



Anadolu Üniversitesi
Açıköğretim Fakültesi

Lisans
Tamamlama
Programı

COĞRAFYA

TÜRKİYE'NİN EKONOMİK COĞRAFYASI



Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi

Coğrafya Lisans Tamamlama Programı

Anadolu Üniversitesi Yayın No: 419

Açıköğretim Fakültesi Yayın No :178

TÜRKİYE'NİN EKONOMİK COĞRAFYASI

Yazarlar

Prof. Dr. Selâmi Gözenç

Prof. Dr. Barış Mater

Y. Doç. Dr. Nurten Günal

Y. Doç. Dr. T. Levent Erel

Arş. Gr. Ergin Gümüş

Arş. Gr. Gaye Ertin

Editör

Y. Doç. Dr. Nuray Serter

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
Açıköğretim Fakültesi

Ders Kitapları Yayın No: 112 / TEC

Bu kitabın basım, yayım ve satış hakları
Anadolu Üniversitesi'ne aittir.

"Uzaktan Öğretim" tekniğine uygun olarak hazırlanan bu kitabın
bütün hakları saklıdır.

İlgili kuruluştan izin almadan kitabın tümü ya da
bölümleri mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik kayıt
veya başka şekillerde çoğaltılamaz,
basılamaz ve dağıtılamaz.

Copyright © 1991 by Anadolu University

All rights reserved

*No part of this book may be reproduced
or stored in a retrieval system, or transmitted
in any form or by any means mechanical, electronic,
photocopy, magnetic, tape or otherwise, without
permission in writing from the University.*

Kapak Düzeni: Y.Doç. Dr. Kazım Sezgin

ISBN 975 - 492 - 173 - 3

Bu kitap ETAM A.Ş. Web - Ofset Tesislerinde 6.100 adet olarak basılmıştır.
Eskişehir, Şubat 1991

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
BAŞLARKEN	II
1. COĞRAFİ BÖLGELERE GENEL BAKIŞ <i>SG</i>	1
<i>Türkiye'de Tarım I</i>	
2. TARIM FAALİYETLERİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ VE YETİŞTİRİLEN ÜRÜNLER <i>NG</i>	15
<i>Türkiye'de Tarım II</i>	
3. COĞRAFİ BÖLGELER <i>NG</i>	33
4. HAYVANCILIK <i>SG</i>	52
<i>Türkiye'de Endüstri I</i>	
5. GELİŞMESİ, ENERJİ GEREKSİNİMİ, COĞRAFİ DAĞILIMI <i>BM</i>	65
<i>Türkiye'de Endüstri II</i>	
6. ÇEŞİTLİ ENDÜSTRİ KOLLARI <i>BM</i>	80
<i>Türkiye'de Nüfus</i>	
7. DAĞILIŞI, ÖZELLİKLERİ, KIR VE ŞEHİR NÜFUSLARI <i>SG</i>	99
8. YERLEŞME <i>SG</i>	111
9. ULAŞIM <i>EG</i>	126
10. TİCARET <i>SG</i>	137
11. TÜRKİYE'DE TURİZM <i>L. Erd.</i>	148
12. MADENLER <i>SG</i>	166
13. BALIKÇILIK VE ORMANCILIK <i>SG</i>	178
ÜNİTELERDEKİ DEĞERLENDİRME SORULARININ DOĞRU YANITLARI.....	191

AMAÇLAR

Bu üniteyi çalıştıktan sonra,

- Türkiye'deki başlıca ulaşım sektörlerinin, geçmiş ve günümüzdeki durumu hakkında kısa bilgi sahibi olacak.
- Ülkemizdeki ulaşım yollarının niteliklerini öğreneceksiniz.

İÇİNDEKİLER

- Giriş
- Türkiye'de Ulaşımın Önemi ve Tarihçesi
- Karayolları
- Demiryolları
- Denizyolları ve Limanlar
- Havayolları
- Özet
- Değerlendirme Soruları
- Yararlanılacak Kaynaklar

ÖNERİLER

- Bu üniteyi çalışırken, ulaşım durumun gösteren bir Türkiye Haritasını incelemeniz yararlı olacaktır.

Bu ünite Prof.Dr.Selami Gözenç ve Arş.Gör. Ergin Gümüş tarafından yazılmıştır.

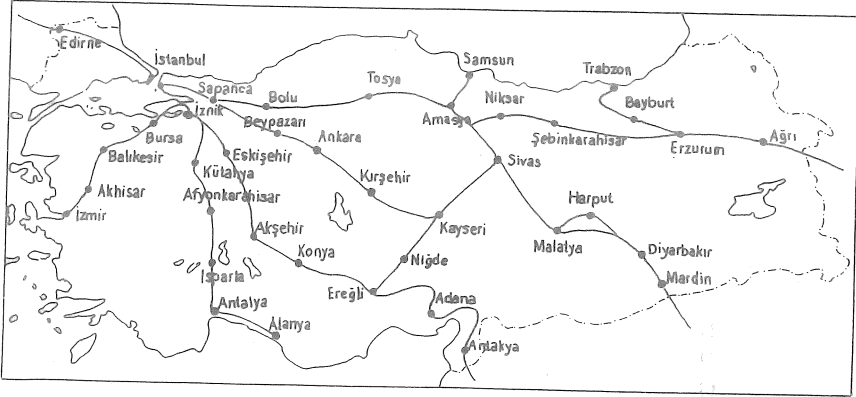
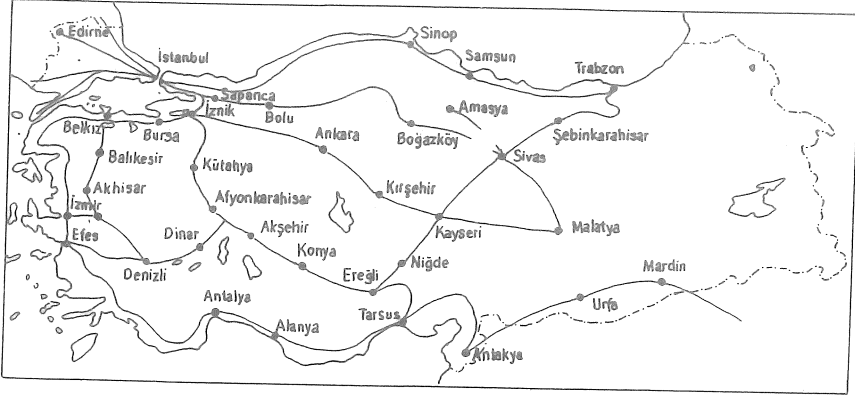
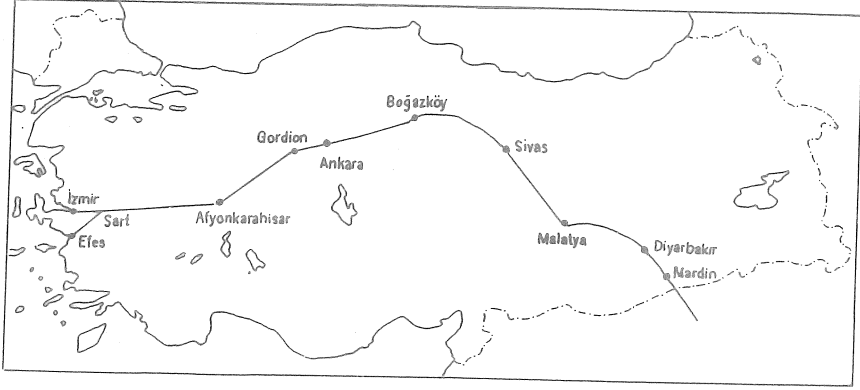
1. GİRİŞ

Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının iyi bir biçimde işletilmesi bakımından, ulaşım yollarının önemi büyüktür. İyi bir yol sistemine sahip olmıyan ülkelerin, dünya ticarına katılımı düşük olmaktadır. Ülke içi ulaşım yollarının gelişmemesi, bölgeler arasındaki ilişkileri de kısıtlar. Bir bölgenin fazla yetişen ürünü ona gereksinim duyan, hatta bazı yıllar kıtlığa uğrayan bölgelere gönderilememektedir. Öte yandan, ulaşım sektörünün gelişmesi ile ekonomik kaynakların hem ülke bütünü için, hem de dünya ticareti açısından, geniş ölçüde işletilmesi mümkün olmaktadır. Ulaşım sisteminin gelişmesi ile, ülkenin sanayi tesisleri kendi sınırları içinde birkaç sahada toplanmak yerine, ülke sathında daha dengeli bir biçimde dağılıbilirler. Fakat, yolların önemi, yalnız geçim kaynaklarını işlemek için değil, ülkenin bütünlüğü ve savunması bakımından da son derece önemlidir.

2. TÜRKİYE'DE ULAŞIMIN ÖNEMİ VE TARİHÇESİ

Türkiye'de ulaşım sisteminin tarihçesine kısaca göz attığımızda şunu görmekteyiz: Ülkemizde, varlığı bilinen en eski karayolları Hitit'ler dönemine kadar uzanmaktadır. Bu yollar, o sırada İç Anadolu'da bulunan başlıca yerleşme noktalarını, Karadeniz ve Ege Denizi kıyılarına bağlıyorlardı. İlkçağ'da, Pers egemenliği sırasında ise Anadolu'nun en önemli ticaret ve haberleşme yolu, *kral yolu* adıyla bilinen yoldu. Patikadan farkı olmayan kral yolu, Pers İmparatorluğu'nun başkenti olan Susa'dan başlıyor Musul, Mardin, Diyarbakır, Malatya ve Sivas'tan geçerek, Ege Bölgesi'nde o zamanın ünlü şehri Sardes'e (Salihli yakınlarında harabeleri bulunan Sart) ve buradan da Ege Denizi liman kentlerine ulaşıyordu (Foça, İzmir, Efes, Milet gibi). Anadolu ve Trakya'nın sık bir karayolu ağı ile örülmesi ise, Roma İmparatorluğu döneminde gerçekleşmiştir. Bu yollar, genellikle düz bir şekilde doğuya kadar uzanmakta, akarsuları, köprülerle aşmakta ve yer yer kaldırılmış bulunmaktaydı. Yolun batı ucu ise, İstanbul'a yönelmişti. Selçuklu Türkleri ve Osmanlılar da, kuvvetli devirlerinde, yollara önem vermişler, yeni köprüler, kervansaraylar kurmuşlardır. Fakat daha sonraları, bunların bir kaçı dışında, çoğu bakımsız kalmıştır. Öyle ki, Cumhuriyetin kuruluşunda, imparatorluk yollarında hemen çoğu bozuk olmak üzere, 14 bin km. karayolu kalmıştı.

Ortaçağ boyunca, Anadolu toprakları, doğudan gelen, Hint ve Çin malları getiren kervanların yolu üzerindeydi. Bu kervanlar, Akdeniz limanlarına iner, burada yüklerini deniz taşıtlarına aktarırlar ve gemilerin getirdiği malları alıp, tekrar doğuya yönelirlerdi. Ancak, Ümit Burnu yolunun bulunması ve Avrupa'dan Hindistan'a doğrudan doğruya denizden gidebil-

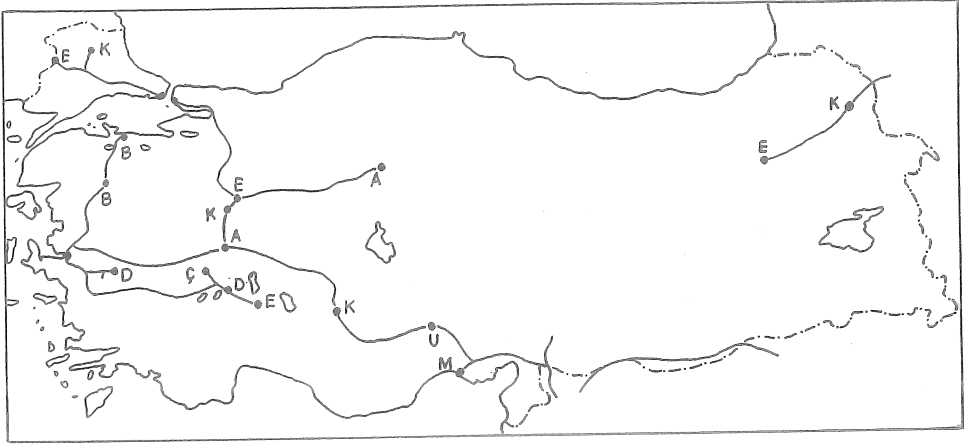


Şekil 9.1: Çeşitli dönemlerde Türkiye karayolları: 1.Kral Yolu (M.Ö.5.yy.) 2.Roma Dönemi Yolları (M.S.2. yy.) 3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Yolları (19. yy.'ın ilk yarısı). (S.Eriñç'den).

menin mümkün olması ile Anadolu'ya gelen kervan yolları eski önemini kaybetmiştir. Süveyş Kanalı'nın açılması ile Akdeniz yeniden işlek bir deniz yolu olduysa da, bu ticaretin Anadolu'ya pek olumlu katkısı olmamıştır.

Anadolu'nun, Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü vazifesini görmesini ulaşım açısından tartışınız.

19.yy.'da, yeni bir ulaşım aracı olarak demiryolları ortaya çıkınca, özellikle Batı Avrupa devletleri, Hindistan yolu üzerinde yeralan ve ekonomik kaynakları işletilmemiş bir saha olan Anadolu'da, Osmanlı İmparatorluğu'ndan aldıkları imtiyazlar, birtakım kısa demiryollarının inşasına



Şekil 9.2: Türkiye'de 1923 yılına kadar döşenen demiryolu hatları

başladılar. Türkiye'de demiryollarının yapımı, özellikle İngiliz ve Fransız şirketleri tarafından, onların siyasal ve ekonomik amaçlarına uygun gördükleri sahalarda başlanmıştır. Bu nedenle, ilk demiryollarımız Ege Bölgesi'nin ihracat ürünlerinden yararlanabilmek için, İngilizlerin 1858 yılında yaptığı İzmir-Aydın ve Fransızların inşa ettikleri İzmir-Turgutlu demiryolları olmuştur. Öte yandan, bu tarihlerde Doğu Anadolu'da demiryolu yapılmasına, Çarlık Rusya'sı engel oluyordu. Ege Bölgesi'ndeki demiryollarını, 1888'de Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan demiryolunun yapımı izlemiştir. Daha sonraları ise, bu hatlar, Konya, Ankara ve Balıkesire, kadar uzatılmıştır. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce de Hicaz'a kadar giden

demiryolu tamamlanmıştır.

Cumhuriyetin ilanından önceki deniz ulaşımının durumuna gelince; bu tarihlerde limanlarımız yabancı gemilere tamamıyla açık birer kapı olup, Türk Bayrağı'nı taşıyan gemi sayısı çok azdı. Türk limanları arasında eşya ve yolcu taşıma hakkı (cabotage) ancak Lausanne Anlaşması ile 1924 yılında Türk ticaret filosuna sağlanabildi.

3. KARAYOLLARI

19. yy.'ın ikinci yarısından itibaren, ülkemizin çeşitli yerlerinde kasabaları şehirlere, şehirleri de iskele veya demiryolu istasyonlarına bağlayan, birtakım yolların yapımına girişilmiş, hatta bu amaçla, ülkenin erkek nüfusuna, her sene birkaç gün yol yapımında çalışmak veya onun yerine geçen vergiyi ödemek zorunluluğu getirilmişti. Ancak, önce de belirtildiği gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında ve uzun savaş devreleri içinde bu yollar bakımsız kalmıştı. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında, öncelikle demiryolu yapımına ağırlık verilmiş ve bazı gerekli yapım ve bakım işleri dışında, karayollarına fazla ilgi gösterilmemişti. Ancak, II. Dünya Savaşı yıllarında, karayollarının siyasi ve ekonomik öneminin artması ve önemli demiryolu hatlarının bitirilmesi ile, bölgelerarası önem taşıyan karayollarının yapımına başlanılabilmektedir.

Karayollarımız *devlet yolları* ve *il yolları* olmak üzere iki gruba ayrılır; olup, bunun dışında, kır yerleşmelerini bu yollara bağlayan *köy yolları* ile *orman yolları* vardır. Bugün ülkemizde, devlet yolu ile il yolu toplam uzunluğu 58.851 km.'dir (1988). Bunun 30.999 km.'si devlet yolu olup, 27.852 km.'si ise il yollarıdır. Buna rağmen, gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında, Türkiye'de karayolu şebekesinin fazla gelişmemiş olduğu söylenebilir.

Çizelge 9.1: Bazı ülkelerde her 100 km.² ye ve her 1000 nüfusa düşen karayolu uzunluğu (km.)

Ülke	100 km. ² ye	1000 kişiye
Batı Almanya	196	8
İngiltere	147	6
Fransa	147	15
Türkiye	8	1
Avustralya	5	27
Irak	4	1
Cezayir	2	1

Bugünkü karayollarımız da, geçmişte olduğu gibi, bazı doğal şartların etkisi altındadır. Örneğin, Toroslar ve Kuzey Anadolu dağlarını aşmanın zorluğu, kenar bölgeler ile iç bölgeler arasındaki ilişkileri yüzyıllardır olumsuz biçimde etkilemiş ve böylece kenarsahalar uzun süre sapa kalmıştı. Bu yükseltiler, günümüzde de ancak belirli geçitler (Zigana-Kop, Külek, Sertavul, Çubuk ve Belen geçitleri) ile aşılabilmektedir. Yollarımız, genellikle alçak yerleri, ovaları ve vadileri izlemektedir. Engebelik bakımından, Ege, Marmara, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerimiz, daha uygun şartlara sahiptirler. Buna karşılık, Doğu Anadolu, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerindeki dağlık yapı, ulaşımı büyük ölçüde güçleştirmektedir. Öte yandan, özellikle Doğu Anadolu'da, kış aylarında görülen yoğun kar yağışı ve buzlanma, Doğu Karadeniz Bölümünde ise heyelanlar, zaman zaman ulaşımın kesilmesine neden olmaktadır. Bununla beraber, son yıllarda yol yapım ve bakım tekniklerindeki ilerlemeler sayesinde bu olumsuz etkiler bir ölçüde azaltılmıştır.



Şekil 9.3: Bugünkü başlıca karayollarımız

Bugün ülkemizdeki trafik hacmi en yüksek olan yollar, Edirne - İstanbul - Ankara - Adana ve İstanbul - Bursa - İzmir'i birbirine bağlayan karayollarıdır. Bunlardan özellikle birincisi, uluslararası ulaştırma bakımından da büyük önem taşımaktadır.

Türkiye'de, karayolu yapımında olduğu gibi, kara taşıt araçlarının sayısındaki artış da, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda hızlanmıştır. 1945 yılında tüm karayolu taşı araçlarının sayısı 10.000 kadar iken bugün bu rakam 2.400.000 civarındadır.

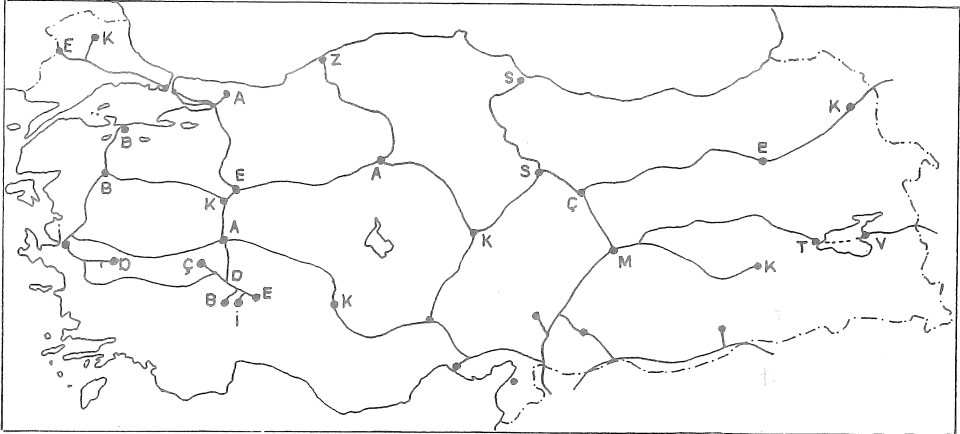
Çizelge 9.2: Türkiye'de motorlu kara taşıtlarının dağılımı (1988).

Otomobil	1.309.557	adet
Minibüs	112.883	adet
Otobüs	56.172	adet
Kamyon	234.168	adet
Kamyonet	240.718	adet
Motosiklet	420.891	adet

4. DEMİRYOLLARI

Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarında, karayollarından önce demiryollarının yapımına önem verilmiştir. Öncelikle, ülkenin çeşitli bölgeleri ve başlıca merkezleri, demiryolu ağı ile birbirine bağlanmış, öte yandan, yabancı şirketlerce işletilen hatların tümü millileştirilmiştir. Ancak, son 30-35 yıldır demiryolu yapımı çok yavaşlamıştır (Özellikle 1950'li yıllardan itibaren, diğer ülkelerde de demiryolu yapımı eski hızını kaybetmiştir. Hatta, pekçok ülkede demiryolları azalmaktadır).

1920'li yıllarda 4.100 km. kadar olan toplam demiryolu uzunluğumuz, bugün 8.400 km.'nin üzerindedir. Bunun %6'sını elektrikli hatlar oluşturmaktadır. Demiryolları, yolcu taşımacılığında karayollarından sonra ikinci sırada gelmekle beraber, özellikle ağır maddelerin (kömür, maden cevher-



Şekil 9.4: Türkiye'de demiryolu ağının bugünkü durumu

leri, şekerpancarı, büyük makinalar, tank, top gibi ağır silahlar) ulaştırılmasında, başlıca görevi üstlenmektedir.

Ulaşım açısından, karayolları ve demiryollarını, avantaj ve dezavantajları ile karşılaştırınız. Ülkemiz için durum nedir? Araştırınız.

5. DENİZYOLLARI VE LİMANLAR

19.yüzyılın ikinci yarısında, denize kıyısı olan birçok ülkede, deniz taşıtı yapımı hızla gelişirken, Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz ticaret filosu çoğalmamış, bu alanda, yabancı gemilerin rekabeti ağır basmıştır. O zamanki ihraç ve ithal ürünlerimizin hemen tamamı, yabancı gemilerle taşınıyordu. Ayrıca, imparatorluğun en ileri devirlerinde bile, yabancı gemilerin limanlarımız arasında yük ve yolcu taşımalarına izin verilmişti. Öte yandan, limanların donatımı ve iyileştirilmesi de ihmal edilmemişti. I. Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Türkiye'nin 110.000 tonilatoluk küçük bir ticaret filosu vardı. Hatta, savaştan sonra bu filo daha da azalmıştı. Gemilerin çoğu da hurda halinde idi. Oysa, bugün 18 tonilatodan küçük deniz taşıtları hariç tutulduğunda, Türk deniz ticaret filosunun kapasitesi 4 milyon tonilatoya yakındır (1988'de 3.4 milyon tonilato). Mevcut gemilerin büyük bir kısmını, 2.5 milyon tonilato ile yük gemileri oluşturmaktadır.

Tonilato, 2832 m³ e eşit bir hacim ölçüsüdür.

Özellikle ticari taşımada, denizyollarının üstünlükleri nelerdir? Araştırınız.

Aynı dönemde, birçok iskelelerimiz, yeni suni limanlarla donatılmış, (İskenderun, Mersin, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Ereğli, Antalya limanları) ya da mevcut liman tesisleri genişletilmiş, ihtiyaca göre yeniden düzenlenmiştir. Bu sayede, bugün, ithal ve ihraç ürünlerimizin gittikçe artan bir bölümü, Türk gemileri ile taşınabilmektedir. Uzun yıllar ortalamasına göre, yük ve yolcu trafiği bakımından, Türkiye'nin en önemli limanları İstanbul ve İzmir oluşturmuştur. Ancak, son yıllarda İskenderun, Mersin ve İzmit limanları, İzmir'i hatta İstanbul'u geride bırakmışlardır.

6. HAVAYOLLARI

Özellikle iç ve dış hat yolcu taşımacılığında, havayollarının rolü giderek artmaktadır. Bunda, Türkiye'nin geniş bir ülke olmasının da rolü büyüktür. Ülkenin bir ucundan diğer bir ucuna, demiryolu veya karayolu ile ulaşmanın çok uzun zaman alması, havayolu ile taşımacılığı ve ulaştırmayı destekleyen bir özelliktir. Zaten, yeryüzünde geniş yüzölçümüne sahip diğer ülkelerde de, havayollarının, ulaştırmada çok önemli bir yeri vardır.

Türkiye'de, hava ulaşımının temeli, 1933 yılında Devlet Havayolları İdaresi'nin kurulmasıyla atılmıştır. O yıl, İstanbul ile Ankara arasında 460 yolcu taşınmıştı. Bu tarihten birkaç yıl önce de, İstanbul - Paris (Bükreş üzerinden) arasında sefer yapan Air France uçakları ve İstanbul (Büyükde-re) ile Brindisi arasında sefer yapan İtalyan uçakları hizmete başlamışlardı.

Havayolu taşımacılığının, üstünlükleri yanında, dezavantajları nelerdir? Belirtiniz.

Türkiye'de havayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını, büyük oranda, Türk Hava Yolları sağlamaktadır. Ayrıca, yakın yıllarda, özel havayolu şirketlerinin sayısında da önemli artışlar gözlenmiştir. Günümüzde, 16'sında tarifeli seferlerin yapıldığı, 20 kadar sivil havaalanı yapılmış, böylece, başlıca şehirler ve önemli turizm alanları, havayolu ile birbirine ve yurt dışına bağlanmıştır. Yurt içi hava trafiğinin merkezi Ankara (Esenboğa) olmakla birlikte, en işlek ve yurt dışı bağlantılarının en yoğun olduğu havaalanı, Atatürk (Yeşilköy) Hava Limanı'dır. Gerek havaalanları gerekse yeni uçaklarla hava filomuzun modernleştirilmesine paralel olarak, havayolu ile taşınan yolcu ve yük miktarı, hızla artmıştır. Bugün, Türk Hava Yolları, Avrupa ve Kuzey Amerika'dan Uzakdoğu'ya kadar birçok ülkeye düzenli seferler yapmaktadır.

Çizelge 9.3: İç ve dış hatlarda taşınan toplam yolcu sayısı ve yük miktarları

Yıl	Yolcu Sayısı	Yük (ton)
1966	411.000	6.000
1980	1.250.000	109.000
1988	3.806.000	341.000

ÖZET

Yeterli ve iyi nitelikli bir yol sisteminin varlığı, ülkelerin sosyo-ekonomik gelişmeleri bakımından, çok önemli rol oynamaktadır. Dünya ticaretine katılım, bölgelerarası ilişkiler, ekonomik faaliyetlerin ülke içinde dengeli bir biçimde dağıtılabilmesi gibi pek çok unsur, ulaşım faaliyetleri ile sıkı sıkıya ilişkilidir.

Türkiye toprakları da, tarihi devirler içinde, zaman zaman önemli ulaşım yollarını barındırmış, zaman zaman da bu yollar çeşitli faktörlere bağlı olarak, eski önemlerini kaybetmişlerdir. Ulaşım sistemimizin bugünkü görünümünü alabilmesi ise ancak 1920'li yıllardan itibaren günümüze kadar sürdürülen yoğun çabalar ile mümkün olabilmektedir.

DEĞERLENDİRME SORULARI

Aşağıdaki soruların yanıtlarını verilen seçenekler arasından bulunuz.

1. Anadolu'daki ilk demiryollarından birisi olan İzmir - Aydın demiryolu, hangi tarihte inşa edilmiştir?
A) 1854 B) 1858 C) 1885 D) 1888 E) 1848
2. Ticari taşımacılıkta en ekonomik yol, aşağıdakilerden hangisidir?
A) Havayolu B) Demiryolu C) Denizyolu
D) Karayolu E) Hepsi eşittir.

Aşağıdaki cümlelerin *DOĞRU* ya da *YANLIŞ* olduklarını belirtin.

- 3. Kral Yolu adıyla bilinen yol, İlkçağ'da Pers egemenliği sırasında, Anadolu'nun en önemli ticaret ve haberleşme yoluydu.
- 4. Yolcu taşımacılığında havayollarının rolünü giderek arttırıcı faktör-lerden birisi de Türkiye'nin geniş bir yüzölçümüne sahip olmasıdır.

- 5. Türkiye'de ilk demiryollarının yapımı, yabancı şirketler tarafından, kendi siyasal ve ekonomik amaçlarına uygun gördükleri sahalarda başlamıştı.

YARARLANILACAK KAYNAKLAR

- Darkot, Besim. **Türkiye İktisadi Coğrafyası**. İstanbul: I. Ü. Yay. No: 1307, Coğ. Enst. Yay. No: 51,
- Devlet İstatistik Enstitüsü, **Türkiye İstatistik Yıllığı-Ulaştırma ve Haberleşme**. Ankara: 1990.
- Eriñç, Sırrı. M. **Coğrafya -II**. Altın Kitaplar Yay. İstanbul: 1990.