

12.Sınıf Coğrafya Konu Özetleri

2.Ünite : Beşeri Sistemler
1.Bölüm : Geçmişten Geleceğe Şehir ve Ekonomi

1.1 Ekonomik Faaliyetlerin Sosyal ve Kültürel Etkileri

Ekonomik faaliyetler; coğrafya bilimi açısından insanların hayatlarını sürdürmek ve ihtiyaçlarını karşılamak için yaptığı tüm faaliyetler olarak tanımlanır. İnsanların ekonomik faaliyetleri; toplumsal yapı, kültür ve gündelik yaşam üzerinde etkili olur. Ekonominin tarıma dayalı olduğu bir yerde yaşayanların sosyal hayatları ekonomik etkinliklerden bağımsız değildir. İnsanların çalışma saatleri ve serbest zamanları, ekonominin tarıma dayalı olduğu yerler ile sanayi veya hizmet sektörüne dayalı olduğu yerlerde birbirinden farklılık gösterir. Örneğin ekonominin tarıma dayalı olduğu yerlerde ekip biçme dönemlerinde yoğun çalışılır. Tarımsal faaliyetlerin azaldığı dönemlerde ise tarımla uğraşan nüfus için serbest bir zaman oluşur. Sanayi ve hizmet sektöründe mesai saatleri, hafta sonu veya yıllık izin kavramları yıl boyunca değişmeden çalışma sürelerini ve serbest zamanları belirler.

Kültürel özellikler de ekonomik faaliyetlerden etkilenir. Temel geçim kaynağının tarım ve hayvancılık olduğu yerlerde insanların beslenme alışkanlıklarında daha çok kendi ürettikleri ürünler yer alır; sanayi ve hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu yerlerde ise restoran kültürü ve dondurulmuş gıdalar gibi çeşitlilikler görülür.

Tarım ve Hayvancılık Sektörünün Sosyal, Kültürel Hayat Üzerindeki Etkileri

Ekonomik faaliyetin tarım ve hayvancılık olduğu yerlerde nüfusun büyük bir kısmı kırsal kesimde yaşar. Kırsal kesimde yaşayan insanların en önemli etkinlikleri; toprağı sürme, tohum atma, fide dikme, hasat ve hayvanları otlatma şeklindedir. İnsanların sosyal ve kültürel hayatları da bu etkinliklere bağlı olarak şekillenir. Örneğin hava koşulları, tarımsal üretimlerini doğrudan etkilediği için insanların günlük konuşmalarında önemli yer tutar.

Kırsal kesimde yaşayan insanların, bulundukları yerleşmenin eksikliklerini gidermek için gönüllü veya zorunlu olarak gerçekleştirdiği imece usulü sosyal hayatlarının bir parçasıdır. Bu durumun örnekleri ülkemizde olduğu gibi tüm dünya ülkelerinin kırsal yerleşmelerinde de görülmektedir.

Tarımsal faaliyetlerin yapıldığı yerleşmelerde gerçekleştirilen sosyal ve kültürel faaliyetlerden biri de tarım festivalleridir. Tarım turizmi olarak da bilinen bu festivaller sayesinde tarımsal kaynakların sürdürülebilirliği; üretilen ürünlerin tanıtımı ile de kırsal alanlarda yaşayan yerel halkın ekonomik ve sosyokültürel açıdan gelişimi sağlanmaktadır.

Turizm Sektörünün Sosyal ve Kültürel Hayata Etkileri

Ekonomik faaliyetin turizm ağırlıklı olduğu yerleşmelerde ekonomik açıdan yaşanan değişimlerin yanında sosyal, kültürel ve çevresel açıdan da değişimler yaşanmaktadır. Turizm, bu yerleşmelerde yaşayan insanların dünya görüşlerini, anlayışlarını, farklı ülkelerden gelen insanlarla ilgili düşüncelerini etkileyebilen sosyal ve kültürel bir olaydır.

Turizm, birbirinden farklı yapılara sahip toplumlar arasında ilişkiler kurulmasına; farklı bilgi, görgü, gelenek ve kültür düzeyleri arasında etkileşime yol açarak kültürel çeşitliliğin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Bu bölgelerde yaşayan insanların, turizme yönelik bilgi ve becerilerinin değişmesi ve farklı dil öğrenmeleri turizmden faydalanabilmek adına eğitim anlayışlarının da zenginleştiğinin bir göstergesidir.

Sanayi ve Hizmet Sektörünün Sosyal ve Kültürel Hayat Üzerindeki Etkileri Ekonominin sanayi ve hizmet sektörüne dayalı olduğu kentlerde, ekonomik etkinlikler kent yaşamı ve kent kültürünün oluşmasında belirleyici role sahiptir. Kentte yaşayan bireylerin yaşadıkları evler, çalışma alanları, diğer insanlarla kurdukları ilişkiler, iş hayatı dışındaki zaman dilimlerini değerlendirme biçimleri sosyal yaşamlarını büyük ölçüde belirler.

Sanayi ve hizmet sektöründe çalışanların önemli bir bölümünün eğitim düzeyi ve ortalama gelirleri yüksektir. Bu durum sosyokültürel faaliyetler içinde yer alan sanatsal veya sportif faaliyetlere olan talebi arttırır.

Sanayi ve hizmet sektörünün olduğu yerlerde çalışma zamanları dışındaki serbest zamanlar kentin sunduğu sosyokültürel imkânlardan yararlanılarak geçirilir. Tiyatro, sinema, konser ve spor alanları; kentin sosyokültürel mekânları olarak karşımıza çıkarken, bu mekânlardan yararlanan insanlarda kentte özgü bir kültürel yaşam oluşur.

Ekonomik faaliyetlerin geliştiği yerler toplumun farklı kesimlerine yönelik yatırımların da fazla olduğu mekânlardır. Sanayi ve hizmet sektörünün geliştiği büyük şehirlerde kadınlara, çocuklara ve engellilere yönelik sosyal ve kültürel olanaklar da gelişmiştir.

Şehirlerde çocuklar için okul öncesi eğitim görebileceği kurumların, bilim sanat merkezlerinin, çocuk parklarının daha çok olması çocukların bedensel, bilişsel ve sosyal gelişimine katkı sağlar.

Mesleki eğitim merkezleri, meslek sahibi olamayan, yeni meslek edinmek isteyen veya belirli bir alanda kendini geliştirme ihtiyacı hisseden kişiler için şehirleşmenin yoğun olduğu alanlarda sunulan imkânlardan biridir. Özellikle büyük şehirlerde kadının iş hayatına atılabilmesi için devletin sağladığı kredi imkânları vardır.

Şehir hayatında engelli insanların topluma katılması, gündelik yaşam içinde yer almasına yönelik olanaklar vardır. Bunların başında şehrin fiziksel ortamının engellilerin yaşamına uygun düzenlemelere sahip olması gelir. Kaldırımların kullanıma uygunluğu, toplu taşıma araçlarından engelli bireylerin yararlanması ve okul, hastane gibi kamusal alanlardaki düzenlemeler fiziksel çevre düzenlemelerine örnektir. İş olanakları, sportif faaliyetler ve kültürel etkinlikler engelli bireylerin sosyalleşmelerine ve toplumla bütünleşmelerine katkı sağlar.

1.1.1 Haliç'teki Değişimin Sosyal ve Kültürel Etkileri

Haliç, İstanbul'un Marmara Denizi ağzına yakın kesiminde, yaklaşık 7,5 km kadar karanın içine giren bir deniz uzantısının adıdır. Bu ad, günümüzde onu çevreleyen yerleşim alanlarını da kapsar hâle gelmiştir.

Haliç, 1800'lü yıllarda bir liman, ticaret ve gemi tezgâhı bölgesi olmuştur. Dolayısıyla o dönemde Haliç'te yaşayan nüfusun çoğu fabrikalarda çalışan insanlardan oluşuyordu. Fabrika bacalarından çıkan gazların havayı kirletmesi ve atıkların da Haliç'e dökülmesi nedeniyle yaşanan çevre kirliliği Haliç'i insanların çalışma zamanları dışında yanından bile geçmek istemediği bir bölge hâline getirmişti. Sanayi alanlarının işlevini yitirmesinin ardından yapılan dönüşüm projeleri sayesinde Haliç, yaşanabilir hale gelmiştir. İşlevini yitirmiş ve kullanılmayan sanayi tesisleri bu projeler ile birer kültür merkezine dönüştürülmüştür.

1835 yılında kurulan Feshane-i Amire eskiden bir fes üretim fabrikası iken günümüzde fuar, kongre ve kültür merkezine dönüşmüştür.

Osmanlı Dönemi'nde gemi çapası üretim atölyesi olarak kullanılan lengerhane binası, günümüzde müze hâline getirilmiştir.

Bir elektrik üretim santrali olan Silahtarağa Santrali günümüzde bir üniversite binası olarak kullanılmaktadır.

1.1.2 Silikon Vadisi'nde Meydana Gelen Değişimin Sosyal ve Kültürel Etkileri

ABD'de Kaliforniya eyaletinde bulunan San Jose (Sen Hoze) Vadisi, bir zamanlar meyve ve bal üretiminin yoğun olduğu bir yerdi. Silikon Vadisi olarak adlandırılan bu vadinin de bulunduğu bölgede altın yataklarının keşfedilmesiyle Kaliforniya, bir dönem 'Altın Eyaleti' olarak anılmıştır. 1891'de Kaliforniya'nın eski valisi Lenand Stanford (Lenin Sitenfirt) tarafından Stanford Üniversitesinin kurulması, bir nevi vadinin değişim temellerinin atılması anlamına gelmiştir.

Stanford Üniversitesi mezunu yetenekli öğrenciler, ilk zamanlarda bölgenin iş imkânı yeterli olmadığından ABD'nin başka bölgelerine gitmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle üniversite profesörlerinden Frederick Terman (Fredik Törmin), beyin göçlerini engellemek için AR-GE merkezleri ve teknoloji şirketlerinin kurulmasına ön ayak olmuştur. Profesör Terman, öğrencisi William Hewlett (Vilyım Hivlit) ve David Packard'a (Deyvit Pekirt) üniversite yakınlarında şirket kurmalarını ve yeni mezun Stanford öğrencilerini işe almalarını önermiştir. Bilgisayar, fotoğrafçılık ve elektronik alanlarındaki birçok büyük şirket buradaki öğrencilerle kurulmuştur.

Silikon Vadisi'nin tarım bölgesi olduğu zamanlarda toprağı sürme, tohum atma, hasat ve hayvan otlatma insanların başlıca etkinliği iken bu etkinliklere bağlı olarak insanların çalışma koşulları, yaşadıkları evler ve çevresindekilerle ilişkileri sosyal yaşam biçimlerini oluşturmuştur.

Günümüzde Silikon Vadisi; donanımdan yazılıma, medya firmalarından Genel Ağ şirketlerine kadar dünyanın en zengin yatırımcılarının bulunduğu bir teknoloji merkezi hâline gelmiştir. Burada yaşayan insanların eğitim seviyesi yükselmiş ve bu değişim yaşam tarzlarının ve kültürlerin de değişmesini sağlamıştır.

1.2 Şehirleşme, Sanayi ve Göç İlişkisinin Toplumsal Etkileri

İnsanlar, Neolitik Dönem başlarında (yaklaşık on bin yıl önce) avcılık ve toplayıcılık yaptığı göçebe yaşamdan tarım faaliyetleriyle yerleşik yaşama geçmeye başlamıştır.

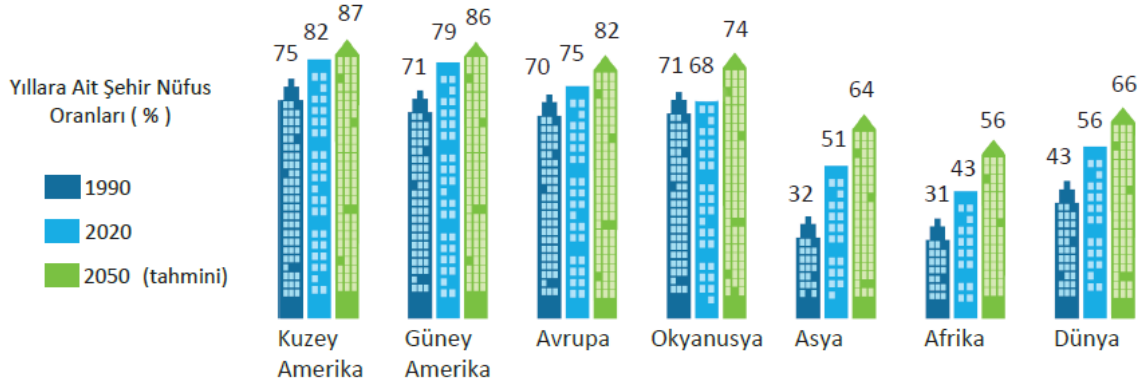
Özellikle Mezopotamya'nın tarımsal faaliyetlere uygun olması bu bölgenin insanlar tarafından tercih edilmesini sağlamış ve böylece bu alanlarda büyük yerleşmeler oluşmaya başlamıştır. Ekonomik gelişmeler ve nüfus artışıyla birlikte ilk şehirler oluşmaya başlamıştır.

Uzun yıllar tarım yerleşmesiyle nüfusu ve yaşam standartları belirli bir seviyede olan şehirler, 1750'deki Sanayi Devrimi'yle başta Batı Avrupa olmak üzere önüne geçilemez bir değişim yaşamıştır. Önce maden kömürü, daha sonra petrolden gücünü alan makineler ham maddeleri mamul maddelere dönüştürmüş, yeni sanayi kolları ortaya çıkmış ve üretilen maddeler çeşitlenmiştir. Gelişen ticaretle birlikte dünyanın uzak kesimleri birbirine bağlanmıştır. Şehirler, yeni ekonomik sistemin verimliliği ve bilimsel gelişmeler sayesinde daha çok insanın evi hâline gelmiştir.

Kalkınma ve küreselleşmenin sembolü olan sanayileşme, bir ülke ya da bölgenin ekonomik ve toplumsal yapısındaki temel değişimi içeren bir süreci kapsamaktadır.

Milyarlarca insanın beslenme, korunma ve giyinme gibi ihtiyaçlarının yanında çeşitli aletlerin karşılanması ancak sanayi ile mümkün olacağından şehirlerin cazibesi artmış, sunduğu farklı iş imkânları sayesinde büyük bir göç dalgası başlamıştır.

Şehir nüfusu, Sanayi Devrimi ile sadece Avrupa Kıtası'nda değil tüm kıtalarda artış göstermiştir. İlerleyen dönemlerde de bu artışın devam etmesi beklenmektedir.



Grafik 1.1:Kıtaların 1990, 2020 ve 2050 (tahmini) yılları şehir nüfus oranları BM, 2021

Birbirleri ile sürekli etkileşim hâlinde olan sanayileşme, şehirleşme ve göç; toplumun günlük hayatına getirdiği birçok iyileşmenin yanında toplumsal ve ekonomik sorunlara da yol açmıştır.

Kentleşmeden Kaynaklanan Başlıca Sorunlar

1. Plansız kentleşme ve gecekondulaşma
2. Çevre sorunlarının artması
3. İşsizlik artışı
4. Trafik yoğunluğu
5. Tarım ve orman arazilerinin kaybı
6. Gürültü kirliliğindeki artış
7. Kent içi yeşil alanlarının daralması

8. Güvenliğin azalışı

Şehirlerde meydana gelebilecek sorunların önüne geçilebilmesi için kentlilik bilincinin oluşması gerekir. Bunun için de şehirli insanların sorumluluk alarak sorun teşkil edebilecek durumların önüne geçmesi ve bu doğrultuda insanların kentle bütünleşmesi, var olan kimliklerin yanında şehirle özdeşleşen bir kimliğe sahip olması gerekir.

1.2.1 Sao Paulo

Sao Paulo (Saa Paolo), Brezilya'nın en önemli sanayi kentlerinden biridir. Çevresindeki şehrsel alan ve 20 milyonu bulan nüfusu ile Güney Amerika'nın en büyük kentidir. 1700'lerde küçük bir kasaba iken verimli topraklarında gelişen kahve üretimi sayesinde hızla büyümüştür. Kısa bir sürede sanayi, ticaret ve bankacılık merkezi hâline gelen kente İtalya, Portekiz, İspanya, Almanya ve Lübnan gibi ülkelerden birçok göçmen gelmiştir.

Sao Paulo'nun son yıllarda sürekli büyümesi, gecekondulaşmayı da beraberinde getirmiştir. Şehrsel alanın çevresindeki çok sayıda insan barınaklarda kötü şartlarda yaşamış ve çevre kirliliği had safhaya ulaşmıştır. 2014 yılında Dünya Kupası'na ev sahipliği yapmasının öncesinde şehre yeni yollar yapılsa da devam eden ulaşım sorunu tam olarak çözülememiştir. Suç oranlarının da ciddi boyutlara ulaştığı Sao Paulo'da her yıl ortalama 6.000 kişi silahlı saldırılar sonucu hayatını kaybetmektedir.

1.2.2 Petrolden Gelen Zenginlik: Batman

Batman, nüfusu 900 olan bir köy iken 1940 yılında Raman Dağı'nda petrolün bulunmasıyla önce bucak sonra belediye, 1957'de ilçe ve 1990'da il statüsü kazanmıştır. Petrolün bulunduğu 1940'lı yıllarda kuru tarım ve hayvancılık ile geçinen Batman, petrol rafinerisinin kurulması ile büyük bir işçi göçüne uğramış ve nüfusu hızla artmıştır.

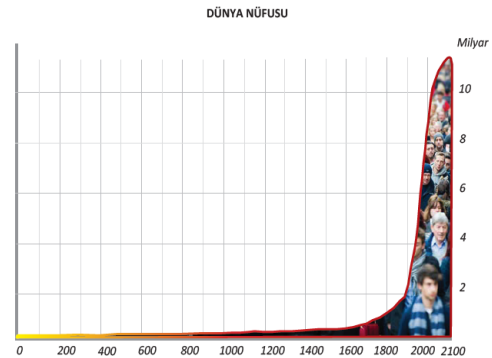
Batman'da gündün güne önem kazanan sondaj işlemleri sonrası 12 Aralık 1954'te Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) kurulmuş, böylelikle önemi artan şehir modern bir görünüm kazanmaya başlamıştır.

İlerleyen dönemlerde Batman'a modern yollar yapılarak önemli kentler ile bağlantısı sağlanmıştır. Batman'da tarım alanları, yerleşme alanlarının hızla genişlemesine bağlı olarak yerleşme ve iş alanlarına dönüşmüştür. Nüfusu artmaya devam eden ve hızla büyüyen Batman, günümüzde Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin önemli şehir merkezlerinden biri hâline gelmiştir.

1.3 Geleceğin Dünyası

1.3.1 Geçmişten Geleceğe Dünya Nüfusu

Dünyanın nüfuslanma sürecinde teknolojinin gelişmesiyle insan ömrü uzamıştır. Ortalama insan ömrünün uzaması nüfus artışını da beraberinde getirmiştir. Dünya nüfusu, yaklaşık 10-13 bin yıl önce 80 milyon iken 1800'lü yıllarda 1 milyarı geçmiş, 2020 yılı itibarıyla yaklaşık 7,8 milyara ulaşmıştır. Bu nüfusa yeni doğumlarla yılda ortalama 82 milyon insan katılmaktadır. Dünya nüfusunun ortalama artış hızı %1,1'dir. Uzmanlar 2055 yılında dünya nüfusunun 10 milyar civarında olacağını tahmin etmektedir (Grafik 1.2).



Dünya nüfusunun bu denli hızlı artmasına karşı başta gıda, enerji, tatlı su, yerleşilecek alan ve güvenlik gibi tüm insanlığı ilgilendiren konularda çözüm üretmek amacıyla çeşitli projeler geliştirilmektedir.

1.3.2 Yaşam Kaynağımız: Suyun Geleceği

Hızla artan dünya nüfusunun en büyük sorunlarından biri kullanılabilir tatlı su ihtiyacıdır. Su, yerine başka bir maddenin ikame edilemeyeceği sınırlı bir doğal kaynaktır. Sağlıklı suya ulaşmak, her şeyden önce temel bir insan hakkı olarak değerlendirilmelidir. BM, mevcut su tüketimi eğilimlerini göz önüne alarak 2025 yılına kadar su kıtlığı yüzünden 700 milyondan fazla kişinin göç riski altında kalabileceğini tahmin etmektedir.

Su sorununun çözümünde yağmur suyu toplama yapılarının benimsenmesiyle yağmurun her damlasının depolanması ve kullanımı sağlanabilir. Bununla beraber fazla su, uygun tasarımlarla çevredeki alanlara (havaalanı, statlar, belediye parkları vb.) dağıtılarak etkin bir şekilde kullanılabilir (Görsel 1.27).



Görsel 1.27: Yağmur suyunun her damlasının değerlendirilebileceği yapılar

Uzmanlar, kullanılabilir tatlı su kaynaklarının azalmasına karşı deniz sularının arıtılmasının tam anlamıyla sağlıklı sonuçlar vermemesi ve bu işlemin maliyetinin de yüksek olmasından dolayı akıllı arazi düzenlemesinin ve su tasarrufunun en önemli çare olduğu konusunda hemfikirler.

1.3.3 Şehir ve Yerleşme

Ekonomik faaliyetlerin merkezi durumunda bulunan şehirler, sunduğu farklı zenginlikler ile günümüzde olduğu gibi gelecekte de en gözde yerleşme merkezleri olacaktır. Öyle ki nüfusun 2050 yılında 9 milyara çıkması, şehirlerde yaşayan nüfusun ise dünya genelinde 6 milyara erişmesi beklenmektedir.

Şehirler, yerleşme anlamında artık doğal sınırlarına ulaşmıştır. Şehir yerleşmelerinde sera gazları emisyonunun fazlalığı, küresel iklim değişikliğinin yansımaları, tarım alanlarının ve ormanların tahribi ile artan ekolojik sorunlar insanların bunlara karşı daha güçlü tedbirler almasını zorunlu hâle getirmiştir. Bu tedbirlerden biri, şehirlerin dikey doğrultuda büyümesidir. Bu çözüm, kendi içerisinde birtakım sorunları da beraberinde getirdiğinden ekolojik ortamın korunması adına kalıcı bir yöntem olarak görülmemektedir.

Nüfusun şehirlerde toplanması, sanayi tesislerinin şehir içlerinde kalmasına neden olmaktadır. Sanayi kuruluşlarının bacasından ve motorlu taşıtların egzozundan çıkan zehirli gazlar hava kirliliğine yol açtığı gibi bu esnada çıkan gürültü de insanların sinir sistemini olumsuz yönde etkilemektedir. Asit yağmurları da havayı, suyu ve toprağı etkileyerek doğanın tahribine neden olmaktadır.

Çin'de hayata geçirilmesi planlanan ve şehirselleşme hava kirliliğini ortadan kaldıracak projelerden biri olan 'yüzen deniz anası', teknik olarak aerokist denen cihazlardır. Bu cihazlar sayesinde yaşanmaz hâle gelen kentsel gökyüzü, asitli kirleticilerden arındırılacak, asit yiyen bu deniz analarında kullanılan sular, tekrar arındırılarak kullanılabilir hâle getirilecektir.

Geleceğin Konutlarına Bir Örnek: Kapsül Kulesi

Dünya nüfusunun sürekli artması, yaşam alanlarının sıkışması ve doğal kaynakların azalış göstermesi gibi sorunlardan dolayı gelecek yıllarda evlerin kapsül dairelere dönüşmesi olasıdır.

Bir yaşam biçimi olarak dar alanların seçimi ilk olarak Japonya'da başlamıştır. Evlerin metrekaresi bazında fiyatlarının artması insanların küçük dairelerde yaşamaya yol açmıştır. Kapsül evler ve stüdyo daireler insanların banyo ve mutfak gibi zorunlu ihtiyaçlarını karşılayabileceği küçük ünitelerden oluşmaktadır.

1.3.4 Tarımın Geleceği: Dikey Çiftçilik

Tarım, genellikle kırsal alanlarda yapılan bir etkinliktir. 2050 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun 9 milyara ulaşması beklenmektedir. Bu da küresel gıda ihtiyacını karşılamak için en az %70 daha fazla üretim yapmayı gerektirecektir. Bu yüzden bilim insanları, çözüm olarak dikey çiftçilik modelini geliştirmektedir.

Dikey tarım da denen bu modelde çiftçilerin ürettiği tarım ürünlerinin şehirlere taşınması yerine tarımsal üretim şehirlerde yapılır. Bu tarım yönteminin şehirlerde gerçekleştirebilmesi için mimarisi özel olarak tasarlanmış binalara ihtiyaç vardır. Bu binalarda modern yöntemleri kullanan ziraat teknikerleri çalışır. Böylelikle tarım ürünlerinin taşınması esnasında kaybedilen enerji ve zaman israfını önlemenin yanında kullanılan suyun geri dönüşümüyle büyük bir enerji tasarrufu da sağlanacaktır. Bu yöntemle amaçlanan, birim alandan yıl boyu en yüksek verimi ve ürünü elde etmektir.

1.3.5 Geleceğin Ekonomisi

Kaynakların toplum gereksinimlerine ve isteklerine bağlı olarak üretilmesi olarak adlandırılan ekonomi, değişen dünyamızda bugünden çok farklı olacaktır. Küreselleşme ve yüksek teknolojilere bağlı olarak ticari örgütlenme artacak, dünya büyük bir pazar hâline gelecektir. Yeni sisteme ayak uyduran firmalar ve ülkeler, gelişimlerini devam ettirirken bunu sağlayamayanlarda küreselleşmeye bağlı olarak işsizlik ve fakirlik artacaktır (Tablo 1.1).

Tablo 1.1: Ekonomideki Değişim Unsurlarının Zamana Göre Karşılaştırılması

Değişim Unsuru	Eski Ekonomi	Günümüz ve Geleceğin Ekonomisine
Üretim ve rekabet alanı	Ulusal	Global
Büyümeyi belirleyen faktör	Sermaye, iş gücü	Yenilik, icatlar ve bilgi
Teknolojiyi belirleyen faktör	Makineleşme	Dijitalleşme
AR-GE'ye verilen önem	Düşük, orta	Yüksek
Gerekli eğitim	Mesleki diplomaya yönelik	Yaşam boyu öğrenim
İstihdamın doğası	İstikrarlı	Risk ve fırsatlarla dolu
Beşerî sermaye	Üretim odaklı	Müşteri odaklı
İş gücü	Önemli	Daha az önemli
İş gücü yapısı	Kalifiye değil veya belirli bir alanda uzman	Bilgi, tecrübe ve çok yönlü beceri sahibi, yenilikçi, yaratıcı
Sektörel yapı	Tarım ve sanayi sektörü ağırlıklı	Hizmet sektörü ağırlıklı

Yeni ekonomide dijital dönemin getirdiği yenilikler önemli rol oynamaktadır. Yeni ekonomide üretici ve tüketici arasındaki araçlar, dijital iletişim ağları sebebiyle ortadan kalkacaktır. Aracı işletmeler, yeni işlevler üstlenmez ve kişiler buna yeni değerler atfetmez ise geçerliliklerini yitireceklerdir.

Dijital veriler üzerine kurulmuş bir ekonominin ilkesi, yenilik ve yaratıcılıktır. Günümüzün rekabetçi ortamında başarıyı sağlamak için yaratıcı fikir ve yaklaşımlar ile yeni ürünler ortaya konulmalıdır. Yeni ekonomide eğer başarılı bir ürün geliştirilmiş ve piyasaya sürülmüş ise bu ürünün daha gelişmiş bir modelinin üretilip ilk ürünün popülerliğinin azaltılması hedeflenir.

Çağımızda klasik üretim anlayışından farklı olarak bilgi, yeni fikirler ve teknolojik gelişmeler merkeze alınarak ekonomik büyüme gerçekleşir. Modern ekonominin en önemli lokomotifleri olan nitelikli iş gücü için iyi bir eğitim şarttır. Gelişmiş ülkeler eğitim için gerekli kaynağı ayırıp iş gücünün kalitesini artırarak ekonomilerini büyütürken gelişmekte olan ülkeler, eğitime yeterli kaynak ayıramadığından ekonomik anlamda dezavantajlı durumdadır. Artık ülkeler çağı yakalamak için eğitim kurumlarında küçük yaşlardan itibaren endüstri 4.0, kodlama ve yazılım gibi konuları müfredatlarına entegre etmektedir.

1.3.6 Teknolojik Değişimler ve Doğa Etkileşimi

Günümüzde ulusların büyük bir bölümü güçlerini teknolojik üstünlük kurmaya ve bunu kalıcı kılmaya harcamaktadır. Küreselleşmeyi meydana getiren faktörler arasında en belirleyici olanı teknolojidir. Uzak olanı yaklaştıran, görünmeyeni gösteren teknoloji insanların yaşamında büyük değişikliklere yol açmakta, insanların hayat standardını yükseltmekte ve yaşamlarını kolaylaştırmaktadır. Bununla birlikte teknoloji, doğanın kullanımı ile insan yaşamına getirdiği birçok olumlu gelişmenin yanında olumsuz sonuçlara da sahiptir (Tablo 1.2).

Tablo 1.2: Teknolojinin Doğaya ve İnsana Etkileri

OLUMLU		OLUMSUZ	
	Mal ve hizmetlerin üretiminde artış		Çevre sorunları
	Yeni iş sahaları		İşsizlik
	Daha yüksek bir hayat standardı		Doğal kaynakların tükenmesi
	Mal ve hizmetleri üretmek için gerekli iş gücü miktarında azalma		Sosyal ve psikolojik sorunlar

1.3.7 Yapay Zekâ

Hayatımıza pek çok değişimi getireceği öngörülen teknolojik gelişmelerden birisi de yapay zekâdır. Yapay zekâ, insan varlığında gözlemlediğimiz ve 'akıllı davranış' olarak adlandırdığımız davranışları gösterebilen bilgisayarlardır. Şöyle ki bu bilgisayarlardan bazıları konuşulanları anlayabilmekte, ilgili komutları yerine getirip ona göre cevap verebilmektedir. Aynı zamanda tanımlanan işlevleri yerine getirecek program üretmesi de sağlanabilmektedir.

Yapay zekâya sahip donanımların getirdiği değişimlerden biri de hukuk alanındadır. Başta ticari şirketler olmak üzere tüm çevrelerce kullanılması beklenen akıllı sözleşmeler sistemi; şifreli oluşu, hiçbir devlete, şirkete veya şahsa ait olmaması, şeffaf olması, aracı kişi veya kurumlar ile bu araçlara ücret ödenmemesi gibi özelliklere sahip olduğundan cazibesini daha da artırmaktadır.

Yapay zekâ desteği ile hiçbir hukuk veya yazılım bilgisine ihtiyaç duyulmadan hukuken bağlayıcılığı olan bir 'akıllı sözleşme' oluşturulabilir.

Sağlık alanı, yapay zekânın en yaygın kullanıldığı alanlardan biridir. Hastaların tahlil ve tetkik işlemlerindeki hataları azaltmak ve işlem maliyetlerini düşürmek için kullanılan yapay zekâ teknolojileri, karmaşık tıbbi verileri analiz etmenin yanında hastaların bakım ve tedavi süreçlerinde daha iyi hizmet verebilmek için geliştirilmektedir.

1.3.8 Uzak Madencilik

Dünya nüfusunun hızla artması ve doğal kaynakların hızla tükenmesi nedeniyle yeni kaynakların aranması zorunlu hâle gelmiştir. Dünyadaki doğal kaynaklar artan ihtiyaçlara yetmediği için uzak madencilik gündeme gelmiştir. Uzaydaki asteroitlerden maden elde etmeye dayalı madencilik çalışmaları uzak madencilik olarak adlandırılır.

Günümüzde endüstride en çok kullanılan ve ekonomik değeri yüksek olan bakır, kalay, çinko, gümüş, kurşun ve altın gibi maden rezervlerinin önümüzdeki yüz yıl içerisinde tükeneceği tahmin edilmektedir. Üretimi giderek azalan platinyum ve kobalt gibi değerli elementlerin asteroitlerden çıkartılıp Dünya'ya getirilmesi uzmanlar tarafından düşünülmektedir.

Araştırmalara göre en yakındaki 500 tonluk bir gök taşına uzak aracını gönderip ihtiyaç duyulan madenleri Dünya'ya getirmek, 6 ile 10 yıllık bir süre içinde gerçekleşebilir. Tek bir asteroitten maden elde etmenin maliyetinin 2,6 milyar dolar olabileceği hesaplanmıştır. Değerli madenlere sahip olan gök taşlarından çıkartılabilecek demir, nikel, titanyum, altın, manganez, paladyum ve tungsten gibi madenlerin getirisinin yakın bir gelecekte trilyon dolara ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Yoğun demir cevheri olan bir gök taşındaki madenin çıkartılması durumunda dünyadaki yıllık demir üretiminin 2-3 katı büyüklüğünde demir elde edilebilecektir. NASA tarafından tespit edilen 16 Psyche (Sayki) adlı gök taşında Dünya'nın demir ihtiyacının büyük bölümünü karşılayabilecek kadar demir olduğu bilinmektedir.

Uzaydan getirilecek madenlerin taşıma maliyetinin oldukça yüksek olacağı düşünülmektedir. Şirketler, uzak madencilikteki maliyeti düşürebilmek için çeşitli projeler üretmektedir. Bu projelere; asteroitlere robotlar göndererek birkaç ton üzerinde maden getirilmesi, küçük boyutlardaki asteroitleri Dünya'ya getirecek farklı bir sistem geliştirilmesi veya uzak gemileri ile madenin uzak araçlarında işlenerek getirilmesi birer örnektir.

Günümüzde uzak madencilik projelerinin gerçekleştirilmesi, zor ve çok maliyetli olmakla beraber yakın bir gelecekte bu sektörün trilyon dolarlara ulaşabileceği öngörülmektedir.

Uzak madencilik, uzak kaynaklarının ülkeler ve şirketler tarafından kullanılmasıyla ilgili hukuki tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

12.Sınıf Coğrafya Konu Özetleri

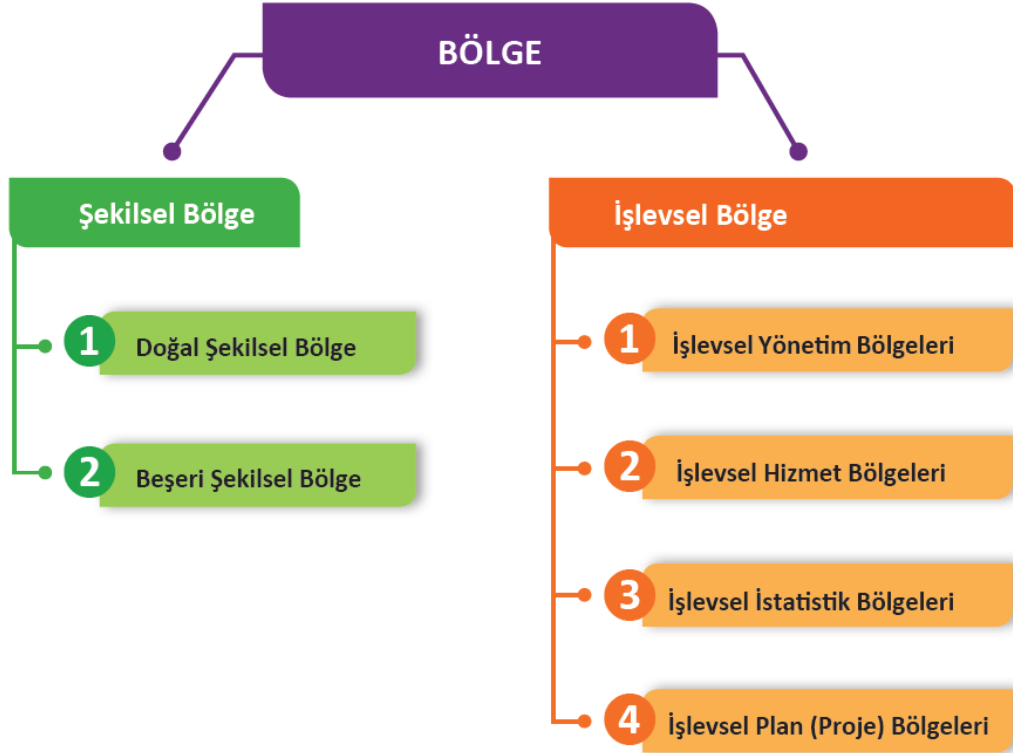
2.Ünite : Beşeri Sistemler

2.Bölüm : Türkiye'nin İşlevsel Bölgeleri ve Kalkınma Projeleri

2.1 Türkiye'nin İşlevsel Bölgeleri

Yeryüzünü şekilsel özelliklerinden ötürü bir bütün hâlinde algılamak oldukça güçtür. Bunu gidermek için yeryüzü, doğal unsurlara ya da insanın sosyal, kültürel ve ekonomik etkinliklerine göre türdeş özellikli mekânlar belirlenerek sınırlandırılmıştır. Yeryüzünün bu tür yaklaşımlarla bölümlere ayrılması 'bölge' kavramını doğurmuştur. Bu nedenle genel anlamda bölgeyi, 'sahip olduğu unsurlara göre sınırlandırılmış, genelde benzer özellikteki yeryüzü parçaları veya mekân birimleri' şeklinde tanımlamak mümkündür.

Buna göre bölgeler; şekilsel (formal) bölgeler ve işlevsel (fonksiyonel) bölgeler olmak üzere iki başlık altında toplanabilir (Şema 2.1).



Şema 2.1: Bölge sınıflandırılması

Somut veriler ışığında sınıflandırılmış bölgelere şekilsel bölgeler denir. Şekilsel bölgeler; toprak, su, tarım, hayvancılık, nüfus, yerleşme ve sanayi gibi hem doğal hem de beşerî unsurların ölçülüp sınıflandırıldığı alanlardır. Bu tür bölgeler, doğal ve beşerî açıdan incelenerek ikiye ayrılır. Şekilsel bölgelerin ölçüm ve sınıflandırmasının yer şekilleri, toprak ve iklim gibi doğal konulara göre belirlendiği bölgelere doğal şekilsel bölgeler; nüfus, tarım ve yerleşme gibi beşerî konulara göre belirlendiği bölgelere ise beşerî şekilsel bölgeler denir.

İşlevsel bölgeler; ekonomik ve kültürel yönden yerel, bölgesel, ulusal ve küresel çapta diğer bölgelerle etkileşim gösteren bölgelere denmektedir. Bu bölgelerin belirlenmesinde insan



Harita 2.2: Meteoroloji Genel Müdürlüğü bölge haritası

Hizmetlerin yönetim kurumlarından Meteoroloji Genel Müdürlüğü; meteorolojik verileri bilimsel araştırmalar ışığında ve en güvenilir şekilde sunan bir kurumdur.

Karayolları Genel Müdürlüğü, 18 bölge müdürlüğü ile ülkemizdeki kara yolları ağını tespit etmek ve bu ağdaki değişiklikleri hazırlamak gibi hizmetler verirken bir başka kurum olan Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 26 bölge müdürlüğü ile ülkemizdeki bütün su kaynaklarının planlanması, yönetimi, geliştirilmesi ve işletilmesinden sorumlu, merkezî yönetim bütçesine tabi özel bütçeli yatırımcı bir kuruluştur.

2.1.3 İşlevsel İstatistik Bölgeleri

Düzenli ve güvenilir bir biçimde tutulan istatistikler, ülkelerin gelişip kalkınabilmesi için yapılan planlamalarda önemli bir role sahiptir. İstatistiki verilerin kaynağını oluşturan coğrafi alanlar ve bilimsel araştırmalar ışığında devlet tarafından istatistiki bölgeler oluşturulur.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Türkiye'nin sosyoekonomik yapısı hakkında her türlü veriyi elde etme görevini üstlenir. TÜİK; istatistik bölge birimleri sınıflandırmasını, istatistik verilerin toplanmasını, bölgelere özel sosyoekonomik çözümlemelerin yapılması ve bölgesel politikaların sınırlarının çizilmesini sistematik bir şekilde yapar. Ayrıca elde edilen verilerin Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemi'ne uygun, karşılaştırmaya müsait ve tüm ülkeyi kapsayan bir yapıya sahip olması hedeflenmiştir.

22 Eylül 2002 tarihli 2002/4720 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 'Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemi' adıyla yürürlüğe konan istatistik bölge birimleri sınıflandırmasında illerin her biri 'Düzey 3' olarak adlandırılmıştır. Coğrafi, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan birbirine benzeyen komşu iller ise ekonomik etki alanları ve nüfus miktarları baz alınarak 'Düzey 2' ve 'Düzey 1' olarak sınıflandırılmıştır (Harita 2.3).



Harita 2.3: Düzey 1 olarak belirlenmiş Türkiye'nin büyük istatistik bölgeleri

2.1.4 İşlevsel Plan (Proje) Bölgeleri

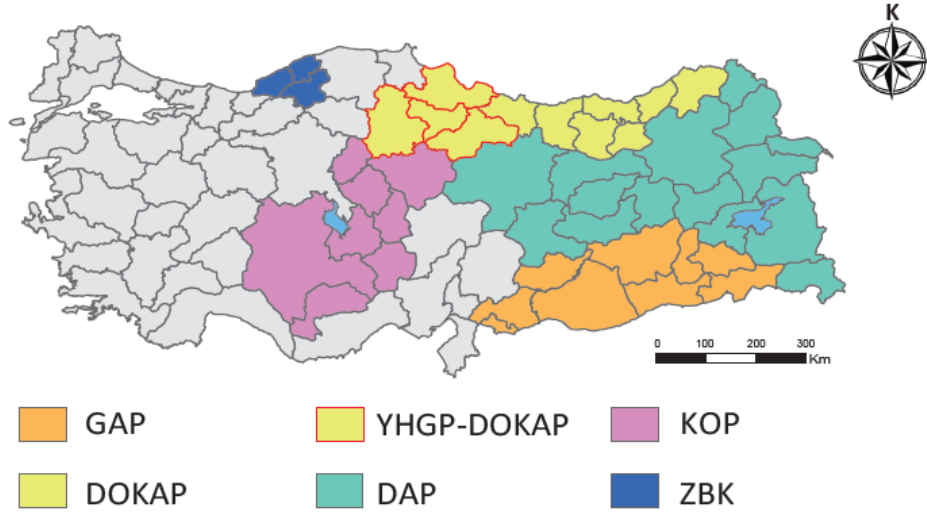
Bölgeler arası kalkınma farklılıklarının giderilmesinde bölgesel planlama yaklaşımı kullanılmış ve önemli sonuçlar elde edilmiştir. Bölgesel kalkınma planlarının temel amacı; bölgedeki ekonomiyi canlandırmak, yatırımları artırmak ve bölge halkının ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmaya katılmasını sağlamaktır.

2.2 Türkiye'nin Bölgesel Kalkınma Projeleri

Dünyada doğal kaynak ve sermaye dağılışının eşit olmayışı Sanayi Devrimi ile birlikte ülkelerin ve bölgelerin ekonomik, siyasi ve sosyokültürel yönden farklılıklarının daha da belirgin olmasına yol açmıştır. Kalkınma hızı düşük olan bölgelerin ekonomik sorunları, ülkelerin genel ekonomik politikalarını etkilemiştir. Bölgeler arasındaki gelişme farklılıkları; göç ve çarpık kentleşme ile birlikte gecekonduların ortaya çıkmasına, altyapı ve çevrede sorunların yaşanmasına neden olmuştur.

Türkiye'de bölgeler arası ekonomik ve sosyal farklılıkları gidermek için bölgesel kalkınma çalışmaları başlatılmıştır. Ekonomik ve sosyal kalkınma için gerekli her türlü kaynağın, nüfus ve ekonomik faaliyetlerin ülkenin her yerinde dengeli dağılması hedeflenmiştir.

Bu amaçla ilk bölgesel kalkınma çalışmaları 1950'li yılların sonlarına doğru başlamış, potansiyeli tespit edilen 16 bölgenin belirlenmesiyle çalışmalar hız kazanmıştır. Daha sonra istenen gelişmelerin sağlanamaması sonucunda 5 büyük proje üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu projeler: Zonguldak-Bartın-Karabük Projesi (ZBK), Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Doğu Anadolu Projesi (DAP), Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP) ve Yeşilirmak Havzası Gelişim Projesi'dir (YHGP) (Harita 2.4, Şema 2.2).



Harita 2.4: Ülkemizdeki bölgesel kalkınma projeleri



Şema 2.2: Ülkemizdeki bölgesel kalkınma projeleri

2.2.1 Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)

Güneydoğu Anadolu Projesi, 1970'lerde sadece sulama ve hidroelektrik enerji üretimi amaçlı bir proje olarak başlamıştır. 1989'da yasal dayanağına kavuşarak sosyoekonomik şartları iyileştirmeyi hedefleyen, Türkiye'nin ilk bölgesel kalkınma projesini oluşturmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin en büyük yatırımlarından biri olarak değerlendiren GAP, Fırat ve Dicle nehirlerinin aşağı kısımları ile bunlar arasında uzanan 74 bin km² den fazla bir alanı kapsamaktadır. Bu proje; Gaziantep, Adıyaman, Şanlıurfa, Diyarbakır, Mardin, Siirt, Şırnak, Batman ve Kilis illerinin tamamını veya belli bir bölümünü içermektedir (Harita 2.5).

GAP kapsamındaki illerin alan ve nüfus büyüklüğü, Türkiye'nin %10,8'i civarındadır.



Harita 2.5: Güneydoğu Anadolu Projesi'nin kapsadığı iller

Güneydoğu Anadolu Projesi'nin Amaçları

En başta sadece sulama ve enerji yatırımlarını amaçlayan proje ile sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmelerin sağlanması da hedeflenmektedir. Bu hedefler şunlardır:

- Ekonomik gelişimi artırarak GAP bölgesinin diğer bölgelerle gelir farklılıklarını azaltmak
- Bölgedeki kır ve kent alanlarının altyapısını geliştirmek
- Konut ihtiyacını karşılayıp mevcut konutları iyileştirmek
- Ulaştırma hizmetlerinin yapılmasını sağlamak
- Bölgedeki eğitim seviyesini yükseltmek
- Kurumlar arasındaki eş güdümü sağlamak
- Sanayi, maden, tarım, ormancılık, sağlık, kültür, turizm ve enerji alanlarında şartları iyileştirmek

GAP kapsamında Fırat-Dicle Havzası'nda 22 baraj, 19 hidroelektrik santrali ve 1.8 milyon hektarlık sulama sistemlerinin yapımı öngörülmüştür. Ayrıca 1,8 milyon hektarlık alanda sulama yatırımlarına yönelik planlar yapılmıştır. Projenin, yılda 27 milyar kilovatsaat enerji üreteceği tahmin edilmektedir.

GAP'ta Tarım

GAP bölgesinde sanayi tarıma dayalıdır. Bu yüzden bölgenin, tarıma dayalı sanayi kolları için büyük bir yatırım potansiyeli vardır. Bu bölgedeki kalkınma stratejisinin temelini, var olan doğal kaynakların iyi ve verimli şekilde kullanılmasıyla bu bölgenin tarıma dayalı bir ihracat merkezi hâline getirilmesi oluşturur.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin toplam arazi varlığının (7,5 milyon ha) %43,6'sı bitkisel üretim (3.290 575 ha), %29,4'ü çayır-mera (2.214.473 ha) ve % 19,2'si orman-fundalık (1.451.185 ha) arazisidir. Türkiye'de ortalama işletme büyüklüğü 61 dekar iken GAP alanı ortalaması 104,8 dekar ile Türkiye ortalamasının üzerindedir.

Mevcut durumda GAP bölgesi %55 oranla Türkiye pamuk üretiminin yarısından fazlasını karşılamakta olup ülke genelinde yetiştirilen bitkisel ürünlerden kırmızı mercimeğin %93,5'i, Antep fıstığının %91,7'si, arpanın %16'sı, durum buğdayının %47'si ile mısırın %26'sı yine GAP bölgesinden karşılanmaktadır. Bölgede sulama projelerinin tamamlanmasıyla birlikte özellikle yaş sebze, meyve ve endüstri bitkilerinin (pamuk, mısır, soya) üretiminde büyük artış beklenmektedir.

Önümüzdeki süreçte GAP bölge kalkınma planında öngörülen ürün hedefine ulaşılması durumunda istihdamda büyük bir artış beklenmektedir.

GAP'ta Hayvancılık

GAP bölgesinde hayvancılık, genellikle meraya dayalı geleneksel yöntemlerle (ekstansif) yapılmaktadır. Türkiye'de mevcut sığır varlığının yaklaşık %9,8'i, koyun varlığının %18,1'i ve keçi varlığının % 24'ü GAP bölgesinde bulunmaktadır.

Bölgede hayvancılığın ve yem bitkileri üretiminin geliştirilmesi hâlinde gelecekte Türkiye'deki hayvansal ürünlere (et, süt, yumurta) olan talebin karşılanması hedeflenmektedir. Ayrıca Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya devletleri gibi ticari bağlantıların olduğu bölgelere yapılacak ihracat ile Türkiye'ye önemli bir döviz girdisi sağlanacaktır.

GAP'ta Su Ürünleri

Fırat-Dicle Havzası'nda 2.235 km uzunluğunda akarsu, 6.481 hektar doğal göl ve 129.987 hektar baraj gölü ile GAP bölgesi çok büyük bir su potansiyeline sahiptir.

GAP bölgesinde barajların tamamlanması ile birlikte yaklaşık 198.473 hektar su yüzey alanı hedeflenmektedir. Bu potansiyel değerlendirildiğinde bölgenin su ürünleri üretim ve tüketimi artış gösterecek ve ulusal ekonomiye önemli bir katkı sağlanacaktır. GAP tamamlandığında yaklaşık 32.500 ton/yıl balık üretimi, 50 milyon dolar gelir ve 6.500 kişiye istihdam oluşturulması mümkün olabilecektir. Mevcut durumda Türkiye'de iç sulardan elde edilen balığın avcılıkta %2,6'sı ve yetiştiricilikte %2,7'si GAP bölgesinden sağlanmaktadır.

GAP'ta Sanayi

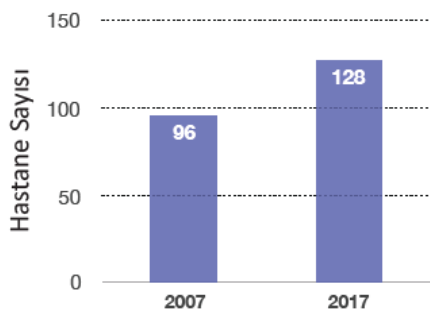
GAP bölgesinde tarıma dayalı sanayinin gelişmesi diğer sanayi kollarının gelişmesine de ortam hazırlamıştır. GAP bölgesinde 2018 yılı sonu itibarıyla 18 adet Organize Sanayi Bölgesi (OSB) tamamlanmıştır. Tamamlanan OSB'lerde 2.082 firma üretime geçmiş ve 174.170 kişiye istihdam olanağı sağlanmıştır.

GAP'ta Sağlık

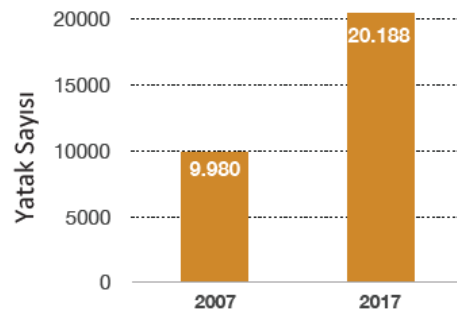
GAP'la birlikte bölgedeki sağlık hizmetleri de gelişme göstermiştir. Sağlık Bakanlığı, hizmet kalitesinin yükselmesi için ilgili diğer sektörlerle sürekli iş birliği hâlinindedir. Böylece bölge halkına iyi şartlarda hizmet verebilmek adına gerekli tedbirlerin alınması sağlanmıştır.

Bölgede eskiye göre hastane sayısı artmış ve var olanların yanında yüksek kapasiteli yeni hastaneler inşa edilmiştir (Grafik 2.1). 2008-2013 yılları arasında kamu hastanelerinde 3.643, Adıyaman Üniversitesi bünyesinde 200 ve Dicle Üniversitesi bünyesinde 395 adet hasta yatağı kapasitesi oluşturulmuş; toplamda 4.238 adet yatak hizmete sunulmuştur.

- Hastanelerdeki yatak sayısı, 2007 yılında 9.980 iken 2017 yılında 20.188'e yükselmiş, planlanan hedef yakalanmıştır (Grafik 2.2).



Grafik 2.1: Proje kapsamında hastane sayıları artırılmıştır. TÜİK, 2018



Grafik 2.2: Proje kapsamında hastanelerde yatak sayıları artırılmıştır. TÜİK, 2018

- Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Siirt ve Şırnak illerine birer adet ağız ve diş sağlığı merkezi yapılmıştır.

- 2007 yılında 2.916 olan uzman hekim sayısı 2017'de 5.555'e ulaşmıştır.

- Anne ölüm oranı 2008 yılında yüz binde 38,9 iken 2017 yılında yüz binde 22,1'e gerilemiştir.

- Bebek ölüm oranı 2009 yılında binde 17,5 iken 2017 yılında binde 12,6'ya düşmüştür.

2.2.2 Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP)

Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP) 11 ili kapsar. DOKAP'ta yer alan bu iller; Amasya, Artvin, Bayburt, Çorum, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Samsun, Tokat ve Trabzon'dur (Harita 2.6).

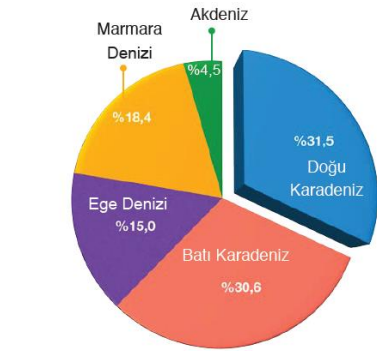


Doğu Karadeniz Projesi'nin Amaçları

- Bölgenin sosyokültürel gelişimini sağlamak
- Ekonomik yapıyı güçlendirmek
- Ulaşım ve iletişim hizmetlerini güçlendirmek
- Kıyı kesimde ürün çeşitliliğini artırmak
- Başta yaylacılık olmak üzere turizm faaliyetlerini geliştirmek
- Doğal kaynakların daha verimli kullanımını sağlamak

DOKAP bölgesi önemli bir orman varlığına sahiptir. Bölgenin yaklaşık %37'si (1,8 milyon hektar alan) ormanlarla kaplıdır. Var olan ormanlardan yakılacak odun ve orman endüstrisi için gerekli olan ham maddeler elde edilir. Bu durum, bölgeye önemli bir ekonomik kazanç sağlar.

DOKAP bölgesi, balıkçılık faaliyetleri açısından hem denizde hem de kara içi sularda önemli bir potansiyele sahiptir. Bölgedeki yer şekilleri, sanayi ve tarım faaliyetlerini sınırlandırdığından yöre halkı için balıkçılık önemli bir ekonomik faaliyettir. Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %31,5'lik oran ile DOKAP bölgesi almıştır (Grafik 2.3).



Grafik 2.3: Türkiye'de deniz ürünleri üretiminin dağılışı TÜİK, 2018

2.2.3 Yeşilirmak Havzası Gelişim Projesi (YHGP)

Yeşilirmak Havzası Gelişim Projesi dört ili kapsamaktadır ve projenin alanı yaklaşık 40 bin km2 dir. Proje kapsamındaki iller; Yeşilirmak Havzası'nda yer alan Amasya, Çorum, Samsun ve Tokat'tır (Harita 2.7).

Yeşilirmak Havzası Gelişim Projesi'nin Stratejik Amaçları

- Etkin bir mekansal organizasyonun oluşturulması
- İnsan kaynaklarının ve toplumsal yapının geliştirilmesi
- İşletmelerin rekabet gücünün artırılması ve dışa açılma
- Ekolojik dengelerin, çevrenin korunması ve durumunun iyileştirilmesi
- Kurumsal yapının güçlendirilmesidir.

Bu proje kapsamında; ekolojik dengeyi bozmadan, en uygun arazi kullanım planlamasının yapılmasına, kaynakların sürdürülebilir bir biçimde yönetilmesine, diğer bölgelerle olan sosyoekonomik gelişmişlik farklarının azaltılmasına ve mevcut verimlilik düzeyini geliştirerek bölgenin refah düzeyinin ve ülke ekonomisine olan katkısının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Proje kapsamındaki il merkezlerinin ve ilçelerin güçlü ve zayıf noktaları tespit edilerek bu alanların kalkınması için gerekli çalışmalar başlatılmıştır (Tablo 2.1).

Tablo 2.1: Samsun'un Çarşamba İlçesinin Gelişim Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
- Doğu Karadeniz'e giden işlek yollar üzerinde bulunması - Çevresindeki kırsal alanlar için bir hizmet merkezi olması - Hava limanına yakın olması - Tarım sanayisi için ham madde kaynağı olması	- Tarım sanayisi ve diğer sanayi kollarındaki gelişimin istenilen düzeyde olmaması - Organize Sanayi Bölgesinin bulunmaması - Genç ve eğitilmiş nüfusun bölge dışına göçmesi - Hava kirliliğinin yüksek olması - Altyapısının yetersiz olması - Yumuşak bir toprak yapısına sahip olan kent zemininin risk taşıması
Fırsatlar	
- Devlet Su İşlerinin drenaj kanallarını inşa etmesiyle organik tarım için firmaların bölgeye gelmesi 5084 sayılı Teşvik Yasası kapsamında yer alması	

2.2.4 Doğu Anadolu Projesi (DAP)

Doğu Anadolu Projesi kapsamında; Ağrı, Ardahan, Bingöl, Bitlis, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Hakkâri, Iğdır, Kars, Malatya, Muş, Tunceli, Van ve Sivas illeri bulunmaktadır (Harita 2.8).

Bölge ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayalıdır ancak tarım sektörünün verimliliği düşüktür. Tarım alanlarının miras yoluyla küçülüp çok parçalı bir yapı arz etmesi, elverişsiz iklim koşulları ve engebeli yer şekilleri nedeniyle kış aylarında ulaşım hizmetlerinin aksaması, kırsal kesimin pazar ekonomisi ile bütünleşememesi verimliliğin düşük olmasında etkilidir.



Harita 2.8: Doğu Anadolu Projesi kapsamındaki iller

Doğu Anadolu Projesi'nin Amaçları

- Gıda, tarım ve hayvancılık sektöründe verimlilik ve katma değeri artırmak
- Kişi başına düşen geliri artırıp bölgeler arasındaki ekonomik farklılıkları azaltmak
- Bölge dışına göçü azaltmak ve göçlere bağlı olarak gelişen sorunları en aza indirmek
- Kırsal ve kentsel alanlarda bölge halkının refah seviyesini yükseltmek
- Altyapı, kentleşme ve çevre koruma sorunlarını gidermek

Bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması kapsamında ekonomiyi canlandırmak temel hedefler arasındadır. Bölgenin coğrafi yapısına bağlı olarak yer şekillerinin engebeli olması ve zorlu iklim koşulları, çalışmaların daha çok tarım ve hayvancılık üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Büyükbaş hayvancılıkta Türkiye'de birinci sırada yer alan DAP bölgesinde Erzurum ve Kars, TÜİK 2018 yılı istatistiklerine göre 1,5 milyon tondan fazla sütünü toplandığı iller arasındadır.

2.2.5 Zonguldak Bartın Karabük Projesi (ZBK)

Zonguldak Bartın Karabük Projesi; kömüre ve çeliğe dayalı sanayiye olan bağımlılığı azaltarak yeni iş sahaları oluşturmak için hazırlanan bir projedir.



KOP; 1.100.000 hektar tarım arazisinin sulanacağı 14 adet sulama, 3 adet içme suyu ve 1 adet enerji projesi olmak üzere toplam 18 adet projeden oluşmaktadır.

KOP bölgesi, ilk çağlardan günümüze kadar geçen süreçte önemli bir sosyal ve ekonomik merkez olmuştur. Bölgedeki projenin hayata geçmesiyle su isteği fazla olan tarım ürünlerinin üretimi artmış ve buna bağlı olarak tarıma dayalı sanayinin gelişimi ivme kazanmıştır. Bu gelişmeler bölge halkının ekonomik ve sosyokültürel yönden gelişimini desteklemiştir.

Konya Ovası Projesi'nin Amaçları

- Tarımsal yapıda değişimi ve sürdürülebilirliği sağlayarak sanayi, ticaret, ulaşım ve enerji gibi sektörleri güçlendirmek
- Eğitim, sağlık, kültür ve diğer sosyal hizmetlere erişebilirliği artırmak
- Bölge içi ve bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltmak
- Yenilikçi bir yaklaşımla bölgenin rekabet gücünü geliştirmek
- Bölgenin ekonomik ve sosyal kapasitesini güçlendirmek
- Bölge halkının refah düzeyini yükseltmek

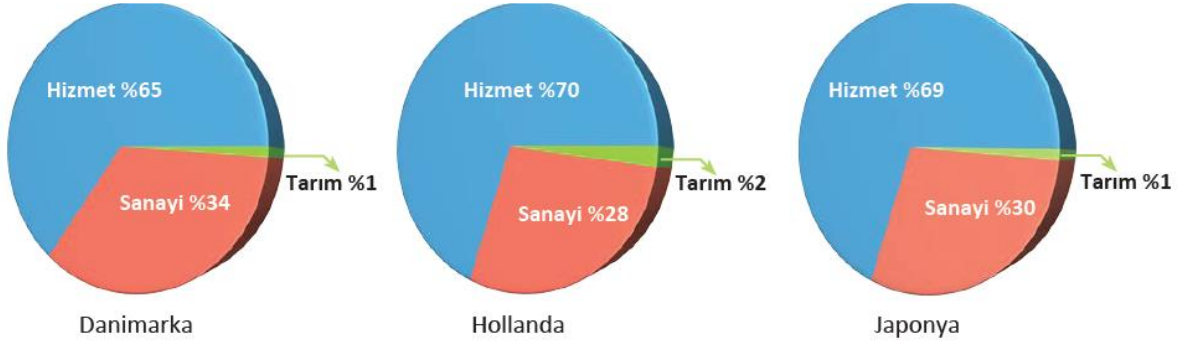
12.Sınıf Coğrafya Konu Özetleri

2.Ünite : Beşeri Sistemler

3.Bölüm : Hizmet Sektörünün Ekonomideki Yeri

3.1 Hizmet Sektörünün Türkiye Ekonomisine Etkisi

Dünyada ekonomiye yön veren temel sektörler; tarım, sanayi ve hizmet sektörleridir. Gelişmiş ülkelerde hizmet sektörünün gayrisafi millî hasıla içindeki payı tarım ve sanayi sektörlerine göre daha fazladır (Grafik 3.1). Ayrıca hizmet sektörü önemli oranda istihdam sağlayan sektörlerden biridir.



Grafik 3.1: Bazı gelişmiş ülkelerde ekonomik sektörlerin gayrisafi milli hasıla içindeki oranları 2018, Dünya Bankası

Hizmet alanlarının ekonomik ve sosyal gelişmelere bağlı olarak önem kazanması, hizmetler sektörünün sınıflandırılmasını gerekli kılmıştır. Farklı kriterlere göre yapılan sınıflamalardan en fazla kabul gören sınıflandırma, Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS) kapsamında, Dünya Ticaret Örgütü'nün oluşturduğu sınıflandırmadır. Bu sınıflandırmada aşağıdaki şekilde belirtilen 12 hizmet alt sektörü yer almaktadır.

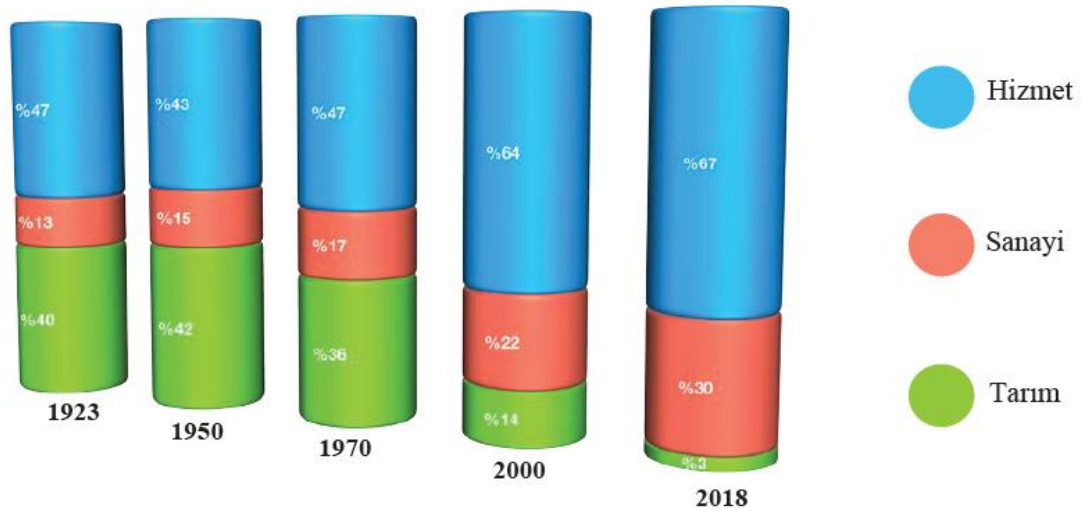
- | | |
|--|--|
| 1. Mesleki hizmetler | 7. Mali hizmetler |
| 2. Haberleşme hizmetleri | 8. Sağlıkla ilgili ve sosyal hizmetler |
| 3. Müteahhitlik ve ilgili mühendislik hizmetleri | 9. Turizm ve seyahat ile ilgili hizmetler |
| 4. Dağıtım hizmetleri | 10. Eğlence, kültür ve spor hizmetleri |
| 5. Eğitim hizmetleri | 11. Ulaştırma hizmetleri |
| 6. Çevre hizmetleri | 12. Başka yere dahil edilmemiş diğer hizmetler |

Türkiye'de hizmet sektörünün gelişimi, Cumhuriyet tarihinden itibaren devam etmektedir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke ekonomisinin temelini tarım sektörü oluştururken gerçekleştirilen iktisat kongreleri ve ekonomik sistemlerin değişmesiyle tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de tarım sektöründen sanayi ve hizmet sektörüne doğru bir yönelim olmuştur.

Hizmet sektörünün ülkemizde olduğu gibi tüm gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ön plana çıkmasında gelişen teknolojiye paralel olarak insan ihtiyaçlarının artması ve bu

ihtiyaçların farklılaşması gibi faktörler etkili olmuştur. Türkiye, 82 milyonluk nüfusu ile çok önemli bir pazara hakimdir. Hizmet sektörü, bu büyüklükte bir nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak üzere bankacılıktan eğitime, sağlıktan inşaata, turizmden konaklamaya kadar yüzlerce alanda faaliyet göstermektedir.

Hizmet sektörü günümüzde hayatın her alanına girmiş ve gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) önemli bir bölümünü oluşturmıştır. Tarım sektörünün GSYH içindeki payının Cumhuriyet'in ilk yıllarında %40 iken 2018'e gelindiğinde %3 seviyesine gerilemesi, Türkiye'de ekonomik dinamiklerin değiştiğini göstermiştir. Aynı dönemde hizmet sektörünün GSYH içindeki payı %47'den %67'ye ulaşmıştır (Grafik 3.2).



Grafik 3.2: Türkiye'de ekonomik sektörlerin GSYH içindeki payı, TÜİK, 2019

Hizmet sektörü, GSYH'deki artan payının yanı sıra istihdam olanakları açısından da ekonomik kalkınmaya destek olmaktadır. Türkiye'de istihdam açısından en çok çalışanın yer aldığı sektör, hizmet sektörüdür. İstihdam edilen her iki kişiden biri bu sektörde çalışmaktadır. Hizmet sektörünün GSYH'ye katkısı %67 seviyelerindedir. Dolayısıyla hizmet sektörü, gerek istihdam gerekse ekonomik katkı açısından ülke ekonomisinin temelini oluşturmaktadır.

Bu verilerin yanında hizmet sektörünün gelecekte ülkemize olan en önemli katkısı, katma değer üretiminde olacaktır. Hizmet sektörü sayesinde sanayi sektörünün ortaya çıkardığı bir ürünün AR-GE çalışmasının, reklamının yapılması ve pazarlama faaliyetleri o ürünün daha değerli hâle gelmesini sağlar. Bununla birlikte eğitim sektörünün ülkemize katacağı ekonomik değeri hesaplamak mümkün değildir. Bu alanda atılacak her adım, ülkemizin geleceğinin ve kendini yetiştirmiş nesillerin garantisi olacaktır. Bu nedenle hizmet sektöründe eğitimin katma değeri büyüktür.

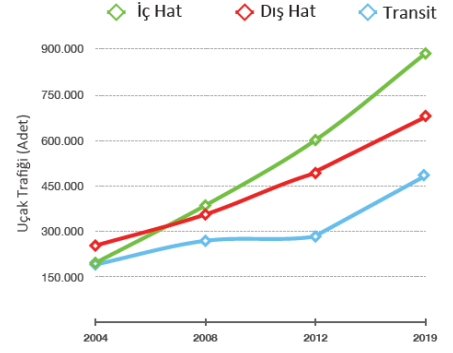
3.1.1 Ulaştırma Sektörünün Ekonomiye Katkısı

Ulaştırma; ülkemiz için sosyokültürel, siyasi ve özellikle ekonomik bakımdan büyük önem arz etmektedir. Ülkemizin ekonomik kaynaklarının iyi bir şekilde işletilmesi, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi ancak muntazam bir ulaşım ağı ile mümkündür.

Ulaştırma sektörü, sanayi ve tarım gibi mal üreten bir sektör değildir ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili ve gerekli olan önemli bir sektördür. Türkiye'de kalkınmayı hızlandıracak en önemli etken, ulaşım sektöründeki yatırımların dengeli ve planlı bir şekilde

yapılmasıdır. Örneğin son yıllarda hava yolu ulaşımı alanında yapılan yatırımlar uçuş yoğunluğunun önemli oranda artmasını sağlamıştır (Grafik 3.3).

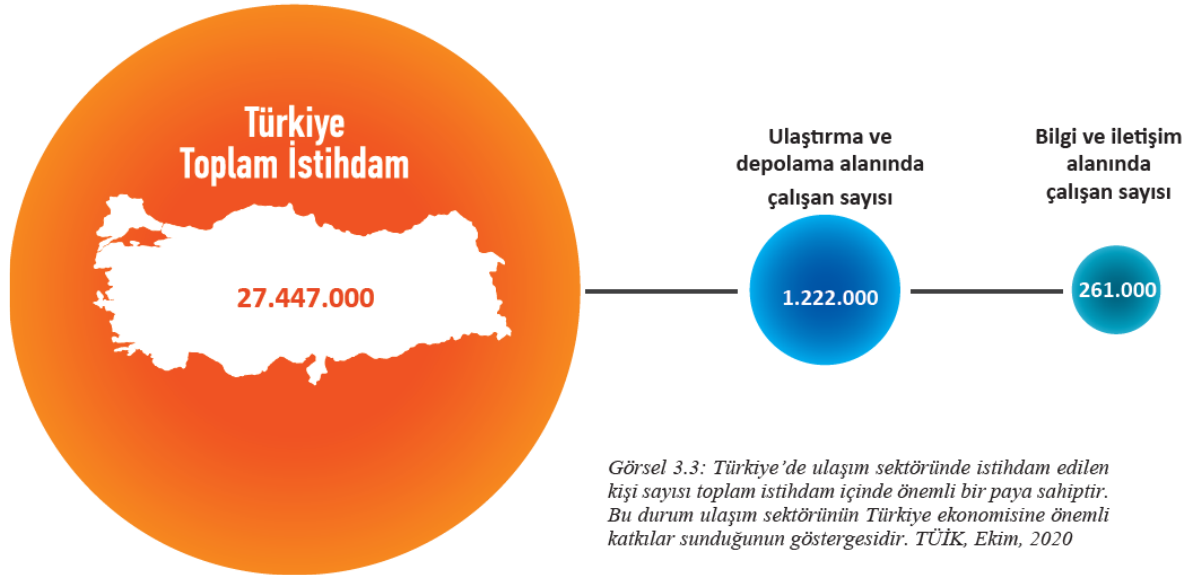
Ulaştırma sektörü, ekonomik fonksiyonlarının genişliği ve yüksek ulaştırma potansiyeli ile millî ekonominin kalkınmasında ve gelişmesinde en önemli rolü oynayan sektördür. Ulaştırma sektörünün başlıca amacı; ekonomik gelişmenin ve özellikle sanayileşmenin gerektireceği ulaştırma talebini emniyetli, süratli, güvenli, verimli şekilde ve minimum maliyetle gerçekleştirmektir.



Grafik 3.3: Türkiye'de 2004-2019 yılları arası uçak trafiği
Ulaştırma Bakanlığı, 2020

Türkiye'nin millî gelirinde %8 civarında bir paya sahip olan ulaştırma sektörünün ekonomi üzerindeki etkilerini sıraladığımızda:

- Günümüzün iş ve hayat düzeni, ulaştırma hizmetlerinin aksamadan işlemesine bağlıdır.
- Ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesi, üretim faktörlerinin hareketliliğini ve verimini artırır
- Gelir dağılımının düzenlenmesine fayda sağlar.
- Ulaştırma sektörü 1 milyondan fazla kişiye istihdam sağlar (Görsel 3.3).



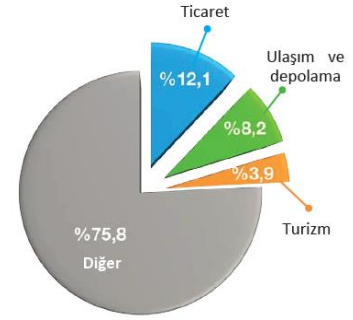
Görsel 3.3: Türkiye'de ulaşım sektöründe istihdam edilen kişi sayısı toplam istihdam içinde önemli bir paya sahiptir. Bu durum ulaşım sektörünün Türkiye ekonomisine önemli katkılar sunduğunun göstergesidir. TÜİK, Ekim, 2020

3.1.2 Ticaret Sektörünün Ekonomiye Katkısı

Ticaret; üreticiden tüketiciye kadar uzanan taşıma, depolama, tezgâhlama ve ambalajlama gibi bir çok işlemi kapsar. Daha yaygın bir tanımla kazanç amacı taşıyan bütün faaliyetler, ticaret kelimesi ile ifade edilir.

Ticaret sektörü, iç ticaret ve dış ticaret olmak üzere iki kısımda ele alınır. İç ticaret; kâr amacıyla yapılan, sadece ham maddelerin ve mamul maddelerin satımıyla ilgili faaliyetleri kapsar. Dış ticaret ise malların ve sermayenin ülke dışına aktarımı ile ilgilidir. Dış ticaret, dış alım (ithalat) ve dış satım (ihracat) olmak üzere iki şekilde gerçekleşir. Türkiye'de gayrisafi

yurtiçi hasıla (GSYH) hesaplamalarında ticaret, turizm ve ulaşım gibi hizmet sektörleri yaklaşık %25'lik oranıyla önemli paya sahiptir (Grafik 3.4).



Grafik 3.4: Türkiye'nin GSYH'sine ticaret, ulaşım ve turizm sektörlerinin katkıları TÜİK, 2018

Türkiye'de iç ve dış ticaret oldukça canlı bir yapıya sahiptir. Dış alım ve dış satımdaki bu canlılık ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkilemektedir. Türkiye, Dünya Bankası 2019 yılı Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'nda, satın alma gücü paritesine (SGP) göre dünyanın 13. ve Avrupa'nın 5. büyük ekonomisidir. Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki ticari ilişkilerde kolaylık sağlayan Gümrük Birliği Anlaşması, Türkiye ticaretinde AB ülkelerinin büyük bir yer kaplamasını sağlar. Türkiye'nin ticaret ortakları içinde AB birinci; AB'nin ticaret ortaklarında ise Türkiye dördüncü sıradadır.

Türkiye İstatistik Kurumu ile Ticaret Bakanlığı dış ticaret verilerine göre 2018 yılında Türkiye'nin dış satımı (ihracat) 167 milyar dolar iken, dış alımı (ithalat) 190 milyar dolardır. Buna göre Türkiye'nin dış ticaret hacmi 329 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ülkemizin 2018 yılında 51 milyar dolar dış ticaret açığı vardır. Bu dönemde en çok dış satım yaptığımız ülke Almanya'dır. Dış satımda bu ülkeyi Birleşik Krallık, İtalya, Irak ve ABD takip etmiştir. Dış alımda ise ilk sırada Rusya Federasyonu yer alırken bu ülkeyi Çin, Almanya, ABD ve İtalya takip etmektedir.

3.1.3 Turizm Sektörünün Ekonomiye Katkısı

İnsanlar, tarihin her döneminde değişik nedenlerle seyahat etmiştir. Günümüzde ise sanayinin gelişmesi, refah düzeyinin yükselmesi ve insanların dinlenme, gezme ve keşfetme ihtiyaçlarının artması turizmi daha önemli hâle getirmiştir.

Türkiye, coğrafi konumunun etkisiyle çok büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Yer şekilleri ve iklim çeşitliliği, tarihî ve kültürel değerlerin zenginliği Türkiye'de golf, dağcılık ve kültür turizmi gibi çeşitli turizm faaliyetlerinin yapılmasına imkân tanır.

Türkiye'de turizm geliri, 2018 yılında 29,5 milyar dolardır. Ülkemizde turizm gelirlerinin en yüksek olduğu alan deniz turizmidir. Akdeniz ve Ege kıyıları deniz turizmi için caziptir.

Sosyal ve ekonomik bir olay olarak 20. yüzyıla damgasını vuran turizmin önemini şöyle açıklayabiliriz:

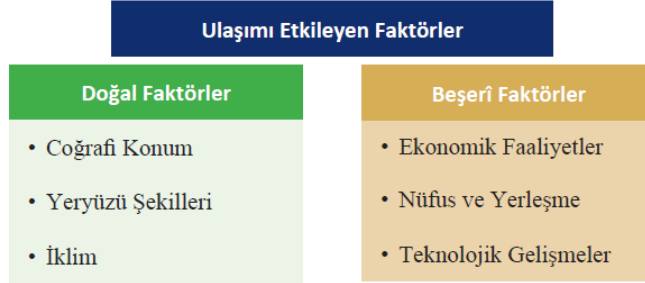
- Turizm, milyonlarca insanı üretici ve tüketici olarak ilgilendirir.
- Turizm, sağladığı döviz gelirleri ile dış ticaret bilançolarının düzeltilmesini sağlayan bir faktördür.
- Turizm, ekonominin itici ve sürükleyici bir elemanıdır.
- Doğal ve kültürel çevrenin korunması ve değerlendirilmesini sağlayan bir faktördür.

Turizmin Türkiye ekonomisi için önemi büyüktür. Çünkü ülkemizin turizm potansiyeli azımsanmayacak bir düzeydedir. Zengin doğal ve tarihî alanlar Türkiye'ye her yıl binlerce turistini gelmesini sağlar. Artan turizm yatırımları ve turistik alanların tanıtımı ile bu sektörün

ekonomideki payı artmıştır. Dış ticaret açığını azaltmada ve döviz girdisi sağlamadaki önemi ile turizmin ekonomideki yeri daha da önem kazanmaktadır.

3.2 Ulaşımı Etkileyen Faktörler

Ulaşım, mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. Ulaşım altyapısının kurulması ve ulaşım sistemlerinin gelişmesi üzerinde etkili olan faktörleri; doğal ve beşerî olmak üzere iki başlıkta incelemek mümkündür (Şema 3.5).



Şema 3.5: Ulaşım üzerinde etkili olan faktörler

3.2.1 Doğal Faktörler

Coğrafi Konum

Coğrafi konum, dünyadaki ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasi özelliklerini belirlemede önemli bir faktördür. Önemli ticaret yolları üzerinde bulunan, iklim ve yer şekilleri koşulları uygun ve denizlere kıyısı olan ülkelerin konumu ulaşımın gelişimini olumlu yönde etkiler.

Asya ve Avrupa kıtalarının arasında yer alan, Afrika Kıtası'na yakın olan Türkiye sahip olduğu coğrafi konum ile dünyada ulaşımın geliştiği ülkelerden biri olmuştur. Anadolu'da çeşitli dönemlerde farklı ulaşım sistemleri ön plana çıkmış ve dünya ticaretini etkilemiştir. İlk Çağ'da kervan yolları, kıyı şehir devletlerinin ortaya çıkmasıyla gelişen deniz yolları, 19. yüzyılda kara içi ulaşımında bir devrim sayılan demir yolları, II. Dünya Savaşı sonrasında kara yolları, 1980 sonrasında ise hava yolları ve boru hatları önem kazanmıştır.

Yeryüzü Şekilleri

Fiziksel çevrenin ulaşım faaliyetleri üzerindeki etkileri, günümüzde teknolojik gelişmelere rağmen önemini korumaktadır. Yeryüzü şekilleri, ulaşım sistemi içinde daha çok kara yolunu etkilemektedir. Ancak hava ulaşımında da gerek hava alanlarının gerekse ekonomik uçuş yollarının belirlenmesinde yeryüzü şekilleri dikkate alınmaktadır. Demir yolları için de sarp ve eğimli arazilerde güzergâhın düz bir hâle getirilmesi için yer yer köprüler ve tüneller yapılmakta ya da bazı yerler doldurularak ulaşım sağlanmaktadır.

Ulaşım ile ilgili yapılan bu çalışmalar, yapım maliyetlerini artıran işlerdir. Bununla birlikte teknolojinin gelişmesi demir yollarının 3.000 m üzeri yüksekliğe erişmesine imkân sağlamıştır.

Ortalama yükseltisi 1.132 m olan ülkemizin kuzeyinde Kuzey Anadolu Dağları'nın, güneyinde Torosların kıyıya paralel uzanması; doğu batı yönünde uzanan bu dağların Doğu Anadolu Bölgesi'ne doğru birbirine yaklaşması, sıkışarak yükselmesi ulaşımı ve ulaşım hatlarını etkilemiştir. Dağ sıralarının uzanışı nedeniyle kıyı ile iç kesimler arasındaki ulaşım, geçitler sayesinde yapılmaktadır.

İklim

Ulaşım sistemleri, genellikle bulundukları alanın iklim koşullarına uygun bir şekilde yapılır. Ulaşım faaliyetlerinin iklimden olumsuz etkilenmesi, daha çok sıra dışı hava koşulları yüzünden olur. Buz tutması, sağanak yağışlar, sis ile görüş mesafesinin azlığı büyük kazalara yol açarak ulaşımı olumsuz yönde etkiler. Türkiye’de özellikle karasal iklimin hakim olduğu Doğu Anadolu Bölgesi’nde yoğun kar yağışı, tipi ve çığ nedeniyle yollar zaman zaman kapanmaktadır.

3.2.2 Beşerî Faktörler

Beşerî faktörler arasında ulaşımı etkileyen en önemli unsurlar, nüfus ve ekonomik faaliyetlerdir. Genel olarak gelişmiş ülkelerde ulaşım ve haberleşme faaliyetlerinde çalışanların faal nüfustaki oranı %7 ile % 10 arasındadır. Bunun nedeni her şeyden önce ulaşım, ticarete, bunlara bağlı olarak da üretim ve tüketim faaliyetlerine bağlıdır. Tarımsal ürünlerin ya da madenlerin işlenmek için fabrikalara, işlenmiş maddelerin de tüketileceği yerlere gönderilmesi ancak geniş ve düzenli ulaşım sistemleriyle mümkün olmaktadır. Ayrıca teknolojiye meydana gelen gelişmeler ulaşım sistemlerini iyileştirmiş, bu durum da yolcu taşımacılığında güvenlik, konfor ve hız gibi özellikleri beraberinde getirmiştir.

3.3 Ulaşım Sistemlerinin Yerleşme ve Ekonomik Faaliyetlere Etkisi

Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri, modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir. Ulaşım faaliyetleri ve yerleşmelerin gelişmesi arasında sıkı bir ilişki vardır. Ulaşım fonksiyonunun özünü meydana getiren ulaşım faaliyetleri, istihdamdan çok sanayi, tarım, ticaret, yönetim, turizm ve güvenlik gibi fonksiyonların altyapısını oluşturduğu için kent yerleşmeleri açısından son derece önemlidir. Ticaret ve sanayisi yoğun olan kentlerin kara, demir veya deniz yolları bakımından önemli bir noktada olduğu dikkati çeker. Ulaşım imkânları rahat ve kolay olan bir yerleşmenin, zaman ilerledikçe bu imkânlarını kullanarak ticaretini geliştirmesi daha kolaydır. Nitekim İpek Yolu veya Baharat Yolu gibi önemli yollar üzerinde tarih boyunca birçok şehir kurulmuştur.

Bir bölgenin ulaşım sistemlerinin gelişmesinde bölgenin diğer bölgelere ve sanayi kuruluşlarına göre konumu da önemlidir. Yani bölgenin çevresinde gerçekleştirilen ekonomik faaliyetler, o bölgenin ticaret yollarının transit geçiş bölgesi olmasını sağlayabilir. Bu durum da bölgenin ekonomik açıdan gelişmesinde oldukça etkili olacaktır.

Ülkemizde ulaşım sistemlerinin gelişmiş olduğu bölgelere bakıldığında ekonomik faaliyetlerin ve yerleşmelerin bu bölgelerde yoğunlaştığı görülür. Ekonomik faaliyetlerin temel süreçlerinden olan dağıtımın ulaşım sistemleri ile sıkı bağı yadsınamaz. Dolayısıyla bir bölgede ulaşım sistemlerinin gelişmiş olması, ekonominin doğası gereği ekonomik faaliyetlerin de gelişeceği anlamına gelmektedir.

Kocaeli

Çevresindeki illere göre konumu ve ulaşım sistemlerinin gelişmesi nedeniyle bir sanayi ve transit geçiş şehri niteliğindeki Kocaeli, ulaşımın ekonomiye ve yerleşmeye etkisini incelemede güzel bir örnek teşkil etmektedir.

Kocaeli’nin sanayileşmesinde en önemli etken, tüm ulaşım imkânlarına sahip olmasıdır. Kara ve demir yolu ağları ile yapılan taşımacılık, özellikle Avrupa ve Orta Doğu’ya yapılmakta olup limanlar ile yapılan deniz taşımacılığı da önemli bir boyuta ulaşmıştır. İstanbul ve Bursa gibi önemli ticaret ve sanayi merkezlerine yakınlığı, yatırımlar açısından Kocaeli’yi öncelikli

Ulaşım sistemlerinin gelişmiş olması Kocaeli’ni, Türkiye’nin en önemli sanayi kenti haline getirmiştir. Kocaeli’de GSYİH’nin yüzde 69,9’unu sanayi sektörü oluşturmaktadır. İlde Sanayi Odasına bağlı yaklaşık 1.300 sanayi kuruluşu faaliyet göstermektedir. Bu sanayi kuruluşları, ağırlıklı olarak Gebze, İzmit ve Körfez ilçelerinde toplanmıştır. Ülkemizin en büyük 100 sanayi kuruluşunun 18’i Kocaeli’de bulunmaktadır. Kocaeli’nin imalat sanayii açısından ülke içinde ve dış ticaretteki payı ise %13’tür. Sahip olduğu sanayi kolları; kimya, metal eşya, otomotiv ve makine sanayisinin yanında taş ile toprağa dayalı sanayi olarak sayılabilir. Ülke genelinde tüketilen toplam elektrik enerjisinin yaklaşık yüzde 10’u Kocaeli’de sanayi faaliyetlerinde tüketilmektedir. İlde 7’si aktif olmak üzere 12 organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Kocaeli, kişi başına düşen yıllık millî gelir açısından son 10 yıldır ülke genelinde birinci sırada yer almaktadır. Bu değer, Türkiye ortalamasının yaklaşık iki buçuk katıdır. Genel bütçe ve vergi gelirlerine katkı bakımından da Kocaeli %17,41 ile Türkiye sıralamasında ikinci sırada yer almaktadır.

Çanakkale

The map illustrates the geographical distribution of the Ottoman Empire's administrative centers. The four main capitals are marked as follows:

- Ortaol (Orange dot):** Located in Bursa.
- Yeni ortaol (Green dot):** Located in İstanbul.
- Devlet yeri (Red dot):** Located in Eskişehir.
- Demir yeri (Black dot):** Located in Ankara.

Other cities shown on the map include Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çorlu, Kocaeli (İzmit), Zonguldak, Bartın, Karabük, Ereğli, Düzce, Bolu, Sakarya (Adapazarı), Yalova, Bursa, Balıkesir, Bozüyük, Kütahya, Eskişehir, Afyonkarahisar, Uşak, Salihli, İzmir, Manisa, Çanakkale, Eceabat, Bozcaada, Lésvos, and Chios. The Marmara and Ege Seas are also labeled.

www.mbsunu.com

3.4 Türkiye’de Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

Türkiye, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapması ve önemli bir jeopolitik konuma sahip olması nedeniyle ulaşım konusunda oldukça zengin tarihsel izler barındırmaktadır. İpek Yolu, Baharat Yolu ve Kral Yolu gibi önemli ticaret yollarının rotası üzerinde olması bunun göstergesidir.

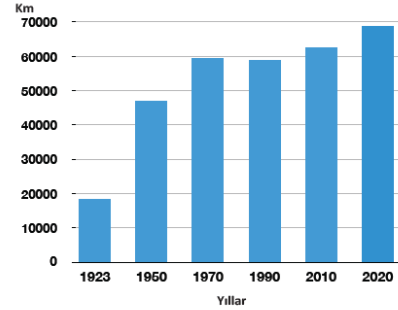
Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de tarihsel süreç içerisinde teknolojinin gelişimiyle orantılı olarak ulaşım sistemlerinde büyük değişimler ve gelişmeler meydana gelmiştir.

3.4.1 Kara Yolları

Kara yolu ulaşımının en büyük özelliği, nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin yer aldığı bütün noktalara erişime imkân vermesi ve ulaşım sistemleri arası geçişlere uygun olmasıdır. Bu özelliği ile kara yolu taşımacılığı, tarihten bu yana toplum refahının gelişmesinde en önemli rolü üstlenen ve kalkınmanın en temel itici gücü olarak hizmet veren ulaşım sistemi olarak ön plana çıkmıştır.

Ülkemizde kara yolu ulaşımının tarihçesine bakıldığında Osmanlı Devleti’nin Yükseliş Dönemi’nde ihtiyaçlara bağlı olarak kara yolu ağının geliştirildiği ve uzun müddet bu ağın kullanıldığı görülür. Ancak Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde savaşlardan dolayı yollar yeterince geliştirilememiştir..

Cumhuriyet’in ilk yıllarında öncelikle yerleşim birimleri arasındaki seyahat süresini kısaltan, ulaşamayan yerlere ulaşımı sağlayan bir kara yolu sistemi hedeflenmiştir. Bu dönemde ulusal sınırlar içerisinde toplam 18.350 km’lik kara yolu bulunmaktadır (Grafik 3.5).



Grafik 3.5: Türkiye’de yıllara göre otoyol, devlet ve il yollarının toplam uzunlukları TÜİK, 2020

1946 yılında makineli yol yapımına geçilerek 4 olan bölge müdürlüğünün sayısı 10’a çıkarılmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak ülke çapında yol planlama, etüt ve proje çalışmalarına başlanmıştır. 1960’lı yıllara gelindiğinde Türkiye’nin ihtiyacı olan 60 bin km’lik yol ağına ulaşılmıştır.

1970’lerde kara yolunu kullanan motorlu taşıt sayısı giderek artarken trafiğin yoğun olduğu ana yollarda ve büyükşehirlerin çevrelerinde çok şeritli otoyolların yapımı önem kazanmıştır.

1970 yılında yapımına başlanan, 30 Ekim 1973 tarihinde tamamlanarak hizmete açılan 15 Temmuz Şehitler (Boğaziçi) Köprüsü ile çevre yolu, Avrupa ve Asya arasındaki ilk sabit bağlantı olarak Türkiye ulaşım ağının önemli bir halkasını oluşturmuştur.

1985 yılına gelindiğinde asfalt kaplama yol miktarı artarken otoyol çalışmaları önem kazanmıştır. 2000 yılında bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır.

Otoyol: Yüksek trafik kapasiteli yollardır. Bölünmüş yol tipinde olup her bir yönde en az iki şerit mevcuttur.

Devlet yolu: Önemli bölgeleri ve il merkezlerini demir yollarına, havaalanlarına, limanlara bağlayan yollardır.

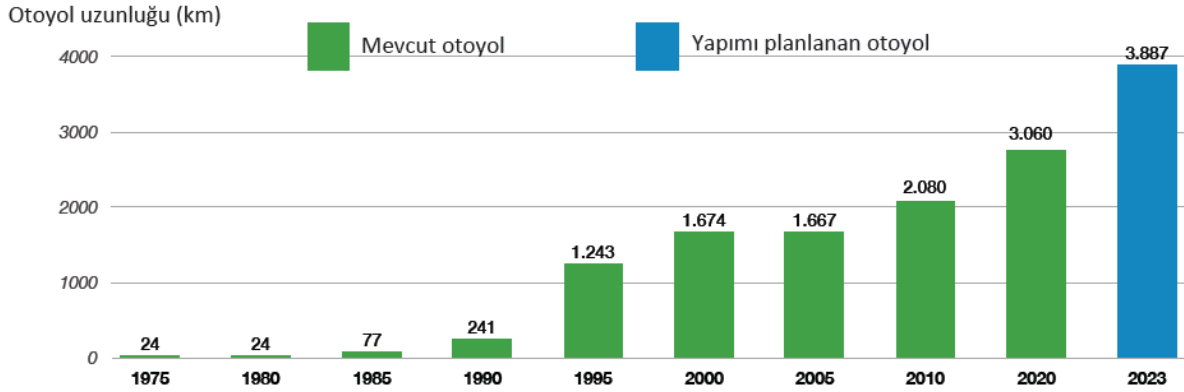
İl yolu: İl sınırları içerisinde kalan şehir, ilçe ve kasabaları birbirine bağlayan ve aynı zamanda il merkezlerini demir yollarına, havaalanlarına, limanlara bağlayan yollardır.

Günümüzdeki kara yolu ulaşım ağına bakıldığında Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda 2020 yılı itibarıyla 3 bin km otoyol, 31 bin km devlet yolu ve 34 bin km il yolu olmak üzere toplam 68 bin kara yolu ağı bulunmaktadır. (Grafik 3.6).



Grafik 3.6: 2020 yılı itibarıyla Türkiye'nin toplam yol ağı durumu

Otoyollar; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi büyükşehirlerimizin civarında hizmet veren, ülkemizin en yoğun trafiğe sahip güzergâhları üzerinde bulunmaktadır. Son yıllarda otoyol projelerine önemli oranda bütçe ayrılmaktadır. İzmir-İstanbul otoyolu ve Osmangazi Köprüsü bu projelere örnek olarak verilebilir (Grafik 3.7).



Grafik 3.7: Türkiye'de 1975-2020 yılları arasındaki toplam otoyol uzunlukları ile yapımına başlanan ve 2023 yılında tamamlanması planlanan otoyollar

3.4.2 Demir Yolları

Tarihin akışını etkileyen icatlardan biri de demir yollarıdır. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren ticarileşerek yaygınlaşan demir yolları; sanayiye ve ticareti dönüştüren, sanata ve kültüre kısacası insanlığı ilgilendiren her konuya etki eden bir alan olmuştur.

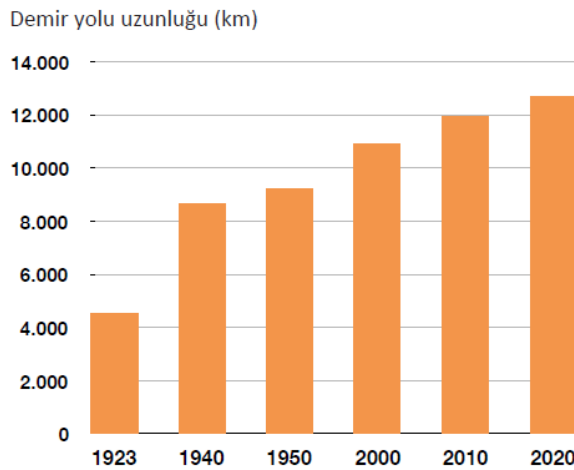
Ülkemizin demir yolu ulaşımında tarihsel bir yolculuğa çıkacak olursak demir yolu çalışmalarına 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın demir yolu hattının açılması ile başlanmıştır. Osmanlı Dönemi'nde yapılan toplam 8.619 km uzunluğundaki demir yolu hattının 4136 km'lik bölümü, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında demir yolu ağlarına önem verilmiştir. 1923-1933 yılları arasında inşa edilen demir yolunun uzunluğu 1.800 km'yi bulmuştur. Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planları ile demir-çelik, kömür ve makine gibi üretim kollarına önem verilmesi demir yolu güzergâhlarını da etkilemiştir. Cumhuriyet öncesinde demir yollarının %70'i, Ankara-Konya hattının batısında kalırken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen demir yollarının %78,6'sı doğu bölgelerine döşenmiştir. Demir yolu yapımı, 1940' lara kadar hızla ilerlerken 1950'lerden itibaren Marshall (Marşal) yardımıyla kara yolu yapımına öncelik verilmesi nedeniyle 1950-1980 yılları arasında sadece 20 km yeni demir yolu hattı yapılabilmektedir (Grafik 3.8). Kara yollarının hızlı gelişimi, demir yollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki gücünü büyük ölçüde zayıflatmıştır. 1955 yılında ulaşım sistemleri içerisinde demir yollarının yolcu taşımacılığındaki payı; %2,2 iken 2000'li yıllara gelindiğinde %2'nin altına düşmüş, yük taşımacılığında da %61'den %5'e kadar gerilemiştir.

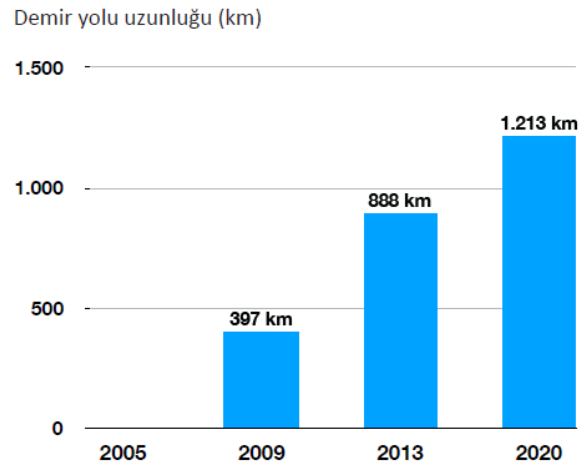
Demir yolunun diğer ulaşım seçeneklerine göre daha güvenilir ve konforlu olması, zamanı daha etkin biçimde kullanmayı sağlaması son dönemde hızlı tren hatlarına ayrı bir önem verilmesine neden olmuştur.

Türkiye'de de 2000'li yıllardan itibaren ulaştırma politikalarının demir yolu lehine değişimiyle Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas ve Bursa gibi yolcu potansiyeli ve nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirine bağlayacak olan koridorlara hızlı tren yapılması için çalışma başlatılmıştır (Grafik 3.9).

Bu bağlamda Türkiye'nin ilk hızlı tren seferi, 2009 yılında İstanbul-Ankara hızlı tren hattının bir parçası olan Ankara-Eskişehir hattında başlamıştır. Eskişehir-Pendik bölümü, 25 Temmuz 2014'te tamamlanarak İstanbul-Ankara yüksek hızlı tren hattı kesintisiz ulaşımına açılmıştır.



Grafik 3.8: Yıllara göre Türkiye'nin demir yolu hattı uzunlukları TÜİK, 2021



Grafik 3.9: Yıllara göre Türkiye'nin hızlı tren hatları TÜİK, 2021

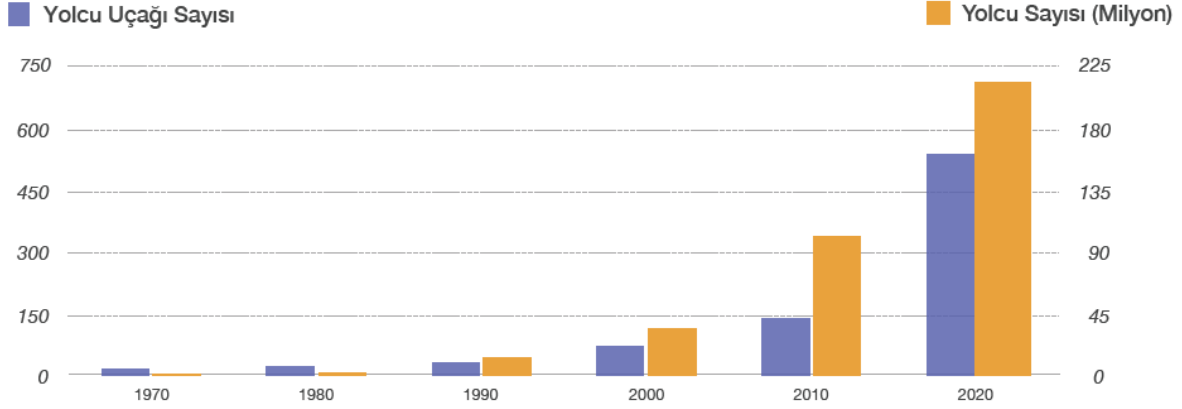
Sanayisi, turizm potansiyeli ve limanı ile ülkemizin üçüncü büyük şehri olan İzmir ve güzergâhındaki Manisa, Uşak ve Afyonkarahisar'dan Ankara'ya kısa sürede ulaşmak için başlatılan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin yapımı devam etmektedir. Proje tamamlandığında İzmir-Ankara arasındaki seyahat süresi 14 saatten 3 saat 30 dakikaya düşecektir.

Küçük Asya ile İpek Yolu güzergâhındaki Asya ülkelerini birleştiren demir yolu koridorunun önemli akslarından biri olan Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattının yapımı devam etmektedir. Bu hattın Sivas-Erzincan, Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren hatlarıyla Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattına entegre edilmesi planlanmaktadır (Harita 3.2).

Harita 3.2: Türkiye'nin demir yolları ağı

3.4.3 Hava Yolları

Anadolu’da ilk havacılık hareketlerinin başlaması Osmanlı Dönemi’ne dayanmaktadır. Sivil havacılık 1933 yılında “Hava Yolları Devlet İşletmesi’nin kuruluşu ile başlamıştır. Daha önce askerî ihtiyaçlar için alınan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hâle getirilmiştir. İlk ticari uçuşlar İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında, ilk yurt dışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir. 1983 yılındaki 2920 sayılı “Sivil Havacılık Kanunu” ile birlikte hava yolu ulaştırmasında belirgin gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Bu tarihe kadar THY, hava yolu taşımacılığında tek liderken bu dönemden sonra özel hava yolu işletmeleri de pazarda yer almaya başlamıştır.



Grafik 3.10: Türkiye’de yıllara göre yolcu uçağı ve yolcu sayıları

İstanbul Atatürk Havalimanı’nın yoğunluğu ve kapasite yetersizliği sebebiyle Bakanlar Kurulu kararı ile yeni bir havalimanının inşa edilmesine karar verilmiştir. 13 Ağustos 2012 tarihinde bölge seçimi yapılarak projenin hayata geçirilmesi için ilk adım atılmıştır. İstanbul Havalimanı, Karadeniz sahilinde Terkos Gölü’ne yakın Arnavutköy-Göktürk-Çatalca kavşağındaki 77 kilometrekarelik alana yapılmıştır. İstanbul Havalimanı 150 milyon yolcu kapasitelidir ve 2018’de ticari uçuşlara başlamıştır.

3.4.4 Deniz Yolları

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, üç kıtanın ana geçiş yolları üzerindeki konumu nedeniyle transit taşımacılık açısından büyük bir öneme sahiptir. Denizciliğin geliştirilmesi ve bu coğrafi avantajın en etkin şekilde kullanılması ülkemizin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Türkiye’de denizcilik işletmeciliğinin ilk adımı 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye ile atılmıştır. 1851 yılında bugünkü İstanbul şehir hatları vapurlarının temeli olan Şirket-i Hayriye, Galata Köprüsü’nden Haydarpaşa’ya, Beşiktaş’tan Üsküdar ve Haydarpaşa’ya olmak üzere iki yeni hatla yolcu taşımaya başlamıştır.

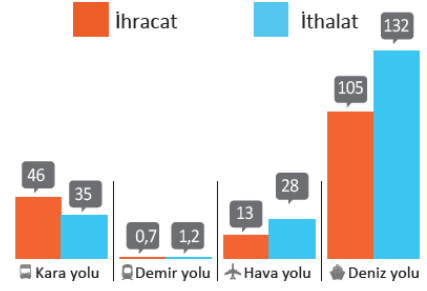
1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan “Kabotaj Kanunu” Türk denizciliği için bir dönüm noktası olmuştur. Bu kanunla; kıyılarımızda ve iç sularımızda yapılacak tüm faaliyetlerin hakları Türk gemilerine ve Türk vatandaşlarına verilmiştir. Ayrıca 1935 yılından itibaren 1 Temmuz “Kabotaj ve Denizcilik Bayramı” olarak kutlanmaktadır.

Deniz yolları işletmesi, 1937 yılında Denizbank’a; 1939 yılında Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Deniz Yolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüklerine; son olarak 1944’te Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğüne verilmiştir.

20. yüzyılın son çeyreğinde kara, deniz ve hava taşımacılığı tüm dünyada bütünleşme eğilimine girmiştir. Yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan çok biçimli taşımacılık, özellikle konteynerlerin ortaya çıkmasıyla önem kazanmıştır.

Türkiye’de uluslararası ticaretin yaklaşık %60’ı en ucuz taşıma türü olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir (Grafik 3.11). Bu nedenle ticari işlevi yüksek Haydarpaşa, İskenderun, Bandırma, Derince, Samsun, İzmir ve Mersin limanları oldukça önemlidir. Bu limanların birçoğunun hinterlandının hem kara hem demir yolu ile bağlantısı vardır.

Türk Deniz Ticaret Filosu'nu oluşturan gemilerin çoğunluğunu, kuru yük gemileri oluştururken deniz yollarında taşınan önemli yükler; maden cevherleri, tahıl ürünleri, orman ve sanayi ürünleri gibi dökme kuru yüklerdir. Konteyner taşımacılığında önde gelen limanlarımız arasında başı %37'lik payla İstanbul Ambarlı çekerken İzmir, Mersin ve İstanbul Haydarpaşa limanları da konteyner taşımacılığında önemlidir.



Grafik 3.11: Türkiye'de dış ticaretin ulaşım sistemlerine göre dağılımı (milyar dolar) 2019 TÜİK.

Ülkemizde uluslararası araç taşımacılığında (Ro-Ro), ilk olarak Haydarpaşa-Trieste (Triest, İtalya) ile başlayan hatlara Mersin, İzmir bağlantılı Venedik-Trieste olarak devam edilmiş, sonrasında buna Karadeniz hattı da eklenmiştir. Türkiye'nin uluslararası yolcu taşımacılığında (krvaziyer) önde gelen limanları, ana krvaziyer limanı özelliğindeki İstanbul, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Alanya ve Antalya limanlarıdır.

3.4.5 Boru Hatları

Günümüzde en çok kullanılan enerji kaynakları olan petrol ve doğal gazın en hızlı ve güvenli taşıma şekli borularla yapılanıdır. Bu yöntem, aynı zamanda üretim merkezleri ile tüketim merkezlerinin birbirine boru hatlarıyla birleştirilmesidir (Harita 3.2).

Tamamı Türkiye'de Yer Alan Ham Petrol Boru Hatları

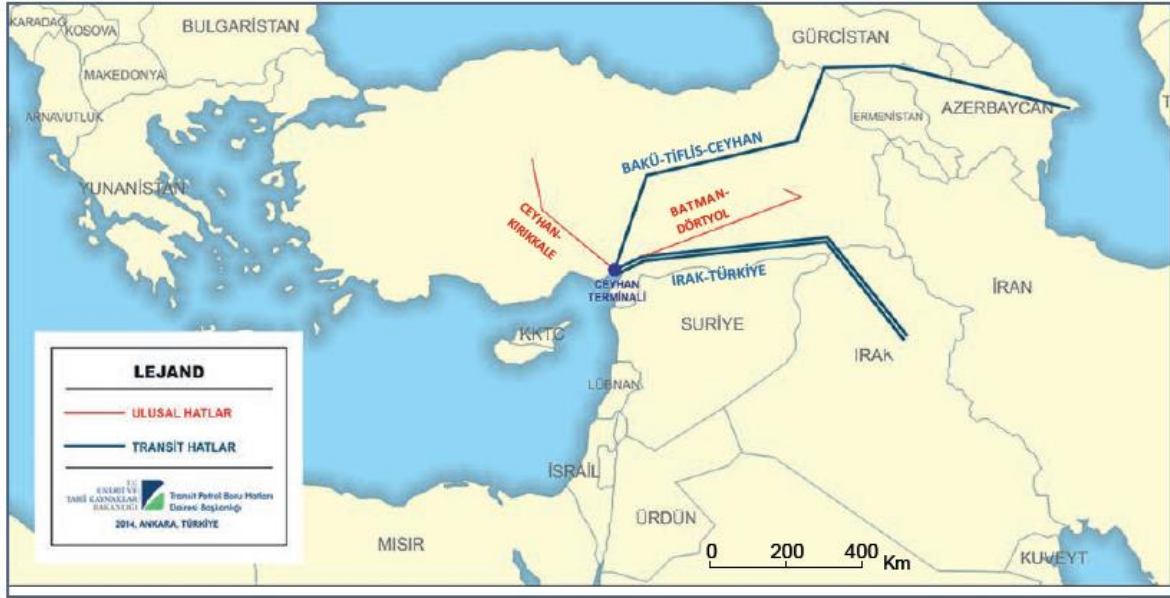
Türkiye'de ilk boru hattı, 1967 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından Batman-Dörtöy (İskenderun Körfezi) arasında döşenmiş ve işletmeye açılmıştır. Yıllık kapasitesi 3,5 milyon ton olan boru hattının uzunluğu 511 km'dir.

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

1976'da Kerkük'te ve Irak'ın diğer sahalarında üretilen petrolün Ceyhan (Yumurtalık) Terminali'ne taşınması amacıyla inşa edilmiştir. Hat, 986 km uzunluğunda olup 1987 yılında bir boru hattı daha inşa edilmiştir. Irak-Türkiye boru hattından Ceyhan Terminali'ne yıllık yaklaşık 70 milyon ton petrol gelmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC)

Azerbaycan ve Hazar Bölgesi'nde üretilecek petrolün güvenli, ekonomik ve çevre sorunu oluşturmeyen bir boru hattı sistemi aracılığıyla Azerbaycan, Gürcistan üzerinden Ceyhan'a taşınması ve buradan da tankerlerle dünya pazarına ulaştırılması hedeflenir. 2006 yılında petrol akışı başlayan boru hattı, 1.796 km uzunluğundadır ve taşıdığı petrol miktarı yıllık 50 milyon tondur (Harita 3.3).



Harita 3.3: Türkiye'nin petrol boru hatları

Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı (ITG)

Avrupa Birliği INOGATE Programı kapsamında geliştirilen Güney Avrupa Gaz Ringi'nin ilk aşaması olarak Türkiye ve Yunanistan doğal gaz hatlarının bağlanmasını içeren anlaşma 2003'te imzalanmıştır. Böylelikle 2007 yılında Türkiye'den Yunanistan'a gaz akışı başlamıştır.

Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı)

Türkiye'ye Bulgaristan sınırından giren boru hattı; Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa ve Eskişehir güzergâhını takip ederek Ankara'ya ulaşır ve bu hat 845 km uzunluğundadır. Hattın kapasitesi, yıllık yaklaşık 15 milyar m³tür.

İran-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı

Proje ile başta İran olmak üzere doğudaki kaynaklardan alınacak doğal gazın boru hattı ile Türkiye'ye taşınması amaçlanmıştır. Yaklaşık 1. 491 km uzunluğundaki hat, Doğubayazıt'tan başlayıp Erzurum, Sivas ve Kayseri üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır. Hattın bir kolu da Kayseri ve Konya üzerinden Seydişehir'e ulaşmaktadır.

Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)

BTE, Azerbaycan'ın Hazar Denizi'nde bulunan Şah Deniz sahasından üretilen gazı Türkiye'ye taşıyan, 690 km uzunluğunda ve 20 milyar metreküp kapasiteye sahip bir hatır. 2005-2007 yılları arasında inşa edilen hat, 2007'den beri faaliyet göstermektedir.

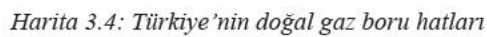
Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Mavi Akım)

1997'de BOTAŞ ve Gazexport arasında imzalanan 25 yıllık Doğal Gaz Alım Satım Anlaşması kapsamında doğal gaz, Rusya'dan Karadeniz geçişli bir hat ile Türkiye'ye ulaşmaktadır. Anlaşmaya göre doğal gaz sevkiyatı yıllık 16 milyar metreküp seviyesine ulaşacaktır.

Türkiye'nin Enerji Diplomasisindeki Yeni Hamlesi: TANAP

Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Türkiye ve Azerbaycan iş birliği ile gerçekleştirilen doğal gaz taşıma projesidir. Bu doğal gaz boru hattı ile birlikte Türkiye'nin

TANAP, Türkiye'nin Gürcistan sınırından başlayarak Yunanistan sınırına kadar uzanır. Toplamda 3.500 km uzunluğundaki doğal gaz hattının 1850 km'si Türkiye'den geçmektedir. Bu doğal gaz boru hattında Azerbaycan'ın Şahdeniz sahasından çıkarılacak 16 milyar metreküp doğal gazı taşınacaktır. Böylece Azerbaycan doğal gazı Türkiye ve Avrupa'ya ulaşacaktır. TANAP'ın yatırım değeri 10 milyar doların üzerindedir. Bu proje Türkiye'yi yakın coğrafyasında enerji politikalarının merkezi yapabilecek bir potansiyele sahiptir (Harita 3.4).



12.Sınıf Coğrafya Konu Özetleri

2.Ünite : Beşeri Sistemler

4.Bölüm : Küresel Ticaret

4.1 Dünya Ticareti ve Ticaret Bölgeleri

Geçmişten günümüze ticaret; insanların ekonomik, kültürel, sosyal ve siyasi etkileşimlerine katkıda bulunan önemli bir olgudur. Ticaret kişi ya da toplumların kazanç sağlamak amacıyla bir yerden bir yere taşıdıkları her türlü ham ya da işlenmiş mal, hizmet, yiyecek içecek gibi şeylerin alım satımını ve değiş tokuşunu kapsayan ekonomik bir etkinliktir.

4.1.1 Ticaretin Gelişimi

Eski çağlarda insanlar, üretim faaliyetlerine başladıklarında ellerindeki ihtiyaç fazlası ürünleri gereksinim duydukları başka ürünlerle değiş tokuş ederek ticaretin başlamasını sağlamışlardır. Paranın icadıyla ticari faaliyetler bambaşka bir boyut kazanmıştır.

Ticaretteki en büyük değişim, Batı Avrupa'da Sanayi Devrimi'nden sonra gerçekleşmiştir. Buhar gücüyle çalışan makinelerin icadıyla seri üretime geçilmiştir.

Üretimdeki artışın bir sonucu olarak ulaşım da gelişmiştir. Üretilen her türlü ürünün tüketiciyle buluşması; kara, hava, demir ve deniz yollarındaki hızlı ve güvenli taşımacılıkla sağlanmıştır.

Ticaretin gelişmesindeki bir diğer husus nüfus yoğunluğudur. Ticari faaliyetlerde arz (üreticinin piyasaya sürdüğü ürün miktarı) ve talep (istem) son derece önemlidir. Arz ve talebin çokluğu ürün miktarını ve çeşitliliğini önemli ölçüde etkiler.

4.1.2 Dünya Ticaret Merkezleri ve Ağlarının Küresel Ekonomideki Yeri

Küreselleşme; mal ve hizmetlerin, paranın, teknolojinin, kültürlerin ülke sınırları düşünülmezsizin akışı ve aktarımı olarak tanımlanabilir. Teknoloji ve iletişim araçlarındaki hızlı gelişme, dünyayı sık kullanılan tabiriyle küresel bir köy hâline getirmiş, uzakları yakın etmiştir. NASA'nın uzay araştırmalarıyla ilgili yaptığı herhangi bir açıklamanın Azerbaycan'ın bir kasabasından dünya ile aynı anda öğrenilebilmesi veya pek çok dile çevrilmiş bir kitabın dünyanın çeşitli ülkelerindeki insanlar tarafından okunması küreselleşmenin bir sonucudur.

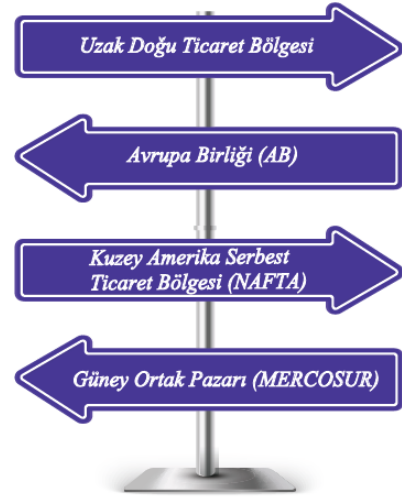
Bilgilere ve olaylara bu denli çabuk ulaşma kültürel aktarımı da hızlandırır. Çeşitli ülkelere ait gelenekler, müzikler, yayınlar, söyleyişler, filmler ve diziler hızla yayılmakta ve farklı kültürlerce benimsenmektedir. Kültürümüze has bir yiyecek olan dönerin diğer dünya ülkelerinde Türkisch Kebap olarak adlandırılması ve dünya mutfaklarında yer edinmesi küreselleşmenin bir sonucudur.

Ekonomik anlamıyla küreselleşme; ülkeler arasındaki gümrük uygulamaları ve kotalar gibi kısıtlayıcı unsurların ortadan kaldırılarak paranın ve her türlü ürünün uluslararası dolaşımıdır. Küreselleşme sonucu üretim, sadece iç pazara değil dünya pazarlarına yönelik yapılır. Küreselleşme ile ürün çeşitliliği artar ve rekabet sonucu kaliteli üretim gerçekleşir. Zamanında teslim ve satış sonrası destek gibi uygulamalar ile müşteri memnuniyeti üst düzeye taşınmaya çalışılır. Bu durum ticaretin küresel ölçekte gelişimine katkı sağlar.

4.1.3 Dünya Ticaretine Yön Veren Uluslararası Bölgeler ve Kuruluşlar

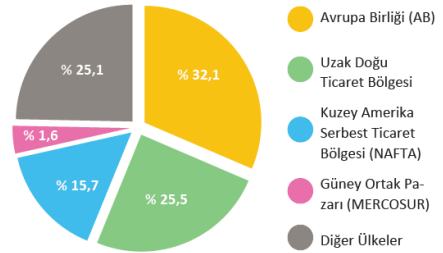
Dünyada ticaretin ve sanayinin en yoğun olduğu dört önemli bölge vardır (Şema 4.1). Bu bölgelerdeki ve bölgeler arasındaki alım satım faaliyetleri dünyada bir ticaret ağını ortaya çıkararak küresel ekonominin temel dinamiğini oluşturmuştur.

Ticaret bölgeleri, dünyadaki ekonomik gücü elinde bulunduran ülkelerden oluşur. Dünya ticaretinin yaklaşık % 32'si Avrupa Birliği (AB), % 25'i Uzak Doğu Ticaret Bölgesi, %15'i Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA) ülkeleri tarafından gerçekleştirilir (Grafik 4.1). Dünya ticaretinde söz sahibi bu merkezler; gıda, enerji, tarım, otomobil, maden ürünleri ve hizmet gibi sektörlerin imal ettiği her türlü ürünü küresel pazarda en hızlı ve güvenli şekilde tüketiciyle buluşturur.



Şema 4.1: Uluslararası ticaret bölgeleri

Uluslararası ticaret ya da dış ticaret denildiğinde genellikle akıllara kahve, muz, petrol, otomobil ve giyim gibi dünyanın her yerine gönderilen ürünler gelir. Oysaki son yıllarda hizmet sektörü uluslararası yatırımlarda çok büyük bir paya sahip olmaya başlamıştır. Tıbbi hizmetler, bilgisayar programcılığı, iş danışmanlığı, reklamcılık, mimari tasarım, film ve eğlence sektörü küresel pazarda büyük talep görmektedir.



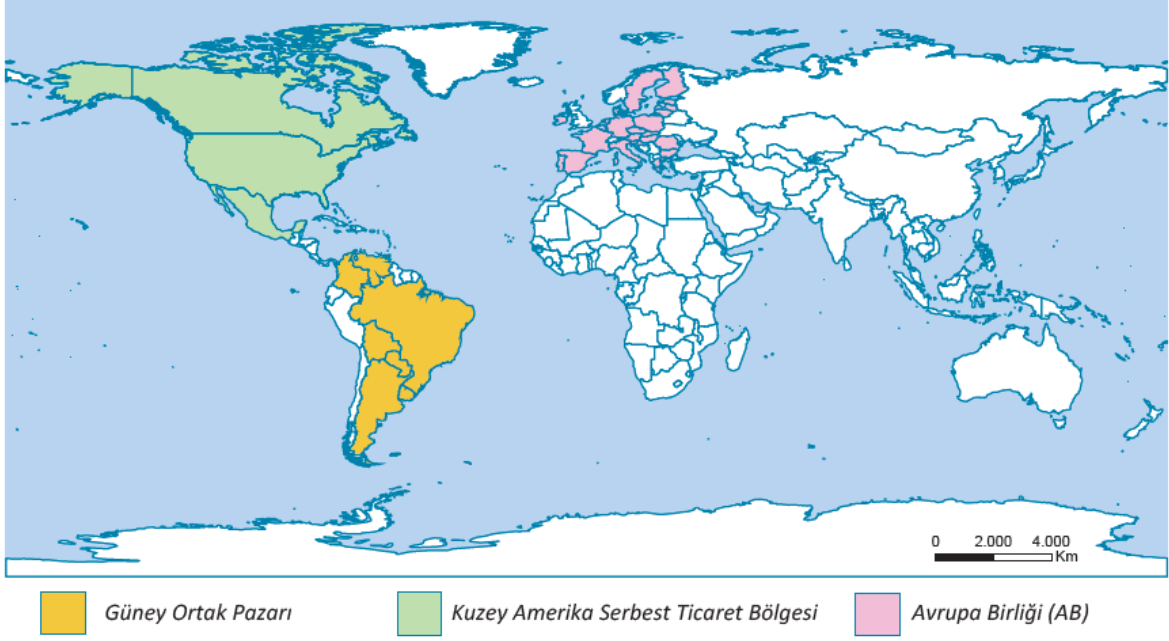
Grafik 4.1: Bölgelerin dünya ticaretindeki payları 2018, DTÖ

Uzak Doğu Ticaret Bölgesi

Günümüzde ekonomik faaliyetlerdeki en hızlı yükseliş başta Japonya olmak üzere Doğu Asya ülkelerindedir. Japonya dışında 'Asya Kaplanları' olarak bilinen Tayvan, Singapur, Hong Kong ve Güney Kore Doğu Asya ticaretindeki hızlı yükselişe ciddi bir ivme kazandırmıştır.

Günümüzde üretim denince akla ilk gelen ülke olan Çin, ekonomi politikasındaki reformla dışa açılmış ve son kırk yılda ciddi bir büyüme katetmiştir. Ülke nüfusunun çok fazla olmasından dolayı iş gücündeki ucuzluk, dünyadaki pek çok şirketin fabrikalarını Çin'e taşımasını sağlamıştır. Tarım, sanayi ve hizmet sektöründeki artan büyüme, Çin'i üretimde dünyanın en büyük gücü hâline getirmiştir.

Küreselleşen dünyada devletler, ülkeler arası ekonomiyi canlı tutmak adına birtakım ticari birlikler oluşturmuşlardır (Harita 4.1).



Harita 4.1: Uluslararası ticaret örgütleri

Üye devletler arasında gümrük birliği ve vergi indirimleri gibi birtakım imtiyazlar sağlanır. Bu birliklerden bazıları şunlardır:

Avrupa Birliği (AB)

Avrupa Birliği'nin temeli 1951'de 'Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulması ile atılmıştır. Topluluk, 1958'de Roma Antlaşması'yla üye ülkeler arasında ortak gümrük rejimini hedefleyen iş gücü, hizmet ve sermaye dolaşımına izin veren Avrupa Ekonomik Topluluğuna dönüşmüştür. 1992 Maastricht (Mastriht) Antlaşması'yla üye ülkelerin 2000 yılından sonra tek para ve tek bayrak kullanması, sınırların kaldırılması ve askerî bakımdan güvenliğin sağlanması amaçlanmıştır. Birlik, 1994 yılında Avrupa Birliği adını almıştır. 27 üye ülkeden oluşan AB, dünya nüfusunun yaklaşık %5,7'sini temsil etmesine rağmen dünyanın en büyük siyasi ve ekonomik örgütlenmesidir. AB, 15,6 trilyon dolarlık gayrisafi yurtiçi hasılası (GSYH) ile ABD'den sonra en büyük GSYH'ye sahip bölgedir. Yaklaşık 448 milyon tüketici kapasitesi ve 2,1 trilyon avroluk bir ithalat hacmiyle dünyanın en önemli pazarlarından biri olan AB, enerji ve ham madde, yatırım malları, kimyasal ürünler ve tarım ürünleri gibi pek çok ürün ithal ederek dünyadaki diğer ihracatçılar için ekonomik girdi sağlamaktadır.

Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA)

1 Ocak 1994'te ABD, Kanada ve Meksika tarafından üye ülkeler arasındaki gümrük vergileri gibi ticari engellerin kaldırılması amacıyla kurulmuştur. NAFTA'nın amaçlarından biri Kuzey Amerika Kıtası'nda ekonomik ve toplumsal istikrarın sağlanmasıdır. Yürürlüğe girdikten sonra Kuzey Amerika'nın ticaret hacmini %75 oranında artıran NAFTA, bölgede önemli bir pazar oluşturarak ticaret hacmini genişletmiştir.

Güney Ortak Pazarı (MERCOSUR)

26 Mart 1991 tarihinde kurulmuştur. Birliğe üye Güney Amerika ülkeleri arasında serbest ticaret dolaşımını ve gümrük birliğini içeren ticari bir ortaklıktır. Ekonomik hacmi ile AB ve NAFTA'dan sonraki en büyük ticari oluşum olan MERCOSUR, yalnız üye ülkelerle değil bölgesel ve küresel ticari bloklar ve diğer dünya ülkeleri ile de ekonomik iş birliği yapmaktadır.

4.2 Türkiye’deki Ticaret Merkezleri ve Ticari Ürünler

Ülke sınırları içerisindeki her türlü mal ve hizmet alım satımına iç ticaret denir. Ülkemizde iç ticaret hareketli bir yapıya sahiptir. Bu canlılıkta; ülkemizdeki iklim çeşitliliğine bağlı olarak yetişen farklı tarım ürünleri, ülkenin büyük ve küçükbaş hayvancılık yapılan alanlarının farklı yerlerde olması, balıkçılığın yapıldığı kıyı kentlerinden denize kıyısı olmayan bölgelere deniz mahsullerinin ulaşımı, nüfusun ve sanayi tesislerinin dağılımındaki dengesizlik, madenlerin çıkarıldığı ve işlendiği yerlerdeki farklılık, gelişmiş ulaşım ağı, pazarlama ve reklamcılık faaliyetlerindeki değişim ve gelişim gibi sebepler etkilidir. Türkiye’de ticaretin geliştiği büyük şehirlere en çok, işlenmiş sanayi ürünleri gönderilirken kırsal kesimden büyük şehirlere tarım ürünleri ve sanayi ham maddeleri gönderilir. İç ticaretimize konu olan ürünler şöyledir:

Tarım ve Hayvancılık Ürünleri	Sanayi Ürünleri	Hizmet Sektörü
		
Buğday, zeytin, çay gibi ürünler üretim bölgelerinden Türkiye’nin geneline dağıtılır. Balık ihtiyacının büyük bölümü Karadeniz’den, kırmızı et doğu ve iç bölgelerimizden karşılanır. Kümes hayvancılığı nüfusun yoğun olduğu büyük şehirlerin çevresinde yapılır.	Tekstil, dokuma, deri, madencilik, kimya, petrol ürünleri, otomotiv, orman ürünleri ve taş toprağa bağlı sanayi ürünleri farklı bölgelerde üretilip iç ticaret akışını sağlar.	Çeşitli turizm faaliyetleri, İstanbul ve İzmir gibi illerimizde her yıl düzenlenen fuarlar iç ticaretimizi canlandırır. Eğitim, sağlık ve bankacılık gibi sektörlerde verilen hizmetler iç ticaretin gelişimini destekler.

Türkiye’de iç ticaretin gerçekleştiği merkezler şöyle sınıflandırılır:

Büyükşehirler: İstanbul, İzmir, Ankara, Adana, Bursa ve Gaziantep gibi büyük şehirlerimiz hem üretim hem de tüketim merkezleridir. Bu iller; dış alım ve dış satımın gerçekleştiği, gelen malların tüm ülkeye dağıtıldığı büyük ölçekli ticaret merkezleridir. Bu iller içinde İstanbul, iç ticaretin çok büyük bir bölümünü gerçekleştirir. İstanbul, ticaretin yanı sıra sanayi, finans ve borsa faaliyetlerinin gerçekleştiği, tarihî turizm varlıklarına sahip önemli bir merkezdir.

Sanayi Bölgeleri: Maden rezervlerine (Zonguldak kömür havzası) ya da büyük sanayi tesislerine (Adapazarı çevresi) sahip olan bölgelerdir. Sanayi bölgelerinde aynı zamanda ulaşım ve ticaret gelişmiştir.

Küçük ve Orta Büyüklükteki Şehirler: Büyük şehirlerde üretilen malları bünyesine toplayan ve çevresindeki illere dağıtan etki alanı sınırlı şehirlerdir. Karadeniz için Trabzon, Samsun; İç Anadolu için Konya, Kayseri; Doğu Anadolu için Malatya, Erzurum; Güney Doğu Anadolu için Gaziantep, Şanlıurfa, Diyarbakır gibi iller bulundukları alanların ticaret merkezleri konumundadır.

Turistik Kent ve Kasabalar: Antalya, Bodrum, Çeşme, Fethiye, Kuşadası, Bozcaada gibi turistik şehir ve kasabalar, özellikle turizm sezonunda hem yerli hem de yabancı turistler

tarafından tercih edilen önemli tüketim alanlarıdır. Bu alanlar, gıda ve hediyelik eşya gibi ürünlerin tüketimi ile konaklama tesislerinde verilen hizmetlerle ticaretin canlı olduğu bölgelerdir.

Tarım Bölgeleri: Türkiye’de bölgelere göre farklı tarım ürünlerinin yetişmesi ve bu ürünlerin hem iç hem de dış pazarlara gönderilmesi, tarım bölgelerinde ticareti geliştirmiştir. Karadeniz’de fındık ve çay, Akdeniz’de turunçgiller, Ege’de üzüm ve incir gibi ürünler yetiştikleri alanların ticari potansiyelini etkileyen tarımsal ürünlerdir.

Pazar, Panayır ve Fuarlar: Pazarlar çeşitli mal ve hizmetlerin alınıp satıldığı yerlerdir. Panayırılar, yılın belli zamanlarında faaliyet gösteren sergi niteliğindeki geçici alışveriş sahalarıdır. Fuarlar ise çoğu zaman belirli ürünlere yönelik (kitap, mobilya, züccaciye vb.) olarak yapılan, üreticiyle tüketiciyi buluşturan sahalardır. Bu ticaret merkezlerinin her biri iç ticaretin canlanmasını ve gelişmesini destekler.

4.2.1 Elektronik Ticaret ve Siber Güvenlik

Günümüzde bilişim teknolojilerindeki hızlı değişim ve bu teknolojileri kullanabilen genç ve dinamik nüfusun fazla olması ticarete bambaşka bir boyut kazandırarak ‘ elektronik ticaret’ (e-ticaret) kavramını oluşturmuştur (Tablo 4.1). E-ticaret; özel olarak oluşturulmuş sistemler yoluyla Genel Ağ üzerinden verilen veya alınan siparişler ile mal ve hizmetleri alıp satma işlemidir..

Elektronik ticaret ile birlikte Anadolu’nun ücra bir köyünde Genel Ağ yoluyla oturduğunuz yerden gıda, uçak bileti, tekstil ürünü, elektronik eşya vb. ihtiyaç duyduğunuz herhangi bir ürünü kolayca sipariş edebiliriz.

Ticaret, dürüstlük ve güvene dayalı olmalıdır. Özellikle sanal ortamda gerçekleşen alışverişlerde sipariş edilen ürünle karşılaşılan ürün aynı olmayabilir. Bu durum e-ticaret müşterisini mağdur edebilir. Böyle durumlarla karşılaşmamak için alışverişler devletin onayladığı, güvenli altyapıya sahip sitelerden yapılmalıdır.

Tablo 4.1: Dünyada ve Türkiye’de E-Ticaret (TÜİK, BM ve Dünya Bankası, 2020)

Dünyada ve Türkiye’de E-Ticaret		
	Dünya Nüfusu 7,8 milyar	Türkiye Nüfusu 83 milyon
	Dünyadaki Genel Ağ Kullanıcısı 4,6 milyar	Türkiye’deki Genel Ağ Kullanıcı Sayısı 62 milyon
	Dünyadaki E-Ticaret Hacmi 4 ,1 trilyon dolar	Türkiye’nin E-Ticaret Hacmi 24,6 milyar dolar

E-ticaret, hayatı kolaylaştırmasının yanında birtakım riskleri de beraberinde getirir. Bunlardan en önemlisi, siber güvenliğin ihlali ile ortaya çıkan siber suçlardır. Sanal ortamda kanunlara aykırı olarak gerçekleşen ve suç olarak tanımlanabilen her türlü eyleme siber suç denir.

Tüketicinin güvenli altyapıya sahip olmayan Genel Ağ sitelerinden alışveriş yapması, siber dolandırıcılık vakalarını her geçen gün artırmaktadır. Cep telefonları ve bilgisayarlar gibi teknolojik cihazlar vasıtasıyla kişisel her türlü bilginin sızması, banka ve kredi kartı bilgilerinin kopyalanması mümkündür.

Bilgisayar kullanımının bu denli artışı, siber anlamda suç işlemeyi kolaylaştırmıştır. Siber saldırıya uğrayanların sayıca artması, siber güvenliği ulusal güvenliğin bir parçası hâline getirmeyi zorunlu kılmıştır.

4.3 Anadolu’nun Ekonomik Güç Simgesi: Tarihî Ticaret Yolları

Eski çağlarda ticari istikamet doğudan batıya doğruydü. Çin, Hindistan ve diğer Doğu medeniyetlerinde üretilen ürünlerin Avrupalı tüketiciye ulaşması Anadolu’nun kara yolları ve limanları vasıtasıyla mümkündü. Anadolu’nun üç kıta arasında yer alması, önemli boğaz ve denizlere sahip olması bu topraklara hâkim olan Hititlerden Bizanslılara, Selçuklulardan Osmanlı’ya pek çok medeniyetin ekonomik ve siyasi gücü elinde bulundurmasını sağlamıştır. Bu topraklar üzerinden geçen Kral Yolu, İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi önemli tarihî yollar

Anadolu'ya hükmeden devletleri dönemin siyasi gücü yapmıştır. Osmanlılar ile altın çağını yaşayan tarihî ticaret yolları, imparatorluğun zayıflaması ve Batılı denizcilerin doğuya ulaşan alternatif güzergâhlar bulması ile önemini yitirmiştir.

Anadolu Yarımadası'nda kurulan her medeniyet, var olan eski ticari güzergâhları geliştirmiş ve büyük bir yol şebekesi inşa etmiştir. Özellikle Selçuklular Dönemi'nde inşa edilen kervansaraylar, Anadolu'yu kıtalar arası bir transit ticaret merkezine dönüştürmüştür. Kervansaraylar, ticaretin yoğun olarak yapıldığı yerlerde tüccarların barınma ihtiyacını karşılayan misafirhanelerdir. Bunlar, aynı zamanda halk için birer kültür ve sosyal yardımlaşma sahası olarak da kullanılmıştır.

Günümüzde de önemli bir ulaşım potansiyeline sahip Anadolu toprakları, çağın vazgeçilmez enerji kaynakları olan petrol ve doğal gaz boru hatlarının geçiş sahasıdır. Ülkemiz geçmişte olduğu gibi günümüzde ve gelecekte de jeopolitik konumu gereği ticaretin kavşak noktası olmaya devam edecektir.

İpek Yolu

Geçmişten günümüze Doğu ve Batı arasında ticari ve kültürel bir bağ kurmuş olan İpek Yolu, geçtiği güzergâhlarda pek çok medeniyetin gelişimine katkı sağlamıştır. İpek Yolu ismi, son asırlarda verilmiş olmasına rağmen tarihi çok eskiye dayanır. Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz'e, oradan da Avrupa'ya bağlanan bu ticaret yolu ipek dokumacılığının dünyaya açılan kapısı olmuştur (Harita 4.2). Anadolu toprakları, coğrafi konumu itibarıyla doğu ile batı arasındaki bağlantıyı sağlayan bir köprü niteliğindedir. Bu yüzden Anadolu, İpek Yolu'nun ticari güzergâhında kilit bir noktadadır.

Tek bir rotadan oluşmamakla birlikte yaklaşık 7.000 kilometrelik bu tarihî yol, Çin'in eski başkentlerinden biri olan Xian (Şian) kentinden başlar, Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelerek burada ikiye ayrılırdı. İlk yol Afganistan'dan Hazar Gölü'ne, ikinci yol ise İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırdı. İpek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli eşyalar Anadolu üzerinden kara ve deniz yolu ile Avrupa'ya aktarılırdı. Bu durum Anadolu'yu çok önemli bir ticari merkez hâline getirmiştir. Vasco da Gama'nın (Vaskö dö Gama) Ümit Burnu'nu bularak Hindistan'a ulaşması, bu yolun zaman içerisinde önemini yitirmesine sebep olmuştur.



Harita 4.2: Tarihi İpek Yolu güzergâhı

Baharat Yolu

Batı ve Doğu arasında ticari ve kültürel bağlantıyı sağlayan bir diğer tarihî yol da Baharat Yolu'ydü. Baharat Yolu'nun başlangıç noktası Hindistan'dı. Hindistan'dan ve Sri Lanka'dan Kızıldeniz'deki Akabe Körfezi'ne, Yemen kıyılarına ve Basra Körfezi'ne taşınan mallar Fenike, Filistin, İskenderiye ve Karadeniz'den deniz yoluyla Avrupa'ya ulaştırılıyordu. Baharat Yolu'nun bu güzergâhı, Anadolu'yu çevreleyen Akdeniz, Ege ve Karadeniz'den geçiyordu. Baharat aslında Batı'ya İpek Yolu vasıtası ile de taşınıyordu ve Anadolu, Baharat Yolu için önemli bir güzergâhtı. Fakat İpek Yolu üzerinden daha çok ipek ticareti yapılırdı. Geçmişte doğunun zencefil, zerdeçal ve tarçın gibi baharatları, Baharat Yolu ile Avrupa'ya ulaşıyordu..

4.4 Türkiye'nin Dış Ticareti ve Dünya Pazarlarındaki Yeri

Dış ticaret bir ülkenin diğer ülkelerle yaptığı her türlü alım satımdır. Ülkelerin ihtiyaç duydukları mal ve hizmetlerin farklı olması, doğal kaynakların, ham maddelerin ve işlenmiş ürünlerin farklılık göstermesi uluslararası ticaretin en önemli sebebidir.

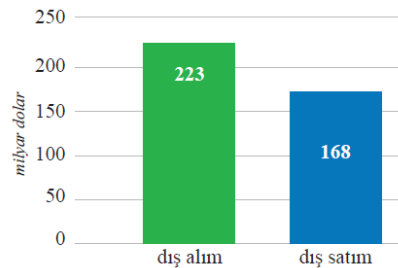
Bir ülke içerisinde üretilen her türlü mal ve hizmetin başka ülkelere satılmasına dış satım (ihracat), yabancı ülkelere satın alınan her türlü mal ve hizmete ise dış alım (ithalat) denir. Bir ülkenin belli bir dönem içinde gerçekleştirdiği toplam dış satım ve dış alım değeri dış ticaret hacmi olarak adlandırılır.

Dış alım giderlerinin dış satım gelirlerinden fazla olması durumuna dış ticaret açığı denir. Ekonomik dengelerinde sıkıntı yaşayan ülkeler dış ticaret açığı verir. Dış satım gelirinin dış alım giderlerinden fazla olması durumu dış ticaret fazlası olarak adlandırılır. Ekonomik gücü yüksek, gelişmiş olan ülkelerin dış ticaret fazlası vardır. Dış ticaret dengesi ise bir ülkenin dış satımdaki gelirleriyle dış alımdaki giderleri arasındaki dengedir.

Türkiye'de seksenli yılların ilk yarısından itibaren ticarette dışa dönük bir politika izlenmeye başlanması, dış ticaret hacminde önemli bir büyüme sağlamıştır. Küreselleşen ekonominin sunduğu fırsatlar, Türkiye'nin konumu, rekabet potansiyeli olan ürünlerin varlığı ve Türkiye'nin nüfusu dış ticaret hacmini artırmıştır.

Dış ticaretin göstereceği gelişmeler, Türkiye ekonomisindeki gelişimde önemli rol oynamıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'nin ihracatında ham madde ve tarımsal ürünler önemli bir yer tutarken bugün ihracatımızın çok büyük bir kısmını imalat sanayisi oluşturmaktadır. Geçmişten bugüne dış ticaret, hem ihracat hem de ithalat bakımından hızla artmış, tarım ürünlerinin yerini sanayi ürünleri almıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde dış alımın payı dış satımdan fazladır. Bu nedenle ticarette giderlerimiz gelirlerimizden fazladır (Grafik 4.2).



Grafik 4.2: Türkiye'nin dış alım ve dış satım tutarı (2018)

Türkiye'nin 2018 yılında ihracatındaki en fazla gelir; motorlu kara taşıtları, makineler, mekanik cihazlar, demir-çelik ve örme giyim eşyalarının satışından elde edilmiştir (Tablo 4.2). 2018 yılı itibarıyla ithalatımızdaki en fazla gider ise makineler, mekanik cihazlar, fosil yakıtlar, demir-çelik, elektrikli makineler ve elektronik cihazların alımında gerçekleşmiştir (Tablo 4.3).

Tablo 4.2: Türkiye'nin Dış Satımında En Çok Yer Tutan Ürünler ve Dünya Pazarındaki Oranları (2018, TÜİK ve DTÖ)

Ürün veya Ürün Grubu	Dış Satım (milyar dolar)	Dünya İhracatında Payı %	Dünya İhracatında Sıralaması
Motorlu kara taşıtları ile parça ve aksesuarları	26,4	1,7	17.
Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar	15,8	0,7	27.
Demir-çelik	11,5	2,7	12.
Örme giyim eşyası ve aksesuar	9	3,8	6.
Elektrikli makineler ve elektronik cihazlar	8,7	0,3	34.
Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar	7,1	1,1	21.
Demir veya çelikten eşya	6,5	2,1	15.
Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	6,2	2,6	9.
Plastikler ve mamulleri	5,9	0,9	24.

Tablo 4.3: Türkiye'nin Dış Alımında En Çok Yer Tutan Ürünler ve Dünya Pazarındaki Oranları (2018, TÜİK ve DTÖ)

Ürün veya Ürün Grubu	Dış Alım (milyar dolar)	Dünya İthalatında Payı %	Dünya İthalatında Sıralaması
Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar	25,7	1,1	25.
Fosil yakıtlar ve yağlar	20	0,8	24.
Demir-çelik	17,3	4	5.
Elektrikli makineler ve elektronik cihazlar	16,5	0,6	33.
Motorlu kara taşıtları ile parça ve aksesuarları	13,8	0,9	24.
Plastikler ve mamulleri	12,9	1,9	16.
Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar	12,5	2	12.
Organik kimyasallar	5,6	1,2	20.
Optik, fotoğraf, sinema, ölçü ve tıbbi cihazlar	4,6	0,8	27.

Serbest Bölge: Bir ülkenin idari sınırları dâhilinde bulunan fakat gümrük sahası dışında bırakılan, ülkenin diğer kesimlerinden farklı olarak ihracat artışına yönelik birtakım ekonomik ayrıcalıkların tanındığı bölgelere serbest bölge denir. Ülkemizde serbest bölgelerin kuruluş amacı:

- İhracat odaklı üretim ve yatırımları desteklemek
- Ülkeye yapılacak yabancı yatırımları ve teknolojik girişleri teşvik etmek
- İşletmeleri ihracata yönlendirmek
- Uluslararası ticaretin gelişimini desteklemektir.

Sınır Ticareti: Komşu iki ülke arasındaki anlaşmaya dayalı olarak yapılan; bölgesel kalkınmayı, istihdamı, bölge halkının ihtiyaçlarını hızlı biçimde gidermeyi hedefleyen özel bir ticaret türüdür.

12.Sınıf Coğrafya Konu Özetleri

2.Ünite : Beşeri Sistemler

5.Bölüm : Türkiye Turizmi

5.1 Türkiye'deki Doğal ve Kültürel Sembollerin Mekân İlişkisi

Bir mekâna ait doğal ve kültürel özellikler o mekânın tanınmasında büyük bir role sahiptir. Çanakkale ve İstanbul boğazları denince Türkiye'nin, fiyort denince Norveç'in, Pisa Kulesi denince İtalya'nın akla gelmesi bu mekânlar için bir sembol hâline gelen doğal veya kültürel yapıların insanlarda oluşturduğu algının bir sonucudur.

Türkiye'de bulunduğu alan için bir sembol hâlini almış pek çok mekân bulunur.

Türkiye'deki Doğal Sembollerin Mekânla İlişkisi

Anadolu, doğal güzelliklerin son derece çeşitli olduğu bir coğrafyada yer alır. Ülkemizin çeşitli alanlarında bulunan şelaleler, kaplıcalar, göller ve diğer yer şekilleri yer aldıkları il ile özdeşleşmiştir.

Peribacaları, Nevşehir'in ününün ülke sınırları dışına çıkmasını sağlamış doğal bir oluşumdur. Bu bölgenin insanlar tarafından tanınması ve ziyaret edilmesinde dünyada nadir rastlanan coğrafi bir oluşum olan peribacalarının etkisi büyüktür.

Volkanik bir dağ olan Erciyes Dağı, Kayseri ilinin popülerliğini artıran önemli bir doğal semboldür. Her yıl yüzlerce turiste ev sahipliği yapan Erciyes Dağı, aynı zamanda Kayseri'nin diğer kültürel özelliklerinin tanınmasında da büyük role sahiptir.

Bolu'ya bağlı Yedigöller, tabiat güzelliğiyle ön plana çıkmaktadır. Bolu için doğal bir sembol olan yedigöller yörenin tanınması ve ekonomik girdisi için önemli bir katma değerdir.

Karstik bir oluşum olan Pamukkale Travertenleri, Denizli ili için doğal bir semboldür ve bu ilin ekonomik kalkınmasında turizmi ön plana çıkaran önemli bir lokomotifir.

Türkiye'deki şelaleler de doğal semboller arasında gösterilebilir. Manavgat, Kurşunlu ve Düden şelalesi Antalya; Muradiye Şelalesi Van için doğal semboldür.

Türkiye'deki Kültürel Sembollerin Mekânla İlişkisi

Türkiye, tarihî ve kültürel güzellikleriyle adeta bir açık hava müzesi konumundadır. Anadolu toprakları coğrafi konumu nedeniyle geçmiş çağlardan bu yana pek çok medeniyetin buluşma, kurulma ve gelişme sahası olmuştur. Bu nedenle birçok mimari yapı, sözlü ve yazılı eser günümüz toplumlarına miras kalmıştır. Bu eserlerden bazıları, yer aldıkları şehirler için bir sembol niteliğindedir.

Ayasofya Camii, Süleymaniye Camii, Ortaköy Camii, Kız Kulesi ve Topkapı Sarayı gibi tarihî yapılar İstanbul'un bir kültür şehri olarak tanınmasında ve markalaşmasında büyük bir öneme sahiptir.

Sümela Manastırı, kemençe, çay ve hamsi denince Trabzon ili akla gelir. Trabzon için bu değerler, önemli bir kültürel sembol olup her yıl yüzlerce ziyaretçi bu değerler için Trabzon'u ziyaret etmektedir.

Adıyaman'da bulunan 2.150 metre yüksekliğe sahip Nemrut Dağı, Komagene Kralı tarafından yapılmış olan anıtsal heykeller ile tanınır. Adıyaman için kültürel bir değer niteliğindeki Nemrut Dağı, özellikle gün doğumunu ve gün batımını izlemek için gelen turistler tarafından ziyaret edilir.

Evleri ve telkâri sanatı ile ön plana çıkan Mardin, kültürel güzelliklerin harmanlanması ve bu alanda âdeta bir marka özelliği göstermesi ile dünyaca tanınan bir şehirdir.

5.2 Türkiye'nin Kültürel Mirası

Uluslararası önem taşıyan, bu nedenle takdire ve korunmaya değer doğal oluşumlara, anıtlara ve sitlere dünya mirası denilmektedir. Türkiye, sahip olduğu tarihsel ve doğal mirasa sahip çıkmış ve bu mirası gelecek kuşaklara aktarmak için önemli çalışmalar yürütmüştür. Bu çalışmaların bazılarında UNESCO ile iş birliği yapılmıştır. Dünyadaki kültürel miraslar ile ilgili çalışmaları yürüten UNESCO tarafından yapılan sınıflandırmaya göre kültürel miraslar, somut ve somut olmayan kültürel miraslar olarak ikiye ayrılmıştır.

5.2.1 Somut Kültürel Miras

Gelecek nesillere aktarım için korunması gereken tarihî yapı, mekân ve anıtlara somut kültürel miras denir. Arkeolojik, mimari ve teknolojik eserler somut kültürel mirasın bir parçasıdır ve günümüzde genelde müzeler vasıtasıyla sergilenir.

5.2.2 Somut Olmayan Kültürel Miras

Somit olmayan kültürel miras; toplumların ve bireylerin kültürlerinin bir parçası olarak adlandırdıkları gelenek ve görenekler, anlatılar, bilgi ve becerilerle beraber bu değerlerle ilgili her türlü araç gereç ile kültürel mekânlar olarak tanımlanır.

Somit olmayan kültürel miras denince halk hikâyeleri, destanlar, masal ve fıkralar gibi sözlü anlatımlar; Karagöz, kukla, halk tiyatrosu gibi gösteri sanatları; kına gecesi, nişan, düğün, nevrüz gibi ritüel ve kutlamalar; dokumacılık, telkâri, nazar boncuğu, sedef kakma gibi el sanatları; yöresel yemekler, halk hekimliği, halk meteorolojisi gibi uygulamalar akla gelebilir.

Türkiye'nin UNESCO Kültür Mirasları

UNESCO'nun amaçları arasında dünyada tüm insanlara ait kabul edilen, evrensel nitelikteki doğal ve kültürel varlıkları belirleyip dünyaya tanıtmak, eski özelliklerini yitirmiş veya yok olmuş doğal ve kültürel değerlerin tüm insanlar tarafından korunması ve yaşatılması için bir bilinç oluşturmak yer alır.

Ülkemizin zengin tarihi ve kültürel birikimine bağlı olarak bugüne kadar UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde ülkemizden 17 adet kültürel varlık yer almıştır.

COĞRAFİ İŞARETLER

Coğrafi işaretler herhangi bir ülke, bölge ya da yöre gibi alanlara has ürünlerin yerelliğini koruyabilmek adına alınan yasal tedbirlerdir. Coğrafi işaretleme 1995 yılından bu yana Türk Patent Enstitüsü tarafından gerçekleştirilir. Türkiye, coğrafi konumu ve kültürel özellikleri ile

çok büyük bir coğrafi işaret potansiyeline sahiptir. Günümüzde tescillenmiş 315 coğrafi işaret bulunurken yaklaşık 400 tane başvuru aşamasında olan coğrafi işaret vardır.

Coğrafi işaret kapsamına alınmış bir ürünün mutlaka en az bir özelliğinin sınırları belirlenmiş bir alandan alınmış olması gerekir. Böylece sahip olduğu alanın adıyla anılan ürünün markalaşması kolaylaşır. Coğrafi işaretleme sayesinde ürün ve üretici korunarak, millî değerleri temsil eden sembol ürünler gelecek nesillere aktarılır. Ayrıca kırsal kesimin kalkınması sağlanarak maddi ve manevi katma değer artar.

Coğrafi işaretlere örnek olarak Afyon kaymağı, Antep baklavası, Bünyan el halısı, Edremit zeytinyağı, Ege pamuğu, Eskişehir lüle taşı, Gemlik zeytini, Hatay ipeği, Kütahya çinisi, Mersin tantunis, Ödemiş patatesi verilebilir.

Coğrafi işaret uygulaması menşe adı ve mahreç işareti olarak ikiye ayrılır.

Menşe Adı: Tüm özellikleri belli bir yere ait olan ve o yer dışında başka bir yerde bulunmayan ürünlerdir. Örneğin Eskişehir’de çıkarılan lüle taşı Türkiye’de sadece Eskişehir’in bazı ilçelerinde yer alır. Bu ürünün Eskişehir dışında herhangi bir yerde üretimi söz konusu değildir. Bu özelliğinden dolayı lüle taşı, menşe işareti ile tescillenmiş bir üründür.

Mahreç İşareti: Üretimi ve işlenmesi gibi süreçlerden en az birinin sınırları belirlenmiş bir alanda gerçekleştirildiği ürünlerdir. Mahreç işareti ürün, menşe işareti kadar mekâna bağlı olmamakla birlikte ürünün imali esnasında en az bir malzemenin belirlenen bölgeden temin edilmesi gerekir. İnegöl köfte, coğrafi işaretler kapsamında bölge olarak ‘Türkiye geneli’nde kayıtlara geçmiştir. Buna göre İnegöl köftesinin, Türkiye’nin her yerinde ‘İnegöl köfte’ olarak etiketlenmesi zorunludur.

Menşe ve mahreç işareti için en önemli özellik, tescillenen ürünün en az bir özelliğinin söz konusu mekânı ve o mekândaki kültürü temsil etmesidir. Böylece ürün, ülke çapında tanınmasının yanı sıra dünya pazarlarında da rakipsiz olarak piyasaya sürülür.

Geleneksel Ürün Adı

Menşe adı ve mahreç işareti kapsamına girmeyen ürünler geleneksel ürün adı kapsamına girer. Bir ürünün geleneksel ürün adı sınıflamasında olması için o ürünü tarif eden adların ilgili piyasada en az otuz yıl boyunca kullanılması gerekir. Geleneksel ürünlerin geleneksel metotlarla ve ham maddelerle üretilmesi gerekir. Lokum, pastırma ve baklava gibi ürünler bu tür ürünlere örnektir.

Coğrafi İşaretler

- Tüketici haklarının korunmasını
- Ürünün gerçek üreticilerinin haklarının korunmasını
- Taklit ürünlerin engellenmesini
- Tarihsel ve kültürel değerlerin korunup dünyaya tanıtılmasını
- Bölgesel kalkınmayı
- İhracat gelirlerinin artmasını sağlar.

5.3 Türkiye'nin Turizm Potansiyeli ve Varlıkları

Ülkemiz göreceli ve mutlak konumu itibarıyla turizm potansiyeli açısından önemli özelliklere sahiptir. Türkiye'nin ılıman kuşakta yer alması, güneşli gün sayısının çokluğu ve üç tarafının denizlerle çevrili oluşu kıyı turizmini geliştirmiştir.

Anadolu, jeolojik ve jeomorfolojik geçmişin bıraktığı farklı yer şekilleri, doğal su kaynakları, zengin bitki ve hayvan çeşitliliği ile geçmişten günümüze farklı kültürlerle ev sahipliği yapmıştır. Anadolu topraklarındaki tarihî ve arkeolojik kalıntılar ve eserler Türkiye'yi turizm açısından bir cazibe merkezi hâline getirmiştir. Ülkemizdeki turizm türleri şöyledir:

Sağlık Turizmi ve Termal Turizm

Ülkemizde çok sayıda sıcak su kaynağı bulunur. Jeotermal zenginlik açısından dünyanın sayılı ülkeleri arasında olan Türkiye bir kaplıca cennetidir. Sıcaklığı 20 ile 110 derece arasında değişen ve zengin mineral özellikleri sayesinde tedavi ediciliği yüksek 1.500'ün üzerinde kaplıca vardır. Dünyadan ve Türkiye'den pek çok turist, yılın 12 ayı bu şifalı suların bulunduğu tesisleri ziyaret etmektedir.

Ülkemiz, son yıllarda medikal sağlık hizmetleri açısından dünya standartlarını yakalamıştır. Saç ekimi, estetik operasyonlar, diş tedavileri ve diğer tedaviler için her yıl çok sayıda turist ülkemizi ziyaret etmektedir.

Kış Turizmi

Türkiye'nin yüksek dağlarla çevrili bir ülke oluşu ve kar örtüsünün yılın büyük bölümünde mevcut olması kış turizmini geliştirmiştir. Son yıllarda yüksek standartlara sahip kayak ve konaklama tesislerinin sayıca artışı, kayak tutkunlarını bu bölgelere çekmektedir. Isparta-Davraz, Erzurum-Palandöken, Bursa-Uludağ, Bolu-Kartalkaya, Kocaeli-Kartepe Türkiye'nin önemli kayak merkezlerinden bazılarıdır.

Yayla Turizmi

Ülkemizde Kuzey Anadolu ve Toros Dağları, yayla turizminin en yaygın olduğu yerlerdir. Yayla turizminde yöreye has mimari ve yaşam biçimini yakından tanıma imkânının yanında dağcılık, atlı doğa gezisi, doğa yürüyüşü, yamaç paraşütü, flora ve faunanın incelenmesi, jeep safari vb. doğa sporlarına uygun alanların bulunması bu turizm çeşidine ilgiyi artırmıştır.

Mağara Turizmi

Türkiye'de yaklaşık 40bin mağara bulunmaktadır. Otuzun üzerinde mağara, turizme açılmıştır. Bunlar dışında uygun ekipman ve rehber eşliğinde girilebilecek pek çok mağara vardır.

Ülkemizdeki en uzun mağara, Beyşehir Gölü yakınlarındaki Pınargözü Mağarası'dır (16 km). En derin mağara ise Anamur yakınlarındaki Çukurpınar Düdeni'dir (1.880 m). Anadolu ve yakın doğu tarihi açısından büyük önem taşıyan, yerleşik yaşama geçilmeden önceki döneme ait Karain, Kocain ve Yarımburgaz gibi mağaralar da önemli turizm alanlarıdır.

Golf Turizmi

Türkiye özellikle Antalya başta olmak üzere Muğla ve İstanbul gibi illerdeki golf tesisleriyle golf turnuvalarının merkezi konumundadır. Golf sahaları, özellikle kıyıya yakın; yeme içme, alışveriş ve konaklama tesisleri yakınındaki alanlarda doğa ile iç içe konuşlanmıştır.

Uluslararası Golf Tur Operatörleri Birliği (IAGTO) tarafından 2008 yılında Antalya'nın Belek beldesi Avrupa'da 'yılın en iyi golf bölgesi' ödülüne layık görülmüştür.

Yat Turizmi

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, yat turizmi açısından büyük bir potansiyel oluşturur (Tablo 5.1). Ege, Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'de yatçıların demirleyecekleri eşsiz koylar, körfez ve limanlar bulunmaktadır. Türkiye'nin en donanımlı yat limanları; Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında İzmir, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kemer ve Antalya'da yer almaktadır.

Kongre Turizmi

Türkiye; Asya ve Avrupa'nın birleştiği noktada olması, eşsiz doğal güzelliklerinin varlığı, yüksek kapasiteli konaklama olanakları ile toplantı ve organizasyon potansiyeline sahiptir. Her yıl binlerce insan iş ve kongre amacıyla Türkiye'yi ziyaret etmektedir (Grafik 5.1). Bununla birlikte ABD, Orta Doğu ülkeleri, Avrupa ve dünyanın pek çok ülkesine günlük tarifeli seferlerinin oluşu kongre turizminin gelişmesini sağlamıştır. Kongre turizminde İstanbul, Antalya ve Ankara ilk üç sırada yer almaktadır.

İnanç Turizmi

Pek çok kültüre ev sahipliği yapan Türkiye'de geçmişten günümüze üç büyük semavi dine (Müslümanlık, Hristiyanlık, Musevilik) ait pek çok ibadethane ve eser bulunmaktadır. Türkiye'de 43 ilde inanç turizmine yönelik değerlendirilecek 316 adet dinî yapının 167'si İslam, 129'u Hristiyan, 20'si Musevi dinine aittir.

Dağcılık Turizmi

Dağcılık; dağ yürüyüşü, kamp kurma ve tırmanmayı kapsayan bir spordur. Ülkemizde dağcılık sporuna hizmet eden farklı yükselikte, çeşitli fauna ve flora sahip çok sayıda dağ bulunmaktadır. Bunlardan başlıcaları; Ağrı Dağı (Ağrı), Beydağlar (Antalya), Erciyes Dağı (Kayseri), Bolkar Dağları (Mersin), Aladağlar (Niğde), Kaçkar Sıradağları (Rize), Munzur Dağı (Tunceli), Süphan Dağı'dır (Van).

Kıyı Turizmi

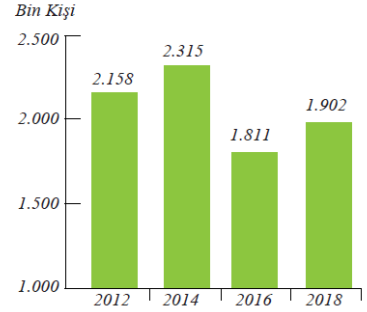
Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu, deniz sezonunun uzun sürmesi, denize girmeye elverişli koy ve körfezlerin çokluğu özellikle Ege ve Akdeniz'de kıyı turizmini geliştirmiştir. Antalya, İzmir, Balıkesir, Muğla ve Çanakkale kıyı turizminin geliştiği önemli merkezlerdir.

Kültür Turizmi

Ülkemizin sahip olduğu kültürel zenginlikler, turizm için çok önemlidir. Mimari yapısı, tarihi, müzik ve giyim tarzının yanı sıra el sanatları ile yöresel yemekleri dikkat çekici özelliktedir.

Tablo 5.1: Türkiye'deki Yat Limanları ve Yatlar ile İlgili Sayısal Veriler

Türkiye'deki yat limanı sayısı	26
Türkiye'deki yat limanlarının yat kapasitesi	11.169
Türkiye'deki toplam yat sayısı	1869



Grafik 5.1: Türkiye'ye iş amaçlı gelen ziyaretçileri gösteren grafik TÜİK, 2019

Son yıllarda yöresel yemek tadımı için ülkemizde bir çok il ziyaretçi akınına uğramaktadır. Özellikle Hatay, Adana ve Gaziantep gibi iller mutfaklarıyla ilgi çekmektedir.

Yukarıda sözü geçen turizm türlerinin dışında av turizmi, hava sporları turizmi, akarsu turizmi, su altı dalış turizmi, kuş gözlemciliği turizmi ve İpek Yolu turizmi gibi turizm türleri de ülkemize dünyanın dört bir yanından ziyaretçi gelmesini sağlamaktadır.

5.4 Türkiye'nin Turizm Politikaları

Türkiye'de turizm ile ilgili çalışmalar Cumhuriyet sonrası dönemde ağırlık kazanmıştır. Atatürk'ün teşvikiyle kurulan Türk Seyyahin Cemiyeti ile bu çalışmalar resmiyete dökülmüştür. Bu cemiyet ile birlikte turizme dair bazı gelişmeler yaşansa da ülkemizde turizmle ilgili en önemli atılımlar, 1980 sonrasında gerçekleşmiştir. 1982'de 'Turizm Teşvik Kanunu' çıkarılmış, 1985 yılında turizm 'kalkınmada özel önem taşıyan sektör' kapsamına alınmıştır. Bu durum, turizm yatırımlarının artması için bir teşvik olmuştur. Turizm Bakanlığı, 80'li yıllardan günümüze turizmi geliştirmek adına pek çok strateji geliştirmiştir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı bunlardan en güncelidir. Plan dâhilinde ülkemizin turizm geliri açısından ilk beş ülke arasına girmesi ve uluslararası bir marka hâline gelmesi öngörülmüştür. Türkiye'de turizm politikalarının çevresel, kültürel ve ekonomik alanda pek çok etkisi vardır.

Türkiye'de Turizm Politikalarının Çevresel Etkileri: Türkiye'deki turizm bölgelerinde yerli ve yabancı turist sayısının artmasıyla turistik tesis ihtiyacının karşılanması için doğal alanların tahribi, aşırı su kullanımı, orman yangınları, trafik, çevre ve ses kirliliği gibi sorunlar yaşanmaktadır. Turizm politikaları dahilinde bu sorunların minimuma indirilmesi ve sürdürülebilir turizmin kapsamlı bir şekilde uygulanabilmesi için çeşitli projeler gerçekleştirilmektedir. Bu projeler kapsamında belirlenen turistik alanlarda plansız yapılaşma, doğal çevrenin tahribatı ve çevre kirliliği gibi konularda olumlu gelişmeler yaşanmaktadır. Turizm alanlarında; ağaçlandırma çalışmalarının yapılması, çevre temizliğine önem verilmesi ve ulaşım ağının geliştirilmesi gibi çevreye katkı sağlayan pek çok çalışma söz konusudur. Ülkemizde keşfedilmeyi bekleyen doğal alanların ve alternatif turizm türlerinin değerlendirilmesi için uygulanacak akılcı politikalarla Türkiye'nin turizmdeki rekabet üstünlüğü artarak devam edecektir.

Türkiye'de Turizm Politikalarının Kültürel Etkileri: Türkiye, kültürel zenginlikleriyle dünyanın dört bir yanından turistini ilgisini çeken bir ülkedir. Ülkemizin kültürel mirasını ve evrensel kültürel değerlerini dünyaya tanıtmak ve gelecek kuşaklara bu değerleri aktarmak için uygulanan politikalar ile pek çok reklam ve tanıtım faaliyeti yürütülmektedir. Bu faaliyetlerin de etkisiyle gerek yurt içi, gerekse yurt dışından pek çok ziyaretçi kültürel değerlerimizi yakından görmek için ülkemize seyahatler gerçekleştirmektedir. Ayrıca 1983 yılından bu yana UNESCO Dünya Miras Sözleşmesi'ne üye olan Türkiye; Ayasofya Camii, Alanya Kalesi, Kekova, Mardin Kültürel Peyzaj Alanı gibi pek çok kültürel değeri UNESCO Dünya Miras Listesi'ne kaydettirmiştir.

Türkiye'de Turizm Politikalarının Ekonomik Etkileri: 1980 sonrasında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu ile yapılan yatırımların artmasıyla turizm sektörü çok büyük bir ivme kazanmıştır. Bu tarihten günümüze turizm Türkiye için önemli bir döviz girdisi sağlamış ve dış ticaret açığının kapanmasında büyük pay sahibi olmuştur (Tablo 5.2). Turizm, bu özellikleriyle ekonomik gelişimin en büyük lokomotiflerinden biridir. Turizm potansiyeli olan alanlar projelerle desteklenerek ve tanıtımı yapılarak popüler hâle getirilmiştir.

Bu alanların turistik değer kazanması, yerli ve yabancı ziyaretçilerin artmasını ve dolayısıyla ekonominin gelişmesini sağlamıştır. Turizm; Türkiye’de bölgeler arası ekonomik farklılıkları azaltan, sektörel zenginliği sağlayan, istihdam açığını kapatan ekonomik bir değerdir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı’na göre turizm politikaları dahilinde 2023’te ülkemize gelecek yabancı turist sayısının 50 milyon, yerli turist sayısının 20 milyon olması beklenirken turizm gelirinin 50 milyar dolar, turist başına yapılan harcamanın 1000 dolar olması hedeflenmektedir. Bu hedeflerin gerçekleşmesi yeni yatırım, teşvik ve istihdam olanaklarının sağlanmasıyla mümkündür.

Tablo 5.2: Turizm Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı ve İhracata Oranı TÜİK, 2019

YILLAR	Turizm Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı	Turizm Gelirlerinin İhracata oranı %
2010	3,4	22
2011	3,6	21
2012	3,7	19
2013	3,9	21
2014	4,3	22
2015	6,2	22
2016	2,6	16
2017	3,1	17
2018	3,9	18

5.5 Turizmin Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Turizm, bir ülkeye ekonomik katkı sağlayan en önemli lokomotiflerden biridir. Ulaşım yolu şirketleri, kiralama şirketleri, otel ve pansiyon gibi işletmeler, yeme içme ile ilgili işletmeler, alışveriş merkezleri gibi pek çok iş sahasına hizmet eder. Turizm; ülkelerdeki işsizliği ve dış ticaret açığını engelleyen, döviz girdisi sağlayan ve dünya barışına katkıda bulunan çok önemli bir ekonomik faaliyettir (Grafik 5.2).

Türkiye gerek jeopolitik konumu gerekse birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olmanın bir sonucu olan kültürel ve tarihî zenginliklerinden dolayı büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Türkiye’deki cari açık sorununu çözmek, istihdam yaratmak ve ülkemizin uluslararası platformlarda tanıtımını yapmak için turizm vazgeçilmez bir sektördür. Turizmin dış ticaret açığını karşılama payı, 2018 itibarıyla yaklaşık %55’tir.

Turizmin GSMH’deki payı, yıllar içinde değişiklik göstermiştir. TÜİK verilerine göre bu pay, 1963’te %0,1 iken 2018’de %3,2’dir. Turizm gelirlerinin ihracattaki oranı, 1963 yılında %2,1 iken 2018’de %18’e yükselmiştir. Bu veriler turizmin son elli yıllık zaman zarfı içerisinde ekonomimizdeki yerinin ve öneminin ne kadar arttığının bir göstergesidir.



Grafik 5.2: Türkiye’de yıllara göre turizm gelirleri ve turist sayısı TÜİK, 2019

Türkiye’de özellikle 1980 yılı sonrasında turizmin Türkiye’nin ekonomik gelişimine katkısı hız kazanmıştır. Bu hızda şüphesiz 1982’deki Turizm Teşvik Kanunu ile artan turizm yatırımlarının etkisi büyüktür. Özellikle istihdam konusunda turizm sektörü bir milyonu aşkın insanın çalıştığı bir sektör olmuştur. Türkiye’de turizm gelirleri, 1980’de 326 milyon dolar iken 1990’da 3.225 milyar dolar, 2018’de 29,5 milyar dolara yükselmiştir (Tablo 5.3).

Tablo 5.3: Türkiye’nin Yıllara Göre Turizm Gelirleri ve Turizmin İhracat Gelirlerine Oranı TÜİK, 2019

Yıllar	Turizm Gelirleri	Turizmin İhracat Gelirlerine Oranı %
1969	37 Milyon Dolar	7
1975	200 Milyon Dolar	14
1980	326 Milyon Dolar	11
1985	1,4 Milyar Dolar	18
1990	3,2 Milyar Dolar	25
1995	5 Milyar Dolar	23
2000	7,6 Milyar Dolar	27
2005	20,3 Milyar Dolar	28
2010	24,9 Milyar Dolar	22
2016	22,1 Milyar Dolar	16
2018	29,5 Milyar Dolar	18

Dünya sıralamasında ülkemiz 2018 yılı itibarıyla gelen turist sayısına göre ilk 10’un içindedir (Tablo 5.4). Türkiye ayrıca 2018 yılında ülkelere göre turizm gelirlerinde 29,5 milyar dolarlık gelirle 13. sırada yer almıştır (Tablo 5.5)

Tablo 5.4: 2018 Yılı Ülkelere Gelen Turist Sayısı
Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) ve TÜİK 2019

Sıra	Ülke	Ziyaretçi Sayısı (Milyon)
1	Fransa	89
2	İspanya	83
3	ABD	80
4	Çin	63
5	İtalya	62
6	Türkiye	46
7	Meksika	41
8	Almanya	39
9	Tayland	38
10	Birleşik Krallık	36

Tablo 5.5: 2018 Yılı Ülkelere Göre Turizm Gelirleri
Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) ve TÜİK 2019

Sıra	Ülke	Turizm Geliri (Milyar \$)
1	ABD	214
2	İspanya	74
3	Fransa	67
4	Tayland	63
5	Birleşik Krallık	52
6	İtalya	49
7	Avustralya	45
8	Almanya	43
9	Japonya	41
13	Türkiye	30