

dersdeo

öğrenmenin en kolay yolu ol!

COĞRAFYA

TÜRKİYE'NİN EKONOMİK COĞRAFYASI (TÜRKİYE'DE ULAŞIM VE TURİZM)

Türkiye’de Ulaşım

- Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle ticari, kültürel ve başka alanlardaki ilişkilerin kurulabilmesinde ulaşım sistemlerinin önemi büyüktür.
- Küreselleşmenin giderek arttığı dünyada gelişmiş bir ulaşım sistemine sahip olmayan ülkelerin, dünya ile bağlantısı en alt düzeye inmiş demektir.
- Benzer olarak ülke içi ulaşım bağlantısının gelişmemiş olması, bölgeler arasındaki ilişkilerin kısıtlı olmasına neden olur.

Türkiye’de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

- **Yer şekilleri:** Türkiye’nin dağlık ve engebeli bir ülke olması, kara ulaşımındaki yol yapım maliyetini artırmıştır. Yüzey şekillerinin önemli bir bölümünü oluşturan sıradağların çoğunlukla doğu - batı yönlü uzanış göstermesi, yolların da bu doğrultuda uzanmasına neden olmuştur.

- **İklim:** Ülkemizde özellikle kış aylarındaki kar yağışları, tipi, sis gibi atmosferik olaylar ulaşım da zaman zaman aksamalara yol açar. Doğu Anadolu Bölgesi'nde kış aylarında birçok köy yolunun kapanması, buzlanma ve sise bağlı trafik kazaları, deniz ulaşımında feribot seferlerinin iptal edilmesi gibi ulaşım ile ilgili bir çok olay üzerinde iklimin belirleyici rolü bulunmaktadır.
- Ulaşım üzerinde etkisi gözlenen diğer faktörler sermaye, teknik eleman gibi beşeri ve ekonomik etkenlerdir.

Kara Yolu Ulaşımı

- Ülkemizde bilinen en eski kara yolu MÖ 2000 yılında Hititler tarafından yapılmıştır. Kral yolu olarak adlandırılan bu yol, Ege Bölgesi'nin ünlü kenti Sardes ve buradan Ege kıyılarındaki liman kentleri ile (Efes, Foça) Mezopotamya arasında 2600 km'yi bulan bir uzunluğa sahipti.

ÖRNEK

Aşağıdaki haritada Selçuklu Döneminde Anadolu'daki kervan ticaretinin yapıldığı yollar gösterilmiştir.



Bu haritadaki yollar dikkate alındığında, Anadolu'daki ulaşım ile ilgili aşağıdaki sonuçlardan hangisine ulaşılabilir?

- A) Akdeniz kıyılarına ulaşmada Toroslar üzerindeki doğal geçitlerin kullanıldığı
- B) Kıtalar arasında ulaşımın gelişmiş olduğu
- C) Deniz taşımacılığında Ege limanlarının kullanıldığı
- D) Kıyı boyunca ulaşımın gelişmiş olduğu
- E) Tüm yolların akarsu vadilerini izlediği

KPSS 2009

- Toplam kara yolu ağı içinde en fazla paya köy yolları sahiptir.

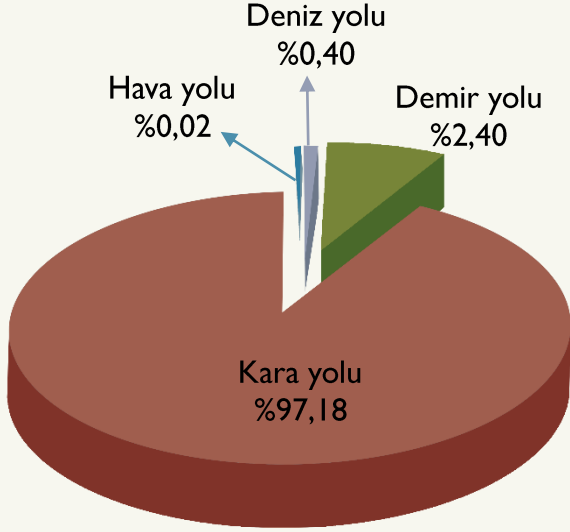
Yıllar	Devlet yolu (km)	İl yolu (km)	Köy yolu (km)	Toplam (km)
2002	31.319	30.050	364.329	425.698
2003	31.358	30.133	365.171	426.662
2004	31.446	30.368	285.739	347.553
2005	31.371	30.568	285.632	347.571
2006	31.335	30.429	285.632	347.396
2007	31.333	30.579	286.888	348.800
2008	31.311	30.712	288.013	350.036

Kara yolu ağıının bölünüşünde en az pay ise otobanlara aittir. Otobanların bağlantı sağladığı merkezler önemli sanayi ve ticaret şehirleri özelliğine sahiptir.

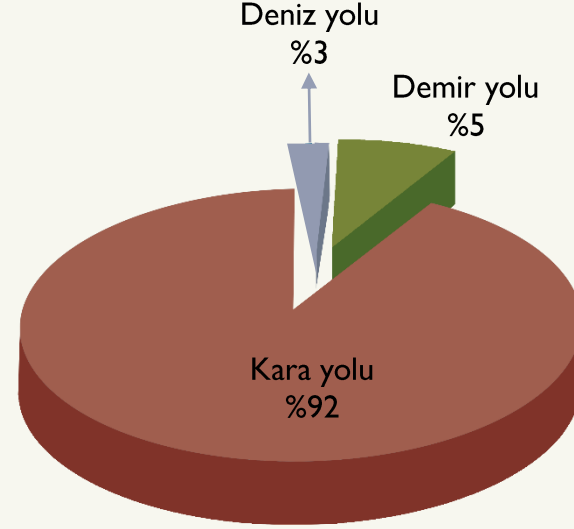
Başlıca otobanlar;

- Edirne – İstanbul – Bolu – Ankara
- Mersin – Adana – Osmaniye – Gaziantep
- Aydın – İzmir arasında yer alır.

- Ülkemizde en gelişmiş ulaşım biçimi kara yoludur. Bu durum kara yolunun bütün il ve ilçe merkezlerini birbirine bağlamasının sonucudur.
- Günümüzde yük ve yolcu taşımacılığında kara yolunun belirgin üstünlüğü vardır. Yolcuların % 97'si, yüklerin ise % 92'si gibi büyük bölümü kara yolu ile taşınmaktadır.

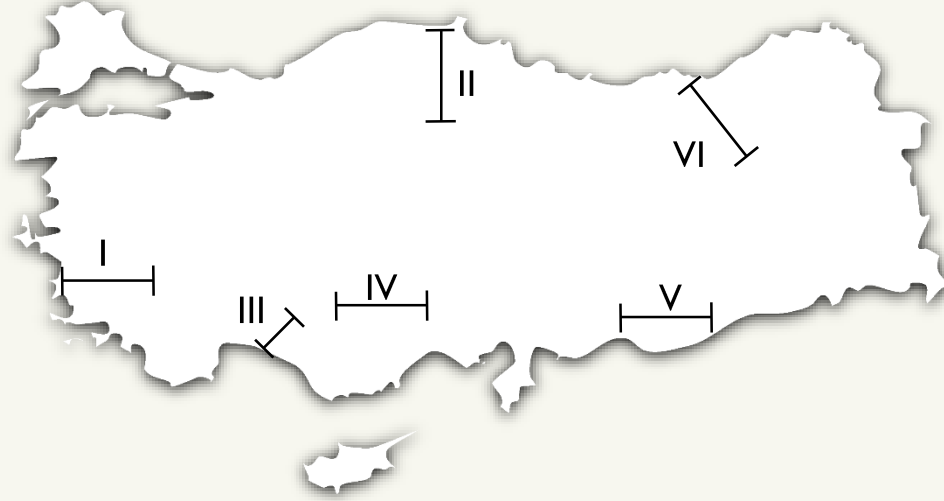


Türkiye’de taşınan yolcu sayısının ulaşım biçimlerine göre oransal dağılımı



Türkiye’de taşınan yük miktarının ulaşım biçimlerine göre oransal dağılımı

- Dağların uzanış yönü kara yollarının doğrultusunda belirleyici olmuştur. Karadeniz ve Akdeniz Bölgeleri'nin kıyı ile iç kesimleri arasındaki kara ulaşımında geçitlerden yararlanılması, yer şekillerinin sonucudur.
- Kara yolu ile yapılan taşımacılıkta, kapasitenin düşük olması bu ulaşım biçiminin demir yolu ile kıyaslandığında daha pahalı olmasına yol açmıştır.
- Aynı standarttaki kara yolu yapımının maliyeti coğrafi bölgelerimize göre farklı olmaktadır. Bu durum, yer şekilleri etkisiyle ortaya çıkmıştır.



Demir Yolu Ulaşımı

- Türkiye’de ilk demir yolu hattı Tanzimat Dönemi’nde Aydın - İzmir arasında yapılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar İngiliz ve Fransızlar tarafından yapılan demir yolları, sonraki yıllarda millileştirilmiştir.
- Toplam demir yolu ağı içerisinde en fazla uzunluk elektriksiz hatta aittir.
- Demir yolu hattında yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlar eski ve bakımsızdır. Bu durum işletme maliyetini artırmaktadır.

- Yük ve yolcu taşıma kapasitesi daha fazla olan demir yolu, kara yoluna göre daha ucuz bir ulaşım biçimidir.
- Demir yolu ağının ülkemizde çoğunlukla batı - doğu yönlü vadileri ve olukları izlemesi dağ sıralarının uzanışı sonucunda ortaya çıkmıştır.
- Maden cevherleri, uluslararası çeşitli ürünler, akaryakıt, gübre, tarım ürünleri, askeri araçlar demir yolu ile taşınan bazı yüklerdir.
- Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığında kara yolundan sonra en fazla paya sahip ulaşım biçimi demir yoludur.

- Bazı demir yolu hatları ülkemizi komşu ülkelere bağlamaktadır. Bu hatlara;
 - Edirne üzerinden Bulgaristan ve Yunanistan'a,
 - Mardin üzerinden Suriye'ye,
 - Van'dan İran'a olan bağlantılar örnek olarak gösterilebilir.

- Bütün il merkezlerimizde demir yolu bulunmaz. Yer şekilleri bu hususta etkili olan en önemli faktördür. Demir yolu ağının bulunmadığı merkezler şunlardır:

- | | |
|-------------|-------------|
| - Antalya | - Ordu |
| - Muğla | - Giresun |
| - Çanakkale | - Trabzon |
| - Bolu | - Rize |
| - Kastamonu | - Gümüşhane |
| - Sinop | - Bayburt |
| - Hakkari | - Ağrı |
| - Bursa | - Yalova |



ÖRNEK

Aşağıdakilerden hangisi Türkiye'deki demir yolu ağının özelliklerinden biri değildir?

- A) Engebeli alanlarda akarsu vadilerini izlemesi
- B) Çoğunlukla doğu-batı doğrultusunda uzanması
- C) Bazı liman kentlerini art bölgelerine bağlaması
- D) Bütün il merkezlerine ulaşması
- E) Komşu ülkelerle bağlantı sağlaması

KPSS 2007

- Karadeniz, yer şekilleri nedeniyle demir yolu ağının en az geliştiğı bölgemizdir.
- Ülkemizde demir yoluyla ilgili olarak yakın zamanda yaşanan en önemli gelişme hızlı tren seferinin devreye girmesidir.
- İlk hızlı tren hattı 533 km olan Ankara - Eskişehir - İstanbul hattıdır.
- Yapımı yakın zamanda tamamlanan diğeri bir hızlı tren hattı da Ankara-Konya arasındır.

Bunların dışında yapılması planlanan hızlı tren hatları ise:

- Ankara - Sivas
- Ankara - Afyon - Uşak - İzmir
- İstanbul - Bursa
- Ankara - Kayseri
- Konya - Mersin - Tarsus - Adana
- Sivas - Erzincan - Erzurum - Kars merkezleri arasında gerçekleşecektir.

Deniz Yolu Ulaşımı

- Yük ve yolcu taşımacılığında en ekonomik ulaşım biçimidir. Taşıma kapasitesinin yüksek olması ile yol yapım ve bakım masrafı içermemesi deniz yolunu en ucuz ulaşım yolu yapmıştır.
- Üç tarafı denizlerle çevrili ve İstanbul ile Çanakkale Boğazları gibi önemli su yolu geçişlerine sahip ülkemizde, deniz ulaşımıyla yük ve yolcu taşımacılığı 1 Temmuz 1926 Kabotaj Kanunu'nun çıkması ile gelişme kazanmıştır.

- Cumhuriyetle birlikte tersanelerin devreye girmesi, deniz ticaret filomuzun gelişmesini sağlamıştır. Bu amaçla ülkemizde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Gölcük Taşkızak tersaneleri, Türk Gemi Sanayi A.Ş'nin tersaneleri, Tuzla'da 48, Ereğli'de 6, İskenderun'da 1, Trabzon'da 5, Ordu ve Gelibolu'da birer tersane bulunmaktadır.
- Ülkemizin dış ticarete yönelik yaptığı ithalat ve ihracattaki her türlü malların taşınmasında ilk sırayı deniz ulaşımı almaktadır.

- Deniz ulaşımında taşınan yük ve yolcuların indirilip bindirildiği, gemilerin kötü hava koşullarında beklediği korunaklı yerlere liman adı verilmektedir. Limanların işlerlik kazanmasında ya da gelişebilmesinde bazı şartlar gereklidir. Bunlar:

a) Hinterland (ard bölge-ülke) alanının geniş olması: Limanın gelişiminde en önemli faktör hinterlandın geniş olmasıdır. Limana gelen yüklerin serbestçe boşaltılabilmesi ya da limandaki yüklerin gemiye bindirilmesinde ve bütün bu işleri yapacak araçların rahatça hareket edebilmesinde hinterlandın geniş olması gereklidir.

Hinterlandın alanını etkileyen en temel etken, yer şekilleridir.

b) Limanı iç kesimlere bağlayan ulaşım ağının gelişmiş olması: Limana boşaltılan yüklerin ülkenin iç kesimlerine sevk edilebilmesi, gelişmiş bir ulaşım ağı ile mümkündür. Ülkemizde İstanbul, İzmir, Mersin, Samsun gibi gelişmiş limanların hem kara yolu hem demir yolu ile iç kesimlere bağlantısı bulunmaktadır.

Marmara Bölgesi'nde Yer Alan Limanlar

1) İstanbul Limanı

- Tüm limanlarımız arasında en işlek liman özelliğine sahiptir. Bu durumun başlıca nedeni İstanbul'un sanayi merkezi olmasıdır.
- İthal edilen malların büyük bir bölümünün boşaltıldığı en büyük ithalat limanımızdır.
- Ülkemizde yük ve yolcu trafiği bakımından ilk sırada yer alır. Liman Haydarpaşa, Eminönü ve Tophane limanlarının birleşmesinden oluşmaktadır.
- Limanın demir yolu bağlantısı bulunmaktadır.

2) İzmit Limanı

- İzmit Körfezi boyunca yer alan Derince, Gölçük ve İzmit limanlarından oluşur. Bunlardan Gölçük, askeri liman özelliğindedir.
- Liman daha çok ham petrol ve sanayi ürünlerine yönelik hizmet vermektedir. Demir yolu ile iç kesimlere bağlantısı vardır.

3) Gemlik Limanı

- Çevresinde en önemli sanayi merkezi konumunda bulunan Bursa, limana işlerlik kazandırmıştır.
- Otomobil fabrikaları ile dokuma fabrikaları Gemlik limanının hizmet verdiği başlıca sektörlerdir. Demir yolu ile bağlantısı bulunmaz.

4) Bandırma Limanı

- Bor minerallerine yönelik boraks ve asit borik fabrikası ile gübre fabrikası, limanın başlıca hizmet alanıdır. Demir yolu bağlantısı vardır.

5) Tekirdağ Limanı

- İstanbul Limanı'nın yükünü azaltır.

Ege Bölgesi'nde Yer Alan Limanlar

1) İzmir Limanı

- Yurdumuzun en büyük ihracat kapısı özelliğindedir.
- Hinterlandı oldukça geniş (yer şekilleri nedeniyle) ve iç kesimler ile demir yolu bağlantısı gelişmiştir.
- Ege Bölgesi'nde ihracat değeri yüksek olan üzüm, incir, tütün gibi tarımsal ürünler ile İzmir sanayi bölgesindeki endüstri ürünleri, limanın hizmet ettiği başlıca alanlardır.
- İzmir Limanı, Alsancak ve Pasaport limanlarından oluşmaktadır. Liman, oluşum yönüyle doğal liman özelliğindedir.

2) Kuşadası, Bodrum, Marmaris Limanları

Daha çok turizm amacıyla kullanılan limanlarımızdır.

Akdeniz Bölgesi'nde Yer Alan Limanlar

1) Mersin Limanı

- İzmir Limanı'ndan sonra ülkemizin en büyük ihracat limanıdır. Yükleme ve boşaltma kapasitesi bakımından ise İstanbul Limanı'ndan sonra gelir.
- Adana ve çevresinin sanayi ürünleri ile tarımsal ürünlerine yönelik hizmet vermektedir.
- Limanın demir yolu ile iç kesimlere bağlantısı bulunmaktadır.

2) İskenderun Limanı

- İskenderun'da bulunan demir – çelik fabrikasında enerji kaynağı olarak kullanılan taş kömürünün getirildiği limanımızdır. Ayrıca liman demir – çelik ürünlerine yönelik de hizmet vermektedir. Demir yolu ile bağlantısı vardır.
- Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki malların ithalat ve ihracatı da bu limanımız üzerinden yapılmaktadır.

3) Antalya Limanı

- Limanın hinterlandı dağ sıralarının kıyıya yakınlığı ve uzanışı nedeniyle dardır. İç kesimler ile olan bağlantısında demir yolu ağı bulunmaz.
- Turizm ve tarım ürünleri, limanın hizmet verdiği başlıca alanlardır.

Karadeniz Bölgesi'nde Yer Alan Limanlar

I) Samsun Limanı

- Karadeniz Bölgesi'nin en büyük limanıdır.
- İç kesimler ile demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Hinterlandı geniştir.

ÖRNEK

Sinop, doğal bir limana sahip olmasına karşın, Samsun liman kenti olarak daha gelişmiştir. Bu durum, bu iki kentin aşağıdakilerin hangisi bakımından farklı olmasına bağlanabilir?

- A) Çevresinde yetişen tarım ürünlerinin çeşitliliği
- B) Deniz turizmine uygun alanların çokluğu
- C) İç kesimlerle ulaşımın kolaylığı
- D) Balıkçılık etkinliğinin yoğunluğu
- E) Tarım alanlarının genişliği

KPSS 2008

2) Trabzon Limanı

- Doğu Karadeniz Bölümü'nün en büyük limanı özelliğine sahiptir.
- İran ile olan transit ticarete bağlantı sağlar.
- Demir yolu bağlantısı yoktur.

3) Zonguldak ve Ereğli Limanları

Taş kömürü ve demir-çelik ürünlerine hizmet eden limanlarımızdır. Her iki limanın da demir yolu ile bağlantısı vardır.

- Yurdumuzda deniz ulaşımından başka, iç su yollarında ulaşımın geliştiği yere örnek olarak Van Gölü verilebilir. Van-Tatvan arasında 1928 yılından beri yapılan taşımacılık, 1971 yılında feribot seferlerine dönüşmüştür.
- Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin deniz ticaret filosu 1.649 gemiden oluşmaktadır. (Kaynak, Denizcilik Müsteşarlığı - 2008) Bu durum ülkemizin deniz ulaşım potansiyelini tam olarak kullanamadığını göstermektedir.

- Türkiye'nin deniz ulaşımını daha çok geliştirmek ve dünya ülkeleri ile rekabet gücünü artırmak için;
- Deniz ticaret filosu güçlendirilmeli,
- Modern donanımlı gemi yapımına hız verilmeli,
- Gemi yapımına yönelik teknik eğitim veren okullar yaygınlaştırılmalı,
- Denizcilik alanındaki teknoloji, araç - gereç eksikliği giderilip gelişen ve değişen yeniliklere ayak uydurulmalıdır.

- Ülkemiz deniz ulaşımında İstanbul ve Çanakkale Boğazları stratejik öneme sahiptir. Her iki boğazın da gemi trafiği her geçen yıl artmaktadır. Örneğin 2009 yılında Çanakkale Boğazı'ndan 49.453 gemi, İstanbul Boğazı'ndan ise 51.422 gemi geçiş yapmıştır. Boğazlardaki gemi trafiğinin günümüzde daha çok artmasında;
 - Ülkeler arası ticaretin gelişmesi,
 - Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin sanayileşme alanında gelişme göstermeleri,
 - Sovyet Rusya'daki rejim değişikliği,
 - Boru hattından sonra petrolün en ekonomik biçimde deniz yolu ile taşınması ile diğer yüklerin taşımacılığında deniz yolunun en ucuz ulaşım biçimi olması gibi faktörlerin etkisi olmuştur.

- Ülkemizde deniz yolu ile yapılan toplam yük taşımacılığında en büyük paya Marmara Bölgesi sahiptir. (% 38.6) Bu durum bölgenin sanayileşmesi ve nüfus miktarı ile yakından ilgilidir. Akdeniz Bölgesi % 33.9, Ege Bölgesi % 18.7 ve Karadeniz Bölgesi % 8.8 ile sıralamayı takip etmektedir.
- Deniz ulaşımıyla ilgili bir başka özellik de Ro-Ro taşımacılığıdır. Kara yolu taşımacılığını deniz ile birleştiren Ro-Ro gemileri, kısa mesafeli deniz hatlarında veya yakın kıyılar arasında hızlı ulaşım sağlamak amacıyla geliştirilmiştir. Mesafeler kısa olduğu için, kara yoluna göre daha hızlı ve ekonomiktir. Taşıtların kendi kendine yüklendiği ve kısa sürede boşaldığı Ro-Ro gemileri, taşımada büyük bir kolaylık ve avantaj sağlar. Ayrıca kara yollarının yıpranmasını, şehir içi trafiğini, otoyollarda meydana gelen kaza oranlarını büyük ölçüde ortadan kaldırır.

Başlıca Ro-Ro Hatları

Haydarpaşa – Trieste

Samsun – Novorossisk

Trabzon – Sochi

Zonguldak – Ukrayna

Rize – Poti

Çeşme – Trieste

Mersin – Trieste

Hava Yolu Ulaşımı

- En hızlı ulaşım biçimi olan hava ulaşımı, Türkiye’de ilk kez 1933 yılında küçük pervaneli uçaklarla başlamıştır.
- Ülkemizde bir çok ilde havaalanı bulunur. Ancak bunlardan modern teknolojiyle donatılmış, yük ve yolcu kapasitesi fazla olan havaalanlarımızın sayısı sınırlıdır.
- İstanbul'da - Atatürk ve Sabiha Gökçen,
- Ankara’da – Esenboğa,
- İzmir'de - Adnan Menderes,
- Adana'da - Şakir Paşa havaalanları yolcu ve yük taşımacılığında en önemli havalimanlarımızdır. Söz konusu hava alanları ile Trabzon, Antalya ve Dalaman havaalanları hem iç hat hem dış hat havalimanı özelliğindedir.

- Yolculuk süresinin kısa olması ile iç hatlarda ücret tarifesinin giderek uygun hale gelmesi, ülkemizde hava yolu ile taşınan yolcu sayısının son yıllarda giderek artmasını sağlamıştır.

ÖRNEK

Türkiye'nin doğal koşulları düşünüldüğünde, ulaşım sektörüyle ilgili aşağıda verilen karşılaştırmalardan hangisi yanlıştır?

- A) Doğu Anadolu Bölgesi'nde kış aylarında kar yüzünden kapanan kara yolu sayısı, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden fazladır.
- B) Karadeniz Bölgesi'nde havaalanı yapımı için uygun alanlar, Ege Bölgesi'nden fazladır.
- C) Akdeniz Bölgesi'nde kara yollarında tünel ve köprü yapma zorunluluğu, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden fazladır.
- D) Marmara Bölgesi'ndeki doğal limanların sayısı, Karadeniz Bölgesi'nden fazladır.
- E) Akdeniz Bölgesi'nde demir yollarının kilometre başına yapım maliyeti, İç Anadolu Bölgesi'nden fazladır.

KPSS 2008

Boru Hatları Ulaşımı

- Sıvı ve gaz gibi akışkan haldeki maddeleri uzak mesafelere iletebilmek için inşa edilen büyük çaplı boru şebekelerine boru hattı ulaşımı adı verilir. Taşınacak maddeler için gerekli olan güç, genellikle büyük pompalayıcılar sayesinde sağlanmaktadır.
- Günümüzde boru hattının bir ulaştırma aracı olarak en yaygın kullanıldığı maddeler petrol ve doğal gazdır. Türkiye’de bu amaçla yapılmış olan boru hatları ve özellikleri şöyledir:

a) Irak - Türkiye Boru Hattı: Ham petrolün taşınması amacıyla yapılan hattın uzunluğu 1876 km olup, Irak’ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen petrolü Ceyhan (Yumurtalık) terminaline ulaştırır. 1976 yılında işletmeye alınmıştır. Çeşitli siyasi nedenlerden dolayı bazı dönemlerde boru hattının işlerliği azalmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 35 milyon tondur.

b) Ceyhan - Kırıkkale Boru Hattı: Kırıkkale’de bulunan Orta Anadolu rafinerisinin ham petrol ihtiyacını karşılayan boru hattı, 1986 yılında işletmeye açılmıştır. 448 km uzunluğunda olan hattın taşıma kapasitesi yıllık 5 milyon tondur.

c) Batman - Dört Yol Boru Hattı: Batman ve çevresinde üretilen ham petrolün tüketim merkezlerine ulaştırılması amacıyla 1967 yılında TPAO tarafından işletmeye açılmıştır. 511 km uzunluğundaki hattın yıllık taşıma kapasitesi 3.5 milyon tondur.

d) Şelmo - Batman Boru Hattı: Şelmo sahasındaki ham petrolün Batman’a taşınması amacıyla yapılmıştır. Hattın uzunluğu 42 km olup yıllık taşıma kapasitesi 800 bin ton'dur.

e) Bakü - Tiflis - Ceyhan (BTC) Boru Hattı: Azerbaycan petrolünü Gürcistan ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e taşıyan boru hattıdır.

f) Rusya Federasyonu - Türkiye Boru Hattı: Rusya'dan ülkemize doğal gaz naklini gerçekleştirmek amacıyla yapılmış boru hattıdır. Boru hattı Bulgaristan üzerinden Türkiye'ye girmekte, Hamitabat (Kırklareli), Ambarlı (İstanbul), İzmit, Bursa, Eskişehir güzergahını takip ederek Ankara'ya ulaşmaktadır.

g) Mavi Akım Boru Hattı: Türkiye'ye doğal gaz nakli için yapılmış Karadeniz geçişli boru hattıdır. Üç ana bölümden oluşan hattın Türkiye'deki bölümü Samsun'dan başlayarak Amasya, Çorum, Kırıkkale üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır. Boru hattının 501 km'lik bölümü ülkemiz üzerinden geçmektedir. Sistem 2003 yılında devreye girmiş ve Rusya'dan gaz sevkiyatı başlamıştır.

- Ülkemizde tüketilen doğal gazın büyük bölümü boru hattı ile taşınmaktadır. Son yıllarda boru hattı ile taşınan doğal gaz miktarı sürekli artmaktadır.
- Türkiye üzerinde doğal gaz taşımak amacıyla yapılmış doğal gaz boru hattının yapımında en büyük pay BOTAŞ'a aittir. Bu kurumu TPAO izlemektedir.

Türkiye’de Turizm

Bacasız sanayi ve görünmeyen ihracat olarak da adlandırılan turizm; sosyal, kültürel olaylar ile üretim ve tüketimi yakından etkileyen çok yönlü bir faaliyettir. Türkiye’de turizm etkinliği yıllara göre giderek çeşitlenmiş ve gelişmiştir. Son on yıllık süreçte ülkemize gelen turist sayısı 2 kattan fazla artış göstermiştir. **Bu artışta;**

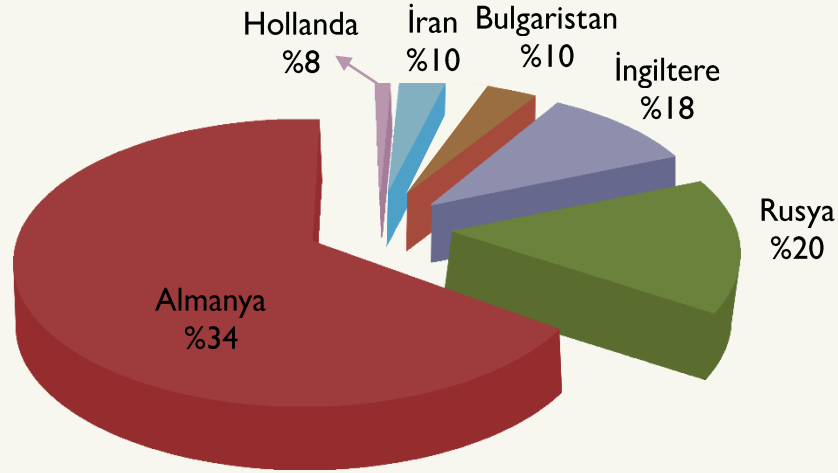
- Kaliteli turistik tesislerin yaygınlaşması,
- Büyük kentlerde uluslararası kongre ve fuarların düzenlenmesi,
- Yamaç paraşütü, rafting, kano gibi etkinliklerin yaygınlaşması,
- Formula-1, kış oyunları gibi büyük spor organizasyonlarının yapılması etkili olmuştur.

ÖRNEK

Aşağıdakilerden hangisi, son yıllarda Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısının artmasında etkili olmamıştır?

- A) Birinci sınıf turistik tesislerin yaygınlaşması
- B) Metropol kentlerde uluslararası kongre ve fuarların düzenlenmesi
- C) Turistik bölgelerdeki nüfusun iç göçlerle artması
- D) Formula 1 gibi tekrarlanan büyük spor organizasyonlarının yapılması
- E) Yamaç paraşütü, rafting, kano gibi etkinliklerin yaygınlaşması

KPSS 2010



Türkiye'ye en çok turist gönderen ülkeler

ÖRNEK

Aşağıda bazı il ve il merkezleriyle özdeşleşmiş ifadeler verilmiştir:

- Gündüz seyranlık, gece gerdanlık – Mardin
- Tahıl ambarı – Konya
- Serhat şehri – Edirne
- Güller ve göller şehri – Isparta
- Ege'nin incisi - İzmir

Bu ifadelerde, il ve il merkezlerinin aşağıdaki özelliklerinden hangisi vurgulanmamıştır?

- A) Turizmi B) İklimi C) Jeopolitik konumu D) Tarımı E) Yer şekilleri

KPSS 2011

Yaz (Deniz-Kıyı) Turizmi

- Bu turizm faaliyetinde iklim (güneşli gün sayısı), plaj, koy ve adalar belirleyici coğrafi unsurlardır.
- Ülkemizde deniz turizmine elverişli sürenin en fazla olduğu yerler Akdeniz kıyılarında yer almaktadır. Enleme bağlı sıcaklık değerlerinin elverişli olması ile gün sayısının fazlalığı, bu durumun başlıca nedenleridir. Akdeniz kıyılarında, örneğin Side, Alanya gibi tatil yörelerinde, denize girme süresi 200 günün üzerindedir. Bu süre, kuzeye doğru yer alan kıyı merkezlerinde enlem etkisiyle giderek azalır. Örneğin Ayvalık, Edremit yörelerinde denize girme süresi 140 – 150 gündür.

Karadeniz, deniz turizminin en az yapıldığı kıyılara sahiptir. Karadeniz kıyılarında;

- Güneşli gün sayısının az olması,
- Sıcaklık değerlerinin elverişli olduğu gün sayısının kısa olması (enlem nedeniyle),
- Deniz suyu sıcaklığının düşük olması,
- Doğal plaj alanlarının sınırlı olması,
- Denizdeki dalga aktivitesinin yaygın ve güçlü olması,
- Çoğu yerde deniz tabanının kıyıdan itibaren ani ve hızlı olarak derinleşmesi (dağların kıyıya uzanış doğrultusu nedeniyle) gibi etkenler bu kıyılarda deniz turizminin gelişimine engel olmuştur.

- Ege kıyısında dağların uzanış yönü deniz turizminde belirleyici olmuştur. Örneğin bu sayede koy, körfez ve plaj alanlarının fazla olması ile kıta sahanlığının geniş olması kıyı turizmi için elverişli şartları doğurmuştur.
- Ege ve Akdeniz kıyılarında, deniz turizmi ile birlikte gelişmiş diğer bir etkinlik yat turizmidir. Marina adı verilen yat limanlarında yerli ve yabancılara ait birçok yat buralarda barınmakta ve turistler konaklama ihtiyaçlarını bu yatlarda karşılamaktadır.

Kış Turizmi

- Türkiye’de, kısa mesafelerde yaşanan yükselti değişimi ile iç kesimlerde karlı gün sayısının fazla olması kış turizminin gelişmesinde etkili olmuştur.
- Ülkemizde kış turizminin geliştiği merkezler şunlardır:
 - Uludağ (Bursa)
 - Kartalkaya (Bolu)
 - Ilgaz (Kastamonu)
 - Palandöken (Erzurum)
 - Sarıkamış (Kars)
 - Erciyes (Kayseri)
 - Davraz (Isparta)
 - Saklıkent (Antalya)

İnanç Turizmi

- Kutsal sayılan yerleri görmek amacıyla yapılan turizm faaliyetidir.
- Konya'da Mevlana Türbesi, İzmir'de Meryem Ana Manastırı, İstanbul'daki kiliseler, Trabzon'da Sümela Manastırı ile Van'da Akdamar Adası inanç turizminin gerçekleştiği yerlerdir.

Yayla Turizmi

- Yaz aylarında sıcak kıyı kuşağının bunaltıcı havasından uzaklaşmak ya da şenliklere yönelik eğlencelere katılmak amacıyla yapılan turizm etkinliğidir.
- Yayla turizminin en çok yapıldığı bölgemiz Karadeniz'dir. Yüksek dağ kütlelerinin varlığı yayla turizminin bölgede gelişmesini sağlamıştır. Akdeniz'de Toroslar üzerinde de yayla turizmi yapılmaktadır.

Sağlık Turizmi

- Bu turizm etkinliğinin en önemli yanını termal turizm oluşturmaktadır. Termal turizm ile yer yapısı arasında sıkı ilişki vardır. Faylı arazilerde, mineral yönünden zengin sıcak ya da ılık yeraltı suları kaplıca ve ılıcaları meydana getirir. Buralar sağlık turizminin geliştiği başlıca yörelerdir.
- Türkiye'nin yakın zamanda oluşmuş genç bir ülke olması, kaplıca ve ılıcaların yaygın olmasına neden olmuştur.

- Termal turizmin geliştiği merkezlerin sayısı ÷lkemizde fazladır. Bunlar arasında en tanınmış olanları;
 - Gönen, Güre, Derman (Balıkesir)
 - Armutlu, Çekirge, Oylat (Bursa)
 - Balçova (İzmir)
 - Sandıklı (Afyon)
 - Pamukkale (Denizli)
 - Kızılcahamam (Ankara)'dır.

Yer Şekillerine Dayalı Turizm

a. Peribacaları

- Milyonlarca yıl önce Erciyes, Hasandağ ve ikisinin arasında kalan Göllüdağ volkanlarının bölgeye lavlar püskürtmesiyle oluşumu başlayan peribacaları, günümüze kadar akarsu ve rüzgarlar tarafından şekillendirilerek bugünkü görünümünü kazanmıştır.
- Avanos, Ürgüp, Göreme, Uçhisar yörelerinde turizmin gelişmesinde peribacalarının varlığı başlıca etken olmuştur. Bunlardan başka;
 - Hristiyanlığın eski dönemlerine ait yer altı şehirlerinin bulunması,
 - Yöresel el sanatlarının çeşitli olması da yörelerin turizminde etkili olmuştur.

b. Karstik Şekiller

- Suyla temas ettiğinde çözünebilir kayaçların oluşturduğu şekillere karstik şekiller adı verilir. Bunlar mağara, obruk, traverten vs. gibi oluşumlardır.
- Türkiye’de karstik şekillerin bir turizm unsuru olarak en çok değer bulduğu bölüm Antalya’dır.

- Karain, Beldibi, Belbaşı, Zeytintaşı, Altınbeşik, Damlataş, Dim, Geyikbayırı, Kocain, Konakaltı, Küçükdipsiz, Papaz Kayası, Yerköprü, Büyükdipsiz, Çimeniçi, Mahrumçalı, Tilkiler mağaraları (Antalya)
- İnsuyu Mağarası (Burdur)
- Zindan Mağarası (Isparta)
- Ballica Mağarası (Tokat)
- Karaca Mağarası (Gümüşhane)
- Cennet-Cehennem Obruqları ile Çaltı, Çukurpınar, Köşekbükü, Dilekkuyu ve Yedi Uyurlar mağaraları (Mersin)
- Denizli - Pamukkale Travertenleri karstik oluşum yönüyle turizme konu olan başka bir şekildir.

c. Şelaleler

- Akarsuların belirli bir yüksekten düşmesiyle oluşan çağlayanlar da turizm potansiyeli oluşturmaktadır. Şelale etrafında turistik tesisler yer almakta ve turist çekmektedir.
- Ülkemizin çağlayanlarına örnek olarak;
 - Düden, Kurşunlu, Manavgat (Antalya)
 - Tortum (Erzurum)
 - Kapuzbaşı (Kayseri)
 - Erfelek (Sinop)
 - Muradiye (Van) şelaleleri gösterilebilir.

Sportif Turizm

- Akarsular üzerinde yapılan rafting, kano gibi akarsu sporlarına yönelik turizm faaliyetidir. Bu turizm etkinliğinde akarsuyun akış hızı en önemli etkidir.
- Ülkemiz akarsularının pek çoğunda yatak eğimi fazla olduğu için akış hızları yüksektir. Çoruh, Fırat, Dicle, Göksu, Dalaman rafting sporlarının yapıldığı akarsularımızın başında gelir.

Kültür (Tarihi) Turizmi;

Tarihi eserleri, müzeleri, antik kentleri gezip görmek amaçlı yapılan turizm etkinliğidir.

a. Camiler, saraylar, manastırlar ve diğer bazı tarihi eserler:

- Selimiye Cami (Edirne)
- Topkapı, Yıldız, Dolmabahçe sarayları (İstanbul)
- Barlaam Manastırı (Hatay)
- Sümela Manastırı (Trabzon)
- Meryem Ana Manastırı (İzmir)
- Akdamar Adası (Van)
- Ani Harabeleri (Kars)
- Erzurum ve Sivas'ta çifte minareli medreseler

- Hunad Hatun Türbesi (Kayseri)
- Mama Hatun Kümbeti (Erzincan)
- İshak Paşa Sarayı (Ağrı)
- Ulu Cami (Bursa)
- Yakutiye Medresesi (Erzurum)
- Nemrut Dağı (Adıyaman)
- Hasankeyf (Batman)
- Malabadi Köprüsü (Diyarbakır)

b. Höyükler (Ören Yerleri)

Höyükler genellikle kerpiç yapılı meskenlerin yaygın olduğu yörelerde tepelik görünümlü, arkeolojik kazılarda tarihi eserlerin çıktığı kalıntı sahalarına verilen isimdir. Ülkemizde başlıca höyükler ve bulundukları bölgeler şöyledir.

- İç Anadolu Bölgesi höyükleri:
 - Çatalhöyük (Konya)
 - Gordion (Ankara)
 - Alishar ve Hashhöyük (Yozgat)
 - Kültepe (Kayseri)
 - Adatepe, Sivritepe (Sivas)
 - Can Hasan (Karaman)
 - Ahlatlıbel (Ankara)

- Karadeniz Bölgesi höyükleri:

- Alacahöyük
 - Şapinuva
 - Boğazköy
- } Çorum

- Akdeniz Bölgesi höyükleri:
 - Hacılar (Burdur)
 - Karatepe (Adana)
 - Yumuktepe (Mersin)
 - Yassıhöyük (Kahramanmaraş)

- Marmara Bölgesi höyükleri:
 - Ilıpınar (İznik)
 - Troya (Çanakkale)
- Doğu Anadolu Bölgesi höyükleri:
 - Aslantepe (Malatya)
 - Tilkitepe (Van)
 - Karaz (Erzurum)
 - Mineyik (Elazığ)

- Güneydoğu Anadolu Bölgesi höyükleri:
 - Göbeklitepe (Şanlıurfa)
 - Gedikli, Sakçagöze, Dülük (Gaziantep)
 - Çayönü (Diyarbakır)
- Ege Bölgesi höyükleri:
 - Yeşilova (İzmir)
 - Beycesultan (Denizli)

c. Antik kentler

- Akdeniz Bölgesi antik kentleri:
 - Side, Perge, Aspendos, Letoon, Termessos, Phaselis (Antalya)
 - Sagalassos (Burdur)
 - Diocaesareia (Mersin)
 - Adada, Psidia (Isparta)

- Ege Bölgesi antik kentleri:
 - Sard (Manisa)
 - Teos, Efes, Bergama ve Hadrian Tapınağı ile Asklepion sağlık merkezi (İzmir)
 - Aphrodisias, Didim, Milet (Aydın)
 - Halikarnassos, Kavnas (Muğla)
 - Hierapolis (Denizli)

- Güneydoğu Anadolu antik kentleri:
 - Perre (Adıyaman)
 - Zeugma/Belkıs, Kargamış (Gaziantep)
- İç Anadolu Bölgesi antik kenti:
 - Midas (Eskişehir)
- Karadeniz Bölgesi antik kentleri:
 - Sinope (Sinop)
 - Amisos (Samsun)

Milli Park	Alanı (ha)	Bulunduğu İl
Olimpos (Beydağlar)	69.000	Antalya
Beyşehir Gölü	88.750	Konya
Kaçkar Dağları	51.550	Rize
Köprülü Kanyon	36.614	Antalya
Aladağlar	31.894	Niğde
Gelibolu Yarımadası	33.000	Çanakkale
Dilek Yarımadası	27.675	Aydın
Kazdağı ve Manyas Gölü	21.300	Balıkesir
Ilgaz Dağı	1.088	Kastamonu
Uludağ	11.338	Bursa

Milli Park	Alanı (ha)	Bulunduğu İl
Honaz Dağı	9.219	Denizli
Aladağlar	54.524	Adana
Munzur Vadisi	42.000	Tunceli
Altındere	4.800	Trabzon
Saklıkent	12.390	Muğla
Spil Dağı	6.693	Manisa
Yozgat Çamlığı	264	Yozgat
Soğuksu	1195	Ankara
Sarıkamış-Allahuekber Dağları	22.980	Kars-Erzurum sınırı
Nemrut Dağı	13.850	Adıyaman

- Kuş cenneti alanlarımız

Kuş Cenneti	Bulunduğu İl
Manyas	Balıkesir
Ulubat Gölü	Bursa
Eber Gölü	Afyon
Akşehir Gölü	Konya
Beyşehir Gölü	Konya
Eğridir Gölü	Isparta

Kuş Cenneti	Bulunduğu İl
Bafa Gölü	Muğla
Seyfe Gölü	Kırşehir
Sultan Sazlığı	Kayseri
Çukurova Kıyıları	Adana
Silifke Deltası	Mersin
Kızılırmak Deltası	Samsun

- Uzungöl (Trabzon), Meke Tuzlası Gölü (Konya), Balıklıgöl (Şanlıurfa), Kız Kalesi (Mersin)
- Van kedisi, Angora tavşanı (Ankara), caretta caretta kaplumbağalar (Muğla), sığla ağacı (Muğla), kasnak meşesi (Göller Yöresi)

Doğal, tarihi bir çok zenginliğiyle önemli bir turizm ülkesi olan Türkiye'nin, turizmini daha çok geliştirebilmesi için;

- Tanıtıma önem verilmeli,
- Alt yapı sorunları giderilmeli,
- Kalifiye eleman sayısı artırılmalı,
- Güven ortamının istikrarı sağlanmalı,
- Konaklama tesisleri belli standartlara ve sayıca yeterli hale getirilmelidir.

Giderek gelişen turizmin ülkemiz ekonomisine sağladığı katkılar arasında şunlar yer alır:

- Döviz girdisi sağlar.
- İstihdam olanaklarını artırır.
- Dış ticaret açığının kapanmasına destek oluşturur.

ÖRNEK

Türkiye'de iç turizme katılan kişi sayısı 1950 yılından günümüze yaklaşık 30 kat artmıştır. Aşağıdakilerden hangisinin bu artış üzerindeki etkisi en azdır?

- A) Ulaşım olanaklarının artması
- B) Turistik değerlerin tanıtımının artması
- C) Eğitim düzeyinin yükselmesi
- D) Kişi başına düşen ulusal gelirin yükselmesi
- E) Sağlık hizmetlerinin gelişmesi

KPSS 2008

Unesco Dünya Mirasları

1) İstanbul'un Tarihi Alanları (1985)



2) Divriği Ulu Camii ve Darüşşifası (Sivas) (1985)



3) Hattuşas (Boğazköy) – Hitit Başkenti (Çorum) (1986)



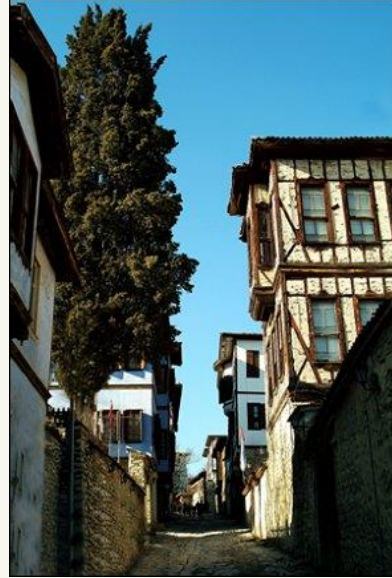
4) Nemrut Dağı (Adıyaman – Kahta) (1987)



5) Xanthos – Letoon (Antalya – Muğla) (1988)



6) Safranbolu Şehri (Karabük) (1994)



7) Truva Antik Kenti (Çanakkale) (1998)



8) Edirne Selimiye Camii ve Külliyesi (Edirne) (2011)



9) Çatalhöyük Neolitik Kenti (Konya) (2012)



10) Göreme Milli Parkı ve Kapadokya (Nevşehir) (1985)



II) Pamukkale – Hierapolis (Denizli) (1985)

