

---

# Ulaşım

Yazar

Yrd.Doç.Dr. Gaye ERTİN

ÜNİTE

11

## Amaçlar

Bu üniteyi çalıştıktan sonra;

- Ülkemizde yer alan başlıca ulaşım sistemlerinin geçmiş ve günümüzdeki durumu hakkında bilgi sahibi olacak,
- Ülkemizde ulaşımı etkileyen doğal ve beşeri faktörlerin neler olduğunu kavrayacak,
- Ülkemizdeki ulaşım sistemlerinin niteliklerini öğreneceksiniz.

## İçindekiler

- Giriş
  - Türkiye'de Ulaşımın Tarihsel Gelişimi
  - Türkiye'de Ulaşım Üzerinde Etkili Olan Faktörler
  - Başlıca Ulaşım Sistemleri
  - Özet
  - Değerlendirme Soruları
  - Yararlanılan ve Başvurulabilecek Kaynaklar
-

---

## **Çalışma Önerileri**

- Bu üniteyi çalışırken Türkiye'nin ulaşım durumunu gösteren bir Türkiye haritası kullanmanız yararlı olacaktır.

## 1. Giriş

Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle ticari, kültürel vb. ilişkilerin kurulabilmesi bakımından ulaşım sistemlerinin önemi büyüktür. Küreselleşme ve iletişim olanakları sürekli artan dünya ülkeleri içinde gelişmiş bir ulaşım sistemine sahip olmayan bir ülke dünya ile bağlantısını en üst düzeye indirmiş demektir. Ülke içi ulaşım sistemlerinin de gelişmemiş olması bölgeler arasındaki ilişkileri kısıtlar. Bir bölgenin fazla yetişen tarımsal ürünü veya sanayi maddesi, ulaşım sistemleri aracılığı ile o ürün veya maddeden yoksun alanlara iletilebilir. Ulaşım, sadece ekonomik açıdan değil, ülkelerin bütünlüğü ve savunması açısından da büyük önem taşır.

## 2. Türkiye'de Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

Ülkemizde ulaşım Anadolu'nun şekliinden ve üzerindeki yüzey şekillerinden dolayı doğu-batı doğrultulu bir uzanış gösterir. Ancak teknik olanaklardaki ilerlemelere bağlı olarak kuzey-güney doğrultulu yollar da tarihi süreç içinde gelişmiştir.

Ülkemizde varlığı bilinen en eski karayolu M.Ö. 2000 yılında Hititler tarafından yapılmıştır. Bu yol İç Anadolu'daki başlıca yerleşme merkezlerini birbirine bağlıyor ayrıca Karadeniz ve Ege kıyılarına kadar uzanıyordu. Pers İmparatorluğu zamanında ise bu imparatorluğun başkenti olan Susa'yı Musul, Mardin, Diyarbakır, Malatya ve Sivas'tan geçerek Ege Bölgesi'nin ünlü kenti Sardes'e ve buradan Ege kıyılarındaki liman kentlerine bağlayan (Foça, İzmir, Efes, Milet), uzunluğu 2600 km.'yi bulan *Kral Yolu* yapıldı.

Roma İmparatorluğu döneminde Anadolu'yu baştan başa geçen ve batı ucu İstanbul'a yönelen çok sayıda yol yapılmıştır. Selçuklular döneminde yapılan yeni bir yol ise İstanbul'dan Konya'ya buradan Gülek Boğazı'ndan geçerek Tarsus, Antalya'ya, Kayseri, Sivas, Erzincan üzerinden Erzurum'a giden yollardır. Günümüzde bu yollar üzerinde yer alan çok sayıda han ve kervansaray kalıntısına rastlanır.

Osmanlılar ise genellikle Selçukluların yaptıkları yolları kullanmışlar, ancak Anadolu üzerindeki doğu-batı doğrultulu depresyonların sağladığı kolaylıktan yararlanarak Bolu Amasya üzerinden Erzurum'a kadar uzanan bir kuzey yolu meydana getirmişlerdir. Anadolu'da karayolları Ümit Burnu'nun bulunması ve Avrupa'dan Hindistan'a doğrudan denizyoluyla gitmenin mümkün olması ile önemini kaybetmiştir.

19. yüzyıla gelindiğinde yeni bir ulaşım aracı olarak demiryollarının gelişmesi dikkati çeker. Bu amaçla İngiliz ve Fransızlar kendi ekonomik çıkarları doğrultusunda demiryolları yapmışlardır. Bu demiryollarının **ilki 1856 yılında yapımına başlanan 1866 yılında biten İzmir-Aydın hattıdır**. Söz konusu hattın ilk kısmı 1858 yılında tamamlanarak hizmete giden 30 km.'lik İzmir (Basmane)-Gaziemir-Torbalı hat-

tıdır. 1866 yılında Aydın'a, 1888 yılında Afyonkarahisar-Dinar'a ve yine Torbalı Ödemiş'e uzatılan bu yol toplam 515 km. uzunluğundaydı. Bu yolu İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı izledi. 1864 yılında yapımına başlanan hattın İzmir-Manisa bölümü 1865 yılında, Manisa-Turgutlu (Kasaba) bölümü 1866 yılında yapılmıştır. Daha sonra bu hattın devamı olarak Turgutlu Alaşehir (1866), Alaşehir-Uşak-Afyonkarahisar (1897) Manisa-Soma güzergahı (1888) eklenmiş ve demiryolunun uzunluğu 516 km.'yi bulmuştur. Her iki demiryolunun yapılış amacı tarımsal bakımdan son derece verimli Ege ovalarının tarım ürünlerini (özellikle tekstil sanayinin hammaddesi olan pamuğun) ve madenlerini İzmir Limanı aracılığı ile Avrupa'ya ulaştırmaktır.

İngiliz ve Fransızlar dışında Avusturya ve Alman şirketleri de Türkiye'de demiryolu yapımına giriştiler. Avusturyalıların girişimi ile 1870 yılında 319 km.'lik İstanbul-Edirne arasında, İstanbul'u Balkanlara bağlayan "*Şark Demiryolu*" yapılmıştır. Türkiye'de Almanlar tarafından yapılan en önemli demiryolu hattı ise "*Anadolu Hattı*" adını taşıyan demiryoludur. Bu hatlardan 1072 km.'yi bulan İstanbul-Ankara ve Eskişehir-Afyon-Konya (445 km) hattı 1873-1869 yılları arasında yapılmış, 1918 yılında Nusaybin'e ulaşmıştır. Bu hatların İstanbul'daki devamı olan İstanbul Sirkeci Garı ve rıhtımı 1887 yılında, Haydarpaşa Garı ve rıhtımı ise 1909 yılında yapılmıştır.

19. yüzyıl sona ermeden yapılan diğer bir hat 1883-1886 yılları arasında yapılan ve amacı verimli Adana ovalarının zenginliğini Mersin limanı aracılığı ile Avrupa pazarlarına taşımak olan *Mersin-Tarsus-Adana* demiryoludur. Osmanlılar döneminde yapılan diğer demiryolları ise *Konya-Adana* (1902-1908 yılları arasında açılan Toros tünelleri vasıtası ile) *Gümrü-Kars-Sarıkamış-Erzurum* (1915-1916) ve *Güney* (İskenderun-Suriye, Mardin-Suriye) demiryollarıdır.

Cumhuriyet döneminde demiryollarının yapımına oldukça önem verilmiştir. Osmanlılar döneminde Ankara'ya gelmiş olan demiryolu doğuya doğru uzatılarak Kayseri (1927), Sivas (1930), Erzurum'a (1939) ulaşmıştır. Bu hattan ayrılan yollar (Ankara-Zonguldak-1937, Sivas-Samsun 1932) ile Anadolu'dan Karadeniz'e iki noktada ulaşılmıştır. Diğer taraftan Kayseri-Ulukışla yolunun yapımı ile İç Anadolu demiryolu halkası tamamlanmıştır. Sandıklı üzerinden Afyonkarahisar'a uzatılan bir hat (1936 yılı) tamamlanmış böylece İzmir-Aydın-Dinar hattı Afyonkarahisar'da Haydarpaşa-Konya hattına bağlanmış, Kütahya-Balıkesir arasında yapılan hat ile Batı Anadolu demiryolu güzergahı da tamamlanmış oldu. Sivas'tan Malatya'ya ayrılan hat ile doğu illerimizle demiryolu bağlantısı kurulmaya başlanmıştır. Bu amaçla Sivas doğusunda Çetinkaya'dan ayrılan bir hat Malatya Fevzipaşa'dan gelen yolla birleştirilmiştir. Malatya'dan doğuya Kurtalan'a (1944) uzanan yol tamamlanmış, diğer taraftan Malatya Yolçatı'dan ayrılan bir hat Elazığ'a (1934) ulaşmış buradan Murat vadisini izleyerek Muş üzerinden Van Gölü kıyısında Tatvan'a varmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde deniz ulaşımı ise son derece geri durumdaydı. Kapitülasyonlar nedeniyle limanlarımız yabancı gemilere tamamen açıldı. 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye (Osmanlı Denizcilik Şirketi) 6 adet buharlı gemi satın almış, bu gemiler İstanbul-İzmir, İstanbul-Selanik, İstanbul-Trabzon ve İstanbul-Beyrut



seferleri yapmışlardır. Ancak Osmanlılar gerek yolcu gerekse yük taşımacılığı bakımından Avrupa ülkeleri ile rekabet edebilecek bir potansiyele sahip değildi. Bu nedenle Türk limanları arasında eşya ve yolcu taşıma hakkı Lozan Anlaşması'nda (24 Temmuz 1923) kabul edilen Kabotaj Yasası (1 Temmuz 1926) çıkana kadar gerçekleştirilememiştir.

### 3. Türkiye'de Ulaşım Üzerinde Etkili Olan Faktörler

Türkiye'de de diğer tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ulaşımı etkileyen faktörler vardır. Bunlar doğal ve beşeri faktörler olmak üzere ayrılabilir. *Ülkemizde ulaşımı güçleştiren doğal faktörlerin başında yüzey şekilleri ve yükselti gelir.*

Türkiye'nin ortalama 1132 m.'yi (Trakya 180 m. Anadolu 1162 m.) bulan yükseltisi kara ve demiryollarının coğrafi dağılışı ve uzanımlarına yön verir. Ülkemizde kuzeyde uzanan Karadeniz dağları ile güneyde uzanan Toros dağları yaklaşık 2000-2500 m.'lik yükseltileri ile ülkenin kuzey ve güney kıyı kesimlerini iç kısımlara bağlayan önemli bir engeldir. Bu sıradağların aşılabilmesi gerek yol yapımı gerekse ekonomik açıdan oldukça güçtür. Bu nedenle genellikle akarsuların açmış olduğu vadi şebekeleri ve geçitler kara ve demiryolu güzergahlarının yerleştiği başlıca alanlardır. Nitekim Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum-Aşkale-Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlayan karayolu *Kop* (2305 m.) ve *Zigana* (2010 m.) geçitleri ile, *Çataltepe* (1210 m.) geçitleri vasıtası ile sağlanır. Aynı biçimde Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi arasındaki kara ve demiryolu bağlantısı Toroslar üzerindeki birtakım geçit ve boğazlarla mümkündür. Bunlardan *Gülek Boğazı* (1050 m.) ilkçağlardan beri kullanılır. Silifke-Mut üzerinden Konya'ya bağlanan *Sertavur Geçidi* (1630 m.) Antalya-Isparta-Burdur arasındaki bağlantı ise *Çubuk Boğazı* (895 m.) ve *Çeltikçi Beli* (1225 m.) üzerinden yapılır.

Ülkemizde genellikle alçak plato ve ovaların yer aldığı bölgelerimizde ulaşım sistemlerini çok geliştirmiştir. Bu bakımdan Marmara Bölgesi oldukça gelişmiştir. Ege Bölgesi'nde ise yollar doğu-batı doğrultulu grabenler içerisine yerleşmiştir. Yükseltinin büyük ölçüde arttığı ova ve platoların 1000-1200 ve 1500-1800 m.'ler arasında değiştiği Doğu Anadolu Bölgesi'nde de yollar doğu-batı doğrultulu ovalar, eşikler ve oluklar içerisine yerleştirilmiştir. Batı-doğu doğrultulu iki önemli yoldan biri Erzincan-Erzurum-Pasinler-Kars diğeri Malatya-Elazığ-Muş-Van karayoludur. Bölgenin iki önemli demiryolu (Sivas-Erzurum-Kars ve Malatya-Elazığ-Muş-Tatvan) bağlantısı da hemen hemen aynı güzergahı izler.

Yurdumuzun **iklim** özellikleri de ulaşım üzerinde önemli rol oynar. *İklimin en belirgin etkisi özellikle kış aylarında karayollarında görülen kar yağışlarına bağlı olarak buzlanma ve kayganlaşmadır.* Bolu Dağı, Gülek Boğazı, Kızıldağ vb. kesimlerde sık sık buzlanma olaylarına rastlanır. Yurdumuzun özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde kış aylarında görülen diğer olumsuz bir etken de kar yağışları dolayısı ile yolların ulaşımına kapanmasıdır. Karla mücadele ekipleri tarafından anayol gü-

zergahları açılmakla birlikte birçok kasaba hatta kentle bağlantı bazen 1-2 ay boyunca kesilebilmektedir. Yola çıkış düşmesi veya Karadeniz Bölgesi'nde olduğu gibi aşırı yağışlar sonucu oluşan heyelanlar ulaşımı olumsuz yönde etkiler.

Sisler ve fırtınalar da ulaşım faaliyetlerinde büyük zorluklar çıkarırlar. Bunlardan yoğun sisler kara, deniz ve hava ulaşımını da büyük ölçüde etkiler. Sisler nedeniyle İstanbul ve Çanakkale Boğazları deniz trafiğine kapanır, uçaklar havaalanlarından kaldırılıp indirilmez, karayollarında ise yoğun sislerde trafik kazaları meydana gelir. Şiddetli fırtınalar da özellikle deniz ve havayolu ulaşımını engeller. Fırtına nedeniyle uçaklar bazı havaalanlarına iniş-kalkış yapamaz, gemiler sefere çıkartılmaz ve limanlarda bekletilir. Bu tür olaylar ise ekonomik açıdan büyük kayıplara neden olur.

*Beşeri faktörlerin ulaşım üzerindeki etkisi ise olumludur.* İnsanın müdahalesini katarak en iyi sonuca ulaşmak için kurduğu çeşitli bakanlık ve kuruluşlar mevcut yol koşullarını iyileştirmek, yeni yollar yapmak için teknolojik ve bilimsel anlamda çalışmalar yapar.

## 4. Başlıca Ulaşım Sistemleri

### 4.1. Karayolu Ulaşımı

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ülkemizde kasabaları kentlere, kentleri iskele ve demiryollarına bağlayan karayolları yapılmış ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında ve uzun savaş yıllarında bu yollar bakımsız kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında da demiryolu yapımına öncelik verilmiş bu bakımdan sadece mevcut karayollarının şartları iyileştirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde 14.000 km. şose, 4000 km. toprak yol bulunurken bu sayı Cumhuriyetin ilanından sonra 18.300 km.'ye ulaşmıştır. Ancak ülkemizde karayollarının yapımına II. Dünya Savaşı'ndan sonra önem vermeye başlanmıştır. Bir taraftan A.B.D. yardımı diğer taraftan 1950 yılında çıkartılan Karayolları Kanunu uyarınca yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü'ne verilmesi ve karayolları yapımına ayrılan ödeneğin artırılması karayolu yapımını hızlandırmıştır.

Karayollarımız *devlet yolları* (il ve bölgeleri birbirine bağlayan yollar) *il yolları* (il sınırları içinde kalan ikincil derecede önemli yollar) kır yerleşmelerini bu yollara bağlayan *köy yolları* ve *orman yolları* olarak ayrılır. **Bugün ülkemizde devlet ve il yollarının toplamı 59.221 km.'dir.** Bunun 31.261 km.'si devlet, 27.960 km.'si il yoludur. Köy yollarının uzunluğu ise 200.000 km.'ye ulaşmıştır. Buna rağmen gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'de karayolları şebekesinin pek fazla gelişmediği söylenebilir.

Çizelge 11.1: Sath Cinslerine Göre Devlet ve İl Yolları (km)

|             | Bitümlü Kaplama | Parke | Kırma Taş ve Stabilize | Toprak Yollar | Geçit Vermeyen Yollar |
|-------------|-----------------|-------|------------------------|---------------|-----------------------|
| Devlet Yolu | 29.092          | 45    | 1.596                  | 110           | 1.422                 |
| İl Yolu     | 19.196          | 89    | 6.454                  | 1.217         | 1.004                 |



Fotoğraf 11.1: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Asya ve Avrupa Kıtaları Arasında Bağlantı Sağlayan Önemli Bir Karayoludur

Karayolları yapımında 1970'li yıllardan itibaren önemli gelişmeler olmuştur. 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ile 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet köprüleri Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki bağlantısını sağlayan önemli karayollarıdır. 1983 yılından itibaren ülkemizde otoban veya hız yollarının yapımı planlanmıştır. 12.000 km.'lik çağdaş karayolu projesi kapsamında hazırlanan otoban planının 3000 km.'sinin 2000 yılına kadar bitirilmesi düşünülmektedir. Bu otoyolun yukarıda belirtilen köprülerle bağlantılı olarak yapımına başlanan İstanbul-Ankara (Bolu tünelleri hariç) ve İstanbul-Edirne arasındaki kısmı hemen hemen tamamlanmak üzeredir. Diğer taraftan Mersin-Tarsus-Adana arasındaki otoyolun yapımı da tamamlanmıştır. Günümüzde otobanların uzunluğu 1000 km.'ye ulaşmıştır.

Ülkemizde motorlu taşıtların sayılarında da önemli artışlar olmuştur. 1933 yılında otomobil (4257), otobüs (315), kamyon (2561) sayısının toplamı 7133 iken bu rakam günümüzde 2 milyona yaklaşmıştır (sadece otomobil sayısı 1.649.879).

Karayollarının yük ve yolcu taşımacılığı da dikkat çekici ölçüde gelişme göstermiştir. Yük taşımacılığında yük tonajı yüksek kamyonlar ile uluslararası taşımacılıkta T.I.R kamyonları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığında da son derece modern otobüsler kullanılmaktadır.

Karayolu taşımacılığı ülkemizde ulaşımın asıl yükünü çekmesine karşın gerek yolların fiziki yapı ve standartlarının düşük olması, mevcut trafik yükünü kaldıracak kapasitede olmaması, gerekse sürücü hatalarından dolayı çok sayıda trafik kazası yaşanmaktadır.



Şekil 11.1: Bugünkü Başlıca Karayollarımız

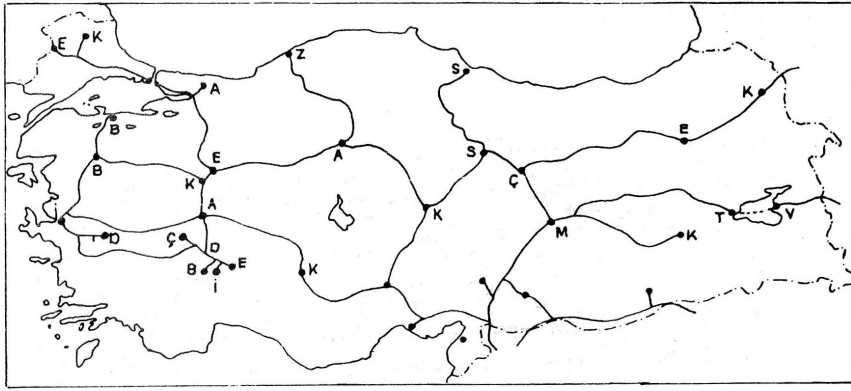
## 4.2. Demiryolları

Ülkemizde Cumhuriyetin ilanından önce ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımı ön planda iken 1950'li yıllardan itibaren karayolları yapımına önem verilmesi demiryolu yapımını oldukça geriletmiştir.

Ülkemizde 1923-1990 yılları arasında 4332 km.'lik yeni demiryolu yapılmış ve günümüzde demiryolu uzunluğu 8429 km.'yi bulmuştur. Buna şehir içinde çalışan banliyö tren hatları da eklenirse bu sayı 8990 km.'ye ulaşır. Elektrikli hat uzunluğu ise 666 km.'dir. Demiryolu ağı uzunluğu bakımından ülkemizin ulaştığı bu rakam Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında yetersiz kalmaktadır. Örneğin Almanya 43.000 km., Fransa 34.000 km., İngiltere 18.000 km.'lik demiryolu uzunluklarına sahip olup, son derece hızlı trenler kullanmaktadır. Ülkemizde ise iki önemli kentimiz İstanbul-Ankara arasını 3.5 saate indirecek olan hızlı demiryolu projesi henüz uygulamaya geçememiştir.

Ana demiryolu hatlarımız:

- 1) Kuzey hat (İstanbul, Eskişehir-Ankara-Kayseri- Sivas-Erzurum-Kars)
- 2) Batı Anadolu hattı (İzmir'den Göller Yöresi, Ankara'ya, Balıkesir-Bandırma, Balıkesir-Kütahya)
- 3) Karadeniz (Zonguldak, Samsun) ve Akdeniz (Mersin ve İskenderun'dan bağlanan hat), kıyı hattı
- 4) Doğu (Eskişehir-Afyonkarahisar, Konya-Adana üzerinden Maraş-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Tatvan-Van ile Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars) ve Güneydoğu (Diyarbakır-Kurtalan) hattı
- 5) Dış hatlar (Trakya'da İstanbul-Edirne, Bulgaristan ve Yunanistan, Güneydoğuda Mardin olmak üzere beş grupta toplanabilir.



Şekil 11.2: Türkiye'de Demiryolu Ağının Bugünkü Durumu

Çizelge 11.2: Demiryolları Uzunluğu ve Tren Kilometreleri

|                        |        |
|------------------------|--------|
| HAT UZUNLUĞU           | 8.429  |
| Elektrikli             | 666    |
| Ana Hat 478            |        |
| 2.3. Hat               | 188    |
| Elektriksiz            | 7.763  |
| Ana Hat 7.685          |        |
| 2.3. Hat               | 78     |
| TREN KİLOMETRELERİ     | 43.252 |
| Yolcu Tren Kilometresi | 24.988 |
| Banliyö                | 5.284  |
| Ana Hat                | 19.704 |
| Ekspres                | 12.192 |
| Normal Yolcu           | 4.710  |
| Mavi Tren              | 2.802  |
| Karma Tren Kilometresi | 1.318  |
| Yük Treni Kilometresi  | 16.946 |

Ülkemizde demiryolları yolcu ve yük taşımacılığında karayollarından sonra ikinci sırada gelmektedir. Özellikle ağır maddelerin (kömür, maden cevheri, şekerpancarı, büyük makinalar, tank, top vb. ağır silahlar) ulaştırılmasında başlıca görevi üstlenmiştir. Demiryollarımızın karayollarına göre tercih edilmemesinin en önemli nedeni hız sorunudur. Hızın düşük olması ise ülkemizin arızalı ve yüksek bir ülke olması başka bir deyişle relief özelliklerinden kaynaklanır.



Fotoğraf 11.2: Haydarpaşa Limanı ve Haydarpaşa Garı

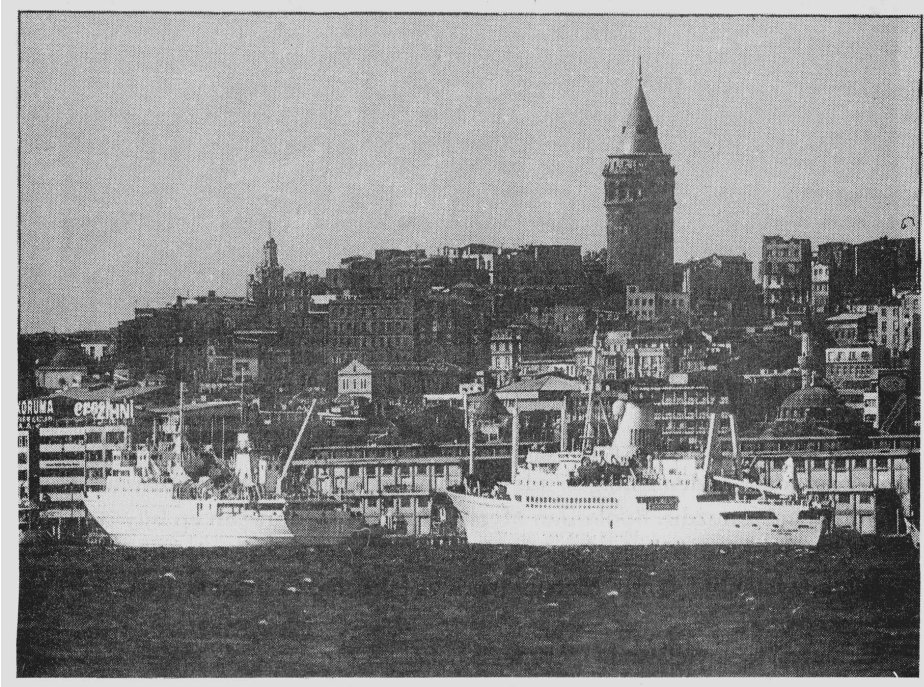
### 4.3. Denizyolları ve Limanlar

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve İstanbul ile Çanakkale Boğazı gibi önemli su yolu geçişlerine sahip ülkemizde deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı kabotaj kanununun (1 Temmuz 1926) çıkması ile gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyet dönemi Osmanlı İmparatorluğu'ndan 159 adet (18 ton ve üstü) deniz ticaret filosu (33 adedi yolcu gemisi) devir almıştı. Ancak bu gemilerin çoğu da hurda biçimdeydi. Cumhuriyet ile birlikte tersanelerin devreye girmesi ile deniz filomuz gelişmeye başladı.

Ülkemizde 1933-39 yılları arasında denizyolu işletmeciliğinde devlet sektörü hakim durumda iken 1950'li yıllara doğru özel sektör etkin olmaya başlamış hatta şilepçilik alanında devlet sektörünü geçmiştir. 1950'den sonra ise deniz taşımacılığı kalkınma planlarının kapsamına alınmış ve deniz ulaşımında dikkat çekici gelişmeler olmuştur. 1960 yılında toplam 2720 olan (2540 yük gemisi, 150 yolcu gemisi, 30 tanker) gemi sayısı (18 gros ton ve üstü), günümüzde 4262 (2941 yük gemisi, 1112 yolcu gemisi, 209 tanker) gemiye ulaşmıştır. Gemi sayısının artışına paralel olarak deniz ticaret filosunun toplam tonajında da artışlar olmuştur. Nitekim 1950 yılında 322.000 ton olan tonaj günümüzde 3.7 milyon tona ulaşmıştır. Ancak bu değer dünya ülkeleri ile karşılaştırıldığında (Yunanistan 22 milyon, İspanya 7 milyon, Güney

Kıbrıs Rum Kesimi 18 milyon oldukça geri olup toplam 450 milyon gros tonu bulan dünya deniz ticaret filosunun %1'inden bile azdır. Yaş ortalaması bakımından da 18.8 olan filomuz dünya deniz ticaret filolarının yaş ortalamasının (ortalama 8-10 yaş) oldukça üstündedir. Bu durum gemilerimizin uluslararası taşımacılıkta rekabet şansını azaltmaktadır. Ancak öncelikle dış ticarete konu olan malların (satılan veya satın alınan) kendi gemilerimizle taşınması gereklidir. Çünkü **denizyolu yük ve yolcu taşımacılığında en ekonomik yoldur**. Ancak ticari ürünlerin %30-35'lik kısmı kendi gemilerimizle geri kalanı yabancı gemilerle taşınmaktadır. Yolcu taşımacılığı da belli başlı hatlar (İstanbul-Karadeniz, İstanbul-İzmir, İzmir-Akdeniz, İzmir-İtalya vb.) dışında pek ilgi görmemektedir.

*Ülkemizde deniz ticaret filomuzun gelişmesi amacıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Gölcük Taşkızak tersaneleri, Türk Gemi Sanayi A.Ş.'nin Haliç, Camialtı, Tuzla, Pendik, Alaybey ve özel sektöre ait (38 adet) toplam 45 tersanede gemi inşa edilmektedir.*



*Fotoğraf 11.3: Türkiye'nin En İşlek Limanı Olan İstanbul Limanı'nda Karaköy İskelesi Çok Sayıda Yolcu ve Yük Gemisine Hizmet Verir*

Ülkemizin deniz ulaşımında dünya standartları ile rekabet edebilmesi güç olmakla birlikte limanlarımızın yük trafiği önemli ölçüde artmaktadır. **Bu limanlarımız arasında en işlek olanı ithal edilen malların büyük bir bölümünün boşaltıldığı, yolcu taşıma trafiğinin de en yoğun olduğu İstanbul Limanı'dır.** Marmara Bölgesi'nde İstanbul limanı dışında İzmit, Darıca Gölcük (askeri liman) Bandırma (asit boraks fabrikası ve gübre fabrikalarına hizmet eder) Gemlik (Bursa'daki otomobil fabrikaları ile dokuma fabrikalarına hizmet eder), Tekirdağ (İstanbul limanının yükünü azaltır) Çanakkale limanları yer alır.

**Ege Bölgesi'nde yurdumuzun en büyük ihracat kapılarından biri durumunda olan İzmir limanı yer alır.** Hinterlandı oldukça geniş bir liman olan İzmir limanı Anadolu içlerine kolayca bağlantı sağlayarak önemli tarımsal ürünleri (pamuk, üzüm, incir, tütün) dış pazarlara gönderir.



*Fotoğraf 11.4: İzmir Körfezi ve İzmir Kenti'nden Bir Görünüm*

Ülkemizde Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Sinop, Samsun, Trabzon, Hopa, Giresun, Zonguldak, Akdeniz Bölgesi'nde Antalya, İskenderun, Mersin limanları diğer önemli limanlarımızdır. Bunlardan **Mersin limanı yurdumuzun en büyük üç limanından (İstanbul, Mersin, İzmir) biridir. Yük trafiği bakımından en büyük limanlarımız İstanbul, İzmir, Mersin, İzmit ve İskenderun limanlarıdır.**

Yurdumuzda iç su yollarında ulaşımın geliştiği tek örnek Van Gölü'dür. Van-Tatvan arasında 1928 yılından beri yapılan taşımacılık 1971 yılında feribot seferlerine dönüşmüştür.

#### **4.4. Havayolları**

En hızlı ulaşım sistemi olan havayollarının dünyada gelişmesi 1900'lü yılların başında olmuş, uçakla yolcu taşınmasına 1919 yılında Fransa, 1929 yılında A.B.D.'de başlanmışsa da sivil havacılık ulaşımı II. Dünya Savaşı'ndan sonra gelişmiştir. **Türkiye'de ilk hava ulaşımı 1933 yılında küçük pervaneli uçaklarla başlamıştır.** Bu amaçla 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme Dairesi kurulmuş, bu daire 1938 yı-



ında Genel Müdürlüğe dönüştürülmüş, 1956 yılında ise T.H.Y adını alarak iç ve dış hatlar yolcu, yük ve posta taşıma görevini üstlenmiştir. Havaalanlarının işletilmesi, hava trafiğinin denetimi, havaalanlarının bakım ve onarımı ise Devlet Hava Alanları İşletmesinin kontrolü altındadır.

Günümüzde T.H.Y tarafından yürütülen hava taşımacılığı uluslararası rekabete ve hizmete ulaşmış düzeydedir. A.B.D.'ye yapılan direkt uçuşlar dışında dünyanın hemen her kesimine yapılan seferler, eğitimli personel ve satın alınan uçakların yeniliği bakımından dünyanın en genç hava filosuna sahip olması ülkemiz havayollarını dünyanın önde gelen havayolları arasına sokmuştur.

*Çeşitli tiplerde (Boeing 737, 727, Air Bus, DC 9 vb.) 58 adet uçağı bulunan T.H.Y dışında ülkemizde 1983 yılından itibaren 40' ı aşkın özel havayolu şirketinin yaptığı yurtiçi, yurtdışı, charter seferleri havayolu taşımacılığımızı oldukça aktif hale getirmiştir.*

Ülkemizde 3 adet havalimanı (*Birden fazla pisti ve apronu=uçak yanaşma yeri, bulunan gece uçuşlarına açık, gerekli teknik donanım ve malzemeye sahip, hava trafiğı yoğun olan havaalanları*) hava taşımacılığında önemlidir. Bunlardan ilki 1925 yılında hizmete geçen saatte 70 adet uçağın inebildiğı, 30 adet uçağın aynı anda apronlara yanaşabildiğı, 15 milyon yolcu kapasitesine sahip olan, Ortadoğı ve Avrupa'nın sayılı havaalanları arasında yer alan **Atatürk Havalimanı**'dır. 1955 yılında faaliyete geçen ve ikinci büyük havalimanımız ise başkent Ankara'nın kent yerleşim alanının kuzeydoğusundaki **Esenboğa Havalimanı**'dır. Ayrıca başkent Ankara'nın batısında *Etimesgut ve Mürdet* (Mürdet Ovası'nda Savaşan Şahin uçak fabrikası bulunur) adlı iki askeri havaalanı yer alır. İzmir kentinin güneyinde Cuma Ovası'nda yer alan, günümüzdeki modern görünümünü 1982-1984 yılındaki yapım faaliyetleri sonucu kazanan **Adnan Menderes Havalimanı** ise üçüncü büyük havalimanımızdır. İzmir'de bu havalimanımız dışında Çiğli ve Gaziemir askeri havaalanları bulunur.

Dış turizm hareketi bakımından önemli olan A tipi turistik bir havaalanı olan Antalya havaalanı ile 1983 yılında faaliyete geçen diğer bir turistik havaalanı olan Dalaman, Adana'da askeri uçakların iniş kalkış yapması sonucu yoğun bir hava trafiğine sahip olan İncirlik Hava Üssü ile sivil uçaklara hizmet veren Adana Şakirpaşa havaalanı diğer önemli havaalanlarıdır. Ayrıca yurdumuzda stool tipi 15 havaalanı bulunmaktadır.

**Ülkemizdeki diğer havaalanlarının nerelerde yer aldığını araştırınız.**



## Özet

*Yeterli ve iyi nitelikli bir ulaşım sisteminin varlığı, ülkemizin sosyo-ekonomik gelişimi bakımından büyük önem taşımaktadır. İlk çağlarda ülkemizden geçen en önemli karayolu Persler zamanında yapılan Kral Yolu idi. Osmanlılar döneminde ise 19. yüzyılda demiryolu taşıma-*

cılığı Avrupa Őirketlerinin inşa ettiği yollar ile gelişme gösterdi. Cumhuriyetin ilk yıllarında da dikkat çeken demiryolu ulaşımı 1950'li yıllardan itibaren karayollarının geliŐmesine bağlı olarak önemini kaybetti. Günümüzde İstanbul Ankara arasında hızlı trenlerin devreye girmesini sağlayacak projenin uygulamaya geçmesi ile demiryolu taŐımacılıđının eski önemini kazanması beklenebilir.

Ülkemizde karayolu taşımacılığı özellikle son yıllarda büyük gelişme göstermiştir. 1980'li yılların sonlarında hız yolları olan otobanların yapılmasının planlanması ve bazı kesimlerin tamamlanması, transit taŐımacılıđın gelişmesi, yolcu otobüslerinin son derece modern bir görünüm kazanması ve hizmet vermesi karayolu taŐımacılıđının dikkati çeken özellikleridir. Karayolları gibi havayolu ulaŐımımızda çok kısa bir süre içinde oldukça gelişmiştir. Bugünün lkemiz genç uçak filosu ve dünyanın en uzak köşelerine yaptığı düzenli seferler ile dünyanın sayılı havayolu Őirketlerinden birine sahiptir.

En ekonomik taşımacılık olan denizyolu ulaşımı ise gelişme göstermiŐ olmasına karşın dünya standartları ile boy ölçüşebilecek düzeye gelememiŐtir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizyolu taŐımacılıđının geliŐmesini en kısa sürede gerçekleŐtirmesi beklenmelidir.

## Değerlendirme Soruları

1. AŐađdakilerden hangisi Türkiye'nin en büyük limanları arasında **yer almaz**?
  - A. İstanbul
  - B. İskenderun
  - C. Zonguldak
  - D. İzmir
  - E. Mersin
2. Ülkemizde ilk demiryolu hangi tarihte hangi hatlar arasında yapılmıştır?
  - A. 1873, İstanbul-Eskişehir
  - B. 1897, Manisa-Soma
  - C. 1865, Manisa-Turgutlu
  - D. 1858, İzmir (Basmane)-Gaziemir-Torbalı
  - E. 1896, Afyon-Konya
3. Ticari taşımacılıkta en ekonomik ulaşım sistemi hangisidir?
  - A. Demiryolu
  - B. Karayolu
  - C. Havayolu
  - D. Denizyolu
  - E. Hepsi eŐittir

4. Aşağıdakilerden hangisi Devlet Hava Yolları işletmesinin görevleri arasında **yer almaz**?
- A. Yük, yolcu ve posta taşınması yapmak
  - B. Hava trafiğinin denetimi
  - C. Havaalanının bakımı ve onarımı
  - D. Meydanların iniş ve kalkışa hazır tutulması
  - E. Hiçbiri

## **Yararlanılan ve Başvurulabilecek Kaynaklar**

Darkot, B. **Türkiye İktisadi Coğrafyası**, İ.Ü. Coğ. Enst. Yay. İstanbul, 1972.

Tanoğlu, A. **Enerji Kaynakları**, İ.Ü. Coğ. Enst. Yay. İstanbul, 1971.

Atalay, İ. **Türkiye Coğrafyası**, İzmir, 1994.

Atalay, İ. - Mortan, K. **Türkiye Bölgesel Coğrafyası**, İstanbul, 1997.

Başol, K. **Türkiye Ekonomisi**, İzmir, 1992.

Doğanay, H. **Türkiye Ekonomik Coğrafyası**, İstanbul, 1995.

Gözenç, S. - Mater, B. - Günal, N. - Erel, L. - Gümüş, E. - Ertin, G. **Türkiye'nin Ekonomik Coğrafyası**, Anadolu Üniversitesi Yay. No.419, Açıköğretim Fak. Yay. No:178, Eskişehir, 1991.

İzbırak, R. **Türkiye**, M.E.B. Yay. No:263, İstanbul, 1984.

Kaynak, M. **Ulaştırma Sektörü. Türkiye Ekonomisi: Sektörel Gelişmeler**, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayını, Ankara, 1992.

Yücel, T. **Türkiye Coğrafyası**, T.K.A.E. Yay. No: 68, Ankara, 1987.

Tümertekin, E. - Özgüç, N. **Ekonomik Coğrafya. Küreselleşme ve Kalkınma**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997.