



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE YÖNETİMİ PROGRAMI**

**KÜLTÜR TURİZMİNDE
KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ
GALATA BÖLGESİ TURİZM ROTASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ERTUĞRUL YILMAZ

İSTANBUL, 2021



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI VE YÖNETİMİ PROGRAMI**

**KÜLTÜR TURİZMİNDE
KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ
GALATA BÖLGESİ TURİZM ROTASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**ERTUĞRUL YILMAZ
(190203004)**

**Danışman
(Prof. Dr. Suphi Saatçi)**

İSTANBUL, 2021

[05/ 07/2021]

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

[Mimarlık Anabilim] Dalı'nda [190203004] numaralı [Ertuğrul YILMAZ'ın] hazırladığı ["Kültürel Mirasın Korunmasında Özel Sektörün Yeri Galata Bölgesi Örneği "] konulu [Kültürel Mirasın Korunması ve Yönetimi Dalı Tezli Yüksek Lisans] tezi ile ilgili Tez Savunma Sınavı, [05/07/2021] Pazartesi günü saat [19:00'da] yapılmış, sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin [**KABULÜNE**] karar verilmiştir.

Düzeltilme verilmesi halinde:

Adı geçen öğrencinin Tez Savunma Sınavı [.../.../20...] tarihinde, saat [...:.. da] yapılacaktır.

Tez Adı Değişikliği Yapılması Halinde: Tez adının ["Kültür Turizminde Kamu Özel Sektör İş Birliği Galata Bölgesi Turizm Rotası "] şeklinde değiştirilmesi uygundur.

Jüri Üyesi	Tarih	İmza
(Danışman) [Prof. Dr. Suphi SAATÇI]	[05/07/202]	[KABUL]
[Prof. Dr. Fatma Zeynep AYGEN]	[05/07/202]	[KABUL]
[Doç. Dr. Emine Sibel HATTAP]	[05/07/202]	[KABUL]
(İkinci.Danışman)		
*.....	.../ .../20...
*.....	.../ .../20...

*2. Danışman varsa doldurulacak

BEYAN/ ETİK BİLDİRİM

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bağılı olduğum üniversite veya bir başka üniversitedeki başka bir çalışma olarak sunulmadığını beyan ederim.

Ertuğrul YILMAZ

İmza

**KÜLTÜR TURİZMİNDE
KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ
GALATA BÖLGESİ TURİZM ROTASI**

Ertuğrul Yılmaz

ÖZET

Çalışmada kültür turizminde kamu özel işbirliği ile taşınmaz kültürel miras konusu ele alınmış, kamu özel sektör işbirliği ve kültürel miras kavramları üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda taşınmaz kültürel mirasın bazı önemli örneklerinin mali ve organizasyon temelli sorunlar nedeniyle çürümeye bırakılması tezin araştırma sorusunu oluşturmaktadır. Araştırmanın bir model geliştirme aşaması ise, geçmişini iki bin yıllık tarihe dayanan Galata bölgesindeki taşınmaz kültürel miras çerçevesinde ele alınmış olup literatür taraması ve saha çalışması yapılarak bölge incelenmiştir. Kamu-Özel İşbirliği ile böyle bir rotanın hayata geçirilmesi kültürel mirasın çürümeye bırakılışının önüne geçmesi ve bölgeye ekonomik kazanç sağlaması açısından önem arz etmektedir ve tez çerçevesinde daha sonra yapılacak uygulamalar için bir örnek pilot proje geliştirmeyi amaçlamıştır.

Anahtar Kelimeler; Kamu-Özel İşbirliği, Kültürel Miras, Galata, Kültür Turizmi

IN CULTURAL TOURISM
PUBLIC PRIVATE SECTOR COLLABORATION
GALATA REGION TOURISM ROUTE
ERTUĞRUL YILMAZ

ABSTRACT

In the study, the issue of immovable cultural heritage with public-private cooperation in cultural tourism has been discussed, and the concepts of public-private sector cooperation and cultural heritage are emphasized. In this context, leaving important examples of immovable cultural heritage to decay due to financial and organization based problems constitutes the research question of the thesis. A model development phase of the research was handled within the framework of the immovable cultural heritage in the Galata region, which has a history of two thousand years, and the region was examined by literature review and field study. The implementation of such a route with Public-Private Partnership is important in terms of preventing the decay of cultural heritage and the aim of the thesis is to develop a sample pilot project for future applications.

Keywords; Public and Private Sector Cooperation, Cultural Heritage, Galata, Cultural Tourism

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
RESİMLER LİSTESİ	ix
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ	3
1.1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ TARİHÇESİ VE GELİŞİMİ.....	3
1.2. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ AVANTAJLARI VE DEZAVANTAJLARI..	5
1.3. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ HUKUKİ VE FİNANSAL BOYUTLARI ...	10
1.4. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELLERİ	14
1.4.1.Yap-İşlet-Devret Modeli	14
1.4.2.Yap-İşlet Modeli	16
1.4.3.Yap- Kirala -Devret Modeli	16
1.4.4.İşletme Hakkı Devri Modeli	18
1.5. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİNİN ÖZELLİKLERİ.....	18
İKİNCİ BÖLÜM	22
2. KÜLTÜREL MİRAS VE KÜLTÜR TURİZMİ	22
2.1. KÜLTÜREL MİRAS	22
2.1.1.Kültürel Mirasın Korunması	24
2.1.2.Kültür Rotaları	28
2.1.2.1.Kültür Rotalarının Tarihi	29

2.1.2.2.Kültür Rotalarının Sınıflandırılması	32
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	32
3. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ VE KÜLTÜR TURİZMİ	34
3.1.DÜNYADA ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN GELİŞMESİNİN KÜLTÜR TURİZMİNE ETKİLERİ	36
3.1.1.Demiryolunun Etkisi	37
3.1.2.Transatlantik Ve Kruvaziyer Gemilerinin Etkisi.....	38
3.1.3.Havacılık Sektörünün Gelişmesinin Etkisi.....	38
3.1.4.Karayolunun Etkisi	39
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	40
4. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİNDE KÜLTÜR TURİZMİ ÖRNEKLERİ	40
4.1. YURTDIŞINDAN ÖRNEKLER.....	40
4.2. YURTİÇİNDEN ÖRNEKLER.....	41
BEŞİNCİ BÖLÜM.....	44
5.GALATA’NIN KÜLTÜR TURİZİMİNE AÇILMASI	43
5.1.GALATANIN KISA TURİZM TARİHÇESİ	43
5.1.1.Gezinlerin Gözünden Galata	43
5.1.2.Tarihte İç Ve Dış Turizmde Galata'nın Rolü.....	45
ALTINCI BÖLÜM.....	48
6.GALATA BÖLGESİ KÜLTÜR ROTASI ÖNERİSİ	48
6.1. ROTA BAŞLANGICI: GALATAPORT	52
6.1.1. Türk Mutfağının Sunumu.....	52
6.1.2.Durak 1: Nusretiye Camii	53
6.1.3.Durak 2: Kılıç Ali Paşa Külliyesi	55
6.1.4.Durak 3: Tophane-i Amire	56

6.1.5.Durak 4: Bilal Ağa Namazgâhı ve Çeşmesi.....	56
6.1.6. Durak 5: Kırım Kilisesi-Maria Kilisesi.....	57
6.1.7.Durak 6: Galata Mevlevihane'si.....	58
6.1.8.Durak 7: Galata Kulesi	61
6.1.9.Durak 8: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi	62
6.1.10. Durak 9: Ceneviz Sarayı-St. Piyer Hanı.....	63
6.1.11. Durak 10: Salt Galata.....	64
6.1.12.Durak 11: Arap Camii.....	66
6.1.13. Durak 12: Yeraltı Camii	68
6.1.14. Gezinin Maliyeti.....	69
SONUÇ.....	71
KAYNAKÇA	72

RESİMLER LİSTESİ

Şekil 1: Galata Haritası	50
Şekil 2: Rota Yürüme Mesafesi 1	50
Şekil 3: Rota Yürüme Mesafesi 2	51
Şekil 4: Rota Yürüme Mesafesi 3	51
Şekil 5: Rota Yürüme Mesafesi	52
Şekil 6: Tavsiye Edilen Restoran	53
Şekil 7: Nusretiye camii	54
Şekil 8: Nusretiye Camii 2	54
Şekil 9: Kılıç Ali Paşa Camii	55
Şekil 10: Tophane i Amire	56
Şekil 11: Bilal Ağa Çeşmesi	57
Şekil 12: Kırım Kilisesi.....	58
Şekil 13: Galata Mevlevihane'si	59
Şekil 14: Galata Mevlevihane'si 2	60
Şekil 15: Galata Mevlevihane'si 3	60
Şekil 16: Galata Kulesi.....	62
Şekil 17: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi.....	63
Şekil 18: Ceneviz Sarayı	64
Şekil 19: Kamondo Merdivenleri.....	65
Şekil 20: Salt Galata.....	66
Şekil 21: Arap Camii.....	67
Şekil 22: Yer Altı Camii	68

GİRİŞ

Kültür turizminin temel unsurlarından biri olarak kültürel miras, son yıllarda önemi giderek artan ve turizmin ekonomik bir değer olarak kullandığı bir kavram haline gelmiştir. Toplumun özelliklerini yansıtan ve çekici bir turistik ürün olarak kabul edilen kültürel miras, tarihi çevreyi korumak, tarihi yerleşmeleri yok olmaktan kurtarmak, kültürel mirası günümüz yaşamıyla bütünleştirmek amacıyla önemi artmakta ancak hala yalnızlığa bırakılan birçok taşınmaz kültür mirasımız gün geçtikte yok olmaktan kurtulamamaktadır. Buradaki problem taşınmaz kültür mirasımızın yok oluşunun yanında bölgeye verdiği olumsuzluklar kendini göstermektedir. Kamu kurumları bu eserlerinin bakımı ve yenilemesinin yapılmasında yeterli finansa sahip değillerdir. Sürdürülebilir bir yenileme çalışması olmadığında ise taşınmaz kültür mirasımız yok olmanın yanında, bulunduğu çevreye rahatsızlıklar vermekte ve atıl durumda beklemektedir. Kurumların yapıları yenileme konusunda kaynak azlığından dolayı kamu sektörünün özel sektör ile işbirliği yapma ihtiyacını doğurmuştur. Dolayısıyla günümüzde birçok altyapı yatırımı uygulanmasında kamu sektörü özel sektör ile işbirliğine gidilmesi bu olumsuzlukların önüne geçebilecek bir çözüm olabilmektedir. Burada kritik nokta ise Kamu-Özel İşbirliğinde ilgili projedeki risklerin doğru bir biçimde analiz edilmesi ve projeyi başarıya ulaştırmaktır.

Çalışmada Kamu-Özel İşbirliğini ile taşınmaz kültür eserlerinin yoğunlaştığı “Galata” bölgesindeki kültürel mirasları belirlemek, kültür turizmine kazandırmak ve taşınmaz kültürün yok olmasını engellemek amaçlanmıştır. Böylelikle bu bölgedeki taşınmaz kültür mirası yaşatılarak kalıcı ve sürdürülebilir bir korumaya ulaşılmış olacaktır. Bu bağlamda çalışmanın sürdürülebilir ve kalıcı olabilmesi ekonomik getirinin de önünü açacaktır. Burada kullanılacak olan yöntemde hem kamu ve özel sektörün ihtiyaçları karşılanacak hem de taşınmaz kültür mirasımızın açısından kalıcı bir koruma olgusu oluşacaktır.

Bu bağlamda çalışmanın birinci bölümünde Kamu-Özel İşbirliği kavramı üzerinde durulmuş, tarihi ve gelişimi aktarılmış, avantajları ve dezavantajları, hukuki ve finansal boyutları, kamu özel işbirliği modelleri irdelenmiş, kamu özel işbirliğinin özellikleri araştırma dahilinde incelenmiştir. İkinci bölümde kültür miras ve kültür turizmi üzerinde durulmuş ve kültürel miras, kültürel mirasın korunması, kültür rotaları, Kamu özel İşbirliği ve kültür turizmi, Dünyada ulaşım sektörünün gelişmesinin kültür turizmine etkileri ve kültür turizmi örnekleri incelenmiştir. Üçüncü bölümde Beyoğlu Galata'nın kültür turizmi açısından gelişim süreci araştırılmasının ardından Galata bölgesi Kamu-Özel İşbirliğinden yararlanarak değerlendirilmiştir. Dördüncü bölüm olan öneri turizm rotası ile çalışmanın amacı ortaya koyularak projenin gerçekleştirilmesi halinde hem kültürel mirasımız sürdürülebilir bir koruma sağlarken, diğer yandan da kurumlarımızın alan ihtiyacı karşılanacak ve birçok sektörümüz ekonomik kazanç sağlayabilecektir.

1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ

1.1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ TARİHÇESİ VE GELİŞİMİ

Kamu-Özel Sektör İşbirliği kamu ve özel sektör aktörleri arasında bir sözleşme temelinde kamu hizmetinin sunulması amacıyla, altyapı tesisi planlamak, inşa etmek, işletmek, bakım ve onarımını yapmak ve kamu hizmetleri sunmak vb. faaliyetlerin birini ya da daha fazlasını özel sektör girişimcilerine bırakması, özel sektör girişimcilerinin ise ya hizmeti doğrudan talep edenlerden ya da kamu ortağından hizmet ve kullanım bedellerini tahsil etmesi, kamu ve özel sektör temsilcileri arasında dengeli bir risk dağılımının benimsenmesi uzun süreli bir işbirliği ilişkisi olarak ifade edilebilmektedir (Uysal, 2020, s. 388). Diğer bir tanıma göre kamunun gereksinim duyduğu mal ve hizmetleri sağlamak amacı ile devlet ve bir özel hukuk tüzel kişisi arasında yapılan ve meydana gelebilecek risklerin paylaşıldığı bağlayıcı bir sözleşmeye dayanan işbirliği olarak tanımlanabilir (Tekin, 2008, s. 4).

Kamu-Özel İşbirliği, özel sektörde kamu mal ve hizmetlerine katıldığı özelleştirme uygulamalarıyla olgunlaşan alternatif bir proje gerçekleştirme modelidir. Kamu-Özel sektör işbirliğihususunda özel sektörden uluslararası kalkınma kurumlarına, akademisyenlerden uzman danışmanlara kadar geniş bir yelpazede uygulayıcılar aracılığıyla önemli bir bilgi birikimi oluşturulmuştur (Karayılmaz, 2020, s. 38).

2014 yılında yayımlanan “Kamu-Özel Sektör İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu” nda devleti temsil eden kamu kurum ve özel sektörü temsil eden şirketKamu-Özel İşbirliği ruhu içinde hareket etmiştir. Geleneksel kamu hizmetlerinin sağlayıcısı olan devlet, maliyetleri düşürmeyi hedeflerken bir yandan da bir takım mali destek, teşvik ve riskler üstlenmektedir. Ancak, nihai amacı işi büyütme ve kâr elde etmek olan özel sektör ile devletin çıkarlarının çatışabileceği

belirtilirken, bu bağlamda da “işbirliği”nin “ortaklık” tanımından daha uygun olabileceği düşünülmektedir (Su, 2017, s. 50).

Kamu ile özel sektör arasında kurulan işbirliğine yönelik bağlar yeni değildir. Çok eski tarihlerden beri kamu ile özel sektör, kamu hizmetlerinin icrasında birlikte hareket ederek belli başlı projeleri neticelendirmişlerdir. Yüzyıllardır devam eden bu işbirliği çalışmalarına; M.Ö. 1200 yılında Mısır’da devlet ve paralı askerler arasındaki bir anlaşma, M.Ö. 600 yılında Yunan şehir devletleri ile özel tıp doktoraları arasında yapılan anlaşma, M.Ö. 500 yılında yine Yunan şehir devletlerinde su temini ve hamam hizmeti için yapılan anlaşma, 1290 yılında Southampton’da bir kilise tarafından sağlanan su temini projesi, 1585 yılında sözleşmeli savaş gemilerinin kullanımı, 1800’lü yıllarda özel hapisaneler, 1890-1900 arasında Paris’te inşa edilen sokak arabaları, 1894 yılında Cape Town’da özel sektöre verilen elektrikli tramvay hattı imtiyazı (Minnie, 2011, s. 26) gibi örnekler verilebilir. Bu örnekler de kamu ile özel sektörün ortaklaşa faaliyetlerinin, aslında konumuzun pratik anlamda ciddi bir tarihi olduğunu göstermektedir.

Kamu-Özel İşbirliği modelinin ilk uygulamaları 1660’lı yıllarda İngiltere’de özel sektörün katıldığı yol yapım projeleriyle başlamıştır. İngiltere’de özel sektörün paydaş olduğu bir inşaat projesinin ardından ABD ve Fransa’da hizmet alanında özel sektör ile ortaklıklar kurulmuş ve ondokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru kanal ve sanayileşme hareketleri ile birlikte demiryolu projeleri baskın konumdadır. 1869 yılında Mısır’da inşa edilen ve Akdeniz’i Kızıldeniz’e bağlayan Süveyş Kanalı, kamu ve özel sektörün ortaklaşa yürüttüğü bir projenin güzel bir örneğidir (Boz, 2013, s. 280).

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde, neoliberal politikaların etkisi yoğun bir şekilde hissedilmeye başlanmış ve kamu hizmetlerinin bilinen geleneksel yöntemler haricinde alternatif yollarla gördürülmesi gündeme gelmiştir. 1980’li yıllardan itibaren kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle sağlanması hususunda özelleştirme uygulamaları artan oran tercih edilirken 1990’lı yıllardan sonra Kamu-Özel İşbirliği modeli daha çok tercih edilen bir model olmuştur (Uğur ve Miynat, 2014, s. 19). Özel sektörün kamu hizmetlerini sağlaması yeni bir uygulama olmamakla birlikte, birinci ve ikinci dünya savaşları sonrası yaşanan ekonomik sıkıntılar ve ideolojik

çatışmalar, 1970'li yıllara kadar devletin ekonomi üzerindeki etkisini ciddi boyutlarda artırmıştır.

Ülkemizde kamu hizmetlerinin gelişimi incelendiğinde, kamu hizmetlerinin sunumuna, kamuya yararlı faaliyetlerin, ortak ve genel ihtiyaçların özel hukuk kişileri tarafından kurulan vakıflar yoluyla yerine getirilmesi ile başlamış, ardından dış borçların ve teknik yetersizliklerin etkisiyle, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde yabancı sermaye tarafından yürütülen kamu hizmeti imtiyazları dönemine geçilmiştir (Gülan, 1998, s. 99). Osmanlı İmparatorluğu döneminde mali ve teknik yetersizlik ile sermayenin yokluğu nedeniyle, hem doğal kaynakların işletilmesi hem de kamu hizmetlerinin büyük kısmı imtiyaz sözleşmeleri ile yabancı şirketlere verilmiştir. Ancak İmparatorluk imtiyaz verirken diplomatik baskı altında kaldığı ve imtiyaza kamu hizmetini gördürme yönteminden çok gelir aracı olarak yaklaştığı için kamu yararı arka planda kalmıştır (Öztürk, 2000, s. 39). Osmanlı döneminde verilen imtiyazların ortak özellikleri incelendiğinde, ilk imtiyaz sözleşmelerinde belirlenen sürelerin sonradan uzatıldığı, imtiyaz sahibinin yapım ve işletme sırasında işlerin denetlenmesi masraflarına katlandığı, imtiyazcıya bazı vergi ve gümrük muafiyetleri tanındığı, imtiyaz süresinin sonunda kamu hizmetinin görülmesi için gerekli tesisatın her türlü borçtan arı idareye döndüğü saptanmıştır (Tan, 1967, s. 324). Osmanlı döneminde, önceleri imtiyaza talip olan kişilerin başvuruları değerlendirilerek imtiyaz verilmekteyken, imtiyaz alan kişilerin, imtiyazları üçüncü kişilere satma gibi uygulamaları sonucunda, II. Meşrutiyet döneminde imtiyazların verilmesinde konuyla ilgili istekliler arasında yarışma yapılarak, en uygun teklifi verene imtiyazın ihale edilmesine başlanmıştır, kamu hizmeti imtiyazı verilmesi 1910 yılında çıkarılan Menafi-i Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun ile yasal dayanağa kavuşturulmuştur.

1.2. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ AVANTAJLARI VE DEZAVANTAJLARI

Kamu Özel İşbirliği modelinin avantaj ve dezavantajları kaynakların tümü birlikte değerlendirilerek aşağıdaki şekilde derlenmiştir.

Kamu Özel İşbirliği avantajları şu şekilde sıralanabilir:

- **Yerel Yönetimlerin Kamu Hizmeti Finansman Yükünden Kurtulmaları:** Kamu hizmeti olarak nitelendirilen ancak, devletin tümüyle çekilmek istemediği ve devletin katılımı olmaksızın özel sektörün tek başına sunmaktan çekindiği hizmetlere özel sektörün katılımını sağlamak ve böylece devletlerin temel çıkılmaz haline gelen finansman sorunu çözülmektedir (Acartürk ve Keskin, 2012, s. 28).
- **Risk Paylaşımı:**“Projenin toplam maliyetini en aza indirmek için inşaat riski, işletme riski, talep riski, idari riskler, siyasi riskler ve hukuki riskler gibi farklı türdeki risklerin hangi kesim tarafından en iyi şekilde yönetilebilecekse o kesim tarafından üstlenilmesi” kamu özel ortaklığı modelinin en önemli özelliğidir (Karasu, 2009, s. 89)
- **Maliyet Avantajı:** Aynı kalitedeki bir hizmeti geleneksel tedarik yöntemlerinden daha düşük maliyetle sağlayan bir proje sunma veya aynı miktarda para için üstün kalitede bir proje sunmasıdır. Yüksek maliyet ve sermaye gerektiren projelerin özel sektör katılımının sağlanmasıyla hayata geçirilmesi mümkündür (Acartürk ve Keskin, 2012, s. 35). Kamunun dış kaynak kullanması veya özel sektörle ortaklık içinde çalışması, maliyetleri düşük tutmaları için güçlü teşviklerdendir (Rondinelli, 2003, s. 2).
- **Etkinlik, Verimlilik ve Hizmet Kalitesinin Arttırılması:** Özel sektör, büyük projelerin yönetim, tedarik ve yapılmasında geniş bir tecrübe zenginliğine, kaynaklara ve imkânlarla ulaşma potansiyeline sahiptir. Kamu-Özel İşbirliği modelinde kamu ve özel sektör ortaklarına yaptıkları en iyi işin verilmesiyle hizmet sunumunun iyileştirilmesi sağlanır (Partnerships British, 2003, s. 3)
- **Topluma ve Diğer Paydaşlara Olumlu Etkileri:** Kamu-Özel İşbirliği Projelerin yapıldığı bölgede sosyal hizmetler ve altyapı konusu ile ilgili bir takım olumlu gelişmelerin gerçekleşeceği açıktır. Öncelikle bölgenin ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi, elektrik, su,

haberleşme ve kanalizasyon gibi altyapı hizmetlerinin sağlanması, yenilenmesi veya güçlendirilmesi, çocuk bahçeleri, dinlenme alanları, alışveriş merkezleri gibi sosyal tesislerin yapılması ve yerel yönetim birimleri tarafından sağlanan diğer hizmetlerle yaşam kalitesinin yükseltilmesi sağlanmış olmaktadır (Uysal, 2017, s. 182).

- **Yüksek Kaliteli Hizmetlere Kolay Ulaşım:** Özellikle büyük ölçekli KÖİ projelerinde, teknoloji transferinin teşvik edilmesi, daha kaliteli hizmetlerin sunulmasına katkı sağlar. Modern teknoloji kullanımı ve özel sektör uzmanlıklarından faydalanılma gibi faktörler kamu sektörü için bir manivela görevi görerek hizmetlerdeki kalite ve ulaşılabilirliği artırır (Hamilton vd, 2012, s. 8).
- **Ülkelere, yabancı yatırımcılar aracılığı ile teknoloji transferinin gerçekleştirilmesi:** Yeni kaynaklar elde edilmesine, istihdamın artırılmasına, vergi ve benzeri gelirlerin çoğalmasına teknoloji transferine ve dış ekonomiler ile olan etkileşimin artmasına katkı sağlayacaktır (Mecekvd, 2015, s. 495).
- **Devlet bütçesi gerekmeksizin yatırımların gerçekleştirilebilmesi:** Devletin borçlanması yerine uluslararası sermayenin direk altyapı projelerine yönlendirilmesi sağlanmaktadır. Mevcut sermayenin kamu hizmetlerinin sunumuna yetmemesi durumunda devlet borçlanması bütçe sıkıntısını gündeme getirecektir. Bütçe sıkıntısının yaşanmamasına yönelik en iyi çözüm yolu olarak uluslararası sermayenin ülke içine aktarılıp altyapı projelerine yönlendirilmesi olarak görülmektedir (Acartürk ve Keskin, 2012, s. 35).
- **Özelleştirmenin Bazı Dezavantajlarından Kurtulma:** Özelleştirmede hükümet özelleştirme sonrası işlemlerde artık direk olarak rol almazken KÖİ de hükümet halen nihai sorumluluğu sahiptir (Grimsey ve Lewis, 2005, s. 346).
- **Projelerin Belirlenen Zaman ve Bütçe Sınırlarında Bitirilmesi:** - Projelerin Belirlenen Zaman ve Bütçe Sınırlarında Bitirilmesi Herhangi

bir tesisin inşasında ilk projede belirtilen bütçeyi aşmamak veya belirlenen inşaat takvimi dışına çıkmamak istenilen bir durumdur. Maliyet avantajına ilave olarak Kamu-Özel İşbirliği modelinde, projeler mevcut kaynaklarla, daha kısa zamanda ve belirlenen bütçe sınırları içinde gerçekleştirilerek zamanında teslim edilebilmektedir (Uysal, 2017, s. 183).

Kamu-Özel İşbirliği dezavantajları aşağıdaki şekilde derlenmiştir:

- **Kamu Hizmetlerinin Özel Sektörün Kontrolüne Verilmesi Algısı:** Kamu-Özel İşbirliği modeli ile yapılan projelere ve sunulan hizmetlere yöneltilen temel eleştirilerden birisi, bu tesislerin ve hizmetlerin özel sektörün kontrolüne ve sorumluluğuna verilmesi algısıdır. Kamunun sorumluluğunda olan hizmetlerin özel şirketlere, piyasaya devredilmesinin, sosyal devlet ilkesine aykırı olduğu savunulmaktadır (TBMM, 2013, s. 27). Ayrıca geleneksel olarak kamu tarafından ücretsiz veya sembolik ücretler karşılığında sunulan kamu hizmetlerinin kârlılık ilkesini gözeten özel sektör kişileri tarafından belli bir tarife ile sunulması, kaçınılmaz olarak bir takım tepkilerle karşılaşmaktadır.
- **Projelerin Toplam Maliyeti ile Özel Sektöre Ödenen Bedeller Arasındaki Yüksek Fark:** Kamu-Özel İşbirliği uygulamalarında finansman riskinin özel sektör ortağı tarafından üstlenilmesi, sözleşme sürelerinin uzun olması, özel sektör ortağının kâr gözetimi gibi faktörler birlikte değerlendirildiğinde tesislerin toplam maliyetleri ile özel sektör ortağına ödenen bedeller arasında oldukça ciddi farkların oluşması sonucu ile karşılaşmaktadır (Uysal, 2017, s. 183).
- **.Dengeli Bir Risk Dağılımı Gerçekleştirmenin Zorluğu:** Modelin taşıdığı ve yönetilmesi gereken riskler vardır. Bir Kamu-Özel İşbirliği modelinin etkili bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için, karar alma mekanizmalarının ve sorumluların finansal riskler ve kazançların tahsisini uygulanabilir mevzuat ve sözleşme çerçevesine göre dikkatli

bir şekilde gözden geçirmeleri gerekmektedir (Nikolic ve Maikisch, 2006, s. 5). Özellikle sözleşme tasarımında yapılan, risklerin yanlış dağılımı, yetersiz veya eksik yaptırımlar gibi esaslı hatalar, bu modelde uzun vadeli ciddi sorunlara yol açabilmektedir (Acartürk ve Keskin, 2012, s. 36).

- **Uzman ve Teknik Personel Yetersizliği:** Genellikle yerel yönetimlerin bilgi birikimi ve personel kapasitesi, Kamu-Özel İşbirliği modelinin uygulanması için yetersiz kalmaktadır. Geleneksel yöntemlerle hizmetlerin yürütülmesi, büyük veya küçük birçok yerel yönetim birimi açısından mümkün olmakla beraber, Kamu-Özel İşbirliği gibi karmaşık yapıları projeler söz konusu olduğunda yerel yönetimlerin büyük bir kısmının önemli ölçüde teknik desteğe ihtiyacı olduğu söylenebilir. Kamu-Özel İşbirliğinin yerel yönetimler açısından yeni olması, birimlerin projelerin yürütülmesinde geleneksel yöntem odaklı çalışmaları dolayısıyla karmaşık yapı arz eden Kamu-Özel İşbirliği modellerinde kamu yararı ile özel sektör ortağının kâr beklentisi arasındaki hassas dengenin kurulması noktasında gösterilen zafiyetler, dezavantajlar oluşturmakta ve olumsuz sonuçların doğmasına neden olmaktadır (Atasoy, 2011, s. 160-161).
- **Vesayet Denetimi/İşbölümünün Dengesiz Olması:** 20. yüzyıl boyunca kamu yönetiminde merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında iş bölümüne bakıldığında, Türkiye'nin önemli oranda merkezileştiği görülmektedir. Mahallinde çözülebilecek pek çok sorun merkezden çözülmeye çalışılmakta; yerele ait kararlar merkezi olarak verilmektedir. Diğer taraftan, 1950'li yıllardan önce yerel yönetimlerin toplam kamu harcamaları içindeki payı oldukça yüksek iken bu oran 1950 sonrası giderek düşmüştür (Dincer ve Yılmaz, 2003, s. 87).
- **Sözleşmelerin Karmaşıklığı:** Konuya hakim, konuda uzmanlaşmış kişilerce, Kamu-Özel İşbirliği Modeli' ne ilişkin sözleşmeler karmaşık bulunmaktadır. Sözleşme tasarımının ve yönetiminin profesyonellerce yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Daha anlaşılır seviyede

olmalıdır ki kimsenin konuya ilişkin şüphesi kalmasın. Zira modelin uygulama alanı bulabilmesi için anlaşılabilirlik ve öngörülebilirlik önem taşımaktadır (Acartürk ve Keskin, 2012, s. 36).

- **Kamu Özel Ortaklığı Modelini Düzenleyen Bir Yasanın Olmaması:** Yerel yönetimlerin kamu-özel ortaklığı modeli uygulayabilmesinin önünü açan bu düzenlemelerle birlikte, yerel yönetimleri de içine alan kamu özel ortaklığı modelini düzenleyen bir yasanın olmaması önemli bir eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır (Usta ve Bilgiç, 2016, s. 263).

1.3. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ HUKUKİ VE FİNANSAL BOYUTLARI

Kamu-Özel İşbirliği modelinin yasal geçmişine gidildiğinde 10 Haziran 1326 (1910) tarihli Menafi-i Umumiye ye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun'dan bahsedilmektedir. Bu kanun, kamu hizmetlerinin özel sektöre imtiyaz edilmesinin yasal dayanağını oluşturmaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016, s. 17). Osmanlı İmparatorluğu döneminde oldukça yaygın olarak kullanılan imtiyaz yöntemi Cumhuriyet döneminde çok fazla tercih edilmemekle birlikte kamusal mal ve hizmet sunumları daha çok devlet eliyle gerçekleştirilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 31). 1980'li yıllardan günümüze Kamu-Özel İşbirliği modellerinin farklı sektörlere uygulamalarına ilişkin çeşitli yasal düzenlemeler bulunmaktadır. Modelin ilk kullanım gerekçelerinden olan finansman ihtiyacının yanı sıra günümüzde özel sektör yönetim teknikleriyle daha verimli ve etkin kamusal mal ve hizmetler üretilmektedir.

Kamu-Özel İşbirliği modellerinin Anayasal dayanağına bakıldığında, Türkiye Cumhuriyeti 1982 Anayasası'nın "Devletleştirme ve Özelleştirme" başlıklı 47'nci Maddesinin son fıkrasında yer alan "Devlet, kamu iktisadî teşebbüsleri ve diğer kamu tüzelkişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek veya tüzelkişilere yaptırılacağı veya devredilebileceği kanunla belirlenir" hükmü uyarınca devlet gerekli hallerde kamu

hizmetlerini özel sektör kurumları aracılığıyla bu kanun düzenlemesi ile yürütebildiği görülmektedir (<https://www.tbmm.gov.tr>).

Karaköse'ye göre (2015) Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 125'inci maddesinin 1'inci fıkrasında 13.08.1999 tarih ve 4446 Sayılı Kanun ile yapılan değişiklikten sonra kamu hizmeti imtiyaz sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların milli ya da milletler arası tahkim yoluyla çözümlenebilmesine olanak tanımıştır. Yargı yolu başlıklı 125'inci maddesinin 1'inci fıkrasının sonuna; "Kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde bunlardan doğan uyuşmazlıkların milli veya milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir." hükmü eklenmiştir. Ayrıca, Anayasasının 155'inci maddesinin ikinci fıkrasında yapılan değişiklikle Danıştay'ın imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerini inceleme yetkisi düşünce bildirmeye dönüştürülmüştür (Karayılmaz, 2020, s. 54).

Tablo 1: Türkiye'de Uygulanan Kamu-Özel İşbirliği Modeline İlişkin Yasal Çerçeve

MODEL	MEVZUAT	SEKTÖR
Yap-İşlet Devret (YİD)	<ul style="list-style-type: none"> 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtılması Hakkında Kanun 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar 3096 Sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtım ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun 3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği 	Elektrik Enerji Karayolları Altyapı
Yap-Kirala Devret (YKD)	<ul style="list-style-type: none"> 6428 Sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yapıtılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yapıtılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınmasına Dair Uygulama Yönetmeliği 652 Sayılı Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 23. Maddesi Eğitim Öğretim Tesislerinin Kiralama Karşılığı Yapıtılması ile Tesislerdeki Eğitim Öğretim Hizmet Alanları Dışındaki Hizmet ve Alanların İşletilmesi Karşılığında Yenilenmesine Dair Yönetmelik 351 Sayılı Yüksek Öğretim Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanununun 20. Maddesi 	Sağlık Hizmetleri Eğitim Hizmetleri Yurt ve Kredi Hizmetleri
Yap-İşlet (Yİ)	<ul style="list-style-type: none"> 4283 Sayılı Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik 	Elektrik Üretim, İşletme ve Satış
İşletme Hakkı Devri (İHD)	<ul style="list-style-type: none"> 4066 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun 5335 Sayılı Kanunun 33. Maddesi (Havaalanlarının İşletme Hakkının Devri) 4458 Sayılı Gümrük Kanununun 218/A Maddesi (Gümrük Kapılarının İşletme Hakkının Devri) 	Tren yolu Havaalanı
İmtiyaz	<ul style="list-style-type: none"> MenfaiiUmumiyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun MenfaiiUmumiyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında 10 Haziran 1326 Tarihli Kanuna Bazı Maddeler Tezyiline ve Bu Kanunun Bazı Maddelerinin İlgasına Dair Kanun 4483 Sayılı İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi İmtiyaziyle Tesisatının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki ve Bu Müessesenin İşletilmesi Hakkında Kanun 4051 Sayılı Kamu Hizmetleri İle İlgili İmtiyaz Şartlaşma ve Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Tahkim Yoluna Başvurulması Halinde Uyulması Gereken İlkelere Dair Kanun 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu 	Elektrik Enerji İletişim
Restore et İşlet-Devret (RİD)	<ul style="list-style-type: none"> 3653 Sayılı Termal Kaplıcalarının İdaresi ve İşletilmesi Hakkında Kanun Yalova Termal Kaplıcalarının Gerçek Kişilere veya Özel Hukuk Tüzel Kişilerine Kiralanmak veya Restore Et-İşlet-Devret Usulü İle Devredilmek Suretiyle İşletilmesine Dair Yönetmelik 	Ilıca/Kaplıca Termal Alanlar

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2016, s. 15)

Türk Hukuku'nda, Kamu-Özel İşbirliği projeleri imtiyaz (Menafi-i Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun), yap-işlet-devret (3996 sayılı Yap-İşlet-Devret Kanunu, 3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun ve 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun), yap-işlet (4283 sayılı Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun), yap-kirala-devret (6428 sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu-Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yaptırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 351 sayılı Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanunu, Eğitim Öğretim Tesislerinin Kiralama Karşılığı Yaptırılması İle Tesislerdeki Eğitim Öğretim Hizmet Alanları Dışındaki Hizmet ve Alanların İşletilmesi Karşılığında Yenilenmesine Dair Yönetmelik), işletme hakkı devri (3465 sayılı Kanun ve 3096 sayılı Kanun, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun) ve restore et-işlet-devret (3653 sayılı Yalova Termal Kaplıcalarının İdaresi ve İşletilmesi Hakkında Kanun) sözleşmeleri kapsamında yürütülmektedir. Devletin Kamu-Özel İşbirliği uygulama sözleşmeleri aracılığı ile hizmeti özel hukuk kişilerine gördürebilmesinin yolu bu hususta kanuni bir düzenlemenin varlığı ile mümkündür. Hem Kamu-Özel İşbirliği mevzuatı hem de Türk yargısının verdiği kararlar incelendiğinde, Kamu-Özel İşbirliği modelinin, yapım, işletim, bakım ve finansman unsurlarının yüklenici tarafından karşılandığı ve risklerin taraflar arasında paylaşıldığı uzun süreli anlaşmalar olarak ifade edildiği görülmektedir. Örneğin Anayasa Mahkemesi, 6428 sayılı Kanun'a ilişkin yapılan incelemede, Kanun'un genel gerekçesindeki "Kamu özel işbirliği modeli, yatırımlar için gerekli olan harcamaları uzun döneme yayma, hizmeti kısa dönemde sunma fırsatı tanımakta; finansal risk, bakım ve onarım maliyetleri ise özel sektörde kalmaktadır" ifadesinden yola çıkmıştır. Anayasa Mahkemesi'nin Kamu-Özel İşbirliği kavramını tanımladığı kararı, "Kamu-Özel İşbirliği modeli, Sağlık Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarının ihtiyaç duyduğu tesislerin idare ile projeyi yürütecek kişiler arasında karşılıklı hak ve yükümlülükleri içeren özel hukuk hükümlerine tabi sözleşme ile Hazinesinin özel

mülkiyetindeki taşınmazlar üzerinde mülkiyet yükleniciye devredilmeksizin sadece yüklenici lehine sabit yatırım dönemi hariç otuz yılı geçmemek üzere üst hakkı tesis edilerek gerçekleştirilen, hastane binası inşası, bakımı ve işletilmesi gibi tıbbi hizmetler dışında kalan yardımcı hizmetlerin yüklenici, kamu hizmetinin bizzat kendisini oluşturan tıbbi hizmetlerin ise idarenin sorumluluğunda olduğu kamu yatırım finansmanı çeşididir. Geleneksel kamu hizmeti sunumundaki dinamizm eksikliğine çare olarak öngörülen bu model, hem çok sayıda hizmet unsurunu içermesi nedeniyle karmaşık hem de uzun süreli bir ilişki barındırmaktadır. Bu modelde yüklenici, sözleşmede belirtilen sabit yatırım dönemi hariç 30 yılı geçmemek üzere idarece belirlenen süre boyunca tesisi kiralayacak ve kiralama süresinin sonunda tesisi, her türlü borç ve taahhütten arı, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda ilgili kamu idaresine bedelsiz olarak devredecektir. Dolayısıyla gerçekleştirilecek yatırım özel sektör tarafından yapılsa da mülkiyeti kamuya ait bir tesis söz konusudur.” şeklinde ifade edilmiş ve Kamu-Özel İşbirliğinin bir finansman modeli olduğu sonucuna varılmıştır (Dağlı, 2020, s. 409).

Saayman’e (2013) göre uzun yıllardır kültür turizmi önemli bir ekonomik boyuta ulaşmıştır. Bunun sonucunda ise özellikle turizmden elde edilen gelirin kültürel mirasın korunmasına yardımcı olduğu iddia edilmektedir. Kültür turizmi üzerine birçok tartışma turizmi coğrafi olarak yayma ihtiyacının dolayısıyla ekonomik gelişmelerin etrafında dönmektedir (Richards, 2007 s.5)..

1.4. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELLERİ

1.4.1.Yap-İşlet-Devret Modeli

Türkiye’de en çok kullanılan modeldir. Özellikle ulaşım sektöründe ve enerji sektöründe kullanılmaktadır. Türkiye’de sözleşmesi imzalanmış 123,5 milyar dolarlık toplam projelerin 77,6 milyar doları bu modelle yürütülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2016, s. 19).

Bir projenin Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılabilmesi için iki şart bulunmaktadır: Projenin ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiriyor olması. Bu iki şartı sağlayan projeleri hayata geçirebilmek için, 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve

Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar'ın 17. maddesine göre kamu idaresince yapılan ihaleyi kazanan şirket/şirketlerin yalnızca söz konusu projeyi yapıp işletmek üzere bir görevli şirket kurulması zorunludur. Projeyi gerçekleştirmek üzere kurulan görevli şirket, sözleşmeden kaynaklanan hakları bir tarafa bırakılırsa, işletme süresince arazi üzerinde üst hakkına sahip olmaktadır. Bu sebeple arazinin mülkiyetinde herhangi bir değişiklik olmayıp tüm sözleşme sürecinde mülkiyet idarede kalmaktadır. Bu üst hakkının süresi 3996 sayılı kanuna göre maksimum 49 yıl olabilmektedir. Bu sürenin sona ermesiyle ise yapı idareye devredilmektedir (Karagöz, 2019, s.12).

Yap-İşlet-Devret modelinde, kamuya ait bir arazi özel sektöre tesis inşa etme üzere verilmekte, riskler özel sektör ve kamu arasında paylaşılmaktadır. Özel sektör genellikle uzun bir süre için tesisinin işletmesini, bakımını ve onarımını üstlenmekte sonrasında ise tesisi kamuya devretmektedir. Bu model otoyol, havalimanı, liman, köprü, tünel, tabiat parkı ve toptancı hali gibi tesislerin yapımında kullanılmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2016, s. 19).

Yap-İşlet-Devret modeli, birçok akademisyen tarafından diğer Kamu-Özel İşbirliği modellerini de kapsadığı şeklinde yorumlanabilmektedir. Yap-İşlet-Devret özellikle gelişmekte ve gelişmemiş ülkelerin uygulama alanı olduğu düşünülmektedir. Pirlar'e göre (1995) belli başlı sebepleri şu şekildedir (Su, 2017, s. 60).

- Nüfus artışı ve ekonomik büyümeye bağlı olarak artan altyapı gereksinimi,
- Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde beliren ve iç ve dış borçlanım neden olduğu ekonomik kriz,
- Büyük inşaat şirketlerinin büyüme ve kâr elde etmesi için yeni projelere olan gereksinimi,
- Ulusal ve uluslararası platformda özelleştirme savunucularının ve uygulayıcılarının artmasıdır.

1.4.2.Yap-İşlet Modeli

Bu model 4283 sayılı ve 1997 tarihli ‘‘Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun’’ çerçevesinde şekillenmiştir. Bir diğer tanımlamaya göre ise kamu kesimi ve özel sektör temsilcileri arasında yapılan sözleşme uyarınca herhangi bir yapının sözleşme çerçevesinde tasarlandığı, özel girişimci tarafından maliyetlerinin üstlenilerek yapıldığı ve yine sözleşme sonunda akdin konusu olan işletmenin mülkiyetinin özel sektörde kaldığı modeldir (Kerman, Altan, Aktel, Eke, 2012, s. 10).

Türkiye’de yap-işlet modeli, elektrik enerjisi üretiminde kullanılmakta olup, özel sektöre tesislerin fiziki mülkiyetleri kendilerinde kalmak üzere termik santraller kurma ve işletme izni verilmesi ile kamuya hizmet sunma yöntemlerinden biridir. Üretilen elektrik enerjisini devlet satın almakta ve sözleşme bitiminde tesisin mülkiyeti özel sektörde kalmaktadır (T.C.Kalkınma Bakanlığı, 2018, s. 24). Yine 2020 yılında CSBB tarafından yayınlanan Kamu-Özel İşbirliği göstergelerinde yer verildiği üzere 2020 yılına kadar Kamu-Özel İşbirliği modeli kapsamında hayata geçirilen 249 proje içerisinde toplamda %2’lik bir payla 5 proje, yap-işlet modeli ile gerçekleştirilmiştir (Bayansar, 2020, s.163).

1.4.3.Yap- Kirala -Devret Modeli

Yap- Kirala -Devret Modeli özel sektör ve kamu kesimince karşılıklı bir akit doğrultusunda herhangi bir kamusal hizmete özgülenecek yapının masraflarının ve gerektiği durumlarda tasarımının özel kesim tarafından karşılanarak- planlanarak yapılması şeklinde tanımlanabilir. Yap- Kirala -Devret kamusal hizmet sunum modeli tanımlanırken eklenmesi gereken birtakım önemli noktaların varlığını belirtmek gerekir. Sözleşme ile Yap- Kirala -Devret modeline konu olan yapının/tesisin idareye kiralandığı ve ev sahibi konumundaki işletmecinin bazı hizmet alanlarını işletebildiği ve sözleşme süresi sonunda binanın sahipliğinin kamu kesimine geçmesi (Kerman, Altan, Aktel, Eke, 2012: 10) Yap- Kirala -Devret modelinin birtakım önemli sonuçları olarak değerlendirilebilir.

Yap-kirala-devret modeli, kamu ile özel sektörün bir kamu hizmetini sunmak amacı ile bir araya geldikleri Kamu-Özel İşbirliği modelleri içerisinde değerlendirilen bir başka modeldir. Bu model kapsamında, özel sektör kamu hizmetinin verileceği tesisin inşası, ana hizmet haricinde kalan ve sözleşmede belirlenen hizmetlerin yerine getirilmesi, sözleşme süresi boyunca da kamu hizmetinin sağlıklı ve vatandaşın beklentilerini karşılayacak şekilde bakım ve onarımını gerçekleştirdiği, bunun karşılığında da idareden kira bedeli aldığı, sonunda ise tesisi tamamen idareye devrettiği özel hukuk hükümlerine tabi bir modeldir (Bayansar, 2020, s.163).

Bu model genellikle Sağlık Bakanlığı ve ona bağlı kuruluşlarca kullanıldığı için Kamu-Özel İşbirliği mevzuatında, bakanlık tarafından yaptırılacak işler için tanımlanmıştır. Bu kapsamda yapılmasına ihtiyaç duyulan tesislerin ön proje, ön fizibilite raporu ve belirlenecek temel standartlar çerçevesinde, hazinenin özel mülkiyetindeki taşınmazlar üzerinde sözleşmede belirtilen sabit yatırım dönemi hariç 49 yılı geçmemek üzere bağımsız ve sürekli nitelikte üst hakkı tesis edilmek suretiyle yaptırılması, mevcut tesislerin yenilenmesinin sağlanması ve bu projeler için alınacak danışmanlık, araştırma-geliştirme hizmetleri ile ileri teknoloji ya da yüksek mali kaynak gerektiren bazı hizmetlerin gördürülmesini içerir (Mahmutoğlu, 2020, s. 32).

European Bank Yap-Kirala-Devret modelinin amaçlarını şöyle sıralamaktadır (Özdemir, 2019, s. 44):

- Optimal, güvenli ve uygun maliyetli bir ortam oluşturur,
- Etkili ve duyarlı hizmet sunumu sağlar,
- Alan kullanımındaki değişiklikleri mümkün kılar ve gelecekteki ihtiyaçları öngörür,
- Tesisin tüm ilgili yönetmelik ve yönergelere uygun olarak inşasını ve idamesini sağlar,
- Kuruluşların temel iş faaliyetlerine yoğunlaşmasını sağlayarak rekabet ortamını destekler,

- Modern bir tesis ve tesis yönetimi ile kuruluşun kültürünü ve imajını geliştirir.

1.4.4. İşletme Hakkı Devri Modeli

İşletme hakkı devri hem özel hukuk kişilerinin hem de kamu tüzel kişilerinin sahip oldukları işletmelerin, çeşitli sebeplerle işletilememesi veya işletilmek istenmemesi durumlarında, işletmeye ait haklarının devrinin yapılmasını öngören bir modeldir (Ayanoğlu, 2007, s. 5). Sarısu'ya göre (2019) kamu idaresi, işletme hakkı devri modeline zarar ettiği veya zarar etmesi muhtemel bir işletmeyi devretmek yahut uzun sürede elde edeceği kârı tek seferde elde etmek amacıyla bu modele başvurabilir. Bununla birlikte, özel sektörün kamu hizmeti sunma projesine dâhil edilmesi ve farklı teknolojik gelişme ve tekniklerden yararlanma düşüncesi de bu yöntemin tercihinde önemli bir sebeptir (Bayansar, 2020, s. 165)

Bu modelde özel sektör hiçbir zaman tesisin mülkiyetine sahip olmamakta yalnızca belli bir süre tesisi işletme hakkı edinmektedir. Esasında yap-işlet-devret ve yapışlet modellerinde de bir kamu hizmetinin özel kişilere gördürülmesi çerçevesinde tesisin işletme hakkının özel hukuk kişilerine devri unsuru vardır (Ayanoğlu, 2007, s. 7).

1.5. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİNİN ÖZELLİKLERİ

Kamu-Özel İşbirliği projeleri öncelikli olarak paydaşlarına görev ve sorumluluk yükleyen bir modeldir. Projenin her bir tarafının, üzerine düşen görevleri yerine getirirken aynı zamanda bazı riskleri de sahiplenmesi gerekmektedir. Risk dağılımının tarafların mahiyetlerine göre yapılması da modelin temel özelliklerinden biridir. Bu model kamu yönetimine, ihtiyaç duyulan kamu hizmetleri içinden öncelikli olanları tespit etme, projenin amacını ve içeriğini belirleme, istenilen çıktıları saptama ve projenin diğer paydaşı olan özel sektörün eylemlerini takip etme ve denetleme gibi sorumluluklar yüklemektedir. Özel sektör ise bu süreçte kamu ile önceden belirlenmiş sözleşme esaslarına göre kendisinden beklenen performansla birlikte mevzuata uygun çalışmalar yürütür (Aydın, 2014, s.51).

Kamu-Özel İşbirliği kavramında geçen ortaklık kelimesinden de anlaşılacağı üzere bu model en az iki taraf arasında kurulan bir ilişkiyi ifade etmektedir. Taraflardan birinin mutlaka idare olduğu bu modelde masanın diğer tarafında olan özel sektörden bir veya daha fazla sayıda ortaklar olabilmekte ve bu durum ilişkilerin karmaşık bir hâl almasına da neden olabilmektedir. Kurulan bu ortaklık ilişkisine taraf olan tüm aktörlerin kendi iş ve eylemleri ile ilgili olarak karar alma noktasında özgürlükleri bulunmaktadır. Masada oturan her bir tarafın, iş birliği tesis edilmesi planlanan projeye artı değer katması, bazı durumlarda ise fedakârlık etmesi beklenmektedir (Ersöz, 2010, s. 14).

Kamu-Özel İşbirliği modelinin bir diğer önemli özelliği; sözleşmelerinin uzun bir süreyi kapsamaması ve sözleşmelerin birçok hususu düzenleyici bir şekilde tanzim edilmesidir (Göktürk, 2019, s. 8). Bu model kapsamında hayata geçirilen projeler genellikle 15-30 yıllık sözleşmelere dayanmakla birlikte 49 yıl gibi daha uzun veya 7-10 yıl arası gibi daha kısa süreli anlaşmalar da yapılmaktadır (Yalçın, 2014, s. 146).

Kamu-Özel İşbirliği projeleri, hukuki çerçeve içinde gerçekleştirilen bir modeldir. Başarılı bir Kamu-Özel İşbirliği uygulamasının mutlak suretle önem verdiği bazı temel değerler vardır. Bu değerlerin başında başarılı bir çalışma yürütülmesi ve istenilen sonuçların elde edilmesi için projenin iyi düzenlenmiş bir hukuki çerçevede yürütülmesi gerekmektedir. Bununla birlikte kamu yönetiminin özel sektörle olan çalışma alanlarının artırılması ve ortak hareket etme anlayışının benimsenmesi, modelin bir hizmet alma değil ortaklaşa hizmet sunma mantığının da kavranmasına yardımcı olacaktır (Aydın, 2014, s. 187). Kamu-Özel İşbirliği ile yapılan tanımlamalarda da değinildiği üzere risk paylaşımı, gerçekleştirilecek projelerde maliyetlerin, kaynakların ve kazancın doğru tarafa kanalize edilmesinin önünü açacaktır.

Kamu-Özel İşbirliği belli başlı takip edilmesi gereken aşamaları olan bir modeldir. Bu model kapsamında yürütülen sürecin sağlıklı bir şekilde devam etmesi, belirlenen plan dâhilinde hareket etmekle mümkün hâle gelebilir. Bu süreçler sırasıyla; projenin kapsamı konusunda genel çerçevenin çizilmesi evresinde

stratejinin belirlenmesi, seçim aşaması, müzakere görüşmeleri, sözleşmenin tesisi ve fiili olarak işe başlanmasıdır (Acartürk, Keskin, 2012, s. 33- 34).

Sürecin ilk aşaması olan projenin kapsamı ve genel çerçevenin çizilme evresinde, proje neticesinde ulaşılmak istenilen temel hedefin ne olduğu ve hangi ihtiyaçların giderilmesinin beklendiği hususlarında ayrıntılı bir çalışma yapılır. İkinci aşama stratejinin belirlenmesinde ise; projenin ihalesinde yer alacak ekibin oluşturulması, ihale çıktı şartnamesinin tanzimi ile birlikte karşılaşılması muhtemel riskler belirlenerek, hareket planlamalarının yapılmasıdır. Seçim aşamasında, ilgili projenin paydaşı olmaya hazırlanan ve teklif veren şirketlerin proje kapsamında yeterli ölçütlere ve tecrübeye sahip olup olmadıkları, özel şartlar konusunda yeterlilikleri tespit edilir ve gerekli incelemeler sonucunda elemeyi geçen şirketlerin bir sonraki aşama olan müzakere görüşmelerine katılabilmeleri için onay verilir. Son olarak ise ihaleyi kazanan şirket ile gerekli ayrıntıları içeren sözleşme imzalanır ve fiili olarak proje başlatılır (Tokatlıoğlu ve Şen, 2019, s. 218).

Kamu-Özel İşbirliği modelinde ödemeler, idare tarafından özel sektörün beklentileri karşılması üzerine gerçekleştirilir. İdare, özel sektör tarafından hizmetin sözleşme kapsamında belirlenen ölçütlerde yerine getirilmemesi hâlinde, taahhüt edilen miktarın altında ödeme yapma veya sözleşmeyi feshetme hakkına sahiptir. Sözleşmenin feshedilmesi ile birlikte projeye dair tüm varlıklar, idarenin 169 uhdesine geçer ve fesih şartı gereği tazminat ödenmesi söz konusu olabilir. Bununla birlikte idare, olağanüstü durumlarda, kamu güvenliğinin tehdit altında olduğu hâllerde ve ulusal güvenliğe yönelik olumsuz durumlar ve sonuçlar teşkil edecek koşullarda ortaklığı sona erdirerek proje kapsamında ihdas edilen tesis ve hizmetleri kendi üstüne devralabilir (Yalçın, 2014, s. 148).

Kamu-Özel İşbirliği etkinliği, verimliliği ve ekonomikliği amaçlayan bir modeldir. Bu model kapsamında hayata geçirilecek projelerin finansmanı genellikle projenin büyüklüğü ile paralel ölçekte bir konsorsiyum tarafından tesis edilen yönetim tarafından sağlanmaktadır. Bu konsorsiyumun temel amacı, harcamaların etkinliğini ve yerindeliliğini korumak, proje süresince kaynakların temini sağlamak ve neticede varlıkları kamuya devretmektir (Aydın, 2014, s. 91). Finansmanın özel

sektör tarafından karşılandığı Kamu-Özel İşbirliği modelinde, idare maddi kaynaklarını başka projeler için kullanabilmektedir.

2. KÜLTÜREL MİRAS VE KÜLTÜR TURİZMİ

2.1. KÜLTÜREL MİRAS

Miras kavramı, bir kuşağın kendisinden sonra gelen kuşağa bıraktığı doğal ve kültürel değerlerdir (Çapar ve Yenipınar, 2016, s. 103). Kültürel miras, bir toplumun tarihi ile ilgili olan, onu tanımlayan ve hayati bir süreklilikle günümüze kadar ulaşan uluslararası değer niteliğine sahip maddi ve maddi olmayan varlıklar olarak tanımlanmaktadır. Kültürel miras, geleneklerin devamlılığını sağlamak ve tarih boyunca önceki nesillerin deneyimlerinden yararlanarak geleceğe doğru adımlar atmak açısından önem taşır (Erdoğan ve Atak Çobanoğlu, 2019, s. 36).

İnsanların tarih boyunca oluşturduğu, geliştirdiği, biriktirdiği, sürekliliğini sağlayarak kendinden sonraki kuşaklara aktarmaya çalıştığı kültürel miras kavramı; tüm bilgi, inanç ve davranışlardan meydana gelen somut ve somut olmayan kültür varlıkları olarak kültürel unsurların geçmişten geleceğe korunarak aktarılmasıdır (Gümüşçü, 2018, s. 10). Cevat Erder'e göre tarihi çevre algısı ve kültürel miras kavramları uygarlık tarihinin en eski dönemlerine dayanmakta olup, kültürlerin geçmişe bakış açılarına göre de birbirinden farklılıklar gösterir (Cevat Erder, Tarihi Çevre Bilinci, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayın No. 24: Ankara, 1975).

Kültürel miras, bir toplumun üyelerine ortak geçmişlerini anlatan, aralarındaki dayanışma ve birlik duygularını güçlendiren bir hazinedir. İnsanların tarih boyunca biriktirdikleri deneyimlerin ve geleneklerin devamlılığını, geleceğin doğru kurulmasını sağlar. Bu bağlamda Kültürel Miras "geçmişten bugüne ulaşmış, insanların sahiplik bağı içinde olmaksızın, sürekli değişim halinde olan değerlerinin, inançlarının, bilgilerinin ve geleneklerinin bir yansıması olarak betimledikleri bir kaynak grubudur (İSMEP, 2014, s. 11).

Kültür turizminin temel unsurlarından biri olarak kültürel miras, son yıllarda önemi giderek artan ve turizmin ekonomik bir değer olarak kullandığı bir kavram haline gelmiştir. İnsanın bilinen tüm zaman dilimleri içinde yaşadığı, biriktirdiği, geliştirerek yeni sentezlerle var oluşunu sürdürdüğü, zenginleştirerek ve sürekliliğini sağlayarak kendinden sonrakilere aktardığı veriler dizisi olarak kabul edilen kültürel miras, insanoglunun bir anlamda yaşam karşısındaki duruşu, varlığının kanıtı olarak nitelendirilebilmektedir. Kültürel mirasın literatürdeki tanımı, 1972 yılında Paris'te imzalanan "Dünya Kültür ve Doğal Mirasının Korunması Hakkında Sözleşme" yoluyla verilmiştir. Bu sözleşmede kültürel ve doğal miras şeklinde tanımlanmaktadır (Yıldız ve Derman, 2018) :

- **Anıtlar:** Arkeolojik çalışmalar, anıtsal heykeltıraşlık ve ressamlık, yapı gruplarının birimleri veya alt parçaları (arkeolojik değeri ve peyzajla homojenliği ayrı veya bitişik yapılar), tarih, sanat ve bilim gözüyle bakıldığında üstün evrensel değerler olarak değerlendirilen varlıklar, binalar ya da bina kalıntıları: Camiler, kiliseler, şatolar, özelliği olan evler,
- **Beldeler:** İnsanın veya insan ile birlikte doğanın beraber ortaya çıkardığı işler, tarihsel, estetik, etnolojik ve antropolojik bakış açısıyla arkeolojik doğa, yazıtlar, mağara tipi konutlar veya bunların birleşimi gibi; tarih, sanat ve bilim gözüyle bakıldığında üstün evrensel değerler olarak değerlendirilen varlıklar olmak üzere farklı birimler olarak belirtilmiştir.

Ayrıca tarihsel kültürel çekiciliklere ilişkin başka bir sınıflandırma daha dikkat çekmektedir (Sönmez, 2008, s. 25-26):

- **Tarihi olayların meydana geldiği yerler:** Mitolojik, dini ya da siyasi olayların geçtiği mekânlar,
- **Binalar ya da bina kalıntıları:** Camiler, kiliseler, şatolar, özelliği olan evler, Arkeolojik sitler: Geçmiş dönemlerin izlerini taşıyan tüm yapılar, kalıntılar, harabelerdir.

Geniş bir yelpazeyi sınıflandıran Munsters (1996) ise iki sınıfta incelemiş ve bu iki sınıfı da alt başlıklarla aşağıdaki şekilde ele almıştır (Richards, 2003):

1. Gezi

- Anıtlar
- Müzeler
- Rotalar
- Tematik parklar

2. Olaylar

- Kültürel-tarihi olaylar
- Sanat etkinlikleri
- Etkinlikler ve aktivitelerdir.

Kültür turizmine olan ilgi 1980'ler ve 1990'lar boyunca büyümeye devam etmiş uluslararası ve yurtiçi seyahatin büyümesi, Kültür turizminin ekonomiyi canlandırarak 'iyi' bir turizm biçimi olarak tanımlanması ve kültürün korunmasına yardımcı olmuştur. 1990'ların başlangıcı bir dönemi gösterir. Seçkin müşterilere yönelik orijinal yönelimden farklı olarak kültür turizminin dönüşümü, kitle pazarına yönelmede yeni bir gelişme fırsatı bulmuştur (Richards, 2018, s. 2).

2.1.1.Kültürel Mirasın Korunması

Savaş sonrası kentlerde yaşanan kayıplar sonucu tüm dünya ülkeleri, kültürel mirasın korunması konusunda kararların alındığı birçok tüzük, bildirge, sözleşme hazırlamıştır. Ülkelerin uluslararası sözleşmelerde alınan kararları, devlet politikalarına dahil ederek kendi iç hukuk sisteminin ayrılmaz birer parçası olarak görmesi sonucu kültürel mirasın evrensel bir değer olarak görülmesi mümkün olmuştur. Kültürel değerler yenilenemez kaynaklardır ve korunarak gelecek kuşaklara aktarılması gereklidir. Bir toplumun sahip olduğu değer, sadece o ülkeye ait değil, tüm dünyanın sahip olduğu ortak bir evrensel değerdir ve bu yüzden

toplumlar ve devletler, sahip olduğu değerleri korumakla yükümlüdür (zer, 2018, s.8).

19. yüzyılda yaşanan savaşlar, kültür varlıklarının korunması yönündeki çalışmaları hızlandırmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında kültürel mirasın korunmasına ve çeşitli tehlikelere karşı önlemlerin alınmasına yönelik çalışmalara devam edilmiş; bu değerlerin yaşatılması için gerekli iş birliğinin sağlanması ve yürürlükte olmasına yönelik bir sözleşme hazırlığı başlatılmıştır. 1954 yılında kabul edilen ve sonraki yıllarda yaşanan silahlı çatışmalar nedeniyle 1999 yılında yenilenen Lahey Sözleşmesi, kültürel varlıkların karşılaştığı risklere dikkat çekerek; bu konuda devletlerin kabul etmesi gereken yaklaşımları ya da tutumları tanımlamaktadır (Köse, 2020, s. 14).

Tarihi çevreyi korumanın amacı, tarihi yerleşmeleri yok olmaktan kurtarmak, kültür mirasını günümüz yaşamıyla bütünleştirmektir. Tarihi yapı ya da çevreyi koruma kavramı yaşamın bir parçası olarak hep var olmuştur. Fakat sadece sahip olunanın ömrünü uzatmak, ondan daha fazla yararlanmak anlamlarını içermekteydi. Günümüzde ise tarihi evre, geçmişte olmayan bir kültürel statü, bir dokunulmazlık statüsüne eriştiği için korunmaktadır. Bugün tarihi çevrelerin işlevsel değerinin yanı sıra estetik, kültürel vb. değerlerinin anlaşılması ve gelecek nesillere aktarılmasının önemi daha fazla artmıştır (Khya ve Sağsöz, 2004, s. 57).

James'e göre (1981) kültürel mirasın korunmasıyla ilgili olarak, başarılı bir koruma programı  koşula bağlıdır:

1. İyi organize olmuş hükümet dışı koruma birimlerinin veya biriminin varlığı,
2. Korumaya yönelik denetleme konusunda anlaşma sağlanamadığı takdirde, yasal bir zorunluluk olarak hkmetin katılımı,
3. Her iki grup tarafından koruma işlemleri devam ederken, üzerinde durulması gereken en önemli nokta, ülkenin tarihi mirasının araştırılmasının iyi yapılması ve değerinin doğru olarak saptanmasıdır (Dinçer ve Ertuğral, 2000, s. 72).

UNESCO tarafından hazırlanan Dünya Doğal ve Kültürel Mirasının Korunması Sözleşmesi'ne göre; ilgili ülkelerin egemenlik ve ulusal yasalarının sağladığı mülkiyet haklarına saygı göstererek, evrensel bir miras olan doğal ve kültürel değerlerin korunması, uluslararası bir sorumluluktur ve ulusların işbirliğini gerektirmektedir. Farklı konularda etkinlikler yapan UNESCO'nun, dünyadaki tarihi-kültürel mirasın korunması yönünde katkıları çok büyük olmuştur. Örgütün, 'Dünya Mirası Listesi' programı çerçevesinde yürüttüğü çalışmalar, listeye daha fazla yerleşme ile girebilmek için ülkeleri bir rekabet ortamı içine sokmuştur. Bu programın desteği ile her ülke kendi değerlerinin farkına varıp, bunları uluslararası ortamda değerlendirebilme çabası içindedir (Kiper, 2004, s. 39).

Nuryanti'ye göre (1996) tarihi mirasın planlamasına ilişkin yaklaşımlar ve yöntemler çeşitli derecelerde yeniden canlandırmadan yararlanır ya da koruma ve gelişme arasında denge oluşturabilmek için çabalar. Yaklaşımlar aşağıdaki kavramların herhangi birini ya da hepsini içerebilir (Dinçer ve Ertuğral, 2000, s. 73):

1. **Koruma:** Fiziksel mekân ve faaliyetlerin değer veya anlam taşıyarak yaşamasını sağlamak için mekânı veya faaliyetleri korumaya yönelik çaba.
2. **Gençleştirme:** Yapısal değişikliklerle mekânın kalitesini artırarak, fiziksel mekân ve faaliyetlerin canlılığını artırma çabası.
3. **Rehabilitasyon:** Değerini kaybetmiş bir alanda fiziksel mekan ve faaliyetlerin eski koşullarının geri getirilme çabası.
4. **Renovasyon:** Yeni bir işlev kazandırmak veya yeniden kullanıma uyarlama yoluyla, eski mekânları yeni ihtiyaçlara göre düzenlemek için fiziksel mekân ve faaliyetler değiştirme çabası.
5. **Restorasyon:** Yeni veya ek unsurları ortaya çıkarmak ve eksik unsurları tamamlamak yoluyla, orijinal mekanla uyumu sağlayan fiziksel mekân ve faaliyetler koşullarını geliştirme çabası.
6. **Rekonstrüksiyon:** Fiziksel mekân ve faaliyetleri önceki dönemin belirli bir durumuna mümkün olduğunca yakın hale getirme çabası.

Kültürel miras, geçmişle gelecek arasında köprü kuran, kimlik sorununu çözebilen, tarih ve aidiyet bilinci yaratan, kuşaklararası iletişimi sağlayan değerlerdir. Bu değerlerin yok olması ya da azalması, toplumdaki iletişimi ve dayanışmayı zayıflatmakta, giderek kimlik bunalımı ya da bir yere ait olamama duygusunu ortaya çıkarmaktadır. Kültürel mirasın korunması, ulusların kimlik sorunları tartışmalarının temelini oluştururken, söz konusu değerlerin insanlığın ortak mirası olduğu, başka bir ifade ile ulus ötesi niteliğe sahip olduğu ve bu çerçevede korunmaları gerektiği de unutulmamalıdır (Kiper, 2006, s. 15).

Ülkemizde bu yasa ve yönetmelikler çerçevesinde kültür ve tabiat varlıklarının korunması ve planlanması alanında başlıca kurumlar 3 kategoride derlenmiştir:

1.Devlet Kurumları:

- Kültür ve Turizm Bakanlığı,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,
- Millî Savunma Bakanlığı,
- Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı,
- TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı,
- Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü,
- Bölgesel Kalkınma Ajansları

2.Vakıf Kurumları:

- Vakıflar Genel Müdürlüğü,
- Kültür Bilincini Geliştirme Vakfı,
- Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı (ÇEKÜL),
- Koç ve Sabancı Vakıfları,
- Türk Tarih Vakfı,

- Geyre Vakfı

3.STK Kurumları:

- Koruma ve Restorasyon Uzmanları Derneği (KORDER),
- Kültürel Mirası Koruma Derneği (KMKD),
- Kültürel Mirasın Dostları Derneği (KÜMİD),
- Tarihsel Çevre ve Yapı Korumacıları Derneği,
- Tarihi Kentler Birliği,
- Türkiye Tarihi Evleri Koruma Derneği,
- Müzeciler Derneği,
- Arkeologlar Derneği,
- Anadolu Sanat Tarihçiler Derneği örnek gösterilebilir.

2.1.2.Kültür Rotaları

Kültür rotası kavramı, içerisinde doğal, kültürel ve/veya tarihsel miras öğelerini bulunduran, geçmişten bugüne özgün haliyle kullanılan veya koruma, kalkınma ve turizm açısından değerlendirmek amacıyla sonradan oluşturulmuş, bölgesel, ulusal veya uluslararası nitelikte olabilen geçmiş ile bağlantı kurulan bir yol ağı olarak tanımlanmıştır (ÇEKÜL, 2015, s. 12). Avrupa Konseyi'nin kültür rotası tanımına göre ise kültür rotası, ortak Avrupa değerlerini anlama ve onlara saygı göstermede uluslararası bir öneme sahip olmasıyla tarihi yolları temel alan bir güzergahın ya da güzergahlar dizisinin geliştirilmesini ve teşvikini amaçlayan bir kültürel ve eğitimsel miras ve turizm işbirliği projesidir (European Institute of Cultural Routes, 2015, s. 15).

Kültür rotaları doğal ortamlarda topografya, su, manzara, vejetasyon, yaban hayatı gibi doğal kaynaklara dayalı kırsal alanlarda yapılan rekreasyonel ve farklı türlerde spor aktivitelerinin yapılma olanağının bulunduğu bir turizm çeşidi olarak da ifade edilebilir (Arslan ve Kiper, 2007).

Her milletin sahip olduğu kültürel varlıklar kıymetli olup tüm insanlığın sahip çıkması gereken bir olgudur. Değişen seyahat eğilimleri ve turistlerin beklentileriyle birlikte kültürel mirası tanımaya yönelik yolculuklar son yıllarda giderek artmaktadır. Başka bir toplumun yaşayış şeklini, geleneklerini tanımak, sahip olduğu doğal ve yapay güzellikleri görmek ve tüm bunları deneyimlemek adına çıkılan seyahatlerden biri de kültür rotalarını ziyaret olmaktadır. Kültür rotaları, kültürel mirasın korunmasında, tüm dünyaya açılmasında bir araç olması sebebiyle önemi giderek artmaktadır. Kültürel ve doğal miras değerlerinin yolculuklarla keşfi, son zamanlarda insanların yoğun şehir hayatından bunalarak doğa ile baş başa kalma, spor, kamp yapma, manzara izleme, temiz havada vakit geçirme, sessizlikle iç dünyaya dönüş gibi amaçlarla kültür rotalarını yürümeye sevk etmektedir(Özer, 2018, s. 17).

Kültür rotalarının başlıca yararları şu şekilde sıralanabilir. Kültür rotaları (Özden, 2019, s. 110):

1. Uluslar ve kültürler arası bağı güçlendirir,
2. Rotaların ve yöresel ürünlerin marka imajını geliştirir,
3. Rota boyunca yaşayan yerel halkın geçimine katkıda bulunur,
4. Doğanın ve kültürlerin korunması bilincini geliştirir,
5. Toplum sağlığına olumlu etki yaparak kamunun sağlık harcamalarını düşürür,
6. Toplumun sürdürülebilir doğa turizmi talebine cevap verir.

2.1.2.1.Kültür Rotalarının Tarihi

Koruma bilincinin ilk oluşumunda yapının veya nesnenin işlevsel olarak kullanılmaya devam süresini uzatma isteği etkili olmuştur. Ayrıca, İlkçağlardan bu yana, toplumda etkisi ve gücü olan insanların, farklı bakış açılarıyla, kendi çevrelerinden başlayarak, daha çok dinsel öneme sahip yapıtları koruma altına almaya çalıştıkları da görülmektedir. Antik Dönem 'de Romalılar sistemli bir şekilde ve koruma amacı ile eski yapıları başka yerlere taşımışlardır (Erder 1971, s. 24). Romalıların sanat eserleriyle, hazine olmaları dışında bir anlam ve değer vererek

ilgilenmeleri ise ancak gelişme devrine rastlamaktadır (Erder 1971, s.33). Bunu takip eden 3. yüzyılı izleyen ekonomik buhran, yapım faaliyetlerini azaltmış fakirleşen halk yeni inşaatlar yapmak yerine eskilerini yenileştirmeye ve onarıma yönelmiştir. M.S. 312’de tahta geçen Constantinus devrinde ise, eski yapıları söküp malzeme olarak kullanmak olağan hale gelmiştir. Bu dönemde ekonomik ve politik iktidarsızlık sanat eserleri ve anıtlara verilen değeri de etkilemiş ve azaltmıştır.

Ancak genel bir aydınlanmayı ifade eden Rönesans da Helen ile Roma kültürlerine ve onların estetik güzelliklerine olan hayranlığın sonucu koruma bilinci tekrar ortaya çıkmaya başlamıştır. 16. yüzyıl ortalarında, Mimar Leon Battista Alberti, eski anıtların yıkıldığı ve eski sanat eserlerinin tahrip edildiği bu dönemde, kendinden önce yapılanları kurtarmaya ve korumaya çalışmıştır (Erder 1971, s. 33).

Restorasyon konusundaki görüşler zamanla gelişmiş, 1800’lerin sonunda ‘tarihi restorasyon’ ve ‘çağdaş restorasyon’ akımları doğmuştur. 1870’lerle beraber devletler kazıları desteklemeye başlamış, müzeleri önemli eserlerle doldurmak uluslararası bir yarışa dönüşmüştür. 1808-1858 yılları arasında Osmanlı Devleti’nde İngiltere temsilcisi olarak da görev alan Lord Stratford Canning’in mektuplarında, bu uluslar arası prestij yarışının boyutlarının büyüklüğü anlaşılmaktadır. Bu süreçte Yunanistan ve Anadolu’da yabancılar tarafından yapılan kazılar artık sistematik bir şekil almış ve sonuçları yayınlanmıştır. Bu şekilde 19. yüzyıl sonunda bilim insanları arasında ilk defa tipoloji önemli bir yöntem haline gelmiş, tüm buluntular biçimsel özelliklerine göre sınıflandırılarak tarihlenmeye başlanılmıştır (Kaderli, 2014, s. 32).

Bu konuda Birleşmiş Milletler, UNESCO ve Avrupa Konseyi gibi dünya ölçeğindeki kuruluşlar ile sosyal, kültürel ve siyasi alanda uluslararası işbirliği sağlanmaya çalışılmıştır. Kültürel mirasın yalnızca bulunduğu ülkenin değil, tüm insanlığın ortak mirası olduğu şeklindeki görüş kabul görmüş, koruma alanında uluslararası düzeyde yaptırımlar da gündeme gelmiştir (Kaderli, 2014, s. 32)

1984 yılında Avrupa Konseyi’nin üye ülkeleri, Avrupa Kültürel Rotalar Programı kurulması program kapsamında 1987 yılında Avrupa Konseyi, Avrupa’nın kültürel benliğinin oluşma sürecini yansıtması ve gelecek projeler için önemli bir

örnek ve kaynak olması açısından Santiago de Compostela Hac Rotası'nı Avrupa Konseyi Kültürel Rotası olarak ilan etmiştir (Berti, 2015).

Avrupa Konseyi Kültürel Rota Sertifikasına sahip olan Santiago de Compostela Hac Rotası'nın, 1993 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girmesiyle birlikte kültür rotası kavramı, uluslararası boyutta ilgi çekmeye ve üzerinde konunun uzmanları tarafından geniş bir katılımı tartışılmaya başlanmıştır (Karataş, 2011, s. 8). UNESCO ve ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) uzmanlarının değerlendirmelerinden sonra 1994 yılında yayınlanan "Kültürel Mirasımızın Parçası Olarak Rotalar-Routes As Part Of Our Cultural Heritage" başlıklı rapor (Durusoy, 2013, s. 14), kültür rotalarını kapsamlı bir şekilde tüm dünya ülkeleri açısından değerlendirilmesine ön ayak olmuştur.

Lüksemburg Büyük Dükalığı ve Avrupa Konseyi girişimiyle 1997 yılında kurulan Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü (The European Institute of Cultural Routes), kültür rotaları programlarının uygulayıcısı rolüyle ortaya çıkmıştır. Lüksemburg'da bulunan bu enstitü, yeni rotaların sürdürülebilir projeler olarak kurulmasında ve sertifikalandırılmasında yardımcı olma misyonu üstlenmektedir. Aynı zamanda kültür rotaları ile ilgili birçok konuda ilgililere yönelik eğitim düzenlemektedir (European Institute of Cultural Routes, 2015). Kültür rotası programlarını sürdürülebilirlik açısından değerlendirmek ve gerekli teknik destek ve korumaya dönük politikalar geliştirmek amacıyla 1998 yılında ICOMOS üyelerinin desteği ile ICOMOS Uluslararası Kültürel Rotalar Bilimsel Komitesi kurulmuştur (Durusoy, 2013, s. 14).

Kültür rotasının kavramsal tanımı ilk olarak 2005 yılında Dünya Miras Sözleşmesi'nin Yürütülmesine İlişkin Uygulama Rehberi içerisinde yer alan UNESCO Dünya Miras Listesi'ne adaylık sürecinde değerlendirilebilecek dört yeni miras kategorisi içerisine girmiştir (Karataş, 2011, s. 9). Bu kategoriler, Kültürel Peyzajlar (Cultural Landscape), Tarihi Şehir ve Şehir Merkezleri (Historic Towns and Town Centres), Kanallar (Canals) ve kültür rotası kavramı yerine kullanılan Miras Rotaları (Heritage Routes) şeklinde belirtilmiştir. Bu gelişmenin ardından kültür rotası kavramının bilinirliği artmış ve ülkelerin kültürel mirası koruma ve turizm politikaları arasına girmeye başlamıştır. ICOMOS tarafından

yayınlanan Kültürel Rotalar Tüzüğü (The ICOMOS Charter on Cultural Routes), kültür rotalarına ilişkin ilk referans kaynak olması bakımından önem taşır (ÇEKÜL, 2015). Tüzükte rotalara ilişkin tanımlar, sınıflandırmalar, yöntemler, temel ilkeler ve kriterler bulunmaktadır (ICOMOS, 2008).

Avrupa Konseyi'nin sınırlı bütçesinin kültür rotası programları için yetersiz kalması neticesinde 2010 yılında Avrupa Konseyi'nin kurucu ülkelerinin imzalarıyla Kültürel Rotalar İle İlgili Genişletilmiş Kısmi Anlaşma 'ya (The Enlarged Partial Agreement on Cultural Routes-EPA) dair yasa teklifi kabul edilmiş ve 2011 yılında yürürlüğe girmiştir (European Institute of Cultural Routes, 2015). Kültür rotası programlarının bu anlaşma çerçevesinde düzenlenmesi daha güçlü fon destekleriyle etkinliğini devam ettirmesini sağlamaktadır. 2018 yılı itibariyle bu anlaşmayı imzalayan 32 ülke bulunmaktadır. Türkiye ise Avrupa Birliği ile ilişkilerin gelişmesi ve kültür turizminin büyümesine katkı sağlayacağı düşüncesiyle 2018 yılında bu anlaşmayı imzalamıştır. Bu gelişmeyle birlikte Türkiye'deki kültür rotalarının uluslararası kültür rotası ağlarına bağlanacağı ve ülkeler arasında işbirliği halinde yeni rota programlarının düzenleneceği öngörülmektedir.

Türkiye'de özellikle kültürel mirasın korunması ve geleceğe taşınması konusunda politikalar üretmesi ile bilinen ÇEKÜL Vakfı tarafından 2015 yılında yayımlanmış olan ve kültür rotası kavramının bir çerçevesinin belirlendiği Kültür Rotaları Planlama Rehberi isimli rehber kitap, bütüncül bir yaklaşımla kültür rotası kavramının gelişmesi, uluslararası kuruluşların geliştirdiği tanımlar, yurtdışından uygulama örnekleri, işbirliği modelleri ve rota planlamasına yönelik kavramsal bir altyapı çalışması sunması açısından oldukça önemlidir (ÇEKÜL, 2015).

2.1.2.2.Kültür Rotalarının Sınıflandırılması

Bugün kültür rotaları tüm dünyada farklı ölçeklerde olup, ülkeleri, şehirleri, köyleri birbirine bağlamaktadır. Yürüyüş amacının yanı sıra bölgenin coğrafik durumuna ve potansiyeline göre bisiklet, atlı doğa yürüyüşü gibi alternatifler sunabilmektedir. Mesafe, eğim, zorluk derecesi, konaklama ve yemek olanakları gibi özellikler, rotaların sınıflandırılmasında etkili faktörlerdir (Özer, 2018, s. 24).

Kültürel rotalar belirlenen özelliklerine göre aşağıda belirtildiği gibi sınıflandırılmaktadır (Suárez-Inclán Ducassi, 2005):

- Bölgesel kapsamına göre: Yerel, ulusal, bölgesel, kıta veya kıtalararası
- Kültürel içeriklerine göre: Belirli bir kültür bölgesi içinde veya kültürel değerlerin oluşumunda veya evriminde karşılıklı etkilenme sürecini paylaşan farklı coğrafi alanlar
- Hedefleri veya işlevlerine göre: Sosyal, ekonomik, politik veya kültürel. Bu özellikler çok boyutlu bir bağlamı da paylaşabilirler
- Zamansal kullanım sürelerine göre: Sosyo-ekonomik, siyasi ve kültürel değişimlerin etkisi ile artık kullanılmayanlar
- Yapısal konfigürasyonlarına göre: Doğrusal, dairesel, haçvari, radyal veya ağ
- Coğrafik konumlarına göre: Kara, su, karma veya diğer fiziksel ortamlardır.

3. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ VE KÜLTÜR TURİZMİ

Dünyada en önemli endüstri durumuna gelen turizmin ekonomik kalkınma ve istihdam yaratan bir sektör olarak kullandığı temel girdiler doğal ve kültürel değerlerdir. Kültürel değerler yerel, ulusal ve uluslararası düzeylerde turizmin oluşmasında önemli bir role sahiptir. Bu kapsamda geliştirilen “kültürel turizm” kavramı kültürel mirasın turizmin bir nesnesine dönüşmesinde sürdürülebilir hedefini göz ardı etmemek gerektiğine işaret etmektedir, çünkü turizm kültürel mirasın tanınırlığına katkı sağlarken aynı zamanda tahribine de yol açmaktadır (Görmüş, 2017, s.122).

Dünya Turizm Örgütü, kültürel turizmi; eğitim, sanat, festival ve etkinliklere katılma, anıt ve siteleri ziyaret etme, doğa veya folkloru inceleme ve dini ziyaret gibi kültürel motivasyonlarla kişilerin hareket etmesi olarak tanımlamaktadır (Çetin, 2010, s. 182). Richard’a göre (2001) kültürel turizmi diğer turizm türlerinden ayıran en önemli fark; öğrenme fonksiyonlu oluşudur. Kültür, insanların düşündüğü (tavır, inanç, fikir ve değerler), yaptığı (davranış ve yaşayış biçimleri) ve oluşturduğu (sanat eserleri, el sanatları, diğer kültürel ürünler) unsurları kapsar. Bu açıdan ele alındığında kültürel turizm sadece mekân ve anıtların ziyareti değil, ziyaret edilen alandaki yaşam tarzının öğrenilmesidir (Aliagaoglu, 2004, s. 51).

Turizm sürekli gelişen ve değişen yapısıyla günümüzün en dinamik sektörlerinden biridir. Turizmin gelişmesiyle birlikte turizme kaynaklık eden doğal ve kültürel varlıklar geri döndürülemez zararlara uğramaktadır (Er ve Bardakoğlu, 2016, s. 96). Anonymus’a göre (2005) turizmin, olumsuz etkilerini en aza indirgerken olumlu etkilerini maksimum seviyeye çıkarmak bugün tüm dünya ülkelerinin özlemidir. Bu nedenle de ortak arayışlar, çeşitli platformlarda tartışılmış ve turizm aktivitelerinin yörenin doğal ve kültürel kaynaklarını kullanarak, gelecek nesillere de aktarılacak biçimde korunması, geliştirilmesi kapsamlarında “sürdürülebilir” turizm hareketleri önerilmektedir (Uslu ve Kiper, 2006, s. 305).

Tarihi ve kültürel değerlerin koruma altına alınması, restore edilmesi, bakımlarının düzenli olarak yapılması söz konusu destinasyonda turizm faaliyetinin sürdürülebilir bir şekilde planlanması ile daha mümkün hale gelmektedir (Er ve Bardakoğlu, 2016, s. 98).

Turizmin sürdürülebilir olmasının önemli gerekliliklerinden birisi geleneksel ve özgün değerlerin korunması ilkesidir. Yöre halkının, turistik aktivitelerden kaynaklı kazançta ortak olması ve öncelikli olması da gerekmektedir (Uslu ve Kiper, 2006, s. 305). Hall'a göre (1994) uluslararası turizm politikaları, bölgesel kalkınma aracı olarak turizmin kullanımına devam edilmesi, çevresel konulara ilginin artması, turizm altyapısına doğrudan devlet desteğinin azalması, Kamu-Özel İşbirliğinin ve sektörün kendi kendini düzenlemesinin gelişimine daha fazla özen gösterilmesi şeklinde sürdürülmektedir (Doğmuş, 2010, s. 21).

Kamu sektörünün turizmdeki rolü; kamu ve özel sektör grupları arasında eşgüdüm sağlanması, turizm politikasının oluşturulması ve turizm planlaması, turizm yasaları ve yönetmeliklerinin oluşturulması, turizm gelişimi ve faaliyetleri, yatırımların gelişimi ve pazarlamanın teşviki, turizm personelinin eğitiminin sağlanması olarak özetlenebilir. Turizmin değişik boyutları ile ilgili olarak Devletin değişik kurumları arasında; ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde kamu ve özel sektör grupları arasında çabaları verimli hale getirmek için eşgüdüm gereklidir (Gürsoy, 2006, s. 79).

Türkiye'de ulusal düzeyde turizm yönetimi ve pazarlamasından sorumlu tek turizm örgütü Kültür ve Turizm Bakanlığı'dır. Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye sınırları içerisindeki tüm turistik destinasyonların yönetimine ilişkin kararları alan bir kamu kuruluşudur. Destinasyonlardaki tüm turizm sektörü paydaşlarını organize eden bir koordinatör görevi de üstlenmektedir (Akkuş, 2018, s. 558). Türkiye'deki onay veren kuruluş her ne kadar Bakanlık olsa da genel anlamda destinasyonlar konusunda birden çok aktör bulunmaktadır. Örnek olarak British Council'in finansmanı ile oluşturulan Likya Kültür Rotasını gösterilebilir. İlk yıllarda finansmanının tamamına yakını dış işleri bakanlığı tarafından sağlanmıştır. Daha sonraları kuruluşun finansman kaynaklarını çeşitlendirdiği görülmüştür (Babaoğlu, 2019, s. 24)

On birinci kalkınma planı (2019-2023) Turizm özel ihtisas komisyonu raporunda Türkiye'nin turizm vizyonu "Rekabetçi ve yenilikçi uygulamalarla dünyadaki hızlı değişime ve yeni trendlere uyum sağlayabilen; doğal çevreye ve yerel hayata saygılı, nitelikli personel ile kaliteli hizmet sunan, Kamu-Özel İşbirliği ile tüm paydaşların ihtiyaçlarına cevap verebilen; sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda ülkemizin mevcut potansiyelini en iyi şekilde değerlendirerek turizmde lider ülkeler arasında yer almasını hedefleyen; güçlü, saygın ve vazgeçilmez nitelikte planlı ve verimli bir turizm sektörü oluşturmak" şeklinde belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2018).

3.1.DÜNYADA ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN GELİŞMESİNİN KÜLTÜR TURİZMİNE ETKİLERİ

Günümüzde insanlar çeşitli nedenlerle yer değiştirme hareketinde turizm amaçlı kısa süreli göçler önemli yer kaplamaktadır. Çünkü turizm; insanların devamlı yaşadıkları yerin sınırları dışına çıkıp seyahat etmeleri ile başlamaktadır. Seyahati mümkün kılan ulaşım, turizmi tamamlayan bir eleman durumundadır. Bu sebepten turizmin önemli bir parçasıdır. Ulaşım her şeyden önce turizmin gelişiminin sebebi ve sonucudur: Ulaşım sistemlerinin gelişimi turizmi canlandırır, turizmin yayılması da ulaşımı geliştirir (Doğaner, T.Y. s. 19). Turizm ulaştırması insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak, turizm pazarlarında turist çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir (Baykal, 2015, s. 58). Genim (2002), turizmin başlangıcının tatil amaçlı yapılan gezi değil, ilk gezilerin bilinmeyi bilme, görülmeyi görme ve öğrenme içgüdüleriyle yapılan kültürel geziler olduğunu belirtmiştir (Saçılık ve Toptaş, 2017, s. 108).

Dünya, küreselleşmeye bağlı olarak bir takım değişim ve dönüşümlere sahne olmakta, toplumlar, ülkeler ve ekonomiler arasında ilişkiler ve etkileşimler giderek yoğunlaşmaktadır. Birçok sektör gibi turizm sektörü de küreselleşme sürecine bağlı olarak dünya genelinde hızlı bir gelişme sergilemiştir. Küreselleşmenin beraberinde getirdiği, iletişim teknolojisindeki hızlı gelişmeler, ulaşım araçlarındaki hız, konfor, kapasite ve fiyat faktörlerindeki gelişmeler uluslararası turizmin gelişmesine büyük

bir ivme kazandırmıştır. Ayrıca uluslararası seyahatin basitleşmesi ve serbestleşmesi, yabancı sermaye yatırımlarını arttırmış, turizm alanındaki yatırımlarla birlikte turizm bilincinin gelişmesini sağlamış ve seyahat formalitelerini en aza indirerek uluslararası turizmin gelişimini olumlu yönde etkilemiştir (Çeken vd. 2008, s. 72).

Ulaştırma türlerinin gerek ekonomik, gerekse turistik faaliyetlerdeki etkinliğini artırabilmek, kuşkusuz ulaştırma türleri arasındaki sıkı bir koordinasyonun sağlanması ile mümkündür. Çünkü günümüzde ulaştırma türlerinin arasında işbirliği yapmadan ya da birbirlerini tamamlamadan özellikle turizm sektöründe verimli çalışmaları mümkün değildir. Örneğin, havayolu ile seyahat yapılan bir seyahat sonrası gidilen yerin tarihi ve arkeolojik zenginliklerini görmek, ancak havayolu-karayolu işbirliği ile mümkündür. Bununla beraber, turistik seyahatin türüne göre, havayolu-denizyolu ve havayolu-demiryolu ulaşım türleri arasında işbirliği gerekmektedir (İlhan, 1999, s. 20).

Dünya genelinde uluslararası turizm çok önemli bir konuma sahiptir. Turizmin önemini anlayan ülkeler, bu sektöre önemli yatırımlar yapmakta ve sektörün gelişimi için önemli plan ve politikalar belirlemektedir. Dolayısıyla, turizm talebi konusunda doğru ve gerçekçi tahminlerin yapılması ve turist harcamalarının ülke ekonomileri üzerinde oluşturduğu çarpan etkilerinin bilinmesi, ekonomik gelişme konusunda devletlerin turizmi etkili bir ihracat faktörü olarak değerlendirmelerini sağlamıştır. Turizm endüstrisi hem gelişmekte olan hem gelişmiş ülkeler açısından oldukça önemlidir. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, turizmi ekonomik gelişme için itici bir güç olarak görürken, gelişmiş ülkeler, turizmi ekonomik dengelerini koruyabilmek için dengeleyici bir faktör olarak değerlendirirler (Çeken vd. 2008, s. 72).

Aşağıda turizm açısından ulaşım türlerinden bahsedilmiştir.

3.1.1. Demiryolunun Etkisi

Demiryolu ulaşımının turizm açısından olumlu özellikleri, fazla sayıda turist taşıyabilmesi, içinde dolaşma olanağıyla rahatlık sağlaması, ağırlama hizmetinin trende verilmesi, geceleme olanağıyla günlerce süre yolculuk yapabilmesi, karayolu ve denizyolundan daha fazla hız sağlayabilmesidir. Fakat rayların ulaştığı yerle

ulaşımının sınırlı olması, tren tarifelerine bağlı kalarak zaman açısından sınırlayıcı olması turizm açısından olumsuz yönlerini oluşturur (Doğaner, 1998. 2). nl sunucu Michael Portillo tarafından sunulan BBC Two yapımı Great British Railway Journeys belgeselinde sunucun elinde 1840 tarihine ait Bradshaw'ın Kılavuzu isimli bir rota kitabı bulunmaktadır. Bu rota kitabı özellikle demiryollarına göre oluşturulmuş ve Portillo istasyon istasyon o kitaba göre gezmektedir. Demiryolunun rotalara etkisi ve bu etkinin hala sürüyor olması bu örnekte çok net şekilde gzmektedir. Terk edilmiş olan bazı tarihi demiryolu rotalarının genellikle İngiltere ve ABD'de gönüllüler tarafından canlandırılarak kültür turizmi rotasına dönüştürülmesi de bu etkinin diğer bir göstergesidir.

3.1.2.Transatlantik Ve Kruvaziyer Gemilerinin Etkisi

En düşük maliyetli ve güvenli olan ulaşım türü denizyolu taşımacılığıdır. Kişiler tatil amaçlı, konaklamalı şekilde, büyüklüğü ve konfor şartları belli standartlarda olan gemileri kullanmakta ve uluslararası seyahatleri gerçekleştirmektedir. Kruvaziyer turizm olarak isimlendirilen bu turizm şekli de denizyolu ulaşımını daha popüler hale getirmiştir (Dilek, Kaygalak, Türksoy ve Timur, 2015, s. 34).

3.1.3.Havacılık Sektörünün Gelişmesinin Etkisi

Havacılık sektörü, blęe kalkınmasına hız kazandırırken diğer taraftan da ulusal ve uluslararası düzeyde öneme sahip bir sektördür. Havayolu uçuş programları, yolcu talebini karşılamak, mevcut kaynakları kullanmak ve farklı işletme gereksinimlerini karşılamak için tasarlanmıştır. Havayolu taşımacılığı ile yapılan ulaşım, nüfusun artması ile birlikte gelişirken, turizm endüstrisi havayolu ulaşımı ile bütünleşmeye başlamış, mevsimlik havayolu taşımacılığı da artmıştır (Arıkan, 1998, s. 48).

Matthews'a göre (1978) uluslararası turizmin gelişmesi, bir bakıma hkmetler arası iyi siyasi ilişkilerin geliştirilmesine bağlıdır. Hava taşımacılığı ve havayolu rotaları üzerine anlaşmalar, alınacak gümrük vergilerinin, vize uygulamalarının belirlenmesi doğrudan hkmetleri ilgilendiren ve uluslararası

turizm faaliyetlerini etkileyen faktörlerdir. Hükümetler uluslararası turizm yatırımlarına uygulanacak teşvikleri veya yasal zorunlulukları belirleyerek, uluslararası turizm yatırımlarını ülkeye çekmekte, dolayısıyla uluslararası turizm arz ve talebine kapıları açmakta, belirleyici rol oynarlar (Çeken vd. 2008, s. 76).

Gelişen ulaşım olanaklarıyla bağlantılı olarak ulaşımı zor olan turistik çekiciliklere sahip birçok bölge turizm pazarından pay almaya başlamıştır. Turistik kaynakları aşırı kullanımdan dolayı çekiciliğini yitirmiş birçok destinasyonla kıyaslandığında, bu yeni destinasyonların yıpranmamış turistik kaynakları ile gelecekte turizm faaliyetlerinden daha fazla pay alması ön görülmektedir. Turizm arz potansiyelinin yüksek olduğu, yıpranmamış doğal, tarihi ve sosyo-kültürel çekiciliklere sahip ülkeler, kaynaklarını planlı ve koruma kullanma ilkelerine bağlı kalarak kullanılmalı, bu turistik arz kaynaklarına ek olarak turizmde ürün çeşitliliğini sağlayacak alternatif turizm aktiviteleri geliştirilmelidir. Bu ülkeler, etkili uluslararası tanıtım ve imaj oluşturma çalışmaları yürüterek gelecekte, gelişen turizm sektöründen daha büyük bir pay alma olanağına sahip olacaktır (Çeken vd. 2008, s. 84).

3.1.4.Karayolunun Etkisi

Karayolu Ulaşımı: Turizmde karayolu ulaşımı turizm bölgeleri arasında ilişki sağlar, diğer ulaşım hatlarından daha sık kullanıldığı için bir turizm ve çevresindeki, turistik çekiciliklerin merkeze bağlantısını sağlayarak, bütünlük oluşturur. Geçtiği yerler ve yakınındaki doğal ve kültürel kaynakları turizme açar. Sağladığı hareketlilik ve konaklamalarla kısa zamanda daha çok yer görmeyi sağlar (Doğaner, 1998. s. 1).

4. KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİNDE KÜLTÜR TURİZMİ ÖRNEKLERİ

4.1. YURTDIŞINDAN ÖRNEKLER

Midlands Meander: Güney Afrika'da sanat ve zanaat, tarımsal ürünler ve doğal bir kırsal çevre sunan bir rota turizmi destinasyonudur. Coğrafi sınırı ile KwaZulu-Natal'da yer almaktadır. Güneyde Hilton'dan kuzeyde Mooi Nehri'ne kadar uzanırken (yaklaşık olarak 70 km) ve batıda yaklaşık 40 km (Kamberg'e) ve 30 km doğuya doğru Curry's Post ve Karlkloof yerli ormanı alanı içindedir. Midlands Meander Derneği(MMA), özel sektör tarafından yürütülen ve finanse edilen çok az sayıda başarılı destinasyondan biridir. Sunulan ölçek ekonomileri yerel sanatçıların ortak pazarlama girişimi ile 1988'de yerel bir turizme dönüşmüştür. İlk yıllarda dernek finans ve parçalanma ile ilgili birçok zorlukla karşılaşmıştır. Nihayet 1994 yılında resmi bir anayasa ile konsolide edilmiştir (Lourens, 2007, s. 481).

Camino de Santiago: 'Doğrusal turist ürünü' olarak tanımlanabilecek Camino de Santiago, Kuzey İspanya'nın 700 km'den daha fazlası boyunca ve toplam uzunluğu yaklaşık 2000 km'dir. Rota'nın hedefi Santiago de Com-Kuzeydeki La Corunã Eyaletindeki Galiçya özerk bölgesinin başkenti postela batı İspanyadır. Santiago de Compostela katedral Havarî St James'in mezar yeri olduğuna inanılmaktadır. Havarî St James'in mezar yeri olduğuna inanılmaktadır. Bu son varış noktasına bakılmaksızın, rota, İspanya ve Fransa'daki birçok kırsal topluluk ve köyü geçmektedir (Frey, 1998; Gitlitz ve Kay, 2000).

Çağdaş Camino'nun iyi tanımlanmış bir güzergahı vardır ve geçmişte hiç olmadığı kadar net bir şekilde sınırlandırılmıştır. Konsey tarafından Camino'nun açılışının bir sonucu olarak 1987'de Avrupa'da, yol işaretli rotalar artık Col de Ibaneta'dan 850 km kadar uzanmaktadır. Camino'nun resmi rotası, 1998 yılında Kültür Merkezi'nin pilot projesi olarak ortaya çıkmıştır (Lourens, 2007, s. 477).

4.2. YURTIÇİNDEN ÖRNEKLER

Troya Tarihi Milli Parkı: Ege Bölgesi'nde, Çanakkale ili sınırları içinde yer almaktadır. Yüzölçümü 13.350 hektardır. Milli parkın kaynak değerlerini, Troya'lular ile Akalar'ın on yıl süren savaşlarındaki kahraman askerlerin efsanevi öyküleri ile büyük ozan Homeros'un epik eserleri İli ada ve Odyssea ile ölümsüzleşen Troya Kenti ve ünlü tahta at oluşturmaktadır (<http://troya.tabiat.gov.tr>).

1871 yılında Alman araştırmacı ve tüccar Heinrich Schliemann tarafından Hisarlık Tepesi olarak adlandırılan höyük ve çevresinde ilkel yöntemlerle başlatılan, günümüzde bilimsel araştırma yöntem ve teknikleri ile devam eden arkeolojik kazılarda kentin M.Ö. 2920'den M.S. 1200'lere dek uzanan yerleşim sürecinde, toplam 46 yapı evresini içeren 10 farklı yerleşme/kültür katmanı ortaya çıkarılmıştır. Bu katmanlardan Troya I ile Troya VII katmanları Bronz (Tunç) Çağı ile Demir Çağı arasına, bunların üzerindeki katmanlar ise sırasıyla Helen (Troya VIII), Roma (Troya IX) ve Bizans (Troya X) dönemine tarihlenmektedir (Bal, 2019, s. 152).

Frig Vadisi: Afyonkarahisar, Kütahya ve Eskişehir illeri sınırları içerisinde yer alan Frig Vadisi İ.O. 12. ve 7. yüzyıllar arasında Frig Krallığı'na ev sahipliği yapmış olması sebebiyle Frig tarihi kentleri ve eserleri barındırmaktadır ve tarihi, kültürel ve doğal kaynaklara sahiptir. Alanda Frigler, Romalılar ve Bizanslılara ait yerleşimlerin kalıntıları bulunmakta olup, tarihi açıdan zengin bir dokuya sahiptir. Vadi, Romalılar ve Bizanslılar tarafından iskan edilmiştir ve çok geniş bir alanı kapsamaktadır, kaya oyma ve yontma mağaralar, Bizans döneminde bunlara eklenmiş olan kilise ve şapel, kaleler, yer altı şehirler kaya mezarları antik kentler ve doğal peyzaj unsurları yer almaktadır. Önemli bir doğa ve kültür turizmi potansiyeline sahiptir. Bölge, İzmir-Ankara, Ankara-Antalya, İstanbul-Antalya, Bursa-Antalya ana aksları üzerinde bulunmaktadır. Ancak bu aksların tamamında hızlı karayolu ulaşımını sağlayan otoban veya bölünmüş yol bulunmamaktadır. Bölgede, 20'ye yakın jeotermal kaynak bulunmaktadır. 2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan Turizm Eylem Planı çerçevesinde, bölgenin açık hava müzesi şeklinde geliştirilmesi ve uluslararası düzeyde termal ve kültür turizm bölgesi olarak öne çıkarılması öngörülmekte, "Frigya Kültür ve Termal

Turizm Gelişim Bölgesi” olarak adlandırılmaktadır. Bölgenin sağlık ve termal turizm çerçevesinde termal kentlerin ve nitelikli kür ve tedavi merkezlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bölge, Türkiye’deki termal turizmin geliştirilmesi amacıyla başlatılan “Termal Turizm Kentleri Projesi” kapsamında jeotermal potansiyelleri diğer turizm türleri ile entegre olabilecek ve turizm bölgesi oluşturabilecek kapasiteye sahip olması nedeniyle öncelikli geliştirilecek bölgeler arasında yer almaktadır (Çıracı, Turgut ve Kerimoğlu, 2008, s. 93).

Sebastapolis Antik kenti: Tokat ili Sulusaray ilçesine bağlı antik bir kent olup kültürel turizmi kapsamında çekicilik unsuru olan bir destinasyondur. Tokat il merkezine 69 kilometre uzaklıkta yer alan Sebastapolis Antik Kenti’nin tam olarak kuruluşu bilinmemekle birlikte, milattan önce birinci yüzyılda kurulduğu tahmin edilmektedir. Roma İmparatoru Trajan zamanında, milattan sonra 98-117 yıllarında, Pontus Galatius ve Polemoniacus eyaletlerinden ayrılarak Cappadocia (Kapadokya) eyaletine dâhil edildiği kaydedilen antik kentin, o dönem geçiş yolları üzerinde bulunması ve günümüzde de kullanılan termal kaynaklar sayesinde 2 bin yıl kadar önce Karadeniz’in en büyük 5 şehrinden biri olduğu ifade edilmektedir (Yayla ve Solunoğlu, 2017, s.591).

2013 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü’nün izinleriyle, Tokat Müze Müdürlüğü’nün başkanlığında ve Gaziosmanpaşa Üniversitesi öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Şengül Dilek FUL’un bilimsel danışmanlığındaki bir ekip tarafından başlatılan Sebastapolis antik kenti kazı çalışmalarına 2015 yılında da devam edilmiştir. Söz konusu yıllarda gerçekleştirilen kazı çalışmaları, daha önceden kamulaştırılan ve telle çevrilerek koruma altına alınan Roma Hamamı ve Bizans Kilisesi kalıntılarının bulunduğu 2 sektörde yürütülmüştür. Bu çalışmalar sonucunda söz konusu yapıların planlarına ait önemli bulgulara ulaşılmakla birlikte, kesin olarak planların açıklanabilmesi için kazı çalışmalarının sistematik bir biçimde devam ettirilmesi gerekmektedir (<http://www.sulusaray.gov.tr/sebastapolis-antik-kenti>).

5. GALATA’NIN KÜLTÜR TURİZİMİNE AÇILMASI

5.1.GALATANIN KISA TURİZM TARİHÇESİ

5.1.1.Gezinlerin Gözünden Galata

Kalabalığın ve çeşitliliğin en yoğun olduğu semtlerden biri de özellikle limanı, köprüsü ve ticaret bölgesi olma özelliğiyle Galata semti olmuştur. Vapurla gelen seyyahlar ilk olarak, şehrin merkezlerinden olan bu yere ayak basmışlardır. Seyahatnamelerde gerek ilk, gerek sonraki izlenimlerde şehrin bu önemli merkeziyle ilgili sık sık bilgiler verilmiştir. Çeşitli ırklardan insanların bir arada yoğun bir biçimde görüldüğü bölgelerin başında gelmiştir. Burayı ilk defa görenler bu çeşitlilik karşısında şaşkınlıklarını dile getirmişler ve ilk başlarda bu tuhafliğe alışmakta zorlandıklarını belirtmişlerdir. Simasına alışık olunmayan insanları milletlerine göre ayırt etmek seyyahlar için kolay olmamıştır. Paul Lindau yerli birisi için bu ayırımın zor olmadığını; yabancı birisinin Türk’ü Rum’dan, Ermeni veya Yahudi’den ayırt edebilmesinin çok zor olduğunu belirtmiştir(Pınar, 1998, s. 184).

14. yy sonlarına doğru İstanbul'a gelen Arap Seyyahi İbn Batuta, “... Şehrin öteki kısmına Galata denir. Bu kesimde Frenkler oturmaktadır. Bunlar Cenevizler, Venedikliler, Romalılar ve Fransızlardan ibarettir... Sahip oldukları liman en büyük limanlardan biridir... Bu kısmın çarşıları güzel ise de, pislik çok fazladır. Ortasından pis su akar. Bu tarafın kiliseleri dahi berbattır...” sözleriyle, Galata ile ilgili olumsuz görüşler sunmaktadır(Çevik,1983).

Boğaziçi ve Haliç arasında bir burun halinde uzanmış olan Galata bölgesini, genişliğine doğru çevreleyen eğim (iniş) kuzeyden güneye doğru çok eğimli olarak uzanır. Galata o kadar dik durumdadır ki birçok yerlerde basamaklar vasıtası ile yukarıya doğru tırmanmak zorunluluğu vardı ve bütün evler eşit bir yükseklikte olsaydı üst katlardaki odalar denize ve gelip geçen gemilere açık olacaktı (Kömürçüyan, 1988). Bu derece engebeli oluşu sebebiyle yamaç halinde yükselen ve

genel olarak bir yokuş izlenimi veren yerleşmenin, dokusu da; kestirme yollar, merdivenli, yokuşlu ve dar sokaklardan oluşan organik yapıllı yollarıyla ve birden dikleşen yamaçlarıyla topografyaıyla uygunluk içerisinde. Evliya Çelebi (1935), Seyahatnamesinde “Galata, sahilden yukarıya bir saatlik tırmanışla çıkabilecek bir yokuşun sonunda yer alır.” demektedir (Ertemel, 2017, s.24).

Merdivenli sokaklardan oluşan, antik devirde ve Hristiyanlığın ilk yıllarında bağ ve bahçelerle dolu olan belde olan Galata, geliştikçe bu görünümünü koruyamamış, sokakların tamamına yakın bölümü tahribe uğramış (Kayra, 1990b), özellikle Türk devrinde ise bu karakterini kaybetmiştir. Böylelikle oluşan Kumbaracı yokuşu, Yüksek Kaldırım, Defterdar yokuşu, Nalıncı gibi zamanında basamaklı olan yokuşlar sonradan düzeltilmiştir (Ertemel, 2017, s.24)..

Paul Lindau ise Galata Kulesi gibi bir yapı olmasa, Galata ve Pera bölgesinin güzel bir yer olarak gözükmeyeceğini belirtmiştir: Eğer Doğu'nun şursuz sanat duygusu yuvarlak muazzam kule ile Galata'da dikili olmasaydı, Stambul'un insanı derinden etkileyen güzelliği ile karşılaştığımızda, Galata ve Pera oldukça tekdüze ve yavan gözüküyor olurdu. Kule, civarındaki fazla hareketliliği ile Selanik'i anımsatıyor ve şehrin buradaki görüntüsünü oldukça şaşılacak biçimde canlandırıyor, güzelleştiriyor (Demiray, 2019, s.61).

Moritz Busch ise Galata'nın liman bölgesinin her sokağında fuhuş yapıldığını yazmıştır: “Kim Konstantinapol'de fahişelerle tanışmak isterse, akşama doğru sadece birkaç evin değil tüm sokaklarının Venüs Vulgivaga'ya adandığı Galata'nın liman yerinde dolaşır.” Busch, geceleri Galata'nın sarhoş denizcilerin, maceraperestlerin, külhanbeylerinin her çeşidiyle dolu olduğunu ve Doğu Akdeniz ülkelerinin tüm insanlık süprütülerinin buralarda bir araya geldiğini de belirtmiştir (Busch, 1881, s. 75).

Seyyahlar dilencilerin varlıklarından duydukları rahatsızlıkları sıklıkla dile getirmişlerdir. Galata Köprüsü'nde pek çok dilenci görüldüğünü belirten Georgina Max Müller, dilencilere yönelik alınan önlemlerin yetersizliğinden bahsetmiştir: “Ekseriyeti son derece berbat ve iğrenç olan bu insanlar ara sıra polis baskını neticesinde birkaç gün ortalardan kaybolurlar fakat sonra tekrar eski işlerine

dönerler.” Paul Lindau, Galata’ya ilk kez adım attığı zaman feci derecede kötürüm halde, üst başı tamamen perişan, pislik içerisinde olan dilencilerden ve onların verdiği rahatsızlıktan bahsetmiştir: “Dilenciler korkunç derecede çirkinleştirdikleri yalvaran seslerini de içeren, tiksindirici bir tatlılıkla bize doğru uzanıyorlar.” Wilhelm Endriss ise Pera ile Galata arasındaki Yüksek Kaldırım olarak bilinen sokağın kalabalığını anlatırken dilencilerden de bahsetmeyi ihmal etmemiştir (Demiray, 2019, s.75).

Sayınca çok sokaklar Galata’daki sokaklardan daha temizdir, evler dış mahallelerdeki evlere nazaran daha Doğulu karakterdedir. Londra için ‘the City’ neyse, Viyana için ‘innere Stadt’ neyse, Konstantinapol için de ‘Stambul’ odur. Tarihsel anılar burada yoğunlaşır, eski zaferlerin anıtları burada yer alır, eski yıkıntılar arasında burada dolaşılır, Boğaz’ın devasa şehrinin kalbi burada atmaktadır. Gerek etnik gerekse kültürel yapısının getirdiği özel yaşam tarzıyla, İstanbul içinde daima ayrı bir dünya oluşturmuş, gerçekte ne tam anlamıyla Avrupalı, ne de Osmanlı olabilmiştir. İdari olarak Beyoğlu’nun bir parçasını oluşturan Galata, İstanbul’u Avrupa kentleri düzeyine çıkarmada model olmuş, tarihten bu yana barındırdığı değişik etnik gruplarla tam bir kültür çeşitliliği yaratmış, çeşitli mezheplere, tekkelere, dinsel ayrımlara bağlı Müslüman, Rum, Ortodoks, Ermeni (Gregoryan, Katolik, Protestan), Süryani, Keldani, Yahudi (Romanyot, Karay, Sefarat, Aşkenaz), Arap, Çingene, Sırp, Arnavut, Ulah, Cenovalı, Venedikli, Fransız ve Levanten topluluklarıyla zengin dinler mozaiği oluşturmuştur (Pekin,1994).

5.1.2.Tarihte İç Ve Dış Turizmde Galata'nın Rolü

Galata, kent içerisindeki konumu ve topografyası gereği görsel açıdan İstanbul’a hâkim zengin mekanlar sunması ile eşsizdir. Galata’nın kent içerisindeki konumu tarih boyunca hep ulaşım, güvenlik vb. niteliklerinde belirleyici olmuştur. Bölgenin eğimli topografyası, Tarihi yarımada ve Anadolu yakası ile kurduğu görsel bağlantı, tüm şehrin pek çok noktadan algılanabilmesine olanak vermektedir (Ertemel, 2017, s. 14).

Galata Limanı’nın 19. Yüzyıldaki değişimi ve dönüşümü, aslında İstanbul’un dünya ekonomisiyle kurduğu ilişkiler çerçevesinde de şekillenmiştir. 19. Yüzyılda

ticari faaliyetlerin yoğun olduğu bir liman bölgesi olan Galata, 20. Yüzyılda ticaretin içeriğinin değişmesiyle ve Haydarpaşa Limanı'nın inşasıyla birlikte ticari işlevini yitirmiş ve sadece yolcu gemilerinin yanaştığı bir rıhtım haline gelmiştir. Ticari işlevinin yerini turizm almıştır. İstanbul'un değişimi devam ettikçe, konumu sebebiyle Galata'nın da değişmesi hep kaçınılmaz olacaktır (Sulamacı, 2018, s. 99).

İstanbul bir ticaret kentidir. Galata da, eski İstanbul gibi Haliç kıyılarında kurulmuş olan ve deniz ticareti ile uğraşan bir liman yerleşmesidir. İlk çağdan beri bir yerleşme yeri olan sur içi Galata bölgesi, Batı ile Doğu arasındaki ticareti kontrol edecek konumda olması ve denize açık kıyılarının bulunmasıyla önem taşır. Batı ülkelerinin Doğudaki sömürgelerinden aldığı malların Batıya götürülmesinde uğradıkları uygun limanlardan biri olması da Galata'yı ticaret yönünden önemli kılmış, adeta Batı ile Doğu arasında dikkate değer bir ticaret merkezi haline getirmiştir. İstanbul esas itibariyle ithalat limanı niteliğinde işlev görürken, ithalatın imparatorluk içinden olanı yarımada tarafında, dışından olanı ise Galata tarafında gerçekleştirilmiştir (Şehsuvaroğlu,2005).

İstanbul Galata Limanı, tarihi ve doğal güzellikleriyle bilinen İstanbul Boğazı'nın giriş kapısı olarak nitelendirilebilecek bir konumda yer almaktadır. Galata limanını kruvaziyer liman kimliğine büründürecek bu projeye İstanbul kruvaziyer turizmi için önemli bir destinasyon güzergahı olacak ve büyük kruvaziyer yolcu gemilerinin ihtiyaçlarına uygun bir limana sahip olacaktır.

İstanbul'un tarihi ve kültürel açıdan zengin bir geçmişe sahip kıyı alanları arasında uygun konumu ile yükselen bir sosyo-ekonomik değer olan Galata Limanı büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Galata limanının hinterlandında bulunan ofislerin, konut ve eğlence mekânlarının değeri ile Boğaz'da kara ve deniz ulaşımının birleştiği bir noktada bulunan konumunun önemi her geçen gün daha da artmaktadır. İstanbul tarihi ve kültürel zenginliği sebebiyle dünyanın en kadim ve en güzel şehirlerinden biridir. İstanbul Galata limanına yanaşan yolcu gemileri ve turistler İstanbul'un bu mistik ve büyüleyici atmosferini deneyimleme şansını yakalamaktadırlar.

Yük taşımacılığının Haydarpaşa Limanı'na yönlendirilmesinden sonra deniz aşırı yolcu taşımacılığı yapan yolcu gemilerine hizmet veren Galata limanının bulunduğu alan, 1993'de Beyoğlu Kentsel Sit Alanına dâhil olmuştur. 1994 yılında ise Bakanlar Kurulu kararı gereğince turizm merkezi olarak tanımlanmıştır. 2004 yılına gelindiğinde ise Özelleştirme İdaresi tarafından özelleştirme kapsamına dâhil edilmiştir (Özden ve Ağar, 2006)

6. GALATA BÖLGESİ KÜLTÜR ROTASI ÖNERİSİ

Rotamız bilinen iki bin yıllık tarihe dayanan Galata bölgesinde olacaktır. Galata'nın tarihi Bizans'la başlayan tarih gibi anlatılsa da daha eskiye dayandığı belgelerle kanıtlıdır. Galata'da bölgesi Cenevizlilerin bu bölgeye yerleşmesi ve Cenevizlilerin eserleri ile ön plana çıkmaktadır.

Asırlar boyunca Osmanlı, Bizans, Roma İmparatorluklarının ticari merkezi görevini üstlenmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile bu görev 1995 li yıllara kadar devam etmiştir. Ülkemizin büyük firmalarının birçoğunun kökeni galata merkezlidir. Sadece ülkemiz değil bugün dünyanın ekonomide global gücü olarak tanımlanan firmaların kökeni Galata bölgesine dayanmaktadır. Galata bölgesi sadece sınırları içinde bulunduğu imparatorlukların değil belli dönemlerde dünyanın ticaret merkezlerinden biri olma özelliğini de taşımaktadır. Yani Galata bölgesinde birçok büyük ailenin eserleri mevcuttur.

Rotamız Galataport limanını hedeflemesindeki sebebi nedir? Galataport limanı yılda 7 milyonu yabancı olmak üzere toplamda 25 milyon turiste ev sahipliği yapmayı planlamaktadır. Kruvaziyer turizminde yılda 2 milyona yakın turiste ev sahipliği yapma hedefindedir. Bu alanda dünyanın en büyük tur şirketleri ile şimdiden anlaşmış durumundadır. Uluslararası fuarlara baktığımız zaman Galataport projesi açık ara farkla en beğenilen limanlardan biri olma özelliği taşımaktadır. Projenin büyüklüğünü 1,7 milyarlık yapılan yatırımın boyutundan anlaşılabilir. Yaklaşık 200 yıldır kapalı olan 1,2 km sahil tekrardan halka açılacaktır. Bu alanda yapılacak olan iki müzeden bahsediliyor ve bu müzeler dünyada örnek olacak boyutta sunum içereceğine sahip olması bekleniyor. Bu müzeler Mimar Sinan Üniversitesi İstanbul Resim ve Heykel Müzesi ve İstanbul Modern Müzesi olacaktır.

Rotamız da toplamda yürüme mesafesi 3.4 km olacaktır. Rotamızın yürüme süresi 47 dakikadır. Duraklama sürelerinin toplamı 2 saat 45 dakikadır. Toplamda rotamızın süresi 3 saat 37 dakika olarak planlanmıştır. Rotamızda Galata

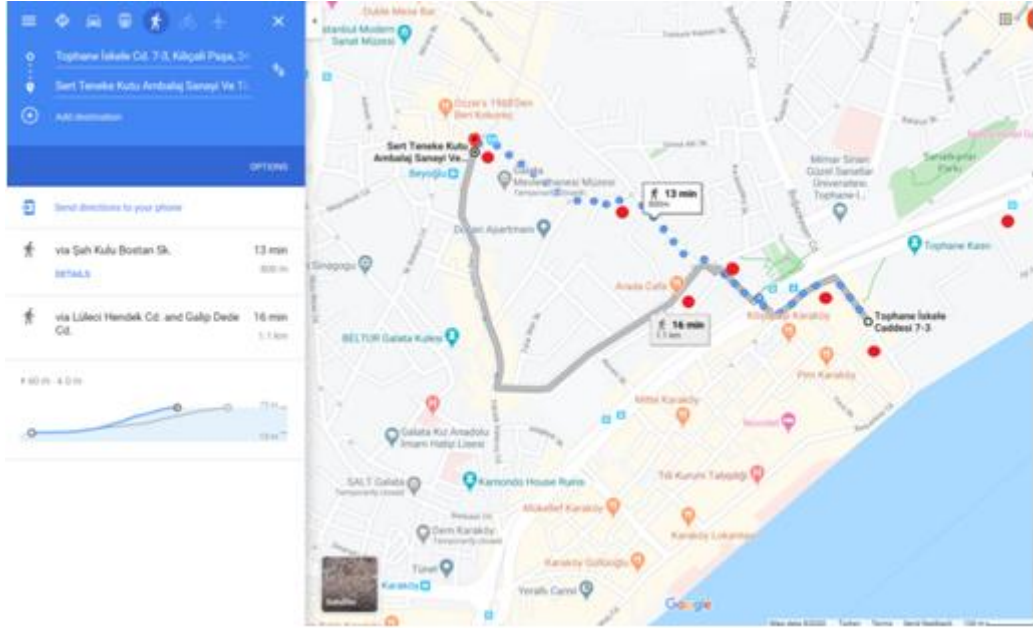
Mevlevihane'sinde ve Galata Kulesinde ihtiyaç molası gibi gereklilikler de karşılanabilir. Rotamız Galataport limanına gelen orta yaş ve üzeri yabancı turistlerimize Galata bölgesinde kùltür turizmi hizmeti vermektedir. Rotamızda yürüyüş hızımız duraklarımızın arasındaki mesafelerin sıklığı tarihin içerisinde yürüyor olmamız hasebi ile yavaş tempoda sürekli duraklayarak olacaktır. Bunların yanında bölge coğrafi açıdan inişli çıkışlı yokuşlarla doludur. Endiře edilmemelidir; bu inişli çıkışlı yollar Galata sokaklarında tarihin içerisinde yürürken ayrı bir zevk vermektedir.

Rota Durakları:

- Durak 1: Nusretiye Camii
- Durak 2: Kılıç Ali Paşa Külliyesi
- Durak 3: Tophane i Amire
- Durak 4: Bilal Ağa Namazgahı ve eşmesi
- Durak 5: Kırım Kilisesi-Maria Kilisesi
- Durak 6: Galata Mevlevihane'si
- Durak 7: Galata Kulesi
- Durak 8: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi
- Durak 9: Ceneviz Sarayı-St. Piyer Hanı
- Durak 10: Salt Galata
- Durak 11: Arap Camii
- Durak 12: Yeraltı Camii

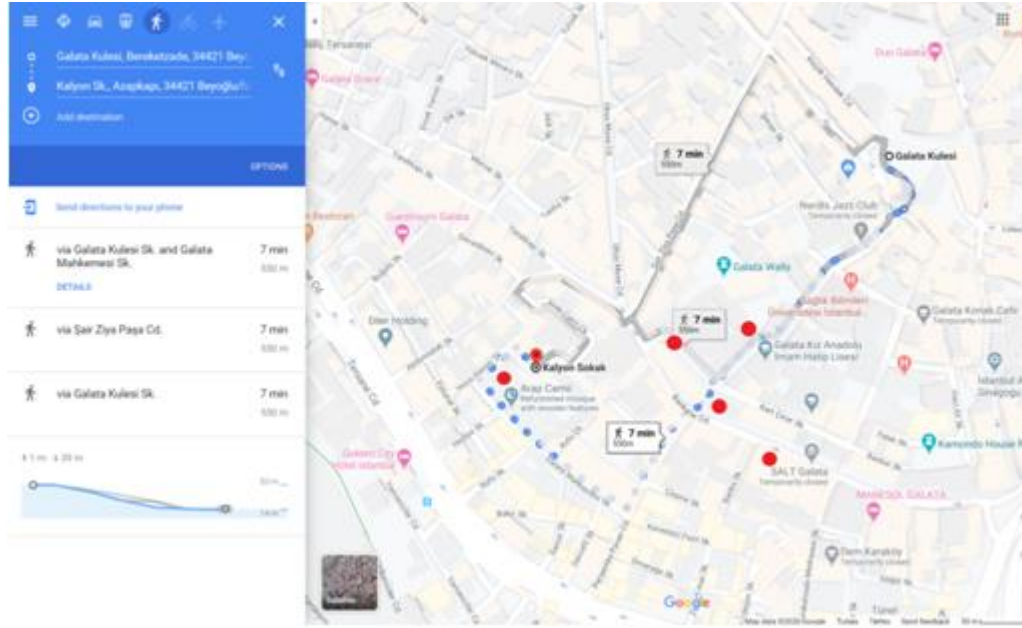


Şekil 1: Galata Haritası



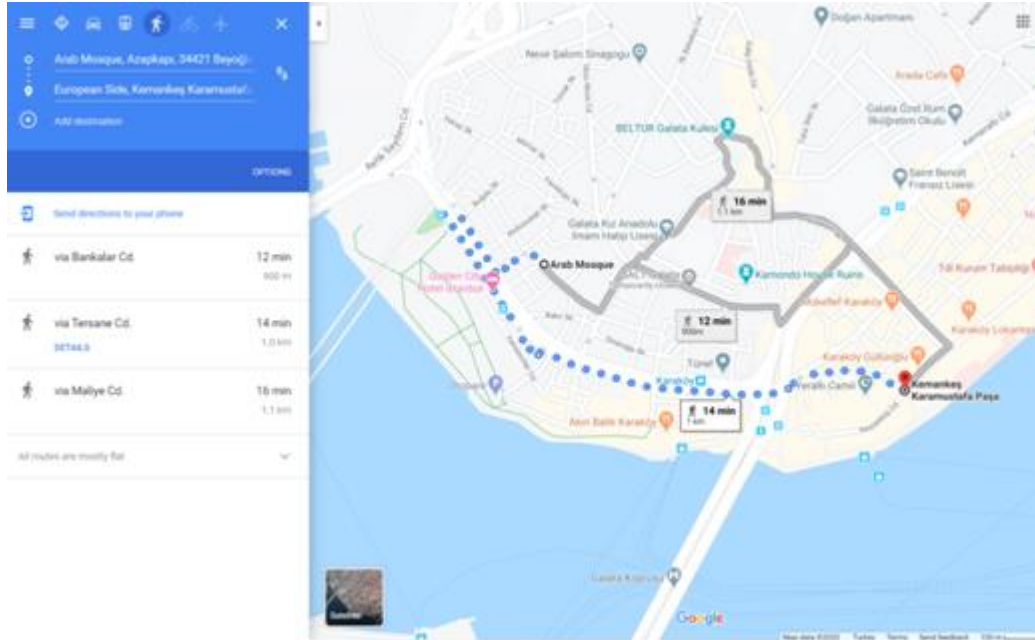
Şekil 2: Rota Yürüme Mesafesi 1

Google.maps 10.04.2020



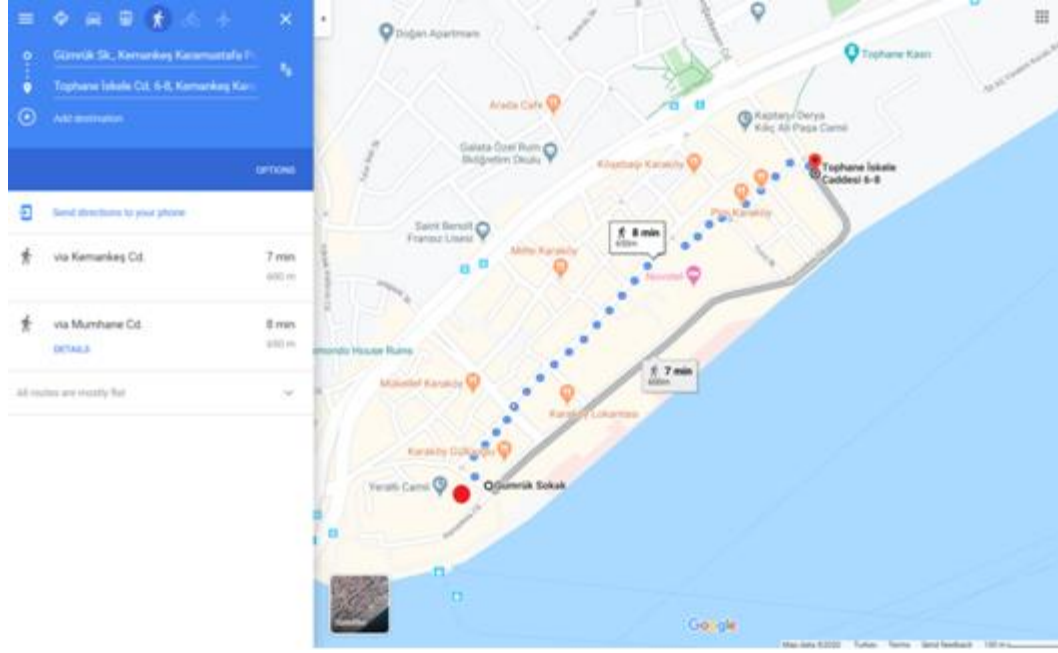
Şekil 3:Rota Yürüme Mesafesi 2

Google.maps 10.04.2020



Şekil 4:Rota Yürüme Mesafesi 3

Google.maps 10.04.2020



Şekil 5:Rota Yürüme Mesafesi

Google.maps 10.04.2020

6.1. ROTA BAŞLANGICI: GALATAPORT

Galataport alanından başlanmaktadır. Galataport bölgesi dünyanın seçkin gemi turu şirketlerinin uğrak noktalarından biridir. Özellikle Avrupalı kültür turu yapan turistlerin seçtiği tur türlerinden biridir.

Galataport'a gelen tur gemisi genelde birkaç gün limanda beklemektedir. Bu bekleme sırasında kısa turlara ihtiyaç duyan turistler kurumsal yönlendirme ile Galata turunu tercih edileceği düşünülmektedir.

6.1.1. Türk Mutfağının Sunumu

Limandan çıkan turistler genelde uğradıkları bölgenin lezzetlerini tatma amaçlı yemeklerini gittikleri limana yakın restoranları tercih ederler. Bu amaçla turistleri lezzetleri temiz bir şekilde sunumu yapan Fasuli (içkisiz) ve Baltazar Karaköy Restoranlarını önerilmektedir. Fasuli mutfağı Karadeniz'in yöresel tatlarının sunumunu yapmaktadır. Özellikle Çayeli Fasulyesi olarak bilinen yemek

türünün başarılı sunumu yapılmaktadır. Bunların yanında kavurma, mıhlama, turşu kavurma, karalahana sarması, mısır ekmeği, hamsili pilav, sütlaç, Laz böreği gibi tatları sunmaktadır. Baltazar restoran ise et severler için doğru duraktır. Etin farklı çeşitlerini farklı sunum şekilleri ile tatmak mümkündür.



Şekil 6:Tavsiye Edilen Restoran

Google.mpas 12.03.2020

6.1.2.Durak 1: Nusretiye Camii

Barok ve Ampir üslubun bir arada görüldüğü eser bir selâtin camiidir. Bunun yanı sıra yapıyı farklı kılan özelliği; tarihsel konumu sebebiyle hakkında çok fazla politik yorumun olmasıdır. Camiin adı kitabesinde Câmi-i Nusret şeklinde geçiyorsa da yapı, halk arasında genellikle Tophane Camii olarak bilinir. Nusret adının, dönemin önemli olaylarından biri olup sonrasında Vaka-i Hayriye olarak anılacak olan; Sultan II. Mahmut'un yeniçeri ocağını kaldırması münasebetiyle verildiği kabul edilmektedir. Fakat bu görüş bizi diğer tüm ihtimalleri yok saymaya götürmektedir. Sanat tarihi kaynaklarına “zafer” anlamıyla geçen “Nusret” kelimesinin asıl anlamlarını ele alarak meseleye farklı bir bakış açısıyla yaklaşmanın faydalı olacağı düşünülmektedir (Oral, 2017, s. 59)



Şekil 7:Nusretiye Camii

<https://tr.pinterest.com/pin 10.04.2020>



Şekil 8:Nusretiye Camii 2

<https://tr.pinterest.com/pin 10.04.2020>

6.1.3.Durak 2: Kılıç Ali Paşa Külliyesi

İstanbul'da Mimar Sinan'ın yaptığı büyük camilerden biri de Tophanedeki Kılıç Ali Paşa Camiidir. Bu camiin inşası hakkında halk arasında yayılmış bir rivayet zamanımıza kadar intikal etmiştir. Kaptanıderya Kılıç Ali Paşa Camiini yaptırmak için III. Murad'dan bir yer rica etmiş, Padişah da: «Kaptanıderya değil mi, camiini deryada yapsın» cevabını vermiştir. Bunun üzerine evvelce deniz olan bugünkü camiin yeri doldurularak üstüne Kılıç Ali Paşa Camii inşa olunmuştur (Şehsuvaroğlu, 1956).

Kılıç Ali Paşa Camiinin yanında, Galata'dan Dolmabahçe'ye giden caddenin Boğazkesen'den denize doğru inen yolu kestiği noktada abidevi bir meydan çeşmesi yükselir. Bu, Birinci Mahmut tarafından 1732 de kendi namına yaptırılmış bulunan Tophane çeşmesidir ve millî abidelerimizden birçoğu gibi banisinin ismi ile değil, kâin bulunduğu semtin adı ile yâd edilmektedir (Mühendis, 1958, s.1).



Şekil 9:Kılıç Ali Paşa Camii

<https://www.dunyabizim.com/gezi> 10.04.2020

6.1.4.Durak 3: Tophane-i Amire

Tophane-i Amire binası, 15. yüzyılda Bizans döneminde Ste. Claire ve Aya Photini kiliselerinin yer aldığı Metopon adlı bölgede kurulmuştur. Sultan II. Mehmet tarafından fetihten sonra kurulan top döküm merkezi, Osmanlı ordu ve donanmasının kullandığı askeri topların üretildiği yerdir. Bina, 1850'lerden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda silah sanayisinin ve silah ticaretinin merkezi olmuştur (<http://www.sabancivakfi.org/tr>). Günümüzde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 10:Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi

<https://tr.pinterest.com/pin 10.04.2020>

6.1.5.Durak 4: Bilal Ağa Namazgâhı ve Çeşmesi

Tophane Hacı Mimi Mahallesi, Lüleci Hendek Caddesi 140 ada, 2 parselde H. 1211 (M. 1796) tarihli Babüssaade Ağası Bilal Ağa'nın Çeşme ve Namazgâhı bulunmaktaydı. Çeşme halen durmakta ise de Tophane Karabaş Tekkesi yanındaki namazgâh alanı kaybolmuş kible taşı ise bulunamamıştır (smartbeyoğlu.com).



Şekil 11: Bilal Ağa Çeşmesi

Google.maps 12.03.2020

6.1.6. Durak 5: Kırım Kilisesi-Maria Kilisesi

Eskiden Rum Mezarlığı'nın bulunduğu yerde, bugün neogotik üslupta inşa edilmiş olan bu kilise mevcuttur. Kırım Kilisesi, 1858-1868 yılları arasında İngiltere'nin tanınmış mimarlarından, hatta Londra'daki adalet sarayını da tasarlayan G. E. Street tarafından yapılmış.

Kiliseye Kırım Kilisesi söylenmesinin sebebi Sultan Abdülmecit'in İngilizlere bağışladığı arazi üzerinde, Kırım Savaşı anısına yapılmış. Bu nedenle 'Kırım'ı Anma Kilisesi' olarak da bilinmektedir (<http://www.saffetemretonguc.com>). Kırım Kilisesinin mezarlığında Osmanlı İmparatorluğu ile birlikte Rusya'ya karşı savaşırken vefat eden İngiliz askerleri yatmaktadır.



Şekil 12:Kırım Kilisesi

<https://islamansiklopedisi.org.tr/galata> 11.04.2020

6.1.7.Durak 6: Galata Mevlevihane'si

Galata Mevlevihane'si Müzesi bahçe kapısından girdikten sonra buranın atmosferinin dış dünyadan farklı olduğunu hemen fark edilebilir.

Mevlevihane'nin bahçesinde Şeyh Galip ve Halet Efendi Türbeleri yer almaktadır. Müzenin sergi mekânları ise Semahane binasında bulunmaktadır. 3 katlı bir plandan oluşan semahane, girişte sema alanı, alt katta Derviş Odaları, üst katta ise mahfiller yer alacak şekilde tasarlanmıştır.

Bu durakta ihtiyaç molası kullanabilecek alan mevcuttur. Ayrıca namaz kılmak isteyen misafirler içinde Mescit mevcuttur. Gezinti alanının içerisinde yeşilliğın ortasında oturma banklarında dinlenilebilir.

Galata Mevlevihane'sinin mezarlığında, matbaayı Osmanlı İmparatorluğuna ilk kez getirmekle tanınan İbrahim Mütferrika'nın kabri bulunmaktadır.



Şekil 13:Galata Mevlevihane'si

<https://tr.pinterest.com/pin 10.04.2020>



Şekil 14:Galata Mevlevihane'si 2

<https://islamansiklopedisi.org.tr/galata> 11.04.2020



Şekil 15:Galata Mevlevihane'si 3

<https://islamansiklopedisi.org.tr/galata> 11.04.2020

6.1.8.Durak 7: Galata Kulesi

Bu durakta Kuleye çıkmadan önce Kule etrafındaki kafelerde dinlenme, içecek ve ihtiyaç molası gibi gereklilikler karşılanırken görevlilerde Kuleye çıkmak için bilet alımı yapabileceklerdir. Galata Kulesi 528 yılında inşa edilmiştir. Kule hali ve boğazın büyük kısmına hâkim bir tepede ve yüksekliktedir. Galata kulesi Bizans İmparatoru Anastasius tarafından Fener Kulesi olarak inşa edilmiştir. Galata bölgesinin en önemli eserlerinden biridir.

IV. Murat döneminde yani 17.yüzyılın ilk yarısında Hezarfen Ahmet elebi tahtadan yaptırdığı kartal kanatlarını sırtına takıp (1638) Galata Kulesinden Üsküdar'a uçtuğu söylenmektedir.



Şekil 16:Galata Kulesi

<https://tr.pinterest.com/pin 10.04.2020>

6.1.9.Durak 8: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi

16. yy'da Galata'da bulunan Dominikan mezhebine ait Hristiyanların ana kilisesi yandıktan sonra bu alana kiliselerini yapmışlardır. Kilisenin bir kısmı Ceneviz surlarına bitişik olarak inşa edilmiştir. İçerisinde manastır vardır.



Şekil 17: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi

https://tr.wikipedia.org/wiki/Saint_Peter_ve_Saint_Paul_Kilisesi 11.04.2020

6.1.10. Durak 9: Ceneviz Sarayı-St. Piyer Hanı

Cenevizlilerin bölgedeki hâkimiyeti gösteren bir eserdir. Cenevizliler imparatorluklar döneminde birçok meseleleri kendi içinde çözerler ve yönetim merkezi olarak bu binayı kullanırlardı.

Sen Piyer Han; İstanbul Galata Karaköy Bankalar Caddesi ile Eski Banker sokağın kesiştiği yapı adasında 1770 tarihlerinde inşa edilmiştir. Bu sokağın son binası da Sen Piyer Han. Bu hanı yaptıran Comte de St. Priest isimli bir Fransız elçisi. Bu handa Fransız ihtilali döneminde Fransa'da ünlenen şair Andre Chenier'in doğduğuna dair rivayet edilmektedir. Andre Chenier Fransız ihtilali sırasında giyontinle yapılan ölümlerden nasibini almıştır. Bu hanın üzerinde Ceneviz armaları

bugün hala durmaktadır. Armalar arasında St. Priest ailesinin Fluor-de-lysarmalarında bulunmaktadır.



Şekil 18:Ceneviz Sarayı

https://serifyenen.com.tr/tour/balat-karakoy-galatada_yahudi_mirasi/ 11.04.2020

6.1.11. Durak 10: Salt Galata

Ceneviz sarayının yanından Kamondo merdivenlerini kullanarak bir sonraki durağa gidilecektir. Bu arada Kamondo merdivenlerinden bahsedilecektir.. Kamondo Merdivenleri ismini dönemin ünlü ve varlıklı ailesi olan Kamondo Ailesi'nden almaktadır. Ailenin büyüklerinden Abraham Salomon Kamondo bu merdivenleri yaptırmıştır. Sonrasında merdivenler halk tarafından Âşıklar Merdiveni olarak da isimlendirilmektedir.



Şekil 19: Kamondo Merdivenleri

<https://www.dunyabizim.com/> 11.04.2020

Bankalar Caddesinde bulunan SALT Galata, Fransız asıllı Levanten mimar Alexandre Vallauri tarafından Bank-ı Osmani Şahane için tasarlanmış ve 1892 yılında hizmete açılmıştır. Yapı, anıtsal ölçeğinin yanı sıra, ön ve arka cephelerde kullanılan neoklasik ve oryantalist mimari üsluplardaki şaşırtıcı farklılık dolayısıyla İstanbul'da benzersizdir.

Bu durakta ihtiyaç ve dinlenme molası verilebilir. Haliç'e hâkim manzarasında kafeteryadan içecekler alıp dinlenme imkânı vardır. Enerji almak amaçlı aperatif yiyeceklerin yenilenebileceği bir kafeteryası vardır.

https://www.youtube.com/watch?v=X5_75UUq7HU Kamondo Ailesi ile ilgili kısa bir tanıtım.



Şekil 20:Salt Galata

<https://www.kilsanblog.com/mimari> 11.04.2020

6.1.12.Durak 11: Arap Camii

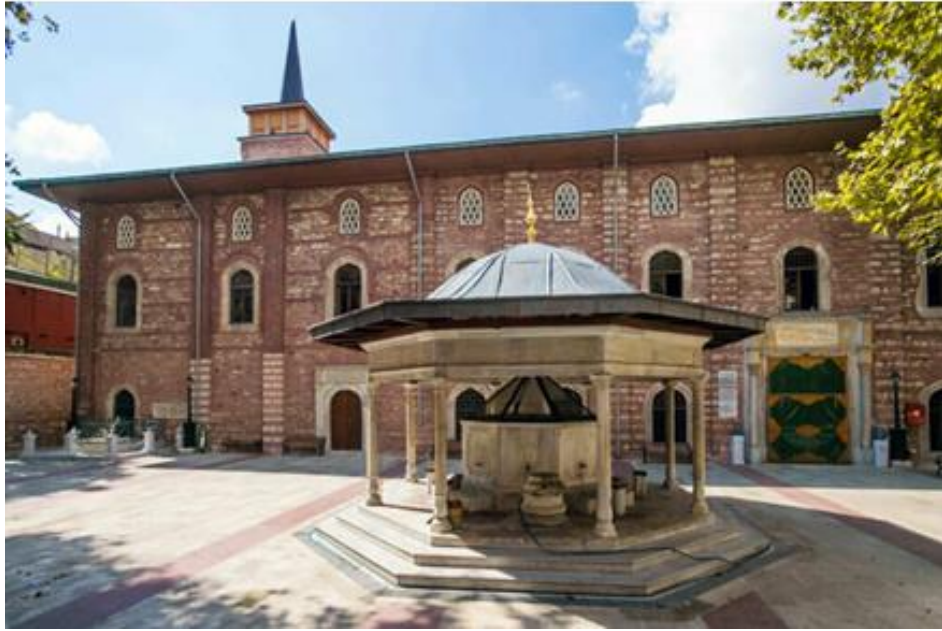
Caminin, Emevî Kumandanı Mesleme b. Abdülmelik tarafından 97-99 (716-717) yılları arasında yapılan İstanbul kuşatması sırasında inşa edildiği yolundaki rivayetin aslı olmadığı bilinmektedir. Bizans'ın Müslümanlar için yapılmasına müsaade ettiği mescidin ise şehrin içinde olduğu anlaşılmaktadır. Galata'da VI. yüzyıla ait Aya İrini (Hagia Eirene) Kilisesi'nin kalıntıları üstünde, İstanbul'da Latin hâkimiyeti yıllarında (1204-1261), muhtemelen Katolikler tarafından San Paolo adında bir kilise yapılmış, fakat kesin olarak XIV. yüzyıl başlarında bu yapı Dominiken tarikatı mensuplarının eline geçerek aynı yerde büyük bir manastır ile San Paolo ve San Domenico adına yeni bir kilise inşa edilmiştir. XIV ve XV.

yüzyılın ilk yarısında pek çok İtalyan buraya gömülmüştür (<https://islamansiklopedisi.org.tr>).

Fetihten sonra yangından sonra harap halde olduğu bilinen alan Fâtih Sultan Mehmet vakfı olarak 1475'e doğru camiye çevrilmiştir.

Bu duraktan sonra elli metre aşağıda bulunan halîç sahiline inilecektir ve bu alandan yaklaşık 900 metre mesafede olan Yeraltı Camiine doğru sahil şeridinde yürüyüş yapılacaktır.

Bu esnada halîç ile boğazın birleştiği güzel coğrafyayı fotoğraflama ve halicin karşı tarafındaki bölgelerin tarihlerinden bahsedilecektir.



Şekil 21:Arap Camii

<https://www.dunyabizim.com/> 11.04.2020

6.1.13. Durak 12: Yeraltı Camii

Hikâyesi yüzyıllar öncesine dayanan caminin yapım tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte 570’li yıllarda Doğu Bizanslılar tarafından yaptırıldığı düşünülmektedir. Doğu Bizanslılar burayı Kastellion Kulesi olarak inşa ettirmişlerdir. Amaçları ise Galata-Sirkeci arasında gemilerin geçişini engellemek için bir zincir çekmekti. O zincirin bir ucunun buraya bağlandığı söylenir. Şu an cami olarak kullanılan yer de bu kulenin mahzenidir.



Şekil 22:Yer Altı Camii

<https://www.dunyabizim.com/> 11.04.2020

Bu duraktan sonra limana geri dönüşe geçilecektir. Limana doğru giderken Türk mutfağının vazgeçilmez lezzeti olan baklavayı tatmalarını tavsiye edilecektir. Güllüoğlu ve Köşkeroğlu gibi baklavacılarını tavsiye edilecektir. Bu hat üzerinde yürürken insanları Fransız sokağından geçirek Karaköy ün arka sokaklarına kadarına insanları yönlendirip bu alandaki kafe ve restoranlarda akşam yemeğini yemeleri tavsiye edilecektir ve limana ulaşılacaktır. Dönüş yolunda tavsiye edilen restoranlar arasında Karaköy’üm Restoran (içkili) ve Köşkeroğlu Restoranı (içkisiz)

olacaktır. Köşkeroğlu doğu mutfağının kebab türlerinin sunumunu yapmaktadır. Karaköy'üm Restoran ise balık, et ve Türk mutfağından sunumlar yapmaktadır.

6.1.14. Gezinin Maliyeti

Durak 1: Nusretiye Camii Ücretsiz.

Durak 2: Kılıç Ali Paşa Külliyesi-Hamamı-Çeşmesi Ücretsiz.

Durak 3: Tophane-i Amire Ücretsiz.

Durak 4: Bilal Ağa Namazgahı ve Çeşmesi Ücretsiz.

Durak 5: Kırım Kilisesi-Maria Kilisesi Ücretsiz.

Durak 6: Galata Mevlevihane'si: Galata Mevlevihane'si Müzesi Giriş Ücretlidir. Müzeye giriş için tek fiyat politikası vardır.14 TL giriş ücreti ödeyerek müzeye giriş mümkün. Müzeye ücretsiz giriş yapabileceklerin listesi şu şekilde;

- 18 yaş altı ve 65 yaş üzeri Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları
- Gazi ve şehitlerin eşleri ile çocukları.
- Engelliler ve bir refakatçileri
- Er ve erbaşlar
- 0-12 yaş arasındaki yabancı uyruklular
- Basın Kartı sahipleri
- Bakanlık onaylı tur operatörleri

Galata Mevlevihane'si Müzesi'nde Müze kart ile ücretsiz giriş yapılabilir. Semazen gösterileri bu ücretlendirme tarifesine geçerli değildir. Semazen gösterileri gösteriyi yapan guruba göre fiyatları değişkenlik göstermekle birlikte ortalama 70 TL civarında semazen gösterisi izleyebilme olanağı vardır.

Durak 7: Galata Kulesi: Galata Kulesine giriş ücretlidir. Kulenin ziyaret saatleri saat 9'da başlıyor ve akşam 19'da sona ermektedir. Giriş ücretine gelince Türkler için 10 TL, öğrenciler 5 TL, turistlere ise 25 TL. 5 yaş üstü çocuklar da ücretli. Sarı basın kartı, müze kart ise burada geçmemektedir. İçerisinde bulunan

restorasyon orta düzeyde manzaraya karşı keyifli bir şekilde öğle yemeği yenilebilecek bir mekandır. Girişlerde bilet alımında yoğunluk yaşanmaktadır.

Durak 8: Saint Peter ve Saint Paul Kilisesi: Ücretsizdir. Fakat bir müze olmayıp ibadet yeri olduğundan ziyaret zamanlı kısıtlıdır.

Durak 9: Ceneviz Sarayı-St. Piyer Hanı: Ücretsizdir.

Durak 10: Salt Galata: Ücretsizdir. İçerisinde aperatif olarak atıştırmalık için uygun bir mekandır. İhtiyaç molası da verebileceğimiz bir mekândır.

Durak 11: Arap Camii: Ücretsizdir. İbadet olarak kullanılmasından ötürü namaz vakitlerinde ziyarete dikkat etmemiz gerekmektedir.

Durak 12: Yeraltı Camii: Ücretsizdir. İbadet olarak kullanılmasından ötürü namaz vakitlerinde ziyarete dikkat etmemiz gerekmektedir.

Rota güzergâhında tavsiye edilen restoranlar orta ölçekte olup bir kişinin 150 TL ortalama bir fiyat ile doyuma ulaşacağı mekânlardır.

SONUÇ

Kültürel miras kaynaklarının eşsiz ve aynı zamanda bütüncül doğası, bu türden turistik yerlerin turizm endüstrisinde özel bir yer oluşturmasını sağlamaktadır. Her kültürün kimliği evrensel bir nitelik taşımaktadır. Bu bakımdan kültürel miras alanları insanların kendilerini anlamaya geldikleri yerler olarak görülmektedir. İnsan hayatı küreselleşmeden etkilendikçe yerel mekânların kültür ve tarihlerinin önemi daha da artmıştır. Kültürel mirasın günümüz yaşamıyla bütünleştirilmesi bu değerlerin korunması bakımından önemlidir.

Anayasa tarafından düzenlenen ve kanunlarla şekillendirilen kamu hizmetlerinin verilmesi noktasında kamu idareleri artık özel sektörün de desteğini almaktadır. Kamu özel işbirliği projeleriyle hedeflenen kamu hizmetlerine ilişkin olarak yapılan tesis ve yapıların kuruluş finansmanındaki zorlukların aşılması ve bu amaç doğrultusunda projeden kaynaklanan risklerin azaltılması anlamını da taşımaktadır.

İstanbul'un Avrupa'ya açılan penceresi sayılan ve Doğu'daki Batı'yı temsil eden Galata, İstanbul yaşamındaki ayrıcalıklı yerini ve vurgusunu her zaman korumuştur. Fiziki konumu, gayrimüslim nüfus yapısı, meyhaneleri, mevlevîhânesi ve kulesi ile söz konusu edilen semt, birçok yerli ve yabancı turisti ağırlamasına karşın bölgedeki taşınmaz miraslar ya çürümeye yüz tutmuş ya da çoktan tahrip olmuş ve yok olmuştur. Yapılan bölge araştırması ile birçok kültürel mirasa ulaşılmış ancak konu dâhilinde oluşturulacak rota belirli saat aralığını temsil edeceğinden listeye alınamamıştır. Genel hali ile 12 duraktan oluşan rotada sadece gidilecek kültürel miraslar değil, turistlerin yemek yeme, ihtiyaç ve dinlenme molasına yönelik soruların cevaplarını da içermektedir.

KAYNAKÇA

- Acartürk, E. Keskin, S.** (2012), “Türkiye’de Sağlık Sektöründe Kamu Özle İşbirliği Modeli”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.17, S.3, s.25-51
- Aliğaoğlu, A.** (2004)Sosyo-Kültürel Miras Turizmi Ve Türkiye’den Örnekler, <https://www.researchgate.net/publication/334033661>
- Arıkan, İ.** (1998)Havayolu Ulaşımı ile Turizm ilişkisi ve Havaalanları, Anatolia: Turivn Araştırmaları Dergisi, Yıl: 9, Türkçe-Eylül -Aralık, ss. 46 - 54. 1 998
- Arslan, M. ve Kiper, T.** (2007). Anadolu’da Doğa Turizmi Kapsamında Doğa Yürüyüşü Güzergâhlarının Belirlenmesinde Örnek Bir Çalışma. Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 4(2), 165-174, Tekirdağ.
- Atasoy, H.**(2011), “Kamu Özel İşbirliği Modeli ve Türkiye’de Belediyelerin Altyapı Projelerinin Finansmanında Uygulanabilirliği”, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Kayseri
- Aydın, E. V.** (2014) Yerel Yönetimlerde Altyapı Yatırımlarının Finansmanı: Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modeli, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Babaoğlu, R.** (2019) British Council, Köy Enstitüleri Ve Savaş Ortamında Kültürel Diplomasinin Yollarını Aramak, Tarih İncelemeleri Dergisi Xxxiv / 1, 2019, 23-48
- Bal, Ş.** (2019) Bütünleşik Miras Alanları İçin Yönetim Modeli Önerisi: Troya Tarihi Milli Parkı Örneği, Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi

- Bayansar, R.** (2020) Türk Kamu Yönetimine Neoliberal Politikaların Etkisi: Kamu Özel Ortaklığı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Doktora Tezi
- Baykal, F.** (2015) Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü Ve Dağılımı, Ege Coğrafya Dergisi, 24/2 (2015), 57-68, İzmir
- Berti, E.** (2015) Defining the Cultural Routes of the Council of Europe. In European Institute of Cultural Routes. (Ed.). (2015). Cultural Routes Management: From Theory to Practice. Strasbourg, France: Council of Europe Publishing.
- Boz, S. S.** (2013) Kamu Özel İşbirliği (PPP) Modeli, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 4(2), 277-332.
- Busch, Moritz** (1881) Die Türkei: Reise-Handbuch für Constantinopel, die untere Donau, Rumelien, Bulgarien, Macedonien, Bosnien und Albanien, 3. bs., Triest, Literarisch-artistische Anstalt; Wien, Buchhandlung Moritz Perles
- Çapar, G. ve Yenipınar, U.** (2016). Somut Olmayan Kültürel Miras Kaynağı Olarak Yöresel Yiyeceklerin Turizm Endüstrisinde Kullanılması, Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 100-115
- Çeken, H. Ateşoğlu, L. Dalgın, T. Karadağ, L.** (2008) Turizm Talebine Bağlı Olarak Uluslar Arası Turizm Hareketlerindeki Gelişmeler, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi Güz-2008 C.7 S.26 (071-085) Issn:1304-0278
- ÇEKÜL** (2015). Kültür Rotaları Planlama Rehberi. Erişim tarihi: 10.01.2021 http://www.tarihikentlerbirligi.org/wp-content/uploads/rota-rehberi_press.pdf
- Çetin, T.** (2010) Cumalıkızık Köyünde Kültürel Miras Ve Turizm Algısı, Millî Folklor, 2010, Yıl 22, Sayı 87
- Çıracı, H. Turgut, S. Kerimoğlu, E.** (2008) Sürdürülebilir Turizm Gelişimi İçin Bir Yönetim Modeli Önerisi: Frig Vadisi Örneği, İTÜ dergisi/A Mimarlık, Planlama, Tasarım Cilt:7, Sayı:2, 89-102

- Demiray, K.** (2019) Alman Seyyahların Gözüyle İstanbul'da Sosyal Ve Kültürel Hayat, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi
- Dilek, E. Kaygalak, S. Türksoy, S.Timur, A.** (2015) Kruvaziyer Turizmi: İzmir Merkez Liman Olabilir Mi? Batman Üniversitesi Batman University Yaşam Bilimleri Dergisi; Cilt 5 Sayı 2 (2015)
- Dinçer, F. İ. ve Ertuğral, S. M.** (2000) Kültürel Mirasın Korunması ve İstanbul ilindeki Tarihi Yapıların Turizm Amaçlı Kullanımı Üzerine Bir Deneme, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Yıl: 11, Türkçe -Eylül - Aralık, ss. 69 – 78
- Dinçer, Ö. Yılmaz, C.**(2003), “Kamu Yönetiminde Yeniden Yapılanma:1, Değişimin Yönetimi İçin Yönetimde Değişim”, T.C. Başbakanlık, Ankara
- Doğaner, S.** (1998) Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri
- Doğmuş, O. E.** (2019) Antalya Örneğinde Ulusal Turizm Politikalarının Sorgulanması, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi
- Durusoy, E.** (2013). From An Ancient Road To A Cultural Route: Conservation And Management Of The Road Between Milas And Labraunda, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış yüksek lisans tezi
- Er, Ö. Bardakoğlu, Ö.** (2016) Kültürel Mirasın Sürdürülebilir Turizm Ürünü Çeşidi Olarak Değerlendirilmesi: Edirne Örneği, İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, 2016, 95-111
- Erder, C.** (1971) Tarihi Çevre Kaygısı, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı
- Erdoğan, M., Atak Çobanoğlu, Ş.** (2019). Sustainable Cultural Heritage Management: Example Of Troy Archaeological Site. Gastroia: Journal of Gastronomyand Travel Research, 3(1), 35-58.

- Ersöz, M.** (2010) Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Işığında Public Private Partnership Uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ertemel, E.** (2017)Galata Sur İçi Bölgesinin Kent Dokusu Ve Anıtsal Yapı Bağlamında Tarihi Süreç İçerisindeki Gelişimi Ve Değişiminin İzlenmesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- EuropeanInstitute of Cultural Routes** (2015) Culturalroutes management :from the orytopractice. Strasbourg, France: Council of Europe Publishing
- Githitz, DM & Kay, L,** (2000) Thepilgrimageroadto Santiago. New York: StMartin’s Press.
- Göktürk, S.** (2019) Bir Kamu Özel İşbirliği Modeli Olarak Yap-Kirala-Devret Sözleşmesi. Yüksek Lisans Tezi, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Görmüş, S.** (2017) Kültürel Peyzaj değerlerini korumak için yeni bir yaklaşım: Kültürel Rotalar, Plant Peyzaj ve Süs Bitkiciliği Dergisi, <https://www.researchgate.net/publication/321724780>
- Grimsey, D. Lewis, M. K.**(2005), “Are Public Private Partnerships value for money? Evaluatingalternativeapproachesandcomparingacademicandpractitionerviews”, Accounting Forum, 29
- Gümüüşü, O.** (2018) Tarihi Coğrafya ve Kültürel Miras, ERDEM İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, c. 0, s.75: 99-120.
- Gürsoy, S.** (2006) Merkezi İdare Ve Yerel Yönetimler Açısından Bölgesel Turizm Planlaması, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- Hamilton, G. vd.** (2012:) “A Preliminary Reflection on the Best Practice in PPP in Healthcare Sector: A Review of Different PPP Case Studiesand Experiences”,

PPPs in Health Manila Developing Models, Ensuring Sustainability: Perspectives from Asia and Europe

ICOMOS Charter on cultural routes. (2008).

http://www.icomosciic.org/ciic/charter_cultural_routes.pdf

İlhan, F.A. (1999) Avrupa Birliği ve Türkiye’de Araştırma Politikalarının Turizme Etkisi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi

İSMEP, (2014), Kültürel Mirasın Korunması, İSMEP Rehber Kitaplar

Kaderli, L. (2014) Kültürel Miras Koruma Yaklaşımlarının Tarihsel Gelişimi, Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi Turkish Academy Of Sciences Journal Of Cultural Inventory Sayı: 12

Kahya N.C. ve Sağsöz A. (2004) “Kentsel Sitlerde Değişim: Doğu Karadeniz Bölgesi Kentsel Sitleri”, Planlama, 4, 57-66.

Karasu, K. (2009) Kamu Özel Ortaklığı: Sözleşme Sisteminin Genelleşmesi, Barış Övgün (Ed.) Kamu Yönetimi: Yapı-İşleyiş Reform, KAYAUM Yayınları, Ankara, ss.79-91.

Karataş, E. (2011) The Role of Cultural Route Planning in Cultural Heritage Conservation The Case of Central Lycia, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

Karayılmaz, C. (2020) Kamusal Mal Ve Hizmet Sunumunda Tamamlayıcı Bir Unsur Olarak Kamu Özel Ortaklığı Ve Akıllı Şehirler, Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi

Kerman, U. , Altan, Y. , Aktel, M. ve Eke, E. (2012) Sağlık Hizmetlerinde Kamu Özel Ortaklığı Uygulaması, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 17 (3), 1-23

Kömürçüyan, E. Ç. (1988) İstanbul Tarihi : XVII. Asırda İstanbul, Eren Yayıncılık, İstanbul. (1952’de Hrand Der Andreasyan tarafından Ermeniceden Türkçeye tercüme edilmiş, 1988 yılında Kevork Pamukçuyan tarafından ikinci basımı yapılmıştır)

- Lourens, M.** (2007) Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development, <http://www.tandfonline.com/loi/cdsa20>
- Mahmutoğlu, M. Y.** (2020) Kamu-Özel Sektör İşbirliği Projeleri: Devlet Garantisi Konusunda Bir Sentez Çalışması, İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- Mecek, G. Doğan, M. Kaymaz, A.R.**(2015), “Yerel Yönetim Hizmetlerinin Finansmanında ve Sunumunda Alternatif Bir Model,: KÖSİ (Kamu Özel Sektör İşbirliği) Uygulamaları”, İdari ve Mali Açından Türkiye’de Yerel Yönetimler, Editörler: Mehmet Mecek, Mesut Doğan, Bekir Parlak, Bekad Yayınları, Antalya, s.481-506
- Minnie, A. J.** (2011) Critical Success Factors for Public-Private Partnerships in South Africa. Doctoral Dissertation, Stellenbosch University, South Africa
- Mühendis, Y.**(1958)Tophane Çeşmesi. İstanbul Belediyesi Sular İdaresi Müdürlüğü Yayınları, 1958. s.1
- Nikolic, Irina A. Maikisch, H.** (2006), “Public-Private Partnerships and Collaboration in the Health Sector An Overview with Case Studies from Recent European Experience”, HNP Discussion Paper
- Özdemir, H.** (2019) Türkiye’de Kamu Özel Sektör İşbirliği Ve Bir Modeli Önerisi, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi Siyaset Bilimi Ve Kamu Yönetimi Bölümü Doktora Tezi
- Özden, S.** (2019) Kültür Rotalarının Ve Türkiye’de Kırsal Kalkınma Aracı Olarak Kullanılabilme Olanakları, <https://www.researchgate.net/publication/337857838>
- Özer, E.** (2018) Kültürel Mirasa Katkı Sağlayan Kültür Rotalarında Yerelin Katılımı Ve Sosyo-Ekonomik Kalkınması Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- Öztürk, K. B.** (2000) Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

- PalasDağlı, E.** (2020) Özelleştirme Ve Kamu Özel İşbirliği İlişkisinin Kavramsal Açıdan Değerlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakóltesi Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 1, 2020, S. 397-430
- Partnerships British.** (2003), An Introductionto Public Private Partnerships, www.partnershipsbc.ca/pdf/An%20Introduction%20to%20P3%20-June03.pdf
- Patacı Oral, Ö.**(2017) .Ampir Üslubu'nda Bir Sultan Camii: Nusretiye. Ocak - Şubat, Akademik Bakış Dergisi, S. 59.
- Pekin, F.** (1994) Adım Adım İstanbul: Galata ve Beyoğlu, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul.
- Pınar, İ.** (1998) Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri: Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir, İzmir, Akademi Kitabevi
- Richards, G.** (2003)What is culturaltourism? <https://www.researchgate.net/publication/324031354>
- Richards, G.** (2007) Cultural tourism: Global and local perspectives, <https://www.researchgate.net/publication/326247209>
- Richards, G.** (2018) Cultural tourism: A review of recent research and trends, <https://www.researchgate.net/publication/326247209>
- Rondinelli, D.A.** (2003) Partneringfordevelopment: Government-private sectorcooperation in service provision
- Saçılık, M. Y. Toptaş, A.** (2017)Kültür Turizmi ve Etkileri Konusunda Turizm Öğrencilerinin Algılarının Belirlenmesi, Turizm Akademik Dergisi, 4 (2), 107-119.
- Sönmez, M.** (2008) WEB Tabanlı CBS ile Bergama'nın Turizm Coğrafyasında Kültürel Miras Değerlendirilmesi, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi
- Su, B.** (2017)Yeni Kamu İşletmeciliği Bağlamında Kamu Özel İşbirliği Projelerinin Etkinlik Ve Verimlilik Analizi: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel

Müdürlüğü Örneği, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

Sulamacı, B. (2018)19. Yüzyılda Galata Limanı: Surdışı Kıyı Bölgesinin Değişimi Ve Dönüşümü,İ stanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi

Şehsuvakoolu, Halûk Y.(1956) Türkiye Turıng Ve Otomobil Kurumu., <http://earsiv.sehir.edu.tr/>.Erişim Tarihi: 24 mart 2020.]

Şehsuvaroğlu, H.Y, (2005) Asırlar Boyunca İstanbul: Eserleri, Olayları, Kültürü, Cumhuriyet Gazetesi Ekleri, İstanbul.

T.C. Kalkınma Bakanlığı (2012) Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat 2012, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Kamu-%C3%96zel-%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fne-%C4%B0li%C5%9Fkin-Mevzuat-2012.pdf>

T.C. Kalkınma Bakanlığı (2015). “Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı”. https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Kamu_Ozel_Isbirligi_Mevzuati-2015.pdf

T.C. Kalkınma Bakanlığı (2016) Kamu Özel İşbirliği Raporu, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/D%C3%BCnyada-ve-T%C3%BCrkiyede-Kamu-%C3%96zel-%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi-Uygulamalar%C4%B1na-%C4%B0li%C5%9Fkin-Geli%C5%9Fmeler-2016.pdf>

T.C. Kalkınma Bakanlığı (2018) Turizm Özel İştisas Raporu, https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/10_Turizm.pdf

Tan, T. (1967) Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılar Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları, AÜSBFD, C. 22, S.2, ss. 285-326

TBMM (2013) 24. Yasama Dönemi, 3. Yasama yılı, Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yapılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun Tasarısı ile Tokat Milletvekili Şükrü Ayalan ve Çankırı Milletvekili İdris Şahin ile 4 Milletvekilinin; Bazı Kanun ve Kanun

Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu, Muhalefet şerhi

Tekin, A.G. (2008) Kamu - Özel İşbirlikleri / Ortaklıkları [Ppp] Ve Türkiye Deneyimi, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

Tokathoğlu, M. ve Şen, S. (2019) Kamu Hizmetlerinin Sunum ve Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Avrupa Birliği ve Türkiye, International Journal of Public Finance, 4(2), 205-235.

Uğur, A. ve Miynat, M. (2014) Kamu Özel Sektör Ortaklıklarının Ekonomi Politikęi, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 21(2), 19-40

Uslu, A. Kiper, T. (2006) Turizmin Kültürel Miras Üzerine Etkileri: Beypazarı/Ankara Örneğinde Yerel Halkın Farkındalığı, Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi 3 (3)

Usta, S. Bilgiç, E. (2016), “Yerel Yönetimlerde Hizmet Sunumu: Kamu Özel Ortaklığı Modeli”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl: 2016/1, Sayı:23, s.249-268

Uysal, Y. (2017) Yerel Yönetimlerde Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Uygulamalarının iki Yönü: Avantajlar ve Dezavantajlar, Kent Akademisi | Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi | Cilt: 10 Sayı: 2, Yaz

Uysal, Y. (2020) Kamu-Özel İşbirliği Modelinde Özel Sektör Teşvik Faktörleri: Şehir Hastaneleri Örneği, Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi, 9(1), 386-40.1

Yalçın, F. C. (2014) Kamu Özel İşbirliği ve Özelleştirme: Kavramsal Bir Çerçeve, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 25, 133- 162.

Yayla, Ö. Solunoğlu, A. (2017) Sebastapolis Antik Kentinin Kültürel Miras Turizmi Kapsamında Değerlendirilmesi: Dört Adım Modeli, <https://www.researchgate.net/publication/328343266>

Yıldız, S. ve Derman, E. (2018), Kültürel Miras: UNESCO Dünya Miras Listesi Türkiye Örneği, Uluslararası Kültürel Miras Ve Turizm Kongresi, May 19-21