak, 2008b: 38).

Kapitalizme geçiş tartışmalarında ticaret konusu önemli bir yere sahip olmakla birlikte, asıl geçişi sağlayan tarımsal üretim alanının da ki mülkiyet ilişkilerinin değişimi olmuştur (Dobb, 2000: 56). Geçiş tartışmaları, diyalektik tarih anlayışının en sıcak konularından birini oluşturduğundan çok boyutlu ve net bir mutabakata varılmadan devam etmektedir. Tartışmalarda konumuzla ilgili olarak netleşen durum ise feodal toprak mülkiyetinin değişimi ve bunun sonucu olarak kapitalist rantın ortaya çıkmasıdır.

Toprak mülkiyeti 15. yüzyıla kadar, serbestçe satılabilen kâr getiren mülk anlamında arazi arsa yerine, sosyal hayatın merkezinde saygınlık ve statünün esasına toplumun askeri adli ve idari örgütlenmesinin temelinde bulunan (malikâneler, prenslikler vs.) bir yapıdaydı (Heilbroner, 2003: 26). 15. yüzyıldan sonra değişen bu durum toprağın bir piyasa değeri ile işlem görmesine sebep oldu. Alınıp satılan ve kiralanabilen toprağın bağımsız çiftçiler tarafından belli bir kira bedeli ile alınıp işletilmesi, tarımsal üretimde ücretli bir emeğin kullanılmasına sebep oldu. Bu noktadan sonra toprak sahibine ödenen kira yani rant anlaşma süresi içerisinde paranın değer kaybı ile düşerken, üretilen ürünlerin değerinin giderek artması ilk kapitalist çiftçinin oluşmasını sağlamıştır (Marx, 2011: 710). Rant daha önceki benzer durumlarda olduğu gibi toprak kirasının bir bedeli olmaktan çıkıp, piyasada diğer üretim faaliyetlerine bağımlı olarak gelişen ve sermaye birikimine katkı sağlayan bir artı değer haline gelmiştir.

Kırda değişen mülkiyet ilişkileri toprağın alınıp satılabilmesini sağlayarak rantı doğururken, feodal denizaşırı ticaretle sistemin birikim merkezi kentlere doğru kayma gösterdi (Şenel, 2009: 1007). Kentlerde biriken yeni servet para da

beraberinde egemenliğin kırdaki feodal beyden kentteki burjuvaya doğru kaymasına yol açtı (Pirenne, 2009: 165). Bu anlamda Ortaçağ ticaretinin feodaliteyi dağıtıcı bir etki gösterdiği ortadadır. Ancak daha önce de dediğimiz gibi bu ticaret biçimi feodal üretim tarzı içerisinde doğmuş ve gelişmiş olduğundan ancak sistemin temel unsuru olan toprak ile beraber geçişi sağlamıştır. Keza kentin kır karşısında güçlenmesi ile eş zamanlı olarak toprak mülkiyetinde ve kullanımında yaşanan değişimler kapitalist üretimin en temel ihtiyacı olan üretim araçlarından koparılmış özgür işçileri yaratmıştı. Kırılardan kentlere akın eden bu yeni ve özgür işçi sınıfı kent mekânını daha önce görülmemiş düzeyde etkileyecek olan süreci başlatmışlardır.

İzleyen dönemde kentlerin mekânsal yapılarında rant tarımsal alanda olduğu gibi verim farklılıklarından kaynaklı değil, işyeri ve konut gibi ihtiyaçların taleplerinin aşırı derecede yükselmesinden kaynaklı olarak toprak kıtlığı üzerinden oluşmaya başladı. Her şeyden önce bu değişimin mekâna yansımaları çok uzun bir dönemde olmuştur. Geçişten çok sonra, 19. yüzyılın ortalarına kadar kır ile kent arasında mekânsal olarak keskinleşmiş bir ayrıma varmak hala çok zordu (Engels, 1997: 53). Ancak yüzyılın ikinci yarısındaki kentler için aynı şeyleri söylemek mümkün değildir. Bu ilk sanayi kentleri kapitalist büyümeye, aşırı nüfus yoğunluğu ile işgücü deposu olarak ve işbölümünün örgütlendiği kolektif bir ölçek ekonomisi şeklinde katkı sağladı (Kaygalak, 2008b: 46). Tüm bu üretim ve dağıtım sürecinin bir sonucu olarak yeniden üretilen kent mekânı ise artık kıtlık kanununa göre değişim değerine sahip bir meta olarak piyasada işlem görmeye başlamıştır. Rantın doğumu her ne kadar tarım arazileri olsa da kapitalizmin ürettiği ilk sanayi kentleri gelişip kendi ruhunu bulduğu yerdir.

19. yüzyılın birinci yarısında oluşan ilk sanayi kentlilerini feodal tarımsal üretimin çözülüp yerine endüstriyel tarımın gelişmeye başlaması ile kırdan hızlı bir şekilde kentlere akın eden emekçiler oluşturmaktaydı. Kontrolsüz olarak gerçekleşen bu emek göçü barınma gibi büyük bir problemi de beraberinde getirmiştir. Teoride konut arzının yoğun talebe bağlı olarak artması bu sorunun konut arzını artırmak gibi basit bir çözümü olduğunu göstermektedir. Ancak konut talebinde bulunan kimselerin tek mülkleri emek olan işçi sınıfı olması, kapitalist birikim koşullarında

diğer tüm şartları sabit kabul etmemize engel olmaktadır. Hele ki 19. yüzyıl kapitalizminde.

Kırdan kente göç eden emeğin yarattığı yedek işgücü ordusu emek güçlerini piyasada satan bir sınıf olarak karşımızdadır. Emeğini piyasada bir meta olarak satan bu işçilerin ücreti emeğin değeri oranı ile değil herhangi bir metada olduğu gibi fiyatlarına karşılık gelmektedir. Piyasa da ihtiyaçtan çok fazla emek arzı olduğunu da göz önüne getirirsek, emeğin fiyatını belirleyen temel faktör işçinin ihtiyaçlarına karşılık gelecek bir ücret değil maliyeydi, bir başka deyişle emeğin yeniden üretiminin maliyeti (Marx, 2011: 516).

19. yüzyıl kapitalizminin kontrolsüz yapısı göz önünde bulundurulduğunda yukarıda bahsettiğimiz konut sorunun talep eden işçi sınıfı tarafından çözülmesi imkânsız hale gelmektedir. Kazandığı ücretle zar zor hayatta kalan birinin birde konuta ayıracağı bir para, ancak işveren tarafından karşılanan bir meblağ olabilir. Burjuva ise bu barınma sorununun çözümünü, barınma maliyetini ve aynı zamanda ulaşım maliyetini de hesaba katarak üretim tesisleri yani fabrikalar etrafında barakadan bozma evlerin oluşturduğu işçi mahallelerinin üretiminde bulmuştur.

Dickens'in (1997: 24) Zor Zamanlar romanında İngiliz sanayi kentlerinin ideal bir tipi olarak yarattığı "Coketown" bu ilk işçi mahallelerine güzel bir örnektir. "*Fabrikaların ve yüksek bacaların kentiydi.*" şeklinde tanımladığı Coketown'da yalnız işçilere dair ve işlevsel olmayan hiçbir şey bulunmaz. Yani kent bütününden soyutlanmış bu alan bir yaşam alanı değil ancak ölmeden ertesi gün işe gidebilmeleri için işçilerin doldurulduğu barakalar sistemine benzemektedir.

İlk sanayi kentlerinde oluşturulan bu işçi mahalleleri kapitalizmin mekândaki yansıması olarak sınıfsal bir ayrışma biçiminde kenti bölümlenmiştir. Öyle ki bir fabrika sahibinin kentte günlük rutin işlerini yaparken herhangi bir işçiye rastlamaması dahi çok normal bir durumdur (Engels, 1997: 72). İşçi mahallelerinin sınıfsal olarak ayrıştırılması, aynı zamanda bir yoksulluk algısı sorunu olarak da karşımıza çıkar.

Günümüzde bile yoksul yerleşimleri diğer kentli üst sınıflar tarafından tehlikeli, pis ve hastalıkların kaynağı olarak korkulan ve elden geldiğince gözden uzakta tutulmaya çalışılan mekânlar halindedir (Buğra, 2005: 5). Bu bakış üzerinden 19. yüzyıl emekçi yoksullarının gözden uzakta bir yerlerde ve en düşük maliyetle konumlandırılmaları doğrudan kapitalist sistemin bir ürünü olarak karşımıza çıkar.

Ancak işçi mahallelerinin uzakta tutulması uzun vadede kentli üst sınıfların problemlerine çözüm getirememiştir. Kentlerin ekolojik taşıma kapasiteleri fabrikalar ve aşırı nüfus baskısı ile aşılmıştır. Zaten işçi mahallelerinin kötü olan durumu kent bütününe etkileyecek bir hale geldiğinde ise Ortaçağda kentlerini mahveden veba gibi salgın hastalıklar tekrar kentlere geri dönmüştür (Foster, 2002: 90). İşçi mahallelerindeki kötü koşullardan kaynaklı olarak gelişen salgınlar doğal olarak tüm kent geneline yayılmıştır. İşçilerin sağlık koşullarının bozulması beraberinde emek gücünün maliyetini artırmaya başlarken kent genelinde görülen salgınlar ve giderek kirlenen kent ortamı, altyapı hizmetlerinin önem kazanması sonucu doğurmuştur.

19. yüzyıl kapitalizminin karakterini anlatan Laissez Faire, kentsel alanda kendini pragmatik bir düzensizlik şeklinde üretmiştir. Burjuvanın bu özgürlük talebi gerçekte siyasal özgürlüklerden çok, sınırsız kâr ve özel teşebbüs özgürlüğü olduğundan, kentlerin planlamadan uzak küçük ölçekli maliyet analizleri marifetiyle gelişmesi ve tüm kentsel hizmetlerin özel teşebbüs eliyle yine kâr mantığına göre yürütülmesi, başta emekçi sınıflar olmak üzere tüm kentlileri ve kentnin kendisini çürüme noktasına getirmiştir (Mumford, 2008: 556). Kapitalizmin içsel bir krizi olarak karşımıza çıkan bu kentsel krizin (çürümenin) aşılması ise Harvey'in (2012b: 19) Hausmann'ın kişiliğinde 19. yüzyıl modern sermayesine atfettiği "*Yaratıcı Yıkım*"³ ile olmuştur.

³ Harvey "*yaratıcı yıkım*" kavramından "*Sermayenin Muamması*" kitabında uzunca bahsetmiştir. Burada yaratıcı yıkımı sermayenin coğrafyayı (mekânsal ve çevresel) yeniden üretmesi şeklinde basitçe indirgeyebiliriz. Bu bağlamda; Harvey Hausman ve arkadaşlarının Paris'te yaptıklarını "*görülmemiş bir yaratıcı yıkım*" olarak belirtir.

19. yüzyıl mekân politikalarının en tipik uygulamaları Paris'te görülmektedir. Haussmann'ın, değişen iktidar yapısını mekânda gösteren uygulamalarının bir sonucu olarak Paris'i yeniden inşa etmesi sürecini Yırtıcı (2012: 2) 4 başlık altında toplar:

“1-Dar sokakların sağlayamadığı temiz hava ve güneşin konutların içine alınarak sağlık koşullarının iyileştirilmesi.

2-Bulvarların kesiştiği noktalarda simgesel yapılar ile kente modern bir görünüm kazandırılması.

3-Halk ayaklanmaları ve toplumsal olaylar sırasında isyancıların dar sokaklar arasında kaybolmalarının önlenmesi.

4-İşçi sınıfının kentin dışına sürülmesi”.

Yeniden yapılanmanın arkasında şüphesiz gittikçe nüfusu artan bir sanayi kentinin sınıfsal çatışma alanlarının törpülenmesi zihniyeti vardır. Bu politikalar, işçi sınıfının kent içindeki iktidar alanlarını yok ederek olası isyanları engellenmektedir. Aynı zamanda bu uygulamalar, kent içinde burjuvaya steril bir yaşam alanı oluştururken, işçi sınıfını kent dışına sürerek ulaşım ve konut sorunun içine sürüklemektedir. Son tahlilde oluşan bu konut sorunu, mekân politikalarının bir sonucu olarak 19. yüzyıl mekânlarında rantın nasıl oluştuğuna güzel bir örnektir.

Fabrikalar ekseninde yapılandırılan barakaların çözülmesi ile işçilerden kaynaklı çok yüksek bir konut talebi ortaya çıkmıştır. Bu talep zaten kısıtlı olan kent toprağının bir de spekülasyon yolu ile emekçi sınıflar için iyice ulaşılamaz hale gelmesini sağlamıştır. Bu durumda konut sahibinin, konut talebine en yüksek fiyatlarla cevap vermesini sağlamıştır. Bu spekülatif ortamda Engels'in (1977: 49) aktardığı *“Domuz ahırına bile kiracı bulunabilir”*, mantığı kent toprağında işçi sınıfı aleyhine oluşan rantın ne şekilde acımasızca işlediğinin göstergesidir.

Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde mekanikleşen dünya da Fordizmin etkin olmadığı hemen hiçbir alan yoktu. Bu seri üretim furyasından şüphesiz inşaat sektörü de payına düşeni aldı. Değişen yapı malzemelerinin yanı sıra o dönemde yine en büyük sorunlarından biri olan konut sorununa seri üretim toplu konutlar ile cevap verilmeye çalışıldı (Le Corbusier, 2005: 247). Savaş sonrası dönemdeki bu uygulamalar büyük buhran ve arkasından gelen Keynesyen politikalara altyapı hazırladılar.

Kriz sonrası dünyanın yeniden inşasında devletin rolü çok daha önemli hale gelmiştir. İki savaş arasında gerçekleşen çöküşün sonuçları İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında kendini refah devleti uygulamaları olarak gösterdi. İkinci dünya savaşı sonrası ekonomi politikaları üretimi düzenleyerek bölüşümü eskiye göre daha adaletli hale getirdi (Hobsbawm, 2002: 348). İşçi sınıfının konumunun iyileşmesi kapitalist üretim ilişkilerine yeni bir şekil verirken savaş sonrası üretim teknolojilerinin gelişmesi de üretici güçleri etkileyerek kapitalist üretim tarzının kendini devletçi olarak yeniden üretmesini sağlamıştır.

Devletin üretimin içinde çok önemli bir rol oynadığı bu dönemde mekânda kapsamlı planlar eliyle daha düzenli olarak üretilmekteydi. Kent toprağı üzerindeki özel mülkiyet hakkı çerçevesinde tartışılan Kapsamlı Planlama devletin düzenleyici rolünün arttığı bu dönemde çok daha önem kazandı. Her ne kadar daha sistematik bir mekân üretimi söz konusu olsa da devletin bu konumu rantı kamusal fonlardan yararlanma biçiminde üretmeye devam etti (Ersoy, 2007: 135). Bu dönemden sonra rantın üretiminde politik karar alma mekanizmalarının çok daha etkili olduğunu görmekteyiz. 70'li yılların sonuna kadar mekân politikaları ve rant ilişkisi devletçi ekonominin belirleyiciliği altında ilerlemiştir.

Kapitalist üretim tarzı 70'li yılların sonlarına doğru bir dizi krizlerle sarsılmış ve sistem kendini neoliberalizm olarak yeniden üretmiştir. Fülberth (2011: 286) neoliberal dönemin kapitalizmini şu şekilde tanımlar:

“Neoliberal dönemde kapitalizm, esas olarak kâr etmek ve bu iş için yatırılan sermayenin yoğunlaşması için ücretliler tarafından üretilen aşağıda sıralanan malların ve hizmetlerin satıldığı işleyiş tarzıdır:

- *Kimya, makine ve maden endüstrisinde, makinelerin yanı sıra bilgi teknolojisi de kullanılarak, endüstri, tarım ve inşaat alanındaki malların maddi üretimle üretilmesidir;*
- *Kültür endüstrisindeki maddi olmayan ürünlerin;*
- *Eğitim ve sağlık alanındaki hizmetlerin;*
- *Maddi üretim ve hizmetlerden kaynaklanan maddi olmayan mülkiyet sahipliği; ve para;*
- *Üretim ve tüketime yardımcı olan danışma ve tanıtım hizmetleri;*
- *Turizm”*

Kapitalist birikim koşullarının bu yeni biçimi, uluslararası sermaye akışkanlığını ve hızını artırarak emek süreçlerini, işgücü piyasalarını, üretim ve tüketim kalıplarını esnekliğe yaslamaktadır. Esnek üretim olarak kavramsallaştırılan bu durum, yeni üretim sektörleri doğurmuş, finansal hizmetleri güçlendirmiş, ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin temposunu büyük ölçüde hızlandırmıştır. Teknolojik gelişmeler ile esnekleşip akışkanlığı artan sermaye küresel düzeyde hareket kabiliyetini güçlendirerek en küçük coğrafi birime kadar uzanabilen bir yapıya sahip olmuştur (Harvey, 2010: 170).

Tabii sermayenin bu akışkanlığı bir anda gerçekleştiğini söyleyemeyiz. Her şeyden önce uluslararası sermayenin önündeki ulus devlet bariyerinin kaldırılması gerekiyordu. Devletçi ekonominin birikim koşullarının ortadan kaldırılması 73 petrol şokları dalgası ile gelişen enflasyonist kriz sonucu oldu. Sarsıcı krizin faturası ise; yüksek enflasyon rakamlarının IMF ve DB tarafından kamu harcamalarına bağlanması ve kamu harcamalarında kısıtlamaya gidilmesi öngörülerek, kamu hizmetlerine bağımlı olan çalışan kesimlere çıkartıldı. Sistemik olarak IMF politikaları ülkelere uygulanmaya başladı. Ancak daraltılan kamu harcamalarının daha da düşürülmesi enflasyonun yükselişini engelleyememiş ve değişen tek şey işçilerin geçim düzeyinin düşmesi olmuştu (Castro, 1987: 37). Kısacası bu politikalarla sermayenin kendi faaliyet alanında büyüyememesi ile girdiği kriz,

devletin geleneksel hizmet ve mallarının piyasalaştırılmasıyla çözüme ulaştırmıştır (Güler, 2005b: 18).

Devlet özel olarak da ulus devlet kurumlarının piyasadan giderek çekilmesi gelişen ulaşım ve iletişim teknolojileri ile bu yeni kapitalist birikim varyasyonunu, tüm yerkürede egemen kılmıştır. Küreselleşme söylemi ile ideolojik olarak tanımlanan bu durum, uluslararası ekonomik kurumlar sayesinde mümkün kılınmıştır.

DB ve IMF'nin az gelişmiş ülkeleri sisteme entegre etme çalışmaları yapısal uyum programları ile, geleneksel kamusal hizmetleri de dâhil, bu ülkelerin nerdeyse tüm kaynaklarının uluslararası sermayenin mülkiyetine geçmesine sebep olmuştur. Özelleştirme uygulamaları ile gelir dağılımı adaletsizliği artarken, kentsel hizmetlere ulaşılabilirlikte düşmüştür (Davis, 2007: 197). Yoksulluk kavramının bir tanımı olan bu durumun sebebi, özelleştirilen kamu hizmetlerinin şirketler tarafından kâr mantığı ile yeniden fiyatlandırılmasındadır. Kamuya ait hizmetlerin ve mülklerin yeniden fiyatlandırılarak piyasada satılması değişen mülkiyete bağlı rant oluşumuna yol açmaktadır. Kent toprakları üzerinde bu rantın oluşum ve bölüşüm süreci, neoliberal birikim koşullarında mekânı üreten bir güç halindedir.

Özelleştirilen KİT'lerini arazi mülkiyetinin devletten özele geçmesi bu arazilere belirli bir sermayenin gömülmesi anlamındadır. Kamu mülkiyetinde yalnız kullanım değeri taşıyan bu alanların özel mülkiyette başlı başına tüketim nesnelere olmaları değişim değerlerinin oluşmasını sağlamıştır (Turan, 2009: 148). Özel girişimin bu alanları konut, iş merkezleri gibi farklı mekânsal biçimlerde yeniden üretmesi ile oluşan fiyatların içerisinde aynı zamanda mülkiyetin devletten alınmasıyla ortaya çıkan rant da mevcuttur. Devletten özel sektöre geçen arazilerin üzerinde değişen mülkiyet yapısından dolayı bir mutlak rant oluşur. Tekelci mülkiyetten kaynaklanan bu mutlak rantın bölüşümü de şüphesiz mülk sahibi olarak sermaye lehine gerçekleşir. Üretilen bir mekânın mülkiyet sahibine maliyetsiz olarak sağladığı bu artı, gelir dağılımını da doğrudan etkilemektedir.

Devletin piyasadan çekilmesinin bir diğer sonucu da özel sektörün bütüncül bir üretim süreci yerine daha kârlı olan bölümlenmiş projeler şeklindeki bir üretime geçmesidir. Esnek üretimin bir sonucu olan bu taşeronlaşma, üretimin düşey olarak ayrışmasını sağlamakta ve esneklik sermayenin uluslararası akışkanlığından kaynaklanan topraktaki tekelleşme ile birleştiğinde üretim ve tüketim mekânlarında bir yığılma yaratmaktadır (Eraydın, 1992: 43). Mekânsal yığılmalarınsa genel olarak devletten satın alınmış yani özelleştirilmiş topraklar üzerinde olduğu görülmektedir. Bu sayede kamu mülkiyetinde salt kullanım özelliğine sahip olan topraklar özel mülkiyete geçtikten sonra bir arazi şekline dönüşür. Mekânsal yığılmayla beraber farklılaşır ve bu farklılığından dolayı gömüldüğü bölgelerde rant üretir. Farklılaşmanın temelinde ise devletin sermaye lehine aldığı siyasal kararlar yatmaktadır. Kent dışı düşük değerli arazilerin büyük yatırımlar için imara açılması gibi farklılık rantı doğuran kararlarla uygun ortam yaratılır.

Devlet organı mal ve hizmetlerin mülkiyetleri ile beraber kamu hizmetlerini de özel sektöre devretmektedir. Yönetim katmanındaki özelleştirme sayabileceğimiz yönetim uygulamaları bunun en güzel örneğidir. Karar alma mekanizmalarını sermaye, stk, devlet ittifakından oluşan bir kurula devrederek daha verimli hale gelmesini öngören bu zihniyet uygulama da bu şekilde işlememektedir. Sermayenin baskın konumu karar alma mekanizmasında yer alan stk temsilcilerini önceden güdümleyerek kendi çıkarı doğrultusunda yapılandırmakta, devletin bu konudaki hakim politikalarının zaten sermayeden taraf olması ve bu yapı dışında ki denetleme mekanizmalarının dahi özelleştirilmesi sonucu Kamu Yönetimi kurumu fiilen sermaye tarafından işletilir hake gelmektedir (Güler, 2005a: 157).

Kamuya ait malların özelleştirilmesinin yanı sıra devletin egemenliğinin göstergesi olan karar alma mekanizmalarının da piyasanın kâr mantığına göre işletilmesi, rantın üretiminde bir çeşit kendin pişir kendin ye ortamı yaratmaktadır. Kentin yönetiminde hizmetlerin özelleştirilmesi yoluyla pratikte söz sahibi olan sermaye, yerelleşme söylemi ile merkezden kopardığı yerel yönetimleri de başta mali olmak üzere yönetsel anlamda da kendine bağlayarak piyasa mekanizmasının daha rahat işleyebilmesinin önünü açmaktadır (Mengi, 2007: 114).

3.2. Tarihsel Süreç İçerisinde Turizm ve Yeniden Ürettiği Mekân

Tarihin başından beri çeşitli nedenlerle insanların bir süreliğine farklı bir mekâna gidip geri gelme pratikleri gözlemlenmektedir. Kolektif olarak yapılan bu eylemler tıpkı günümüzün turizm endüstrisinde olduğu gibi belirli uzmanlaşmış bölgelerde bazı şartlar altında mekânı yeniden üretebilme gücüne sahip olmuştur. Göç, savaş, ticaret gibi kurumlar her ne kadar günümüz turizm endüstrisinin temeli olan gidip geri dönme pratiğini içerseler de bu durum farklı üretim tarzlarındaki benzerliklerden öte bir şey değildir. Bu yüzden konumuz gereği bu aktiviteleri turizmin tarihsel kökenlerine doğrudan yerleştirmek doğru olmaz. Yapılması gereken kapitalizm öncesi turizm pratiklerine sahip olguların kapitalizme geçiş sürecinde nasıl turizm sektörünü doğurduklarını göstermektir. Çünkü kapitalizm öncesindeki savaşlar ya da ticaret ürettikleri mekânlarda rant doğurmamışlardır.

Sanayi öncesi turizm ve seyahat aktiviteleri ürettiği mekânların hiç birindeki mülkiyet ilişkilerini değiştirememiş, toprağın kullanım değeri sabit kalmıştır. Ancak sanayi sonrası çağdaş turizm ürettiği tüm mekânların mülkiyet ilişkilerini sermaye çıkarına değiştirirken, toprağı da her şeye yaptığı gibi bir meta haline getirmiştir. Turizm endüstrisi, kapitalizme has bir olgu olarak rant oluşturan mekânları üretebilme özelliğine sahiptir.

3.2.1. Sanayi Öncesi Toplumlarda Seyahat ve Mekân

İlkel dönemde seyahat kurumunun en belirgin temsilcileri, göçebe kabileleri saymazsak, seyahati gelir getiren bir eylem olarak yapan tacirler olarak karşımıza çıkar. Köleci ticaret bu noktada malların değişim değerleri üzerinden işleyen bir kurum halindedir. Değişim ekonomisinin egemen olduğu bu alanın hakim üretim

tarzında belirleyici olabilmesi için toplumsal bir süreklilik arz etmesi zorunluluğu vardır. Bu da ancak kurumsal anlamda bir devletin varlığı ile söz konusudur (Eralp, 1983: 1). Bir kamu düzeninin varlığı ticari seyahatin en önemli noktası olan güvenli ulaşımı mümkün kılmaktadır. Antik dönemdeki askeri, eğitimsel gibi diğer seyahat amaçlarının da devletin varlığını gerektiren yapıları kolektif ilkel seyahatlerin kurumsallaşmış bir devlete ihtiyaç duyduğunun kanıtıdır. Bu sebeplerden turizmin tarihini ancak devletlerin oluştuğu antik döneme kadar geri götürebiliriz. Göçebe kabilelerin yer değiştirmelerinin seyahat ve turizmin tarihsel kökenlerinde incelenmemesi bundan ötürüdür.

Antik dönemde seyahat ve seyahat edilen mekânlar arasındaki ilişki, genel olarak kavramsallaştırabileceğimiz bir konumda değildir. En temel sebebi şüphesiz üretim tarzının seyahat ve mekânı bir meta haline getirebilecek özellikte olmamasıdır. Üretimin nesnesi olamayan bu iki pratik, dolayısı ile değişim değeri de taşımamaktadır. Kavramsallaştırmanın önündeki ikinci bir engel ise, antik dünyanın birbirinden kopuk yapısıdır. Ulaşımın çok sınırlı bir halde olması sanayi öncesi toplumlara has olarak seyahati ancak askeri, ticari faaliyetler özeline ya da çok küçük bir kesimin yararlanabildiği bir lüks şekline indirgemektedir.

Kolektif yapılan şenlikler, ticaret, savaşlar dışında toplumsal bir anlam taşımayan seyahat, bu aktiviteler dışında mekân üzerinde neredeyse hiç etki bırakmamaktadır. Şölenler ve savaşlar ise başta bahsettiğimiz değişim değeri taşımayan aktiviteler olduğundan dolaylı oluşturdukları mekânlar kullanıma yönelik yani rant üretmeyen mekânlar olma durumundadır. Geriye kalan tek seyahat biçimi olan ticaret ise köleci temellerinin belirleniminden dolayı üretim tarzı içerisinde salt mekânların artı değer kazanabileceği bir ortam üretememektedir.

Antik dünyada turizm aktivitesi sayabileceğimiz eylemlerin başında festivaller gelmekteydi. Bu festivallerin en ünlüsü olan olimpiyat oyunları günümüz turizm faaliyetlerine yakın pratikler içermekteydi. Şölenler, kutlamalar, spor müsabakaları karışımı olan Olimpiyat Oyunları Zeus onuruna yapıldı. Olimpiyat Oyunları bu bağlamda Hac ritüelinin antik halinin bir biçimi şeklinde de

yorumlanabilir. Değişmez olarak Olympia’da yapılan olimpiyatlar çağdaş turizm faaliyetleri gibi kentin mekânını yeniden üreten en büyük dinamikti. Kentsel bir uzmanlaşma sayabileceğimiz bu durum Olimpiyatlar için özel üretilmiş anıtlar, tapınak ve sunaklar, konaklama mekânları gibi birçok mekanla Olympia’nın doldurulmasını sağlamıştır (Swaddling, 2000: 16).

Olimpiyat Oyunları da tıpkı ardılı olan Roma’daki oyunlar gibi yapıldığı kent mekânını biçimlendirmede önemli bir etken olsa da modern turizmin etkileri ile uzaktan yakından ilişkisi yoktur. İki farklı üretim tarzında aynı olan iki farklı durumdan bahsedilebilir. Çünkü bu spor aktiviteleri genel amacı yönünden doğrudan devletin kitle kontrolünde kullandığı ideolojik aygıtlar görevindedir. Bu sebepten mekânsal karşılıkları da tıpkı ortaçağ kentleri gibi, üretimden çok sadece ideolojinin ve egemenliğin doğrudan yansımalarından ibarettir. Yani siyasaldır.

Ortaçağda da durum aşağı yukarı aynıdır. Turizm ve mekân arasındaki ilişki bu sefer tarımsal üretim etrafında daha muhafazakâr etkenlerle biçimlenmiştir. Dinin ortaçağ boyunca yoğun bir şekilde toplum üzerindeki etkisi burada da karşımıza çıkar. 4. yüzyılda başlayan Hıristiyan hac ritüelinin iki ana mekân üzerinden 16. yüzyıl reform hareketlerine kadar çok gözde seyahat etkinlikleri olduğunu görmekteyiz. İlk mekân şüphesiz Mesih’in doğduğu topraklar olan kutsal Kudüs şehridir. Eski bir ticaret yolu olan İpek Yolunu kullanarak Avrupa’dan Kudüs’e gitmeye başlayan hacılar ve tacirler Ortaçağın en büyük seyahat eylemlerinden birini yapmaktaydılar. Kudüs dışında Ortaçağ boyunca popüler hac mekânlarından bir diğeri de kutsal Roma şehri olmuştur.

Hac ritüeli de tıpkı antik olimpiyat oyunları gibi modern turizm faaliyetleri ile aynı pratikleri taşısa da feodal üretim tarzından ötürü endüstriyel hac turizminin yol açtığı mekânsal değişimleri bünyesinde barındırmaz. Ortaçağ Hıristiyan Hac ritüeli günümüzdeki anlamından uzakta daha çok Yahudi kültürünün etkisi altında bir mekâna ait olmama, gezginlik imgeleri ile süreklilik taşıyan bir hac düşüncesinin ürünüdür (Sennett, 2002: 114). Yaşam hatta ölümden sonraki yaşamda da sürecek olan bu seyahat düşüncesi ve dünyeviliğe ait olmama, yapılan hac ziyaretlerinde de

mekân üzerinde ciddi bir etki bırakılmasını engellemiştir. Hac ziyareti için gidilen mekânların maddi koşullarından çok manevi yönlerinin önemszenmesi, hac seyahatine çıkanları bu noktada neredeyse mekâna karşı tamamen edilgen bir hale getirmiştir. Hac ziyaretlerinin güzergâhlarında bulunan han gibi konaklama mekânlarının, biraz zorlama bir yorumla, hac yolcuları için üretilmiş yegâne mekânlar olduğunu söyleyebiliriz. Tabi ki salt hacıların ihtiyaçlarını karşılama gibi bir amaçları olmadığını da belirtmeliyiz.

Hac ziyaretleri başlı başına mekân üzerinde belirleyici bir unsur olmasa da etkileri günümüze kadar devam eden bir süreci oluşturmaları bakımından önemlidirler. Bu sayede hac ziyaretleri pratiklerinin kapitalist üretim tarzına geçilmesi ile diğer bir aristokratik gelenek olan seyyahlık kurumu ile modern turizm endüstrisinin altyapısını oluşturduklarını söyleyebiliriz.

Marco Polo gibi gezginlerin yazınlarındaki mistik doğunun ihtişamı, gezginlik ve seyahat imgesinde bir kırılma yaratmıştır. Aynı dönemde hac yolculuğu yapan hacıların, konakladıkları yurtları anlattıkları notlarının ve vaaz kitaplarının da seyahat ağlarının kitlesel olarak fenomen haline gelmesinde büyük desteği olmuştur (Urry, 2009: 18). Hacılık ve gezginliğin özendirildiği bu yazılı kaynaklar Avrupa da seyahatlerin daha planlı olmasını sağlamış, tıpkı günümüz turizm ve tanıtım rehberleri gibi iş görüp Aristokrasinin seyahate ilgisini artırmıştır.

Gerçi Haçlı seferleri ve İpek yolu ticaretinden çok daha önce Aristokrasinin egemenlik ve statü simgelerinden olan askeri gücün yanında, lüks mal tüketimi ve gezginliğin de yer aldığı bilinmektedir (Mumford, 2007: 320). Ancak seyahatin yazılı anlatılar gibi argümanlarla giderek kurumsallaşması sırasında Reform hareketleri ile popülerliği düşen Hac ziyaretleri gibi gezginlik biçimleri, Rönesans'ın Avrupa'da yarattığı sanat merkezlerine ziyaretler gibi yeni aristokratik seyahat pratiklerine dönüşmüştür (Eralp, 1983: 6). Artık hac ya da diplomatik amaçlı seyahatlerdeki gibi farklı bir amaç için araç olarak kullanılan seyahatler yerini baştan sona eğlenme ve dinlenme gibi aktivitelerin olduğu seyahatlere bırakmaya başlamıştır.

Turizmin Ortaçağ kökenlerinde, başka bir aristokratik gelenek de kentlerden uzak sayfiye alanlarına yapılan ziyaretlerdir. Ortaçağ kentlerinde yazları dayanılmaz olan sıcaklıkları ve daha da önemlisi veba salgını yüzünden, üst sınıfların birçoğunun kırsal alanlarda mülk edindiklerini ve özellikle salgın hastalıkların baş gösterdiği yaz aylarında gruplar halinde buralara gittiklerini bilmekteyiz (Braudel, 1993: 311).

Nasıl hac ziyaretleri ve seyyahlık pratikleri modern turizmin kökenlerinde yer alıyorsa bu sayfiye alanlarına kaçışta turist bakışı açısından modern turizm endüstrisinin pratikleri arasında yer alır. Kentlerdeki salgınlardan ve bu salgınların yarattığı huzursuz ortamdan kaçış her şeyden önce kentlerden, alışagelmış hayattan kaçışın bir simgesidir. Boccaccio (1996: 41) ünlü Decameron kitabında veba salgınından kırlara kaçan bir grup içerisindeki genci şöyle konuşturur:

“Sıkıntılarınızı ne yaptınız, bilemiyorum. Benimkileri sorarsanız, az önce sizinle birlikte çıkarken, kentin kapılarında bıraktım hepsini. Eğer-saygınlığınızın elverdiği ölçüler içinde-gülüp eğlenmeye, şarkılar söylemeye hazır değilseniz izin verin ben gideyim. Kente dönüp, kara düşüncelere dalayım yeniden”.

Bu sözler hiçte veba salgınından canını kurtarmak için kentten kaçan birinin sözlerine benzememektedir. Daha çok Ortaçağ aristokrat estetiğinin, pervasız ve romantik bir yansıması gibidir. Kentlerden uzaklaşmanın itici gücü veba salgını iken kırlara gitme fikri temelinde bir eğlence ve günlük rutinlerden uzaklaşma halini almaktadır. Bu düşüncelerle gidilen alanlarda tıpkı günümüz turist mekânları gibi tüketimin konusu haline gelmektedir. Boccaccio (1996) gidilen mekânı, insanın gözünü okşayan yemyeşil bitkiler, büyüleyici bahçeler, dört bir yanda mevsim çiçekleri ve kokulu otları olduğu pırıl, pırıl odalar şeklinde, tıpkı günümüzün seyahat reklam broşürlerinde olduğu gibi tasvir eder.

Turizmin günümüzde mekânla ilişkisine çok benzeyen bu durum iki noktada turizm endüstrisinden uzaklaşır. Birincisi feodal üretim tarzından kaynaklı olarak sayfiye mekânları kökten bir değişiklikle yeniden üretilemez. Feodal mülkiyet ilişkileri ancak sayfiyedeki konutun ve yakın çevresinin düzenlenmesine izin verebilir. Geri kalan doğal çevre veridir ve o kırlar, ormanlar kendi habitatu içinde görülmeye değerdir. Turizm endüstrisinden farklılaştığı ikinci nokta ise, seyahat kurumunun demokratik halde olmamasıdır. Yalnızca dar bir sınıfa, aristokratlara tanınmış bir ayrıcalık olarak seyahatin daha alt sınıflarda yaygınlaşmaması turizmin oluşmamasında ki en büyük engeldir.

3.2.2. Modern Zamanlarda Turizm ve Mekân Politikaları

Kent turizm için vazgeçilmez bir unsurdur. Hemen tüm modern turizm faaliyetleri bir kentin sınırları içerisindedir. Dağ ve doğa turizmi gibi alternatif turizm şekilleri dahi kentlerden uzaklaşmak deneyimi vaat ettiklerinden, dolaylı da olsa kentlere bağımlıdırlar. Bu yüzden bir endüstri olarak turizmin tarihi kentlerin ve kapitalizm tarihi ile eş değer ilerlemiştir.

Turizm endüstrisinin feodalitenin çözülmesi ile oluşmaya başladığını söyledik. Ortaçağın sonlarına doğru 17. yüzyılda, sınırlı bir grup olsa da, orta sınıfın turizm etkinlikleri içerisinde yer almaya başladığını görmekteyiz. Genel görünüşü itibarı ile Antikçağ ve Ortaçağdaki benzerleri gibi aristokrat sınıfının statü nitelikli geleneğinden yavaşça sıyrılmaya başlayan turizm, Sanayi Devrimi'nin etkisi ile demokratik, daha doğrusu kitlesel olarak yapılamaya başlanmıştır. Seyyahlık, hac, sayfiye yerleri ziyareti gibi ortaçağ pratikleri sanayi devrimi ile şekil ve konu değiştirmiş, kapitalizmin büyüme mantığı ile genişleyerek turizm endüstrisi haline gelmiştir.

Bu geçişi manzaranın toplumsal olarak anlam değiştirmesinden takip edebiliriz. Ortaçağ estetiğinde ki manzara fikrinin temelini doğa oluşturmaktaydı. Doğanın kır yaşamı ile olan ilişkisi yöre halkı açısından zorunluluktan öte değildi. Buna karşı aristokratik sayfiye geleneği, manzara olarak doğadan yararlanma ayrıcalığını yalnızca kendi elinde tutmaktaydı. 18. yüzyılda ise Sanayi Devriminin ürettiği kentler birçok işçi için cehennem imgesine karşılık gelmeye başlayınca, kır ve doğa manzarası romantik akımla beraber gündelik yaşamın ötesinde bir cennet anlamı taşımaya başladı. Ancak 19. yüzyıl modernizminin Yaratıcı Yıkımı 18.yüzyıl romantiklerinin aksine kenti de izlenebilen bir manzara statüsüne soktu. Endüstriyel kentteki mağaza vitrinleri, havagazı sokak lambaları, demir ve çeliğin mimarisi, yeni yeni açılan kafeler kente yepyeni bir anlam katarak kenti de izleme pratiğinin nesnesi haline getirdi (şimşek, 2013).

Bu tip gelişmelere koşut olarak turizmin endüstrileşmesinde şüphesiz ulaşımın 19. yüzyılda çok daha hızlı, konforlu, güvenli ve hepsinden önemlisi ucuz bir hale gelmesi en büyük etkendi. Neredeyse bir yüzyıl önce başlamış olan kaplıca turizminin yanına bir de deniz turizmini ekleyerek çok daha büyük kitlelerin hizmetine sunmuş olan modern demiryolları olmuştur. Ulaşımın ve paralelindeki iletişimin gelişmesi şüphesiz turizmin endüstrileşmesi önündeki fiziki engelleri ortadan kaldırmıştır. Tabi ki ulaşımdaki devrim niteliği taşıyan raylı sistemler yani trenler turizmin gelişimi için üretilmedi. Temelde hedeflenen, üretilen muazzam miktardaki malların dolaşımını rahatlatmaktı. Ancak yapılan yatırımın büyüklüğüne rağmen demiryollarında her zaman yeterli yük ve yolcunun olmaması ekonomide finansal bir çöküşe yol açmıştı (Harvey, 2012a: 198). Demir yollarındaki bu sabit sermayenin daha işlevsel kullanılabilmesi adına demiryolunun toplumun alt sınıfları içinde ulaşılabilirliğinin artırılması, yani fiyatların ucuzlaması ve sonrasında daha büyük kitlelerin demiryolunu daha sık kullanması adına turizm endüstrisi ortaya çıkmıştır.

Turizm endüstrisi bu şekilde ekonomik kriz ve mekân ilişkisinin içine doğmuştur. Sonrasında da egemen olduğu alanlarda mekânı yeniden ve yeniden üreten başat faktördür. Mekânın yeniden üretiminin kapitalist bir şekilde oluşması

kentleri bir üretici güç haline getirmiştir. Kentlerin bir üretici güç haline gelmesi ile kent toprakları yalnız üretim ve tüketimin yapıldığı mekânlar olmaktan çıkıp başlı başına tüketimin nesnesi olmuştur. Turizm ve boş zaman etkinlikleri de mekânın doğrudan meta olmasının en önemli aktörleridir (Lefebvre'den aktaran Kaygalak, 2008b: 47).

Deniz turizminin başladığı yer olan İngiltere'de iki farklı turizm mekânı Blackpool ile Soutport'un birer tatil yeri olmadan önceki kentsel alanların mülkiyetinin biri birinden çok farklı olması ve iki şehire de gelen sermayelerin farklı nitelikte olmaları sonucu çok farklı mekânsal gelişim çizgileri izlemeleri, turizmin kent, mülkiyet ve sermayenin şekline göre mekânı nasıl yeniden ürettiğine güzel bir örnektir (Urry, 2009: 46).

Turizm ikinci dünya savaşı sonrasına kadar zaman zaman azalan bir hızla da olsa gelişimini sürdürmüştür. Bu süre zarfında turizm kapitalizmin en büyük sektörlerinden biri haline gelmiştir. İki dünya savaşı arasında turizm gelirlerinin uluslararası akışkanlığa sahip birkaç sektörden biri olması bu durumun en iyi göstergesidir (Eralp, 1983: 33). İkinci dünya savaşı ile yine kesintiye uğrayan süreç, savaş sonrasında Kapitalizmin iki büyük savaş ve savaş arası çok daha büyük bir yapısal kriz atlmasına bağlı olarak değişen dinamikleri ile turizmin biçiminin değişmesine yol açmıştır. Bu durumun doğal bir sonucu olarak da tatil yerlerinin yeniden üretimi başlamıştır.

Savaş sonrası değişen teknolojinin bir ürünü olarak önce otomobil sonrada uçaklar kitlesele kullanıma açılmıştır. Trenin sayesinde yüzyıl önce ortaya çıkan turizm bu yeni taşıtlarla çok daha gelişkin bir biçim almıştır. Ulaşım ağına dâhil olan her nokta bir şekilde turizm endüstrisini de geliştirmekteydi. Kıtalararası turizmin artık çok daha rahat olması ve en ücre kıyıya bile asfalt ve otomobil sayesinde ulaşılabilmesi daha çok insanın daha çok mekâna ulaşmasını mümkün kılmıştır. Hobsbawm'ın (2002: 216) "*Altın Çağ*" olarak değerlendirdiği bu dönemde, sınıfsal farklılardan kaynaklanan toplumsal konumlar devlet tarafından vatandaşlık kurumunda eşitlenerek giderilmeye çalışılmıştır (Buğra, 2008: 66). Devletin bu

rolünün ve savaş sonrası gelişen otomasyon teknolojilerinin doğal bir sonucu olarak da iş günlerinde kısalma ve buna paralel, hizmetler sektörünün büyümesi söz konusudur.

Tüm bu gelişmelerin merkezinde yer alan üretim tarzı ise, her ne kadar sosyal temelli olsa da, üretimde hakim konumdaki kapitalizmin bir türevi olduğu unutulmamalıdır. Keza Amerika'nın Marshall planı çerçevesinde verdiği krediler, Bretton Woods kurumları (DB, IMF) ile sermaye dünya çapında üretimini sağlayabileceği şekilde yeniden örgütlenmekteydi (Fülberth, 2011: 242).

Sermayenin bu yeniden örgütlenme süreci savaşlar sonrasında kaybedilen sömürgeleri farklı biçimlerde tekrar elde etmenin yeni bir yöntemini de doğurmuştur. Azgelişmiş, Geri Kalmış, Üçüncü Dünya şeklinde sıfatlarla isimlendirilen çevre ülkeler, yeni uluslararası piyasalara entegre olabilmek adına yeniden sömürgeleştirilmelerine göz yumdular.

Sermayenin bu yeni biçimi mekânı da dünya ölçeğinde gelişmiş, azgelişmiş şeklinde ikiye ayırmıştır. Azgelişmiş ülkeleri ikinci sınıf konumda tutan bu bakış açısı kendini en iyi kalkınmacı yaklaşımlarda gösterir (Easterlin, 2007: 66). Turizm bu noktadan sonra azgelişmiş ülkeler için bir kalkınma aracı olarak dayatılmış ve her ne kadar bağımsız ülkeler olsalar da bu ülkelerde ekonomi politikalarında turizme çok büyük yer vermişlerdir.

Turizm sektörünün fetişleştirilmesi, ürettiği mekânlarında bu şekilde biçimlenmesine yol açmıştır. Urry'nin (2009: 33) Turist bakışı olarak kavramsallaştırdığı, sektörün tüketiciye sunduğu üretilmiş hayali dünya içerisindeki pratikler, turizmin bu dönemdeki sektörel önemine bağlı olarak gelişmeye başlamıştır. Artık doğrudan bir ilişkiden kaynaklanan mekân üretimi yerine tur şirketlerinin size vaat ettikleri farklı deneyimlere bağlı bir mekân üretimine söz konusudur. Postmodern söylemlerle beraber tüm toplumsal süreçlerde gözlemleyebileceğimiz bu sanallık durumu uygulamada ilk kez turizm sektöründe ve turizm mekânlarında görülmüş olma olasılığı yüksektir.

3.2.3. Neoliberal Politikalarla Değişen Turizm ve Turizm Mekânları

İletişim teknolojilerinin gelişimi turizm endüstrisine doğrudan ve dolaylı yollardan yansımıştır. İnternet ve telekomünikasyon teknolojilerindeki büyük gelişmeler daha önce tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar bireyi maddi pratiklerden uzaklaştırmış, gerçeklik yerini üretilmiş sanal bir gerçekliğe bırakmıştır (Baudrillard, 2008: 27). Bu yeni gelişmeler gündelikten farklı olanı satan turizm endüstrisinin de değişmesine yol açmıştır. Emeğin kendini yeniden üretebilmesi adına tasarlanan boş zaman günümüzde bireyin televizyon ve internet aracılığı ile edindiği dünya görüşüne bağımlı farklı deneyimler yaşama arzusu biçimine gelmiştir.

Esnek üretim sisteminin bireyler üzerinde yarattığı etkiyi Sennett (2010) “Karakter Aşınması” olarak tanımlar. Karakterdeki bu aşınma kaçınılmaz olarak toplumun temel değer yargılarında ve buna bağlı tüketim tercihlerinde de bir kayma yaratır. Bu durumun bir sonucu olarak turizm, yalnızca tatil yapmak niteliğini aşar ve daha farklı turizm etkinliklerinin sürekli geliştirilmesi ve pazarlanmasını da kapsayarak yepyeni bir piyasa haline gelir (Ünusan, Sezgin, 2007: 91). Turizm literatüründe turistik ürün çeşitlendirmesi olarak geçen farklı ürün ve etkinlikler piyasası; Turizm endüstrisinin kolektif biçiminin alt sınıflara hitaben yeniden düzenlenmesi, orta ve üst sınıflarda da kişiye özel konsept tur programları hazırlanması ile anlamlandırırken, turizm mekânlarında yaşayanlar ile turistler arasında da bir gerginlik yaratır. Postmodern dünya bakışı tarafından çeşitlendirilmiş gibi görünen bu yeni turizm biçiminin gerçek kökleri şüphesiz ekonomik altyapıdaki değişimdedir. Kapitalist üretim tarzının yeni bir biçimi olarak neoliberalizm bu değişimin ismi olarak karşımıza çıkar.

Neoliberal ekonomi politikalarının temel araçlarından biri, piyasa dışı mal ve hizmetlerin piyasaya kazandırılmasıdır. Kamu mallarının özel mülkiyete konu olması ile örnekleyebileceğimiz bu durum, kapitalizmin her şeyi fiyatlandırma

eğiliminin en yüksek halidir. Neoliberalizmle beraber tarihte daha önce hiç olmadığı kadar varlık piyasaya dâhil edilmiştir. Toplumsal ürünler, hatta toplumların kendileri bile bu yeni kapitalist varyasyon ile pazarlanabilmektedir.

Turizmin neoliberal birikim koşullarında mekânı üretim ve tüketimin gerçekleştiği yer konumundan çıkarıp doğrudan tüketimin nesnesi halinde yeniden üretmesi bizzat toplumları da bu süreçlerdeki özne rollerinden nesne şekline getirmiştir. Hindistan'da yaşayan Jarawa kabilesinin konumu bu duruma en güzel örnektir.

Jarawa'lar Güney Hindistan'da modern dünya ile ilişkileri olmadan günümüze kadar gelebilmiş ilkel bir kabiledir. Hindistan hükümeti tarafından korumaya alınmış bu kabile, turizm şirketleri tarafından "İnsan Safarisi" adında üretilen paketlerle doğrudan turizm endüstrisinin metaları haline gelmişlerdir. Programa katılan turistlerin kabile üyelerini yiyecek karşılığında dans ettirmeleri, hayvan besler gibi araçlardan yiyecek atmaları gibi pek çok insanlık dışı davranış (Guardian, 2012), ırkçı pratikleri aklımıza getirmenin yanı sıra turizmin doğrudan, bir insanı bile nasıl tüketimin nesnesi haline getirdiğinin güzel bir örneğidir.

Bu tipten bir metalaştırma sürecinin temelinde neoliberal birikim önemli yer tutmaktadır. Daha küresel bir düzeyde esnek koşullara dayalı olarak gerçekleşen üretiminden kaynaklanan bu tip toplumsal ve bireysel davranışlar neoliberal yaşam tarzı ve turizm arasındaki ilişkiyi oluştururlar. Televizyon ve internet aracılığı ile evi yaşamın merkezine konumlayarak, tüketimin bu araçlarla yönlendirilebilmesinin mümkün kılınması, bu araçlar sayesinde oluşturulan moda imajlarıyla, kitle piyasalarında, tüketimin temposunu yalnızca giyinme, süslenme, dekorasyon, tasarım ve bunun yanı sıra yaşam tarzı, boş zaman aktiviteleri gibi daha geniş bir alanda hızlandırılmıştır (Şaylan, 2002: 154; Harvey, 2010: 318).

Neoliberal birikim fordist üretimin katı, hiyerarşik iş önceliği olan halini müşteri memnuniyetinde dayalı, işi daha küçük takımlar ve projeler halinde örgütleyen bir biçimde yeniden inşa etmiştir. Böylece üretim sistemini her noktada

esneten neoliberalizm, turizm faaliyetlerinde de aynı etkiyi gösterir. Turizm faaliyetlerinin salt bir tatil organizasyonundan çıkarak yepyeni bir deneyim yaşama biçimine girmesi, ilk elden iletişim araçları ile değiştirilen tüketici kalıplarına, müşteri odaklı cevap vermenin bir sonucudur. Üretilen sanal gerçeklik bireysel tercihleri değiştirmekte değişen bireysel tercihler de turizm faaliyetlerinin konusunu belirlemektedir. Bireysel tercihler üzerinden yükselen bu tematik turizm biçimi ise ihtiyaç duyduğu mekânları kendi ürettiği sanal gerçeklikle yeniden üretmektedir.

Üretilen mekânların bu yönleri ile doğrudan işlevsellikten uzak olduğu kesindir. İdeolojik bir boyutta da değerlendirilmeleri ise kısıtlı bir alan için geçerlidir. O halde turizm eliyle üretilen mekânların daha çok imgesel önem taşıdıklarını söyleyebiliriz (Žižek, 2011: 18)⁴. Ortaçağ şatolarını andıran veya su altına inşa edilmiş oteller, lüks kruvaziyer gemiler, deniz canlıları ile beraber yüzme imkânı sağlayan devasa tesisler, küçük bir kasaba boyutlarındaki kaydıraklı su parkları gibi mekânların üzerinde gerçekleşen turizm faaliyetlerinin yalnızca dinlenme, tatil anlamı taşımadığı ortadadır. Yepyeni bir deneyim yaşatma iddiası bu mekânların üretiminde başat roledir (Urry, 2009).

İmgesel özellikleri ağır basan mekânlar genelde lüks tüketim alanları olarak karşımıza çıkar. Kolektif turizmin müşterileri olan orta sınıfların bu tip mekânlardan yararlanabilmeleri genelde mümkün değildir. Ancak bu deneyimsel turizmin de diğer kültürel öğelerde olduğu gibi toplumun genelini etkilediği su götürmez bir gerçektir. Burjuva kültürünün bir yansıması olarak bu yeni turizm pratiği ve mekânları yukarıdan aşağıya doğru farklı unsurlarla eklemlenerek iner. Orta sınıf bir turist Ortaçağdan kalma bir şato yerine yüz yıllık bir evdeki oteli tercih eder, turist olarak bölgedeki antikalar yerine bu antikaların sahtelerine yönelir ya da işçi sınıfı lüks ve entegre tesisler yerine bu adı taşıyan günübürlük çok daha küçük işletmelerde turizm endüstrisine dahil olabilir. Bu tüketimde zaten imgesel yönü ağır olan yeni turizm tüketiminin, her sınıf için farklı bir katmanda yeniden üretir. Gerek toplum yapısında

⁴ Žižek Lacan'ın psikanalitik için geliştirdiği gerçek, simgesel, imgesel üçlemesini neoliberal kapitalizmin tüketim kültürünü açıklamak için kullanır. Gerçek doğrudan faydayı, simgesel statüyü, imgesel ise zevkli ve anlamlı bir deneyim yaşamayı karşılar. Žižek bu üçlünün mimari de de aynı biçimde yer edindiği söyler.

gerekse de mekânda garip, belli bir amaçtan uzak, anlık bir haz ürünü olan yapıların ortaya çıkmasına olanak sağlar.

Turizmin ürettiği bu mekânların imgesel düzeylerinin bu denli yüksek olması, pratik amaçlarının önemsiz olduğu anlamında değildir. Hatta küresel sermayenin bu tip mekânlarda daha yoğun bir şekilde var olduğunu bile söyleyebiliriz. Bu tipten yüksek maliyetli turizm mekânlarının üretilmesi yerel kaynakların ve ulus devlet politikalarını aşan bir konudur. Kamu yararı nitelikleri hiç olmayan hatta doğal çevreye ve yerel ekonomiye zarar verecek olan bu mekânların üretimi için ulus devletin korumacı politikalarının eritilmesi gerekmektedir. İkinci aşamada ise çokuluslu şirketlerin bölgenin konumuna göre inşa ettikleri bu mekânların yerel ekonomiyi verdikleri zarar devasa derecededir.

Sonuç itibarı ile sermaye, turizm ve mekân üretimi arasındaki temel ilişki neoliberal dönemde de temel olarak değişmemiştir. Yalnız değişen toplum yapısı ve sermaye organizasyonu turizm eliyle yeniden üretilen mekânların mimarisini ve pazarlamasını değiştirmiştir. Bunun sonucu olarak turizmin neoliberal birikimin sonucu olarak değişen dünya ile birlikte algılamamız gerekmektedir. Mekân ve turizm arasındaki bu değişen ilişkinin günümüzdeki yapısını açıklamak için GATS anlaşmasını bir gösterge olarak kullanabiliriz.

Neoliberal birikim modeliyle sermayenin uluslararası akışkanlığının daha önce olmadığı kadar arttığından bahsetmiştik. Sermayenin akışkanlığı bireylerin sınıfsal konumlarını derinden etkilerken, başka bir katmanda iş dünyasında da sermayenin küresel düzeyde bir rekabet içine sürüklenmesini sağlamıştır. Küresel kapitalizm koşullarında giderek artan bu rekabet sorununu çözüme ulaştırmak, karlılık oranlarını artırmak, pazarı genişletmek gibi çözümlerin ulus devletler düzeyinde hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi ile çözüme kavuşturulmaya çalışıldığını görmekteyiz (Güzelsarı, 2003: 120). İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya ticaretini düzenlemek amacı ile imzalanan GATT anlaşması ve sonrasında DTÖ'nün kuruluşu ile gelişen sürecin son aşaması olarak karşımıza çıkan hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi olgusunu GATS anlaşması şeklinde görmekteyiz.

Küresel sermayenin ulus devlet bünyesinde hareket edebilmesinin yasal metnini oluşturan GATS kapsamında turizm sektörünün de serbestleştirilmesi gereken sektörler arasında görmekteyiz. GATS'ı turizm ve mekân ilişkisinde merkeze oturtan ise hizmet ticaretini serbestleştirme yöntemidir. “*Salkımlandırma*” olarak tanımlanan sisteme göre, GATS kapsamında serbestleştirilmesi garantisi verilen sektör ilişkili diğer tüm hizmetleri de beraberinde sürüklemesidir. Turizm örneği için vize işlemleri, kara hava deniz ulaşım sistemleri, hatta belediye, su hizmetleri ve sağlık hizmetleri de dâhil turizm sektöründe hareket eden turistlerin ilişkiye girdiği tüm hizmetler bu serbestleştirme silsilesine dâhil edilmek zorundadır (Yılmaz, 2004: 69).

Bu aşamada turizmin kullandığı tüm hizmetlerin bir mekân aracılığı ile verildiğini göz önüne alırsak bu mekânların doğrudan turist bakışı altında yeniden ve yeniden üretildiğini söyleyebiliriz. Bu hizmetlerin özellikle az gelişmiş ülkelerde ağırlıklı olarak kamu hizmetleri statüsünde verildiğini de işin içine katarsak, GATS ile birlikte mekânsal olarak bir mülkiyet değişiminin de ortaya çıkacağını öngörmemiz mümkündür.

Turizme dair herhangi bir hizmeti rekabet edilebilir bir hale getirmenin ilk şartı o hizmeti maddi varlığı olan mekânı ile birlikte özelleştirmekten geçmektedir. Özelleştirilen hizmetlerin turizme dayalı olması da bu hizmetlerin coğrafi olarak bir tekel olmalarını zorunlu kılmaktadır. Ulaşım ağına dâhil olan liman, istasyon, otogar gibi hizmetler, vize hizmetleri, tek bir merkezden yürütülmesi zorunluluğu özelleştirme sonrası bu hizmetlerde tekelleşme yaratmakta ve mekânsal konumlarında da tekel rantının oluşmasını sağlamaktadır.

4. TÜRKİYE’DE TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE MEKÂN POLİTİKALARI, TURİZM VE RANT

Türkiye’nin Osmanlı’nın son dönemlerinden bu yana geçirdiği dönüşüm kapitalistleşme üst başlığında şekillenmiştir. Osmanlıda var olan üretim tarzının dış baskılarla çözülmesiyle başlayan süreç, batının emperyalist kapitalizmine eklemelenmek biçiminde gelişmiştir. Bu eklemelenme çabaları kapitalizmin evrimi ile eşdeğer biçimde ilerlerken bu bölümde incelediğimiz gibi kent ve turizmi de peşi sıra sürüklemiştir.

4.1. Türkiye’de Tarihsel Süreç İçerisinde Mekân Politikaları ve Rant

Bu bölümde, geleneksel Osmanlı toprak sisteminin dağılmaya başladığı 16. yüzyıldan, günümüze kadar geçen sürede Türkiye’de değişen mekân politikaları ve rant ekonomik dönüşümlere paralel çözümlenmiştir.

4.1.1. Osmanlıda Kırsal ve Kentsel Mekân

Osmanlı Devleti’nin Batı Avrupa temelli hakim yaklaşımların dışındaki bir bakışla değerlendirilmesi gerekir. Tarihsel olarak Ortaçağa tekabül eden Klasik Dönem Osmanlı’sı, Feodal Üretim Tarzından ve toplumsal yapısından farklı bir konumdadır. Farklılığının sebeplerinin her biri tek tek bir araştırma konusu olmakla beraber, özgün konumunun en temel sebeplerinden birisi ekonomisinin temeli olan toprağın özgün mülkiyet ve kullanım biçimidir (Cem, 1999: 60). Dönemin temel üretim aracı olan toprağın mülkiyetinin doğrudan devlete ait olması, diğer tüm gelir getirici işlerin üzerinde de yoğun bir devlet hâkimiyetinin olmasına ve merkez de yer alan devlet kurumunun aşırı güçlenmesine neden olmuştur. Devletin memurlar yolu

ile karışık ve ince bir şekilde çevreyle olan ilişkisi (Mardin, 2004: 38), merkeze uzak olan idari yapının yerleşme yapısı ile paralel ve hiyerarşik bir düzende olmasını sağlamıştır (Tekeli, 2011: 66). Devletin en ücra noktalarda bile etkin biçimde var olması toprağa dolayısıyla mekâna da yansımıştır.

Tarımsal üretimin başat ekonomik girdi olduğu Osmanlı tüm farklılıklara rağmen feodal sistemdekine benzer şekilde köy ve kent biçiminde mekânsal bir ayrışmaya uğramıştır. Tarımsal üretimin mekânı olarak köy ve tüketim mekânı olarak kent bu şekilde birbirinden ayrılmış gözükmektedir. Ancak bu ayrımın merkezi devlet egemen haklarının tamamına yakınına korumuş ve bir aristokrasi sınıfının ortaya çıkmasını engellemiştir. Köylünün egemen bir aristokrat sınıfın isteğine göre üretim yapmaması, tarlanın ilk ekildiği andan itibaren sürekli merkezi devletin memurları tarafından kontrol altında tutulması, alınan ürünün de yine isteğe göre herhangi bir mekânda satılmamasını sağlayarak köyü kentin ekseninde tutmuştur (Cem, 1999: 136; Faroqhi, 2000: 70).

Bu bağlamda merkezi devletin taşrayı kendine idari yönden sıkıca bağlaması, gerek emek yoluyla gerek verim farklılığı yoluyla gerekse de angarya gibi artık emek yoluyla toprakta oluşan artık ürüne ayni ve nakdi vergiler şeklinde el koymasını sağlamaktaydı (Turan, 2009: 102). Ancak devletin el koyduğu bu rant, doğrudan ve değişmez olarak mülkiyetin tek sahibi kendisi olduğu için, mülkiyet ilişkilerinde bir değişimden değil merkezi devletin egemenlik niteliğinden kaynaklanıyordu. Bu yüzden mülkiyet değişiminden kaynaklı oluşan rantı, Osmanlı toprak sisteminin bozulmasıyla topraktaki ilk feodal yapılanmaların ortaya çıktığı 16. yüzyıla kadar göremeyiz.

16. yüzyılda Avrupa kapitalizme geçiş sancıları yaşamaya başlamıştı. Geleneksel feodal üretim tarzı ticaretle yıpranmakta birikim kır yerine kentlerde artmaktaydı. Ancak kapitalizmin birikim için üretime, üretim içinde var olan sermayeye ihtiyaç duyan kısır döngüsü kapitalist üretimin çıkış noktası olarak bir ilk birikim ön koşulunu taşımaktaydı (Marx, 2011: 686). Bu ilk birikimin gerçekleşmesinde birçok araç aktif rol oynamasına karşın 16. yüzyılda Osmanlı

toprak sisteminin bozulmasına da neden olan gelişme Avrupa’da ortaya çıkan buğday sorunuydu.

Kötü hava şartları, fiyat artışları ve en önemlisi de artık tarımsal üretime yeterince yatırım yapılmaması gibi nedenlerden 16. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa’da ciddi bir buğday kıtlığı baş gösterdi (Braudel, 1989: 398). Kolonilerden elde edilen altın ve gümüşlerin de etkisiyle ticarete güçlenmeye başlayan Feodal Avrupa bu krizden çıkış için buğday ithalatına girişti. Braudel’in (1989: 400) “*Türk buğday bombası*” olarak isimlendirdiği Osmanlı’dan yapılan buğday ithalatı, Osmanlı hububat üretiminin ticari nitelik kazanmasına sebep olarak toprak sistemini bozdu ve pazar için üretim yapan büyük çiftliklerin kurulmasının önünü açtı. Kapitalizmin ilkel birikimi Osmanlıda toprağa bağlı köylüleri mülksüzleştirdi.

Toprak düzeninin bu şekilde bozulmasına koşut olarak toprağını kaybeden sipahiler, yoksul köylüler ile bunları serfleştirmeye çalışan toprak sahibi yönetici zümre arasında “*celali isyanları*” olarak bilinen sınıf savaşları baş göstermiştir (Timur, 1993: 53). Bununla beraber Osmanlı, üretim tarzının değişmesinden kaynaklı bu harekete karşı, eski sistemi yeniden inşa etmeye çalışan despot yöneticilerle çözüm bulmaya çalışırken izleyen yüzyılda toprak sistemindeki bozukluk devletin daha fazla vergi toplamasına ve buna bağlı olarak ödeyemeyen köylülerin topraklarını elden çıkararak büyük çiftliklere tarım işçisi olarak geçmesine ve en nihayetinde İltizam sistemiyle vergi toplama işinin de mültezimler tarafından yapılmasına yol açmıştır (Turan, 2009: 103; Timur, 1993: 48).

Bu süreçte toprağın mülkiyeti devlet tekeline çıkmıştır. Ancak bu mülkiyet değişimi kapitalizmin doğuş koşullarında dışarıdan gelen bir etkiyle gerçekleştiğinden, Osmanlı feodalizmi topraktan kazandığı rantı tekrar toprağa yatırarak tarımın ticari niteliğini sürekli korumuş ve kapitalist gelişme için gerekli ilk birikimi yapamamıştır. Bu anlamda tek üretim aracı olan toprağın ürettiği rant 19 yüzyıla kadar iltizamı veren devlet, iltizamı alan mültezim ve mültezimin devlete ödeyeceği parayı aldığı tefeci arasında bölüşülen bir halde gelişmiştir (Turan, 2009: 103).

Avrupa'nın itkisiyle ticarileşen Osmanlı tarımı 16. yüzyıl boyunca üretim merkezleri olan kır ve siyasal-yönetimsel nitelikli kentler arasındaki farklılaşmayı üretim üzerinden derinleştirmiştir. 16. yüzyıl öncesinde kentlerde de bulunan tarımsal üretim kırdaki üretim patlamasıyla son bularak önce kenti bir tüketim ve ticaret merkezi haline getirmiştir. Daha sonraysa Osmanlı kentleri tarımsal ürünlere sahip olmak için Avrupalı tacirlerle rekabete girmek zorunda kalmıştır. Bu bağlamda kent mekânı siyasal niteliğinin yanında bir de sürekli perakende satışların yapıldığı pazarlar ve daha çok liman kentlerindeki ihracat mekanizmalarıyla ticari bir niteliğe bürünmeye başlamıştır (Kaygalak, 2008b: 73).

Avrupa'da ticaret sanayiye dönüşürken 18. yüzyıldan itibaren Osmanlı daha da yoğunlaşan bir ekonomik baskı ile karşılaştı. Zaten 16. yüzyıldan beri Avrupa'nın merkantilist ticaretiyle çözülmeye başlayan geleneksel toprak sistemi sanayi devrimiyle birlikte mamul ticareti üzerinden dağılmaya başladı. Bu kriz döneminde yeni geliştirilen ekonomi politikalarıysa geleneksel sistemi düzenleyip geliştirme yerine Avrupa'nın üst yapısal kurumlarına özenen politikalar oldu (Berkes, 2003: 73). Siyasal tarihimizde de bir dönüm noktası olarak kabul edilen Senedd-i İttifak ve Tanzimat, Islahat fermanları, devlet sistemindeki üst yapısal dönüşümün ilk hukuki belgeleri olarak karşımıza çıkar. Bu temel metinlerin etrafında şekillenen 1858 Arazi Kanunnamesi ve 1864-1871 Vilayet Nizamnameleri ile toprak mülkiyeti ve kent yönetimi alanlarında köklü değişiklikler de yapılmıştır.

Hukuk üstyapısında uygulanan bu değişimlerin gerisindeki itici güçse şüphesiz 1838 tarihli İngiliz, Osmanlı ticaret anlaşması ya da diğer adıyla Baltalimanı Anlaşmasıydı. Osmanlı'yı Avrupa kapitalizminin açık pazarı haline getiren bu anlaşma sermayenin Osmanlı topraklarındaki akışkanlığını artıracak üstyapısal dönüşümleri de beraberinde getirmiştir. 1839 Tanzimat fermanıyla Avrupa'ya açılan pazardaki yeni oyuncular olan yabancı tüccarlara hukuksal ticari garanti verilmiş olurken, sermayenin en ücra kırsal mekânlara sirayet edebilmesi ise 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi ile gerçekleştirilmişti (Kazgan, 2006: 21).

1858 Arazi Kanunnamesi Osmanlıda toprağın devlet mülkiyetine dayalı olduğu sisteminin resmi olarak bittiğini ilan eden belgedir. Kanunname her ne kadar zeamet sistemini kaldırılarak devletin mültezimlerle olan derebeylik ilişkisini de ortadan kalkıyorsa da kişilerin toprak üzerindeki zilyetlik hakları bu Kanunname ile tam mülkiyete dönüşüyordu. Bu bağlamda devletin temel üretici güçlerden birisi üzerindeki mutlak mülkiyet hakkını resmen devretmesi toprağın yeni sahiplerini fiilen egemen sınıf haline getirmiş ve yeni egemen sınıf ile diğer üretici güç olan tarım emekçisi sınıf arasında feodal ilişkileri üretmiştir (Boran, 1992: 33).

Mevcut koşullarda ülkede belli bir sermaye sınıfının olmaması, ticaret anlaşmaları ile batılı sermayenin ülke içindeki egemen konumu, altyapısal olarak Osmanlı feodalitesinin gelişmesini sağlamak yerine kapitalist sömürge ilişkileri biçiminde örgütlenen bir üretim yapısının devam etmesini sağlamıştır. 1858 Arazi Kanunnamesi ile toprak üzerindeki üretim ilişkileri Avrupa sermayesi lehine yeniden yapılandırılmıştır. İltizamın kaldırılması ile sermayenin önünün açılması arasındaki ilişki bu anlamda Yerasimos'un (199: 5) dediği gibi “*feodal merkezkaç eğilimlerinin yarattığı iç engellerden kurtulmuş, tek hukuklu bir alan...*” ile mümkün olmuştur. Bu bakımdan Tanzimat sonrası Osmanlı Devletinin daha merkezîyetçi bir görünüm almasını sağlayan 1871 Vilayet Nizamnamesi daha anlamlı hale gelmektedir.

Toprak mülkiyetinde 1871 Vilayet Nizamnamesi ile birlikte gelen değişim devletin yönetim yapısındaki değişimleri de zorunlu kılmıştır. Mülkiyet ilişkilerinin değişmesi kent yönetimi ve doğrultusunda kent mekânını da değişikliğe uğratmıştır. Nizamname ile tüm aksaklıklarına rağmen belediyelerin kurumsallaşması (Ortaylı, 2011: 178), bunun bir göstergesidir. Klasik sistemde devlet eliyle üretilen belediye hizmetlerinin başlı başına bir kurum haline gelmesi de şüphesiz 19. yüzyılın ikinci yarısında gelişen ticaretin ve kısıtlı sanayinin kent mekânını yeniden üretmesi ile ilgilidir.

1854 yılında belediyeçilik adına atılan ilk adım olan İstanbul Şehremaneti Dairesinin kurulması, sonrasında 1868 yılında yürürlüğe giren Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi ile kurumsallaşan Belediye ve ardından İstanbul örneğinden

hareketle önemli ulaşım merkezleri ve liman kentlerinde belediyelerin kurulmasını doğrudan sermaye hareketleriyle ilişkilendirebiliriz. İletişim, ulaşım gibi mal hareketlerini destekleyen hizmetlerin güvence altına alınmasının yanı sıra merkezleşmenin ürettiği yeni kamusal binalar ve Avrupa sermayesinin kentlerde giriştikleri demiryolu, madencilik, bayındırlık yatırımları ve yine Avrupa sermayesinin özellikle ticaret kentlerine yerleşmesiyle ortaya çıkan mağazalar, tiyatrolar, oteller, eğlence mekânları gibi yeni tüketim ve kamusal mekânların ortaya çıkması belediye kurumunun doğuş koşullarını hazırlayan etmenlerdi (Kaygalak, 2008b: 81).

Kentlerde ortaya çıkan yeni kamusal mekânlar ve yönetim binaları bu anlamda ikili bir sınıfsal ayrıma da yol açmıştır. Serbest ticaretle beraber çöken yerel zanaat 19. Yüzyıl sonuna kadar buldukları bölgelerde ikamet ederken, Tanzimat'la beraber yerli tüccarların yerini almaya başlayan Rum ve Ermeni tebaa kentlerde yeni yapılmış ana ulaşım aksı olan araba yollarının etrafında konumlanmaya başlamışlardır. Rum-Ermeni, Türk etnik ayrımının bu bağlamda sınıfsal olarak mekânda yeniden üretildiği de ortadadır (Aktüre, 1978: 222).

16. yüzyıl itibarı ile batıda gelişen kapitalizmin etkisinde kalmaya başlayan Osmanlının bu etki altında çizgisel bir yol izlediğini söylemeyiz. Çok geniş bir coğrafyadan bahsediyor olmamız tek bir kuram altında bu gelişmeyi açıklayamamızın ilk ve en büyük sebebidir (Kaygalak, 2008b: 71). Yukarıda genel hatlarıyla altyapısal değişimin mekân üzerindeki izdüşümünden bahsetmemize rağmen, 18. yüzyıl Osmanlı ticaretini ve ürettiği kent mekânı formasyonunu, Kuşadası'yla yakın ilişkisi olması bakımından İzmir kentinin özellikle 18. ve 19.yüzyıllarda ki tarımsal ticari yarı sömürge yapısı ve mekânsal örgütlenişi örneği üzerinden göstermemiz daha sağlıklı olacaktır.

Dış ticaretin daha doğrusu ihracatın İzmir için belirginleştiği tarih 18. yüzyıldır. İstanbul ve Selanik gibi sonraki yüzyılın önemli liman ticaret merkezlerinden yaklaşık bir yüzyıl önce İzmir batı ile ticarete iten sebep en temelde

sanayi devriminin simge bitkisi pamuk olmuştur⁵ (Syrett, 1998: 101). İzmir limanının söke ovası gibi büyük pamuk üretim alanlarına yakın konumu pamuk ticaretinin 18. yüzyılın ilk yarısından itibaren başlamasına olanak vermiştir. İzmir pamuk ticareti 19. yüzyılda sanayi kollarının çeşitlenmesi sonucu üretim önceliklerinin başka mallara kaymasıyla gittikçe İzmir'in genel ihracat oranı içerisinde azalmıştır. Ancak bir kez değerlendirilen limanın ticari kullanımını diğer kalem malların önemli hale gelmesine neden olmuştur. Ayrıca Osmanlının batılılaşma çabaları içerisinde siyasal olarak da batıyla kurduğu ilişkiler bu ticaret kanalından İzmir'i 19. yüzyıl boyunca Osmanlının Batıya dönük en büyük kentlerinden biri yapmıştır.

Ticaretin, özellikle de tarım ürünlerinin ticaretinin 19. yüzyılda en yoğun olduğu kent olması bakımından İzmir mekânın dönüşümünde örnek bir konumdadır. İzmir bir liman kenti olarak yüzyılın ikinci yarısında hızlı bir kentleşme süreci izlemiştir. Batılılaşma sürecinde bir anda değişmeye başlayan üretim tarzına koşut olarak Osmanlı'nın özgül şartları hâkim üretim tarzının saf kapitalizm olmasını engellemiş, eski sistemle beraber bir ara geçiş formu oluşturmuştur (Tekeli, 2011: 189). Bölgenin tam anlamıyla dışa bağımlı hale gelmesi bu sebeple 19. yüzyıl ikinci yarısını bulmuştur. Sanayi dalı olarak dokumanın gelişmesi dokuma sektörünü hem manifaktür üretim olarak tacirlerin ev içi üretimi şeklinde hem de pamuğun işlenmesinde kullanılan son teknoloji çırçır fabrikaları gelişiminde, başat noktaya koyar (Çadırcı, 1997: 362). Kapitalist üretim tarzından tam olarak bahsedemesek bile, kapitalist ülkelerle girilen ticari ilişkiler sisteme eklenme biçiminde Osmanlı'yı sömürge konumuna getirirken İzmir de bu eklenmenin bir ürünü olarak yabancı sermayenin ve yabancı yatırımcıların mekânı haline gelmiştir.

İzmir'in ticari önemi kente yabancı sermayenin ve sermayedarın akışını da sağlamıştır. Levanten olarak isimlendirilen Avrupalı tüccarların kente geliş gidişleri 1838 ticaret anlaşmasıyla kalıcı bir yerleşme şekline bürünen ilişkiler 1867

⁵ Tarihçi Eric Hobsbawm (2005: 45), Sanayi Devrimi ve pamuk arasında çok yakın bir ilişki kurmuştur. Sömürgeci pamuk ticaretinin İngiliz endüstri devriminin temeline oturtur. Ona göre "*pamuk devrimcileşmiş ilk endüstridir*"

nizamnamesindeki yabancıların mülk edinebilme hakkıyla sağlamlaşmıştır. Kenti daha kozmopolit bir yapıya büründüren bu durum mekânsal ayrıştırma da yaratmıştır. Levantenlerin yoğunlukta bulunduğu Alsancak semtinde yer alan lüks ticarethaneler ve bu yoğunluğa paralel olarak üretilen sahil şeridi, Kordon boyundaki kafe, pastane gibi kamusal alanların ve sınıfsal olarak farklı konumdaki yerli eşrafın yoğunlaştığı eski ticaret merkezi olan Kemeraltı ile bunun etrafında ki mekânlar biçiminde, mekânı sınıfsal-etnik bir yapıda ayırıştır (Işık, 2010: 191).

19. yüzyıl İzmir'inin yapısı tabi ki diğer Osmanlı kentleri ile çok farklı bir gelişme çizgisi izlemiştir. Erken bir dönemde ve diğer kentlere göre çok hızlı kentleşen İzmir'in bu noktadaki önemi 19. yüzyıl sanayi kapitalizmiyle en yoğun ilişkinin yaşandığı bir kent olmasından kaynaklanmaktadır. Geleneksel Osmanlı düzeninin ürünü olan kent mekânlarının içinde ilk kez kapitalizmden kaynaklı sınıfsal-etnik bir ayrışma gösterdiği kent olarak İzmir, sonraki yarım yüzyıl boyunca Osmanlı kentlerinin uğradığı ya da uğratılmaya çalışıldığı değişimin dinamiklerini barındırmaktadır.

4.1.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye'de Kentleşme Deneyimi, Mekân Politikaları ve Rant

Cumhuriyetin 1923 yılında ilanı ulus devlet sistemine geçişin, bambaşka bir siyasal sistemin kuruluşunun tarihidir. Değişen devlet yapısı yeni bir organizasyonu da beraberinde getirmekteyse de iktisadi anlamda, Osmanlı yarı sömürge yapısını miras olarak bırakmıştır. Cumhuriyet kadroları yalnız Osmanlı'dan artakalan bir ülkeyi değil aynı zamanda ekonomi politikalarını da devralmıştır. Cumhuriyeti kuran kadrolarda milli bir burjuva yaratmak, yabancı sermayeyi teşvikler yolu ile çekmek gibi çağdaşlaşmayı kapitalist kalkınmayla mümkün gören bir görüşün hâkim olması (Boratav, 2003: 39) birikimin ana kanallarından birinin tıpkı Osmanlıdaki gibi dış ticaret olmasını sağlamıştır.

Osmanlı'dan alınan diğerk bir yapısal unsur ise ÷lkede tarımsal üretimin hala yoğunlukta olması idi. Büyük toprak sahiplerinin varlığı birikimin kır üzerinden sağlanmasına yol açarken, kır yerleşmelerinin sosyal yapısını belirleyerek ÷lkenin ikili bir coğrafyada, iki farklı biçimde sermayenin birikim sürecine katılmasını sağlıyordu (Ataay, 2001: 56). Diğerk bir değışle bu yapısal ikilik, kentli gayrimüslim ticaret sermayesi ile işçisinin, köylü müslüman toprak sahibi ile toprak işçisi yani kentli, köylü ayırımının bir göstergesidir.

Milli burjuva yaratma düşüncesi de kentlerdeki bu yabancı sermayedar yerine kırdaki sermayedarın geçirilmeye çalışılması şeklinde kendini göstermiştir (Kazgan, 2006: 52). Devlet eliyle legal ve illegal yollardan (Mübadele, Varlık Vergisi vb) gayrimüslim sermayenin yerine millîsini koyma girişimi 1950'li yıllara kadar devam eder.

Devletin burjuvaziyi millileştirme süreci içerisinde oluşturulmaya çalışılan yerli sermayenin konumu yönetim katında önemlidir. Ancak mili burjuva yaratma çabalarının içinde likit sermaye sıkıntısını gidermek için yabancı sermayeyi her türlü teşvik ile ÷lkeye davet etmenin, yaratılan milli burjuvazinin yabancı sermaye ile giriştiğı ortaklıklar sonucu komprador bir şekle bürünmesini sağladığı da gözden kaçırılmamalıdır (Boratav, 2003: 47). Bu sayede milli burjuvanın ÷lke çıkarlarıyla bir ilgisi olmadığı daha net anlaşılabilir.

Çiftçiyi Topraklandırma Kanun'u sürecini de burjuvaziyi millileştirme politikaları üzerinden okumamız gerekir. 1930'lu yıllarda başlayan tartışmaların ancak 1945'te nihayete ermesi, öncesinde çıkan kanunların uygulanamaması, kurtuluş savaşına giren Kemalist kadroların bu büyük toprak sahipleri ile savaş döneminde ittifak halinde olmaları (Önal, 2010: 50) ve daha da önemlisi birikimin lokomotifini olan tarımsal üretimin topyekûn kapitalizme eklemelenirken, köylülerin topraklanması adına sekteye uğratılmasının mümkün olamamasıdır.

Liberal ekonomiye eklemelenme süreci 1930'lu yıllarda dünya ekonomisinin girdiğı büyük krizle kesintiye uğramış, 50'li yıllara kadar ekonomide devletin başat

olduğu ithal ikameci politikalar ağırlığını korumuştur (Tezel, 2002: 286). Sanayileşmenin devlet eliyle yürütülmesi sanayiye dayalı kentleşmenin de daha planlı olarak gelişmesini sağlamıştır. Dünya konjonktürüne bağlı olarak planlı bir kentleşme sürecinin benimsenmesi aynı zamanda modern ulus devlet mantığı ile uyduğundan, dönemin karakteristiğine uygun bir gelişme çizgisi gözlemlenmektedir.

Ulus devletin kurumsallaştırılmaya çalışıldığı bu dönemin mekân politikalarını aşağıdaki başlıklar altında sıralayabiliriz. Kır ve kentin bütünleştirilmesi, devletin kontrolündeki yatırımların bölgeler arasında eşit dağıtılması çabası, merkezi planlama ile tutarlı bir yerel yönetim, kamulaştırılan topraklar üzerinde kentsel gelişme, Cumhuriyet yurttasına yakışır kamusal alanların oluşturulması (Halkevleri, Okullar vb) (Keskinok, 2006: 26). Bu politikalar üzerinde planlamaların ilk olarak Ankara’da başlaması, imparatorluğu temsil eden İstanbul’a karşı, ulus devletin merkezi olarak Ankara’nın, Anadolu’yu temsil eden sembolik bir yerde olduğunun göstergesidir. Tüm bu sebeplerden Şengül’ün (2009: 111) bu dönemi, “*Ulus Devletin Kentleşmesi*” olarak isimlendirmesi, konuyu net olarak özetlemektedir.

İkinci dünya savaşı sonrasında ise sermaye yeniden bir organizasyon sürecine girmiştir. Soğuk Savaş dönemi diye adlandırılan bu dönemde, ABD hegemonyası, sömürgelerin kurtuluşu, Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya’nın oluşturduğu üçlü kapitalist merkezin kuruluşu, Kent- köy ilişkilerinde kentlerin büyümeye katkılarının önemli hale gelmesi, kapitalist birikim süreci içindeki dünyada mekânın düzenlenmesinde aktif rol oynamışlardır (Fülbreth, 2011: 250). Küresel mekânın yeniden üretimi uluslararası işbölümünün değişen öncelikleri ekseninde olmuş, merkez ve çevre arasındaki ilişki bu değişimin eksenini belirlemiştir. Türkiye’ye bu değişim sürecinde biçilen rol ise Amerika merkezli kapitalizmin ekseninde biçimlenmiştir.

İlk kez Marshall yardımları ile tarımda makineleşmeye gidilmesi, tarımsal emekte büyük bir arz fazlası yaratarak iç göçleri ve kentleşmeyi hızlandırmıştır

(Eraydın, 2006: 28). Gecekonduların kent çevresinde giderek artmaya başladığı bu dönem 80’li yıllara kadar sürmüştür. Bu dönem boyunca Türkiye’de kentleşmeyi gecekondulaşma ile paralel okumamız gerekir. Çünkü ithal ikameci sanayileşme ve geleneksel tarım üretiminin çözülmesi gibi nedenler, kent mekânını devletin ideolojik bir aygıtı olmaktan çok daha fazlası haline getirmiştir. Artık ulus devletin kurumsallaşması adına mekânların planlı bir şekilde üretimi ve sembolik değerlerinin ön planda tutulması fikri terk edilmiş bunun yerine, sanayi üretimi ve birikiminin doğurduğu koşulların bir sonucu olarak sanayi kentinin gelişmesi durumu gelmiştir.

1960-80 dönemi ekonomide planlı politikaların en yüksek olduğu dönemdir. Yine dünya konjonktürü ile paralel olarak devletin piyasada aktif olduğu bu dönem bir çevre ülke olarak Türkiye’de devlet eliyle geliştirilen ekonomik büyümenin her şeyin merkezinde olduğu bir şekilde yaşanmıştır. Bölgeler arası eşitsizlikler kalkınma uğruna göz ardı edilmiş ve sanayinin büyük kentlerde toplanmasına göz yumulmuştur. Bu duruma paralel olarak gün geçtikçe artan göç ve gecekondulaşma gibi kentsel mekânda ve toplumsal yapıdaki büyük sorunlara sanayileşme süreci içerisinde bir çözüm bulmak bir kenara, sanayi için gerekli emek gücünü temsil etmelerinden dolayı bazı çevrelerce olumlu bir gelişme olarak görülmüştür (Avcıoğlu’ndan aktaran Şengül, 2009: 129). Gittikçe büyüyen kentlerin sorunlarını da beraberinde büyüten bu politikalar devlet aygıtının; kentsel altyapı ve toprak mülkiyeti ile ilgili çıkan problemleri sermaye lehine çözüme ulaştırmaya çalışırken, kentler bazında da kurumsallaşmasının önünü açmıştır. İller Bankası, İmar ve İskan Bakanlığı gibi kurumlar ile İmar ve Belediye Gelirleri Yasalarının çıkarılması da bu doğrultuda değerlendirilmelidir (Eraydın, 2006: 32). Böylece devlet sermaye birikimini destekleyerek kentsel mekânlarda kurumsallaşmıştır. Bu anlamıyla bakıldığında kentleşme sürecinde devletin sermayeden taraf olan rolü de anlaşılmalı ve gecekondu sorununun çözümsüzlüğü, aslında gecekonduların bir sorun olarak görülmediği gerçeği ile anlamlı hale gelmektedir.

1960-1980 arası olan gecekondulaşma biçimini sermayenin yeniden yapılanma süreci içerisinde toprak mülkiyeti ve rant ile ilgili olarak da bir milat sayabiliriz. Tarımın geleneksel biçiminden sanayiye dayalı bir hale gelmesi, tarım

topraklarının statüsünün değişmesine yol açmıştır. Osmanlı mirası olarak kalan büyük toprakların devlet mülkiyetinde olması tarımda kapitalistleşme ile beraber bu mülkün özele devredilmesinin önünü açmıştır. Legal ya da illegal yollardan tarım topraklarında özel mülkiyet kurumunun güçlenmesi, küçük çiftçi yerine büyük toprak ağalarının oluşmasını sağlamıştır (Avcıoğlu, 2003: 622). Tarım topraklarının Osmanlıdan beri dar grupların elinde olması, 60-80 arasında tarım topraklarında tekelleşmeden kaynaklı mutlak rantı oluşumunu daha da artırmıştır.

Kentsel topraklarda ise merkezde gelişen milli burjuvazinin üretimin merkezine yerleşmesi ve orta sınıflar için gerekli konut ihtiyacını karşılayabilmek amacı ile yap-sat modeli konut üretimi gelişmiş, buna bağlı ortaya çıkan farklılık rantından kazanılan para da sermayenin üretim dışı alanlar da güçlenmesine yardım etmiştir (Ataay, 2001: 65; Yırtıcı, 2012b: 4). Ancak kentlerin çeperlerinde gelişen gecekonduların ürettiği rant çok daha büyük bir nitelikteydi.

Birinci kuşak gecekondular genellikle rant doğurmayan bir süreç içerisinde üretildiler. Kullanım değerinin ön planda olduğu ve kullanacak kişinin kendi emeği ile üretildiği konutlar olarak bu dönem gecekondularının toprakta rant yaratabilecek bir değişim değerine sahip oldukları söylenmez (Işık, Pınarcıoğlu, 2003: 113). Göçün giderek hızlanması sonucu gecekonduların talebinin artması, gecekonduların arazilerinin mülkiyetlerinin gecekonduların kullananlara ait olmaması, gecekonduların bölgelerinde giderek toprak spekülasyonunu kaçınılmaz hale getirmiştir. Kapitalist koşulların, kentli yoksullar için yarattığı konut kıtlığı, bu topraklar üzerinde inşa edilmiş kaçak konutlar da kıtlık yaratmış ve rant oluşumunu mümkün kılmıştır.

Işık ve Pınarcıoğlu'nun (2003) İstanbul Sultanbeyli'de yaptığı araştırmalarında, daha erken kuşak gecekonduların sonrakiler üzerinden ekonomik çıkar sağladıkları ortaya çıkarmışlardır. Farklı birçok alanda oluşan ekonomik çıkar gecekonduların satışları, kiralari gibi mekânsal alanlarda çok daha yoğun olarak gözlemlenmiştir. Süreç günümüz politikalarında farklı bir anlam taşımaktaysa da 70'li yıllarda da gecekonduların ticaretinin var olduğunu söyleyebiliriz (Keleş, 1978: 203). Gecekonduların bölgelerinde genelde devlet arazisi üzerinden gelişen rant kazanma

durumu kente göçleri bir kenar kapabilmek amacı ile hızlandırmış (Kartal, 1978: 143), bu da göç ve gecekondu ilişkisini hızlanarak artan bir kısır döngü halinde rant ekonomisinin güçlenmesine yol açmıştır.

Siyasal erkin bu durum ile ilgili tutumu ise toprakta ortaya çıkan rantı siyasal alana taşıyarak oy haline çevirme çabaları şeklinde olmuştur. Türkiye'nin dünya ekonomisine eklenme biçiminden kaynaklı olarak İkinci Dünya Savaşından sonra özellikle kentsel alanlarda Popülizmin ve Patronaj ilişkileri kaçınılmaz olarak yükselmiştir (Tekeli, 2001: 46). Ancak 70'li yıllarda gecekondu sakinlerinin daha eski kentlilere göre siyasal tutum değiştirmeye daha yatkın olmaları popülizmin bu alanlara kaymasına sebep olmuştur. Tabanını yeni kentli gruplar üzerine kuran siyasal partiler 1980 sonrası tapu dağıtma olarak kendini her alanda hissettirecek neoliberal popülizme de ortam hazırlamışlardır.

İkinci bir aşama olarak ise ülkenin tüm sosyal yapısı değişime kapalı ancak en elverişli bu ağ ortamlarında yeniden üretilmiştir. Gecekondu mahalleleri, aldığı göçün niteliğine göre (hızı, göç aldığı bölge, etnik veya dini grupların yoğunluğu) sol, milliyetçi ama en çok muhafazakâr ideolojilerin kendilerini yeniden ürettiği mekânlar olmuşlardır. Özellikle, cumhuriyetin pozitivist çağdaşlaşma çabalarına, pozitivist bir din anlayışı ile cevap veren kitlelerin yükselen ideolojisi, gecekondu alanlarındaki Anadolu muhafazakâr emekçiler üzerinden yapılandırılmıştır (Mardin, 2006). Günümüzde iktidar olan AKP neoliberal kapitalizmin mistik yapısında ön plana çıkmışsa da geldiği Milli Görüş çizgisi gecekonducularda üretilmiş popülist muhafazakârlığın bir ürünü olarak karşımızdadır.

Popülizmin gecekondu alalarında yükselişinin neoliberal ideolojilere ortam hazırladığından bahsettik. Kapitalist toplumun en temel çelişkisi olan işçi-burjuva ilişkisinin bu politikalarla aşılmaya çalışılması, emekçi sınıfta yabancılaşma ve sınıf bilincinin oluşmamasına yol açmıştır. Neoliberal sermayenin günümüzde bu kadar büyük ve rahat bir hareket alanına sahip olmasını bu dönemdeki politikalara bağlamamız bu bağlamda mantıklı gözükmektedir. Muhafazakârlığın maddi pratiklerden uzak mistik öğelere atıfta bulunan ideolojik yapısı, kır toplumu ile

bütünleştirilmeye çalışılmış, emekçi sınıfın burjuva ile olan doğal çelişkisi “ekmek veren el” gibi söylemlerle yıpratılmıştır.

4.1.3. Neoliberal Uygulamalar ile Türkiye Kentlerinin Dönüşümü ve Oluşan Kentsel Rantlar

Devletçi kapitalist ekonomi politikalarının 70’li yıllarda dünyada terkedilmeye başlaması, ithal ikameci ulusal kalkınma modeline dayalı Türkiye ekonomisinin de değişime iten sebeplerin başında gelir. Değişim her ne kadar Türkiye özelinde büyük bir kırılma olarak hayal edilse de gerçekte olan, 70’li yıllar boyunca dünya ekonomisinde ki tikanıklığa çare olarak IMF’in dayattığı dışa dönük büyüme koşullarının bir çevre ülke olarak Türkiye’de uygulama alanı bulmasından ibarettir. Yani neoliberal ekonomi, dünya ekonomisinin genel gidişatının 150 yıllık batılılaşma (Kapitalistleşme) çabamız ile birleşmesinin bir sonucu olarak karşımıza çıkar (Boratav, 2003: 149).

Kapitalist üretim tarzında meydana gelen bu değişim tüm dünyada devletin alanını daraltarak, emeğin sermaye karşısındaki konumunu güçsüzleştirmiş, çokuluslu sermayenin ulus devletler üzerindeki hegemonik akışkanlığını artırmıştır. Birçok toplumsal süreci değiştiren bu yeni kapitalist birikim modeli az gelişmiş ülkeler üzerinde daha yıkıcı bir etkiye sahip olmuştur.

Bu değişimin sembolü olan 24 Ocak kararlarının temel mantığını Yentürk ve Kepenek (2004: 197) şu şekilde özetlemektedir:

“...ekonomiye ilişkin karar alma süreçlerinde piyasanın kendi işleyişine göre oluşacak fiyatların tek “yol gösterici” olmalarıdır...Bu yöntemle oluşacak olan fiyatlar, tüketim, yatırım ve

yeniden üretim kararlarını belirleyecek, üretici ve tüketiciler davranışlarını fiyatlara göre düzenleyecek ve en yararlı ya da kârlı buldukları girişimleri serbestçe yapacaklardır”.

Bu mantık dünya ve Türkiye ekonomilerindeki değişim açısından çok önemli olmasına rağmen, dönemin politik söylemlerinde ki gibi “Tek Yol” “Başka Çare Yok” şeklinde yepyeni ve kurtarıcı bir uygulama değil, aksine iktisat biliminin kurucusu sayılan Adam Smith’in (2011) 200 sene önce ortaya attığı “Görünmez El” teorisinin revüze edilmiş halinden başka bir şey değildir.

Seksenli yıllar boyunca serbestleştirme şeklinde lanse edilen neoliberal uygulamalar, aslında sermayenin desteklediği, teşvik edildiği çoğu zamanda kayırıldığı politikalardan oluşmaktadır (Kongar, 2004: 414). Olaya bu şekilde bakıldığında neoliberalizm devletin ekonomiye müdahalesinin kısıtlandığı bir sistem değil, aksine devletin ekonomide kısıtlandığı ve müdahale alanının da tamamen sermaye lehine olduğu bir sistem şekline bürünmektedir.

Bir kriz ve sonrasında gelen devrimci uygulamalar olarak 24 Ocak tedbirleri bu anlamı ile ekonomiden kaynaklı bir siyasal krizin olduğu Türkiye için bir anda uygulamada sorunsuzca yer edinebilecek halde değildi. 70’lerde ekonomik krizlerin tetiklediği kentsel hareketlere karşı daha hızlı ve otoriter bir karar alma mekanizmasının gerekliliği bu değişimin uygulayıcısı olarak 12 eylül askeri darbesi ve kurumlarını doğurdu. Tepeden inme olarak toplumsal tabanın düzeltilmesi ve bunun legal, çoğunlukla da illegal yöntemlerle yapılmasının yolunu açan askeri yönetim siyasal ve toplumsal krizden çıkmaktan çok, ekonomik krizden çıkışta kullanılan araçların ülkeye yerleştirilmesini rahatlatmıştır.

Türkiye’nin 70’li yılların sonlarında girdiği ekonomik ve buna bağımlı siyasal, toplumsal krizin IMF ve DB araçları ile aşılması en basit hali ile bu şekilde başlamıştır. Bu değişim süreci ülkede birçok dengeyi yeni çokuluslu neoliberal

sermaye organizasyonu lehine bozmuştur. Bu değişimden en fazla etkilenen alanlardan biride şüphesiz yapıli mekânlar ve oluşturdıkları kentlerimiz olmuştur.

Kentleşme sürecinde sermayenin önemi yalnız neoliberal ekonomi politikalarına has bir olgu değildir. Tabi ki Türkiye dâhil tüm dünyada kapitalist bir kentleşme için öncelikle sermaye hareketlerinden bahsetmemiz gerekir. Ancak neoliberal uygulamalar sermayenin mekân üzerindeki etkisini daha önce hiç görülmemiş bir biçimde artırarak, adeta kent mekânında hegemonyasını kurmasını sağlamıştır (Şengül, 2009: 87). Şengül'ün (2009) "*Sermayenin Kentleşmesi*", Tekeli'nin de (2009) "*Küçük Sermayenin Kentinden Büyük Sermayenin Kentine Geçiş*" şeklinde isimlendirdikleri 1980 sonrası dönem Türkiye Kentleşmesinin en göze çarpan özellikleri, yoğun, asgari kısıtlamalara sahip, legal ve illegal biçimde sürekli teşvik edilen bir sermayenin ürünü olmasıdır. Önceki dönemlerde daha küçük sermaye gruplarının kentler üzerindeki öncelikli ancak küçük etkileri yerine büyük dönüşümler gerektiren büyük sermayeden bahsetmemize olanak tanıyan bu durum, kentsel gelişim çizgisinde gerek mekânsal gerekse de sınıfsal yapıların birbirinden bir uçurum ile ayrılmasına yol açmıştır. Bu anlamı ile 1980 sonrası sermayenin kentleşmesi kavramı çok daha anlamlı hale gelmektedir (Şengül, 2009: 140).

Yapılı çevrenin yani mekânın üretiminde rol alan birçok özneye rağmen günümüzde sermaye ve devletin bu üretimde iki ana sistematik özne olduğunu görmekteyiz (Harvey, 2012a: 192). Devlet organının sermaye ile bu ittifakı, Türkiye'de 80 sonrası sermaye hareketlerinin daha saldırgan bir girişimcilik stratejisine sahip olmasının önünü açmıştır. Devlet, sermaye ve emeğin birbirlerine göre olan konumlarının bu şekilde değişmesi, sermayenin mekân üzerindeki etki alınının da değişerek genişlemesini sağlamış, emeğin genel ve yerel yönetimlerdeki rolünün azalması, sermayenin, daha çok da uluslararası sermayenin belirleyici bir niteliğe bürünmesine yol açmıştır.

Neoliberal sermaye yaptığı büyük yatırımları ilk elden sermaye ile ilişkisi olan İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya gibi büyük kent merkezlerine yönlendirmiştir. Böylece bu yerleşimlerin toplam yatırım hacminden büyük bir pay almalarına neden

olurken Antep, Trabzon, Malatya gibi merkeze uzak kentleri de devlet teşvikleri gibi araçlarla kendisine bağlamıştır (Doğan, 2002: 160). Kentler arası bir hiyerarşi oluşturan sermaye en ücra noktalara bile nüfuz edebilmiştir. Ayrıca büyük sermaye yatırımlarının üretim ve tüketim alanlarında kentlerde yarattığı mekânsal yığılma, yatırımcının aynı zamanda kent toprağındaki değer değişimlerini kontrol edebilme ve bunlardan yararlanabilme ayrıcalığına da doğurmuştur.

Neoliberal sermayenin üretime bağlı ancak üretim dışındaki alanlarla da birikim sağlama eğilimi, yatırım yapılan topraktan elde edilen rantın sermaye çevrimindeki önemini artırmıştır. Zaten piyasaya ait olan konut, işyeri, tarımsal arazi gibi topraklar bu süreçte yeniden üretilerek AVM, gökdelen gibi formlara bürünmüş ve rant getirileri artmıştır. Ancak bunun yanı sıra piyasa dışı sayabileceğimiz devlet mülklerinin özelleştirme uygulamalarıyla piyasalaştırılması sermayenin belki de yaptığı yatırımın kârından daha yüksek bir rant kazanmasını sağlamıştır.

İhracata dönük büyüme modeliyle beraber kapatılmaya ve satılmaya başlayan KİT'lerden kalan araziler kent merkezlerinde artı değeri yüksek topraklar olarak işlem görürken, Osmanlıdan beri kamu malı sayılan ormanlar, kıyıları ve hatta denizin kendisi sermayenin yeni yatırım alanları olarak özelleştirmeye konu olmuşlardır.

4.2. Turizmin Türkiye Tarihi

Bir endüstri olarak turizmin Türkiye ile olan ilişkisi dünya ile eşzamanlı başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında gelişen ulaşım sistemleri ile Osmanlı oryantalist seyyah mekânından kolektif turizm mekânına geçmiştir. Cumhuriyet sonrasında ise 80'li yıllara gelinceye dek bir kalkınma ve buna bağlı olarak bir tanıtım aracı şeklinde kullanılan turizm, Türkiye'de giderek endüstriyel bir yapı kazanmıştır.

80 sonrası dönemdeyse neoliberal uygulamalarla birlikte turizm sektöründe uluslararası sermayenin yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde uluslararası büyük sermayenin mekân üzerindeki baskısı önceki dönemlerle kıyaslanamayacak kadar büyük olmuştur. Turizm kentleri, yerel bağlarından koparılmış, tıpkı bilim kurgu kitaplarındaki gibi hayal ürünü yapılarla doldurulmuştur. Tüketim mekânları ve daha çok da mekânın tüketimi biçiminde işleyen turizm, ülkemizde belli bölgeler ve dönemler için bir kentleşme dinamiği haline gelmiştir. Bu bölümde turizmin ülkemizdeki gelişimi ve kentlerimiz ile olan ilişkisi çözümlenmiştir.

4.2.1. Gezginlikten Turizm Endüstrisine:

Osmanlıda Turizmin Doğuşu ve Gelişimi

Osmanlı ve batı arasındaki seyahat ilişkisi farklı sebeplerle çok eskiye dayanmaktadır. Başta savaşlar olmak üzere diplomatik görevler, ticaret, din, gibi birçok nedenden batılıların Osmanlı topraklarında geçici süreliğine bulunduğunu biliyoruz. Kültürel bir etkileşimin olduğunu göz ardı etmeksizin bu seyahat şekillerinden yalnız dini ve gezginlik şeklinde yapılanlarının modern turizme önyak olduklarını söyleyebiliriz.

Hac ziyaretleri Ortaçağ Avrupa'sında aristokrasinin elinde bulunan lüks bir ayrıcalık olduğundan, bunları da gezginlik kurumu ile beraber değerlendirmeliyiz. Avrupa'da temelde Statü kaygısı ile gelişen seyahat kurumunun Osmanlı ile ilişkisi aynı zamanda bir mistisizm ağı ile bütünleşmiştir. Haçlı seferleri sonunda batıda oluşan Şeytan-Müslüman imgesi batı edebiyatında bir semboller sistemi yaratmıştır⁶. Osmanlı'nın batı ile olan ilişkileri güçlendikçe bu imaj yerini diplomatik ilişkilerle oluşan olumlu bir bakışa bırakmıştır. Ancak Doğu, başlı başına edebiyatta üretilen

⁶ Batı edebiyatının en büyük eserlerinden biri olan Faust'ta bile bu sembollerin en kült örneği despot şeytan imajı mevcuttur. Bu edebi imajın batı yazınında yarattığı etki günümüzde dahi kültürel katmanda gözlemlenebilmektedir. 11 Eylül saldırılarından sonra başta Amerika olmak üzere bir çok batılı devlette doğulu Müslüman imajı bu çerçevede yeniden üretilmiştir.

bir imge olma niteliğini sürekli korumuştur (Parla, 1985: 18). Çağdaş turizm mekânlarının tur şirketleri tarafından belirli bir bakış çerçevesinde üretilmiş ve bu bakışlardan birinin de otantik doğu biçiminde olmasının kökenleri, metinlerde üretilen bu doğu imajındadır.

Edebiyattaki bu doğu mitinin 17. yüzyıl ve sonrasında güçlendiğini görmekteyiz. Osmanlı ile ilgili olarak bu dönemde bölgeye yapılan seyahatler, bu yazınların temelini oluşturmaktadır. Efsanevi doğal güzellikleri ve özenilesi günlük yaşantıların, zenginlik ve mistisizmle süslü bu seyahatnameler (Evren, 2010), birkaç yüzyıl sonra doğuya yapılmaya başlayacak büyük turlar için katalog oluşturmaktaydı.

Osmanlı'nın gezginlik ile olan ilişkisi, Sanayi Devrimi sonrası raylı sistemin İstanbul'a kadar uzanması ile turizmin etki alanı içine girmesini sağlamıştır. Orient Express⁷ efsanesinin 19. yüzyılda başlaması ile Osmanlı turizm endüstrisinin coğrafyasına tam olarak girmiştir. Gerçi trenden önce deniz yolu ile yapılan tur organizasyonları yok değildi. İstanbul gelen ilk turist kafilesinin, rayların döşenmesinden yaklaşık 20 sene önce 1863 yılında, "*Sergi-i Umum-i Osmani*" ismi ile açılan bir fuar sayesinde geldiği bilinmektedir (Özdemir, 2011: 88). Örnekler üzerinden son tahlilde Osmanlı'da da turizmin dünya ile eş zamanlı olarak başladığını söyleyebiliriz.

Turizm endüstrisinin Osmanlı ile olan ilişkisi, doğrudan mekân üretimine de yansımıştır. Turların düzenlendiği en büyük iki şehir olan İstanbul ve İzmir de yabancı turistler için oteller, pastane gibi kamusal mekânlar kent içinde üretilmeye başlamıştır. Ancak geç dönem Osmanlı'nı mekânı üzerinde turizmin asıl etkisi, mekânın değişim değeri üzerinde olmuştur. Yüzyılın sonlarına doğru hazırlanan bir İstanbul rehberinde, İstanbul'un gezilecek mekânları olarak Osmanlı kültürüne ait

⁷ Osmanlı ve turizm ilişkisini sağlayan araç olarak trenlerde, doğu imgesi üzerinden kullanım değerlerinin ötesine geçmişlerdir. Başlı başına bir mit olarak Orient Express yalnız ulaşımı temsil etmemektedir. 20. yüzyılda bile bir doğu miti üzerine inşa edilen filmlere konu olan bu tren de romantik bir seyahat imgesinin ürünü olarak karşımıza çıkar. Günümüzde başlı başına bir turizm aktivitesi haline gelmiş olan Orient Express, turizmin mekânlar üzerinde yarattığı etkiye benzer biçimde romantik bir değişim değeri kazanmıştır.

saray, çeşme, türbe, mezarlık, cami gibi yapılar belirtilmektedir (Akçura,2002:101). Bu mekânların toplumsal imgeleri, kültürel katmanda farklı semboller taşımaktaydı. Ancak bunların görsel olarak tüketim nesnesi haline gelmesi, bu mekânların farklı şekilde bir değer taşımalarına yol açmıştır. Zaman içerisinde gelişen turlar bu bölgeler çevresindeki toprakların da değerinin artmasına ve rantın oluşmasına sebep olmuştur.

4.2.2. Çağdaşlaşma Sürecinde Kalkınma Amacına Bağlı Tanıtım Aracı: 1923-1980 Arası Türkiye’de Turizm Endüstrisinin Kurumsallaşması

Anadolu turizm endüstrisi ile Osmanlı döneminde tanışmış ve yabancı tur şirketlerinin Osmanlı turları ile süreç başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra ise Anadolu sektöre yalnız mekân sunan bir konumdan çıkmıştır. Türkiye devleti de artık bu sektörün içinde bir oyuncu konumunda olma yolunda adımlar atmaktadır.

Devletin ve özel girişimin bu dönemde turizm sektöründe kurumlaşma çabalarının sonucu olarak, ülke içinde açılan yabancı tur şirketlerinin yanı sıra, yerli sermayenin de turizm şirketleri açtığını görmekteyiz. Özel sektör eliyle kurulan NATTA, PASRAPID, TUTTA gibi yedi tane tur şirketinin yanında daha sonradan adı Türkiye Turing Federasyonu ve en sonunda da Turing ve Otomobil Kulübü olarak değişecek olan Türkiye Seyyahin Cemiyeti, devlet eliyle kurulan Türkiye Teyyare Cemiyeti ile Seyr-i Sefarin İdaresi bu dönemin ürünleridir. (Akçura, 2002: 37; Roney, 2011: 136). Özel girişimin yerli ve yabancı turistler için oluşturduğu şirketler şüphesiz piyasa koşullarında, kâr amacı güden şirketlerdir. Ancak devletin kendi kuruluşları eliyle bu dönemde turizme bakışı ve stratejisi, bir sektör olarak ekonomiye getireceği gelirin yanı sıra yeni kurulan Türkiye’yi özellikle dışarıya tanıtıcı bir alan olarak turizmi kullanmaktır. Otuzlu yıllarda Turizm Müdürlüğü görevinde olan Vedat Nedim Tör’ün (1999: 44) hatıralarında bahsettiği katılım

gösterilen yurt dışı fuarlarının, Türkiye için bir propaganda aracı olarak kullanılmak istenmesi, bu politikaların en güzel örneğidir.

Yeni kurulan Türkiye devletini tüm dünyaya, özellikle de yüzünü döndüğü Batıya çağdaş bir ülke olarak tanıtımı için kullanılan turizm, 50'li yıllarda gelirler kaleminde dışa dönük bir sektör olarak geliştirilmeye çalışılmıştır. Turizm alanında yapılacak yatırımların teşviki için 1950'de 5647 sayılı Turizm Müesseselerini Teşvik Kanun'u çıkarılmış, aynı yıl Türkiye Emlak Kredi Bankasında 1.000.000 TL'lik kredi fonu oluşturulmuştur. 1953 yılında 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanun'u yürürlüğe girmiş, 1955 yılında Turizm Bankası kurulmuş ve böylece turizm sektörünün finansman ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştır. 1957 yılında ise Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü, "Basın Yayın ve Turizm Vekâleti" adıyla Bakanlık seviyesine taşınmıştır. Demokrat parti iktidarıyla özel sektörde güçlendirilmeye çalışılan turizm darbeyle birlikte askıya alınıp ilk kalkınma planına kadar hemen hemen hiç bir uygulamaya konu olmamıştır (Yıldız, 2011: 58).

Darbe ile birlikte gelişen planlı ekonomik model, kendisini planlı kalkınma şeklinde ortaya koyarken, turizm sektörü de bu planlamalar içerisinde hem önemli bir gelir kaynağı hem de sosyal anlamda vatandaşların yararlanabilmesi için geliştirilen bir hizmet şeklinde değerlendirilmiştir. Birinci beş Yıllık Kalkınma Planında açıkça turizm gelirlerinden ödeme bilançosu açığının kapatılması için faydalanılacağı ve bu amaçla turizmi güçlendirmek adına idari ve hukuki düzenlemelerin derhal yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır (DPT: 1963: 425). Bu anlamda turizmin Türkiye'deki en belirgin atağının bu tarihlerde yaşadığını söyleyebiliriz. Çünkü devlet eliyle turizm yatırımlarının yapılması kararı alınıncaya dek planlı bir turizm alanı oluşturma politikasının olmaması sektörün gelişmemesine yol açmaktaydı. Daha çok Osmanlı mirası olan İstanbul ya da yeni devletin başkenti Ankara gibi turizm dışı kentleşme dinamiklerine sahip olan kentler, turizmin konusu mekânlar olarak da kullanılmaktaydı⁸. Bu durum da turizm

⁸ Orak'ın 1946 tarihli kitabında bu durum açıkça görülebilir. Günümüzün en önemli turizm kentlerinden biri olan Antalya da turizme dair mekânların çok zayıf olmasının yanında Ankara Otelleri, lokantaları, mesire alanları ile çok daha popüler bir turizm kenti olarak tanıtılmaktadır.

sektörünün belli bir mekânsal uzmanlaşmaya gidememesine yol açarak sektörün duyduğu turistik mekânları kent içerisinde farklı kullanımlara da konu olan kamusal alanlardan karşılamasına yol açmaktaydı.

İlk kez 1953 yılında çıkarılan Turizm Endüstrisinin Teşviki Kanun'u diğer kentleşme dinamiklerinden bağımsız turizm alanları oluşturmanın öncülü olarak güzel bir örnektir. Dönemin karakterini çok iyi yansıtan Kanun'un 8. Maddesi, yoğun bir kontrol ve denetim altında turizm müesseselerine kamuya ait taşınmazların satılabileceği hükmünü taşımaktadır. Bu maddeden turizmin devletin girişimiyle ancak sonuçta yine özel sektör eliyle geliştirilmesinin hedeflendiği görülmektedir (*Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu*, 1953: 3). Ancak dünyanın o günkü konumu ve Türkiye'nin turizm adına güdük kalan yapısı uluslararası sermayenin bu alana yoğun bir biçimde gelmesini engellemiş, yerli yatırımcının da böylesine yüksek riskli bir sektöre girmesi olanaksız olduğundan ve darbe ile gerçekleşen kesintinin de etkisiyle yatırımlar 60'lı yılların ortalarına kadar beklemiştir.

İlk kalkınma planında turizm sektörü genel olarak iktisadi katkısından ötürü ön plana çıkarılmaya çalışılmış ancak darbe sonrası yeniden yapılanma sürecine giren Türkiye'de turizmin gelişimi için gerekli düzenlemelere önem verilememiştir. İkinci kalkınma planı döneminde ise turizm yatırımlarına yasal ve finansal teşvikler verilmesi amacıyla fiyat politikasının uluslararası standartlarda ayarlanması ve turizm için gerekli altyapı yatırımlarının kamu eliyle yapılması tasarlanmıştır (DPT, 2012a: 593).

Turizmi geliştirmek için atılan ilk adımlar 70'li yıllarda meyvelerini vermeye başlamıştır. Dünyayla beraber Türkiye'nin de içinde bulunduğu ekonomik kriz koşullarında sermayenin krizden çıkış için yapılı mekâna yönelmesinin de etkisiyle, 70'lerin ikinci yarısında özel girişimin ve devletin kurduğu büyük turizm tesisleri ile ikincil konutlarda adeta patlama yaşanmıştır. Bu yapılaşma üst ve alt gelir gruplarının kıyıları özel mülkiyeti altına alması anlamı taşıdığından, mekânların yapıldığı bölgelerde arsa fiyatları bir anda artış göstermiş ve yerli halkı kıyıda içeriye doğru atmıştır. Böylece kıyıların kamunun kullanımına açık olması

yönündeki yasal zorunluluklar sınıflar üstü bir yoruma kurban edilmiş ve özel mülkiyete konu kıyı arsalarında yüksek rant oluşmuştur (Geray, 1977: 73).

Rantı gelir düzeyi yüksek kimseler sahiplenirken özellikle ikincil konutların bölgeye verdiği zararların faturasını ise yerli ve alt gelir grubunda olan kimseler ödemiştir. Turizm mekânlarının doğal varlıklar ve tarım arazileri üzerinde kurulması yerli halkın geçim kaynağı olan tarımın büyük zarar görmesine neden olmuştur. Ayrıca turizm sezonunda artan nüfusun, özellikle ikincil konut alanlarında kentsel altyapıya getirdikleri yük gerek kent bazındaki kamu harcamalarının dengesini bozması bakımından gerekse de ürettiği kirliliğin sezon bittikten sonra yerli halkın yaşam alanı olan bölgedeki doğal dengeye etkileri bakımından önemli sorunlar yaratmıştır (Duru, 2003: 178). Bir başka deyişle turizm yatırımlarının yapıldığı bölgelerde oluşan rantın üretimi, alt sınıflardan koparılarak üst sınıfların hizmetine sunulan toprak ve hizmetler eliyle kamu yönetimi tarafından desteklenmiştir.

Bu bağlamda turizmin 80'li yıllara kadar yürürlüğe giren tüm kalkınma planlarında, döviz gelirleri ile ilgili en büyük kalemlerden biri olarak geliştirilmek istendiği görülür. Ancak hizmetler sektöründe önemli yerlerden birine sahip olan turizm için yapılan yatırımların 60-80 arası dönem boyunca genelde yabancı yatırımcılara verilen imtiyazlar ile kıyı bölgelerinde oluşması, ne yazık ki yatırımlar için harcanan paranın, turizm gelirlerinin çok üstünde kalmasına yol açmıştır (Avcıoğlu, 2003: 1141).

Dönemin genel ekonomik konjonktürü, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde sınıflar arası bölüşüm ilişkilerinin daha iyi bir durumda olması, geniş kitlelerin boş zamanlarında daha fazla aktivite için gelirleri olmasına yol açarak kitle turizmini yükseltmiş, uluslararası turizmin orta sınıf için daha ulaşılabilir olması ise yerli turist sayısının da artmasını sağlamıştır. Turist sayısının artmasına bağlı olarak turizm gelirlerinde de artış olmuştur. 80'li yıllara kadar genelde devletin memurlara sunduğu, kurumlara ait tatil mekânları, daha büyük kitlelerin turizm aktivitelerine yakınlaştırırken, büyük sermayecinin doğrudan turizm yatırımlarından uzak

kalmasına ve dolayısıyla da büyük mekânsal yatırımların yine devlet eliyle yapılmasına yol açmıştır.

4.2.3. Mükemmel Eğlence, İmkânsız Mekânlar: Türkiye’de Neoliberal Turizm

24 Ocak Kararıyla Türkiye ekonomisinin devletçi kapitalist modelden ihracata yönelik büyüme modeline geçtiğini bilmekteyiz. Yaşanan döviz sıkıntısına bağlı gelişen durgunluğu aşmak için tasarlanan geçici nitelikteki bu kararlar, özel sektörü serbestleştirme söylemi altında kamu kaynaklarının özele aktarılması, teşvik ve desteklemeyi amaçladığını da daha önce belirtmiştik (Kongar, 2004: 414). Serbestleşme sürecinin arka planında, Türkiye’nin neoliberal piyasalara entegre olma çabası yattığı ortadadır. Ancak süreci Türkiye için başlatan sebep döviz krizine karşı ne pahasına olursa olsun döviz kazanmak girişimi olmuştur (Kazgan, 2006: 121). Döviz bulma aracı olarak da dünya ekonomisine koşut bazı sektörlerin gelişimi ön plana çıkartılmıştır. Bu sektörlerin başında da en fazla döviz getireceği tahmin edilen turizm sektörü yer almaktaydı.

İhracata yönelik büyüme modeli ve döviz gelirlerinin artırılması gerçekte neoliberal ekonomiye geçişi simgelemesi bakımından naif birer maliye politikalarından çok köklü yapısal değişimlerin göstergeleridir. Ancak bu durum turizmin 80 sonrası Türkiye’de başat sektörlerden birisi olması gerçeğini değiştirmemekte aksine neoliberal politikalarla ortaya çıkan esnek üretim modelinin güçlendirdiği boş zaman tüketiminin önemini artırdığından turizmi, ekonomik kalkınmanın bir aracı olmanın da ötesinde toplumsal bir değişim aracı haline getirmektedir.

Gerçi turizm sektörü 80’li yıllardan önce de ülkenin kalkınma motorlarından biri olarak zaten kamu politikalarında önemli bir yer edinmekteyse de neoliberal

birikim koşulları turizmi, kalkınma aracı niteliğinden bir hayli uzaklaştırmıştır. Her ne kadar 80 öncesi yapılan yatırımlar turizm bölgelerinde ciddi rantlar üretmiş olsa da 70'li yıllarda turizm yatırımlarının sosyal devlet ilkesi etrafında daha çok Türk vatandaşlarına tatil yaptırma ilkesinden hareketle planlanması (Yıldız, 2011: 59), bu amaçla üretilen mekânlarında doğal olarak devlet kontrolünde, çalışan sınıflar için üretilmiş işlevsel mekânlar olmasına veya sınırlandırılmış turist mekanları olmasına yol açmış ve devletin oluşan rantlara rağmen turizm bölgelerinde az da olsa sınıflar arası dengeyi sağlayabilmesine yardım etmiştir.

1982 tarihinde uygulamaya giren 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanun'uyla idarenin bu yaklaşımı değişmiştir. Bütüncül bir sektör gelişimi yerine turizm alanlarına ivedilikle yatırım önceliğini getiren bu yasa dönemin özelleştirme furusuyla birlikte 1983 tarihli Kamu Arazilerinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi adlı yönetmeliğin çıkarılmasına olanak sağlamış ve Çanakkale - İçel arasında kalan kıyı bandındaki kamu arazilerinin turizm amaçlı özel sektör kullanımına açmıştır (Roney, 2011: 138). Finansal yatırım teşvikleriyle sermayenin desteklenmesinin yanında mekânsal teşvik olarak da bozulmamış kıyı alanları başta olmak üzere tarım toprakları, tarihi ve doğal elemanlar gibi kamu arazileri turizm sermayesinin hizmetine sunulmuştur (Duru, 2003: 176). Kamu arazilerinin turizm sektörü yatırımcılarına tahsisleriyle turizm sermayesinin kamunun yarattığı değerlerden en yüksek oranda yararlanması sağlanmıştır.

Ayvalık, Bergama, Kuşadası, Bodrum, Pamukkale gibi onlarca bölge Kanun'un gereği olarak turizm merkezi ilan edilmiş ve bölgelerle ilgili Çevre Düzeni planları, Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. İlgili planlarda turizm gibi tarihi ve doğal yapıları yıkıcı bir sektörün etkilerinin azaltılması beklenirken her şey göz ardı edilerek alanlar yapılaşmaya açılmıştır. İlgili yönetmelikle de kamu kullanımına açık araziler kamu yararı göz ardı edilerek yatırımcılara adeta hediye edilmiştir. Bu olumsuz gelişmeler sadece yatırımcıların istekleri doğrultusunda geliştirilen düzenlemeler olarak değil aynı zamanda devletin sermaye lehine doğrudan piyasa müdahalelerini içeren politikalarla da hız kazanmıştır (Seymen, Koç, 1993: 222).

Beşinci Kalkınma Planı'nda (DPT, 2012b: 120) tarihsel, kültürel, doğal değerlerin korunması ve turizm stratejilerinin birbirine entegre edilmesi öngörölmüş ve bu doğrultuda 5.07.1988 yılında çıkarılan kanun hükmünde kararnameyle belirli alanlar Özel Çevre Koruma Alanları ilan edilmiştir. Birkaç yıl sonra da bu alanlar doğrudan Başbakanlığa bağlı bir kurul bünyesine taşınmıştır. Tarihi, doğal ve kültürel değerlerin turizmi geliştirici bir nitelikte pazarlanması bu değerleri doğrudan tüketime konu yaptığından korunmalarını imkânsız hale getirmiş ve alanları koruma ve kullanmanın turizme entegre edilmesi söylemi pratikte işe yaramamıştır. Başbakanlık bünyesindeki kurulun, özel çevre koruma bölgelerindeki fiziksel planlama kararlarıyla inşaat izinlerini verme niteliğini bünyesinde taşıması nazım ve uygulama imar planları ile sit alanı kararlarında yeni bir yetki karmaşası yaratmış, 90'lı yıllarda özel çevre koruma bölgelerinin artırılmasıyla beraber turizm adına tarihi ve doğal alanlarda da yapılaşmanın önü açılmıştır (Seymen, Koç, 1993: 223).

90'lı yıllarda turizm sektörü ihracata dayalı büyüme modelinin de verdiği ivmeyle atağa kalkmıştır. 1989-1998 yılları arası Türkiye turizminin dünya turizm piyasasından aldığı pay binde 3'ten %1,8'e, ülkeye gelen yabancı turist sayısı 2,8 milyondan 9,7 milyona, turizm geliri ise, 2 milyar dolardan 7,2 milyar dolara yükselmiştir (Yıldız, 2011: 59). Sermayeye tanınan finansal ve mekânsal avantajlar sayesinde bir anda büyüyen turizm sektörü, daha saldırgan ve yıkıcı bir nitelik kazanmıştır. Turizm sermayesinin dünya genelinde de neoliberal politikalar sayesinde Türkiye'deki gibi bir anda büyümesi olayı, büyük destinasyonların yoğun bir baskı altında kalmasına neden olurken, en temelde bir tüketim organizasyonu olan turizmin muhtaç olduğu tarihsel ve doğal yapılara zarar vermesi kendine de zarar vermesine neden olan bir kısır döngü yaratmasının da önünü açmıştır.

Örneğin deniz turizmi ile Akdeniz kıyılarında yoğunlaşan sezonluk nüfus, birçok sahil kentini dönemselsel bir atık su krizine sürüklemiş, nüfusun sezonluk olmasından kaynaklı olarak altyapı elemanları geliştirilememiş ve sonuç olarak kent yöneticilerini atık suların doğrudan denize boşaltılması gibi bir çözüme sürüklemiştir. Ancak deniz kirliliğini hat safhaya çıkaran bu durum sonucunda deniz turizminde uzmanlaşan yerleşimlerde denize girilememesi durumunu ortaya

çıkarmıştır. Bu klasik örnek turizmin metalaştırarak tükettiği varlıklar üzerinden nasıl kendi kendine yok ettiğinin güzel bir örneğidir (Pointig, 2000: 298).

Benzer birçok örnek özellikle 90'lı yılların Türkiye'sinde de geçerlidir. Bu büyük problemin aşılabilmesi içinse devletin turizm alanında sürdürülebilirlik söylemine sarıldığını görmekteyiz. Ancak imkansız olanı isteyen bir politika olarak sürdürülebilir turizm söylemi pratikte sermayenin tekelleşmesine, doğal, tarihi unsurların piyasaya daha fazla entegre olmasına ve turizmin mekân üretiminin daha da yıkıcı bir nitelik taşımaya neden olmuştur.

Sürdürülebilir turizm söyleminin ülkemizdeki ilk örneği olarak 90'ların başında oluşturulan Akdeniz-Ege Turizmi Altyapısal ve Kıyı Yönetim Projesini (ATAK) görmekteyiz. Proje Ege ve Akdeniz kıyılarını kirlenmeden korumak amacıyla kanalizasyon, çöp, temiz su tesisleri kurulmasını hedeflemiş ve bu doğrultuda DB tarafından finanse edilmiştir (Sürücü, 1998: 26). Sürdürülebilirliğin bu haliyle turizm sektörünün ürettiği kirliliğin DB destekli bir projeye kamu kaynakları ve araçları tarafından karşılanması şeklinde geliştiği açıkça ortadadır.

Ayrıca neoliberalizmin piyasa dışı elemanları piyasalaştırma eğilimi 90'lı yıllarda Türkiye turizm sektöründe de derin etkiler bırakmıştır. VI. Kalkınma Planı'nda ilk kez turizm yayla, av, kış, golf, kongre, sağlık gibi alternatif turizm modellerinin de çeşitlendirilmesi öngörülmüştür (DPT, 2012c: 281). 2000'li yıllarda "Marka Kent" stratejisi olarak karşımıza çıkan bu durum, yeni üretilecek turizm türleriyle turizmi ülke düzeyinde 12 aya yayılmasını ve tüm Türkiye'deki doğal, kültürel değerlerin sektöre kazandırılması hedeflenmiştir (Akar, 1998: 32).

Marka sözcüğü Batı dillerindeki tüm karşılığında bir şeyi diğerlerinden ayırma amacıyla kullanılan işaretler, simgeler şeklinde bir anlama sahiptir. Bu bağlamda marka kent söyleminin doğal, kültürel, tarihi birçok elemanı turizm piyasasına katarak kenti diğer kentlerden farklılaştırıp pazarlanmasını sağlamak amacı taşır. Marka kentte kentin tüketimi geleneksel işlevler üzerinden değil imgesel

bir katmanda gerçekleşir.⁹ Ancak bu durum da şüphesiz düşünsel bir tercih değil sanayisizleşme sürecinin doğurduğu bir zorunluluktur.

Sermayenin sanayiye gömülü olduğu 1980 öncesi dönemde sermayeyi coğrafyaya çekme adına yapılan teşvikler, vergi indirimleri, altyapı olanakları, turizm gibi hizmetlerin ekonomideki rollerinin değişmesiyle mekânların imajı, popülerliği ve tabii ki farklılık gibi markalama stratejilerine dönüşmüştür (Tek, 2009: 171).

Marka kent kavramıyla ilgili bu genellemeler Türkiye özelinde de geçerliliği sahiptir. Özellikle 2000’li yıllarda turizm, inşaat ve finans sektörlerinin Türkiye özelindeki konumunun küreselleşme üst başlığında geliştirdiği yarışan yerellikler, marka kent gibi söylemler devlet politikalarında da kendini göstermektedir. IX. Kalkınma Planı çerçevesinde geliştirilen Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013 bu politikaların ürünleridir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013’ün hedefleri; ülkemizin doğal, kültürel, tarihi ve coğrafi değerlerini koruma, kullanma dengesi içinde kullanmak ve turizm alternatiflerini geliştirerek ülkemizin turizmden alacağı payı arttırmak şeklinde sıralanmıştır (KTB, 2007a: 1). Türkiye Turizm Stratejisi 2023’de Turizmin Çeşitlendirilmesi, Ulaşım ve Altyapı, Kentsel Ölçekte Markalama gibi birçok strateji üretilmiştir. Açık ve net bir şekilde turizm pazarı dışında kalan her şeyi pazara dâhil etmeyi öngören plan, bu amacını da marka kent söyleminde olduğu gibi idari yapı içerisinde bulunan kentleri şirketler gibi birbirleriyle yarıştırmak yapmayı hedeflemiştir. Bu noktada kamu yatırımları ve politikaları ise tamamen sermayeyi teşvik edici bir nitelikte anlatılmış ve kullanılmıştır. Bir diğer yönetim

⁹ Ural (2009:4) satın alınan markaların yararlarının pazarlamada önemi vurgular. Ancak bu yarar yalnızca işlevsel değil aynı zamanda “tüketicinin kendi imajı” ile de ilgilidir.

kurumu olan Kalkınma Ajansları eliyle finanse edilen turizm raporlama çalışmaları bu duruma örnek teşkil eder¹⁰.

Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013’de yer alan 9 numaralı eylem bu bağlamda ilgi çekicidir (KTB, 2007b: 45). “*Arazi tahsislerinde stratejik planlamanın temel alınmasıyla turizm kentleri yaklaşımının temel olarak alınmasıyla, yatırımcılara daha fazla tasarım şansı tanınacaktır*”. Eylemde anılan turizm kentleri tanımlamasının turizmde uzmanlaştırılmış kentler olduğu başka bir başlıkta belirtilmektedir. Ancak bölgesel, ulusal ve uluslararası düzlemde turizm imajı yaratılmak istenen Kahta, Maçka, İğneada, gibi birçok kentin doğal, kültürel ve ekonomik yapıları göz önünde bulundurulmamaktadır. Turizmin yıkıcı etkisi yatırımcıya tanınacak daha fazla tasarım şansı adına göz ardı edilmekte ve planlama aracı sektörün gelişimine kurban edilmektedir. Neredeyse raporun diğer tüm eylemlerinde ilgili eylem olarak gösterilen 10 numaralı (KTB, 2007b: 46) “*Yabancı sermayenin turizm sektörüne yatırım yapmasını daha etkin kılacak Yatırım Destekleme ve Tanıtım Ajansı,v.b. gibi kurumlar güçlendirilecektir*” eylemi tüm çalışmanın amacını göstermektedir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013 ile neredeyse tüm kentlerimiz turizmde uzmanlaştırılmak istenmektedir. Piyasa da işlevsiz olan doğal varlıklar ya da tarihi alanlar hatta kentin kendisi turizmin metaları haline getirilmek istenmektedir. Ancak bu elemanları metalaştırmanın yaratacağı sınıfsal etkiler tamamen göz ardı edilmektedir. Sermayenin devlet üzerinden 1960 ve 1970 yıllarda sanayi kalkınma ikilisiyle oluşturduğu söylem günümüzde turizm kalkınma şeklinde kendini yeniden üreterek kentlerin sermayeye daha fazla entegre olmasını da kolaylaştırmaktadır.

¹⁰ Valilikler, Belediyeler gibi kamu kurumlarının da desteklediği ve Kalkınma Ajanslarının genelde Doğrudan Faaliyet Destek Programı altında AR-GE olarak finanse ettiği projelerle il sınırlarında yer alan hemen tüm varlıkların turizm değerleri adı altında piyasalaştırılması önerilmektedir. Olayın diğer bir boyutu da bu tip planlama çalışmalarının kamu tarafından kamu finansmanında özel sektör eliyle yürütülmesinde yatmaktadır. Bu şekilde bütünleşik bir turizm politikası yerine parçalı ve yıkıcı stratejiler geliştirilirken devletin görevleri arasında yer alan planlama işlevi de özel sektöre devredilmektedir.

5. KUŞADASI KRUVAZİYER LİMANI ÖZELLEŞTİRME ÖRNEĞİNDE TURİZM RANT İLİŞKİSİ

Önceki bölümlerde dünyada ve ülkemizde kapitalist gelişim çizgisi içerisinde turizm merkezli olarak mekânların ve rantın nasıl üretildiği ve bölüşüldüğüne değinildi. Bu bilgiler ışığında Kuşadası Kruvaziyer Limanının özelleştirilmesi sonucu mekânın yeniden üretilmesi ve bu süreçte Tekel ve Göreli Rantın oluşumu ile bölüşümünün ne şekilde olduğu tahmin edilebilir bir hale gelmiştir.

Neoliberal konjonktür içinde Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nın özelleştirilmesinin sebepleri ve sonuçlarının tahmin edilebilir olması öneminin olmadığı anlamını taşımamaktadır. Neoliberal uygulamaların bir turizm kenti olan Kuşadası'ndaki izdüşümü niteliğinde olan bu özelleştirme uygulamasının yol açtığı mekânsal değişim ve bundan kaynaklı rant, kentsel yapıyı tamamı ile etkileyebilecek düzeyde ve önemdedir. Bu sebeple tüm sürecin analizi neoliberal çokuluslu sermayenin mekân ile olan ilişkisi bakımından da çok önemlidir.

Uluslararası akışkanlığını mekânlara borçlu olan çokuluslu sermaye, Kuşadası Kruvaziyer Limanı üzerinden kentin en önemli gelir kaynağı olan turizm sektörünü de kendi eksenine çekmektedir. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nın özelleştirilmesi bu bağlamda, Kuşadası kent mekânının tamamının uluslararası sermayeye daha fazla eklemlenmesi anlamını taşımaktadır.

Kente turist akışını sağlayan en önemli mekân olan limanın mülkiyetinin değişmesine bağlı olarak ortaya çıkan rant ise başlı başına bir yatırım alanı oluşturabilecek büyüklükte olması ve diğer mekânların değerlerini de etkilemesi, kent ekonomisinde hizmet üretiminin yanında rant sektörünün de önemli bir noktada olduğunu gösterir. Temel geçim kaynağının turizm gibi bir hizmet sektörüne dayalı olduğu Kuşadası'nda rantın bu kadar büyük bir öneme sahip olması yapılaşmayı da

ihtiyaç kavramı dışına taşımakta, doğal ve sosyal yapının geri döndürülemez bir biçimde hırpalanmasına yol açmaktadır.

Mekânsal önceliklerin değişmesi şüphesiz yalnızca KKL'nin özelleştirilmesi özelinde gelişen bir durum değildir. Postfordist üretimin bir sonucu olarak karşımıza çıkar (Eraydın, 1992). Teorik olarak genelleyebileceğimiz bu değişimin Kuşadası kenti özelindeki eklemlenmesi başka argümanlarla da desteklememiz gereken bir süreçtir. Aşağıdaki bölümde bu süreç en genel çerçeveden mekânsal ve toplumsal olarak, sermaye, devlet, sivil toplum aktörlerinin oynadığı roller üzerinden değerlendirilmeye çalışılmıştır.

5.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kuşadası'nda Değişen Mekân ve Rant

Rantın tarihten ve özellikle de mekândan bağımsız olarak oluşması imkânsızdır. Tarihsel olarak yalnız kapitalist üretim tarzında sermaye birikimine dair bir olgu olan rant, mekânsal olarak farklı bölgelerde farklı dinamikler üzerinden oluşabilir. Coğrafya, rantı bölgesel olarak farklı mekânsal süreçlere tabi kılmıştır. Tabi emperyalist eğilimli bir üretim tarzı için bu iddia biraz aşırıya kaçıyor gibi görünebilir ki üretim ilişkileri temelinde incelendiğinde aşırılık tanımlaması doğrudur. Ancak coğrafya tanımının içerisine arazi yapısı, maden yatakları, ulaşım ağı, idare birimi ve biçimi, yerel toplumun özellikleri gibi kavramları koyarak genişletirsek üretim ilişkilerinin sabit kalması koşuluyla her mekânın kendi rantını farklı bir şekilde oluşturduğunu görebiliriz. O halde Kuşadası kent mekânında oluşan rant da bu anlamda tarihsel olarak ilk kurulduğu andan itibaren değişen mekânı üzerinden okunmalıdır.

Tarihsel olarak Kuşadası kent mekânı ve rantın anlatıldığı bu bölümde üretim tarzları ve aynı üretim tarzları içindeki birikim koşullarının değişmesiyle

üretileen rantın niteliğinin de değıştiğı görölmektedir. Bu bağlamda geçişlerin silik olması Kuşadası için özgün bir tarihsel bölümlendirmeyi gerektirmektedir. Ancak bu özgün gerekliliğın konu bütünlüğünü bozmaması adına bu bölüm de önceki bölümlerle paralellik oluşturacak biçimde tasarlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca Kuşadası'nın ilk çağlardan beri sürekli farklı yönetimler altında farklı isimlerle adlandırılması, özgün adların tamamının kullanımında anlatı içerisinde bazı kopukluklar yaratacaktır. Bunun için çok elzem olmayan durumlarda yalnız Kuşadası ismi kullanılmaya çalışılmıştır.

5.1.1. Antikçağda Kuşadası'nda Mekân

Pygela, Marathesion veya Neopolis; bu isimler günümüzde Kuşadası kent merkezinin olduğu yerde kurulan antik İyon yerleşimleridir. Yazılı olarak ilk kez coğrafyacı Strabon'un (2000) "*Geographika*" kitabında isimleri anılan bu yerleşim alanlarında yerel ticaret ve bazı askeri hizmetler için çalışan küçük bir limanın olduğu söylenmektedir (Strabon, 2000: 195). Günümüzde Kuşadası-Selçuk karayolunun 5.km'sinde yer alan Kuştur Tatil Köyü ve TUSAN Oteli'nin bulunduğu alanda Pygela kentinin ve limanın kalıntılarına kesin olarak rastlanırken, Strabon'un anlatımından yola çıkarak Yılcıburnu mevkiinde yapılan kazılarda bulunan liman ve çevresindeki küçük ticaret merkezinin Marathesion mu yoksa Neopolis mi olduğu hala kesinliğe kavuşmamıştır (Erdemgil, 2000: 93). Arkeolojik tartışmaların yanı sıra konumuzla ilgili olarak bu iki yerleşim alanında bölgesel bir liman ticaretinin olduğu ve limanlar etrafında da temelde ticaret için kullanılan mekânların bulunduğu kesinlik kazanmıştır.

Pygela, Marathesion veya Neopolis limanlarının Kuşadası limanının günümüzdeki haline göre güdük kalmalarının sebebi, dönemin en ünlü iki İyon liman kenti olan Efes ve Milet'e yakın olmalarındandır. Antik dönem İyon ticaretinin belkemiği sayılan bu iki liman ve etrafında biçimlenmiş kentler her ne kadar

günümüzde Selçuk ve Söke ilçelerinin sınırlarında iseler de dönemin İyon kültürünü yansıtmaları bakımından önemlidir.

Efes ve Milet 12 kentlik İyon birliğinin en meşhur kentleriydiler. İlk yerleşim tarihleri M.Ö. 3000 yıllarına, bronz çağına kadar geri götürülse de asıl kent formunun oluşumu M. Ö. 1200 yıllarında Avrupa’da başlayan göç hareketlerinin bir sonucudur. Göç dalgası Adriyatik kıyılarındaki Dorları güneye inmeye zorlamış onlardan kaçan Helen ırklarından biri olan İyonlar da Batı Anadolu’ya gelerek yerli halkla girdikleri mücadeleden galip çıkmış ve Efes, Milet, Priene gibi yerleşimleri kolonileştirerek buraların kentleşmesine ön ayak olmuşlardır (Boyana, 2011: 1; Gür, 2007: 183-225). Pers istilasına kadar Yunan uygarlığının önemli ticaret merkezlerini oluşturan İyonya kentlerini Heredotos (2002: 64); *“Panionion’da toplanan İon’lar, kentlerini bizim yeryüzünde bildiğimiz en güzel gökyüzü ve en güzel iklimde kurmuşlardır”*, şeklinde över.

İyon kentlerinin Yunan uygarlığında ki önemli yerleri kanımızca liman ticareti yapan deniz devletleri (Oppenheimer, 2005: 105) olmasından kaynaklanmaktadır. Bu sayede kara devletlerinin aksine daha açık birer toplumun oluşmasına müsait ortamları olmuştur. Gerek kurdukları kentler, gerekse de sihirsel yani mitolojik bir inanç sisteminden, (tam anlamı ile olmasa da) madde temelli evren anlatılarının bulunduğu bir felsefe sistemine geçmeleri (Ağaoğulları, 2004: 59) koloniciliğe bağlı liman ticaretinin yarattığı açık bir toplumsallığın göstergeleridir.

Kuşadası kent merkezinde olmasa da günümüzde ilçe sınırları içerisinde kalan önemli bir İyon yerleşim alanına daha değinmek zorundayız. Batı Anadolu’daki bir başka Yunan koloni birliği olan Aeoliaya¹¹ karşı İyonya bölgesini büyütme amacıyla oluşturulan (Boyana, 2011: 18) 12 İyon kenti Miletos, Myus, Priene, Ephesos, Kolophon, Lebedos, Teos, Klazomenae, Phocaea, Samos, Khios, ve Erythrai’nin merkezi olan Panionion (Heredotos, 2002: 65). Panionia birliğinin

¹¹ Yukarı Batı Anadolu’da kurulan Kyme, Larissa, Neonteikhos, Temnos, Killa, Notion, Aigirossa, Pitane, Aigaia, Myrina, Grrynea ve Smyrna kentlerinden oluşan diğer bir birlik. Smyrna (İzmir) İyon birliğine sonradan dâhil olmuştur

dinsel, askeri ama en çok da siyasal merkezi niteliğindeki Panionion, Mykale Dağı eteklerinde bulunmaktadır. Siyasal niteliği ağır bassa da antik dönemdeki ideolojinin mekânsal bir izdüşümü olarak Poseidon'a adanmış Helikonios sunağının da burada olduğu bilinmektedir.

Bu alanın bir toplantı mekânı olmasının yanı sıra aynı zamanda İyonların şenliklerini de düzenledikleri kolektif bir tüketim mekânı niteliği de vardır. (Herodotos, 2002: 66). Siyasal nitelikli bir birliğin toplantı merkezinde düzenlenen şenlikler ve deniz tanrısı Poseidon'a adanmış bir sunağın olması, köleci üretim tarzının mekânsal izdüşümleri olarak değerlendirilebilir. Sanayi öncesi kent Mekânların da işlevselliğin yanında ideolojik (Simgesel) boyutlarının ön plana çıkması bu durumun sebebidir.

Bir çeşit kamusal alan olan Panionion'un, İyon tarihindeki belki de en önemli olduğu an, Pers işgaline karşı başkaldıran İyonların bu alanda Perslerle girdikleri Mykale Savaşıdır. M.Ö. 6. yüzyılda Perslerin İyonya'yı işgal etmesinden sonra siyasal bağımsızlıkların kaybedilmesi ve tiranlığın bu şehirlerde normal bir yönetim haline gelmesi gittikçe artan bir hoşnutsuzluğu ortaya çıkarmıştır (Mansel, 2004). İyonların gittikçe kötüleşen koşulları, sürecin sonunda Pers hâkimiyetine karşı bir isyanı oluşturmuştur. İşte Herodotos'un (2002) masalsi anlatımı ile İyonların Yunanlar yardımı ile Perslerle savaştığı ve yendiği iki savaştan birisi, Mykale'de yapılan savaştır. Yenilgiye uğratılan Pers ordusunu takip ederek Sardes şehrine kadar giden İyonlar sonrasında Akdeniz bölgesinde birbirinden bağımsız birçok isyana esin kaynağı olmuşlardır.

İyon isyanı her ne kadar zaferle sonuçlansa da hemen arkasından daha büyük bir Pers gücünün tekrar saldırıya geçmesi ile eski duruma dönmüştür. İşgaller ve savaşlarla geçen bu süreçte iyice zayıflayan İyon birliği, İskender'in M.Ö.334 yılında bölgede Pers egemenliğini bitirinceye kadar Yunan ve Pers hegemonyası altında kalmış ve bu süreçte yok olmuştur (Mansel, 2004: 187). İskender'in ölümünden sonra Bergama Krallığına katılan Kuşadası bölgesi daha sonra da Roma ve Bizans idaresine girmiştir.

Kuşadası ve çevresinin Antikçağ boyunca sürekli farklı gruplar ve devletlerce işgal edilmesi, yerleşik ilkel tarım toplulukları ve göçer kabileler arasındaki çöreklenme ilişkisine benzetilebilir¹². Bu durum bir çeşit Antikçağ rantını doğurmaktadır. Şöyle ki; Toprağın mülkiyetine sahip yerli çiftçiler kendi iç sistemleri dâhilinde tarımsal artı ürün üretmekteydiler. Yerli olmayan savaşçı, göçebe kabilelerin bölgeyi işgal etmesi savaş kazananın hakkı olarak topraklara el koymasıyla sonuçlanmaktaydı. Böylece açık bir şekilde üretimin kaynağı olan toprağın yeni mülk sahipleri, emeği veren yerleşik çiftçilerin ürettikleri artıya dolayısıyla topraktan kazanılmış ranta el koymaktaydılar. Bu bağlamda Antikçağ boyunca sürekli işgal edilen Kuşadası bölgesinde savaşlar yoluyla bir rant üretildiği söylenebilir. Ancak dikkat edilmesi gereken nokta topraktan mülkiyet hakkıyla kazanılan bu artının yalnız tüketime ayrılması bir sermaye birikimi döngüsüne girememesidir. Bizans yönetimi sırasında Ortaçağ üretim sisteminde ticaretin güçlenmeye başladığı Kuşadası ve çevresinde bu durum sanayi devrimine kadar devam edecektir.

Kuşadası Bizans yönetimi sırasında da Efes'in gölgesinde kalmıştır. Ancak Efes Limanının Menderes Nehri tarafından doldurulması ve bölgede yaşanan büyük şiddetteki depremler Efes'in ticari önemini kaybetmesine sebep olmuş, birde başkent olarak Konstantinapolis'in Akdeniz ticaretini güneye kendi üzerine çekmesi Efes kentinin öneminin daha da azalmasına yol açmıştır. Tam da bu nokta da Efesli tüccarlar bölgede ticareti canlandırabilmek için yakın yerleşimlerde bir liman arayışına girmişler ve küçük de olsa bir liman ticaretine sahip Marathesion'un bu iş için uygun olduğuna karar vermişlerdir. Efes halkının bir bölümünün de buraya göç etmesiyle Kuşadası için yeni bir dönem başlamıştır. Neapolis ismiyle Kuşadası'nın günümüzde bulunduğu yerde yeni bir kent oluşturulmuştur. Efes'in Antik liman ticaretindeki önemi Kuşadası'na kaymıştır (Ergül, 2007: 19).

¹² Şenel (2001: 185) ilkel topluluklarda yerleşikler ve göçebeler arasında gerçekleşen savaşçı ilişkilerin çöreklenme ve artıya el koyarak devlet kurumunun oluşumunu sağladığını söyler.

5.1.2. Ortaçağda Kuşadası'nda Mekân

Bizans'a karşı yürütülen Arap ve Türk akınları özgür antik kentleri surların arkasına sığınmaya zorlamıştır. Birde Arap akınlarıyla bozulmaya başlayan toprak sistemi giderek tekelleşince Bizans feodaliteye doğru evrilmeye başlamıştır (Şenel, 2009: 771). Bu noktada Efes'in antik ticaretteki önemini Kuşadası, feodal ticaret ile devralmıştır.

Bizans her ne kadar Arap ve Türk akınlarıyla gün geçtikçe yıpransa da batı ile olan ticari ilişkilerini Akdeniz sayesinde hala ayakta tutabilmekteydi. Kuşadası'nın Efes'in liman ticaretinin mirasçısı olarak kurulduğu 9. yüzyıl bu anlamda Akdeniz'in doğusundaki Kuşadası için olduğu kadar batısı için de önemli bir tarihtir. Pirenne'nin (2009: 28) söylediği gibi *“Hangi açıdan bakılırsa bakılsın, dokuzuncu yüzyıl uygarlığı, antik çağ uygarlığından kesin bir kopma gösterir.”* Pirenne, Akdeniz'in Müslümanlar tarafından kapatılmaya başlamışıyla özellikle kuzey Avrupa'nın bu ticaret kanalından uzaklaştığını ve dolayısıyla kendi içine döndüğünü belirtir. Ortaçağ Avrupa'sında ticaretin gerilemesi ve Feodal Üretim Tarzı ilişkisi yorumu çokça tartışılan bir halde olmasına rağmen Akdeniz ticaretinin kontrolünün Antik Yunan ve Roma'ya olan katkısı artık doğulu Müslümanlara döndüğü kesindir.

Kuşadası'nda Bizans döneminde kurulan Scala Nouva'nın ticari egemenleri olan İtalyan tacirler¹³, Bizans'tan sonra bölgeye egemen olan Anadolu Selçukluları ve Menteşoğulları, Aydınoğulları beylikleri döneminde de Bizans'taki gibi ticari ayrıcalıklar elde etmişlerdir. Bu ticari avantajlarla Cenovalı tüccarların, Anadolu'nun içlerinden kervanlarla gelen hububat, kuru sebze gibi tarımsal ürünler, tiftik, deri, canlı hayvan gibi hayvansal ürünler, kumaşlar, dokumalılar gibi el dokuması ürünleri, şap, gümüş gibi madenler, baharat, kürk, köle gibi farklı ülkelerden gelen

¹³ Özellikle Venedikli tacirler Bizans ile başından beri sıkı siyasi ilişkilere ve Bizans topraklarında ticaret ayrıcalıklarına sahiptiler. 13.yüzyılda Haçlıların Konstantinapolis'i yağmalayıp yönetime bir Latini getirmeleriyle birlikte Venedik ve Cenevizli tüccarlar Bizans topraklarındaki tüm deniz ticaretini fiilen tekellerine geçirmiş oldular (Şenel, 2009: 573).

transit malları Avrupa'ya, oradan da sabun, cam eşya, ibrişim, ayna gibi malları Scala Nouva'ya getirip sattıkları bilinmektedir (Ergül, 2007: 47).

Kuşadası Limanı'nın ticari öneminin yanı sıra Ortaçağda birde ulaşım amaçlı kullanımı da gün geçtikçe artmaktaydı. Hıristiyanlığın en kutsal kişilerinden olan havari Yuhanna ve İsa'nın annesi Meryem'in hayatlarının son yıllarında Efes'e gelip yerleşmeleri ve Hıristiyanlığın en önemli toplantılarından olan 3. Ekümenik Konsilinin 5. yüzyılda burada yapılması, Antikçağda ticaret Mekânı olan Efes'i Ortaçağda hac mekânı haline dönüştürmüştür. Bu noktada ziyaretçi akışını sağlayan temel ulaşım kanalı da şüphesiz yine Kuşadası limanıdır.

Scala Nouva hem ticari hem de ulaşım niteliklerinin yanı sıra Akdeniz'de yaşanan ticari rekabete karşı Korsanlığa başvuran Venedik ve Cenevizlilerin kontrolünde olduğundan aynı zamanda bir korsanlık merkeziydi. Kent merkezine 2 km uzaklıkta ki Anaea kalesi 13. yüzyılda genelde Cenevizlilerin barındıkları belli başlı limanlardan biri olarak karşımıza çıkar (Erdem, 2000: 130). Bu kalenin aynı zamanda bir piskoposluk merkezi olması, Scala Nouva'nın ticari ve dini niteliğini açıkça ortaya koymaktadır.

Korsanlığın Osmanlı döneminde de devam etmesi Kuşadası'na tezat olarak bir avantaj sağlamıştır. II. Bayezit Kuşadası sakinlerini her türlü Avarız ve örfi vergiden muaf tutmuştur (Arıkan, 1990: 150). Yerli halkın muhtemelen İtalyan korsanlara karşı mücadele etmesini desteklemek amacıyla tanınan bu vergi muafiyeti bölgenin aşırı derece de göç almasına sebep olmuş, göçle gelen nüfus da ticaret etkinliğinin yanında tarımsal üretimin de giderek artmasına sebep olmuştur. Yaklaşık bir yüzyıl sonra 17. yüzyılda Kuşadası'na gelen Evliya Çelebi (2005) ve Tournefort'un (2005) seyahatnamelerinde bölgede üretilen üzüm, şarap, pekmez, badem gibi ürünlerin kalitesi ve bolluğundan bahsetmeleri tarımsal üretimin giderek güçlenmiş olduğunu göstermektedir.

Vergi muafiyeti ve tarımsal nüfusun artması toprak üzerinden sonraki dönemi belirleyecek bir etki yarattı. Öncelikle, Osmanlı devletinde toprak rantına

ayni ya da nakdi olarak vergiler yoluyla, devlet ve dirlik sahipleri tarafından el konulduğunu daha önce belirtmiştik (Turan, 2009: 102). Bu bilgi ışığında Kuşadası'nda uygulanan bazı vergilerin muafiyeti mülk sahibi olan devletin, topraktan kazandığı rantın bir bölümünden vazgeçmesi anlamına gelmektedir. Bu noktada tarımda çalışan reyanın emeklerinin tam olmasa bile büyük miktarına karşılık gelen kısımlarını aldıklarını yani oluşan rantın bölüşümünde önemli bir yere yükseldikleri söylenebilir. Ancak bu dönemde Avrupa'yı sarsan büyük buğday krizi tüm sistemi alt üst edecek etkiler yaratmıştır (Braudel, 1989; 398).

Bu krizle 16. yüzyıl Avrupa'sında yükselen buğday fiyatlarına koşut olarak Osmanlıda aşırı ihracata dayalı bir buğday krizi baş göstermiş ve bu kriz ihracatın yasaklanmasıyla engellenmeye çalışılmıştır. Ancak bu yasaklama kaçakçılık olgusunu Akdeniz ticaretinde önemli hale getirmiştir. Bu kaçaklığın yapıldığı en önemli merkezlerden biri de şüphesiz Kuşadası Limanıdır.

Yüzyılın sonuna doğru Kuşadası Limanında devlet görevlilerinin de işin içine karıştığı¹⁴ bir kaçakçılık ağı oluşmaya başlamıştır. Bu noktada Kuşadası bölgesinde alınmayan vergilerle beraber rantın emekçiler lehine bir bölüşüme konu olduğu görüntüsü de açıklığa kavuşmaktadır. Kaçakçılık kurumu tarım üreticilerini Avrupa'nın ihtiyacına paralel olarak kendine bağlarken, iç pazara göre daha yüksek fiyatlarla Avrupa'ya satılan ürünle rantın da bu tüccarlara geçtiği ortadadır. Tabii yüksek fiyat, üretici kesimlerin gelirlerinde bir artışa sebep olmuştur. Ancak tacirin buğdayı Avrupa'da çok daha yüksek fiyatlara satması, bölgede reyanın devlet mülkü üzerinde ürettiği artının yabancı tacirler tarafından el konulmasının ilk örneğidir. Bu bakımdan Kuşadası ve çevresindeki topraklarda 17. ve 18.yüzyıllarda tarımsal ürünler üzerinden üretilen rantın mülk sahibi devlet ve ürünü pazarlayan tacir arasında bölüşüldüğü ortadadır.

¹⁴ Yılmaz (2000) gümrük vergilerinin artmasıyla kendisine kısmi avantaj sağlayacak gümrük memurlarının limana gemi çekmek için usulsüz olarak gümrük vergileriyle oynadıklarını ve kaçakçılığa dahil olduklarını hatta Öküz Mehmet paşa, Cerrah Mehmet paşa gibi bölgenin ileri gelen idarecilerinin dahi bu kaçakçılık işine bulaşma ihtimallerinin olduğunu söyler.

5.1.3. Kuşadası'nda Tarımın ve Ticaretin Kapitalistleşmesi

Ortaçağ boyunca ticarete gittikçe güçlenen Kuşadası limanı belki de en parlak dönemi olan 17. yüzyılda gerilemeye başlamıştır. Osmanlı ticareti bu yüzyılda Avrupa'nın enflasyonist baskıları ile ezilirken, ticaret yolları da çeşitli nedenlerden değişmiş, İzmir de bu yeni ticaret yollarının Avrupa'ya açılan en önemli limanı konumuna yükselmiştir. İlk kez 16. yüzyılda Halep'teki ticari etkinliğin zayıflamasıyla İzmir'in önem kazanmaya başlaması ve sonrasında Bursa gibi Osmanlı ticaretinin en önemli uğrakları üzerinden geçen ticaret yollarının çeşitli sebeplerden İzmir Limanına doğru kayması, İzmir Limanının yükselişinin nedenleri olarak sıralanabilir (Kasaba, 1993: 13). Ancak 17. yüzyılda Egedeki diğer limanların aksine Kuşadası limanının canlılığı İzmirli tüccarlar için bir risk oluşturmaktaydı. Bu sebeple İzmir gümrük mukataası sahipleri merkezi hükümete başvurarak Kuşadası Limanının dış ticarete kapatılmasını talep etmişler (Faroqi: 2000: 146) ve muhtemelen de başarılı olmuşlardır¹⁵. Kuşadası tıpkı Antikçağda Efes'in periferisinin de kaldığı gibi modern çağa geçerken de İzmir'in periferisine girmiştir.

Osmanlı Devleti Fatih döneminden beri, gerek ticaret yollarının kullanımından kazanacağı vergiler için gerekse de uluslararası siyaset dengelerini yönetebilmek adına yabancı tacirlere kapitülasyonlar ismiyle çeşitli avantajlar sağlama yoluna gitmiştir (Bağış, 1983: 11). Avrupa'nın feodal çağında Osmanlı'nın çıkarlarına hizmet eden bu ticari avantajlar, ilkel birikim süreciyle Osmanlı'yı yarı feodal yarı sömürge bir yapıya dönüştürmeye başladı. Osmanlı ülkesi genelinde tarımın ticarileşerek toprak sisteminin bozulmasına yol açan bu durum, İzmir Limanının ticaretteki yükselişiyle beraber Kuşadası ve bölgesini de İzmir Liman ticareti için üretim yapan çiftlikler şeklinde yapılanmasına yol açtı.

¹⁵ Tournefort (2005: 258) aşağı yukarı bir yüzyıl sonra Kuşadası'na geldiğinde, limanı övmekte ancak ticaretin önemli olmadığını çünkü buradan İzmir Limanına yükleme yapılmasının yasak olduğunu belirtmektedir. Şikâyet konusu ise Kuşadası Limanından yapılan kaçak ticaret ve bu ticarete bulaşmış devlet görevlileridir (Yılmaz, 2000: 205).

Çiftliklerin gelişimi devletin topraktaki mülkiyetini zayıflatırken, halkın da berberinde mülküz tarım işçileri olmasını sağlamıştır. 18. ve 19. yüzyıllarda özellikle Batı Anadolu'da pamuk, tütün, üzüm, incir ticareti ulaşım, iletişim tekeli ve daha birçok katma değeri yüksek yatırımların yabancılara kontrolünde olması, Kuşadası yerlisinin bu ticari tarım pazarında mülküz üreticiler rolünü üstlenmesine sebep olmuştur (Çavdar'dan aktaran Ergül, 2007: 39).

19. yüzyıla kadar hızla tarımsal üretimin arttığı Kuşadası'nda, iç pazara yönelik üretimin de yapılmaya başlamasının ardından tarımsal üretim ekseninde bazı zanaatlar da gelişme göstermiştir. Mamul olarak üzüm ticareti şarap üretimini, susam ticareti helvacılığı ortaya çıkarırken hayvancılıktan kaynaklı olarak debbahlık, artık büyük ihracatların yapılamadığı ve işlevsiz kalan limanda da balıkçılık ve Samos gibi yakın yerlere yapılan kaçakçılık gelişmiştir.

Vilayet Nizamnamesiyle kaza merkezine dönüşen Kuşadası'nda 1830 tarihli nüfus sayımına göre 3249'u Müslüman, 674'ü Rum gerisi de Yahudi, Ermeni küçük gruplardan oluşan toplamda 4052 erkek bulunmaktadır (Bilgi, 2001: 251). Kabaca Müslümanların tarım, gayrimüslimlerinse zanaat ve ticaretle uğraştıklarını varsayarsak 19. yüzyıl başına gelindiğinde Kuşadası'nda tarımın ticarete ve diğer sektörlere göre üstünlüğünü rakamlarla da görmüş oluruz.

Birinci Dünya Savaşıyla birlikte, savaşa katılan emekçi sınıflar ve genel savaş konjonktürü (bir anda artan fiyatlar, kıtlık, devletin vergi yoluyla el koyduklarının miktarlarının yükselmesi vb.) yüzünden kesintiye uğrayan geleneksel üretim süreci, mütareke yıllarında İtalyan ve Yunan işgalleriyle beraber geçici olarak canlanmış, bir ara dönem yaşamıştır.

İşgal yıllarında öncelikle bölgenin demografik yapısının az da olsa değiştiği gözlemlenmektedir. Balkan savaşı ve 1. Dünya Savaşı sırasında Yunanistan ve balkanlardan bölgeye olan göç hareketi savaş sonrasında tam tersi yönde olmuştur. Kurtuluş savaşı sonrasına kadar devam eden bu karşılıklı göç hareketinde özellikle Yunanistan'dan gelenlerin ağırlıklı olarak tarımsal üretimde çalışan kimseler ve

gidenlerinde tacirler olması (Ergül, 2007: 247) bölgenin tarımsal yapısının daha da güçlenmesine sebep olmuştur.

Mütareke yılları ayrıca Kuşadası'nda ticaretin kısmen canlanmasına yol açmıştır. Bölgeyi 14 Mayıs 1919'da ilk işgal eden İtalyanların savaş öncesi dönemde İzmir ve çevresinde yaptıkları yatırımları genişleterek bölgede sömürge politikaları uygulamaları bu durumun en temel sebebidir. İtalyanlar Kuşadası'nda, İzmir merkezli bir bankanın şubesini açmış, Zeytinyağı fabrikası kurmuş ve limanı kullanarak üzüm, helva gibi mamullerin bölgesel ticaretini yapmışlardır. Ancak İtalyan egemenliği Batı Anadolu'da uzun sürmemiş, Yunanların İzmir'i işgal etmesinin ardından 25 Nisan 1922'de Kuşadası da Yunan egemenliğine girmiştir (Ergül, 2008a: 8).

Yunan işgali İtalyanlar gibi üretimi doğrudan etkileyecek gelişmelere sahne olmamıştır. Daha çok bölgede Türk Rum çatışmalarını artırarak gündelik hayatta bir kesintiye yol açan işgal dönemi en nihayetinde Kurtuluş savaşının arkasından Kuşadası'nın 7 Eylül 1922'de Türk yönetimine geçmesiyle son bulmuştur.

Türk yönetimine geçmesi ve arkasından kurulan Cumhuriyetinse Kuşadası tarihi için yepyeni bir sayfa açması beklenebilir. Ancak Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin ilanıyla yalnızca üretimde yaşanan kesintinin bittiğini söyleyebiliriz. Cumhuriyeti kuran kadroların, sürekli Osmanlıdan kopuşu vurgulamalarına rağmen özellikle geç dönem Osmanlı aydınınının ekonomi politik görüşlerini yeni kurulan Türkiye devletinde uygulamaları, altyapısal olarak Batıdan bir kopuşu değil ancak bir bağlantının simgesi olabilir (Başkaya, 2012). Kuşadası'nın da savaş sonrası dönemde tarımsal üretime bağlı sanayileşme çabaları bu bağlantının bir sonucu olarak aslında tarımda kapitalistleşme girişimlerinden başka bir şey değildir.

Cumhuriyetin ilanından önce Kuşadası'nda sanayi unsuru sayılabilecek yalnızca tek işletme mevcuttur. O da 180 abone ve 200 sokak lambası için yalnızca akşamları kullanılabilen elektrik üretim tesisidir. 1927 yılına gelindiğinde ise

Kuşadası'nda motorlu un değirmenleri, zeytinyağı ve prina fabrikalarının kurulduğu görülür (Ergül, 2000: 248).

Tarımın kapitalistleştirilmesi amacı, Kuşadası'nda bazı sanayi kuruluşlarının cılız da olsa ortaya çıkmasına yol açarken, beraberinde üretici sınıfın konumunda bir değişimi getirmemiştir. Bu noktada 16. yüzyıl Osmanlısından itibaren toprakta tekelleşme sağlayan gücün yalnızca el değiştirdiği görülür. Tarımda kapitalistleşme eğiliminin programı ve simgesi olarak 1926'da çıkarılan medeni kanunun en büyük savunucularından biri olan adalet bakanı Mahmut Esat Bozkurt'un aynı zamanda kapitalizme açılan Kuşadası'nın büyük toprak sahipleri arasında da oluşu, toprak üzerindeki mülkiyetin hala egemenlikle eş değer olduğunun en güzel göstergesidir (Timur, 2001: 93).

Bunun yanı sıra yerli toprak sahibi ve üreticilerin yanında yer alan sermayenin yabancı niteliği de değişmemiştir. Dönemin Kuşadası'ndaki en büyük işletme olan zeytinyağı fabrikasının İtalyanların elinde olması örneğindeki gibi.

Sonraki yıllarda da gerek mübadele ile gelenlerin üzümculük yerine tütün işine girmeleri gerek yerli Rumların uzmanlaştığı debbahlık gerekse de helvacılık gibi zanaat işlerinin gelişmesi Kuşadası ekonomisinde üretilen zirai metaları değiştirmiş ancak tarımın ekonomideki başat rolüne dokunmamıştır. Bu bağlamda kent mekânı, gündelik yaşam ve üretim bir yandan yavaş yavaş İngiltere'deki ilk sanayi kentlerinin görünümüne bürünürken¹⁶, bir yandan da tarımın etkisiyle 1960'lı yıllara kadar kır yaşamının ve mekânın özelliklerini sürdürmüştür. Rantın oluşumu ve bölüşümü de yarı feodal üretim tarzı ekseninde, tarımsal üretim üzerinden gerçekleşmiştir. Yönetimin totaliter ya da demokratik olması, 1960'lı yıllarda değişmeye başlayan birikim koşullarına kadar kapitalistleşen tarımın dayattığı koşulların altında Kuşadası'nda ortaya çıkan rantın tarımdan kaynaklanmasını engelleyememiştir.

¹⁶ Kuruluş tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte 64-68 yılları arasında kaldırıldığı bilinen Hasan Denizel'e ait prina fabrikasında üretim için buharlı bir makine kullanılmaktaydı. Buhar oluşturmak için kazanlarda yakılan prinalar ise kış aylarında ve muhtemelen iş saatleri dışında yerli halka kazandan kendileri almak şartıyla dağıtılıyordu (Eskin, 2012: 123).

5.1.4. Kapitalizmin Değişen Biçimi: Tarımsal Ticaretten Turizme Kuşadası'nda Değişen Mekân

60'lı yılların başında Kuşadası'nda görülmeye başlayan turistlere rağmen kent hala ciddi anlamda tarımsal bir niteliğe sahipti. 1960 yılında turizm adına kendi evini pansiyon gibi işletenler ve Kuşadası'nda yer alan birkaç pansiyondan başka konaklama tesisi bulunmazken, 1962 Temmuz ayında hizmete giren TUSAN Oteli kentin ilk belgeli ve turistik oteli olmuştur. 1963 yılında kurulan ikinci belgeli tesis İMBAT otelinin de ardından 1964 yılı Turizm Bakanlığı verilerine göre Kuşadası'nda toplam 182 odada 366 yatak turizmin hizmetinde bulunmaktaydı (Ergül, 2008b: 6).

Gerçi erken bir tarih olan 1950 yılında Kuşadası'nda turizmi geliştirme adına bir dernek ve 1959 yılında Naci AKDOĞAN tarafından Kuşadası'nın ilk acentesi olan Akdeniz Gemi ve Turizm Acentesi kurulmuştu. Hatta bu acente ile kente bir kere de 360 kişilik bir kafiye deniz yoluyla getirilmişti. Ancak turizmin henüz kurumsal bir geçim kaynağı olmaması yerli halkın bu durumu geçici bir durum olarak değerlendirmesine ve bu şekilde bir vaziyet almalarına yol açmıştır¹⁷.

Yine 1964 yılında turizm bakanlığının bölgede yaptırdığı sosyal yapı analizi de Kuşadası'nın hala tarımsal bir yapıda olduğunu göstermektedir. Kuşadası nüfusunun %35,9'unun tarım ve %23,1'in de ticaretle uğraştığı bu çalışmada belirtilmiştir (Kıray, 1999: 214).

Bu örneklerde Kuşadası'nda 60'lı yıllar turizmin yavaşça kente girmeye başlaması biçiminde görülmektedir. Ancak ekonomik arka plandaysa turizmin sonraki yıllarda yeniden düzenleyeceği sınıfsal yapı biçimlenmekteydi. Öncelikle Menderes'li yıllarda tarımda makineleşme çabaları toprak üzerinde bazı değişimlere yol açmıştır. Kuşadası ve çevresinde bulunan büyük arazi sahiplerinin tarımda

¹⁷ Eskin'in (2012: 70) yapmış olduğu Kuşadası sözlü tarih çalışmasında değirmenci İsmail Dirim bu ilk kafileyle ilgili anılarını şu şekilde belirtmektedir: “ *Orya bi karşılama yaptık. Bi şeyle aldım. Şemsiye masa falan koydum. Ama benim işim düzgündü değirmende. Bunu tuttum ikinci şeyde ... devrettim*”

makineleşmeden önce topraklarının büyük bölümünü kiraya vermeleri, ortakçılık, yarıcılık gibi kurumları üretmekteydi. Ancak makineleşmenin getirdiği sürat avantajıyla bu kira ilişkisi tam tersi yönde yani küçük arazi sahiplerinin topraklarını kiraya vermeleri biçiminde yeniden üretilmiştir (Kıray, 1999: 210). Büyük toprak sahiplerinin daha da büyümesine yol açan bu durumu Kuşadası'nın zaten tarıma dayalı olan yapısıyla beraber değerlendirdiğimizde, mülksüz yerlilerin bu süreçte tarım işçilerine dönüştükleri çıkarımına da varılabilir.

Kıray'ın (1999, 187) turizmin sürekli ve problemsiz bir şekilde işleyebilmesi için turizm ve kentleşmişlik düzeyi arasında doğrusal bir orantı olmasını öngören hipotezi de bu bağlamda Kuşadası kenti için çok anlamlıdır. Pazara yönelik çalışan bir tarımsal üretimin hâkim olduğu 60'lı yılların Kuşadası'nda gelişen prekapitalist ilişkilerin üzerine binen turizm, Kuşadası'nda kentleşmenin ilk ve en önemli dinamiği olmuştur. Ancak turizm politikalarındaki plansızlık ve tepeden inmecilik Kuşadası'nda günümüze kadar uzanan problemlerin kaynağına da yine turizmi koymamızı elzem kılar¹⁸.

60'lı yılların ikinci yarısında ve 70'lerin başında Kuşadası turizmde ilk büyük kırılmasını yaşamıştır. Özellikle 68 yılında Kuştur ve Emekli Sandığı Arslan Burnu tatil köylerinin açılması ve kervansarayın (Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı-Kurşunlu Han) restore edilerek turizme kazandırılması, Kuşadası'nı 2000 yatak kapasitesinin üzerinde hizmet veren bir konuma taşıırken bu gelişmeler Kuşadası'nın uzmanlaşmış bir turizm kenti haline gelmesindeki ilk adımlar olarak değerlendirilebilir¹⁹ (Ergül, 2008c: 6).

¹⁸ Kuşadası'nın bir turizm kenti olması kararından önce kentin tarımsal niteliği turistik değerlerin önündeydi. Örneğin 1928 ve 1930 arası bir tarihte kervansaraya birleşik bulunan ve denizden de görülebilecek simgesel bir kalekapısı, mamul taşıyan kamyonların geçişini engellediği gerekçesiyle yıkılmıştır (Eskin, 2012: 102)

¹⁹ Tabi bu yatırımların geri planında inşasına 1958 yılında başlanıp 1961 yılında tamamlanan Kuşadası Limanının olduğu su götürmez bir gerçektir. Turizmin olmazsa olmaz şartı ulaşım ağı bu limanla tamamlanmış olması Kuşadası'ndaki turizm ve rant ilişkisinin en başından beri limanla ilişkisini de ortaya koymaktadır.

Kuşadası'nın turizm kenti olması yolunda yaşadığı ilk kırılma olan TUSAN Oteli ve devamında yapılan tatil köyleri ile Kervansarayın restorasyonu, turizmin temelde rant ile olan ilişkisini bir kez daha ortaya koyar. Planlı dönemde yapılan yatırımlar olmasına rağmen özellikle Emekli Sandığı Arslan Burnu Kampı turizm rant ilişkisinin kapitalist ekonomide yapısal bir durum olduğunun kanıtıdır. Emekli Sandığı tarafından yaptırılan tesis yapımının hemen ardından maliyetinin %8'i gibi bir rakama Fransız bir turizm işletmesine kiraya verilmiştir²⁰ (Ege'deki Tatil Köyleri Açılıyor, 1967: 3).

Kuşadası özelinde gelişen turizm rant ilişkisi sonuç itibarıyla 70'li yılların refah devleti ekonomi politikaları altında olduğundan kolektif bir turizm biçimi ile de ilişkilidir. Bu noktada ayrışma doğrudan Kuşadası'na gelen turistler arasında değil daha çok Kuşadası'na gelen turistler ve yerli halk arasında olmuştur. İnşa edilen turizm mekânları yerli halkı bağlı olduğu topraktan koparmış, zaten tarım işçisi olan büyük bir nüfusu da işsiz hale getirmiştir. İzleyen süreçte bu işsiz ordusu Kuşadası turizmine ucuz iş gücü sağlayan bir kaynak olarak nitelik kazanmıştır.

İzleyen yıllarda İmbat, Martı, Belvü gibi dönemine göre büyük sayılabilecek birçok otel inşaatı tamamlanmış ve limanın da etkisiyle 1973 yılında Türkiye'ye gelen toplam turist sayısının %20'sini, Türkiye'deki toplam yatak kapasitesinin de %96,5'ini Kuşadası karşılamıştır (İnce, 1973: 90). Kuşadası kent merkezi de bu duruma kayıtsız kalmayarak bir anda diskotekler, turistik restoranlar, barlar şeklinde eski tarımsal mekân sistemi üzerinde kendini yeniden üretmiştir. Prina fabrikası kapatılmış ve alanı mesire alanı olarak düzenlenmiş, kent içindeki zanaat hanelerin yerine turistik ürün satan işletmeler açılmıştır. 70'li yıllarda sermaye turizm üzerinden kent mekânını yeniden üretme işine girişmiştir.

Kuşadası'nda 70'li yıllar boyunca hızla artan yatırımlar genellikle yabancı turistlere dönük olmuştur. Yerli turistler ise bu tesislerden yararlanmanın yanı sıra

²⁰ Bu durum Öküz Mehmet Paşa Kervansarayının işletmesinin de Fransızlara verilmesinde de görülmektedir. Ayrıca TUSAN Oteli ve Kuştur tatil köylerinin inşa edildikleri alanların Kuşadası'nın ilk yerleşim yerlerinden biri olan antik Pygela kenti ve limanı üzerinde bulunması da turizmin ihtiyaç duyduğu alanlarda bile mekânsallaşarak rant üretebilmesine örnek olarak verilebilir.

aynı zamanda bir yatırım niteliği de taşıyan ikincil konut yani yazlık piyasasına yönelmişlerdir. Kent merkezinden görece uzakta Arslan Burnu mevkiinden güneye doğru ticari kooperatifçilik ya da siteler biçiminde tarımsal araziler üzerinde üretilmeye başlayan bu ikincil konutların asıl büyük patlaması ise dünyayı sarsan petrol şokları ve sermayenin inşaat sektöründe yeniden organizasyon süreciyle olmuştur.

1980 askeri darbesi, 24 Ocak kararları ve izleyen yıllardaki neoliberal uygulamalar, Kuşadası'nda zaten arızalı bir yol izleyen turizm ve kentleşme ilişkisini iyice bozmuştur. İkincil konutlar 80'lerin başından itibaren hızla tarım arazilerini tüketmiştir. Güzelçamlı beldesinde ilçe merkezine ortalama 25 km uzaklıkta bulunan Dilek Yarımadası Milli Parkıyla Kuşadası arasındaki sahil şeridinde neredeyse hiç boş alan kalmamacısına ikincil konutlar üretilmiştir. Birçoğu ruhsatsız olan bu yapılar Anavatan'lı yıllarda sıkça çıkarılan imar afları yüzünden kontrol dahi edilmemiştir (Doğan vd, 1984: 292).

Aynı şekilde, turizm, inşaat ve finans sektörlerinin dünyadaki yükselişi birçok turizm kenti gibi Kuşadası'nda da büyük yatırımları tetiklemiştir. %80'e varan devlet destekli hibe ve krediler, arazi tahsisi gibi birçok teşvik mekanizması kullanılarak sermaye devlet tarafından "serbestleştirme" söylemi altında desteklenmiştir. 80-90 arası dönemde Kuşadası'ndaki toplam yatak sayısının %537,3 artarak 11850'yi bulması da şüphesiz bu desteklerin bir ürünüdür (Ergül, 2008d: 6).

Kuşadası'nda 80'li yıllar boyunca niceliksel olarak büyüyen turizm sektörü kenti hem ikincil konutlarla hem de turistik tesislerle dolup taşmıştır. Daha 15 yıl öncesine kadar tarımsal üretimin egemenliği altında olan kentin bir anda devasa yatırımlarla burun buruna gelmesi kendini ilk evvel toprakta göstermiştir. Kıyılar, ormanlar, tarihi alanlar 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik kanunu ve ilgili yönetmeliklerle büyük sermaye gruplarına devredilmiştir. Bu bağlamda arazi sahibi yerli halka ise daha küçük ölçekli olan yap-satçılık rolü düşmüştür. Tabii toplumun büyük çoğunluğunu oluşturan eski tarım işçileri ise yaşadıkları sahil bandından daha da içeriye itilmişlerdir.

Bu dönemde yaşanan aşırı yapılaşma aynı zamanda Kuşadası'na orta ölçekli bir göçü de beraberinde getirmiştir. Anadolu'nun birçok yerinden hâlihazırdaki inşaat işlerinde çalışmak için kente gelenler sonraları Kuşadası'na yerleşmişlerdir. Göçle gelen bu grubun ve yaşadıkları yerleri terk etmek zorunda kalan yerlilerin konut talepleri ise tıpkı yazlıklar gibi, ancak bu kez kentin sırtını yasladığı ormanlar üzerinde bir anda sitelerin belirmesine yol açmıştır.

Kuşadası'nda gerçekleşen bu hızlı ve büyük turizm mekânları üretimi doksanlı yıllarda turizm ve inşaat piyasanın krize sürüklenmesine neden olmuştur. Öncelikle turizmin en önemli iki ögesi olan doğal ve tarihi değerler yapıli mekânlar tarafından işgal edildikleri için kent iç ve dış piyasada itibar ve turist kaybetmiştir. İkincil konutlarsa yatırım niteliğinin kaybolmasıyla gözden düşmüş ve zaten sahil bandında da inşa edilebilecek bir alan bulunmadığından ikincil konut piyasası neredeyse bitmiştir (Özgür, 2000: 562). Bu gelişmelerin akabinde 1996 yılında kumarhanelerinde bir kararnameyle kapatılması Kuşadası'ndaki turizm yatırımlarını ve dolayısıyla sektörü bir krize sürüklemiştir.

80'ler ve 90'ların ilk yarısı boyunca süren aşırı yapılaşma sonuçta Kuşadası'nda rantı turizmden daha önemli bir konuma yükseltmiştir. Eski belediye başkanlarından Lütfi SUYOLCU'nun cinayete kurban gitmesiyle Kuşadası'ndaki rant ekonomisi kamuoyunun gündemine oturmuştur. Başbakan Tansu ÇİLLER'in de isminin karıştığı yolsuzluklar, mafya sermaye ilişkileri ve daha birçok konu meclis araştırma komisyonuna kadar uzanan incelemelere konu olmuştur (Kuşadası Rant Raporu..., 1995: 12).

Bu durum basında bazı kamu görevlilerinin Kuşadası'nda şahsi çıkarları adına rant üretici yolsuzluklar yaptıkları şeklinde yer almıştır. Ancak basında yer alan haberlerin tamamı gerçeği yansıtsa dahi bu durum turizm mekânlarının neoliberal birikim koşullarında rant üretmesinin kaçınılmazlığının bir sonucudur. Haberlerde yer alan ifadelerle ÇİLLER'in ya da bir başkasının şahsi çıkarı için yaptığı yolsuzluk ithamları bu noktada yalnız üstlenilen bir rol anlamındadır. Sorunun görüngüsü Kuşadası'ndaki turizme dayalı inşaat sektörünün 90'lı yılların

ikinci yarısında girdiği krizdedir. Otel, motel, yazlık ve daha birçok turizm mekânının üretiminin artık kârsız bir hale gelmesi bu kanalların tıkanmasına yol açmıştır. Bu duruma paralel olarak gelişen siyasi krizlerse yalnız su yüzüne çıkan birkaç haber ve olaydan ibarettir.

Kuşadası'ndaki çarpık kentleşme sonuç olarak birçok kentsel hizmeti de olumsuz etkilemiş ve en nihayetinde turizmi bitme noktasına getirmiştir. 2002 sonbaharında kentte yaşanan sel felaketi gelinen noktayı gözler önüne serer. Kamu kurumlarının tatil edildiği kente giriş çıkışların yasaklanarak kentin afet bölgesi ilan edildiği, trilyonlarca lira maddi hasara neden olan selin temelinde şüphesiz Kuşadası'nda turizmin geliştirdiği çarpık kentleşme vardır (*Afete İki Kurban*, 2002, 14).

90'ların ikinci yarısından itibaren sermayenin krizden çıkış yolu yine turizm üzerinden işleyen altyapı yatırımları ve mekânsal yığılma yaratarak olmuştur. Kuşadası'nda halihazırda var olan otel, motel gibi turizm mekanları konaklama mekanları olmaktan çıkarak çok büyük ve entegre turizm tesisleri haline gelmişlerdir. Ayrıca yatırım yapılacak yeni mekânlar ise yerleşme dışında kalan kamu arazilerinin satışı ile gerçekleşmiştir. Yatırımlarsa devasa su parkları gibi hayal gücünü zorlayan mekânların üretiminde kullanılarak nitelik değiştirdiği görülmektedir. Ayrıca 2000'li yıllar yapılı mekânın da yeniden üretilmeye başlandığı yıllar olarak karşımıza çıkar. 15 yıl öncesine kadar desteklenen ikincil konutlar Kuşadası'nda turizmi baltalayan günah keçileri ilan edilmiş ve bu alanların entegre turizm tesislerine dönüştürülmesi için adımlar atılmaya başlanmıştır (Ereke, 2012).

Turizm sermayesinin Kuşadası'nda ürettiği mekânlar 2000'li yıllarda daha yıkıcı bir nitelik kazandığını söyleyebiliriz. Büyük tesisler doğaya daha çok baskı yapmakta, tarihi alanları yok etmekte, toplumun yaşayış biçimlerini bile entegre turizm tesisleri bünyesinde pazarlamaktadır. Bu gelişmelere bağlı olarak kentli orta ve alt sınıfları merkezden daha da uzağa itmekte, küçük esnaf gruplarını yok ederek ucuz turizm işçisi ordusunu büyötmektedir.

5.2. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nda Rant ve Turizm

KKL'deki rant birbirine bağımlı iki farklı süreçte üretilmiştir. İlk olarak, devletin limanı özelleştirme kararı alması ve ardından yaşanan özelleştirme sürecinde, kamuya ait değerler hukuki ve siyasal araçlarla özele devredilmiştir. İkinci olarak ise özelleştirme sonrası planlama ve hukuk kuralları hiçe sayılarak, KKL'yi devralan şirketin liman üzerindeki yapılaşmasına ve bu bağlamda turizmden gelir elde eden kentlilerle haksız rekabete girmesine göz yumulmuş hatta desteklenmiştir. Ancak Kuşadası'nda geçimini turizmden sağlayan esnaf ve buna bağlı çalışan kesimler bu sürece kentsel bir hareket olarak tepki göstermiş ve müdahil olmuşlardır. Bu bölümde KKL'de yaşanan özelleştirme, yapılaşma ve yapılaşmaya karşı gösterilen tepkiler turizm ve rant ekseninde çözümlenecektir.

5.2.1. Kuşadası Kruvaziyer Limanı

Özelleştirmesi Sürecinde Rant

Neoliberal politikaların KKL üzerindeki en büyük izdüşümü şüphesiz özelleştirme uygulamasıdır. Özelleştirme ile mülkiyeti ve idaresi devlete ait olan KKL'nin işletme hakkı özel sektöre devredilmiştir. Devlet mülkiyetinden özel mülkiyete geçişi simgeleyen bu uygulamanın 3291 sayılı kanunu dayanak alan, 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararına binaen gerçekleştirildiğini ve KKL'nin özelleştirme kapsamına alındığını görmekteyiz. Bu karar ile TDİ'ye ait tüm limanların işletme haklarının özelleştirme kapsamına alınması (*Bakanlar Kurulu Kararı*, 1993: 17), Türkiye'nin tüm deniz ulaşımı ve kıyı turizmini karardan bir yıl sonra imzaladığımız GATS anlaşmasındaki gibi serbestleştirme, daha doğru bir ifadeyle piyasalaştırma amacı taşıdığını göstermektedir.

KKL'nin özelleştirme kapsamına alınması ve bu kararın fiilen uygulanması arasında ortalama 7 yıllık bir zaman dilimi girmiştir. Kararın bu kadar uzun bir sapma ile hayata geçirilmesinin, neoliberalizm ve turizm endüstrisinin Türkiye özelindeki ilişkisinin gelişimi ile ilgilidir. Karar tarihinde KKL'nin özelleştirilememesinin önünde iki temel engel vardı, Birincisi: Kararın dayanağı olan kanunun neredeyse tüm maddelerinin daha sonra Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi ile belirginleşen hukuki altyapının bu alanda özelleştirme uygulamalarına elverişsizliğidir. Ülkenin hukuki yapısının henüz böylesine geniş bir özelleştirme programına ayak uyduramayacak olması, gerekli düzenlemeler için vakit gerekliliğini doğurmuştur. İkincisi ve bir üst yapı olarak hukukun uygunluğunu da belirleyen durum ise; ülke turizminin henüz tam anlamı ile küresel piyasalarda pazarlanabilecek halde olmamasından kaynaklanmaktadır. Başta mekânsal elemanlar olmak üzere Türk turizminin kararın alındığı 1993 tarihinde ki altyapı eksiklikleri özelleştirmenin önündeki en büyük engeldir. Özele devredilecek kamu mallarının piyasada rekabet edebilecek ve yüksek kâr getirecek altyapılarının, çevreleri ile birlikte (tüm turizm altyapıları) geliştirilmesi zorunluluğu dönemin planlarında da sıkça vurgulanmaktadır (DPT, 2012d: 183). 90'lı yıllarda %2'lerde seyreden turizm gelirlerinin GSYH içindeki payının, 2000'li yıllarda %6'lara çıkmasına (Türsab, 2012) koşut olarak, KKL gibi tüm büyük ölçekli turizm işletmelerinin neredeyse tamamının bu yirmi yıllık periyotta devlet tarafından özelleştirilen arazi ya da işletmelerden oluştuğunu görmekteyiz. Turizmin GSYH içindeki payının artması sermayenin gelişimini gerektirdiğinden, turizm sermayesinin Türkiye'deki gelişiminde kamu malları üzerinde üretilen rant üzerinden işlediğini de görebiliriz.

Bu koşullar altında KKL'nin özelleştirilmesindeki ilk reel adımın 2000 yılında yapılan ihaleyle atıldığı görülmektedir. ÖYK'nin 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla, Çeşme, Marmaris, Dikili, Alanya ve Kuşadası limanlarının ihale sonuçlarını ilgililere bildirmektedir. İlgili kararda KKL'nin 30 yıllık işletme hakkının en yüksek teklifi veren LİMAŞ'a, liman envanterinde kayıtlı makina, ekipman, teçhizat, alet, edevat ve yedek parçaları ile pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı deniz ve kara vasıtalarını 61.000.000 ABD Doları bedelle verilmesi, ilgili şirketin ihale şartlarını yerine getirmemesi koşulunda ise 60.000.000 ABD Doları ile

ikinci en yüksek teklifi veren *Denizcilik Ortak Girişim Grubuna* verilmesi kararı alınmıştır (ÖYKK, 2000: 2000/67).

Kararın alınmasından sonra ihaleyi kazanan LİMAŞ ihale şartlarını verilen sürede yerine getiremediğinden, sözleşme imzalama son tarihi olan 3 Kasım 2000 tarihini Nisan 2001 olarak uzatılmasını talep etmiş ve ÖİB son süreyi 15 Ocak 2001'e kadar uzatmıştır. 15 Ocak 2001'de yapılan başka bir başvuruyla süre 13 Nisan 2001 tarihine kadar uzatılmıştır. Ancak son uzatma tarihinde de LİMAŞ'ın şartları yerine getirememesinden dolayı yatırdığı teminat hazineye irat kaydedilmiş ve ikinci en yüksek teklifi veren şirkete dönülmüştür. İkinci şirketinde teklif ettiği bedeli ödeyemeyeceğini beyan etmesiyle ihale yenilenmek üzere iptal edilmiştir.

Bu süreç salt Kamu Yönetimi kararları üzerinden, şirketlerin kabul ettikleri şartları ve ihale bedellerini ödeyememesi ve ihale iptali gibi gözükse de arka planıyla beraber okununca sürecin bahsettiğimiz hukuki ve ekonomik sebeplerden sekteye uğradığını görebiliriz. Şubat 2001'de yapılan develüasyonla birlikte ihalede verilen teklifler, Türk Lirası karşılıkları bakımından %30 yakın bir artışa uğramışlardır. Ayrıca develüasyona sebep olan bankacılık sektöründeki kriz özellikle yurt dışı finans kurumlarının Türkiye'deki yatırımlara teminat ve kredi vermelerini engellemiştir. Kısaca Türkiye ekonomisinde yaşananların etkisiyle LİMAŞ mali yükümlülüklerini yerine getirememiştir. Olaya bu açıdan bakıldığı zaman KKL'nin özelleştirilmesi ve genel ekonomik konjonktür arasındaki belirleyici bağ daha açık bir hal almaktadır.

Develüasyonla birlikte yabancı sermayenin ulusal sermaye karşısında hiçbir emek sarf etmeden %30'luk bir kazancı olması yabancı sermayenin Türkiye yatırımlarının maliyetini düşürmüş ve yeni yapılacak ihalede elini güçlendirmiştir. Devletin içinde bulunduğu kriz ortamını aşabilmek için ürettiği politika bu sonuçları ile yabancı yatırımı teşvik anlamı da taşımaktadır. Ayrıca, develüasyonun turist sayısını düzenleyici daha doğrusu artırıcı bir özelliğinin de olması (İçöz, 2005: 248), KKL'nin değerinin reel olarak daha da artmasına yol açarken, yapılan yeni ihalede KKL'nin ilk ihaleye göre neredeyse yarı fiyatına devredilmesini engelleyememiştir.

Bu finansal hareketlilik KKL'nin değerini artırmış ancak dengesiz rekabet fiyatının dūřmesine sebep olarak ortaya çıkan artının, rant olarak KKL'yi satın alan firmada kalmasına yol açmıştır.

İptal edilen ilk ihalenin arkasından ikinci ihale 15.01.2003 tarihinde yapılmış, ihalenin son bōlümü olan pazarlık sonucunda KKL'nin 30 yıllık işletme hakkını 36 milyon Amerikan Dolarıyla tekrar LİMAŐ şirketi kazanmıştır. LİMAŐ en yakın teklif veren Royal Caribbean Cruises Ltd. Őti- Avrasya Yatırım Holding A.Ő-Ege Ticaret Ltd. Őti ortak girişim grubundan yaklaşık 9 Milyon Dolar daha fazla bir teklif vermiştir. Bu nokta ilk ihalede başarısız olan LİMAŐ'nın yaşanan tōm olumsuzluklara rağmen KKL'yi ısrarla devralmak istediği gōrōlmektedir. İlk bakışta Limanın ūrettięi kazancın bu ısrarın temel sebebi olduğunu dūřōnōlebilir. Ancak LİMAŐ'nın yapısı incelendiğinde daha derinde yatan sebeplerle karşılaşılmaktadır.

LİMAŞ İhale Komisyonu Gōrōřme Tutanağında kendisini şu Şekilde tanımlar:

1984 yılında başlayan özelleştirme sōreci içerisinde, Kuşadası ve yakın çevresinde yaşayan halk, esnaf, iş adamı adına ihalelere teklif vermek ve mutlaka bu işletmelerin işletilmesine talip ve sahip olmak için geniş tabanlı, halk katılımına açık statōsō ile 28.10.1996 tarihinde 5 Milyar TL sermaye ile kurulduğunu, kurucu ortaklar arasında meslek odaları, şirketler ve vakıflar bulunmasının LİMAŞ'nın geniş halk tabanına yayılmasını sağladığını, çok kısa sōrede şirketin 1021 ortaklı 527 Milyar TL sermayeli... ortaklarının arasında çok sayıda tur operatōrō ve turizmci bulunduğunu.....”

Bu uzun tanımlamadan da anlaşılacağı ūzere LİMAŐ Kuşadası pazarında turizmden kazanç sağlayan genelde yerli ve çok yōksek gelirlere sahip olmayan kimseler tarafından oluşturulmuştur. Bu haliyle LİMAŐ'nın Kuşadası kent çıkarlarını da ūn planda tutacağı ortadır. Tabi ki sermayenin yerli ve yabancı olması antagonizmayı azaltıcı anlamda olumlu bir sonuç doğurmaz. Sermaye her zaman kār

oranları üzerinden hareket edecektir. İşte tam da bu sebeple LİMAŞ KKL'nin işletme hakkına ısrarla sahip olmak istemektedir. Çünkü LİMAŞ'ın ortakları olan yerli esnaf, Kuşadası piyasasında faaliyet gösterdikleri alanlarda daha da fazla kazanç sağlayabilmek amacındadırlar. Bu amaçta kentin kalbi olan limanı da kent ekonomisine en verimli şekilde katma zorunluluğunu doğurmaktadır. Hal böyle olunca KKL ve Kuşadası ekonomisi ilişkisini sermayenin doğasından ötürü en yüksek şekilde sağlayacak şirket olarak LİMAŞ'ın ısrarla KKL'nin işletme hakkına sahip olma isteği daha net anlaşılmaktadır.

Birazda mücbir sebeplerden dolayı KKL için yapılan ikinci ihaleyi de kazanan LİMAŞ, ihale şartnamesinde geçen 30 günlük süre zarfında tamamlaması gerekenleri yine hazırlayamamış ve ÖİB'den ek süre talep etmiştir. Ancak ek süre verilmeyeceğine dair bir cevap almıştır. Ek süre talebiyle ilgili açılan idari davalar ve Danıştay temyizi olumsuz olmuş ve KKL işletme hakkı için ihalede en yüksek ikinci teklifi veren şirket olan Royal Caribbean Cruises Ltd. Şti ve yerli ortaklarına dönülmüş, bu gruptan da olumlu cevabın alınması üzerine, ÖYK'nin 28.04.2003 tarih ve 2003/17 kararıyla, KKL'nin işletme hakkı 30 seneliğine, 27 Milyon Dolar karşılığında adı geçen yatırım grubuna devredilmiştir.

Bu devir sürecinde LİMAŞ yetkililerinin ek süre talepleri idarenin takdir yetkisinde olduğundan limanın ikinci en yüksek fiyatı veren Royal Caribbean Cruises Ltd. Şti verilmesinde hukuken sakat bir durum ilk bakışta gözükmemektedir. Ancak KKL özelleştirme sürecinin başında ÖİB tarafından oluşturulan Değer Tespit Komisyonunun 08.05.2002 tarih ve 1 nolu kararıyla KKL'nin 30 yıllık devir değerinin en az 31.674.021,00 Dolar olarak belirlemesi ve Royal Caribbean Cruises Ltd. Şti'nin bu meblağın altında 27 Milyon Dolarla son teklif vermesi ve ihale sürecinde ihaleden çekilmesi, ÖİB'nin bu kararı sakatlamaktadır. Keza Aydın 1. İdare Mahkemesinin 2010/434 esas ve 2010/936 karar numaralı hükmüyle özelleştirme idaresinin bu uygulaması iptal edilmiştir. Daha sonra Royal Caribbean Cruises Ltd. Şti tarafından Danıştay'a açılan temyiz davasından da sonuç alınamamış ve KKL'nin, hizmet hakkını Royal Caribbean Cruises Ltd. Şti'ye veren özelleştirme kararı iptal edilmiştir.

KKL'nin işletme hakkının hukuka aykırı bir şekilde devredilmesinin mahkeme kararıyla kesinleşmesi üzerine ÖİB limanının tekrar geri verilmesini istemiş ve 7.09.2010 tarihinde Beyoğlu Asliye Hukuk mahkemesine KKL'nin TDİ'ye devri ve bu gerçekleşinceye kadar da KKL'ye ihtiyadi tedbir kararı konması için dava açmıştır. Ancak bu gelişmeler devam eden sürecin devamında hiç bir şeyi etkilememiştir. Özelleştirmenin iptalinin yanı sıra, sonraki bölümde inceleyeceğimiz hukuka aykırı yapılaşmayla ilgili verilmiş tüm mahkeme kararları Bakanlar Kurulunun 2012/3240 sayılı kararındaki (*Bakanlar Kurulu Kararı*, 2012: 28321) “...*fili imkansızlık nedeniyle...geriye ve ileriye yönelik herhangi bir işlem tesis edilmemesi ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca bu yönde yapılmış olan iş ve işlemlerin devam ettirilerek sonuçlandırılması kararlaştırılmıştır.*” İbareyle iptal edilmiştir.

İdarenin Yargının yetki alanına açıkça girdiği bu kararda net bir şekilde görülmektedir. Neoliberal devlet aygıtının, burada bir “*rant arama*” olayı ürettiği de kesindir. Keza tıpkı Çiller dönemindeki gibi medyada dönemin Maliye Bakanı ve Kuşadası Belediye Başkanı hakkında bir çok haber yer almıştır. Bu haberlerden bir tanesinde Maliye Bakanı'nın ihale süreci devam ederken Royal Caribbean Cruises yetkilileri ve sahibi Sami Ofer'le görüştüğü iddialarının yanı sıra KKL'nin özelleştirilmesi ile ilgili olarak ikinci ihaleden hemen sonra en yüksek teklifle ihaleyi kazanmış ve hazırlık aşamasında olan LİMAŞ'ı temsilen seçilen dönemin Kuşadası Belediye Başkanı'nın hükümet temsilcilerinin de bulunduğu toplantılarda ihaleye giren diğer şirket yöneticileriyle gayri resmi olarak görüşme de bulunduğu iddia edilmiştir (*Unakıtan Yakalandı*, 2005: 26).

Siyaset ve sermayenin karmaşık ilişkilerinin daha da derinleşen yapısı liberal demokratik devletlere has olduğundan KKL'de üretilen rantla ilgili siyasi pazarlıklara daha fazla değinmek gereksizdir. Ancak ortada olan kuramsal gerçeklik sermayenin siyasi bağlantılar yoluyla rant elde ederken siyasilerin de bundan nemalandıklarıdır. KKL'de oluşan rantın, üretiminde Kamu Yönetimi kararları en etkin faktör olmuştur. Bu sayede sonraki bölümde inceleyeceğimiz KKL'nin konumsal tekel avantajıyla ürettiği rantın da önü açılmıştır. Ayrıca mülkiyet ve değer

ilişkileriyle üretilen rantın bölüşümünde patronaj ilişkilerinin de üst yapı kurumu olarak etkin rolde, hatta hukukunda üstünde olduğu ortadadır.

5.2.2. Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nda Turizm Sermayesinin Mekânsallaşması ve Devlet

Özelleştirme ile KKL'nin hizmet hakkını TDİ'den devralan Royal Caribbean Cruises ve yerli ortakları EGEPOR isimli bir şirket kurarak KKL'yi işletmeye başlamışlardır. Mülkiyetin el değişmesi ile KKL üzerinde oluşan rantın yanına, yapılaşmayla KKL'nin değerini oluşturan etkenlerin değiştirilmesiyle oluşan yeni bir rant üretimi eklenmiştir.

Kıyılarının genel olarak küresel sermayeye açılması için özelleştirme uygulamalarıyla atılan ilk adımın arkasından sermayenin mekânsal ihtiyaçları doğrultusunda mekânın yeniden düzenlenmesi için adımlar atılmaya başlanmıştır. İlk olarak 30.3.2004 tarihli Resmi Gazetede (2004: 7) yayımlanan “*Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkındaki Yönetmelik*” ile KKL başta olmak üzere tüm kıyı alanlarının kamu kullanımından, sermaye kullanımına geçirilmesinin önü açılmıştır. Bu yönetmelik KKL'de de yeni bir dönemin başlayacağını habercisi olmuştur.

Yönetmelikle beraber Kıyı Kanununun 4. Maddesinin niteliği değiştirilerek Kruvaziyer Limanı tanımı getirilmiştir. Kruvaziyer Limanı'yla ilgili; “...*turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binaları)....*” gibi yapıların imarına izin verilmiştir. Böylece Kuşadası'na deniz yoluyla gelen turistlerin tüm ihtiyaçlarını giderebilecekleri, konumsal avantajı büyük AVM'lerin inşaatı için uygun hukuki altyapı hazırlanmıştır. Yönetmelikle getirilen değişikliğin hemen arkasından BİB 26.06.2004 tarihli 1/1000 ölçekli Kuşadası

Kruvaziyer Limanı Uygulama İmar Planı Değişikliği ile Limanda 100 otobüslük otopark ve idari binalar için dolgu alanı, 1. İskelenin 343 metreye, 2. İskelenin de 312.25 metreye çıkarılmasını onamıştır. KKL'nin nitelik değiştirmesinin ilk sinyallerini veren bu planın onanmasından hemen sonra 03.09.2004 tarihinde de plana ilave yapılarak doldurma alanı E: 0,60 ve H: 6,5 m (%60 inşaat alanı, 6,5 metre yapı yüksekliği) olarak belirlenmiş, limanda net 7.750 m² yapılaşmaya izin verilmiştir.

İlave İmar Planının onanmasından ve buna bağlı dolgu İnşaatına TDİ tarafından başlanmasının hemen arkasından bu uygulamalara kaynaklık eden *Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkındaki Yönetmelik* hakkında Danıştay 5.10.2004 tarihinde yürütmeyi durdurma ara kararı vermiştir. Böylece imar planlarının ve dolayısıyla dolgu uygulamasının dayanaksız kaldığı için idare tarafından durdurulması gerekliliği doğmuştur. Ancak idare bu noktada işlemlerini durdurmak bir yana KKL'de devam eden 4.818,70 m²'lik dolgu inşaatını “*ege denizi*” ibaresiyle 14.12.2004 tarihinde EGEPOR'T'a 1 yıllığına kiralamıştır. Kira kontratosundaki özel hükümler bölümünde de “*Bakanlığımızca bu şirkete daha önce kullanma izni verilen iskele ve dolgu alanlarına ilişkin kullanım süreleri de dikkate alınmak suretiyle ve bu izinlerin bitiş tarihi ile eş zamanlı olacak şekilde ve aynı amaçla kullanılmak üzere kullanma izni de verileceği dikkate alınarak....*” şeklindeki ifadeyle dolgu inşaatını tamamlayan EGEPOR'T'un ek alanları da daha sonradan istediği takdirde kullanabileceği belirtilmiştir.

Danıştay'ın yürütmeyi durdurma kararı KKL'deki yapılaşmayı durduramamıştır. Kiralamanın hemen ardından EGEPOR'T şirketi Kuşadası Belediyesine inşaat ruhsatı için başvurmuş ve belediyeden 27.12.2004 tarihinde 163 numaralı inşaat ruhsatını alarak inşaata başlamıştır.

KKL'deki yapılaşma kesinleşmiş mahkeme kararlarına rağmen idari süreçler de dâhil olmak üzere devam ederken Turan'ın (2009: 217) tanımlamasıyla “*Kuşadası'ndaki duyarlı kesimler*” tarafından yapılaşmalara dayanak olan kararların aleyhinde davalar açılarak hukuk mücadelesi başlatılmıştır.

Uzun soluklu hukuk mücadelesinde ilk karar 05.04.2005 tarihinde 2004/6732 esasıyla Danıştay 6. Dairesinden gelmiş ve *Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkındaki Yönetmeliğin* iptal edilmesiyle mesnetsiz kalan 1/1000'lik Kuşadası Kruvaziyer Limanı Uygulama İmar Planı ve İlave Plan Değişikliği hakkında yürütmenin durdurulması kararı alınmıştır. İmar planının iptaliyle birlikte KKL'deki inşaat tamamen kaçak statüsüne girmiştir. Yine aynı kesim tarafından Belediyenin verdiği İnşaat ruhsatıyla ilgili İdare mahkemesine dava açılmış, 22.04.2006 tarihinde 2005/154 esasıyla Aydın 1. İdare Mahkemesinden çıkan kararla Kuşadası Belediyesinin verdiği inşaat ruhsatının dayanağı olan imar planının Danıştay tarafından iptal edilmesi, Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmeliğin yürütülmesinin yine Danıştay tarafından 5.10.2004 de durdurup 12.10.2005 tarihinde de iptal etmesi sonucu oluşan durumdan ötürü inşaat ruhsatı da iptal edilmiştir.

İnşaat ruhsatının da iptal edilmesiyle beraber KKL'deki yapılaşmanın hiçbir dayanağı kalmadığı ortadadır. Ancak hükümet ve yasama organı yargıdan daha hızlı davranarak, Danıştay'ın Yönetmeliği iptal ettiği Ekim 2004'ten 3 ay önce çıkardığı torba yasayla yönetmelik hükümlerinde yer alan Kruvaziyer Limanı tanımlamasını Kıyı Kanununa eklemiştir²¹.

KKL'deki yapılar bu koşullar altında garip bir statü almıştır. İmar planı ve inşaat ruhsatı olmayan ancak kanunen dayanağa sahip mekânlar haline gelmişlerdir. Bu boşluk uzun sürmemiş ve BİB tarafından 1.06.2006 tarihinde iptal edilen İmar planı yerine 1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı onanmış ve Kuşadası belediye başkanlığınca askıya çıkarılmıştır. İmar planına karşı BİB'e yapılan itirazlar reddedilmiş ve itirazı yapanlar imar planı hakkında yargıya başvurmuşlardır. Bakanlık itiraz edilen imar planının reddine gerekçe olarak; iptal edilen yönetmelikte olduğu gibi, KKL'deki yapıların ülke turizmine katkı yaptığı ve

²¹ 21.7.2005 tarih ve 25882 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 5398 sayılı *Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun* ve *Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun*un 13. Maddesiyle, Danıştay tarafından iptal edilen yönetmelikteki Kruvaziyer Liman tanımı **birebir aynı ifadelerle** Kıyı Kanununa eklenmiştir.

bu yüzden de **kamu yararı** taşıdığı gerekçesini öne sürmüştür. Bu noktada Bakanlığın KKL'deki yasadışı yapılaşmanın yasalaştırılması çabalarıyla ortaya çıkan rantın özel sektöre devrini ısrarla Kamu Yararı ilkesiyle ilişkilendirdiği görülmektedir (Turan, 2009: 220). Bakanlıkça reddedilen itirazlar sonucu Danıştay'a açılan davada bakanlığın kamu yararına bakışı daha net görülmektedir.

Davacı taraf imar planının kent merkezindeki ticaret aleyhine bir yapılaşma öngördüğü için kamu yararı ilkesine aykırı olduğu şeklinde doğrudan Kuşadası ve KKL ile ilişkili bir değerlendirme yaparken, davalı idare planda kamu yararı ilkesinin var olduğunu bununda istihdam ve döviz gelirlerindeki artışla görülebileceği gibi yalnız iktisadi değişkenlere dayalı sığ bir değerlendirme yapmıştır (Ersoy, Alparslan, Göksu, 2008: 14). Bu noktada rantın bölüşümüyle ilgili devletin kamu yararı tanımında, KKL'de ürettiği rantın sonuçlarını göz ardı ederek GSYH gibi ülkenin genel iktisadi parametrelerini dikkate aldığı görülmektedir. Ancak bu yaklaşım ideolojik bir iktisat anlayışından kaynaklanmaktadır.

İdarenin bahsettiği kamu yararı bu anlamıyla tüm sınıfların ülke kaynaklarından eşit pay aldıklarını varsayan bir yaklaşımın ürünüdür. Ancak kapitalist toplumlarda artı değer bir noktada (sermayedarda) toplanması gerçeği bu yaklaşımı boşa çıkarır niteliktedir. KKL'deki yapılaşma ve işyeri artışı da bu bağlamda istihdamı artırıyor gibi görünse de AVM şeklinde mekânsal yığılma yaratarak kent merkezindeki işletmelerin turizm gelirlerinden aldıkları payın düşmesine sebep olmakta ve Kuşadası'ndaki genel istihdamı gerçekte olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca bahsedilen döviz girişi de yalnızca paranın dolaşımıyla ilgili bir durumdur. KKL'de yapılan AVM'deki çoğu yabancı sermayeli işletmelerin serbestleştirilmiş ticaret koşullarında kazandıkları döviz yalnızca GSYH rakamlarını yükseltme yetisine sahipken diğer yandan KKL konumundan dolayı tekelleşmiş bir ticaret merkezi olduğundan gelir dağılımını bozmaktadır.

Danıştay'a 1.06.2006 tarihli imar planının iptaliyle ilgili 2006/5903 esasıyla açılan davada, konunun değerlendirilmesi ve konuyla ilgili uzman görüşüne başvurmak amacıyla 21.11.2007 tarihinde keşif ve bilirkişi incelemesine karar

verilmiştir²². Bilirkişi raporu KKL'deki tüm imar planı ve yapılaşma süreciyle ilgili kent planlaması esasları bakımından detaylı bir rapor hazırlamıştır. Rapordaki birkaç nokta, KKL'deki yapılaşma ve planlama ilişkisi üzerinden kamu yararını irdelemesi bakımından dikkat çekmektedir.

Raporda planlama sürecindeki esneklik ilkesine vurgu yapılarak (Ersoy, Alparıslan, Göksu, 2008: 22); “...planın ana kararlarını, sürekliliğini, bütünlüğünü, teknik ve sosyal donatı dengesini bozacak nitelikte, bilimsel, nesnel ve teknik gerekçelere dayanmayan, kamu yararının değil, özel yararların öne çıkması halinde yapılan değişikliklerin bu çerçevede değerlendirilmesi mümkün değildir.” tanımlamasına başvurulmuş ve imar planıyla plan notları “...önemli bir ticari yatırım kararının yasal plan belgesi” şeklinde tanımlanmıştır. Bu bağlamda bilirkişi heyetinin de planlama ilkeleri bakımından KKL'deki yapıların kamu yararı yerine özel çıkar taşıdığı görüşüne sahip oldukları görülmektedir.

Raporda ayrıca yine planlama ilkeleri bakımından; KKL'deki çarşı yapısının deniz ve Kuşadası Kalesiyle (Güvercinada) tarihsel geleneksel merkez arasında kurulabilecek ilişkişel mekânı²³ dikkate almadığı belirtilmiş ve yapıların bir tür “kent vitrini” oluşturduğu ancak “...vitrinde olması gereken kültürel ve tarihsel mirasın geri plana itilmiş olduğu...” belirtilmiştir (Ersoy, Alparıslan, Göksu, 2008: 27).

Bu anlamıyla kamu yararı taşımadığı açıkça belirtilen KKL'deki alış veriş merkezinin rapordaki tanımlamaya göre de özel çıkarlara hizmet ettiği ortadadır. Özel çıkarlar ise örneğimizde şüphesiz; idarece onanan imar planlarıyla yaratılan

²² İlgili bilirkişi heyeti: Prof. Dr. Melih Ersoy (Orta Doğu Teknik Üniv. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü), Prof. Dr. Necdet Alparıslan (Dokuz Eylül Üniv. Çevre Mühendisliği Bölümü), Prof. Dr. Sezai Göksu (Dokuz Eylül Üniv. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü).

²³ Raporda mekânsal planlamanın bir kategorisi olarak ilişkişel Mekânı “anılarda, duyumlarda, imgelemlerde ve belleklerde kurulan ve yine zamandan bağımsız olarak kavramsallaştırılmayan...” mekân olarak tanımlanmaktadır.

ranta sahip, EGEPORŞ şirketine ve limanda işlettiği “*Scala Nouva*²⁴” isimli AVM’de yer alan işletmelere dairdir.

Sonuç itibarıyla Danıştay’ın BİB tarafından 01.06.2006 tarihinde onanan 1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı ve Plan Notlarını; planlama tekniklerine uygun olmadığı, Kuşadası’na ait diğer planlarla birliktelik sağlanması beklenirken noktasal bir müdahale niteliği taşıdığı, mekânların Kuşadası’nın doğal görünümü, kentsel silüetini, kültürel ve tarihsel kimliğini değiştirecek nitelikte olduğu ve çevre kalitesi, sosyal uyum kültürel canlılık ve kent ekonomisini olumsuz etkilediği gibi birçok gerekçelerle 09.11.2009 tarihinde iptal etmiştir.

5.2.3.Kuşadası Kruvaziyer Limanı’nda Mekânsallaşan Sermaye, Devlet ve Toplum

KKL’deki yapılaşmayı yasallaştırmaya çalışan 3. İmar planının da iptal edilmesi tezat olarak adeta KKL’deki yapılaşmayı kırbaçlamıştır. KKL’nin özelleştirme ihalesi iptal edilmesine rağmen Temmuz 2010’da EGEPORŞ Şirketi Liman Geliştirme Projesiyle, limana ek dolgu ve ilave iskele inşası amacıyla idareye başvurmuş ve konuyla ilgili olarak gerekli izinler alınarak ÇED süreci başlatılmıştır. Halkın katılımı toplantısı da yapıldıktan sonra kapsam belirleme ve özel format verme toplantısında KKL ile ilgili mevcut mahkeme kararları ve devam eden davalardaki belirsizlik nedeniyle 12.10.2010 tarihinde ÇED süreci durdurulmuştur. Ancak bu durum da BİB’in 28.10.2010 tarihinde özelleştirmeden sonraki 4. imar planını da sermayenin çıkarları doğrultusunda onamasını durduramamıştır.

²⁴ Scala Nouva daha öncede değindiğimiz gibi Kuşadası’nın tarihteki isimlerinden biridir. KKL’de kurulmuş bir alışveriş merkezi için bu ismi seçmeleri; çağdaş turizm mekânlarının imgesel özelliğinden kaynaklanmaktadır. Ortaçağa bir atıf olarak seçilen bu isim AVM’nin mimari yapısıyla da örtüşür. Keza Scala Nouva kent merkezlerindeki modern mimariye sahip AVM’lere hiç benzememektedir. Yöresel taşlarla kaplanmış iki katlı ve postmodern zamanlarda üretilmiş Ortaçağ isimli bir Yunan Kenti havasındadır. Bu açıdan hem pazarlama yöntemi olarak mekân kullanılmış, hem de alışveriş merkezinin kamusal alan niteliğinden dolayı yerli halk ve turistler arasında gelişebilecek bir sınıfsal gerginlik bu sanal mekânlarla tüketim ortak paydasına indirgenip aşılımaya çalışılmıştır.

Yeni plan iptal edilen planları aratır nitelikte, KKL'deki yapılaşmaya dokunmazken üstüne bir de 9.746 m² ilave inşaat hakkıyla KKL'deki toplam inşaat alanını 17.496 m² çıkarmaktadır. Plandaki bu inşaat alanı EGEPOR'un Liman Geliştirme Projesine özdeş olarak, KKL'nin yanı başındaki balıkçı barınağının doldurulup liman alanına katılması ve iki iskelenin uzatılarak ilave bir iskele yapılmasını öngörmüştür.

İlgili İmar Planı bu kez Kuşadası'nda büyük ses getirmiştir. Kuşadası Belediye Başkanlığı, Kuşadası Su Ürünleri Kooperatifi, Aydın Barosu Başkanlığı, Mimarlar Odası Kuşadası Temsilciliği ve Kuşadası genelinde düzenlenen imza kampanyasına katılan 14.282 kişi plana itiraz etmiştir. Özellikle imza kampanyasını düzenleyen Liman Platformu konuyla ilgili kamuoyu yaratılmasında önemli rol oynamıştır²⁵.

KKL'deki özelleştirme ve yapılaşma süreci boyunca yapılan tüm itirazların, açılan davaların neredeyse tamamında imzaları bulunan "*Kuşadası'ndaki duyarlı kesimler*" 12.11.2010 tarihinde Kuşadası Liman Platformu adı altında örgütlenmişlerdir. Bu noktadan sonra KKL ile ilgili tüm konuları hukuki yollardan çözüme girişimlerinde başı çeken Liman Platformu aynı zamanda Kuşadası'nda kamuoyu oluşturmak amacıyla da çalışmalar yapmışlardır.

28.10.2010 tarihli Kuşadası Kruvaziyer Limanı nazım imar planı ve uygulama imar planının iptali ile ilgili olarak Danıştay'a 2001/185 esasıyla iptal davası açılmış ancak bu kez yalnız bununla yetilmemiştir. Liman Platformunun başını çektiği Kuşadası'ndaki sivil toplum kuruluşları ve halk tarafından planlar aleyhinde yoğun bir kamuoyunun oluşması BİB harekete geçirmiştir. 17, 27 ve 30 Aralık 2010 tarihlerinde BİB tarafından Ankara'da Kuşadası belediye Başkanı Esat

²⁵ Liman Platformu Kuşadası genelinde otuzdan fazla sivil toplum örgütü ve belediye başkanı Esat ALTÜNGÜN'ün desteği ile kurulmuştur. Genel itibarıyla KKL'nin yabancı sermayeye devredilmesine karşı olan bu organizasyonun üyeleri Kuşadası'nın yerlisi esnaflardan, yani orta sınıf kimselerden oluşmaktadır. Ayrıca KKL'nin özelleştirilmesi sürecinde adı geçen LİMAŞ şirketinin üyeleri de Liman Platformu içerisinde yer almaktadır.

ALTUNGÜN, EGEPORŞ Şirketi temsilcileri ve BİB memurlarıyla medyada “Uzlaşma Toplantıları” olarak anılan oturumlar yapılmıştır²⁶.

Toplantılardan bir sonuç çıkmaması ve Danıştay’ında ilgili plan hakkında yürütmeyi durdurma kararı vermesiyle aşağı yukarı eş zamanlı olarak 18.10.2010 tarihinde Kuşadası Belediyesi Encümeni 2811 sayılı kararıyla KKL’deki yapıların ruhsatı ve kullanım izinlerini iptal etmiş ve 21.10.2010 tarihinde KKL’deki hukuk dışı yapıların yıkımı için Belediye eyleme geçmiştir. Ancak yıkım için gelen belediye ekipleri beklemediği bir mukavemetle karşılaşmışlardır. Gecekondu yıkımlarından alışkın olduğumuz direniş görüntüleri bu kez EGEPORŞ yetkilileri tarafından sergilenmiştir. EGEPORŞ yetkilileri ve Scala Nouva çalışanları kol kola iş makinelerinin önünde yaklaşık altı saat yıkımı engellemişlerdir (Limanda Yıkımı..., 2010). Bu yıkım girişimi EGEPORŞ temsilcilerinin Aydın 1. İdare mahkemesine 2010/1981 esasıyla, yıkımın tebliğinin usulsüz olduğunu belirterek belediyenin yıkım işleminin iptali hakkında açtıkları davadan yürütmenin durdurulması kararı çıkmasıyla durdurulmuş ve yıkım ekipleri geri çekilmiştir.

KKL üzerinde üretilen rant ile ilgili mücadele gittikçe sertleşirken, yıkım girişiminin ardından BİB 28.10.2010 tarihli planı geri çekerek 31.01.2011 tarihinde yeni bir imar planı onamıştır. Bu planla birlikte özelleştirmeden sonraki 7 senede toplamda 4 imar planı uygulanamamış ve 5.si için girişim yapılmıştır. Yeni planda tüm yargı kararlarına ve kitlesel hareketlere rağmen KKL’deki yapılaşmayı destekleyici bir nitelikte olmuş, 2010 tarihli planda geçen 2 iskelenin uzatılması, yeni yapılacak 3. iskele ve dolgu alanları tekrarlanırken yalnızca toplam dolgu alanı küçük bir miktar düşürülmüştür.

Tıpkı 2010 yılında onanan imar planında olduğu gibi tekrar Liman Platformu üyeleri tarafından Danıştay’a imar planının iptali ile ilgili 2011/4235 esasıyla dava açılmış ve KKL önünde düzenlenen eylemler, halkı bilgilendirme

²⁶ Bu toplantılar Yönetişim Zihniyetinin saf bir örneği olarak karşımıza çıkar. Karar mekanizmasını özel sektör lehine işleten iktidarın uyuşmazlığı Kamu Yönetimi araçları yerine Devlet, özel sektör ve sivil toplum temsilcileri arasında yapılan toplantılarda araması bunun bir göstergesidir.

toplantıları, basın açıklamaları, bildiri dağıtma gibi eylemlerle kamuoyu yaratma çabalarına hız verilmiştir.

Yürürlüğe giren imar planıyla EGEPORŞ şirketi 2 iskelenin uzatılması ve 3. İskelenin inşası çalışmalarına başlamıştır. 7.Mayıs 2011 tarihine kadar süren toplumsal muhalefete ve eylemlere ve ÇED sürecinin durdurulmasına rağmen inşaatın devam etmesinin ardından Liman Platformu ve Belediye Meclis Üyesi Ahmet ALTUNSOY tarafından BİMER'e yapılan başvuru değerlendirilmiş ve Aydın İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından 31.05.2011 tarihinde KKL'de konuyla ilgili bir inceleme yapılmış ve 476 nolu tutanak kaydedilmiştir.

Bu inceleme kapsamında ilk olarak 2004 tarihinde bakanlığa sunulan Liman Geliştirme Projesine ÇED gerekli değildir kararı verilmesi ve ardından ikinci proje ile ilgili olarak da 2010 yılında ÇED sürecinin durdurulduğu belirtilmiştir. Bu belirlemeden sonra denetçilerin dikkat çektiği nokta idarenin işlemlerindeki bütünlük açısından gerçekten ilginçtir. ÇED süreci durdurulan projede 295 metreye uzatılması planlanan ikinci iskelenin zaten hali hazırda 313 metre olduğu belirtilmiştir. Denetimde yapılan ölçüm ve proje dosyası arasındaki bilgilerin uyuşmaması ise özelleştirmeden önce TDI'nin imar planlarına işletilmeksizin ve ÇED kapsamında değerlendirmeksizin 1. İskeleyi 50 metre, 2. İskeleyi de 25 metre ilave yapmasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Bu bağlamda ilgili yapılaşmadaki ÇED sürecinin tam olarak belirlenemediğini ve konuya bakanlık denetiminin ışık tutacağı belirtilmiştir.

Bu ilavelerin özelleştirmenin hemen öncesinde ve adeta Kamu Yönetiminden gizlenerek yapılması, turizm sermayesine altyapı desteği yani KKL'nin özelleştirilmeye hazırlanması olarak yorumlanabilir. Özelleştirmeden önce KKL'nin piyasa şartlarına uyarlanması yani rekabet edebilirliğinin artması adına yapılan bu ilaveler KKL'de sermayenin el koyduğu rantın henüz mülkiyeti devletteyken oluşturulmaya başladığını da göstermektedir.

İnceleme ile aynı zamanda Aydın 1. İdare mahkemesi KKL'deki yapılarla ilgili önceden açılan davaların tamamını EGEPOR aleyhinde yani KKL'deki yapıların yıkımının önünü açacak nitelikte sonuca bağlamıştır. Böylece tekrar kaçak statüsüne giren yapıların yıkımı için hukuki engeller ortadan kalkmıştır. Ancak bu kez de Belediye Başkanı ALTUNGÜN KKL'deki yapıların yıkımının Kuşadası turizmüne ve dolayısıyla Kuşadası'na büyük zararlar vereceği gerekçesiyle mahkeme kararını işleme koymamış ve Danıştay'ın 2011/4235 esasıyla 5. İmar planı hakkında yürütmeyi durdurma kararı verdiği temmuz ayı içerisinde, yalnızca Scala Nouva'daki bazı işletmelerin ikinci karlarını mühürlemekle yetinmiştir. Sonrasında ise davranışını *“Kuşadası'nın menfaati için gerekirse yargılanmaya hazırım”* (Kuşadası'nın en Önemli..., 2012) gibi oldukça popülist bir söylemle savunmuştur. Belediye Başkanının bu davranışının EGEPOR ve KKL'deki yapılaşmaya karşı önceki sert tutumu ile örtüşmediği ortadadır. Bu tutum değişiminin sebebi net bir şekilde henüz ortada olmamakla birlikte, tıpkı özelleştirme sürecindeki eski Belediye Başkanı'nın ki gibi bir Rant Arama durumunun sonucu olması kuvvetli bir ihtimaldir. Zira doğrudan Belediye Başkanın ya da kamu çalışanlarının maddi çıkarlarının olup olmaması bu durumu değiştirmemektedir. KKL'deki rantın neoliberal turizm politikalarının doğal bir sonucu olarak devletin sorumluluğundaki bir rant arama oyununa dönüşmüştür. Bu noktada rantın üreten doğrudan neoliberalizm eksenindeki kamu politikalarıdır.

Mahkeme kararlarıyla KKL'deki yapıların yıkımı önündeki engelin kalkmasına rağmen işlemin belediye tarafından gerçekleştirilmemesine de gerekçe olarak; turizm mevsiminin en yoğun döneminde olmaları şu an yapılacak bir yıkımın kent ekonomisine geri dönülmesi imkânsız zararlar vereceği ve bu yüzden gerekli işlemin sezon bitimine ertelenmesi, gösterilmiş ancak sezon bitiminde de gerekli işlemlere başlanılmamış ve Aralık 2011'de Kuşadası Belediye Meclisi olağanüstü toplantıya çağrılarak liman konusu görüşülmüştür. Toplantıda görüşülen KKL'nin durumuna ilişkin olarak ALTUNGÜN bir öneri imar planı hazırladıklarını ve bunun oylanarak bakanlığa önerilmesini teklif etmiştir. Tartışmalı bir oturumun ardından öneri planı kabul edilerek bakanlığa gönderilmiştir.

KKL'nin özelleştirilme işleminin iptaliyle işletme hakkı hukuken sakatlanan EGEPORŞ şirketinin, KKL'de inşaa ettiği yapıların da mahkeme kararlarıyla kaçak statüsüne girmesi EGEPORŞ'un hukuken KKL üzerindeki tüm söz hakkını elinden almıştır. Buna rağmen başta BİB olmak üzere birçok Kamu Yönetimi organı ve siyasal erk EGEPORŞ'un statüsünü değiştirmek için ellerinden geleni yapmıştır. Ancak tüm çabalara rağmen mahkeme kararlarının şirketin aleyhine çıkması sonucunda bu kez ülkenin en yetkili organlarından biri olan Bakanlar Kurulu doğrudan olaya müdahil olmuştur.

Bakanlar Kurulunun 2012/3240 sayılı kararı özelleştirme uygulaması sonucu hizmet hakkı EGEPORŞ'a devredilen KKL'nin de arasında bulunduğu Eti Alüminyum A.Ş., Çeşme Limanı, SEKA-Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş. ve Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.'nin özelleştirilme kararlarını iptal eden bağımsız mahkemelerce verilmiş tüm kararlar, *fiili imkansızlık* nedeniyle geriye ve ileriye yönelik olarak durdurulmuştur (REGA, 2012: 28321).

Bu kararla KKL'deki özelleştirme süreci boyunca yaşananlar aslında net olarak özetlenmektedir. Liberal demokratik devletin temelinde yer alan güçler ayrılığı ilkesi Bakanlar Kurulunun bu kararıyla açıkça çiğnenmiştir. Siyasal erk, Kamu Yönetimi eliyle hukukun alanına müdahale etmiştir. Anayasa hukukun en temel kurallarından biri olan hukukun üstünlüğü ilkesi, sermayenin çıkarları doğrultusunda es geçilmiş, sermayenin çıkarları hukukun da üstünde tutulmuştur. Kamu yararı kavramıyla KKL'nin özelleştirilmesi ve EGEPORŞ'un KKL'de hukuksuz yapılaşmasına izin vermeye çalışan siyasal erk idare eliyle açıkça kamu yararı kavramına sermaye tarafından baktığını bir kez daha açıkça göstermiştir.

SONUÇ

Toplumların anlamlandırılması girişimlerinde tarih olmazsa olmaz bir unsurdur. Tarih içerisinde değişen ekonomik altyapının ürettiği toplumsal formasyon bu durumun sebebidir. Ancak tarihin coğrafyadan bağımsız hali toplum ve ekonomi ilişkisini kurmamızı zorlaştırır. Örneğin Üst Paleolitik toplumların tarımsal üretime geçme aşamaları genel geçer olarak Neolitik çağa tarihlendirilmektedir. Ancak farklı birçok toplum farklı zamanlarda yiyecek üretimine geçmiştir. Hatta bazı toplumlar günümüzde bile bu üretime geçememişlerdir (Diamond, 2010: 94). Çalışmamızın birinci kısmında, bu gerçek doğrultusunda coğrafyanın da tarihle beraber, üretim tarzı kavramına dayanarak toplumları anlamlandırmamızda elzem olduğu yer almaktadır. Bu doğrultuda yaşam alanı olarak coğrafya kapitalist üretim tarzında kentlere tekabül etmektedir. Bu sebepten kent kuramları üzerinden coğrafya kavramı değerlendirilmiştir. Ayrıca tezimizin konusu gereği rant kuramlarına da bu bölümde değinilmiştir.

Rantın turizmle en temeldeki ilişkisini şüphesiz üretim tarzı kavramı oluşturur ve bu ilişki eğer kapitalist üretim tarzında ise mekânlar üzerinden bir tüketim ilişkisi bulunmaktadır. Kapitalizmdeyse bu bağ sermaye ekseninde gelişmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde turizm ve rant kavramı ilişkisel olarak tartışılmıştır. Görece tarihten ve coğrafyadan bağımsız olarak yapılmaya çalışılan bu tartışmayla turizm ve rantın ekonomi ile doğrudan ilişkisi çözümlenmiştir. Turizm sektörünün yapısal olarak mekânla olan ilişkisinin kapitalist üretim tarzının tüm varyasyonlarında rant oluşumuna kaçınılmaz olarak yol açacağı, tüketim mekanizması üzerinden açıklanmıştır.

Üçüncü ve dördüncü bölümdeyse turizm ve rant mekân politikalarının tarihsel gelişimi altında Dünya ve Türkiye olarak incelenmiştir. Kapitalizme geçişle başlatılan dünyada turizm ve rantın gelişimi krizler ve birikim koşullarındaki değişimler ekseninde bölümlendirilmiştir. Konunun tüm dünyayı kapsayıcı bir genelleme yaratmaması içinse örneklere başvurulmuştur. Türkiye özelinde turizm ve

rantın gelişimi ise geleneksel Osmanlı toprak sisteminin çözülmeye başlamasından itibaren anlatılmıştır. Bu sayede kapitalizmle anlamlı hale gelen turizm ve rantın Türkiye öncesi kökenleri ön plana çıkarılmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümle paralel olarak dördüncü bölüm de sermayenin krizleri ve yeniden yapılanma süreçleri doğrultusunda bölümlendirilmiştir. Ancak Türkiye özelindeki coğrafi dinamikler ve kapitalist merkez çevre ilişkisinden dolayı birebir aynı zaman dilimlerinde gerçekleşmeyen kriz ve yeniden yapılanma süreçlerine de dikkat edilmiştir.

Çalışmamızın katkı kesimini oluşturan beşinci bölüme ise Kuşadası'nın tarihi bilinen en eski zamanlardan itibaren mekânlar üzerinden anlatılarak başlanmıştır. Bu sayede turizm ve rantın kapitalizmde mekân üzerinden kurduğu ilişkinin farklı üretim tarzlarındaki biçimi coğrafi bir yer olarak Kuşadası özelinde vurgulanmıştır. Günümüze kadar getirdiğimiz Kuşadası'nın ve mekânın tarihi KKL'nin özelleştirilmesinin arka planını yansıtmaya bakımından önemlidir. Yine tarihsel sürecin bulunduğu bu bölümde derli toplu bir literatür olmaması ve coğrafi dinamiklerin vurgulanması amacıyla sıkça kuramları destekleyici örneklere başvurulmuştur. Bu kuramsal çerçeve içinde tarihsel-coğrafi dinamiklerin üretim tarzı ekseninde de kullanılmasıyla KKL özelleştirmesi ve sonrasındaki imar süreci çözümlenmiş, turizm ve rant kavramları çerçevesinde devlet, sermaye ilişkisi ortaya konmaya çalışılmıştır.

Süreç boyunca yürütmenin neredeyse tüm kararlarında sermayeden yana bir taraf aldığı görülmüştür ve yürütme verdiği tüm bu karar ve eylemlerinde kamu yararı kalkını arkasına gizlenmiştir. Değerinin altında satış, izinsiz yapılaşma, kentin genel ekonomisini bozacak yatırımlar gibi olumsuzlukların tamamı idarenin bakışı ile kamu yararı taşımaktadır. Bu bakımdan idari eylemlerin temelini oluşturan kamu yararı kavramının da gerçekte hiçte kamuya yarar sağlayan eylemler olmadığı örneğimizde görülmüştür. Aslında olan, neoliberal birikim koşullarının yarattığı yönetim sistemidir. Özelleştirme ve mülkiyet ilişkisinin yasal tanımlaması konuya ışık tutacak bir örnek teşkil eder.

4046 sayılı Özelleştirme uygulamaları Hakkındaki Kanunun ikinci maddesinde tanımlanan özelleştirme ilkelerinden biri olarak “*mülkiyetin yaygınlığı*” ibaresinde özelleştirmenin mülkiyeti daha geniş bir toplumsal tabana yaydığı inancı görülmektedir. Liberal iktisadi doktrinle paralel olan bu ibarenin kaynağında ise Kamu Yararı taşıyan bir özelleştirme kavramı vardır. Kamu tekeline sahip işletmelerin tekel niteliklerinden kaynaklı olarak toplumdaki servet dağılımını bozdukları ön kabulünden hareketle, yapılacak özelleştirmenin finans piyasaları üzerinden mülkiyet ve servet dağılımını düzenleyeceği görüşü özelleştirme ve kamu yararı arasındaki bağı kurmaktadır (Aktan, 1994: 89)

Ancak her şeyden önce mülkiyet kurumu Roma'dan beri bir hak olarak mal üzerinde tasarruf hakkı doğurur (Güriz, 1969). Finans piyasalarında binde, on binde bir gibi sembolik mülkiyetlere sahip kişilerse bu bağlamda mal üzerinde en küçük bir söz hakkına sahip olmadıkları görülmektedir. Mülkiyet ile ilgili en temel hakkindan yoksun maliklerin tekelleşmeye karşı nasıl bir çare olarak düşünüldüğü bu aşamada muğlaktır. Gerçi mülkiyetin tüm haklarına sahip olsalar dahi finans piyasalarında işlem yapabilen bir grubun toplumun büyük çoğunluğunu temsil eden bir sınıftan geldiği anlayışı da zaten özelleştirme ve mülkiyet yaygınlığı fikrini temelden sakatlamaktadır.

Onlarca firmanın bulunduğu kruvaziyer piyasasında yalnız bir firmanın kontrolüne bırakılan KKL, rekabete dayalı kaliteli hizmet söylemlerinin içinin de boş olduğunu göstermiştir. Tekelleşme bu bakımdan tıpkı turizm rant ilişkisi gibi tüm kapitalist birikim koşullarında yapısal bir unsurdur. Devletin bu tekelleşmedeki konumu ise piyasa güçlerinin dengesine bağlı olarak sermayenin en büyük yardımcısı şeklindedir. KKL özelleştirmesi sürecinde verilen onca iptale yönelik yargı kararına, toplumsal tepkilere rağmen son kertede Bakanlar Kurulunun her şeyi silip atan kararı bu tezimizi doğrulamaktadır.

Son olarak çalışmada tamamlanamayan birkaç noktaya değinmemiz gerekmektedir. Turizmin rant ile olan ilişkisi KKL özelleştirmesi örneğinde çözümlendiyse de Türkiye'de tıpkı KKL gibi özelleştirilen bir çok turizm limanı

bulunmaktadır. İstanbul, Antalya, Bodrum, Çeşme gibi birçok kentimizde Kuşadası'ndaki uygulamalara paralel uygulamalar yapılmıştır. Bu bakımdan diğer özelleştirilen limanların gelecekte yine tarihsel ve coğrafi dinamikler üzerinden çözümlenmesi önem taşımaktadır.

KKL'nin özelleştirilmesi sonrasında Kuşadası'nda patlayan AVM inşaatları da ayrıca incelenmeye değer konulardır. Ekler bölümünde verilen Kuşadası'ndaki diğer özelleştirme uygulamalarındaki arazilerin çoğunda postfordist mekânsal yığılmanın ürünü olan AVM veya büyük tesislerin yapılmaya başlanması yine örneğimizi destekleyici bir nitelik taşımaktadır.

Ayrıca değindiğimiz KKL ile ilgili tüm yargı kararlarını iptal eden Bakanlar Kurulu Kararı'ndan hemen önce Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Kuşadası Belediyesine gönderdiği yazıda yine ekte sunulmuştur. KKL ile ilgili yargı kararlarının uygulanmasının istendiği yazının hemen arkasından Bakanlar Kurulu'nun yargı kararları fiilen uygulanamazdır biçiminde bir karar vermesi de ilginç bir örnek olarak idare tarihimize geçmiştir.

EKLER

EK.1: Kuşadası Kruvaziyer Limanı Krokisi



www.globalports.com.tr/port-operations/cruise-operations/egeports/Default.aspx,
 Erişim Tarihi: 25.02.2013.

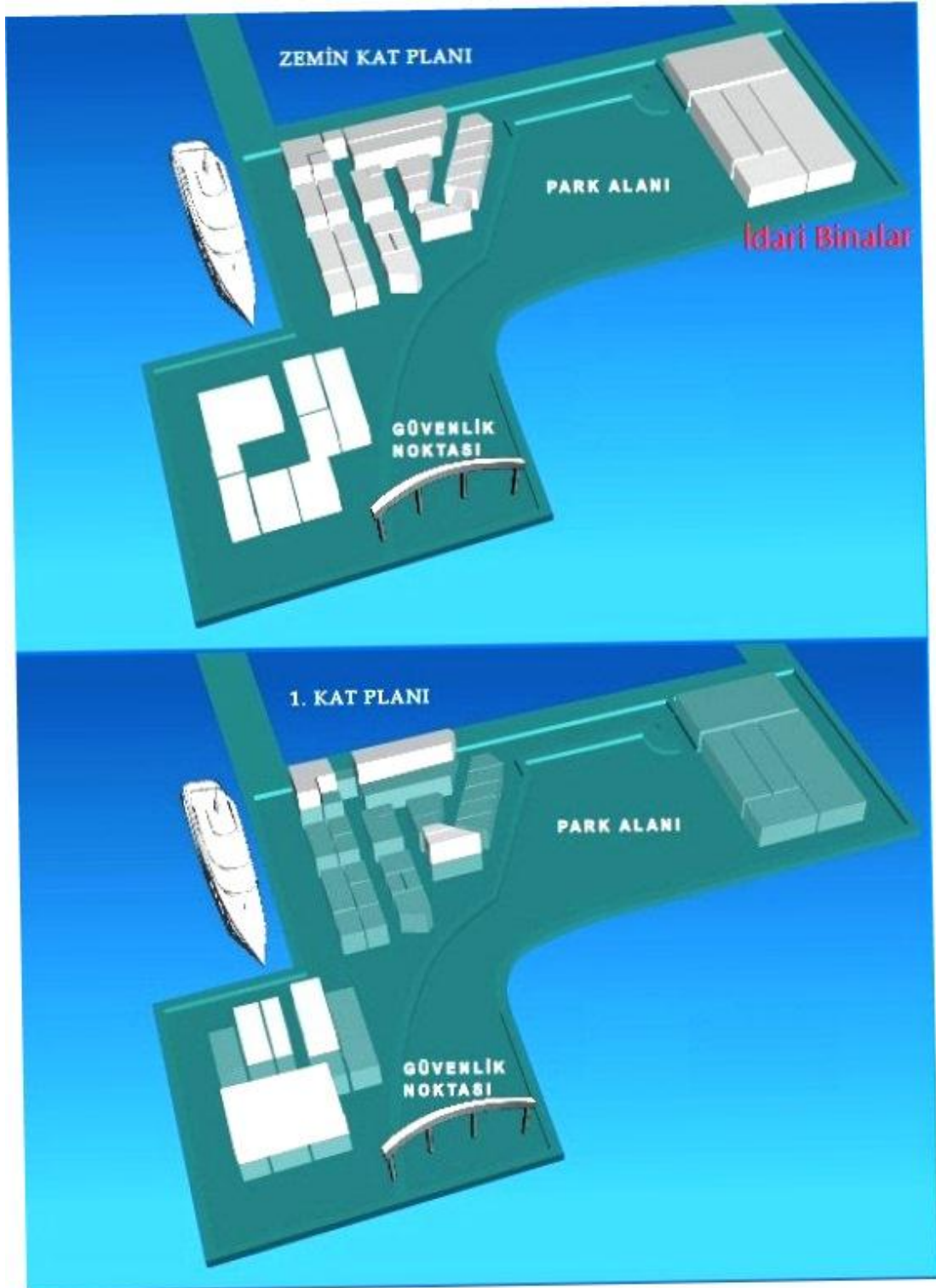
EK.2: Kuşadası Kruvaziyer Limanı Gemi ve Yolcu İstatistikleri

	Gelen Kruvaziyer Gemi	Giriş Yapan Yolcu
2003	337	225.330
2004	348	221.417
2005	441	301.105
2006	471	368.696
2007	613	466.677
2008	601	518.872
2009	506	462.746
2010	530	491.796
2011	574	662.792

www.denizcilik.gov.tr/dm/dosyalar/istatistik.pdf; www.scalanuova.com/tr/, Erişim Tarihi: 25.02.2013

EK.3: Scala Nouva Alışveriş Merkezinde Bulunan Ticari Üniteler ve Alışveriş Merkezinin Krokisi

Kategoriler	
Acente	Travel Agency
Aksesuar, Hediyelik Eşya, Ev Dekorasyonu	İznic ART Melis Halı So Chic Yunart La Moda
Giyim	By Prima Diesel Grant/Nort Sails Keten Home Koton Lacoste Mudo Concept Piatti Uniq
Gözlük, Fotoğraf ve Sanat Mağazaları	Emre Optik Photo Port Swatch
Kahve, Tatlı, Şekerleme	Art Tabacco Haribo
Kitap ve Müzik	D&R
Restaurant	Antepli Billy's Nicci Port Starbucks
Spor	Barçın Spor Birkenstock/Kipling Puma
Takı Mücevher	Atamantia Jewels Silver Center



EK.4: Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkındaki Yönetmelik

Bayındırlık ve İskân Bakanlığından:

MADDE 1— 3/8/1990 tarihli ve 20594 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4 üncü maddesindeki "Liman" tanımından sonra gelmek üzere, aşağıdaki "Kruvaziyer Liman" tanımı eklenmiş ve aynı maddedeki "Teknik ve Sosyal Altyapı" tanımı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Kruvaziyer Liman: Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limandır."

"Sosyal ve Teknik Altyapı Tesisleri: Kıyıda yapılması zorunlu olan yapı ve tesislere hizmet veren ve kıyının kamu yararına kullanılmasını sağlayan, dalgakıran, kontrol kulesi, trafo, su deposu, çekek rampası, biyolojik ve kimyevî arıtma sistemi, pis su ve sintine boşaltma istasyonu, elektrik, su, sağlık ünitesi, PTT, Fax, TV teçhizatı, yağ ve çöp toplama konteynerleri, yangın şebekesi veya itfaiye tesisi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktır."

MADDE 2 — Aynı Yönetmeliğin 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir ve aynı maddeye aşağıdaki beşinci fıkra eklenmiştir.

"b) Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, kruvaziyer liman, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri."

"Kıyıda kalıp 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca tescil edilen yapılar korunur; bu yapıların kullanım kararları ve yapılaşma şartları, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından belirlenir ve uygulama imar plânları hazırlanırken bu kararlar esas alınır."

MADDE 3 — Aynı Yönetmeliğin 17 nci maddesinin dokuzuncu fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar ilâve edilmiştir.

"Özelleştirme kapsamına ve programına alınan ve 16 ncı maddenin (a) ve (b) bentlerine göre sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Özelleştirme kapsamı ve programı içinde olsun veya olmasın, sahil şeridinde kalan resmî kurum ve kuruluşlara ait alanlar, kısmî yapılaşma tanımı içinde değerlendirilmez. Bu alanlarda, ilgili kurum ve kuruluşların olumlu görüşleri alınmak suretiyle Kanunda öngörülen kullanımlar ile birlikte toplumun faydalanması amacıyla turizm yapıları ve tesisleri yapılabilir. Bu alanlara ilişkin imar plânları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlıkça, Valilikçe ve Belediyesince onaylanarak yürürlüğe konulur."

Yürürlük

MADDE 4 — Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 5 — Bu Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskân Bakanı yürütür.

EK.5: 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

Kanun No. 5398

Kabul Tarihi: 3.7.2005

MADDE 1. — 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Kanunun adı "Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun" olarak değiştirilmiştir.

MADDE 2. — 4046 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinin (1) bendinde yer alan "sair akitler yoluyla tasarruf etmelerine," ibaresinden sonra gelmek üzere "2942 sayılı Kanunun 30 uncu maddesi uyarınca işlem tesis edebilmelerine," ibaresi eklenmiş, aynı maddenin (n) bendinde yer alan "kapsamına" ibaresi "programına" olarak değiştirilmiştir.

MADDE 3. — 4046 sayılı Kanunun 6 ncı maddesinin altıncı fıkrasında yer alan "maddesinde yer alan oran ve miktarları geçmemek üzere" ibaresi "maddesinde yer alan hükümler çerçevesinde" şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 4. — 4046 sayılı Kanunun 10 uncu maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

b) Bu Kanunun 22 nci maddesi gereğince yapılacak ödemelerde,

MADDE 5. — 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinin (B) bendinin (c) alt bendinde yer alan "Değer tespit sonuçları, kuruluşun özelleştirilmesine ilişkin ihale sonuçlarının onaylanmasını müteakip idare tarafından kamuoyuna duyurulur." ibaresi "Değer tespit sonuçları, kuruluşun özelleştirme işlemi tamamlanarak devir sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerin yerine getirilmesinden sonra kamuoyuna duyurulur." şeklinde değiştirilmiş, (C) bendinin (c) alt bendinde yer alan "Pazarlık usulü" ibaresi ile başlayan paragrafın birinci cümlesinin sonuna "Sermayesindeki kamu payı yüzde onbeşin altında olan iştirak hisselerinin özelleştirilmesinde birden fazla teklif alınması şartı aranmaz." ibaresi eklenmiş ve (c) alt bendinin son paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Belirli istekliler arasında ihale usûlü: Çıkmış ihaleden sonuç alınmaması halinde, Kurulun onayı alınmak kaydıyla belirli istekliler arasında ihale usûlü ile ihale yapılabilir. Bu usûlle yapılacak ihaleler için alınacak tekliflerde teknoloji, yatırım, üretim ve istihdam şartlarından hangisinin veya hangilerinin aranacağı ve diğer esaslar hazırlanacak ihale şartnamesinde belirtilir. Hazırlanacak ihale şartnamesi çerçevesinde istekli veya isteklilerden proje ve taahhütlerini içeren teklifleri alınır. Tekliflerin alınmasından sonra istekli ya da isteklilerle tek tek veya müştereken görüşme yapılmasına ihale komisyonunca karar verilir. Yapılacak görüşmeler sonucunda ihale sonuçları karara bağlanmak üzere İdarece Kurula sunulur.

MADDE 6. — 4046 sayılı Kanunun 20 nci maddesinin (A) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

A) Mevcut durumları itibarıyla anonim şirket statüsünde olan kuruluşların ana sözleşmelerinin bu Kanun hükümlerine uygun hale getirilmelerine, anonim şirket statüsünde bulunmayanlardan gerekli görülenlerin ana sözleşmelerinin hazırlanarak anonim şirkete dönüştürülmelerine, sermayesinin tamamı İdareye ait olan anonim şirket statüsündeki kuruluşların aktiflerinin, anonim şirket statüsünde olmayan kuruluşların ise varlıklarının tamamının veya bir kısmının özelleştirme programında bulunan ve sermayesinin tamamı İdareye ait başka bir anonim şirkete veya kuruluşa bedelli veya bedelsiz olarak devrine, anonim şirket statüsünde olanların aktiflerinin bir kısmının aynı sermaye şeklinde konularak yeni şirket/şirketler kurulması suretiyle bölünmelerine veya yeni bir şirket halinde birleşmelerine veya tasfiyesiz infisah suretiyle birleşmelerine İdarece karar verilir ve bunların

ana sözleşmeleri İdare tarafından onaylanır. Bu bentte belirtilen işlemler hakkında Türk Ticaret Kanununun ilgili maddeleri uygulanmaz.

MADDE 7. — 4046 sayılı Kanunun 21 inci maddesinde geçen "İş ve İşçi Bulma Kurumu" ibareleri, "Türkiye İş Kurumu" şeklinde, aynı maddenin birinci ve üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde ve dördüncü fıkrasının birinci cümlesi "İş kaybı tazminatı, günlük net asgari ücretin iki katıdır." şeklinde değiştirilmiş ve son cümlesi madde metninden çıkarılmıştır.

Bu Kanuna göre özelleştirme kapsamına alınan kuruluşların (iştirakler hariç) özelleştirmeye hazırlanması, özelleştirilmesi, küçültülmesi veya faaliyetlerinin kısmen ya da tamamen durdurulması, süreli ya da süresiz kapatılması veya tasfiye edilmesi nedeniyle; bu kuruluşlarda iş sözleşmesine dayalı olarak ücret karşılığı çalışanlardan iş sözleşmeleri tâbi oldukları iş kanunları ve toplu iş sözleşmeleri gereğince tazminata hak kazanacak şekilde sona ermiş olanlara, kanunlardan ve yürürlükteki toplu iş sözleşmelerinden doğan tazminatları dışında ilave olarak iş kaybı tazminatı ödenir. Ayrıca bunların mesleklerinde geliştirilmesine, bir meslekte yetiştirilmesine veya meslek edindirilmesine ilişkin eğitim giderleri ile yeni iş bulmalarına katkı sağlamak amacıyla yapılacak giderler Özelleştirme Fonundan karşılanır. Özürlü personele (ilgili kanunların öngördüğü I, II ve III. derece), bu maddede belirtilen tutarın iki katı olarak iş kaybı tazminatı ödenir. İş kaybı tazminatı ödenmesi ve sağlanabilecek diğer hizmetlere ilişkin işlemler Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür.

Özelleştirme Fonu gelirlerinden, iş kaybı tazminatı ödenmesi veya diğer hizmetlerden kaynaklanacak giderlerin karşılanması amacıyla ayrılacak tutarlar, öncelikle iş kaybı tazminatı ödenmesinde kullanılır. İş kaybı tazminatlarının ödenmesi ve diğer hizmetlerle ilgili giderlerin karşılanması amacıyla yurt içinden ve/veya yurt dışından sağlanacak özel tahsisli kaynaklar, Kurul tarafından belirlenecek sermayesinin yarısından fazlası kamuya ait bir bankada Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü adına açılacak "Özelleştirmeye Bağlı İş Kaybı Tazminatı ve Diğer Hizmetler Hesabı"na yatırılır. Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü bu hesabın kullanılması ve değerlendirilmesi ile görevli ve yetkilidir. Nakit durumunun yetersizliği sebebiyle ivedi ve zorunlu harcamaların yapılamaması halinde; İdare, Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğünün talebi üzerine Özelleştirme Fonundan yapılacak aktarmalara mahsuben "Özelleştirmeye Bağlı İş Kaybı Tazminatı ve Diğer Hizmetler Hesabı"na aktarma yapmaya yetkilidir.

MADDE 8. — 4046 sayılı Kanunun 22 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 22. — Özelleştirme programına alınan kuruluşlarda (iştirakler hariç) ilgili kuruluş veya İdare tarafından istihdam fazlası personel belirlenmesi ya da bu kuruluşların kısmen veya tamamen satışı nedeniyle kamu tüzel kişiliğinin sona ermesi, devredilmesi, küçültülmesi, faaliyetlerinin durdurulması, kapatılması, tasfiye edilmesi halinde; bu kuruluşlarda programa alınma tarihi itibarıyla 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tâbi olarak veya sözleşmeli statüde çalışmakta olanlar ile iş kanunlarına tâbi olarak görev yapmakla birlikte toplu iş sözleşmesi hükümlerinden yararlanmayan genel müdür, genel müdür yardımcısı, teftiş kurulu başkanı, kurul başkanı, daire başkanı, müessese, bölge, fabrika, işletme ve şube müdürü, müfettiş ve müfettiş yardımcısı, müşavir ve başuzman unvanlı kadrolara atanmak suretiyle görev yapan personel, kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilmek üzere yukarıda belirtilen işlemlerin tamamlanmasından itibaren onbeş gün içerisinde İdare tarafından Devlet Personel Başkanlığına bildirilir. Nakil hakkı tanınan bir kadro veya pozisyonda görev yapmakta iken İdare tarafından ihdas edilen ve iş kanunlarına tâbi olan kadrolara atanmayı kabul edenler ile kuruluş özelleştirme programına alındıktan sonra kuruluşa naklen veya açıktan atananlar bu madde ile getirilen nakil hakkından yararlanamaz. İdare, özelleştirme programındaki kuruluşlarda nakil hakkı kapsamında yer alan kadro ve pozisyonlardan boş bulunanları iptal etmeye, kadro ve pozisyonların yerini, aynı kuruluş bünyesindeki şirketler veya işyerleri arasında değiştirmeye yetkilidir. Özelleştirme programındaki herhangi bir kuruluşun personeli, İdare tarafından özelleştirilecek kuruluşlarda görevlendirilebilir ve yetkilendirilebilirler.

Nakle tâbi personelin, 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa göre kazanılmış hak aylık derecesinden aşağı olmamak kaydıyla, 190 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamında bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının boş kadrolarından Devlet Personel Başkanlığınca tespit edilen kadroya, anılan Başkanlık tarafından kırkbeş gün içerisinde ataması teklif edilir. 190 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamı dışındaki kamu kurum ve kuruluşlarının (özelleştirme kapsamındaki kuruluşlar hariç) mevcut boş kadro veya pozisyonlarına da ihtiyaçlar doğrultusunda atama teklifi yapılabilir. Bu personelden 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (1) sayılı cetveldeki kadrolarda istihdam edilmekte olanlar ile burada sayılan unvanlarla çalışan diğer statülerdeki personelin atama teklifleri Araştırmacı unvanlı kadrolara yapılır. Ancak (1) sayılı cetvelde yer alan, mesleğe özel yarışma sınavı ile giren ve belirli süreli meslek içi eğitimden sonra özel bir yeterlik sınavı sonucunda göreve alınanların atama teklifleri, söz konusu görev unvanına uygun kadrolara yapılır. Devlet Personel Başkanlığı tarafından gönderilen atama teklif yazısının atamayı yapacak kamu kurum ve kuruluşuna intikalinden itibaren

otuz gün içerisinde bu kurum ve kuruluş tarafından atama işlemlerinin yapılması zorunludur. Naklen atanan personel hakkında geçici 9 uncu madde hükümleri dikkate alınır.

Kuruluşun satılması veya devredilmesi halinde bu kuruluşta çalışan nakle tâbi personelin ataması yukarıdaki hükümlere göre yapıldıktan sonra atama emri, ilgili personele atamayı yapan kurum veya kuruluş tarafından, istihdam fazlası personel için yapılacak atama emri ise kuruluşu tarafından 7201 sayılı Tebligat Kanunu hükümlerine göre tebliğ edilir. Personelin işe başlama sürelerine ve işe başlamama halinde yapılacak işlemlere ilişkin olarak 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 62 ve 63 üncü maddeleri hükümlerinin uygulanmasından atamayı yapan kamu kurum ve kuruluşu sorumludur. Kurum ve kuruluşlar atama ve göreve başlatma işlemlerinin sonucunu en geç onbeş gün içerisinde Devlet Personel Başkanlığına bildirirler. Yeni kurumunda görevine başlayan personel istekleri halinde, boş kadro bulunması ve ilgili mevzuata uygun olması şartıyla eski kadro veya pozisyonuna uygun kadrolara kurumlarınca atanabilirler. Askerlik görevlerini yapmakta olanlar için yukarıdaki süreler terhislerini takip eden aybaşından itibaren başlar. Bu madde gereğince diğer kamu kurum ve kuruluşlarına yapılacak nakil sebebiyle boşalan kadro ve pozisyonlar, boşaldıkları tarihten itibaren herhangi bir işleme gerek kalmaksızın iptal edilmiş sayılır.

Bu maddenin birinci fıkrasına göre diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilmek üzere Devlet Personel Başkanlığına bildirilen personelin, kuruluşun kamu tüzel kişiliğinin sona erdiği tarihten, yeni kurumlarında göreve başlayacakları tarihi takip eden aybaşına kadar geçecek süreye ilişkin olarak eski kadro veya pozisyonlarına ait aylık, ücret, varsa ikramiye ve ücrete bağlı diğer malî hakları ile yeni kurumlarında göreve başlayacakları tarihe kadar geçecek süredeki sosyal hak ve yardımları (harcırah, sağlık giderleri, cenaze giderleri ve ölüm yardımı) Özelleştirme Fonundan ödenir ve bunlardan T.C. Emekli Sandığına tâbi olanların bu süre içinde Sandıkla olan ilgileri devam eder. Eski görev yerinden alınan aylık ve diğer malî haklar için borç çıkarılmaz ve kurumlar arasında herhangi bir hesaplaşma yapılmaz. Personelin Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihten yeni görev yerlerine başlayacakları tarihe kadar geçecek süredeki aylık ve ücretlerindeki artışlar, beşinci ve altıncı fıkraların uygulanmasında dikkate alınmaz. Bu personelden nakil sürecinde emekli olanlara T.C. Emekli Sandığına ödenen emekli ikramiyeleri, makam, görev ve temsil tazminatları ile ölüm yardımları, ödenmesini takiben iki ay içerisinde faturası karşılığında Hazine tarafından T.C. Emekli Sandığına ödenir. Nakil hakkına sahip olarak iş kanunlarına tâbi çalışmakta iken özelleştirme uygulamaları nedeniyle istihdam fazlası personel olarak belirlenenlerden, kararın kendilerine tebliği tarihinden başlayarak on gün içinde nakil hakkından vazgeçtiğini beyan edenlerin iş sözleşmeleri feshedilmiş sayılır ve bunların ihbar ve kıdem tazminatları Özelleştirme Fonundan karşılanır. Kuruluşun özelleştirme uygulaması sonucu nihai devir işlemlerinin onaylanmasına ilişkin kararın Resmi Gazetede yayımından itibaren on gün içinde nakil hakkından vazgeçtiğini çalıştığı kuruluşa yazılı olarak bildiren nakil hakkına sahip iş kanunlarına tâbi personelin de iş sözleşmeleri feshedilmiş sayılır ve bunların ihbar ve kıdem tazminatları Özelleştirme Fonundan karşılanır. Diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilmek üzere isimleri Devlet Personel Başkanlığına bildirilenlerden; nakil süreci içerisinde kıdem tazminatına hak kazandıracak şekilde iş sözleşmeleri sona erenlerin kıdem tazminatları da Özelleştirme Fonundan ödenir. İş kanunlarına tâbi olarak çalışmakta iken, bu madde gereğince diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilen personele kıdem tazminatı ödenmez ve bunların önceden kıdem tazminatı ödenmiş süreleri hariç, kıdem tazminatına esas hizmet süreleri 5434 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu hükümlerine göre emekli ikramiyelerinin hesabında dikkate alınır.

Bu madde hükümlerine göre kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilen sözleşmeli personel ile iş kanunlarına tâbi personele, Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihteki kadro ve pozisyonlarına ilişkin olarak bildirim tarihi itibarıyla almakta oldukları sözleşme ücreti, ücret (fazla mesai ücreti hariç), ikramiye, bankacılık tazminatı, ek ücret, ek ödeme, teşvik ödemesi ve benzeri adlarla yapılan ödemelerin toplam net tutarının (bu tutar sabit bir değer olarak esas alınır); nakledildiği kurum veya kuruluşdaki kadro veya pozisyonlara ilişkin olarak yapılan aylık, ek gösterge, ikramiye, her türlü zam ve tazminatları (ek tazminat ve bankacılık tazminatı dâhil), makam tazminatı, temsil tazminatı, görev tazminatı, sözleşme ücreti, ücret, ek ücret, ek ödeme, teşvik ödemesi, döner sermaye payı ve benzeri adlarla yapılan her türlü ödemelerin (fazla mesai ücreti, fiilen yapılan ders karşılığı ödenen ek ders ücreti hariç) toplam net tutarından fazla olması halinde aradaki fark tutarı, herhangi bir vergi ve kesintiye tâbi tutulmaksızın fark kapanıncaya kadar ayrıca tazminat olarak ödenir. Atandıkları kurumdaki kadro unvanı veya pozisyonlarında isteğe bağlı olarak herhangi bir değişiklik olanlarla, başka kurumlara geçene fark tazminatı ödenmesine son verilir.

399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye ekli (1) sayılı cetvelde belirtilen kadrolarda görev yapmakta iken nakle tâbi tutulan personelin (bu Kanuna göre anonim şirket halinde birleştirilen kuruluşlardaki personel dâhil), Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihteki kadrolarına ilişkin olarak bildirim tarihi itibarıyla almakta oldukları aylık, ek gösterge, zam, özel hizmet tazminatı, makam tazminatı, temsil tazminatı, görev tazminatı bir bütün olarak, göreve başladıkları tarihi izleyen aybaşından geçerli olmak üzere üç yıl süre ile saklı tutulur ve şahsa bağlı haktan yararlanılan süreler 5434 sayılı Kanunun ek 68 inci ve ek 73 üncü maddelerinde belirtilen sürelerin hesabında (daha önce nakledilenler dâhil) dikkate alınır. İlgililerin yeni kadrolarına atandıkları tarihten

önce, eski kadroları için mevcut olan ve saklı haklar kapsamında bulunan gösterge, puan, oran ve katsayı artışları şahsa bağlı haklarda artış sayılır. Ancak eski kadro için bu tarihten sonra ihdas edilmiş hiçbir mali ve sosyal hak ve yardım ile sair ödemeler şahsa bağlı hak kapsamında değerlendirilmez. Atanılan kadrodaki derece yükselmeleri veya kademe ilerlemeleri, aylık gösterge ve ek gösterge dışındaki ödemelerde, şahsa bağlı olarak saklı tutulan hakların ödendiği eski kadronun derecelerinin yükseltilmesi veya kademelerinin ilerletilmesi sonucunu doğurmaz. Bu personelin (bu Kanuna göre anonim şirket halinde birleştirilen kuruluşlardaki personel dâhil), Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihteki kadrolarına ilişkin olarak bildirim tarihi itibarıyla almakta oldukları aylık, ek gösterge, ikramiye, her türlü zam ve tazminatları (ek tazminat ve bankacılık tazminatı dâhil), makam tazminatı, temsil tazminatı, görev tazminatı, ücret (fazla mesai ücreti hariç), ek ücret, ek ödeme ve benzeri adlarla yapılan ödemelerin toplam net tutarının (bu tutar sabit bir değer olarak esas alınır); nakledildiği kurum ve kuruluş tarafından şahsa bağlı hak olarak ödenen aylık, ek gösterge, zam, özel hizmet tazminatı, makam tazminatı, temsil tazminatı, görev tazminatı ödemeleri ile şahsa bağlı hak dışında yapılan ikramiye, ücret, ek ücret, ek ödeme, ek tazminat, teşvik ödemesi, döner sermaye payı ve benzeri adlarla yapılan her türlü ödemelerin (fazla mesai ücreti, fiilen yapılan ders karşılığı ödenen ek ders ücreti hariç) toplam net tutarından fazla olması hâlinde aradaki fark tutarı, herhangi bir vergi ve kesintiye tâbi tutulmaksızın fark kapanıncaya kadar ayrıca tazminat olarak ödenir. Atandıkları kurumdaki kadro unvanı veya pozisyonlarında isteğe bağlı olarak herhangi bir değişiklik olanlarla, başka kurumlara geçenlere şahsa bağlı hak uygulaması ile fark tazminatı ödenmesine son verilir.

MADDE 9. — 4046 sayılı Kanununun 27 nci maddesinin (a) bendinde yer alan "(sözleşmeler dâhil)" ibaresi "(danışmanlık hizmet alımları ile nihai devir işlemlerine ilişkin sözleşmeler dâhil)" olarak değiştirilmiş ve aynı bendin sonuna "İdarenin taraf olduğu dava ve takiplerde, İdare her türlü harçtan muaftır. Özelleştirme uygulamalarına ilişkin idari davalar, ilk derece mahkemesi olarak Danıştayda görülür." ibaresi eklenmiştir .

MADDE 10. — 4046 sayılı Kanuna aşağıdaki ek maddeler eklenmiştir.

EK MADDE 3. — Özelleştirme programına alınmış kuruluşlara ait veya bu kuruluşların müşterek maliki bulunduğu gayrimenkullerden varsa diğer malikler ile de anlaşarak, 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunundaki şartlar aranmaksızın, İdarenin talebi üzerine yirmi gün içinde tapu sicil müdürlüklerince tapuda kat mülkiyeti kütüğüne bağımsız bölümler halinde tescil edilir. Bu işlemin yapılması sırasında kat mülkiyetine geçiş için kadastro müdürlüğünce zemindeki fiili durumu tespit eden plân, vaziyet plânı sayılır ve anılan Kanunun 12 nci maddesinin (b) bendinde yazılı fotoğrafın kuruluş temsilcisince tasdik edilmesi yeterli görülür ve başka bir belge aranmaz.

EK MADDE 4. — Ekli (1) sayılı listede yer alan kadrolar iptal edilerek, 190 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki cetvelin Özelleştirme İdaresi Başkanlığına ait bölümünden çıkarılmış, ekli (2) sayılı listede yer alan kadrolar ihdas edilerek anılan Kanun Hükmünde Kararnamenin eki cetvelin Özelleştirme İdaresi Başkanlığına ait bölümüne eklenmiştir.

MADDE 11. — 4046 sayılı Kanunun 5 inci maddesinin son fıkrasında yer alan "ve İstanbul temsilciliği" ibaresi, 10 uncu maddesinin (k) bendi, 16 ncı maddesi, 17 nci maddesinin (A) bendinin son cümlesinde yer alan "ve hangi süre içinde" ibaresi, 19 uncu maddesinin (B) bendinin (c) alt bendi yürürlükten kaldırılmıştır.

MADDE 12. — 3.5.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununa aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

EK MADDE 3. — Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde bu yerlerde genel ve özel kanun hükümlerine göre imar plânlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluşlardan, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görüşü ve diğer yetkili kuruluşlardan (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, belediyeler ve il özel idareleri) görüş alınarak çevre imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve ölçekte imar plânları ve imar tadilatları ile mevzi imar plânları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğe girer. İlgili kuruluşlar bu arsa ve arazilerin imar fonksiyonlarını beş yıl süreyle değiştiremezler. İlgili kuruluşlar görüşlerini on beş gün içinde bildirir. Bu plânlara göre yapılacak yapılarda her türlü ruhsat ve diğer belgeler ile izinler ilgili mevzuat çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlarca verilir.

MADDE 13. — 4.4.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasının (b) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (c) bendi eklenmiş ve maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

c) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, krvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı krvaziyer ve yat limanları,

Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve krvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

MADDE 14. — 4.2.1924 tarihli ve 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununun ek 29 uncu maddesinin ikinci fıkrasının sonuna "ve kapsam dışı personelden nakil hakkından vazgeçenler hakkında 4046 sayılı Kanunun 22 nci maddesinin dördüncü fıkrasının uygulanmasındaki süreler yazılı olarak beyanda bulunanlar için beyan tarihinden, hizmetine ihtiyaç bulunmayanlar için ise kararın kendilerine tebliğ tarihinden başlayarak on gün olarak esas alınır." ibaresi eklenmiş, üçüncü fıkrasında yer alan "aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca ilgili kamu kurum ve kuruluşlarınca atandıkları tarihe kadar geçen süre içinde" ibareleri "Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihteki kadro ve pozisyonlarına ilişkin olarak bildirim tarihine kadar geçen süre içinde", beşinci fıkrasında yer alan "satışı" ibaresi "devri" şeklinde, aynı maddenin birinci fıkrası ise aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Türk Telekom hisselerinin devri sonucu kamu payının yüzde ellinin altına düşmesi durumunda; Türk Telekomda ek 22 nci maddenin (a) bendinin bu Kanunla yürürlükten kaldırılan hükümleri uyarınca belirlenen aslı ve sürekli görevlerde çalışmakta olanlar ile 22.1.1990 tarihli ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tâbi olarak kadrolu veya sözleşmeli personel statüsünde çalışanlar ve kapsam dışı personel, kamu görevlerinden yüzseksen gün aylıksız izinli sayılır. Bu personel belirtilen süre içinde Türk Telekomda çalışmaya devam eder ve hisse devir tarihinden nakil için Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihe kadarki aylık ücret, harcırah, sağlık giderleri, cenaze giderleri ve ölüm yardımı ile diğer malî ve özlük hakları Türk Telekom tarafından karşılanır. Bu fıkra da belirtilen süre içinde nakle tâbi personelden Türk Telekom tarafından hizmetine ihtiyaç duyulmayanlar tespit edildikleri tarihten, kendi isteği ile nakil talep edenler ise talep tarihinden itibaren en geç otuz gün içinde Türk Telekom tarafından Devlet Personel Başkanlığına bildirilir ve bunların aylıksız izinleri bu tarih itibarıyla sona erer. Hizmetine ihtiyaç duyulmayan personelin tespiti ve kendi isteği ile nakil talebinde bulunma süresi, hisse devir tarihinden itibaren yüzelli günü aşamaz. Bu fıkra da belirtilen personelin aylıksız izinli sayıldıkları süre içerisinde bağlı buldukları sosyal güvenlik kurumları ile ilgileri devir tarihindeki kadro, görev veya pozisyonları esas alınmak suretiyle devam ettirilir ve bu şekilde geçirilen süreler hisse devir tarihindeki statülerinde geçmiş sayılır.

MADDE 15. — 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununa ek 35 inci maddeden sonra gelmek üzere aşağıdaki madde eklenmiştir.

EK MADDE 36. — Kurum ile GSM işletmecileri arasında imzalanan imtiyaz sözleşmelerine istinaden Hazine payı ve Kurum masraflarına katkı payı olarak yapılacak ödemelerde aşağıdaki hususlar esas alınır.

İşletmeciler; süresinde ödenmeyen bedeller için abonelerine tahakkuk ettirdikleri gecikme faizi ile vasıtalı vergiler, harç ve resim gibi malî yükümlülükler ve raporlama amacıyla muhasebeleştirildikleri tahakkuk tutarları hariç olmak üzere, aylık brüt satışlarının % 15 ini ilgili olduğu ayı izleyen ayın yirminci günü akşamına kadar Hazine payı olarak öderler.

Brüt satışlardan maksat, işletmecinin faaliyetleri çerçevesinde satılan mal ya da hizmetler karşılığında alınan veya tahakkuk ettirilen toplam değerleri kapsayan ve gelir tablosu hesaplarından "60. Brüt Satışlar" hesabına kaydedilen tutarlardır.

MADDE 16. — 406 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

GEÇİCİ MADDE 12. — Kurum ile imtiyaz sözleşmesi imzalayarak halihazırda hizmet veren GSM işletmecilerinin ek madde 36'nın yürürlüğe girmesinden itibaren bir ay içinde yazılı müracaatları halinde, imtiyaz sözleşmeleri ek madde 36 hükümleri çerçevesinde tadil edilir.

MADDE 17. — 406 sayılı Kanunun ek 32 nci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarında yer alan "bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten" ibareleri "1.8.2005 tarihinden" olarak değiştirilmiştir.

MADDE 18. — 4.12.2003 tarihli ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanununun geçici 2 nci maddesinde yer alan "aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca atandıkları tarihe kadar geçen süre içinde" ibaresi "Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihteki kadro ve pozisyonlarına ilişkin olarak bildirim tarihine kadar geçen süre içinde" şeklinde değiştirilmiş ve aynı maddenin sonuna "Devlet Personel Başkanlığına bildirildikleri tarihten sonra geçecek süre içerisinde ilgililerin eski pozisyonlarının malî haklarının tespitinde de belirlenecek bu tutar dikkate alınır." cümlesi eklenmiştir.

MADDE 19. — 3194 sayılı İmar Kanununun 9 uncu maddesinin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

4046 sayılı Kanun kapsamında gelir ortaklığı modeli ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflar yöntemine göre özelleştirme işlemleri yapılan hizmet özelleştirilmesi niteliğindeki yatırımların yapılacağı yerlerde hazırlanan veya hazırlattırılan plânları, Özelleştirme İdaresince değerlendirilmek ve sözleşmeye uygunluğu konusundaki görüşü de alınmak kaydı ile imar mevzuatındaki kısıtlamalara tâbi olmaksızın re'sen onaylamaya Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkili olup, her türlü ruhsatı ilgili belediye en geç iki ay içinde verir.

MADDE 20. — 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun;

a) 8 inci maddesinin (c) bendinde yer alan "tescile bağlı araçların muayenelerini" ibaresinden sonra gelmek üzere "yapmak veya" ibaresi,

b) 35 inci maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinde yer alan "Araçların muayeneleri" ibaresinden sonra gelmek üzere "Ulaştırma Bakanlığına ait muayene istasyonlarında veya bu Bakanlık tarafından işletme yetki belgesi ile yetki verilmesi halinde ise" ibaresi ile aynı fıkranın ikinci cümlesinde yer alan "Yetki verilen gerçek veya tüzel kişiler, bu yetkilerini" ibaresinden sonra gelmek üzere "Ulaştırma Bakanlığının onayı ile" ibaresi,

Eklenmiştir.

MADDE 21. — 20.2.2001 tarihli ve 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanununun 2 nci maddesinin dördüncü fıkrasının (c) bendinin sonuna aşağıdaki paragraf ve aynı fıkraya (g) bendi eklenmiştir.

4046 sayılı Kanun çerçevesinde yapılan özelleştirme sonrası elektrik dağıtım tesislerinin iyileştirilmesi, güçlendirilmesi ve genişletilmesi için yapılan yatırımların mülkiyeti kamuya aittir. Özelleştirilen elektrik dağıtım tesis ve varlıklarına ilişkin her türlü işletme ile yatırım plânlaması ve uygulamasında onay, değişiklik ve denetim Kurula aittir. Kurul, hizmetin verilmesini sağlayacak yatırımların teklif edilmemesi halinde talep eder ve onaylanmış yatırımlar gerçekleştirilmediği takdirde lisans iptal edilerek yeniden ihale yapılır.

g) 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununa göre kurulan OSB tüzel kişilikleri; onaylı sınırları içerisinde üretim, dağıtım ve ticaret faaliyetlerinden bir veya bir kaçını yetkili organlarının kararı ile yapar. Organize sanayi bölgeleri katılımcıları, OSB yetkili organlarının kurduğu şirket çerçevesinde serbest tüketici sayılır. Ancak kurulan şirket, üretimi veya toptan alımı nedeniyle OSB içindeki serbest tüketicilere piyasada bulabildikleri fiyatların üzerinde elektrik satamaz. Bu halde sadece OSB içi elektrik dağıtım bedeli alınır. Organize sanayi bölgelerinin sınırları içerisinde olup, daha önce bedelsiz olarak veya sembolik bedel ile TEDAŞ'a devir edilen dağıtım şebekelerinin mülkiyeti ve işletme hakları altı ay içinde aynı bedelle OSB'lere devir edilir.

MADDE 22. — 20.2.2001 tarihli ve 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanununun 3 üncü maddesinin (c) bendinin (3) numaralı alt bendinin ikinci ve üçüncü paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Özel sektörde dağıtım şirketleri, dağıtım veya perakende satış faaliyeti dışında, üretim lisansı almak ve hesapları ayrı tutulmak kaydıyla üretim tesisi kurabilir ve sahibi olduğu veya iştirak ilişkisinde bulunduğu üretim

şirketi veya şirketlerinden ülke ortalama elektrik toptan satış fiyatını geçmeyecek fiyattan elektrik enerjisi satın alabilir.

MADDE 23. — 4.1.1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun;

a) Mükerrer 257 nci maddesinin birinci fıkrasının (4) numaralı bendinin sonuna aşağıdaki ibare, aynı fıkranın (5) numaralı bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (6) numaralı bent ve aynı maddenin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

kanuni süresinden sonra kendiliğinden veya pişmanlık talepli olarak verilen beyannameler üzerine düzenlenen tahakkuk fişi ve/veya ihbarnameleri mükellefe, vergi sorumlusuna veya bunların elektronik ortamda beyanname gönderme yetkisi verdiği gerçek veya tüzel kişiye elektronik ortamda tebliğ etmeye ve buna ilişkin usul ve esasları belirlemeye,

6. Vergi güvenliğini sağlamak amacıyla niteliklerini belirleyip onayladığı elektrikli, elektronik, manyetik ve benzeri cihazlar ve sistemleri kullanılmaya, bu cihaz ve sistemler vasıtasıyla bandrol, pul, barkod, halogram, kupür, damga, sembol gibi özel etiket ve işaretlerin kullanılmasına ilişkin zorunluluk getirmeye, uygulamaya ait usul ve esasları belirlemeye,

Kanuni süresi geçtikten sonra kendiliğinden veya pişmanlık talepli olarak verilen beyannamelerin elektronik ortamda gönderilmesi üzerine elektronik ortamda düzenlenen tahakkuk fişi ve/veya ihbarnameler mükellef, vergi sorumlusu veya bunların elektronik ortamda beyanname gönderme yetkisi verdiği gerçek veya tüzel kişiye elektronik ortamda iletilir. Bu ileti tahakkuk fişi ve/veya ihbarnamenin muhatabına tebliği yerine geçer.

b) Mükerrer 355 inci maddesinin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

Elektronik ortamda beyanname verilmesi mecburiyetine uyulmaması halinde kesilmesi gereken özel usulsüzlük cezası, beyannamenin kanuni süresinin sonundan başlayarak elektronik ortamda 15 gün içinde verilmesi halinde 1/4 oranında, bu sürenin dolmasını takip eden 15 gün içinde verilmesi halinde ise 1/2 oranında uygulanır.

MADDE 24. — 4.1.1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun;

a) 272 nci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Gayrimenkullerde veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarında maliyet bedelinin artması:

Madde 272. — Normal bakım, tamir ve temizleme giderleri dışında, gayrimenkulü veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarını genişletmek veya iktisadi kıymetini devamlı olarak artırmak maksadıyla yapılan giderler, gayrimenkulün veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının maliyet bedeline eklenir.

(Bir geminin iktisap tarihindeki süratini fazlaştırmak, yolcu ve eşya yükleme ve barındırma tertibatını genişletmek veya değiştirmek suretiyle iktisadi kıymetini devamlı olarak artıran giderlerle bir motorlu kara nakil vasıtasının kasa veya motorunun yenisi ile değiştirilmesi veya alımında mevcut olmayan yeni bir tertibatın eklenmesi için yapılan giderler maliyet bedeline eklenmesi gereken giderlerdendir.)

Gayrimenkuller kira ile tutulmuş ise veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının işletme hakkı verilmiş ise, kiracı veya işletme hakkına sahip tüzel kişi tarafından yapılan bir ve ikinci fıkralardaki giderler bunların özel maliyet bedeli olarak ayrıca değerlendirilir. Kiracının veya işletme hakkına sahip tüzel kişinin faaliyetini icra için vücuda getirdiği tesisata ait giderler de bu hükümdedir.

Gayrimenkuller veya elektrik üretim ve dağıtım varlıkları için yapılan giderler hem tamir, hem de kıymet artırma giderlerinden terekküp ettiği takdirde, mükellef bu giderlerden maliyet bedeline eklenecek kısmı ayrı göstermek mecburiyetindedir.

b) 327 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Özel maliyet bedellerinin itfası:

Madde 327. — Gayrimenkullerin, elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının ve gemilerin iktisadi kıymetlerini artıran ve 272 nci maddede yazılı özel maliyet bedelleri, kira veya işletme hakkı süresine göre eşit yüzdelerle itfa edilir. Kira veya işletme hakkı süresi dolmadan, kiralanan veya işletme hakkı alınan şeyin boşaltılması veya işletme hakkının herhangi bir sebepten sona ermesi halinde henüz itfa edilmemiş olan giderler, boşaltma veya hakkın sona erdiği yılda bir defada gider yazılır.

MADDE 25. — 25.10.1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun geçici 22 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Geçici Madde 22. — 2005 yılında İzmir Kentinde yapılacak Dünya Üniversitelerarası Spor Oyunlarına ilişkin olmak üzere İzmir Üniversite Oyunları Hazırlık ve Düzenleme Kurulu ile bu oyunlarda kullanılmak şartıyla söz konusu Düzenleme Kurulunun onayladığı kurum ve kuruluşlara yapılacak teslim ve hizmet ifaları ve bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla mevcut olan Organizasyon Komitesi tarafından teslim alınan malların İzmir Üniversite Oyunları Hazırlık ve Düzenleme Kuruluna teslimi katma değer vergisinden müstesnadır.

Bu maddede düzenlenen istisnalar dolayısıyla yüklenen vergiler, vergiye tâbi işlemler üzerinden hesaplanan vergilerden indirilebilir. İndirim yoluyla telafi edilemeyen vergiler ise bu Kanunun 32 nci maddesi hükümleri uyarınca istisna kapsamında işlem yapan mükellefin talebi üzerine nakden veya mahsuben iade edilir.

Maliye Bakanlığı, bu maddede yer alan istisnaların kapsamına girecek teslim ve hizmetleri tanımlamaya, istisnaya ilişkin usûl ve esasları belirlemeye yetkilidir.

MADDE 26. — 10.11.2004 tarihli ve 5255 sayılı İzmir Kentinde Yapılacak Dünya Üniversitelerarası Spor Oyunları (Universiade) Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

GEÇİCİ MADDE 3. — Hazırlık ve Düzenleme Kurulu tarafından bu Kanun kapsamında gerçekleştirilecek her türlü etkinlik için görevlendirilecek gönüllüler, 17.7.1964 tarihli ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu yönünden sigortalı; 22.5.2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanunu açısından da işçi sayılmazlar. Bu gönüllülere Hazırlık ve Düzenleme Kurulu ile üçüncü kişiler tarafından temin edilecek her türlü aynı veya nakdî yardımlar, 31.12.1960 tarihli ve 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu açısından gelir sayılmaz ve vergilendirilmez.

MADDE 27. — 30.4.1992 tarihli ve 3796 sayılı İstanbul Kentinde Yapılacak Olimpiyat Oyunları Kanununun 11 inci maddesinin mülga (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

e) İstanbul Büyükşehir Belediyesinin tasdik edilen bütçesinin % 0,5'i,

MADDE 28. — 6.6.2002 tarihli ve 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (II) sayılı listedeki 87.03 ve 87.04 G.T.İ.P. numaralarında yer alan mallar ve vergi oranları ekli (1) sayılı cetvelde gösterilen şekilde değiştirilmiştir.

MADDE 29. — 4046 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici maddeler eklenmiştir.

GEÇİCİ MADDE 19. — Bu Kanunun 27 nci maddesinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce açılan ve devam eden özelleştirme uygulamalarına ilişkin davalar görüldükleri mahkemelerde sonuçlandırılır.

GEÇİCİ MADDE 20. — Bu Kanunun 21 inci maddesinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihte iş kaybı tazminatı almaya devam edenler hakkında 21 inci maddenin dördüncü fıkrasında yapılan değişiklikler dikkate alınmaz ve bunlar hakkında önceki hükümlerin uygulanmasına devam olunur.

GEÇİCİ MADDE 21. — Bu Kanunun 22 nci maddesinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce özelleştirme programında bulunan kuruluşlarda nakil hakkı tanınmış kapsam dışı kadro ve pozisyonlarda görev yapan iş kanunlarına tâbi personelin, aynı kadro veya pozisyonlarda görev yapmaya devam etmeleri halinde nakil hakları saklıdır.

GEÇİCİ MADDE 22. — Bu Kanunun 22 nci maddesinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce diğer kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilmek üzere Devlet Personel Başkanlığına bildirilenlerden nakil işlemi tamamlanmış olan personel hakkında 22 nci maddenin beşinci ve altıncı fıkralarına göre yapılan fark tazminatı ve şahıslarına bağlı olarak saklı tutulan hakların ödenmesinde, ilgililerin eski kurumları ile ilişkilerinin kesildiği tarih esas alınır. 1.8.2003 tarihli ve 4971 sayılı Kanunun geçici 2 nci maddesi uyarınca şahsa bağlı hakları 15.8.2003 tarihinden itibaren üç yıl süreyle saklı tutulan personelin şahsa bağlı hakları 14.8.2006 tarihinde sona erer. 15.8.2003 tarihinden bu Kanunun 22 nci maddesinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihler arasında nakle tâbi tutulan ve şahsa bağlı haktan yararlanan personelin şahsa bağlı hakları ise atandıkları yeni kurumlarında göreve başladıkları tarihi izleyen aybaşından geçerli olmak üzere üç yıl süreyle saklı tutulur ve bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce nakle tâbi tutulan personelin şahsa bağlı haklarının tespitinde ve fark tazminatının ödenmesinde bu fıkra hükümleri hariç 22 nci maddenin bu Kanunla değiştirilen hükümleri aynen uygulanır.

Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla nakil işlemleri tamamlanmamış personel hakkında 22 nci maddenin bu Kanunla değiştirilen hükümleri aynen uygulanır.

GEÇİCİ MADDE 1. — 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Kanun gereğince yapılan özelleştirme uygulamaları çerçevesinde kuruluşların (iştirakler hariç) özelleştirilmesi neticesinde İş Kanunu hükümlerine tâbi daimi ve geçici işçilerden (kapsam dışı personel hariç) 1.1.1992 ilâ 20.10.2004 tarihleri arasında iş akdi özel sektör tarafından feshedilenlerden 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 4 üncü maddesinin (C) fıkrası kapsamında istihdam edilecek olanlarda, özelleştirme tarihinden itibaren özel sektör tarafından en geç 6 ay içinde iş akitlerinin feshi şartı aranmaz.

GEÇİCİ MADDE 2. — İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, Radyo ve Televizyon Üst Kurulu, Rekabet Kurumu, Sermaye Piyasası Kurulu, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, Telekomünikasyon Kurumu, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Kamu İhale Kurumu ile Tütün, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçkiler Piyasası Düzenleme Kurumunca elde edilen her türlü gelirin 30.6.2005 tarihine kadar birikmiş tutarlarından Maliye Bakanının teklifi ve Başbakanın onayı ile kurum ve kuruluşlar itibarıyla belirlenecek oranlara göre hesaplanacak kısmı; bütçenin (B) işaretiyle gelir kaydedilmek üzere Maliye Bakanı tarafından belirlenecek süre içinde Maliye Bakanlığı Merkez Saymanlık Müdürlüğünün Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası nezdindeki hesabına yatırılır. Ayrıca, anılan kurum ve kuruluşların 31.12.2005 tarihine kadar kasalarında oluşacak nakit fazlaları da bunların görüşü alınmak suretiyle bu fıkra da belirlenen esaslara göre kesilerek ilgili hesaba aktarılır.

Söz konusu kurum ve kuruluşlar 30.6.2005 tarihine kadar birikmiş gelir tutarları ile kasa ve banka mevcutlarını 15.7.2005 tarihine kadar; her ayın gelir ve giderleriyle kasa ve banka mevcutlarını gösterir mali bilgileri ise izleyen ayın yedinci günü sonuna kadar Maliye Bakanlığına bildirirler. Bu maddede belirtilen tutarların süresi içinde ödenmemesi halinde, ödenmeyen tutarlar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre gecikme zammı da uygulanmak suretiyle takip ve tahsil edilir.

MADDE 30. — Bu Kanunun;

- a) 20 nci maddesi 1.1.2005 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde,
- b) 25 inci maddesi 13.11.2004 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde,
- c) 26 ncı maddesi 10.11.2004 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde,
- d) Diğer maddeleri ise yayımı tarihinde,

Yürürlüğe girer.

MADDE 31. — Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür

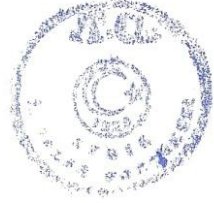
EK.6: Aydın 1. İdare Mahkemesinin 2012/773 Numaralı Kararı

T.C.

AYDIN

I. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2010/1981
KARAR NO : 2012/773



DAVACI : EGE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
VEKİLİ : AV. CENK MURAT ERSÖZLÜ
Şehit Nevres Blv. N:1/1 Efes Apt. K:2 D:5 Alsancak
Merkez/İZMİR

DAVALI : KUŞADASI BELEDİYE BAŞKANLIĞI
VEKİLİ : AV. HÜSEYİN ENİS DİNÇEROĞLU
Cumhuriyet Bul No:38 K:2/205/206 Konak/İZMİR

MÜDAHİL : 1- TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş. (Davacı)
Kemankeş Mah. Kemankeş Cad. Merkez Han No:32 Merkez
Karaköy/İSTANBUL
VEKİLİ : AV. ALİ KAZAN- Aynı yerde

MÜDAHİL : 2- AHMET ALTUNSOY (Davalı)
VEKİLİ : AV. NİLGÜN ÖĞÜNÇLÜ
Cumhuriyet Mah. Avcı Sk. No:2 D:5 Kuşadası/AYDIN

MÜDAHİL : 3- NİLGÜN ÖĞÜNÇLÜ (Davalı)
Cumhuriyet Mah. Avcı Sk. No:2 D:5 Kuşadası/AYDIN

DAVANIN ÖZETİ : Kuşadası ilçesi, Camikebir Mh., 48 ada 1 parseldeki yapıların Yapı Ruhsatı ve Yapı Kullanma İzin Belgelerinin iptal edilmiş olması nedeniyle yıkımı yolundaki 18/10/2010 gün ve 2811 sayılı Kuşadası Belediye Encümeni kararının; usulüne uygun bir şekilde davacıya tebliğ edilmediği, uyuşmazlık konusu yapıların inşasının, yapıldıkları dönemde yürürlükte olan imar planları ve mevzuatına uygun şekilde çok önceden tamamlandığı, bu nedenle iptal edilen ruhsatlara binaen yapılan imalatların davacı açısından müktesep hak oluşturduğu, uyuşmazlık konusu imalatların bulunduğu taşınmazla ilgili planın iptali sonrasında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından yeni bir plan yapıldığı ileri sürülerek iptali ve öncelikle yürütmenin durdurulması istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : Dava konusu işlemin dayanağı olan yapı tatil zabtına karşı Aydın 1. İdare Mahkemesinin E:2010/1000 sayılı dosyasında açılan davada davacının yürütmenin durdurulması isteminin reddedildiği ve bu kararın Aydın Bölge İdare Mahkemesinin incelemesinden geçerek kesinleştiği, yine yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgelerinin iptaline ilişkin işlemlere karşı açılan davaların yerel mahkemece reddedildiği, Kuşadası Limanının işletme hakkının devrine ilişkin yapılan ve davacı üzerinde bırakılan ihalenin yine yargı kararı ile iptal edildiği, davacı şirketin Limanda işgalci konumunda bulunduğu, dava konusu işlemin tamamen mevzuata uygun şekilde tesis edildiği ileri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmuştur.

DAVACI YANINDA MÜDAHİL TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş.'NİN İSTEM ÖZETİ: Kuşadası Limanında bulunan tüm yapıların mülkiyetinin TDI AŞ. ait olduğu, yalnızca belirli bir süreyle sınırlı olmak üzere işletme hakkının davacı şirkete devredildiği, bu süre içerisinde davacı şirket tarafından yapıların da sözleşme süresi bitiminde TDI AŞ.'ne devredileceği, söz konusu yapıların Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği'nin 59.maddesinin 2.fıkrası gereğince inşaat ruhsatına tabi olmadığı, dolayısıyla

T.C.
AYDIN
1. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2010/1981
KARAR NO : 2012/773



davalı idarenin bu yapılara ilişkin yapı tatil zaptı düzenleme ve yıkım kararı verme hak ve yetkisinin bulunmadığı, Limana ilişkin yapılacak yeni plana göre mevcut inşaatın değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

DAVALI YANINDA MÜDAHİL AHMET ALTUNSOY'UN SAVUNMA ÖZETİ:
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanan Kuşadası Limanına ait imar planının Danıştay 6.Dairesinin 2006/5903, K:2009/10860 sayılı kararı ile iptal edildiği, uyumsuzluğa konu yapılara yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi verilmiş ise de, plan onayı, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesinin düzenlenme tarihleri arasında yapılaşma için gerekli olan makul bir sürenin bulunmadığı, hukuka uygun biçimde yapılaşmanın mümkün olmadığı, Kuşadası Limanı'nın özelleştirme işleminin iptaline dair kararın Danıştay 13. Dairesince onandığı, davacının aktif dava açma ehliyetinin bulunmadığı, Kuşadası Limanına ait daha sonra onaylanan imar planına karşı Danıştay 6.Dairesi'nin E:2011/4235 sayılı dosyasında dava açıldığı, bu davada yürütmenin durdurulmasına karar verildiği, bu hukuki statü itibarıyla kıyı yapılarında kazanılmış haktan söz etmenin mümkün olmadığı ileri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

DAVALI YANINDA MÜDAHİL NİLGÜN ÖVÜNCLÜ'NÜN SAVUNMA ÖZETİ:
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanan Kuşadası Limanına ait imar planının Danıştay 6.Dairesinin 2006/5903, K:2009/10860 sayılı kararı ile iptal edildiği, uyumsuzluğa konu yapılara yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi verilmiş ise de, plan onayı, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesinin düzenlenme tarihleri arasında yapılaşma için gerekli olan makul bir sürenin bulunmadığı, hukuka uygun biçimde yapılaşmanın mümkün olmadığı, Kuşadası Limanı'nın özelleştirme işleminin iptaline dair kararın Danıştay 13. Dairesince onandığı, davacının aktif dava açma ehliyetinin bulunmadığı, Kuşadası Limanına ait daha sonra onaylanan imar planına karşı Danıştay 6.Dairesi'nin E:2011/4235 sayılı dosyasında dava açıldığı, bu davada yürütmenin durdurulmasına karar verildiği, bu hukuki statü itibarıyla kıyı yapılarında kazanılmış haktan söz etmenin mümkün olmadığı ileri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Aydın 1. İdare Mahkemesi'nce dava dosyası incelenerek gereği görüldü:

Dava; Kuşadası ilçesi, Camikebir Mh., 48 ada 1 parseldeki yapıların Yapı Ruhsatı ve Yapı Kullanma İzin Belgelerinin iptal edilmiş olması nedeniyle yıkımı yolundaki 18/10/2010 gün ve 2811 sayılı Kuşadası Belediye Encümeni kararının iptali istemiyle açılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 20.maddesinde; "Yapı: a) Kuruluş veya kişilerce kendilerine ait tapusu bulunan arazi, arsa veya parsellerde, b) Kuruluş veya kişilerce, kendisine ait tapusu bulunmamakla beraber kamu kurum ve kuruluşlarının vermiş oldukları tahsis veya irtifak hakkı tesis belgeleri ile, imar planı, yönetmelik, ruhsat ve eklerine uygun olarak yapılabilir." **32.maddesinde,** "Bu kanun hükümlerine göre ruhsat alınmadan yapılabilecek yapılar hariç; ruhsat alınmadan yapıya başlandığı veya ruhsat ve eklerine aykırı yapı yapıldığının ilgili idarece tespiti, fenni mesulce tespiti ve ihbarı veya herhangi bir şekilde bu duruma muttali olunması üzerine, belediye veya valiliklerce o andaki inşaat durumu tespit edilir. Yapı mühürlenerek inşaat derhal durdurulur. Durdurma, yapı tatil zaptının yapı yerine asılması ile yapı sahibine tebliğ edilmiş sayılır. Bu tebligatın bir nüshası da muhtara bırakılır. Bu tarihten itibaren en çok bir ay içinde yapı sahibi, yapısını ruhsata uygun hale getirerek veya ruhsat alarak, belediyeden veya valilikten mühürün kaldırılmasını ister. Ruhsata aykırılık olan yapıda bu aykırılığın giderilmiş olduğu veya ruhsat alındığı ve yapının bu ruhsata uygunluğu, inceleme sonunda anlaşılırsa, mühür, belediye veya valilikçe

T.C.
AYDIN
İ. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2010/1981

KARAR NO : 2012/773



kaldırılır ve inşaatın devamına izin verilir. Aksi takdirde, ruhsat iptal edilir, ruhsata aykırı veya ruhsatsız yapılan bina, belediye encümeni veya il idare kurulu kararını müteakip belediye veya valilikçe yıktırılır ve masrafı yapı sahibinden tahsil edilir." hükümleri yer almaktadır.

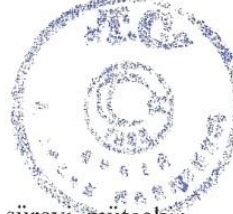
3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 5.maddesinde; "Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir: Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir..... Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.....Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir....."
6/1.maddesinde; "Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz."
6/4-(c) maddesinde; "Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile; organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları yapılabilir. Hükümlerine yer verilmiştir.

Dava dosyasının incelenmesinden, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ne ait Kuşadası Limanı'nın, Bakanlar Kurulunun 10/08/1993 tarihinde özelleştirme kapsamına alındığı 2002 yılında Kuşadası Limanının özelleştirilmesi için yeniden çalışmalara başlandığı, bu kapsamda yapılan ihale sonucunda Kuşadası Limanının 30 yıllık işletme hakkının Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararı ile davacı şirkete verilerek 02/07/2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesinin imzalandığı, Özelleştirme Yüksek Kurulu kararına karşı açılan davada verilen, Aydın İ.İdare Mahkemesi'nin 19.04.2006 tarih ve E:2005/1064,E:2006/473 sayılı davanın reddi kararının, Danıştay 13.Dairesi'nce bozulması üzerine Aydın İ.İdare Mahkemesi'nin 02.06.2010 tarih ve E:2010/434,K:2010/936 sayılı kararı ile bozma kararına uyularak 28.04.2003 tarih ve 2003/17 Özelleştirme Yüksek Kurulu kararının iptaline hükmedildiği, bu kararın Danıştay 13.Dairesi'nin 08.03.2011 tarih ve E:2010/3618; K:2011/2011/952 sayılı kararı ile onandığı, bu arada, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7. maddesi uyarınca 01.06.2006 gününde onaylanan 1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı' na istinaden davacı şirketin başvurusu üzerine 23.08.2006 gün ve 200 sayılı yapı ruhsatı ve sonrasında 28.08.2006 gün ve 471 sayılı yapı kullanma izin belgesinin düzenlendiği, 01.06.2006 gününde onaylanan 1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı ve Plan Notlarına karşı Danıştay Altıncı Dairesi nezdinde açılan iptal davasında yaptırılan keşif ve bilirkişi incelemesi neticesinde 09.11.2009 tarih ve E:2006/5903, K:2009/10860 sayılı kararlar dava konusu imar planı ve plan notlarının iptaline karar verildiği, bunun üzerine 14.01.2010 gün ve 215 sayılı işlem ile davacı şirkete verilen yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgelerinin iptal (geri alınması) edildiği, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesinin iptali ile ruhsatsız duruma gelen yapılarla ilgili 17.06.2010 tarihli yapı tatil zaptının düzenlendiği, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesinin iptaline ilişkin işleme karşı açılan davada, Aydın İ.İdare Mahkemesi'nin 06.05.2011 tarih ve E:2010/96, K:2011/834 sayılı kararı ile davanın reddedildiği, 17.06.2010 tarihli yapı tatil zaptına karşı açılan davanın da, Aydın İ.İdare Mahkemesi'nin 06.05.2011

T.C.
AYDIN
İ. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2010/1981

KARAR NO : 2012/773



tarikh ve E:2010/1000, K:2011/835 sayılı kararı ile reddedildiği, verilen süreyi müteakip yapılan denetim sonrasında imara aykırı kısımların giderilmediğinin tespit edilmesi üzerine 18/10/2010 gün ve 2811 sayılı Kuşadası Belediye Encümeni kararı ile söz konusu yapıların yıkımına karar verildiği, anılan kararın iptali istemiyle bakılmakta olan davanın açıldığı, anlaşılmaktadır.

Yukarıda ayrıntılı olarak anlatılan hukuki süreç göz önüne alındığında, uyumsuzluğın çözümlenebilmesi için davacı şirketin Kuşadası Limanındaki hukuki statüsünün ve yıkıma konu yapıların mülkiyetinin kime ait olduğunun ve iptal edilen imar planına uygun olarak inşa edilen yapılar yönünden kazanılmış hakkın var olup olmadığının ortaya konulması gerekmektedir.

Davacı şirketin, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararına dayanılarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile imzalanan 02/07/2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi uyarınca Kuşadası Limanının işletme hakkını kazandığı ihtilafsızdır. Ancak, işletme hakkının elde edilmesinin dayanağı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararının yargı kararı ile iptal edildiği dikkate alındığında, davacı şirketin Limanı işletme hak ve yetkisinin tüm sonuçlarıyla birlikte ortadan kalkacağı açıktır. Bu halde davacı şirketin Kuşadası Limanında faaliyetine devam etmesini temin edecek hukuki bir dayanak bulunmamaktadır.

Yıkıma konu yapıların mülkiyet sorununa gelince; Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin kamu kurumu olma niteliği gereğince yapacağı yapılar hakkında İmar Kanunu'nun 26.maddesinin uygulanacağı, bu kural uyarınca da kuruma avan projeye göre ruhsat verileceği anlaşılmaktadır. Davacı şirket ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile imzalanan 02/07/2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi hükümlerinde ise, sözleşme tarihinden sonra şirket tarafından yapılacak tüm yapılara ilişkin ruhsatları alma yükümlüğünün davacı şirkete verildiği, bu kapsamda davacı şirket tarafından alınacak yapı ruhsatları hakkında İmar Kanunu'nun ruhsatları düzenleyen genel kurallarının uygulandığı görülmektedir. Yine İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi'nin 7.maddesi ile şirket tarafından inşa edilen gayrimenkullerin işletme hakkı süresi sonunda bedelsiz olarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. 'ne devredileceği kurala bağlanmıştır. Bu açıklamalar ışığında, Limanda, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nce inşa edilecek yapılar ile davacı şirket tarafından inşa edilecek yapılar için İmar Kanunu'nun farklı hükümlerinin uygulanması ve İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi'nde davacı şirket tarafından inşa edilecek yapıların işletme hakkı süresi sonunda Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ne bedelsiz olarak devredileceği yolunda hüküm bulunması unsurlarının birlikte değerlendirilmesi neticesinde, işletme hakkı süresi içerisinde yıkıma konu yapılara ilişkin hak ve sorumluluğun davacı şirkete ait olduğu, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. 'ne devredilmiş bir taşınmazın bulunmadığı, dolayısıyla davacı şirket tarafından inşa edilen yapılar hakkında İmar Kanunu'nun 32.maddesi hükümlerinin işletilebileceği anlaşılmaktadır.

Öte yandan, İmar Hukukunda, bir bölgede yapılaşmaya olanak veren imar planı mahkemece iptal edildiği takdirde iptal tarihine kadar ilgilinin hilesi, hatası yada kusuru olmadan yapıya ruhsatına uygun olarak devam edilmesi durumunda mahkeme kararının verilmesini takiben davalı idarece inşaatın mühürlenmesi, yapının bu tarihe kadar tamamlanmış kısmının ise kazanılmış hakkın varlığı nedeniyle korunması gerekmektedir. Başka bir anlatımla ilgililerin kazanılmış haklarından bahsedilebilmenin temel koşulunun, elde ettikleri bu haklarının yasal (meşru) bir zeminden kaynaklanmış olmasının gerektiği, meşruiyet zemini bulunmaksızın elde edilmiş herhangi bir hak varlığından söz edilemeyeceği açıktır.

T.C.
AYDIN
1. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2010/1981

KARAR NO : 2012/773

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında, yıkıma konu yapılara ilişkin yapı ruhsatı ve yapı kullanma izninin yapılaşmaya olanak veren imar planına uygun olarak verildiği ve sonrasında imar planının mahkemece iptal edildiği, bu halde yapılar yönünden kazanılmış hakkın olduğu ileri sürülmekte ise de; davacı şirkete, Limanı işletme yetkisi veren Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarih ve 2003/17 kararının mahkemece iptal edilmiş olması nedeniyle işletme yetkisi kapsamında Liman içerisinde inşai faaliyette bulunma hakkının da meşru bir hak ve yetkiye dayanmadığı görülmektedir. Bu bağlamda, meşru bir hakka dayanmadan inşa edilen yapılar yönünden kazanılmış hakkın varlığında söz edilmesine olanak bulunmamaktadır. Ayrıca yıkıma konu yapıların Kıyı Kanunu'na tabi bir alanda bulunması nedeniyle Kamu yararının öncelikle korunması gerektiğinden, bireysel yararı içeren kazanılmış hak kavramının bu uyuşmazlıkta işlenmesi mümkün görülmemiştir.

Bu durumda, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararının mahkeme kararıyla iptal edilmiş olması nedeniyle, hukuken korunabilir bir hakka dayanmaksızın bulunduğu Limanda inşa ettiği yapıların yıkımı yolunda tesis edilen işlemlerde hukuka aykırılık bulunmamaktadır.

Açıklanan nedenlerle, **davanın reddine**, aşağıda dökümü yapılan 233,20 TL yargılama giderinin davacı üzerinde bırakılmasına, A.A.Ü.T uyarınca belirlenen 600,00 TL vekalet ücretinin davacıdan alınarak davalı idareye verilmesine, davacı yanında müdahilin (17,15 TL müdahil karar harcı + 2,75 TL vekalet harcı + 40,00 TL posta gideri) 59,90 TL yargılama giderlerinin üzerinde bırakılmasına, davalı yanında müdahillerin (36,80 TL müdahil karar harcı + 2,90 TL vekalet harcı + 81,00 TL posta gideri) 121,10 TL yargılama giderlerinin davacıdan alınarak davalı idare yanında müdahile verilmesine, fazladan alınan 18,40 TL harcın istemi halinde davalı idare yanında müdahile (Nilgün Ögünçlü) iadesine, artan posta ücretinin hükmün kesinleşmesinden sonra davacıya iadesine, kararın tebliğini izleyen günden itibaren 30 gün içerisinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere 30/03/2012 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
LEVENT BARIŞ
TUFENKÇİ
37778

Üye
ESAT CANER
YILMAZOĞLU
97743

Üye
YASİN TOLAN
41510

<u>YARGILAMA GİDERLERİ</u>	
Başvurma Harcı :	17,15 TL
Karar Harcı :	17,15 TL
Y.D. Harcı :	28,15 TL
Y.D İtiraz Harcı :	50,00 TL
Vekalet Harcı :	2,75 TL
Posta Gideri :	118,00 TL
TOPLAM :	233,20 TL
S/K-25/04	
10/05	



EK.7: 2012/3240 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı

Özelleştirme uygulamaları sonucunda nihai devir sözleşmesi imzalanarak devir ve teslim işlemleri tamamlanmış olan bazı özelleştirme işlemleri hakkında verilen yargı kararlarının uygulanmasına yönelik olarak tesis edilecek iş ve işlemlere ilişkin ekli Kararın yürürlüğe konulması; Maliye Bakanlığı (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı)'nın 21/5/2012 tarihli ve 3526 sayılı yazısı üzerine, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanunun ek 5 inci maddesine göre, Bakanlar Kurulu'na 11/6/2012 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Abdullah GÜL
CUMHURBAŞKANI

Recep Tayyip
ERDOĞAN
Başbakan

B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
S. ERGİN Adalet Bakanı	F. ŞAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	E. BAĞIŞ Avrupa Birliği Bakanı	N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
H. YAZICI Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı V.	E. BAYRAKTAR Çevre ve Şehircilik Bakan ı	A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakan ı	H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
İ. N. ŞAHİN İçişleri Bakanı	C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	E. GÜNAY Kültür ve Turizm Bakanı	M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
Ö. DİNÇER Milli Eğitim Bakanı	R. AKDAĞ Sağlık Bakanı	İ. N. ŞAHİN Milli Savunma Bakanı V.	V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı
		B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı	

11/6/2012 TARİHLİ VE 2012/3240 SAYILI

KARARNAMENİN EKİ

KARAR

MADDE 1 – (1) Özelleştirme uygulamaları sonucunda nihai devir sözleşmesi imzalanarak devir ve teslim işlemleri tamamlanmış olan özelleştirme işlemleri hakkında verilen yargı kararlarının uygulanmasında ortaya çıkan fiili imkansızlıknedeniyle;

a) Eti Alüminyum A.Ş.'nin %100 oranındaki hissesinin satış yöntemiyle özelleştirilmesi,

b) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Kuşadası Limanının işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi,

c) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Çeşme Limanının işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi,

ç) SEKA-Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş.'ye ait Balıkesir İşletmesinin varlık satışı yöntemiyle özelleştirilmesi,

d) Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.'nin %14,76 oranındaki hissesinin İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Toptan Satışlar Pazarında satılması,

işlemlerini iptal eden yargı kararlarıyla ilgili olarak geriye ve ileriye yönelik herhangi bir işlem tesis edilmemesi ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca bu yönde yapılmış olan iş ve işlemlerin devam ettirilerek sonuçlandırılması kararlaştırılmıştır.

MADDE 2 – (1) Bu Karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3 – (1) Bu Karar hükümlerini Özelleştirme İdaresi Başkanlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

EK.8: Kuşadası'nda Bulunan Kamu Varlıklarına İlişkin Diğer Özelleştirme Uygulamaları

	Özelleştirme	Özelleştirme	Satış / Devir Bedeli		Satın Alan / Devralan
	Tarihi	Yöntemi	(TL)	(ABD Doları)	Şahıs / Firma
TURBAN Turizm A.Ş.- Kuşadası Marina	17.10.1997	Kullanım Hakkı Devri	-	24.150.000	Tur-Yat Turistik Yatırım ve Hiz. A.Ş.
T. Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) - Kuşadası Limanı	02.07.2003	İşletme Hakkı Devri	-	27.000.000	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
Emekli Sandığı - Kuşadası Tatil Köyü	28.07.2005	Varlık Satışı	-	34.500.000	Kuşadası Turizm Yatırımcılığı A.Ş.
T. Elektrik Dağıtım A.Ş. (TEDAŞ) - Aydın Kuşadası'nda 1 Taşınmaz	28.12.2006	Varlık Satışı	47.512,50	-	Kaya EGEL
T. Elektrik Dağıtım A.Ş. (TEDAŞ) - Aydın Kuşadası'nda 2 Taşınmaz	31.07.2007	Varlık Satışı	25.081,62	-	Filiz FENER
Tütün, Tüt. Mam., Tuz ve Alkol İşl. A.Ş. (TEKEL) - Aydın-Kuşadası'nda 1 Taşınmaz	11.01.2010	Varlık Satışı	241.500,00	-	Yusuf Ziya BEKTAŞ
Maliye Hazinesi - Aydın-Kuşadası'nda 1 Taşınmaz	15.06.2011	Varlık Satışı	1.075.000,00	-	Haşmet AKKUŞ İnşaat Taahhüt Ltd.

EK.9: Çevre ve Şehircilik Bakanlığının KKL'deki Kaçak Yapılarla İlgili Verdiği 23.07.2012 Tarihli Kararı

T.C.
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI
Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü

Dosya : 091737810
Sayı : B.09.0.MPG.0.18.02.00/
Konu : YD Kararı ve itiraz

11903

23 TEM 2012

KUŞADASI BELEDİYE BAŞKANLIĞINA

- İlgi : a) Hukuk Müşavirliğimizin 11.07.2012 gün ve 04866 sayılı yazısı.
b) Hukuk Müşavirliğimizin 11.07.2012 gün ve 04884 sayılı yazısı.
c) Hukuk Müşavirliğimizin 11.07.2012 gün ve 04880 sayılı yazısı.
d) Hukuk Müşavirliğimizin 11.07.2012 gün ve 04879 sayılı yazısı.

2932
12227
Hukuk Bil Md
İmar ve Şeh Md
30.07.2012

İlgi (a) yazı ile; Kuşadası Belediyesi tarafından, Danıştay 6. Daire'nin 2011/185 esasına kayden Bakanlığımızca 28.10.2010 tarihinde onanan Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Koltuk Limanına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının iptali ve yürütülmesinin durdurulması talebiyle açılan davada 7.2.2012 gün ve E.2011/185 sayılı kararı ile dava konusu işlemin yürütülmesinin durdurulmasına karar verildiği,
İlgi (b) yazı ile; Nilgün ÖGÜNÇLÜ tarafından, Danıştay 6. Daire'nin 2011/184 esasına kayden Bakanlığımızca 28.10.2010 tarihinde onanan Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Koltuk Limanına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının iptali ve yürütülmesinin durdurulması talebiyle açılan davada 7.2.2012 gün ve E.2011/184 sayılı kararı ile dava konusu işlemin yürütülmesinin durdurulmasına karar verildiği,
belirtilerek 2577 sayılı Kanunun 28. maddesi uyarınca yürütmenin durdurulması kararının icaplarına göre işlem yapılması istenilmekte olup Bakanlığımızca 28.10.2010 tarihinde onanan Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Koltuk Limanına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının, aynı alanda 31.1.2011 tarihinde Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Yanaşma İskelesi imar planlarının onayı ile hükümsüz kalması nedeniyle söz konusu yürütmeyi durdurma kararları uyarınca yapılacak bir işlemin olmadığı değerlendirilmektedir.

Ayrıca;

İlgi (c) yazı ile; Ahmet EKMEKÇİ ve dava arkadaşları tarafından, Danıştay 6. Daire'nin 2011/4235 esasına kayden Bakanlığımızca 31.1.2011 tarihinde onanan Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Yanaşma İskelesi'ne ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının iptali ve yürütülmesinin durdurulması talebiyle açılan davada 7.2.2012 gün ve E.2011/4235 sayılı kararı ile dava konusu işlemin yürütülmesinin durdurulmasına karar verildiği,
İlgi (d) yazı ile; Kuşadası Belediyesi tarafından, Danıştay 6. Daire'nin 2011/6303 esasına kayden Bakanlığımızca 31.1.2011 tarihinde onanan Kuşadası Kruvaziyer Limanı ve Yanaşma İskelesi'ne ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarına itirazların reddine ilişkin 28.4.2011 ve 8015 sayılı Bakanlığımız işleminin iptali ve yürütülmesinin durdurulması talebiyle açılan davada 7.2.2012 gün ve E.2011/6303 sayılı kararı ile dava konusu işlemin yürütülmesinin durdurulmasına karar verildiği,
belirtilerek 2577 sayılı Kanunun 28. maddesi uyarınca yürütmenin durdurulması kararının icaplarına göre işlem yapılması istenilmektedir.

Ahmet Ekmeççi
Ash Hn.
Halim
Zeynep
Mehmet

1/2

T.C.
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI
Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü

Dosya : 091737810
Sayı : B.09.0.MPG.0.18.02.00/
Konu : YD Kararı ve itiraz

Yargı kararlarının uygulanması Anayasamızın 2. maddesi ile belirlenen Hukuk Devletinin ve yine Anayasamızın 138. maddesi ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 28. maddesi uyarınca zorunlu olup; Bakanlığımızca 31.1.2011 tarihinde onanan Kuşadası Kravaziyer Limanı ve Yanaşma İskelesi'ne ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Planına göre bir işlem ve uygulama yapılmaması gerekmektedir.

Danıştay 6. Dairenin söz konusu kararları uyarınca, yargı kararının yerine getirilmesi hususunda bilgilerinizi ve gereğini arz ve rica ederim.


Mehmet Ali KAHRAMAN
Bakan a.
Genel Müdür

EK: İlgili (a), (b), (c), (d) yazılar ve ekleri Danıştay Kararları

DAĞITIM :

Gereği :

- Genelkurmay Başkanlığına
(Harekat Başkanlığı)
- Maliye Bakanlığına
(Milli Emlak Genel Müdürlüğü)
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına
(Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü)
- (Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü)
- Kültür ve Turizm Bakanlığına
(Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü)
- (Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü)
- Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğüne
- Aydın Valiliğine
(Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü)
- (Gıda Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü)
- Kuşadası Belediye Başkanlığına

Bilgi :

- Hukuk Müşavirliğine (ek konulmadı)

KAYNAKÇA

Afete İki Kurban, 2002,

gazetearsivi.milliyet.com.tr/Ara.aspx?&ilkTar=01.06.2002&sonTar=01.11.2002
&ekYayin=&drpSayfaNo=&araKelime=Ku%C5%9Fadas%C4%B1%20sel&geli
smisKelimeAynen=&gelismisKelimeHerhangi=&gelismisKelimeYakin=&gelis
misKelimeHaric=&Siralama=RANK%20DESC&SayfaAdet=20&isAdv=true,
erişim tarihi: 25.02.2013

Ağaoğulları, Mehmet Ali, 2004, *Kent Devletinden İmparatorluğa*, Ankara: İmge
Yayınevi.

Akar, Hilmi, 1998, “21. Yüzyıla Girerken Türk Turizmi”, ed: Semra Atabay,
1.Uluslararası Turizm Sempozyumu, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi
Yayınevi.

Akçura, Gökhan, 2002, *Turizm Yıl Sıfır*, İstanbul: Om Yayınevi.

Aktan, Coşkun Can, 1994, *Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme*,
Ankara: Doğu Matbaası.

Aktüre, Sevgi, 1978, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı
Çözümlemesi*, Ankara: O.D.T.Ü Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

Althusser, Louis, 2005, *Yeniden Üretim Üzerine*, çev: A. Işık Ergüden, İstanbul:
İthaki Yayınları.

Amin, Samir, 1997, *Emperyalizm ve Eşitsiz Gelişme*, çev: Semih Lim, İstanbul:
Kaynak Yayınları.

Arıcioğlu, Ebru, 2011, “İktisat Teorisinde Unutulmuş Bir Kavram: “Mekân””,
Ekonomik Yaklaşım, C: 22, S: 81, ss. 17-44.

Arıkan, Zeki, 1990, “XIV-XVI. Yüzyıllarda Ayasuluğ”, *Bellekten*, No:209(Nisan),
ss: 121-178.

Ataay, Faruk,2001, “Türkiye’de Kapitalizmin Mekânsal Dönüşümü”, *Praksis*,
S.2, ss. 53-96.

Avcıoğlu, Doğan, 2003, *Türkiye’nin Düzeni*, Cilt: 2, İstanbul: Tekin Yayınları.

Bağış, Ali İhsan, 1983, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Ankara: Turhan
Kitabevi.

Bakanlar Kurulu Kararı, Resmi Gazete: 12 Haziran 2012/28321.

- Bakanlar Kurulu Kararı*, Resmi Gazete: 14 Eylül 1993/21698.
- Başkaya, Fikret, 2008, “Önsöz”, edt: Fikret Başkaya, Aydın Ördek, *Ekonomik Kurumlar ve Kavramlar Sözlüğü*, İstanbul: Türkiye Ortadoğu Vakfı Yayınları.
- Başkaya, Fikret, 2012, *Bir Devlet İdeolojisi Olarak “Reel Kemalizmin” Sürekliliği*, www.ozguruniversite.org/index.php?option=com_content&view=article&id=431:br-devlet-deolojs-olarak-reel-kemalizmn-suerekl&catid=12:guenluek&Itemid=8, erişim tarihi: 18.06.2012
- Berkes, Niyazi, 2003, *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, yayına hazırlayan: Ahmet Kuyaş, İstanbul: YKY Yayınları.
- Baudrillard, Jean, 2008, *Simülakrlar ve Simülasyon*, çev: Oğuz Akdanır, İstanbul: Doğu Batı Yayınları.
- Bilgi, Nejdet, 2001, “Tanzimat’tan Günümüze Kuşadası’nın Nüfusu”, Ayşe G. Şerifoğlu (ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Boccaccio, Giovanni, 1996, *Decameron*, çev: Rekin Teksoy, İstanbul: Oğlak Yayınları.
- Bocock, Robert, 2009, *Tüketim*, çev: İrem Kutluk, Ankara: Dost Kitabevi.
- Boran, Behice, 1992, *Türkiye ve Sosyalizm Sorunları*, İstanbul: Sarmal Yayınevi.
- Boratav, Korkut, 2003, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*, Ankara: İmge Yayınları.
- Bottomore, Tom, 2002, *Marksist Düşünce Sözlüğü*, çev: Mete Tunçay, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Boyana, Hülya, 2011, *Panionia Birliği*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, S.49, C.30, Syf.13-27.
- Buğra, Ayşe, 2005, *Yoksulluk ve Sosyal Haklar*, [panel.stgm.org.tr/ vera/app/var/files/y/o/yoksulluk-ve-sosyal-haklar-ayse-bugra.pdf](http://panel.stgm.org.tr/vera/app/var/files/y/o/yoksulluk-ve-sosyal-haklar-ayse-bugra.pdf), erişim tarihi:10.06.2012.
- Buğra,Ayşe,2008, *Kapitalizm, Yoksulluk ve Türkiye’de Sosyal Politika*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Braudel, Fernand, 1989, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c:1, çev: Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul: Eren Yayın ve Kitapçılık.

- Braudel, Fernand, 1993, *II. Felipe Dönemi 'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası 1*, çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara: İmge Yayınları.
- Castro, Fidel, 1987, *Dünya Bunalımı Azgelişmiş Ülkelere Ekonomik ve Toplumsal Etkisi*, çev:Öner Ünalın, İstanbul Onur Yayınları.
- Cem, İsmail, 1999, *Türkiye 'de Geri Kalmışlığın Tarihi*, İstanbul: Cana Yayınları.
- Çadırcı, Musa, 1997, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri 'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Çoruh, Selahattin, 1980 “Turizm” Ed: Murat Belge, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c:9, s:2551-2573, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Davis, Mike,2007, *Gecekondu Gezegeni*, çev: Gürol Koca, İstanbul: Metis Yayınları.
- Diamond, Jared, 2010, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, çev: Ülker İnce, Ankara: Tübitak Popüler Bilim Kitapları
- Dickens, Charles,1997, *Zor zamanlar*, çev:Fusun Elioğlu, İstanbul: Oda Yayınları.
- Dobb, Maurice, Sweezy, Paul, Hill, Christoper, Takahaşi, K.H., Hilton, R.,2000, *Feodalizmden Kapitalizme Geçiş*, çev: Çetin Yetkin, İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Doğan, Hasan Z., Gürdal, Mehmet, İçöz, Orhan, 1984, “Kuşadası-Davutlar Bölgesinde Turistik Kentleşmenin Sonuçları”, *Türkiye 8. Dünya Şehircilik Günü, Sanayi Yerleşimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kollokyumu*, haz: Türker Altan, Celal Önsoy, Adana : Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi.
- Doğan, Ali Ekber, 2002, *Birikimin Hamalları Kriz, Neo-Liberalizm ve Kent*, İstanbul: Donkişot Yayınları
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı), 1963, *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.
- DPT, 2012a, *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*,
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan2.pdf>, erişim tarihi: 05.10.2012
- DPT, 2012b, *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*,
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan5.pdf>, erişim tarihi: 05.10.2012

- DPT, 2012c, *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı*,
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan6.pdf>, erişim tarihi:05.10.2012
- DPT, 2012d, *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*,
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan7.pdf>, erişim tarihi:03.05.2012.
- Duru, Bülent, 2003, *Kıyı Politikası Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.
- Easterlin, A.Richard, 2007, “Niye Bütün Dünya Kalkınmış Değil”, Fikret Şenses (Der), *Kalkınma İktisadı Yükselişi ve Gerilemesi*, çev: Sedef Öztürk, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ege'deki Tatil Köyleri Açılıyor*, 1967, gazetearsivi.milliyet.com.tr/Ara.aspx?&ilkTar=01.01.1960&sonTar=01.01.1970&ekYayin=&drpSayfaNo=&araKelime=ku%C5%9Fadas%C4%B1&gelismisKelimeAynen=emekli%20sand%C4%B1%C4%9F%C4%B1&gelismisKelimeHerhangi=&gelismisKelimeYakin=&gelismisKelimeHaric=&Siralama=RANK%20DESC&SayfaAdet=20&isAdv=true, erişim tarihi:11.01.2013.
- Engels, Friedrich,1977, *Konut Sorunu*, çev: Güneş Özdural, Ankara: Sol Yayınları.
- Engels, Friedrich,1997,*İngiltere'de Emekçi Sınıfın Durumu*, çev: Yurdanur Fincancı, Akara: Sol Yayınları.
- Eralp, Ziya, 1983, *Genel Turizm*, Ankara: Ankara Üniversitesi Basın Yayın Meslek Okulu Yayınları.
- Eraydın, Ayda, 1992, *Post-Fordizm ve Değişen Mekânsal Öncelikler*, Ankara: Ortadoğu Mimarlık Fakültesi Matbaası.
- Eraydın, Ayda, 2006, “Mekânsal Süreçlere Toplu Bakış”, der: Ayda Eraydın, *Değişen Mekân: Mekânsal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış*, Ankara: Dost Kitabevi.
- Erdem, İlhan, 2000, “Efes, Ayasuluk, Kuşadası”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Erdemgil, Selahattin, 2000, ”Pygela Kenti ve Sorunları”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.

- Ereke, Ünsal, 11.09.2012, “100 bin konut ‘otel’e dönüşecek”, *Habertürk*.
- Ergül, Ali, 2000, “Geçmişten Günümüze Kuşadası’nda Ekonomik Faaliyetler, Ticaret ve Turizm”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Ergül, Ali, 2007, *Pygela, Anea, Marathesion, Neapolis, Scala Nouva, Nea Efesea, Kuşadası: İlk Çağlardan Cumhuriyet Dönemine Kadar Siyasal ve Sosyo-Ekonomik Yaşam*, İzmir: Yeni Yol Matbaası.
- Ergül, Ali, 2008a, “Kuşadası’nda İtalyan İşgali”, *Kuşadası Yerel Tarih Araştırmaları Grubu Bülteni*, S:6, SS:8-10.
- Ergül, Ali, 2008b, “Kuşadası’nda Turizm Hareketi I”, *Kuşadası Yerel Tarih Araştırmaları Grubu Bülteni*, S:10, SS: 6.
- Ergül, Ali, 2008c, “Kuşadası’nda Turizm Hareketi II”, *Kuşadası Yerel Tarih Araştırmaları Grubu Bülteni*, S:11, SS: 6.
- Ergül, Ali, 2008d, “Kuşadası’nda Turizm Hareketi III”, *Kuşadası Yerel Tarih Araştırmaları Grubu Bülteni*, S:12, SS: 6.
- Ersoy, İnci Kuyulu, 2000, “Kuşadası Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı’nın Tarihlendirilmesi ve bazı Mimari Ayrıntılarının Değerlendirilmesi”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Ersoy, Melih, 2007, “Kapsamlı Planlama Kavramının Tarihsel Gelişimi ve Bugünü”, Ayşegül Mengi (ed.), *Ruşen Keleşe Armağan Kent ve Planlama Geçmişini Korumak Geleceği Tasarlamak*, Ankara: İmge Kitabevi, s.129-165.
- Ersoy, Melih, Necdet Alparlan, Sezai Göksu, 2008, *Danıştay Altıncı Daire Birlikli Raporu*, Esas no: 2006/5903, Karar no: 2009/10860.
- Eskin, Şenol, 2012, *Kuşadası Kent ve İnsan Söyleşileri*, İstanbul: Kalkedon Yayınları.
- Evliya, Çelebi, 2005, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C:9, Hazırlayan: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, İstanbul:Yapı Kredi Yayınları.
- Evren, Burçak, *Seyyahların Gözüyle Semt Semt İstanbul*: Novartis Kültür Yayınları.
- Fülberth, Georg, 2011, *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, çev: Sadık Usta, İstanbul: Yordam Yayınları.

- Faroqhi, Suraiya, 2000, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev: Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Foster, John Bellamy, 2002, *Savunmasız Gezegen: Çevrenin Kısa Ekonomik Tarihi*, çev: Hasan Ünder, Ankara: Epos Yayınları.
- Geray, Cevat, 1977, "Kıyılara İlişkin Düzenlemelere Toplu Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, C:10, S:1, ss:62- 80
- Gözübüyük, Şeref, 2003, *Yönetim Hukuku*, 18. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Guardian, 2012, *Andaman Islanders 'forced to dance' for tourists*
www.guardian.co.uk/world/video/2012/jan/07/andaman-islanders-human-safari-video, erişim tarihi:12.04.2012.
- Güler, Birgül Ayman,2005a, *Devlette Reform Yazıları*, Ankara: Paragraf Yayınları.
- Güler, Birgül Ayman,2005b, *Yeni Sağ ve Devletin Değişimi*, Ankara: İmge Yayınları.
- Gür, Selçuk, 2007, *İlk İnsandan Selçuklu'ya Anadolu Uygarlıkları ve Antik Şehirler*, İstanbul: Alfa Yayınevi.
- Güriz, Adnan, 1969, *Teorik Açıdan Mülkiyet Sorunu*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Güzelsarı, Selime,2003, "Küresel Kapitalizmin "Anayasası": GATS", *Praksis*, S:9, ss:117-142.
- Hançerlioğlu, Orhan, 1993,"Üretim Tarzı", *Felsefe Ansiklopedisi*, Cilt:7, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Harvey, David, 2002, "Sınıfsal Yapı ve Mekânsal Farklılaşma Kuramı", Bülent Duru, Ayten Alkan (Der. Çev.), 20. Yüzyıl Kenti, Ankara: İmge Yayınevi.
- Harvey, David, 2003, *Sosyal Adalet ve Şehir*, çev: Mehmet Moralı, İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, David, 2010, *Postmodernliğin Durumu*, çev: Sungur Savran İstanbul: Metis yayınları.
- Harvey, David, 2012a, *Sermaye Muamması Kapitalizmin Krizleri*, çev: Sungur Savran, İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Harvey, David, 2012b, *Paris Modernitenin Başkenti*, çev: Berna Kılınçer, İstanbul: Sel Yayınları.

- Harvey, David, 2012c, *Sermayenin Sınırları*, çev: Utku Balaban, Ankara: Tan Yayınları.
- Heilbroner, Robert L. ,2003, *İktisat Düşünürleri: Büyük İktisat Düşünürlerinin Yaşamları ve Fikirleri*, Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Heredotos, 2002, *Heredot Tarihi*, çev: Müntekin Ökmen, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Hobsbawm, J. Eric, 2002, *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi: 1914-1991 Aşırılıklar Çağı*, çev:Yavuz Alogan, İstanbul: Everest Yayınları.
- Hobsbawm, J. Eric, 2005, *Devrim Çağı*, çev: Bahadır Sina Şener, Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Işık, Nuran E., 2010, “Kemeraltı Üzerinden İzmir’de Ticari Yaşamın Değişen Niteliği”, Der: Deniz Yıldırım, Evren Haspolat, *Değişen İzmir’i Anlamak*, Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Işık, Oğuz, Pınarcıoğlu, M. Melih, 2003, *Nöbetleşe Yoksulluk Sultanbeyli Örneği*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- İçöz, Orhan, 2005, *Turizm Ekonomisi*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- İnce, Nejat, 1973, *Bir Turizm İstasyonu Olarak Kuşadası*, İzmir: Ege Üniversitesi, İktisadi ve Ticari Bilimler Fakültesi, yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Kartal, S. Kemal, 1977,”Kent Toprağına Özel Mülkiyet Hakkının Doğurduğu Sorunlar” *Amme İdaresi Dergisi*, S.2, C.10, Syf.17-48.
- Kartal, S.Kemal, 1978, *Kentleşme ve İnsan*, Ankara: Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları
- Kasaba, Reşat, 1994, “İzmir”, ed: Çağlar Kyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, çev: Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kaygalak, Sevilay, 2008a, “Kent ve Kentsellik”, edt: Fikret Başkaya, Aydın Ördek, *Ekonomik Kurumlar ve Kavramlar Sözlüğü*, İstanbul: Türkiye Ortadoğu Vakfı Yayınları.
- Kaygalak, Sevilay,2008b, *Kapitalizmin Taşrası 16.Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa’da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim*, İstanbul: İletişim Yayınları.

- Kazgan, Gülten, 2002, *İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kazgan, Gülten, 2006, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Keleş, Ruşen, 2008, *Kentleşme Politikası*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, Ruşen, 1978, *100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut ve Gecekondu*, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Kepenek, Yakup, Yentürk, Nurhan, 2004, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Keskinok, H. Çağatay, 2006, *Kentleşme Siyasaları*, İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Kıray, Mübeccel, 1999, *Toplu Eserleri 5 Seçme Yazıları*, İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Kıyı Kanunu, Resmi Gazete: 17 Nisan 1990/20495.
- Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkındaki Yönetmelik*, Resmi Gazete: 30 Mart 2004/25418.
- Kongar, Emre, 2004, *21. Yüzyılda Türkiye*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- "*Kuşadası'nın en Önemli Sorunu Çözülüyor*", 2012, [www.kusadası.bel.tr](http://www.kusadası.bel.tr/?menuid=haber_detay&h_id=1143)
/?menuid=haber_detay&h_id=1143, erişim tarihi:03.10.2012
- Kuşadası Rant Raporu İçişleri Bakanlığında*, 1995,
gazetearsivi.milliyet.com.tr/Ara.aspx?&ilkTar=01.01.1995&sonTar=01.01.2000&ekYayin=&drpSayfaNo=&araKelime=ku%C5%9Fadas%C4%B1&gelismisKelimeAynen=&gelismisKelimeHerhangi=&gelismisKelimeYakin=&gelismisKelimeHaric=&Siralama=RANK%20DESC&SayfaAdet=20&isAdv=true, erişim tarihi: 12.01.2013
- KTB (Kültür ve Turizm Bakanlığı), 2007a, *Türkiye Turizm Stratejisi 2023*, <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/1348,turkiyeturizmstratejisi.doc?0>, erişim tarihi: 16.06.2012.
- KTB, 2007b, *Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013*, www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi_2023pdf.pdf, erişim tarihi: 16.06.2012.

- Lefebvre, Henri, 2010, *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, çev: Işın Gürbüz, İstanbul: Metis Yayınları.
- “*Limanda Yıkımı Mahkeme Durdurdu*”, 2010, www.adaninsesi.com/haber_detay.asp?haberID=179, erişim tarihi: 03.10.2010.
- Mansel, Müfid, 2004, *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Mardin, Şerif, 2004, “Türk Siyasetini Açıklayabilecek Bir Anahtar: Merkez-Çevre İlişkileri”, *Türkiye’de Toplum ve Siyaset* der: Mümtazer Türköne, Tuncay Önder, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Mardin, Şerif, 2006, *Bediüzzaman Said Nursi Olayı: Modern Türkiye’de Din ve Toplumsal Değişim*, çev: Metin Çulhaoğlu, İstanbul: İletişim Yayınları
- Marx, Karl, 1970, *Ekonomi Politiğin Eleştirisine Katkı*, çev: Sevim Belli, Ankara: Sol Yayınları.
- Marx, Karl, 2003, *Kapital; Ekonomi Politiğin Eleştirisi*, c:3, çev: Alaattin Bilgi, Ankara: Sol Yayınlar.
- Marx, Karl, 2011, *Kapital; Ekonomi Politiğin Eleştirisi*, c:1, çev: Mehmet Selik, Nail Satlıgan, İstanbul: Yordam Yayınları.
- Mengi, Ayşegül, 2007, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Yerel Yönetimlerle İlgili Düzenlemeler”, ed: Ayşegül Mengi, *Yerellik ve Politika Küreselleşme Sürecinde Yerel Demokrasi*, Ankara: İmge Yayınevi.
- Mumford, Lewis, 2007, *Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*, çev: Gürol Koca, Tamer Tosun, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Nişanyan, Sevan, 2008, *Elifin Öküzü ya da Sürprizler Kitabı*, İstanbul: Kırmızı Kitabevi.
- Nişanyan, Sevan, 2012, *Sözlerin Soy Ağacı: Çağdaş Türkçenin Etimolojik Sözlüğü*, www.nisanyansozluk.com/?k=tur, Erişim Tarihi: 27.06.2012
- Oppenheimer, Franz, 2005, *Devlet*, çev: Alaeddin Şenel, Yavuz Sabuncu, Ankara: Phoenix Yayınları.
- Orak, Hüseyin, 1946, *Türkiye Kılavuzu c:1*, Ankara: İbrahim Horoz Basımevi.
- Ortaylı, İlber, 2011, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

- Önal, Nevzat Evrim, “Türkiye’nin İktisadi ve Siyasi Tarihinde Toprak Reformu Tartışmalarının Rolü”, Yayına Hazırlayan: Sonay Bayramoğlu Özuğurlu, *Toprak Mülkiyeti Sempozyum Bildirileri*, Ankara: Memleket Yayınları.
- ÖYKK (Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı), 2000, *Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş’ ye ait Çeşme Dikili, Kuşadası ve Alanya Limanlarının Özelleştirilmesi Kararı*, Karar No: 2000/67.
- Özdemir, Mehmet, 2011, “Türkiye’de Turizmin Başlaması: Osmanlı’da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umum-i Osmani (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt:22, Sayı:1, ss:87-90.
- Özgür, Hüseyin, 2000, “Kuşadası’nda Çarpık Kentleşmenin Kısa Tarihi ve Turizm Üzerine Etkileri”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Parla, Jale, 1985, *Efendilik, Şarkiyatçılık, Kölelik*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pirenne, Henri, 2009, *Ortaçağ Kentleri*, çev: Şadan Karadeniz, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pointig, Clive, 2000, *Dünyanın Yeşil Tarihi Çevre ve Uygarlıkların Çöküşü*, çev:Ayşe Başçı-Sander, İstanbul: Sabancı Üniversitesi.
- Ricardo, David, 2008, *Siyasal İktisadın ve Vergilendirmenin İlkeleri*, çev: Barış Zeren, İstanbul: İşbankası Kültür Yayınları.
- Roney, Sevgi Akış, 2001, *Turizm Bir Sistemin Analizi*, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Selik, Mehmet, 1982, *Marksist Değer Teorisi*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Sennett, Richard, 2002, *Ten ve Taş Batı Uygarlığında Beden ve Şehir*, çev:Tuncay Birkan, İstanbul: Metis Yayınları.
- Sennett, Richard, 2010, *Karakter Aşınması*, çev: Barış Yıldırım, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Seymen, Ülker, Koç, Hülya, 1993, ”Türkiye Kıyı Yerleşmelerinde Tatil Konutları ve Sahiplerine İlişkin Özellikler”, *Başbakanlık Toplu Konut Araştırma Merkezi Konut Araştırmaları Sempozyumu*, Ankara.
- Sjoberg, Gideon, 2002, “Sanayi Öncesi Kent,” Bülent Duru, Ayten Alkan(der), *20. Yüzyıl Kenti*, Ankara: İmge Kitabevi, s.40-54.

- Smith, Adam, 2011, *Milletlerin Zenginliği*, çev: Haldun Derin, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Soyak, Münevver, 1996, “Rant Arama: Türk Tarım Sektöründe Destekleme Politikaları Yoluyla Aktarılan Rantlar Üzerine Bir İnceleme”, *Ekonomik Yaklaşım*, C:7, S:23, ss:87-112.
- Strabon, 2000, *Antik Anadolu Coğrafyası*, çev:Adnan Pekman, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Sürücü, Feyza, 1998, “Turizm Sektöründe Ülkemizin Genel Politikaları”, ed: Semra Atabay, *1.Uluslararası Turizm Sempozyumu*, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınevi.
- Swaddling, Judith, 2000, *Antik Olimpiyat Oyunları*, çev: Burçak Gürün, İstanbul: Homer Yayınları.
- Syrett, F. Elena, “İzmir’de Pamuk ve Kumaş Ticareti”, çev: Zeynep Altok, Çağlar Keyder, Faruk Tabak (edt), *Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Şaylan, Gencay, 2002, *Postmodernizm*, Ankara: İmge Yayınevi.
- Şenel, Alaeddin, 2001, *İkel Topluluktan Uygur Topluma Geçiş Aşamasında Ekonomik Toplumsal Düşünsel Yapıların Etkileşimi*, Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Şenel, Alaeddin, 2009, *Kemirgenlerden Sömürgenlere İnsanlık Tarihi*, Ankara: İmge Yayınevi.
- Şengül, H. Tarık, 2009, *Kentsel Çelişki ve Siyaset*, Ankara: İmge Yayınevi.
- Şimşek, Ali, 2013, *Yağma Hasan’ın Böreği ya da Manzara Hakkı*, www.birgun.net/cultures_index.php?news_code=1328177349&day=02&month=02&year=2012, erişim tarihi: 07.01.2013.
- Tek, Murat, 2009, “Kamu Yatırımlarında Turizmin Yeri, Türkiye Turizm Stratejisi 2023’de Marka Kentler Projesi: Eleştirel Bir Değerlendirme”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, S.2, C.20 Syf.169-184.
- Tekeli, İlhan, 2001, “Popülist Politikalar, Kentsel Rant Ekonomisi ve Vatandaş Oluşturmayan Kentleşme Deneyimi”, içinde: *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi.

- Tekeli, İlhan, 2009, *Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İlhan, 2011, *Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tezel, Yahya S., 2002, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Thorns, David C., 2004, *Kentlerin Dönüşümü Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam*, çev: Esra Nal, Hasan Nal, İstanbul: Soyak Yayınları.
- Timur, Taner, 1993, *Osmanlı Çalışmaları İkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine*, Ankara: İmge Yayınları.
- Timur, Taner, 2001, *Türk Devrimi ve Sonrası*, Ankara: İmge Yayınları.
- Tournefort, Joseph de, 2005, *Tournefort Seyahatnamesi*, ed: Stefanos Yerasimos, çev: Ali Berktay, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Tör, Vedat, Nedim, 1999, *Yıllar Böyle Geçti*, İstanbul: YKY Yayınları.
- Turan, Menaf, 2009, *Türkiye'de Kentsel Rant Devlet Mülkiyetinden Özel Mülkiyete*, Ankara: Tan Yayınevi.
- Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu*, Resmi Gazete: 22 Mayıs 1953/8414.
- TÜRSAB, 2012, *Turizmin GSMH içindeki Payı*, www.tursab.org.tr/tr/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/gsmh-icindeki-payi-1965-_79.html, erişim tarihi: 22.06.2012.
- "Unakıtan Yakalandı", 2005, *Tempo Dergisi*, S:45/935.
- Ural, Tülin, 2009, *Markalamada Yol Haritası*, Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Ure, John, 2007, "Hıristiyan Hacılar", Robin Hanbury-Tenison(haz), *Tarihteki Yetmiş Büyük Yolculuk*, İstanbul: Oğlak Yayınları.
- Urry, John, 1999, *Mekânları Tüketmek*, çev: G. Rahmi Ögdül, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Urry, John, 2009, *Turist Bakışı*, çev: Enis Tataroğlu, İbrahim Yıldız, İstanbul: BilgeSu Yayıncılık.
- Ünüsân, Çağatay, Sezgin, Mete, 2007, *Turizm Pazarlaması*, İstanbul: LiteraTürk Yayınları.

- Yerasimos, Stefan, 1999, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, edt: Paul Dumont, François Georgeon, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yıldız, Zafer, 2011, “Turizm Sektörünü Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C:3, S:5, SS: 54-71.
- Yılmaz, Gaye, 2004, “Bu Tasarı, Kamu Hizmetlerinin Piyasalaştırılmasını Öngören GATS Hükümlerinin Türkiye’de Yaşama Geçirilmesi Aracıdır”, Yayına Hazırlayan: Mihriban Şengül, vd. *Kamu Yönetimi 1. Ulusal Kurultayı*, Malatya: İnönü Ün. Basımevi.
- Yılmaz, Serap, 2000, “Doğu Akdeniz Ticaretinde Kuşadası’nın Yeri(XVII-XIX. Yüzyıllar)”, Ayşe G. Şerifoğlu(ed), *Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu*, Kuşadası: Kuşadası Belediyesi Yayınları.
- Yırtıcı, Hakkı, 2012a, *Paris: Bir Modernleşme Projesi*, www.mekânar.com/tr/yazi/makale/parisbirmodernle%C5%9Femeprojesihakk%C4%B1-y%C4%B1rt%C4%B1c%C4%B1.html, Erişim Tarihi: 31.03.2012.
- Yırtıcı, Hakkı, 2012b, *Rant Ediniminde Kent Toprağı*, www.mekânar.com/tr/yazi/makale/rant-ediminde-kenttopra%C4%9F%C4%B1hakk%C4%B1-y%C4%B1rt%C4%B1c%C4%B1.htm, erişim tarihi: 31.03.2012.
- Žižek, Slavoj, 2011, *Mimari Paralaks*, çev: Bahadır Turan İstanbul: Encore Yayınları.
- 5398 Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Resmi Gazete: 21 Temmuz 2005/25882.