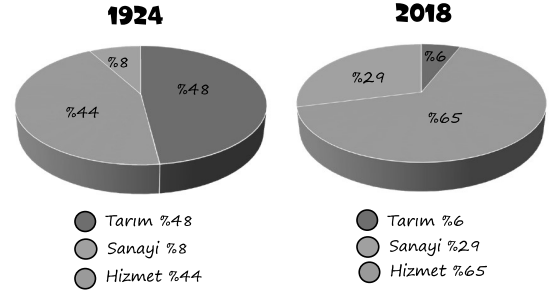


3. BÖLÜM: HİZMET SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ

HİZMET SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Az gelişmiş ülkelerde tarım sektörü ön plandayken gelişmiş ülkelerde hizmet sektörü ön plandadır. Türkiye'de hizmet sektörü her geçen yıl gelişmektedir. 1924'lerde %8 olan hizmet sektörünün payı 2018 yılına gelindiğinde %65'lere çıkmıştır. Tarım sektörü ise %48'lerden %6'lara düşmüştür. Türkiye ekonomisinin önemli bir kısmını hizmet sektörü oluşturmaktadır. Gelecekte bu sektörde çalışanların oranının artarak devam edeceği öngörülmektedir.



ULAŞIM, TİCARET, TURİZM SEKTÖRLERİNİN EKONOMİYE ETKİLERİ

ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE ETKİLERİ

Ulaşım ağlarının gelişmiş olması ülkelerin ekonomileri için çok önemlidir. Ulaşım, ham maddenin, ürünlerin, insanların kısaca tüm sektörlerin taşınmasını ve var olmasını sağlar. Ulaşımı gelişmemiş bir ülkenin diğer sektörleri de geri kalır. Türkiye ekonomisinde ulaştırmanın etkisi %8'ler civarındadır. Ayrıca ulaştırma sektörü 1 milyon civarında insana istihdam sağlamaktadır.



TURİZM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI

Ulaşım sistemlerinin gelişmesi, refah seviyelerinin artması ve teknolojinin gelişmesiyle beraber insanların gezme ve keşfetme isteği artmıştır. Türkiye tarihî ve doğal güzellikleriyle turizm açısından Dünya'nın en değerli ülkelerinden biri konumundadır. Türkiye'nin 2018 turizm geliri 29,5 milyar dolarken 2020 yılında bu COVID-19 salgını nedeniyle 12 milyar dolar civarına düşmüştür. Turizm gelirleri 2021 yılında 24 milyar dolara, 2022 yılında ise 35 milyar dolara çıksa da hâlâ istenilen seviyelerde değildir. Turizm Türkiye ekonomisi için çok önemlidir. "Bacasız sanayi" olarak adlandırılan turizm faaliyetleri milyonlarca insana istihdam sağladığı gibi Türkiye'nin dış ticaret açığının kapanmasına ve ülkemize döviz girişine olarak sağlar. Turizmin GSHM'deki payı %3,9 civarındadır.



TİCARET SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI

Ambalaj, taşıma, depolama gibi kazanç amacı güden tüm faaliyetler ticaret sektörü içinde değerlendirilir. Ticaret sektörünün gayrisafi millî hasılamızdaki payı %12 civarındadır. Türkiye'de iç ve dış ticaret gelişmiştir. Avrupa Birliği ile Türkiye arasında yapılan Gümrük Birliği Anlaşması AB ile Türkiye arasındaki ticareti geliştirmiştir.



TÜRKİYE'DE ULAŞIMI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

DOĞAL FAKTÖRLER

COĞRAFI KONUM: Türkiye Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak bir köprü görevi görür. Bu durum Türkiye'nin transit ticarete önemli bir konumda olmasını sağlayarak ulaşımına verilen önemi artırmıştır. Türkiye'nin coğrafi konumu hem kara yolu ulaşımında hem de hava yolu ulaşımında kilit noktada olduğu için gelişim göstermiştir.

YERYÜZÜ ŞEKİLLERİ: Türkiye'nin dağlık ve engebeli bir araziye sahip olması ulaşım üzerinde olumsuz bir etki oluşturur. Teknolojik gelişmeler yer şekillerinin ulaşım üzerindeki etkisini biraz olsun azaltsa da hâlâ ulaşım faaliyetleri yer şekillerinden önemli oranda etkilenmektedir. Türkiye'nin kıyı kesimleri boyunca doğu-batı yönünde sıradağlar uzandığı için iç kesimleri kıyı kesimleri arasındaki ulaşım geçitlerle sağlanır. Ege kıyılarında dağların uzanışı doğu-batı yönündeki ulaşımı kolaylaştırırken kuzey-güney yönünde ulaşımı zorlaştırır. İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Trakya kesiminde yer şekilleri nispeten daha sade olduğu için ulaşım daha kolaydır.

İKLİM: İklim, ulaşım faaliyetleri üzerinde aksama ya neden olacak şekilde dönemsel olarak etki eder. Daha çok, normalin dışında hava olayları yaşandığı zaman ulaşımında aksamalar görülür. Doğu Anadolu'da yaşanan ani kar yağışları bazı dönemler yolların kapanmasına ve ulaşımın aksamasına neden olur.

BEŞERİ FAKTÖRLER

Teknolojinin, ekonominin, sermaye birikiminin fazla olduğu gelişmiş ülkelerde ulaşım da gelişmiştir. Türkiye'nin son yıllarda ekonomik anlamda ilerlemesi ve gelişmesiyle ulaşım hizmetlerinin gelişimi hızlanmıştır.



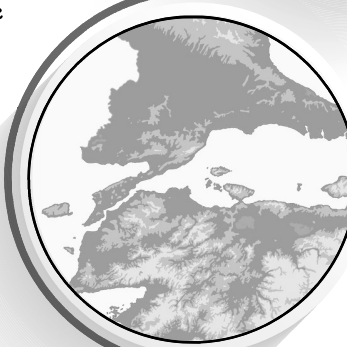
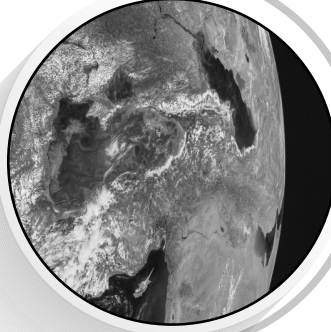
ULAŞIM SİSTEMLERİNİN YERLEŞME VE EKONOMİK FAALİYETLERE ETKİSİ

Ulaşım faaliyetlerinin gelişmiş olduğu bölgelerde yerleşmeler hızla gelişir ve büyür. Çünkü ulaşım tüm ekonominin taşıyıcısı durumundadır. Ulaşımın gelişmediği bölgelerde sanayi, turizm, ticaret gibi ekonomik sektörler de gelişim gösteremez. Ulaşımın kilit noktası konumundaki şehirlerde sanayi ve ticaretin daha yoğun olduğu görülür. Örneğin, İstanbul, İzmir gibi ulaşımın geliştiği şehirler aynı zamanda ekonominin ve ticaretin de geliştiği yerlerdir. Sanayi, ticaret, ekonomi, turizm alanları ulaşımı beslediği gibi aynı zamanda ulaşımın da beslenirler.

KOCAELİ: İstanbul'a yakın olması ve Anadolu'ya açılan kapı konumunda bulunması, Kocaeli'nin sanayi bölgesine dönüşmesine ve sonrasında hızla göç alarak büyük bir yerleşim alanı olmasına olanak sağlamıştır.

Kocaeli'nde 1.300 sanayi kuruluşu, 12 organize sanayi bölgesi bulunur. Kişi başına düşen yıllık millî gelirden Kocaeli uzun yıllardır birinci sıradadır. Kocaeli demir, kara, hava yolu gibi tüm ulaşım ağlarına sahiptir. Kocaeli'nin hızla büyümesini sağlayan ana faktör bu ulaşım ağlarıdır.

ÇANAKKALE: Çanakkale Marmara Bölgesi gibi ekonominin ve ticaretin yoğun olduğu bir bölgede olmasına rağmen ulaşım güzergâhlarından uzak kaldığı için gelişmemiştir. Sanayi, ticaret gibi ekonomik faaliyetlerin az olduğu gibi yerleşme ve nüfusun da seyrek olduğu bir yer konumundadır. Çanakkale'de ulaşımın geliştirilmesi ve İstanbul geçiş yoğunluğunun azaltılması için Çanakkale 1915 Köprüsü yapılmıştır. Bu zamana kadar fazla gelişim gösteremeyen Çanakkale şehri, Çanakkale 1915 Köprüsü'nün açılmasıyla beraber gelişimini hızlandıracaktır.



Kodlamalar ve Notlar

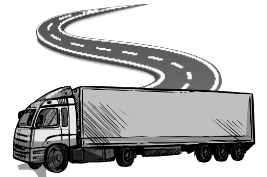
TÜRKİYE'DE ULAŞIM SİSTEMLERİ

KARA YOLLARI

Teknolojik gelişmelerle birlikte demir, deniz ve hava yollarında her geçen gün gelişmeler yaşansa da kara yolları hâlâ büyük oranda önemini korumaktadır. Bu durumun temel nedeni kara yoluyla Türkiye'deki bütün noktalara erişimin mümkün olmasıdır.

Geçmişten Günümüze Kara Yollarının Gelişimi

- ▶ Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'nin kara yolu uzunluğu 18.350 km'dir.
- ▶ 1950'de Kara Yolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1960'ta 60.000 km'lik kara yolu ulaşım ağına ulaşılmıştır.
- ▶ 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) yapılmıştır.

BİLGİ
KÖŞESİ

1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ



1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu 18.03.2022'de hizmete açıldı.

OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ



Osmangazi Köprüsü 2016 yılında açılmıştır. İstanbul-İzmir arasını bağlayan otoyol 4 Ağustos 2019'da açılarak köprüyle beraber proje tamamlanmış ve İstanbul-İzmir arası 3,5 saate düşmüştür.



Otoyol: Yerleşim yerlerinin dışından geçen, ortadan ayrılmış çok şeritli, hızlı trafik akışı için yapılmış yollardır. Trafikğin hızlı akması için yollara belirli yerlerden giriş yapılabilir. Otoyollar hızlı ulaşım için çok önemlidir. Türkiye'de İstanbul, İzmir, Ankara, Adana ve Bursa çevresinde hizmet veren 3 bin km'lik otoyol bulunur.



1

Aşağıdaki şehirlerden hangisine otoyol ile ulaşım sağlanamaz?

- A) Gaziantep B) Aydın
C) Antalya D) Bolu
E) Bursa

2

Aşağıdaki illerin hangisinde yol yapım maliyeti daha yüksektir?

- A) Mardin B) Konya
C) Antalya D) Bitlis
E) Kırşehir

1) C 2) D



Coğrafyanın Kodları



DEMİR YOLLARI

Geçmişten Günümüze Demir Yollarının Gelişimi:

- ▶ İlk demir yolu Osmanlı Dönemi'nde 1856 yılında İzmir-Aydın arasında açılmıştır.
- ▶ Cumhuriyet Dönemi'nde 1923-1933 arasında demir yollarının uzunluğu 1.800 km'ye ulaşmıştır.
- ▶ 1950'lerde Marshall yardımlarıyla daha çok kara yolu yapımına yönelme olmuştur. 1950-1980 arasında sadece 20 km uzunluğunda demir yolu yapılmıştır.
- ▶ 2000 yılından sonra tekrar demir yollarına önem vermeye başlamıştır. Önemli şehirleri bağlayacak hızlı tren projeleri planlanmıştır. 2014 yılında İstanbul-Ankara hızlı tren hattı açılmıştır.



Türkiye'de Yüksek Hızlı Trenler

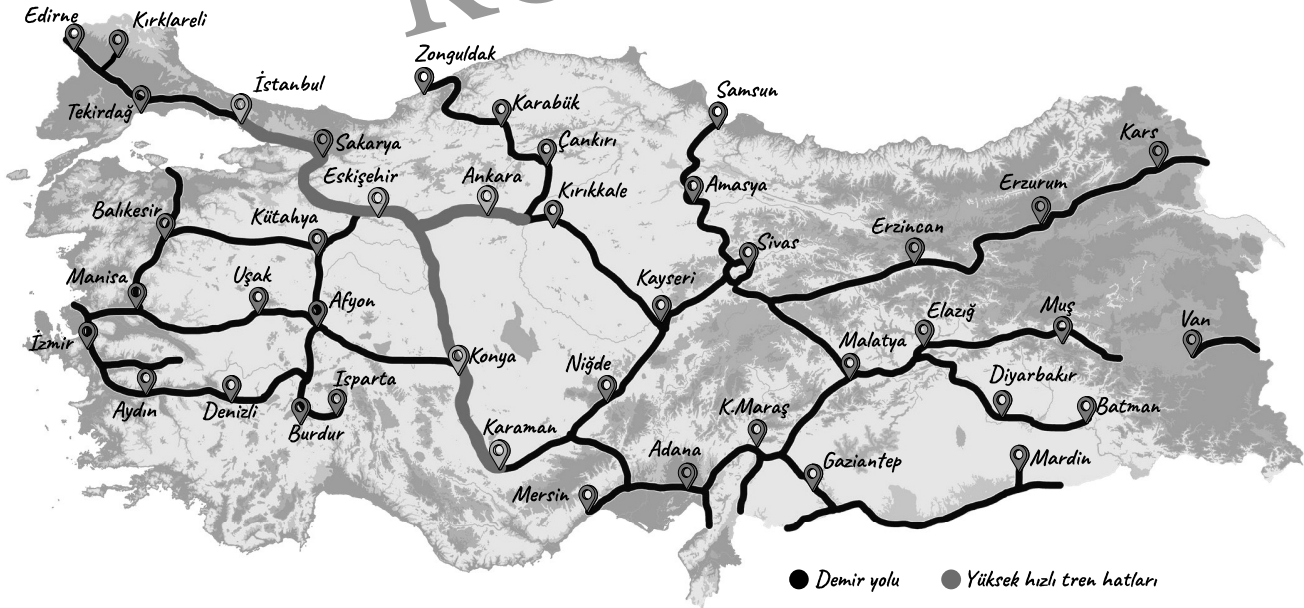
- ▶ İstanbul-Eskişehir-Ankara-Konya-Karaman arasında yüksek hızlı tren seferleri yapılmaktadır. İstanbul'dan Ankara'ya yüksek hızlı trenle 5 saatte ulaşılabilir.
- ▶ Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattı yapım aşamasında olup bittiğinde Ankara-İzmir arası 14 saatten 3 saat 30 dakikaya düşecektir.
- ▶ Ankara ve Sivas arasında da yüksek hızlı tren hattının çalışmaları devam etmektedir.

Kodlamalar ve Notlar

1

Aşağıda verilen şehirlerden hangileri arasında demir yolu ulaşımıyla seyahat edilebilir?

- A) Artvin-Rize
- B) Çankırı-Zonguldak
- C) Antalya-Mersin
- D) Muğla-Denizli
- E) Samsun-Sinop



● Demir yolu

● Yüksek hızlı tren hatları

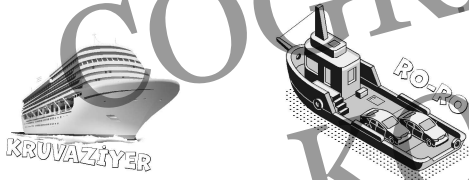
DENİZ YOLLARI 

Geçmişten Günümüze Deniz Yollarının Gelişimi:

- Denizcilik alanındaki ilk çalışmalar 1843 yılında Osmanlı Dönemi'nde başlamıştır.
- Denizcilikte dönüm noktası 1926 yılında "Kabotaj Kanunu" ile yaşanmıştır. Bu kanunla kıyılarımız ve iç sularımızda yapılacak tüm faaliyetler Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına devredilmiştir.
- 1944'te deniz yolları işletmesi Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğüne verilmiştir.

Ro-Ro: Tekerlekli araçları taşıyabilen gemilere verilen isimdir. İlk Ro-Ro taşımacılığı Haydarpaşa (İstanbul)-Trieste (İtalya) arasında gerçekleştirilmiştir. İzmir ve Karadeniz üzerinden de Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır.

Kruvaziyer: Otel konseptinde yemek, eğlence, konaklama gibi yüksek hizmet standartlarının olduğu turistik amaçlı kullanılan yolcu gemileridir. Türkiye'de önemli kruvaziyer limanları İstanbul, İzmir, Antalya, Çeşme, Alanya, Marmaris, Kuşadası, Bodrum, Marmaris gibi turistik yerlerde bulunur.

**HAVA YOLLARI** 

Geçmişten Günümüze Hava Yollarının Gelişimi:

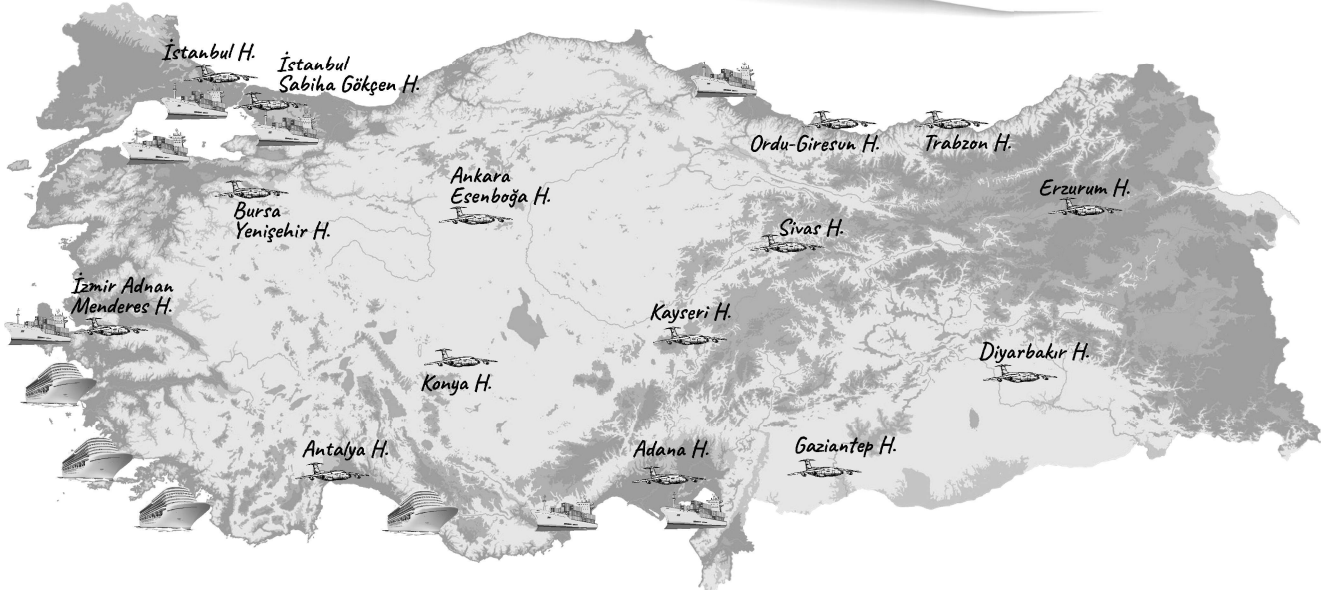
- Günümüzdeki Türk Hava Yolları (THY) 1933 yılında "Hava Yolları Devlet İşletmeleri" olarak kuruldu.
- Ticari anlamda ilk seferler İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında gerçekleştirilmiştir.
- Yurt dışına ilk uçuş 1947'de Ankara-İstanbul-Atina arasında gerçekleştirilmiştir.
- 1983 yılında çıkarılan "Sivil Havacılık Kanunu" ile birlikte özel sektör de hava yolu işletmeciliğine başlamıştır.

Havalimanı: Geçmişte havalimanı ve havaalanı kavramları farklı anlamlarda kullanılan iki farklı kavramlardı. Bu kavramlar karışıklığa neden olduğu için artık hava araçlarının indiği ve kalktığı tüm yerler için havalimanı sözcüğü kullanılmaya başlanmıştır. Türkiye'de 35 uluslararası havalimanı bulunmaktadır.

ÖNEMLİ LİMANLAR

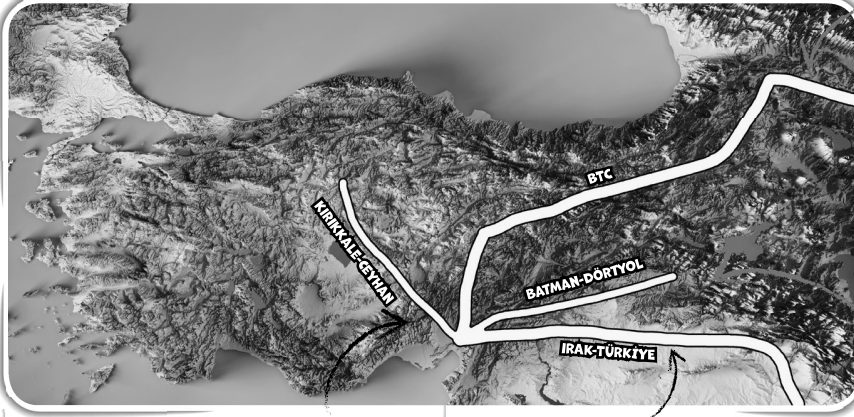
Türkiye'de uluslararası taşımacılığın %60'ı diğer taşıma sistemlerine göre daha ucuz olan deniz yoluyla yapılır.

- İskenderun (Hatay)
- Bandırma (Balıkesir)
- Samsun
- Haydarpaşa (İstanbul)
- Derince (Kocaeli)
- İzmir
- Mersin



BORU HATLARI

PETROL BORU HATLARI



KIRIKKALE-CEYHAN PETROL BORU HATTI

Ceyhan'dan Orta Anadolu Petrol Rafinerisi'ne ham petrol taşıyan petrol boru hattıdır. 1986 yılında kullanılmaya başlandı.

IRAK-TÜRKİYE HAM PETROL BORU HATTI

Irak'tan gelen petrolün Ceyhan (Yumurtalık) terminaline taşınması için 1967 yılında yapılan botu hattıdır.

BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN PETROL BOTU HATTI
BTC

Azerbaycan petrolünü Gürcistan üzerinden Türkiye'ye taşıyan petrol boru hattıdır. Hat 1.796 km uzunluğunda olup Azerbaycan petrolünün Dünya'ya taşınması açısından önemli konuma sahiptir.

BATMAN-DÖRTYOL PETROL BORU HATTI

Türkiye'de yapılan ilk petrol boru hattıdır. Batman petrollerinin Hatay'daki İskenderun Körfezi'ne taşınarak buradan tankerlerle rafinerilere iletilmesini sağlayan petrol boru hattıdır.

DOĞAL GAZ BORU HATLARI

● BATI HATTI

Rusya gazını Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan üzerinden Türkiye'ye ulaştıran hattır.

● TÜRKAKIM

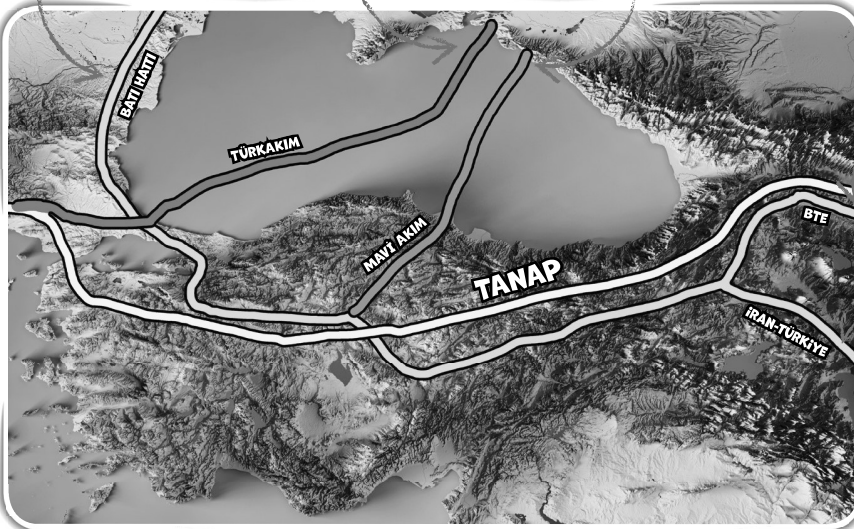
Rusya gazını Karadeniz altından geçirerek Türkiye üzerinden (Kırklareli) Avrupa'ya taşıyan boru hattıdır.

● MAVİ AKIM

Rusya doğal gazını Karadeniz altından geçirerek Samsun üzerinden Türkiye'ye ulaştıran doğal gaz boru hattıdır.

TRANS-ANADOLU DOĞAL GAZ BORU HATTI
● TANAP

Avrupa'nın doğal gaz ihtiyacını karşılamak için Azerbaycan ile iş birliği yapılarak gerçekleştirilen doğal gaz boru hattı projesidir. Türkiye ile Gürcistan sınırından Yunanistan sınırına kadar uzanır.

BAKÜ-TİFLİS-ERZURUM DOĞAL GAZ B.H.
● BTE

Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki doğal gazını Türkiye'ye taşıyan boru hattıdır.

● İRAN-TÜRKİYE DOĞAL GAZ BORU HATTI

İran'ın doğal gazını Doğubeyazıt, Erzurum, Sivas, Kayseri üzerinden Ankara'ya taşıyan boru hattıdır.