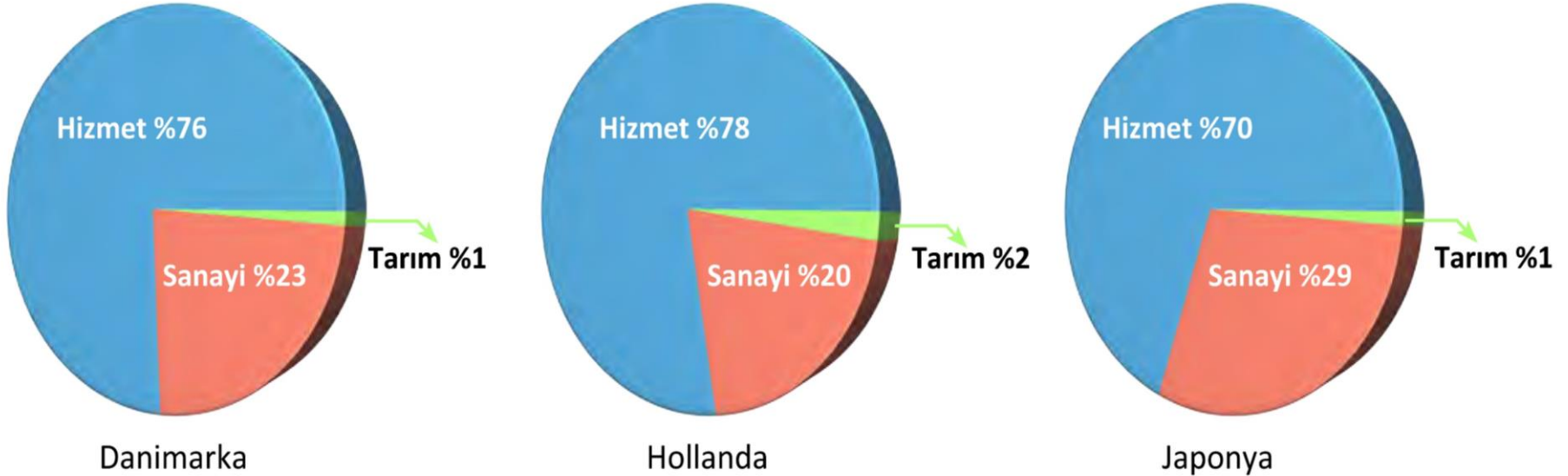


3.1. Hizmet Sektörünün Türkiye Ekonomisine Etkisi

✓ Gelişmiş ülkelerde hizmet sektörünün gayrisafi millî hasıla içindeki payı tarım ve sanayi sektörlerine göre daha fazladır.

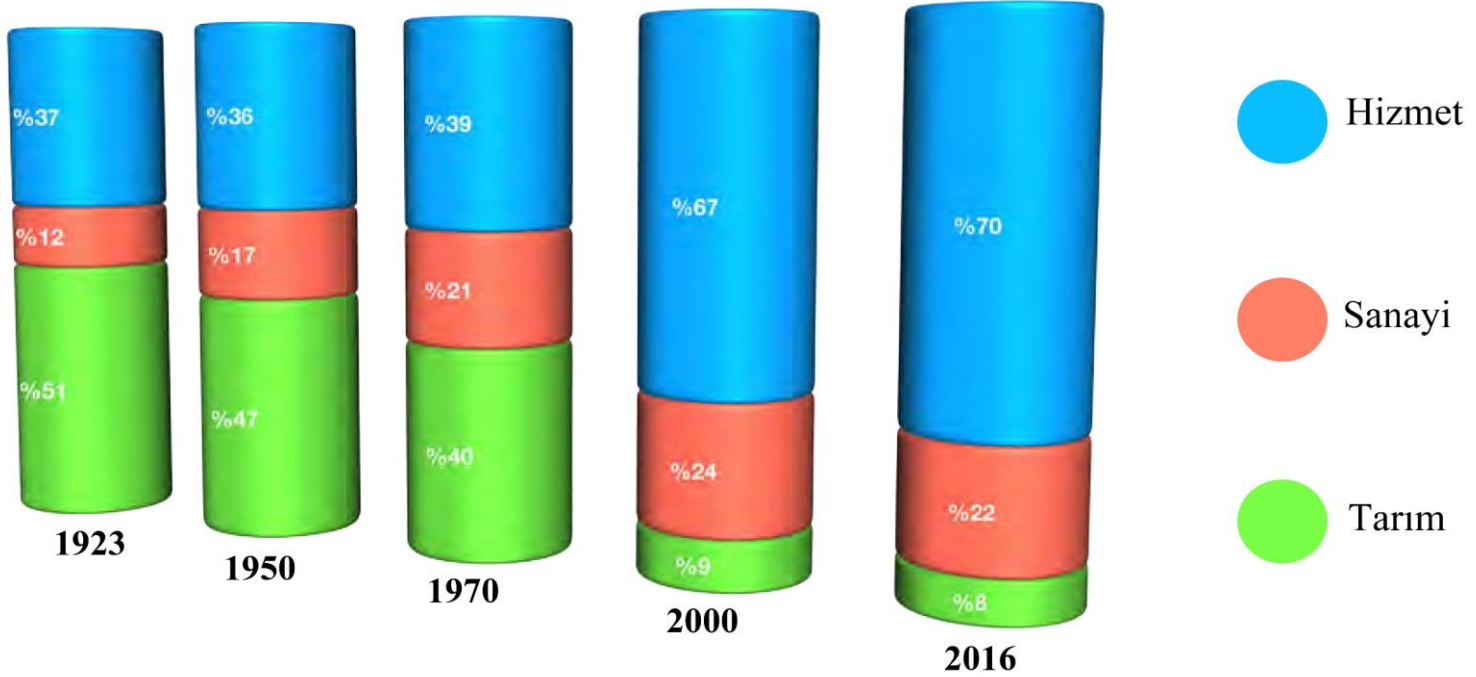
✓ Ayrıca hizmet sektörü önemli oranda istihdam sağlayan sektörlerden biridir



Grafik 3.1: Bazı gelişmiş ülkelerde ekonomik sektörlerin gayrisafi millî hasıla içindeki oranları 2016, Dünya Bankası

- ✓ Hizmet sektörü, Cumhuriyetin ilk yıllarında başlamıştır.
- ✓ Önceleri tarım önemliyken günümüzde **sanayi, hizmet** önemli hale gelmiştir.

- ✓ Hizmet sektörü günümüzde ekonominin önemli bir bölümünü oluşturmuştur.
- ✓ Hizmet sektöründe çalışanların oranı **% 70'e** çıkmıştır.



Grafik 3.2: Türkiye'de çalışanların GSYH içindeki payı, TÜİK, 2016

3.1.1. Ulaşım Sektörünün Ekonomiye Katkısı

✔ Türkiye’de kalkınmayı hızlandıracak en önemli etken, ulaştırma sektöründeki yatırımların dengeli ve planlı bir şekilde yapılmasıdır. Örnek **havayolu faaliyetleri**.

✔ Türkiye ekonomisinde **% 7** oranında paya sahiptir.
✔ İş hayatı, gelir dağılımı, istihdam olanağı, üretim faaliyetlerinin verimini artırır.



Türkiye Toplam İstihdam

27.205.000

Ulaştırma ve
depolama alanında
çalışan kişi sayısı

1.185.000

İletişim ala-
nında çalışan
kişi sayısı

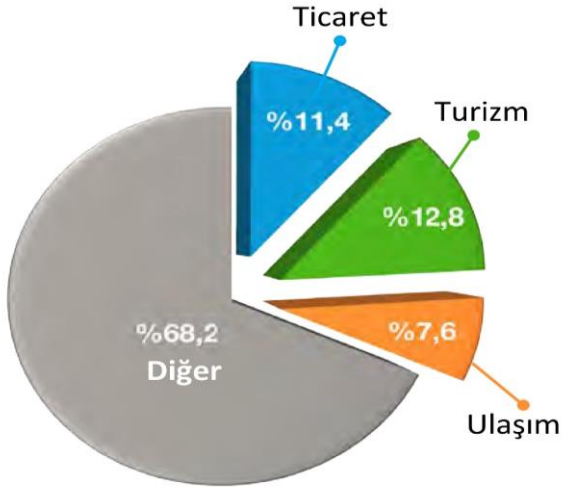
248.000

Görsel 3.3: Türkiye’de ulaştırma sektöründe istihdam edilen kişi sayısı toplam istihdam içinde önemli bir paya sahiptir. Bu durum ulaşım sektörünün Türkiye ekonomisine önemli katkılar sunduğunun göstergesidir. TÜİK, 2016

3.1.2. Ticaret Sektörünün Ekonomiye Katkısı

- ✓ Ticaret sektörü, iç ticaret ve dış ticaret olmak üzere iki kısımda ele alınır.
- ✓ Dış ticaret, dış alım (ithalat) ve dış satım (ihracat) olmak üzere iki şekilde gerçekleşir.

- ✓ Türkiye ekonomisinde ticaret, turizm, ulaşım hizmet sektörleri %32'lik paya sahiptir.
- ✓ Türkiye'nin ticaretinde AB birinci, AB'nin ticaret ortaklığında ise Türkiye 4.cü sıradır.



Grafik 3.4: Türkiye'nin GSYH'sine ticaret, ulaşım ve turizm sektörlerinin katkıları TÜİK, 2017



Görsel 3.4: Kapalıçarşı Türkiye'de ticaretin canlı olduğu mekânlardan biridir.

3.1.3. Turizm Sektörünün Ekonomiye Katkısı

✔ 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 faaliyetlerine imkân tanır.

Görsel 3.6: Deniz turizminin en cazip noktalarından Bodrum, Muğla



✔ Türkiye'de turizm geliri, 2016 yılında bir önceki yıla göre %29,7 azalarak 22 milyar 107 milyon 440 bin dolar olmuştur.

✔ Ülkemizde turizm gelirlerinin en yüksek olduğu alan deniz turizmidir. Akdeniz ve Ege kıyıları deniz turizmi için caziptir.



Görsel 3.7: Birçok yerli ve yabancı turistin ilgi odağı olan en önemli tarihî zenginliklerimizden Ayasofya, İstanbul



UYGULAMA

Aşağıda Türkiye’de turizm sektörüyle ilgili yapılan bazı çalışmalar yer almaktadır. Bu çalışmalardan hangileri turizm sektörünün ekonomiye katkısını artırmaya yöneliktir? İşaretleyiniz.

Turizm bölgelerindeki ağaçlandırma çalışmalarının artırılması	
Ev pansiyonculuğu eğitimlerinin artırılması	
Turistik ürün oluşturulması ve pazarlanması	
Ulaşım sistemlerinde kara yollarına daha fazla yatırım yapılması	
Tarihî yapıların restorasyon çalışmaları ile turizme açılması	
Yatak kapasitesi yüksek otellerin sayısının artırılması	
Sağlık turizmi, eko turizm ve kongre turizmi gibi farklı turizm alanlarına yatırım yapılması	

Ulaşım Üzerinde Etkili Olan Faktörler

Doğal Faktörler

- Coğrafi Konum
- Yeryüzü Şekilleri
- İklim

Beşerî Faktörler

- Ekonomik Faaliyetler
- Nüfus ve Yerleşme
- Teknolojik Gelişmeler

Şema 3.5: Ulaşım üzerinde etkili olan faktörler

3.2.1. Ulaşımı Etkileyen Doğal Faktörler

Coğrafi Konum

- ✓ Türkiye üç kıtayı birleştiren doğal bir köprü, yolların kesişim alanı olduğundan denizyolu, demiryolu, boru hattı gelişmiştir.



Görsel 3.8: Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine en yakın olduğu konumdadır.

Yeryüzü şekilleri

- ✓ Kara ve demir yolu **dağların uzanış yönüne** paralel **doğu -batı doğrultusunda** uzanır.
- ✓ Kuzeyde ve güneyde ulaşım geçitlerden yapılır.



Görsel 3.9: İsviçre'de bulunan Jungfrau demir yolu, 3.454 metre yükseklikte olup Avrupa'nın en yüksek tren istasyonudur. 7 km uzunluğunda bir de tünele sahip olan bu istasyon, kış turizminin merkezlerinden biridir.

İklim

- ✓ İç kesimlerde karasal iklim koşulları, **inşaat maliyetlerini** artırır, **ulaşımı** aksatır.

- ✓ Türkiye'de özellikle karasal iklimin hakim olduğu **Doğu Anadolu Bölgesi'nde yoğun kar yağışı**, tipi ve çığ nedeniyle yollar zaman zaman kapanmaktadır.



Görsel 3.10: Uzun ve sert geçen kış mevsimlerinde yoğun kar yağışı ulaşımı olumsuz etkilemektedir.

3.2.2. Ulaşımı Etkileyen Beşeri Faktörler

✓ Gelişmişlik düzeyinin yanı sıra nüfus ve ekonomik faaliyetler ulaşımı etkilemektedir.

✓ Tarımsal ürünlerin ya da madenlerin işlenmek için fabrikalara, işlenmiş maddelerin de tüketileceği yerlere gönderilmesi ancak geniş ve düzenli ulaşım sistemleriyle mümkün olmaktadır.



Görsel 3.11: Teknolojik gelişmelerle saatteki hızı 581 km/saate ulaşabilen hızlı tren

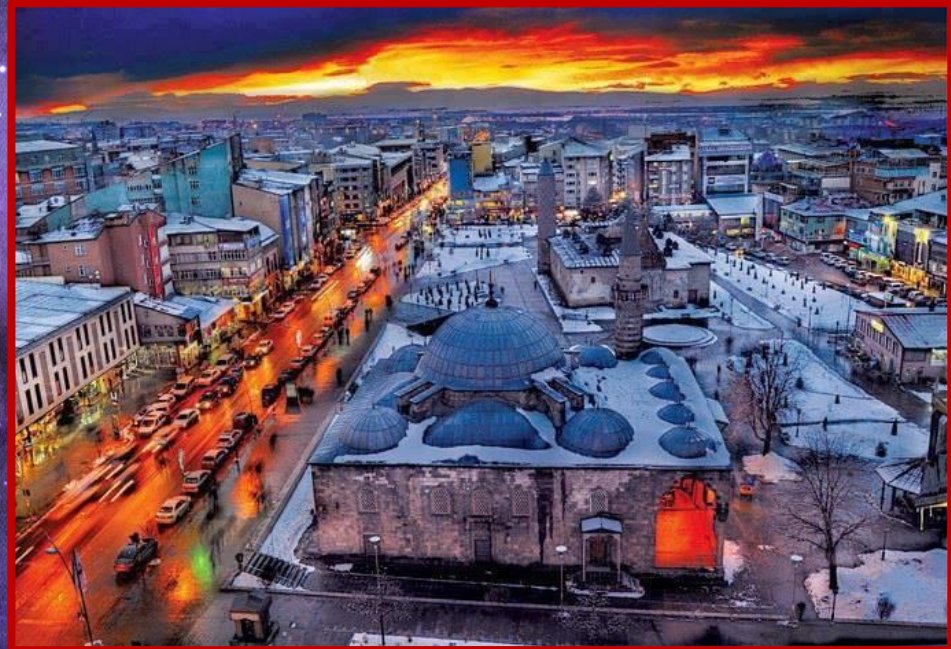


3.3. Ulaşım Sistemlerinin Yerleşme ve Ekonomik Faaliyetlere Etkisi

- ✓ Ülkemizdeki şehirlerin önemli bir kısmı, yolların kavşak noktalarında bulunmaktadır.
- ✓ Örneğin **Afyonkarahisar, Aksaray, Adana, Erzurum** yol üstü önemli merkezlerdir.



- ✓ İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi şehirler hızla büyüyerek şehir içi sorunlara neden olmaktadır.
- ✓ Anayol üzerinde bulunan kırsal yerleşmeler de zamanla büyüyerek kent olmuştur.



Kocaeli

- ✓ Kocaeli'nin sanayileşmesinde en önemli etken, tüm ulaşım imkânlarına sahip olmasıdır.
- ✓ Ulaşım imkânlarının zenginliği ve konumu itibarıyla iş gücü talebi artmıştır.



Görsel 3.12: Kocaeli'de sanayi faaliyetleri gelişmiştir.

Çanakkale

- ✓ Ulaşım olanaklarının kısıtlı olması nedeniyle Çanakkale'de ekonomik faaliyetler yetersiz ve nüfus yoğunluğu seyrektiler.
- ✓ Transit ticaret için önemlidir.



Görsel 3.13: Araçlar, Çanakkale Boğazı'ndan feribot seferleri ile karşı yakaya geçmektedir. Kötü hava şartlarının olduğu günlerde ulaşım aksamaktadır.

3.4. Türkiye'de Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

✓ Anadolu'da **Kral Yolu ve ipek Yolu** güzergahlarında **kervansaraylar ve hanlar** yapılmıştır.

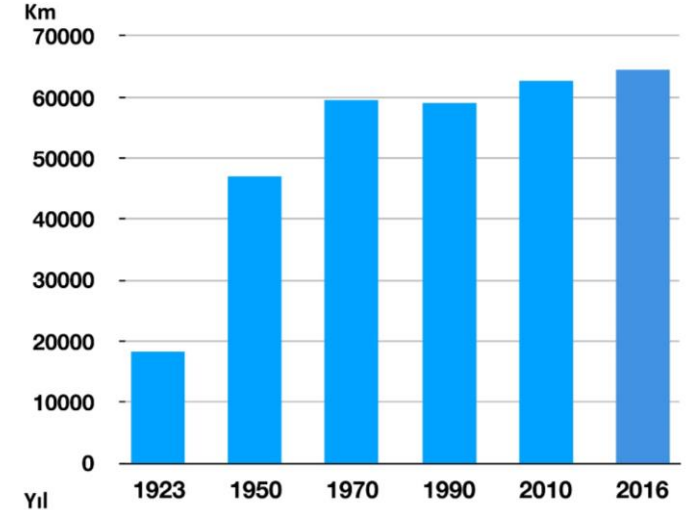
✓ 1950'ye kadar demir yolu ulaşımına öncelik verilmesinin **amacı iç pazar bütünlüğünü geliştirmektir.**



3.4.1. Kara Yolları

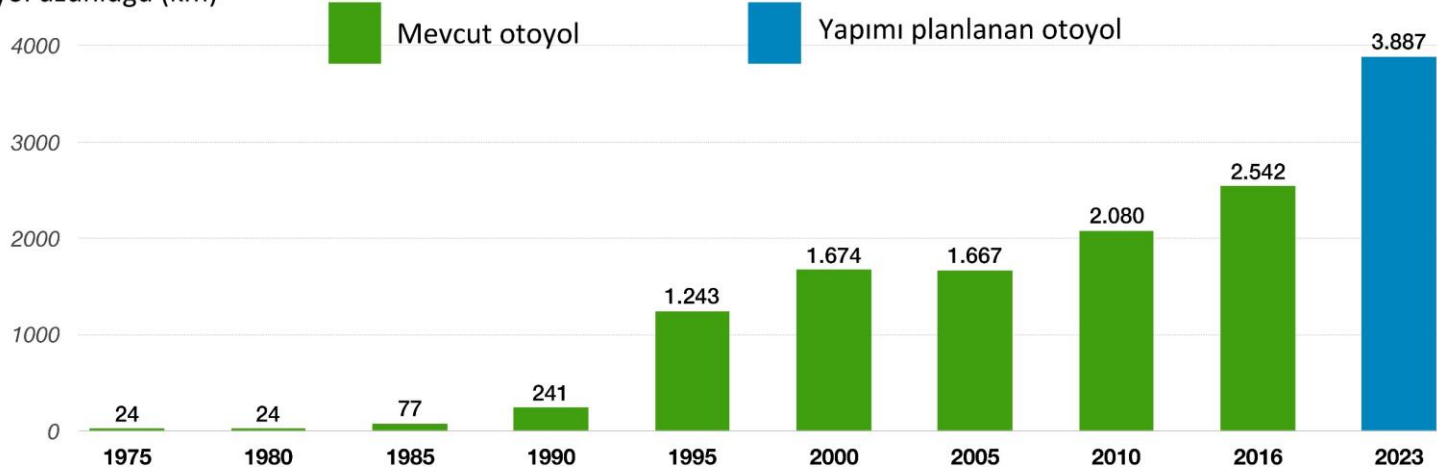
- ✓ Ülke içinde en yaygın olanı, yük ve yolcu taşımada birinci sıradadır.
- ✓ Doğu ve B. Karadeniz, Akdeniz'de maliyet pahalıdır.

- ✓ En fazla Marmara da, en az ise Doğu Anadolu bölgesinde gelişmiştir.
- ✓ **Doğu - batı yönünde, vadileri** takip eder.



Grafik 3.5: Türkiye'de yıllara göre otoyol, devlet ve il yolu uzunlukları

Otoyol uzunluđu (km)



Grafik 3.7: Türkiye’de 1975-2016 yılları arasındaki toplam otoyol uzunlukları ile yapımına başlanan ve 2023 yılında tamamlanması planlanan otoyollar

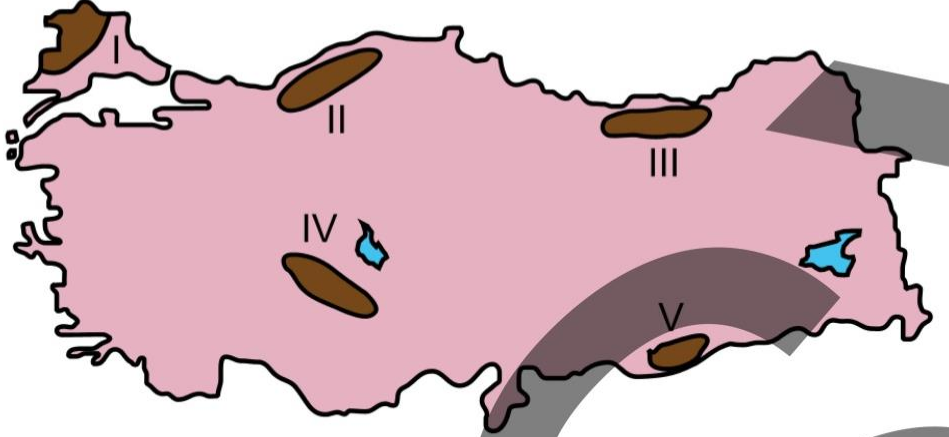


Görsel 3.14: Osmangazi Köprüsü (Kocaeli)



alipurt@s
2018

16. Aşağıdaki haritada bazı alanlar numaralandırılarak koyu renkle gösterilmiştir.



LYS 2017

Bu alanların hangilerinde yer şekillerine bağlı kara yolu yapım maliyetlerinin daha fazla olması beklenir?

A) I ve II

B) I ve IV

C) II ve III

D) III ve V

E) IV ve V

Çözüm:

- ✓ II ve III numara Karadeniz bölgesidir.
- ✓ Burada dağlar denize paralel uzandığından iç kesimlerle bağlantı zordur.
- ✓ Yol yapım maliyeti de pahalı olur.
- ✓ Cevap **C**

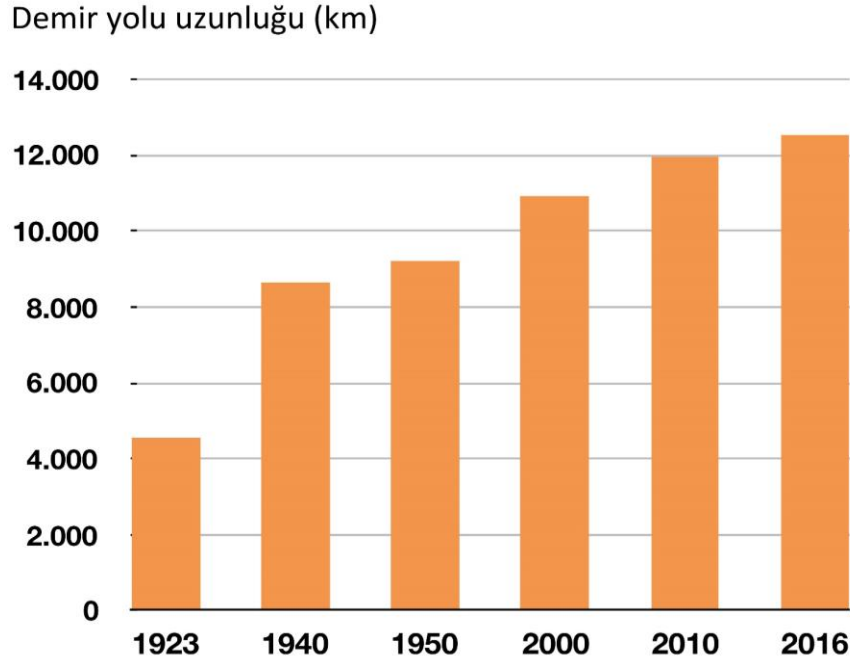
3.4.2. Demiryolu

- ✓ Karayolundan sonra ikinci sırada gelmektedir.
- ✓ **Yük taşımacılığında** kullanılır.
- ✓ **Doğu - batı** yönünde **vadiler ile ova** yüzeylerini izler.

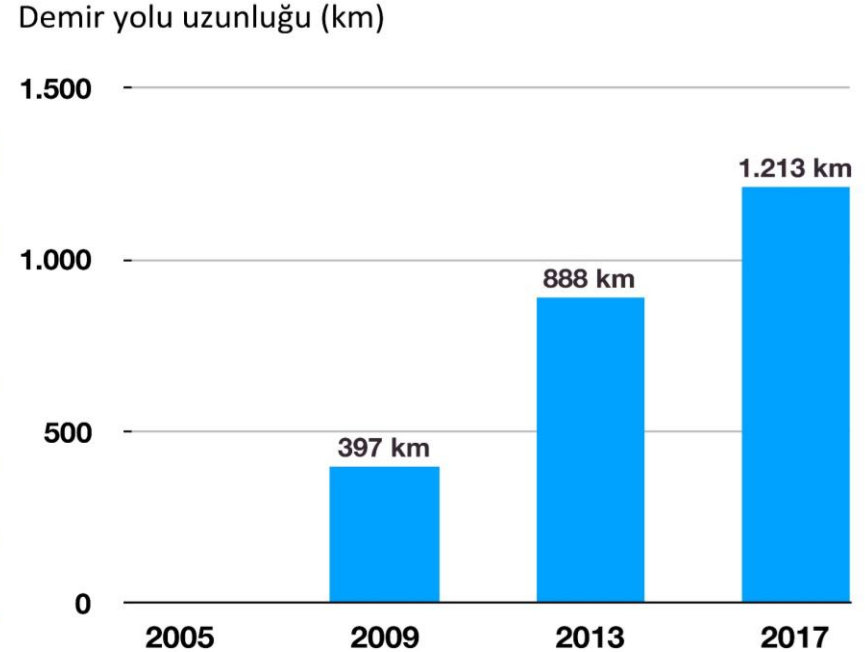
- ✓ ilk demir yolu Osmanlı Devleti döneminde 1856'da yapılan **İzmir - Aydın** hattıdır.



✓ Türkiye’de de 2000’li yıllardan itibaren ulaştırma politikalarının demir yolu lehine değişimiyle Ankara, Eskiřehir, 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 3.8: Yıllara göre Türkiye'nin demir yolu hattı uzunlukları



Grafik 3.9: Yıllara göre Türkiye'nin hızlı tren hatları



— Cumhuriyet öncesi demir yolu ağı 4.136 km

— Cumhuriyetin ilk yılları (1923-1950) 3.764 km

— 1951'den 2003 sonuna kadar 945 km

— 2004-2016 arası 1.805 km

— İnşası devam eden 4.053 km

Harita 3.2: 1856'dan 2016'ya Türkiye'de demir yolları

- ✓ **Demir yolu ağları, Şehirler arası ulaşımda önemli olduğu kadar büyük kentlerin Şehir içi ulaşımında da trafik sorunlarının çözümüne katkı sunar.**
- ✓ **Örneğin İstanbul'un ulaşım sorunlarına uzun süreli çözümler getirilmesi, Asya-Avrupa kıtalarının deniz altından kesintisiz bir demir yolu sistemi ile birbirine bağlanması, tarihî yarımadaadaki araç sayısının azaltılarak tarihî ve kültürel çevrenin korunmasına katkı sağlanması amacıyla Marmaray Projesi hayata geçirilmiştir.**

