

ULUSAL REKREASYON İŞLETMESİ

Prof. Dr. ALPARSLAN USAL *

ABSTRACT

A PROPOSED MODEL ON NATIONAL RECREATION INC. In this article, author attempts to explain the process of establishing a recreation facility through utilizing the equipments that already completed their economic life, especially that of public sektor's (equipments). Also in this article, it is emphasized that such recreation facility (company) create new employment opportunities and a lot of positive contribution to the economy.

(Alparslan Usal, Professor, Dokuz Eylül University Faculty of Economics and Administration, Buca, Izmir, Turkey.)

Günümüz toplumlarının, kalkınma amacına dönük olarak sürekli bir endüstrileşme uğraşı içinde oldukları bir gerçektir. Kentleşme ise, bu olgunun en önemli göstergesidir. Diğer bir deyişle, ayrıcalıklı olarak korunabilmiş az sayıda örnek dışında kentler, endüstrileşmeye koşut olarak gelişmiş çağdaş verilerle donanmakta ve gerçekte 'yaşam merkezleri' olmaları gerekirken endüstrinin uzantıları olma özelliği kazanmaktadırlar. Gitgide yayılan iş odakları, konut sorunu, işlevsel yapılar, trafik, gürültü, kirlenme ve benzeri öğelerle çevrelenen insan, endüstrinin hızlı çarkları arasında zaten bunalmakta iken bu kez çalışma dışındaki da yapay verilerle çevrili durumda kalmaktadır. Kuşkusuz bu yaşantı teknolojinin ortaya koyduğu durağan olmayan verilerle

bezenmiştir.

Ancak, herşeyin daha da büyük bir hızla değiştiği, zamanın çok büyük bir hızla aktığı bir ortamda bu kez geçmişe dönük değerler yeniden anlam kazanmaya başlamıştır. Diğer bir deyişle, zamanın daha yavaş aktığı eski devirlere bir tür özlem belirtmeye başlamıştır. Kuşkusuz, gerçekten 'eski' olan ya da bu niteliği taşıyan çeşitli eşya geçmişin bu yavaş ve dinlendirici özelliğini simgelemektedir.

Gerçekten, Lundberg'in de haklı olarak vurguladığı gibi, eskilik, insan dışında herşeye hoş bir okside pas rengi verir.

Öte yandan, diğer bir görüşe göre insan, doğaya programlanmış bir canlıdır. Bu görüşe göre, eskiye olan ilginin ana nedeni 'eski'nin doğaya daha yakın olmasıdır. Eski eşyanın çekiciliğinin ve insandaki eski eşyayı koruma eğiliminin temelinde yatan neden belki de budur.

Fakat, nedeni ne olursa olsun insanların hemen hepsinin eskiye olan ilgileri bir gerçektir. İnsanların zaman-mekan makinası üzerine kurdukları düşlerin de temelinde aynı nedenin yattığı kabul edilmelidir.

Günümüzde bu ilginin doğduğu gereksinimin en kolay, en güvenli, en etkin ve en yaygın biçimde doyurulabileceği yeni bir

faaliyet alanının belirmesi raslantı olamaz. Bu alan, tek bir sözcükle, 'turizm'dir.

Nitekim, beton'un gelişme ve refahın simgesi sayıldığı gelişmekte olan ülkelerde bile taşınmaz eski eserlerin korunmaya alınması söz konusu ilginin ve gereksinimin evrenselliğini işaret etmektedir. Özellikle gelişmiş ülkelerde taşınır eski eser niteliğinde verilerin müzeleri doldurması da bir raslantı olmadığı gibi yakın geleceğin yeni ilgi alanlarını gösterir.

Diğer yandan, endüstrileşme aşamasını tamamlamakta olan ülkelerde yoğun endüstrileşme zaman dilimi içinde işlevini bitirmiş, ulusal bir değeri de bulunmayan çok sayıda taşınır eski eşya biriktiği de bir gerçektir. Eski eser gibi nitelendirilebilecek bu eşyanın müzelere girme şansı da yoktur. Zaten bu nedenle de hızlı elden çıkarılmaktadır. Oysa, genelde 'sorun' olarak nitelendirilebilen bu eşyanın kullanılabilirliği ve böylece yeniden 'ekonomik değer' ifade edeceği bir alan vardır. Bu alan, yine 'turizm'dir.

Türkiye, böyle bir gelişme için gösterilebilecek en iyi örnektir. Gerek özel kesimin ve gerekse kamu kesiminin elinde bulunan ve 'yük' olarak algılanan çok sayıda taşınır ve taşınmaz mal turizm alanı için geçerli malzemedir.

[*] Prof. Dr. Alparslan USAL, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nde öğretim üyesidir.

Özellikle Kamu İktisadî Teşebbüsleri adı altında anılmakta olan çok sayıda kamu işletmesinin bu açıdan tam bir zenginlik içinde oldukları bir gerçektir. Bu işletmelerin ellerinde;

- bozulan,
- kırılan,
- eskiyen,
- fazla yer tutan,
- teknolojisi eskiyen,

makro politikalar yüzünden kullanılmasından vazgeçilen, ve bu nedenlerle de yararlanamadıkları âtil değerler bulunmaktadır.

Bu değerleri şöyle gruplandırmak mümkündür:

Büro malzemesi:

Masa, sandalye, eski askılar; ısıtma ve havalandırma araç ve gereçleri; yazı makinası ve benzeri diğer araç ve gereç; donatım ve dekorasyon malzemesi, tablolar, resimler, albümler...

Üretim Faktörleri:

Eski teknoloji ile çalışan makineler ve/ya da parçaları, avadamlıklar, enerji birimleri, müzeliğe ya da müzelerle girmiş parçalar.

Ulaştırma araçları: (eski otobüs, otomobil, at arabası vb.) ile bunların yedek parçaları. (İşletmenin doğrudan doğruya ulaştırma hizmeti üretmesi durumunda araçlar üretim faktörü olacağından, özellikle her dört ulaştırma türü için çalışan işletmelerin ellerinde biriken ve zaman içinde 'yük' durumuna gelen eski taşıma araçları ve bunlarla ilgili donatım malzemesi.)

Üretim faktörlerini tamamlayıcı donatım ve atelyeler; bütünü ile terminaller, istasyonlar, iskeleler, servis üniteleri, üniforma ve giysiler; bunlara ve tüm üretim sistemine özgü malzeme; dene-tim, onarım araç ve gereçleri, bu kapsamda sayılabilir.

Yukarıda genel hatları ile belirlenen çok çeşitli malzeme, kamu işletmelerinin kolaylıkla el-

den çıkaramadıkları ve bu nedenle de işletmelere sürekli 'sorun' olan âtil değerlerdir. Bu tür malzeme,

• ya gereksiz depolama ve korumaya giderleri de oluşturarak buldukları yerde çürümekte (üstelik, depo alanlarının başka amaçlarla kullanılmasını engellemekte ya da yeni depolar yapılmasını zorlamakta),

• ya açık alanlara terk edilerek doğanın tahribine ve/ya da yolsuzluklara bırakılmakta (ve hatta bazen yalnızca varlıkları yüzünden, kullanılmayan fazla kadrolar oluşturmakta),

• ya da belirsiz aralıklarla ve simgesel fiyatlarla satılmaktadır.

Söz konusu malzeme ve demirbaşlar her üç şıkta da hurdaya dönüşmekte ve sonuçta parçalanarak başka amaçlar için hammadde olmakta ve/ya da yok edilmektedir. Oysa, bu âtil değerlerin küçük çapta onarımlarla yeniden hizmet ve hatta mal üretimine başlamaları için önemli bir gerekçe ve önemli bir alan belir-miştir.

ULUSAL HURDA DEPOSU

Zaman zaman müzelerle kaldırılan az sayıda bazı araç ve gerecin yukarıda anılan türde yaygın bir kullanım için yeterli sayılmasına olanak yoktur. Dolayısı ile konumuz bunlar değildir. Öte yandan bazı büyük parçaların müzelere sığdırılmasına da olanak yoktur. Kaldı ki, yeterince eski sayılmaması nedeniyle müzeliğe olmayacak durumda değerler vardır. Üstelik, böylesine taşınır değerlerin müzelerle kaldırılmasını gerektiren ulusal gerekçeler de yok denecek kadar azdır. Ya da olumlu karar verilse bile, söz konusu eşyanın oluşturacağı tek yanlı giderler ilgililerin ve yetkililerin cesaretlerini kırarak düzeydedir.

Bu durumda, tüm ülkede varlığı bilinen her türden hurda adanın tek elde toplanmasına ve yeniden kullanıma sunulmasına,

diğer bir deyişle, gelir getirici birer ekonomik birim biçiminde çalıştırılmasına olanak verecek bir yöntem olarak düşünülmelidir.

Bu yöntem, söz konusu âtil malların yeni bir işletmecilik anlayışı ile yeniden değerlendirilmesine yol açmalıdır. Diğer bir deyişle, toplanacak mallar bir örgütün faaliyetleri içinde kullanılmalıdır.

Örgütün elinde birikecek malların, kuruluşu kısa sürede büyük bir hurda deposuna dönüştüreceği bellidir. Bununla beraber, hiç kuşkusuz tam bir işletme gibi çalışacak olan bu yeni örgüt, eskidikçe devri ya da satılması suretiyle kamu işletmelerinden eline geçecek veriler arasında seçim yapabilir. Böylece oluşturulacak taşınır mallar yığınına taşınmazlar da katılarak yeni bir işletmenin üretim faktörleri olurlar. Kuşkusuz, böyle bir işletmenin faaliyet alanı turizmdir.

Türkiye'nin turizme sunacağı rekreasyon araçlarının daha bir süre nicelik ve nitelik olarak yetersiz kalacağı açıktır. Gerek yatırım kapitali yetersizliği ve gerekse ülkedeki sosyo-ekonomik düzeyle sıkı bağları nedeniyle kısa sürede çağdaş rekreasyon araçlarının geliştirilmesi de beklenmemelidir. Bir başka deyişle, doğal kaynakları ve arkeolojik verileri dışında Türkiye'nin turiste sunabileceği pek az rekreasyon olanağı bulunmaktadır. Oysa, turizm faaliyeti, turistlere hoşça vakit geçirecek (diğer bir deyişle, sık sık para harcatacak) çok sayıda verinin varlığına bağlıdır. Altyapısını geniş çapta tamamlayan Türk turizmi ise, turistleri ülkede daha uzun sürelerle tutacak yolları bulma ve geliştirme aşamasına gelmiştir.

Sayırsız eski eserle dolu bir çevrede taşınır eserlerin (bunların 'eser' olması da şart değildir) taşınmaz eski eserler ve anıtlar niteliğinde olmasalar bile "yeniden değerlendirilebilir" nitelikte görülmemesi bu açıdan ciddi bir yanlışlıktır. Kaldı ki, taşınmaz es-

ki eser ve anıtlardan da akılcı biçimde yararlanıldığı söylenemez. Oysa; yalnızca taşınır eski eserlere dayandırılarak oluşturulacak yeni bir kamu işletmesi, atılmayı bekleyen çok sayıda âtil değeri kullanarak ya da kullanıma açarak Türkiye için son derece ilginç rekreasyon fırsatları yaratabilir. Türkiye'de henüz, odun ya da jilet olarak kullanılmak üzere yok edilmemiş çok sayıda taşınır eski eser bulunmaktadır.

YENİ İŞLETME

Türkiye'de sözkonusu taşınır malların büyük oranda KİT'lerin elinde bulunduğu açıktır. Böylece, yeni örgütün ya da yeni işletmenin üretim faktörlerini öncelikle buralardan toplayacağı belli olmaktadır. Kaldı ki, zaten bu tür malların elden çıkarılmalarını güçleştiren de bu yapısal özelliklerdir. Çünkü, bu mallar 'kamu malı' gibi görülmekte ve üzerlerinde kolaylıkla karar alınamamaktadır. Alınsa bile yolsuzluk söylentilerine yol açmaktadır. Kuşkusuz, bu durum yeni bir kamu işletmesi çağrıştırmaktadır.

Eski demiryolları araç, gereç ve malzemesi, ve hatta bütünü ile bazı özel hatlar, terminal ve istasyonları ile bu yeni ulusal işletmeye aktarılabilir. Tramvayların başına gelen unutulmamalıdır. Denizyolu araçları için de aynı şeyler söylenebilir. Üç top güverteli ve zamanın en büyük savaş gemisi olan Mahmudiye'den ya da Hamidiye zırhlısından ya da aslında ulusal bir değer olmayan Yavuz zırhlısından söz etmeyeceğim. İskeleye bağlanmış, hurda yığınlarına dönüşmesi beklenen eski gemiler, eski iskeleler, yolcu salonları, turnikeler de bu kapsamdadır. Pervaneli uçaklar ve bazı donanım malzemesi için de benzeri ifadeler kullanılabilir. Kuşkusuz karayolu araçları (eski otobüs, otomobil gibi motorlu araçlar ile at arabaları, binicilik fırsatları ya da bisiklet gibi mekanik araçlar) bu sistemin tamamlayıcı unsurlarıdır. Böylece, yeni ulusal

işletmenin dev bir turizm işletmesi olarak belirlediği kolayca görülmektedir. Ne var ki, bu işletme salt bir 'taşıyıcı' ulaştırma işletmesi değil, aynı zamanda, ulaştırma sırasında tatil yapmaya olanak veren hareketli bir turizm-rekreasyon işletmesidir. Diğer bir deyişle, hareketli bir müze gibi değerlendirilebilir. Bir başka deyişle, güvenli bir zaman-mekân makinasıdır.

Bu işletmenin 'ulusal' nitelikte düşünülmesinin nedenleri vardır:

1) Söz konusu mallar KİT'lere ya da diğer kamu kuruluş ve kurumlarına başağrısı olmaktadır. Elden çıkarılmaları çoğu kez bir kamu sorunu olmaktadır. Bir 'ulusal' işletmeye devirleri, en kolay yoldur.

2) Özel kesime devri için gerektirdiği kapital 'belirsiz' denecek kadar yüksektir.

3) Eski taşınır değerlerin bakımı ve onarımı da eski teknolojiyi gerektirir. Oysa, özel kesimin elinde bu olanaklar ya yoktur ya da çok zayıftır.

4) Böylesine girdiler özel kesim için altından kalkılması kolay olmayacak işletme kapitalleri gerektirir.

5) Özel kesimin elinde anılan araç ve gereçleri kullanabilecek, onarımları gerçekleştirebilecek yetmişmiş personel de yoktur.

6) KİT'lerin ve diğer kamu kuruluş ve kurumlarının ellerinde biriken ve eskidikçe üretim ya da kullanımdan çıkarılan eski-geri teknoloji verileri için aktif ve sürekli bir depo oluşturulması yararlıdır.

7) Askeri araç, gereç ve malzemenin de devredilerek aynı amaçla değerlendirilebilmesi için yine böyle bir ulusal hurdalık daha uygundur.

Böylece, hemen hiçbiri de 'ulusal' ve dolayısı ile müzelere girecek niteliğe sahip olmayan çok sayıda mal (kamu malı niteliğinde),

değişik bir alanda çalışacak yeni bir ulusal işletme çağrıştırmaktadır. Ancak, bu noktada konuyu (kamu işletmeleri üzerine) yeni bir tartışmaya zemin yapmamak gerekir. Ülkedeki KİT'lerin bütünü ile özel kesime devredilmesi durumunda bile, böyle bir KİT'in varlığını daha bir süre sürdürmesinde yarar olduğu açıktır.

OLASI İŞLETME MODELİ

Konu, ulusal nitelikte de olsa bir işletmecilik sorunudur. Bu nedenle, öncelikle bir KİT düşünül müştür. Ancak, taşınır ve taşınmaz malların çok çeşitliliği, gerçekte bu dev ulusal işletmenin bir holding gibi çalışmasının daha doğru olacağını işaret etmektedir.

Aynı biçimde çalışacak bir Vakıf da kurulabilir. Hatta böylece, kamu işletmeleri dışında kalan özel işletmelerin ya da vatandaşların ellerinde bulunan eski taşınır malların da bu kuruluşa devri ya da bağış yolu ile bir araya toplanması daha da kolaylaşır.

Bu kapsamda 'Gayrimenkül Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu' gibi işlev görececek bir 'Menkül Eserler Yüksek Kurulu' oluşturulmasında yarar vardır.

Bu kurul, ulusal işletmenin yönetim kurulunun bir parçası ya da başlı başına bir 'Danışma Kurulu' gibi çalışmalıdır. Kuşkusuz, hurda yığınları arasında gerçekten müzeliyeler ile turizm alanında kullanılabilir nitelikte olanlar hakkında bu kurul karar verecektir. Ancak, böyle bir kurulda turizm ile doğrudan ilgili uzmanların bulunması kaçınılmazdır.

İLK AŞAMA

VE ÇEKİRDEK İŞLETME

Kuşkusuz, ilk aşamada bazı ulaştırma araçları ve bunların terminal, istasyon ve ulaşım hatları yeni işletme için öncelikli aday üretim faktörleri olacaktır. Örneğin, kömürle çalışan eski, küçük gemilerin Boğaz ya da Haliç turlarında kullanılması sık sık gündeme gelmektedir. Aynı olanak

Adalar, Marmara Denizi'nin bazı yöreleri, İzmir Körfezi ve bazı büyük göller için de söz konusudur. Bu önerinin eski mimari stilde ve eski donatım ve dekorasyon malzemesiyle yapılmış iskelelerle tamamlanması hem son derece gerekli, hem de kolaydır. Kaldı ki, bazı iskeleler oldukları gibi korunabilmişlerdir.

Bu hususta belediyelerin olanakları bir başka destekleyici etmenddir. Böylece, başka hiçbir biçimde değerlendirilmeleri düşünülmemeyecek çok sayıda taşınır ve taşınmaz malın ve folklor verilerinden geniş çapta yararlanarak hizmet veren personelin, benzersiz bir rekreasyon aracı oluşturacağına kuşku duyulmaz.

Demiryolları içinde ilk aşamada ele alınacak son derece önemli bir aday bulunmaktadır. Bu aday, İzmir-Aydın-Denizli demiryolu hattıdır. Çağdaş demiryolu sistemi ile ilişkisi kalmamış, eğrile büküle uzanan bir demiryolu hattı üzerinde eski lokomotiflerin çektiği eski vagonlar içinde seyahat etmek tartışmasız bir ilgi alanı oluşturacaktır. Böyle bir projenin söz konusu güzergâh ile ilintili üç önemli desteği daha vardır:

- Bu demiryolu, karayoluna koştur bir hat üzerinde uzanır.
- Bu güzergâh, kesintisiz doğa güzellikleri ile doludur.
- Bu güzergâh, çok sayıda ve dünyaca ünlü arkeolojik verilerle bağlantı sağlar.

Gerçekten, ara istasyonlar olan Selçuk; Efes kalıntılarına ve hatta Kuşadası'na; Denizli, Pamukkale'ye (Hierapolis); Nazilli ise, Karacasu'ya ve ötede Afrodi-

sias'a çok yakın durumdadır.

Aslında bu güzergâh üzerinde çağdaş yeni bir demiryolu hattı döşenmesi gerekiyorsa da, söz konusu hat bugünkü demiryolu hattının yenilenmesi ile oluşturulmamalıdır. 1860 koşullarında yapılmış olan bu hat, turizm açısından altın değerinde bir rekreasyon aracıdır. Diğer bir deyişle, bu hat bir taşınmaz eski eser gibi korunmalıdır.

Devlet Demiryolları İşletmesi'nin elinde bulunan ve henüz yok edilmemiş olan eski lokomotif ve vagonlar bu hatta sevk edilerek çağdaş gereksinimlere göre yeniden elden geçirilmeli ve burada kullanılmalıdır. Bir başka deyişle, önerilen bu yeni ulusal işletmeye devredilmelidir. Aynı hat üzerinde bulunan istasyonlar da başka hatlardan sökülecek eski malzeme ile yeniden düzenlenebilir. Genellikle istasyonlarda yeteri kadar yan hat da vardır. Böyle bir rekreasyon aracının hem yabancı, hem de yerli turist için sürekli bir ilgi alanı oluşturacağına kuşku duyulmaz. Kaldı ki böyle bir projenin yerel becerilerin yerinde değerlendirilmesine yol açacağı da açıktır (Karacasu ev şarapları vb.).

SONUÇ

Kamu işletmeleri başta olmak üzere ülkedeki tüm işletme, kuruluş ve kurumların ve bireylerin ellerinde, ekonomik işlevleri sona ermiş çok sayıda taşınır mal bulunmaktadır. Bu değerlerin hurda işleme görmektense yararlı bir biçimde yeniden kullanılmasını gerektiren bir sektör gelişmektedir. Bu sektör, turizm sektörüdür.

Çağdaş turizmin gerektirdiği

sunu elemanları açısından Türkiye'nin yetersizliği açıktır. Buna karşın, anılan eski eserler turizm alanı için çekici nitelikte elemanlar biçimine dönüştürülebilir. Bu amaçla, taşınır ve hatta taşınmaz nitelikte çok sayıda eski malın bir çatı altında toplanarak yeniden değerlendirilmesi için holding gibi çalışacak yeni bir KİT ya da vakıf kurulabilir. Ancak, kurulacak bu yeni ulusal rekreasyon işletmesinin bir turizm işletmesi olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle yönetiminde ve çalışmasında turizm için uzman ve eğitilmiş kadroları da barındırmalıdır.

Böyle bir çabanın ikinci ve daha önemli bir yararı, işsizlik olgusuna yapacağı olumlu katkılarla görülecektir. Üstelik, yeni istihdam alanları açılırken büyük yatırımlar ve hele yabancı sermaye ya da know-how da gerektirmeyecektir.

Projenin bir üçüncü yararı da, elden çıkarılması - satılması düşünülen KİT'lerin 'fazla' olduğu söylenen personeline de yeni kaydırma alanları açmasında görülebilir.

Projenin dördüncü ve son yararı da, böyle bir girişim kapsamında ülkemizde 'eskilik' etmenine dayanan ve artık unutulmaya yüz tutmuş olan yöresel el sanatlarına etkin bir faaliyet alanı hazırlamasıdır.

Türkiye'de bir Ulusal Rekreasyon İşletmesi'nin ya da vakfının ivedilikle kurulmasını gerektiren ciddi nedenler bulunduğu gibi, böyle bir işletme ya da vakfın kolaylıkla kurulmasına engel de yoktur.□