



CONLEY UNIVERSITY

ÜLKEMİZİN (TÜRKİYE'NİN) HER ALANDA KALKINMA PROJELERİ

POLİTİK BİLİMLER

DOKTORA TEZİ

OSMAN EKŞİ

Tez Danışmanı: Dr. Serkan AKGÜN

YIL
2023

ÖZET

Ülkemizin tüm bölgelerinde eğitim, üretim, ticaret, sanayi, ekonomi, sağlık, tarım, hayvancılık, turizm ve lojistik bakımından dengesiz olan dağılım tüm bölgelere dengeli dağıtımın sağlanmasıyla ülkede özellikle Marmara bölgesinde olan nüfus yığılmasının tüm ülkeye eşit bir şekilde dağılımının sağlanmasıyla ülkemizin büyümenin, dengeli olarak gelişmesi ve kalkınması oluşturulacaktır.

Eğitimin küçük yaştan yani Ana Okulundan başlamak üzere çocuklarımızın ve gençlerimizin; sosyal, kendine olan öz güveni kazanmış, sportif faaliyetlerde başarılı olan, kendini ifade edebilen, meslek sahibi olup vasıflı birey olmayı başarmış, vizyon ve misyon sahibi, saygılı, ahlaklı, adaletli, hakkına razı gelen, girişimci, azimli, hırslı, başarıya endeksli, ileriye gören, üreten, savurgan olmayan, çalışkan ve hoş görülü bir nesil yetiştirmek için ilk yapılacak devrim niteliğinde bir eğitim sisteminin tamamen yenilenmesi olmalıdır. “Eğitim yoksa hepsi sıfırdır” (Ekşi, 2021).

Nitelikli ve mesleki eğitim almış iş gücünün artmasıyla işletmelerin kalifiye ara eleman sıkıntısının ortadan kalkacağını ve daha kaliteli ve rekabet edilebilir ürünler üretileceğinden iç ve dış piyasada firmalarımız daha güçlü ve güvenilir olacaktır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün eğitim için sarf ettiği önemli sözleriyle eğitimin ne kadar önemli olduğunu da vurgulamak istiyorum (Atatürk, t.y.).

“Bir millet irfan ordusuna sahip olmadıkça, muharebe meydanlarında ne kadar parlak zaferler elde ederse etsin, o zaferlerin kalıcı sonuçlar vermesi ancak irfan ordusuna bağlıdır.”

“Öğretmenler her fırsattan yararlanarak halka koşmalı, halk ile beraber olmalı ve halk, öğretmenin çocuğa yalnız alfabe okutan bir varlıktan ibaret olmayacağını anlamalıdır.”

“Öğretmenler! Yeni nesli, cumhuriyetin fedakâr öğretmen ve eğitimcileri, sizler yetiştireceksiniz. Ve yeni nesil, sizin eseriniz olacaktır. Eserin kıymeti, sizin maharetiniz ve fedakârlığınız derecesiyle orantılı bulunacaktır. Cumhuriyet; fikren, ilmen, fennen ve bedenen kuvvetli ve yüksek karakterli koruyucular ister! Yeni nesli, bu özellik ve kabiliyette yetiştirmek sizin elinizdedir... Sizin başarınız, Cumhuriyetin başarısı olacaktır.”

“Geleceğin güvencesi sağlam temellere dayalı bir eğitime, eğitim ise öğretmene dayalıdır.”

“Milli Eğitim programımızın, Milli Eğitim siyasetimizin temel taşı, cahilliğin yok edilmesidir. Cahillik yok edilmedikçe, yerimizdeyiz...”

“Milli Eğitim’in gayesi yalnız hükümete memur yetiştirmek değil, daha çok memlekete ahlâklı, karakterli, cumhuriyetçi, inkılâpçı, olumlu, atılgan, başladığı işleri başarabilecek kabiliyette, dürüst, düşünceli, iradeli, hayatta rastlayacağı engelleri aşmaya kudretli, karakter sahibi genç yetiştirmektir. Bunun için de öğretim programları ve sistemleri ona göre düzenlenmelidir.”

“En önemli ve verimli vazifelerimiz milli eğitim işleridir. Milli eğitim işlerinde kesinlikle zafere ulaşmak lazımdır. Bir milletin gerçek kurtuluşu ancak bu şekilde olur.”

“Hayatta en hakiki mürşit ilimdir.”

“Milli eğitimde süratle yüksek bir seviyeye çıkacak olan bir milletin, hayat mücadelesinde maddi ve manevi bütün kudretlerinin artacağı muhakkaktır.”

“Eğitimdir ki, bir milleti ya özgür, bağımsız, şanlı, yüksek bir topluluk halinde yaşatır; ya da esaret ve sefaletle terk eder.”

“Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir. Öğretmen, eğiticiden yoksun bir millet henüz millet adını almak kabiliyetini kazanmamıştır. Ona basit bir kitle denir, millet denemez. Bir kitle millet olabilmek için mutlaka eğiticilere, öğretmenlere muhtaçtır.”

“Milli eğitim ışığının memleketin en derin köşelerine kadar ulaşmasına, yayılmasına özellikle dikkat ediyoruz.”

“Okul genç beyinlere; insanlığa hürmeti, millet ve memleket sevgisini, şerefi, bağımsızlığı öğretir. Bağımsızlık tehlikeye düştüğü zaman onu kurtarmak için takip edilecek en uygun, en güvenli yolu öğretir. Memleket ve milleti kurtarmaya çalışanların aynı zamanda mesleklerinde birer namuslu uzman ve birer bilgin olmaları lazımdır. Bunu sağlayan okuldur.”

“En büyük savaş, cahilliğe karşı yapılan savaştır.”

“Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir. Öğretmenden, eğiticiden yoksun bir millet henüz millet adını almak kabiliyetini kazanmamıştır. Ona basit bir kitle denir, millet denemez. Bir kitle millet olabilmek için mutlaka eğiticilere, öğretmenlere muhtaçtır.”

“Yeni nesil, en büyük Cumhuriyetçilik dersini bugünkü öğretmenler topluluğundan ve onların yetiştirecekleri öğretmenlerden alacaktır.”

“Şimdiye kadar uygulanan eğitim ve öğretim yöntemlerinin milletimizin geri kalmasında en önemli etken olduğu kanısındayım. Onun için bir milli eğitim programından söz ederken, eski devrin boş inançlarından ve yaratılışımızla hiç ilgisi olmayan yabancı fikirlere, doğudan ve batıdan gelebilen bütün etkilerden tamamen uzak, milli karakterimiz ve milli tarihimize uyumlu bir kültür kastediyorum. Çünkü milli dehamızın gelişmesi ancak böyle bir kültür ile sağlanabilir.”

“Eğer Cumhurbaşkanı olmasam, Eğitim Bakanlığı’nı almak isterdim.”

“İlim ve fen çalışmalarının merkezi okuldur. Bundan dolayı okul lazımdır. Okul adını hep beraber hürmetle, saygıyla analım.”

“Türkiye’nin birkaç yıla sığdırdığı askeri, siyasi, idari inkılâplar sizin, sayın öğretmenler, sizin sosyal ve fikri inkılâptaki başarılarınızla pekiştirilecektir. Hiçbir zaman hatırlarınızdan çıkmasın ki, Cumhuriyet sizden “fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür” nesiller ister.”

“Türkiye’nin birkaç seneye sığdırdığı askerî, siyasî, idarî inkılâplar çok büyük, çok mühimdir. Bu inkılâplar, sayın öğretmenler, sizin; toplumsal ve fikrî inkılâptaki muvaffakiyetlerinizle desteklenecektir. Hiçbir zaman hatırınızdan çıkmasın ki, Cumhuriyet, sizden “fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür” nesiller ister!”

“Okul sayesinde, okulun vereceği ilim ve fen sayesinde ki, Türk milleti, Türk sanatı, Türk ekonomisi, Türk şiir ve edebiyatı bütün güzellikleriyle gelişir.”

“Memleketi ilim, irfan, ekonomi ve bayındırlık alanlarında da yükseltmek, milletimizin her hususta çok verimli olan kabiliyetlerini geliştirmek, gelecek nesillere sağlam, değişmez ve olumlu bir karakter vermek lazımdır. Bu kutsal amaçlar elde etmek için mücadeleye atılanların arasında öğretmenler en önemli ve en hassas yeri almaktadır.”

“Öğretmenlik ömür boyu sürecek bir öğrenciliktir.”

“Cahillik yok edilmedikçe, yerimizdeyiz... Yerinde duran bir şey ise geriye gidiyor, demektir. Bir taraftan genel olan cahilliği yok etmeye çalışmakla beraber, diğer taraftan toplumsal yaşamda bizzat faal ve faydalı, verimli elemanlar yetiştirmek lazımdır. Bu da ilk ve orta öğretimin uygulamalı bir şekilde olmasıyla mümkündür. Ancak bu sayede toplumlar iş adamlarına, sanatkârlarına sahip olur. Elbette milli dehamızı geliştirmek, hislerimizi layık olduğu dereceye çıkarmak için yüksek meslek sahiplerini de yetiştireceğiz. Çocuklarımızı da aynı öğretim derecelerinden geçirerek yetiştireceğiz.”

“Toplumun düşmanı cehalet, cehaletin düşmanı öğretmendir.”

“Okullarda öğretim vazifesinin güvenilir ellere teslimini, memleket evladının, o vazifeyi kendine hem bir meslek hem bir ideal sayacak üstün saygıdeğer öğretmenler tarafından yetiştirilmesini sağlamak için öğretmenlik, diğer serbest ve yüksek meslekler gibi, derece derece ilerlemeye ve her halde refah sağlamaya uygun bir meslek haline getirilmelidir. Dünyanın her tarafında öğretmenler, toplumun en fedakâr ve saygıdeğer unsurlarıdır.”

“İlk ve orta öğretim mutlaka insanlığın ve medeniyetin gerektirdiği ilmi ve fenni versin, fakat o kadar pratik bir şekilde versin ki, çocuk okuldan çıktığı zaman aç kalmaya mahkûm olmadığına emin olsun.”

“Bir yandan bilgisizliği ortadan kaldırmaya uğraşırken, bir yandan da memleket evladını toplumsal ve ekonomik hayatta aktif şekilde etkili ve verimli kılabilmek için zorunlu olan ilk bilgileri, uygulamalı bir biçimde vermek metodu eğitimimizin temelini oluşturmalıdır.”

“Öğretmenler her fırsattan yararlanarak halka koşmalı, halk ile beraber olmalı ve halk, öğretmenin çocuğa yalnız alfabe okutan bir varlıktan ibaret olmayacağını anlamalıdır.”

“Milli Eğitim programımızın, Milli Eğitim siyasetimizin temel taşı, cahilliğin yok edilmesidir.”

“Milletimizin siyasî, toplumsal hayatında, milletimizin fikrî terbiyesinde rehberimiz ilim ve teknik olacaktır. Mektep sayesinde, mektebin vereceği ilim ve teknik

sayesindedir ki Türk Milleti, Türk sanatı, ekonomisi, Türk şiir ve edebiyatı, bütün güzelliğiyle gelişir.”

“Yeni nesil, en büyük Cumhuriyetçilik dersini bugünkü öğretmenler topluluğundan ve onların yetiştirecekleri öğretmenlerden alacaktır.”

Gözlerimizi kapayıp tek başımıza yaşadığımızı düşünemeyiz. Memleketimizi bir çember içine alıp dünya ile olan bağlarımızı kopartamayız. Aksine yükselmiş, ilerlemiş, çağdaş bir millet olarak medeniyet düzeyinin de üzerinde yaşayacağız. Bu hayat ancak ilim ve fen ile olur. İlim ve fen nerede ise oradan alacağız ve her ulus ferdinin kafasına koyacağız. İlim ve fen için kayıt ve şart yoktur (Gazi Mustafa Kemal Atatürk, t.y.; Günal, 2009; Ulusavaş, 2017; Aygün, 2015; Erikli, 2015; Demirci, 2009).

Büyük şehirlerde gençlerimizi tercih ettiği üniversitelerin imkânlarının Anadolu’daki üniversitelere verilmesi gençlerin kendi bölgelerini tercih etmesiyle büyük şehirlere öğrenci göçünü engelleyecek ve ailelerin öğrenci giderleri azalacaktır.

Eğitim haricindeki diğer geliştirilmesi gereken diğer bir konu ise ülkenin ticaretinin ve sanayi yoğunluğunun birkaç bölgede özellikle Marmara ve İstanbul bölgesinde yoğunlaşmasının engellenmesi. Bir veya birkaç bölgeye bağlı kalmanın sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik çalışmaların yapılmasıyla birlikte top yekûn kalkınmayı ve bölgesel büyümeyi teşvik eden projeler üretmek ve bu projeleri ülkenin her bölgesinde yaygınlaştırmaktır.

Ticaretin özellikle İstanbul’da olmak üzere birkaç yerde gelişmesi ve bu bölgelere yüklenilmesi işlem hacminin ve yoğunluğun bu bölgelere kayması ileride içinden çıkılmaz lojistik ve ticari ve sanayileşme alanı için çözümlenmesi ve telafisi imkânsız bir hal alacaktır ve akabinde faaliyetlerin, verilen hizmetlerin yapılamaz ve içinden çıkılmaz bir hale getirecektir.

Mevcut durumda özellikle İstanbul’da ticari faaliyetin çok yoğun olduğunu düşünürsek. Büyük bir nüfus patlaması yaşanan bu Anakentte yaşam ve insanların ticari faaliyetlerinde büyük zorluk ve engeller oluşmaya başlamıştır.

Olası Marmara depremi riskini düşünürsek Allah göstermesin ülkemizin sanayisi, ticareti ve ekonomisi çökecektir. Bu riski göz önünde bulundurarak sanayiyi, ticareti ve ekonomiyi ülkenin her bölgesine dağıtmak ve riski minimuma indirmek gerekiyor.

Anadolu'nun tüm bölgelerinde ticaretin gelişmemesi ticaretin ve yatırımcının büyük şehirlere göç eden girişimcilerin Anadolu'ya geri dönmesine neden olacaktır. Bu sebeple büyük şehirlerin nüfusunun artması engellenmiş olacak ve dolayısıyla büyük şehirlerdeki yaşamın zorlaşmasına sebep olmaktadır.

Nakliye ve lojistiğin ülke genelinde daha yaygın olması Anadolu'da üretim yapacak olan işletmelerin ürettiği ürünü yurdun tüm bölgesine sevk etme imkânının sağlanmasıyla yatırımcının Anadolu'da yatırımını teşvik edecektir.

Bölgelerde ticaret için merkezler ve toptancılar sitelerinin oluşturulmasıyla tacirler ve esnafların büyük şehirlerden mal alımını terk edip kendi bölgelerinden mal alımıyla özellikle İstanbul'un nüfus ve trafik sorununun rahatlamasına sebep olacaktır. Coğrafi yapısı çok uygun olmasa da demir yolu ağının geliştirilmesi, ucuz nakliye ve lojistik hizmetlerinin üst seviyeye çıkarılması da gereklidir.

Tarım ve hayvancılık için çok fazla imkânı olan bu ülkede işsizliğin bu sektörde giderilmesi sağlanmalı tarım ve hayvancılığa gereken önem ve hassasiyetin gösterilmesi lazımdır.

Tüm dünyada şu an yaşanan bir gıda sorunu ve tarımsal ürünlerin yeteri kadar üretilmemesiyle büyük bir talep oluşturulmuş ve ülkemizde tarımsal arazilerin çokluğu sebebiyle teknolojide kalkınma yapamayan ülkemizin tarım ve hayvancılık alanında büyük bir patlama yapmasıyla ihracatımız artacak gelişmiş ve zengin ülkeler safında yerini alacaktır (Ekşi, 2022).

“Toprak sınırsızca cömerttir ve uğruna dökülen her damla alın terinin karşılığını sana verir” (Ceylan, 2020).

Ege, Akdeniz ve Karadeniz gibi üç tarafında denizi, akarsuları, nehirleri ve ırmakları olan bu ülkede deniz ve su ürünleri bakımından zayıf bir üretim var ve bu yapılanların çok daha fazlasını yapmak ve bu fırsat ve kaynaklarımız daha fazla değerlendirmeliyiz.

Türkiye'nin üç bir tarafının denizle çevrili olması, nehirleri, ırmakları, gölleri ve akarsularının fazlalığı, bununla birlikte ormanların ve dağlarının çokluğu da yaz ve kış turizmi için iç ve dış turizm için bulunmaz bir fırsat yaratır.

Adalet ve hukukta ise Rahmetli Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün “Adalet Mülkün Temelidir” “sözü gereği, bağımsız ve güven veren bir yargı, tam bağımsızlık, yargının siyasi etkisi olmadan

ve insanlara güven veren bir mahkeme oluşması için deneyimli, bilgili, objektif, güvenilir ve adil karar veren bir yargı biriminin oluşturulması gerekmektedir.

Diğer bir sorun ise sağlık, hastane ve sağlık görevlilerinin yetersizliği ve imkânsızlıklar içinde kıt kanaat hizmet ve çözüm sunma sorunlarının giderilmesidir.

Sağlık hizmetleri insan yaşamı için olmazsa olmaz olan konuların en başında gelmesine rağmen, gerektiği kadar önem verilmediği görülmekte daha iyi imkân ve olanakların temin edilmesi sağlanmalıdır.

Sağlık için doktor ve hemşire yetiştiren tıp fakültelerinin ve sağlık fakültelerinin yaygınlaştırılması, kaliteli eğitim, ekip ve donanımlarının eksiksiz bir şekilde sunulması. Doktor ve hemşirelerin sadece hasta ile ilgilenmesi ve muayenesinin sağlanmasıyla, hasta yakınlarına sadece hasta ilişkileri uzmanı bir görevlinin tayin edilmesiyle sağlık görevlilerinin üçüncü şahıslarla muhatap olmasının engellenmesiyle son zamanlarda sıkça yaşanan sağlık personeline şiddeti önlemek için caydırıcı ve kalıcı tedbirler almalıyız.

Üç tarafının denizlerle çevrili olduğu, akarsu, ırmak, nehirler ve göllerin bulunduğu her bölgenin farklı coğrafi ve iklim koşullarına sahip olan bir ülkeyiz. Dört mevsim turizm yapılma imkânı olan bir coğrafyanın bu nadide özelliklerine sahip olan bu şanslı topraklardan, bu fırsatlardan ve kaynaklarımızdan yeterince faydalanamıyoruz ve konumuzun bu nadide olan yurdumuzu nasıl daha iyi yönetiriz ve nasıl büyük bir devlet haline getiririz.

TEŞEKKÜR

Tez çalışmasında benden katkılarını, iletiőimini, tecrübe ve bilgi aktarımlarını esirgemeyip bu tezin oluşmasına fayda sağlayan danıőman hocam Dr. Serkan AKGÜN, Baőak JANOTA ile diğer bu eğitim süresince bize emeği geçen, Gamze Ekőioėlu, Necmiye Boz, ve Nida SARICI görevlileri ile ayrıca bana destek olan özellikle kıymetli eőime ve aileme teőekkürlerimi borç bilirim.



Osman EKŞİ

KISALTMALAR

- AB:** Avrupa Birliği
- CDS:** Kredi Risk Takası/Primi-Credit Default Swap
- DAP:** Doğu Anadolu Projesi
- DOKAP:** Doğu Karadeniz Projesi
- DPT:** Devlet Planlama Teşkilatı
- DWT:** Bir geminin taşıyabileceği azami yük kapasitesidir.
- EKAP:** Elektronik Kamu Alımları Platformu
- GAP:** Güney Doğu Anadolu Projesi
- GDO:** Genetiği Değiştirilmiş Organizmalar
- GSYİH:** Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
- İMO:** Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı
- KHK:** Kanun Hükmünde Kararname
- KİK:** Kamu İhale Kurumu
- KÖİ:** Kamu Özel İş Birliği
- LGS:** Liselere Giriş Sınavı
- OECD:** Avrupa İş birliği ve Kalkınma Örgütü
- OHAL:** Olağanüstü Hal
- OHAL:** Olağanüstü Hali
- OKS:** Ortaöğretim Kurumları Giriş Sınavı
- PİSA:** Uluslararası Öğrenci Değerlendirme Programı
- SAGP:** Satın Alma Gücü Paritesi
- SBS:** Seviye Belirleme Sınavı
- TOBB:** Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- YGS:** Yüksek Öğrenim Giriş Sınavı

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	9
KISALTMALAR.....	10
İÇİNDEKİLER	11
TABLolar LİSTESİ.....	13
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	14
GİRİŞ	15
ÜLKEMİZİN (TÜRKİYE’NİN) TOP YEKÜN KALKINMASI PROJESİ.....	22
1. EĞİTİMDE KALKINMA	22
1.1.Eğitim Siteminin Yenilenmesi	30
1.2.Ana Okulundan Başlanan Eğitim.....	31
1.3.Ana Okulunun Önemi	31
1.4.İlkokulda Eğitim Sistemi Stratejileri.....	33
1.5.Orta Okulda Eğitim Stratejileri	33
1.6. Lise Dönemindeki Uygulanacak Eğitim Stratejileri	34
1.7.Üniversite ve Yüksek Okul Eğitim Stratejileri	34
1.8.Eğitim Sistemi Nasıl Olmalı	35
1.9. Finlandiya Eğitim Sisteminin Başarılarının Sırrı Nedir, Neden Örnek Alınması Gerekir?.....	40
1.9.1. Finlandiya Eğitim Sistemi	40
1.9.2.Finlandiya Eğitim Modelini ve Başarısının Sırları	41
1.9.3. Bu Popüler Eğitim Sistemi Nasıl İşliyor?.....	42
1.9.4.Türkiye ve Finlandiya Eğitim Sistemleri Arasındaki Fark.....	45
1.9.5.Türkiyenin Eğitim Sistemi ve Sürekli Değişen Eğitim Politikaları	47
2. TARIMDA KALKINMA	52
2.1.Tarımda Ülkemizin Kaynakları.....	52
2.1.1.Tarımdaki Kaynaklarımız ve Avantajlarımız Nelerdir?	52
2.1.2. Tarım Politikamız Nasıl Düzelir ve Çiftçimizin Geliri Nasıl Artar?.....	53
2.1.3.Tarımın Önemi	55
3. HAYVANCILIK	61
3.1. Hayvancılıktaki Avantajlarımız Nelerdir?	61
3.2. Hayvancılığı Geliştirmek için Neler Yapılmalıdır?	61
3.3.Türkiye’de Hayvancılığın Önemi ve İktisadi Fonksiyonları	63
3.4.Kaba Yem Sorunu	64
3.5. Hayvan Sağlığı.....	64
3.6.Pazarlama	65
3.7. Örgütlenme.....	66
3.8.Sonuç ve Öneriler.....	67
3.9.Türkiye’de Hayvancılık Sorunlarının Çözümü	67
4. TURİZMDE KALKINMA	69
4.1.Turizm Kavramı	69
4.2. Turizmin Ekonomik Etkileri	70

4.3. Turizmin Ödemeler Dengesi Üzerine Etkileri	71
4.4. Turizmin Fiyat İstikrarına Etkisi	72
4.5. Turizmin Döviz Arz ve Talebine Etkileri	72
4.6. Turizmin İstihdama Etkisi	73
4.7. Turizmin Gelir Etkisi	73
4.8. Turizmin Sosyal Etkileri	74
4.9. Turizmin Diğer Sektörler Üzerine Etkisi	75
4.10. Turizmin Olumsuz Etkileri	76
5. DENİZCİLİKTE KALKINMA	79
5.1. Denizcilikteki Avantajlarımız Nelerdir?	79
5.2. Türkiye’de Denizciliğin Gelişimi	79
5.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği ve Ekonomiye Katkısı	80
5.4. Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri ..	83
5.5. Denizciliğin Önemi ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Gelişmeler	84
5.6. Türk Denizcilik Tarihi ve Ülkemiz Açısından Denizciliğin Önemi	85
5.7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Mevcut Durumu	86
5.8. Türk Deniz Ticaretinin Durumu	88
5.9. Türk Gemi İnşa Sanayii	90
5.10. Türk Denizciliğinin Geliştirilmesine İlişkin Öneriler	92
5.11. Denizcilik Sektöründe Çalışacak Eğitimli Personel Sorununun Çözümü	93
6. SANAYİDE KALKINMA	95
6.1. Genel Sanayileşme Olgusu	95
6.2. Sanayileşme Stratejileri	98
6.3. İmalat Sanayinde Teknikler	99
6.4. Türkiye’de Sanayileşme Süreci	100
6.5. Türkiye’de Temel Sanayileşme Sorunları	104
6.5.1. Ekonomik Risk Ölçütleri	104
6.5.2. Sanayide Yatırım	109
7. ULAŞIMDA KALKINMA	116
7.1. Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları	116
7.2. Türkiye’de Ulaşım	117
7.3. Türkiye’de Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi	117
Doğal Faktörler	119
7.4. Türkiye’de Ulaşım Yolları	120
7.5. Ulaşım Sistemlerinin Yerleşme ve Ekonomik Faaliyetlere Etkisi	124
7.6. Modern Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi	125
7.7. Ulaşımın Yerleşme Üzerine Etkisi	126
8. BÖLGESEL KALKINMA	128
8.1. Bölgesel Kalkınma Sistemiyle Birlikte Ulusal Kalkınma Planı	128
8.2. Bölgesel Kalkınma ve Türkiye’nin Bölgesel Kalkınma Politikaları	130
SONUÇLAR VE ÖNERİLER	133
KAYNAKÇA	135

TABLolar LİSTESİ

Tablo 5.3.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi ve Kullanım Miktarı (Milyon Ton)

Tablo 5.3.2. Türkiye’de Su ürünleri Üretim Miktarı (Ton)

Tablo 5.3.3. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Yetiştiricilik Üretimi (Ton)

Tablo 5.

Türkiye’nin Su Ürünleri İhracatı

Tablo 5.8.1. Türkiye’nin Dış Ticaret Taşımacılığında Son Altı Yıllık Durumu

Tablo 5.8.2. 2000 –2005 Yıllarında Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemiler Arasındaki Dağılım

Tablo 5.9.1. Ülkemizin Gemi İnşa Sanayisinde İşlemler

Tablo 5.9.2. Ülkelerin Yeni Gemi İnşasındaki Pazar Payları

Tablo 6.1.1. Teknoloji Gruplarına Göre İmalat Sanayi Alt Sektörleri

Tablo 6.4.1. GSYİH’de Sektör Payları ve GSYİH Sektörel Büyüme Hızları

Tablo 6.4.2. Çeşitli Yıllarda Türkiye’de GSYİH ve Diğer Parametreler

Tablo 6.4.3. 2025 Yılında Dünyanın En Büyük 25 Ekonomisi (GSYİH)

Tablo 6.5.1.1. Kırılgan Beşli Ekonomiler

Tablo 6.5.1.2. Üç Ülkenin Ekonomik Göstergeleri

Tablo 6.5.1.3. Seçilmiş Ülkelerin Ekonomik Kırılganlık Endeksi (2015 Yılı)

Tablo 6.5.1.4. Kalkınmışlık Göstergelerinde Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler

Tablo 6.5.2.1. Türk İmalat Sanayinde Teknoloji Düzeyine Göre Yaratılan Katma Değer Payı ve İhracatın Teknoloji Bazındaki Dağılımı (2011)

Tablo 6.5.2.2. 1990-2010 Yılları Arasında Türkiye İmalat Sanayinde Yapılan Sabit Yatırımların Teknoloji Gruplarına Göre Dağılımı (%)

Tablo 6.5.2.3. Türkiye’de İmalat Sanayi Yatırımlarının Sektörler Bazında Teknoloji Seviyelerine Göre Dağılımı (1990-2010 Ortalaması)

Tablo 6.5.2.4. İmalat Sanayindeki Yabancı Kontrollü Üretimin, İşletmelerin Kullandığı Teknolojiye Göre Dağılımı (2014)

Tablo 6.5.2.5. İmalat Sanayinde Yabancı Kontrolünün En Yüksek Olduğu İlk Beş Sektör (%)

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 7.3.1. Türkiye’de Ulaşımı Etkileyen Faktörler

Şekil 7.4.1. 2014 Yılı Türkiye’nin Kara Yolları

Şekil 7.4.2. 2014 Yılı Türkiye’deki Demir Yolları

GİRİŞ

Bu tezde ülkemizin en aşağıdan en yukarıya kadar her konuda kalkınması için A dan Z ye tüm aşamalarını değerlendirerek nasıl daha iyisini ve ne gibi uygulamalar yapmalıyız.

Ülkede eğitimde ana sınıftan başlamak üzere, ortaokul lise, üniversite, yüksek lisans, doktora ve mastır düzeylerinde neler yapmalıyız ve öğrencilerimize neler katmalıyız.

Üniversitelerin ülkenin ihtiyacı olduğu kadar öğrenci mezun etmeleri konusu planlanmalı ve boşta üniversite mezunu kalmaması için neler yapılması gerektiği işlenecektir.

Ülkemizin coğrafi şartları gereği, tarım hayvancılık ve su ürünlerinde dünyada iddialı hale gelmesi gerekirken ihraç yapabilecek bir ülke olmamıza rağmen ithalat yapacak şekilde nasıl geldik ve bu alanlarda neler yapmalıyız.

Tarım ve hayvancılıkta teşvik artmalı ve özellikle büyük şehirlerden köye ve tarım bölgelerine göç özendirilmeli ve bu sektörde çiftçinin ürettiği tüm mamul elinden değerinde alınıp satılmalı ve kullanılmasıyla köy ve çiftçilik hayatının teşvik edilmesi sağlanmalıdır.

Sanayi, inşaat ve otomotiv sektöründe kalifiye ve ara eleman sıkıntısı neden çekilmekte ve bunlara nasıl çözüm bulacağını anlatacağım.

Ülkede nüfusun çoğunluğunun Marmara bölgesinde yoğunlaşmasına nasıl önlem alınır ve ülke geneline yoğunluğu eşit olarak nasıl yayabiliriz.

Ticaret ve sanayileşmenin de mevcut yine Marmara bölgesinde yoğun ve aktif olduğunu düşünürsek bu olası Marmara depreminde ülkenin çok büyük ve altından kalkmayacak bir zarara sebebiyet vereceğini olasılık dahilinde düşünürsek buna da bir çözüm yolu üretmemiz gerekiyor.

Ülke genelinde her yörenin birbiriyle lojistik olarak ulaşması ve ulaşım sorunlarının ortadan kalkması için çözümleri ortaya faaliyete geçirmek kaçınılmazdır.

Genç nüfusun ülkeden göç etmemesi için ne gibi tedbirler alınıp neleri uygulamaya sokmalıyız ki gençler ülkemizin geleceğine ışık tutsun ve ülkemiz gelişmesine maksimum katkıda bulunsun.

Devlet memurlarının sayısının çok olduğunu ve gereksiz kadrolar açılması sebebiyle toplanan vergilerin gereksiz olarak personel maaşlarına gitmesinin önlenmesi ve fazlalık

personellerin ülke genelinde devletimizin açacağı yeni hizmetlerde kullanılarak personel fazlalığının giderilmesi konusu işlenecektir.

Kamu ihalelerinde özellikle mal alımlarında ürünlerin teknik şartnamesinde standart olmamasıyla ürünlerin yeterliliklerin sorgulanmasının giderilmesiyle beraber ürünlerin yeterliliklerinin, üretici ve isteklilerin yeterliliklerinin üst seviyeye çıkmasıyla birlikte arada oluşan teknik ve kalite sorunlarının ortadan kalkması için gerekli olan uygulamalar belirtilecektir.

Kamu ihalelerinde bölgesel olarak teşvik sisteminin getirilmesiyle ülkenin tüm bölgelerinde yatırım ve ticaret ağının yoğunlaşması ve teşvik edilmesiyle yoğun olan bölgelerden ülkenin her köşesine tarım, hayvancılık, sanayi ve ticari faaliyetlerde faaliyet gösterecek insan ve istihdam göçünün yapılması sağlanabileceğinin nasıl olacağı konusu işlenecektir.

Kamu ihalelerinde Satın alma işlemlerinin merkezden (EKAP) yapılmasıyla ihaleye fesat karıştırma ve ihaledeki usulsüzlükleri, tehdit ve çantacılar gibi yolsuzlukları önleme konusunda azami bir katkı nasıl sağlanır konusu çok önemli ve devlete personel tasarrufu yaptırılarak nasıl bu işlerin daha düzgün ve mükemmel olacağı konusu anlatılacak.

Ülkede döviz ve altına yapılan yatırımların ortadan kaldırılması döviz ve faiz geliri elde edilmesiyle emeksiz ve haksız bir kazanç ile ekonomiye yönelmeyen bir para ve altın mevcudu ülkenin çok büyük bir sermaye kaybı olduğundan dolayı gerekirse milli para birimimiz olan TL'den vaz geçip Euro para birimine geçip dövize olan yatırımında sonlandırılması neticesinde faizin de sıfırlanmasıyla tüccarın, köylünün ve sanayicinin sıfır faize yakın bir ticari ve üretime dönük bir kredi kullanılmasıyla birlikte tüm ekonomi, tarım, hayvancılık, inşaat sektörü, sanayinin ve tüm ticari faaliyetlerin gelişmesi ve büyümesi sağlanacaktır.

Turizm ve kültürel kalkınmayla her bölgenin bir turizm bölgesi oluşturulmasıyla bölgelerin hepsi bir turizm, sanayi, yatırım yeri olması ülkemizin top yekûn kalkınmasına sebep verecektir.

Adalette büyük bir reform yapılarak kanunlarının ve yönetmeliklerin güncellenmesiyle birlikte, karar vericilerin ve mahkemeleri yöneten yetkililerin sadece kitaplardan değil, diğer gelişmiş ülkelerin kanunlarında da faydalanarak, gerçek yaşamdan örnekler alınacak ve empati kurabilecek şekilde yetiştirilmesinin sağlanması yönünde tedbirler alınması, mahkemelerin

uzun sürelerde sonuçlanmalarının önüne geçilecek kısa sürede kararların verilmesinin sağlanması, ülke halkının adalete ve yargı sistemine olan güveninin oluşmasının sağlanmasıyla, adalet mülkün temelidir sözünün özüne dönülmesi halkımıza verilecek olan büyük ve insan haklarına katkı sağlayacak bir güvencedir.

Sağlık sorunların ise, tıp fakültelerine ve sağlık personelleri yetiştiren lise ve üniversitelere daha fazla değer ve önem verilerek son zamanlarda oluşan sağlık personellerine şiddeti önleyecek bir koruyucu ve önleyici sistemin oluşturulmasının da sağlanmasıyla tüm bölge hastanelerinin uzman doktor, hemşire, personel, trafik ve ulaşım sorunlarının giderilmesi, malzeme yeterliliklerinin, tıbbi ve sağlığa uygunluk ihtiyaçlarının eksiksiz bir şekilde sağlanmasıyla sağlıkta yaşanan sıkıntılarında giderilmesi konusu ele alınacaktır.

Netice itibarıyla top yekûn yukarıda belirtmiş olduğum kalkınma adımlarını uygulayarak küreselleşmiş ve küreselleşmiş dünyada ülkemizin güçlü bir devlet olarak yerini alması ve bun çalışmaların en kısa zamandan uygulamaya konulması gerekmektedir.

Denizcilikte Kalkınma

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin coğrafi yapısı ve konumu bize denizci bir ülke olmamızı sağlayacak ve bunlardan çok fazla istifade sağlayacak bütün imkanları sunmaktadır. Dünya deniz ulaşımının ve taşımacılığının %30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise %28'inin gerçekleştirildiği Akdeniz havzasında bulunmaktayız. Bunun yanında Karadeniz'den Akdeniz'e ve açık denizlere açılan tek su yolu olan Boğazlar ise ülkemizin hakimiyeti altındadır. Buna rağmen denizlerden tam olarak yararlandığımız söylenemez. Denizlerden tam olarak yararlandığımız söylenemeyeceği gibi, üç yanı denizlerle çevrili ve adalar dahil sahil uzunluğu 8333 km olan ülkemizde yaşayan yaklaşık 80 milyonluk nüfusun çok az bir bölümünün denizcilikle ilgilendiği, çoğunun denizciliğimizin durumu hakkında yeterince bilgi sahibi olmadığı ve bu konuda bir ilgisi olmadığı da bir gerçektir. Oysa mevcut denizcilik ticaretinden aldığımız paydaki %1'lik bir artış dahi ekonomimize somut olarak önemli katkılar sağlayacak büyüklüktedir. Bu sebeple, Ulu Önderimiz; Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de hedef gösterdiği üzere, denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve bunu en kısa zamanda başarmalıyız. Bunun yolu da öncelikle halkımıza ve yatırım yapmak isteyen iş adamlarımıza denizciliğin ve denizciliğin sunduğu imkanların tanıtılmasından ve bu konuda nesillerimize gerekli olan eğitimi ve bilinci vermemizden geçmektedir (Bayındır, 2016).

Sanayide Kalkınma

Bir ülkede sanayileşmeyle birlikte genellikle; sanayi ürünleri ihracatı, hammadde ithalatı ve dış ticaret hacmi artar. Tarımda çalışan nüfus oranı azalırken; sanayide çalışan nüfus oranı artarak işsiz insan sayısı azalır. Ayrıca, kişi başına düşen milli gelir, şehirleşme oranı ve ortalama yaşam ömrü artar. Ülkemizin sanayileşmesi ve kalkınması noktasında elde edilen sonuçlar ve sanayide tespit edilen birtakım yapısal sorunlar aşağıda açıklanmıştır.

Ülkemiz 2015 yılı TÜİK tarafından SAGP dikkate alınarak hazırlanan GSYİH verilerine göre, 720 milyar dolar ile dünyada 19. büyük ekonomidir. The Economist Dergisi projeksiyonunda SAGP dikkate alındığında, ülkemizin 2025 yılında 2.7 trilyon dolar ile dünyada en büyük 15. ekonomi olacağı tahmin edilmektedir.

Ocak 2017’de istihdam edilenlerin %18.3’ü tarım, %19.8’i sanayi, %6.5’i inşaat, %55.4’ü ise hizmet sektöründe yer almıştır. Bir önceki yılın aynı ayı ile karşılaştırıldığında; sanayi sektörünün payı 0.4 puan, inşaat sektörünün payı 0.2 puan azalmış ve hizmet sektörünün payı ise 0.6 puan artmıştır.

İmalat sanayinde 375 bin işyerinde 3 milyon 600 bin kişi, ticaret sektöründe 1 milyon 150 bin işyerinde 3 milyon kişi çalışıyor. Sanayi sektöründe %82 ağırlığı olan imalat sanayi ülkedeki işletmelerin toplam cirosunda %29 ağırlığa sahiptir.

Ülkelerin risk ölçümlerinden biri olan 12 Ocak 2017 tarihli Credit Default Swap’e (Kredi Risk Takası veya Primi-CDS) göre, en kırılgan ekonomi olarak Türkiye gösterilmektedir. Ülkemiz, en kırılgan beş ekonomi içerisinde enflasyon oranı (%8) ve CDS risk primi (296.5) en yüksek olan ülkedir.

Ekonomik Kırılganlık Endeksi Birleşmiş Milletler Kalkınma Politikası ve Analiz Bölümü tarafından 3 yılda bir yayınlanmakta olup, en son 2015 yılı verileri açıklanmıştır. Bu endeks değeri 0 ile 100 arasında değişmektedir. Ekonomik Kırılganlık Endeksi’nin yüksek değerde olması yüksek düzeyde kırılganlık anlamına gelmekte olup, 2015 yılı verilerine göre Türkiye 145 ülke arasından 11.8 endeks değeriyle ilk sırada yer almıştır.

Toplam katma değerinin %36’sını yaratan imalat sanayi işletmelerinin %59’u düşük teknolojiyle, %32’si orta-düşük teknolojiyle çalışıyor. İleri teknoloji ile çalışan işletmelerin tüm imalat sanayi işletmeleri içindeki ortalaması ancak binde 3 seviyesindedir.

Yüksek teknolojiye dayalı üretimin, imalat sanayi cirosunun %2.8'ini oluşturduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin ileri teknolojiyle üretim yapacak imalat sanayi işletmelerine acil gereksinimi vardır.

Ülkemizde 2011 yılında imalat sanayinde daha çok düşük teknolojili (%29) ve orta-düşük teknolojili (%38.1) malların üretildiği (yaratılan katma değer) belirlenmiştir. Ülkemizde toplam ihracat içinde orta-yüksek teknolojili ihraç mallarının %23.6, orta-düşük teknolojili ihraç mallarının %29.1, düşük teknolojili ihraç mallarının %39.8 ve yüksek teknolojili ihraç mallarının %7.5'lik bir paya sahip olduğu tespit edilmiştir.

Ülkemizde 1990-2010 yılları arasında Türk imalat sanayinde ortalama sabit sermaye yatırımlarının çoğunun (%71.82) düşük ve orta-düşük teknoloji gruplarına yapılmış olduğu görülmüştür. Bu sebeple, ülkemizde yüksek katma değerli yüksek ve orta-yüksek teknoloji gruplarına yapılan yatırımların daha fazla desteklenmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir.

Ülkemizde 2011 yılında imalat sanayi sabit sermaye yatırımlarının %38.41'i düşük teknoloji, %33.41'i orta-düşük teknoloji, %24.73'ü orta-yüksek teknoloji ve %3.45'i yüksek teknoloji ağırlıklı olduğu, makina-imalat sanayine yapılan yatırımların ise %6.54 ile (orta-yüksek teknoloji grubunda) oldukça sınırlı olduğu görülmüştür. Sonuç olarak, ülkemiz sanayisinin istenilen düzeye ulaşması için düşük katma değerli ve emek-yoğun ürünler yerine ileri teknolojili ve sermaye-yoğun ürünler üreterek bu ürünleri geliştirmekte olan ülkelere ihraç etmesi gerekmektedir. Ayrıca, ülkemiz sanayisinin daha iyi düzeye gelebilmesi için teknolojik bağımlılık düzeyi minimum seviyede olmalıdır. Çünkü yüksek derecede ve süreklilik gösteren teknolojik bağımlılık sanayileşme çabalarını engeller, ekonominin dışa açılmasını önler ve dış ödeme güçlüklerine neden olur. Bu şekildeki teknolojik bağımlılık kalkınma hamlesini yavaşlatır veya durdurur (Koç, Şenel ve Kaya, 2018).

Ayrıca, sanayide kalkınma bundan önce ki kalkınma projelerinde açıklamış olduğum gibi ülke kaynaklarının (Tarım, hayvancılık, denizcilik ve turizm konularına) azami şekilde değerlendirilmesiyle birlikte, sanayide çalışacak insan gücünün birinci konu olan gençlerimize eğitimde meslek kazandırmak ve kalifiye ara ve üst düzey insan gücü yetiştirmekten geçmektedir.

Ulaşım da Kalkınma

Ulaşım; yolcu, yük ve haberlerin bir yerden başka bir yerlere aktarılmasıdır. Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle siyasi, sosyal, ticari, kültürel vb.

İlişkilerin kurulabilmesi bakımından ulaşımın önemi oldukça önemlidir. Ülke içi ulaşım sistemlerinin de gelişmemiş olması bölgeler arasındaki her türlü sosyal ve ticari ilişkileri kısıtlar. Bir bölgenin fazla yetişen tarımsal ürünü veya sanayi maddesi, ulaşım imkanları aracılığı ile o ürün veya maddeden yoksun alanlara iletilebilir. Ulaşımın maliyetinin ucuz olması sevk edilen ürünün de fiyatını belirlemektedir. Ne kadar ucuz ulaşım o kadar ucuz ürün alabilme imkânı sağlamaktadır.

Ulaşım, sadece ekonomik açıdan değil, ülkelerin her konuda büyümesi, gelişmesi, bütünlüğü ve savunması açısından da büyük ehemmiyet taşır. Eski dünya karaları arasında doğal köprü niteliğinde önemli bir geçit konumuna sahip olan Anadolu topraklarından tarih boyunca önemli yollar geçmiştir. (İpek yolu gibi) Eski ticaret yolları, ülkemizin yeryüzü şekillerine bağlı olarak uzanmıştır. Uygarlıkların teknik imkânlarına göre yollar geliştirilmiştir (Avcı, 2005).

Küreselleşen dünyada kapitalist sistemin içine girdiği krizleri göz önünde bulundurarak doğmuş olan yeni paradigmlar uzantısında üretim şekillerinin, üretim teknolojilerinin de ekonomik ve toplumsal yapılanmalara paralel olarak değişmesi sonucunda ortalama maliyetlere göre hizmetlerin verilmesi, daha kısa zamanda daha uzun mesafelere daha çok yükün ekonomik olarak taşınması yeni ulaşım sistemleri meydana getirmiştir.

Diğer taraftan, yapılan kalkınma planları ile uygulamalar ile bağdaştırılamamış ve kutuplaşmaların önüne geçilememiştir. Bu arada, kalkınma planlarının da niteliği değişmiş ve uluslararası konjonktürün belirlediği ulaştırma politikalarına ülkemiz politikaları eklenmiştir.

Gelişmekte olan ülkeler, kalkınmaları için gerekli altyapı yatırımlarını herhangi bir kâr amacı gütmeyen tamamlamak zorundadırlar. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, toplu taşımacılığı esas alan, demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, tüm alt sistemleri bir bütün olarak ele alıp koordine eden, uzun vadeli planları içeren ulaşım politikaları ülke menfaati ve geleceği açısından önem arz etmektedir (Erdoğan, 2016).

Özellikle ülkemizin üç bir tarafı denizlerle çevrili, akarsular, nehirler, ırmaklar ve göller olmasına rağmen en ucuz olan denizyolu taşımacılığı istenilen düzeyde geliştirilememiştir.

Mevcut yeni yapılan özellikle yap, işlet, devret modeli kapsamında yaptırılan yolların ve köprülerin geçiş ücretlerinin aşırı fazla olması, yük nakliye ve insan taşımacılığında aşırı

maliyetler getirmiştir. Oysaki bu yolların biraz daha uygun olarak fiyatlandırılması bu yollardan ve köprülerden geçişleri arttıracak ve köprülerden geçişler fazlaşacağından dolayı istenilen hasılda elde edilecektir.

Ulaşımın bölgesel olarak yerinden yönetilmesi çok daha çabuk ve daha kontrollü bir şekilde ilerleyecektir.

Ülkemizin özellikle sanayi ve tarımsal bölgelerden sevkiyatların ucuz maliyetli nakli için demiryolu ile ülke genelinde lojistik ağının geliştirilmesi gerekmektedir.

Netice itibarıyla ulaşımın imkanlarının çok, güvenilir ve ucuz maliyetli olması ülkelerin gelişmişliğinin göstergesidir.

Bölgesel Kalkınma

Sonuç olarak ülkemizde 2000’li yıllara kadar yapılan planlar, uygulanan politikalar bölgelerin, sosyal, kültürel ve ekonomik yapı özelliklerini yeterince incelenip hesaba katılmadığı için ne yazık ki başarıya ulaşamamıştır. Uzun vadede bir vizyon oluşturulamaması ve kısa süreli planlarla kalkınma düşünülmesi yapılan temel yanlışlardan olmuştur. Bunun dışında bölgelerin potansiyellerinin harekete geçirilmeyip başka bölgelerden o bölgeye kaynak aktarımı yapılması, bölgeden elde edilen gelirlerin bölgeye aktarılan fonlardan daha az olması sonucunu doğurmuştur. 2000’li yıllardan sonra ise AB ile bütünleşme süreci ile kalkınma hareketleri yön değiştirmiş, kısmen de olsa merkezden yerele geçiş olmuş, yerelin ihtiyaçlarına daha çok önem veren politikalar uygulanmaya çalışılmıştır. Ancak bu dönemde de dış etkilerden uzak, ülke yapısına daha uygun politikalar uygulanamamıştır- AB çerçevesinde belirlenen kurallar dahilinde değil de ülke yapısına daha uygun politikalar benimsenmesi bu dönemdeki verimliliği arttırabilirdi-. Bütün bu olumsuzlukların yanı sıra yerelde liyakatli, yetenekli ve iyi idareci problemi de başarıya ulaşılmasını engelleyen faktörlerden birisi olmuştur. Ülkemiz şu anda 10.Kalkınma Planı’nı uyguluyor olmasına rağmen bölgesel kalkınma politikalarında hala amaçlanan başarıya ulaşamamıştır. Bu durumun çözümüne yönelik olarak bundan sonra uygulanacak olan politikalarda, bölgenin sorunlarına hâkim, hatta yerel sorunları birebir yaşayan halkın planlama süreçlerine katılımı sağlanmalı veya araştırma yoluyla görüşleri alınmalı, uygulanacak politikalar için yerele daha çok özerklik tanınmalı ve yerelin ihtiyaçlarını önceleyen, yerelin kalkınmasını hedefleyen Bölgesel Kalkınma Ajansları merkezin güdümünden kurtarılmalıdır (Yıldızak, 2018).

ÜLKEMİZİN (TÜRKİYE’NİN) TOP YEKÜN KALKINMASI PROJESİ

1. EĞİTİMDE KALKINMA

Eğitimde kalkınma ülkemiz için olmazsa olmazı ve her alanda kalkınmamızı sağlayacak bir zorunlu gereksinimdir.

Rahmetli iş adamı ve örnek insan Vehbi Koç’tan hayata dair öğreneceğimiz çok şey olduğuna inanıyorum.

Rahmetli Vehbi Koç’a ait hayatımızda çok önemli olan bir hayat dersi iyi bir örnektir,

"Evin varsa bir sıfır koymalısın varlıklar hanene,"

"İşin varsa bir sıfır daha koymalısın,"

"İş seninse üç sıfır daha koymalısın,"

"İşin iyi gidiyorsa üç sıfır daha,"

"Araban varsa bir sıfır daha koy,"

"Yazlığın varsa bir sıfır daha,"

"Daha sıralanabilir sıfırlar hanesi..."

"Ancak, Sağlığın varsa bir koyarsın başına, "

"O zaman bütün sıfırlar anlamlı bir değere ulaşır."

"Yoksa sonuç sıfırdır, hiç uğraşmayasın boş yere..."

Bu suretle onun bir hayat felsefesi olarak yazdığım alıntıyı ben ülkemizdeki eğitim sistemi için yapmak istiyorum. Çok kötü olmasa da hiç de iyi olmayan ve meslek erbabı gençlerin yetişmediği bir eğitim sistemi ülkemizdeki yatırımların çok iyi sonuçlanmaması ile sürdürülmektedir.

"Eğitim yoksa hepsi sıfır" (Ekşi, 2021).

Siz ne kadar teknoloji donanımlı sanayi, endüstri, tarım, inşaat, turizm, güzel sanat, petrokimya vb. gibi bir sürü yatırımda yapsanız orada işe katkı verecek eğitimli deneyimli

personel olmadıkça iş ilerlemez ve büyüyemezsiniz hatta hiçbir gelişme göstermeden ya kapatırsınız ya da devredersiniz.

Ülkede büyük kurumsal firmalar çoğunlukla tekel oluşturmuş ve kar marjları iyi ve iyi ücret vererek deneyimli ve kendini geliştirmiş yetenekli, aidiyet duygusu yüksek, kurum kültürüne uyumlu, gelişim ve değişime açık, kariyer planlaması olan ve beklentisi olan insanları bulup çalıştırabiliyor.

Ancak yeni kurulmuş, piyasada rakipleri çok olan rekabetçi ve Pazar payı düşük olan işletmeler, üretim, finans, pazarlama ve rakiplerle bir mücadele verirken haliyle çok yüksek ücrette veremeyeceklerinden aldığı ve çalıştırdığı personeller de yeterli liyakat, bilgi ve deneyime sahip olmayan kendi daha usta personellerin yanında yetiştireceği personeller çalıştırmaktadır.

Düz ve hiçbir mesleki bilgisi olmayan personelin yetişmesi ve ondan verim alması, işe adapte olması uzun sürdüğünden ya personel işi yapamam deyip işten ayrılıyor ya da işveren istediği verimi alamayıp gelecek vadetmeyen personeli işten çıkarıyor.

Bu hem işveren hem de işçi için bir zaman kaybı olmakta ve işverenler için her işe alış büyük bir maliyet getirmektedir.

Bu kayıpların ortadan kalkması için ülkemizde her mesleğin bir okulu olmalı ve mesleki eğitim vermeyen hiçbir okul olmamalı. Bunun için ilkokul birinci sınıftan başlamak kaydıyla,

Mutlaka her öğrencinin bir spor branşı olmalı ve müsabakalara katılımı olmalı,

Her öğrencinin becerisinin olduğu uğraştığı bir hobisi olmalı,

Her öğrencinin bir sosyal aktivite grubu olmalı,

Her öğrencinin bir mesleki beceri testi yapılmalı ve ilk okuldan başlamak üzere teorikten pratiğe doğru geliştirilmeli,

Orta okulda mesleki eğitim uygulamalı olarak başlamalı,

Bu eğitimler lise döneminde branş okullarına dönüştürülmeli ve lise beş seneye çıkmalı,

Branş olarak, ağır sanayi, hafif sanayi, otomotiv, inşaat, mimarlık, haritacılık, makine, torna tasfiye, elektrik, elektronik, bay, bayan kuaför, denizcilik, turizm, spor, ticaret, bankacılık,

muhasabe, tarım ve hayvancılık gibi bölgesel anlamda da etkili olabilecek tüm meslek dallarında gerekli eğitimlerle liseden mezun olduğunda kalfa olabilecek bir düzeye gelebilmeli,

Yüksek okula giden ve iki yıl branşı üzerinde eğitim alan öğrenci artık bu meslekte ustalık belgesine sahip olması gerekir,

Üniversitelere bu kadar çok öğrenci verdiğinizde çalışma hayatına geç giren gençlerin hem tahsil yapıp diplomasının avantajlarını kullanmak istemekte ancak bu imkânı iş sektöründe bulamadığından iş arayarak kayıp bunca zaman geçirmektedir,

Üniversitelere kısıtlı ve yeterli sayıda öğrenci alınmalı ve çok başarılı öğrencilerin üniversitelere girmesi sağlanmalıdır.

Ülkenin en başarılı öğrencilerinin eğitim alacağı bir yüksek lisans, doktora ve yüksek lisans eğitiminin verileceği çok kaliteli bir üniversite oluşturulmalı ve burada proje, tez ve araştırma geliştirme planları yapılmalıdır,

Bu üniversitede ülkenin her yerinden kendini geliştirmiş ve katkı verebilecek girişimci ve fikir üreten beyin takımlarının gönüllü olarak katıldığı bir inovasyon merkezi oluşturulmalı,

Mesleğe başlayacaklar için yaptığı tahsilden sonra mesleki bir sınav ile sertifika alınması sağlanmalı,

Her meslek erbabına muhakkak İSİG eğitimi ve sertifika alması zorunlu olmalı,

Ticaret yapanlar için mutlaka girişimcilik sertifikası zorunlu olmalı.

Yukarıdaki maddeler ışığında hobi uğraşı olan, sosyal olan, sporcu ve mesleki eğitim alarak yetişen gençler çalışmış oldukları iş yerlerinde iş yerine ve işe adaptasyonları çok hızlı olarak ilerleyeceği için verimlilikleri ve faydaları da orantılı olarak artacak üretim ve iş kalitesi yükselecektir.

Bu sebeple eğitim olmazsa yapacağınız her yatırım sıfır olacaktır. Eğitim kalitesi ve deneyimli iş gücü her işin başına bir rakamını koyacaktır.

Ayrıca tarım ve hayvancılık eğitimine gerekenden çok daha önem verilmeli, çevre koruma önceliğimiz olmalı, TV'ler den sürekli insanları eğitici ve öğretici programlar

düzenlenmeli ve insanların, en önemli olan ahlaki değerler, saygı ve hoş görü kurallarına riayet edilmesi sağlanmalıdır.

Gelişmiş ve sanayileşmiş bir Türkiye için ilk olarak ahlaklı, eğitilmiş, saygılı, hakkına riayet eden, çalışkan ve üreten bir nesil gerekli (Ekşi, 2021).

Eğitime neden bu kadar önem verip kalkınmada birinci sıraya aldığımızı Rahmetli Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün eğitime verdiği değeri ve önemi bilmeyen yoktur sanırım. Başöğretmenimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk eğitim ile ilgili birçok reform yaparak ülkemizin eğitim sistemine bir devri kapatarak çağ atlatmıştır. Bu konuda bizlere de birçok nasihat bırakmıştır. Ülkemiz insanı için bu çok kıymetli olan ve on iki maddeden oluşan bu sözleri herkesin okuması, düşünmesi, paylaşması ve her zaman aklının bir yerinde ve yaşam felsefesinde bulundurması gerekli olan sözler aşağıda sıralanmıştır.

“Eğitim, kültür ve bilgi aydınlığa açılan en geniş penceredir.”

“En büyük savaş cahilliğe karşı yapılan savaştır.”

“Milleti kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir. Öğretmeden, eğiticiden yoksun bir millet, henüz millet namını almak istidadını keşfetmemiştir.”

“Bu millete gideceği yolu gösterirken Dünya'nın her türlü ilminden, keşfi yatından, terakki yatından istifade edelim, lâkin unutmayalım ki, asıl temeli kendi içimizden çıkarmak mecburiyetindeyiz.”

“Bir ulusun asker ordusu ne kadar güçlü olursa olsun, kazandığı zafer ne kadar yüce olursa olsun, bir ulus ilim ordusuna sahip değilse, savaş meydanlarında kazanılmış zaferlerin sonu olacaktır. Bu nedenle bir an önce büyük, mükemmel bir ilim ordusuna sahip olma zorunluluğu vardır.”

“Eğitimdir ki bir milleti; ya hür, bağımsız, şanlı, yüksek bir topluluk halinde yaşatır; ya da esaret ve sefaletle terk eder.”

“Müspet bilimlerin temellerine dayanan, güzel sanatları seven, fikir terbiyesinde olduğu kadar beden terbiyesinde de kabiliyeti artmış ve yükselmiş olan erdemli, kudretli bir nesil yetiştirmek, ana siyasetimizin açık dileğidir.”

“Hiçbir zaman hatırınızdan çıkmasın ki, cumhuriyet sizden fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür nesiller istiyor.”

“Bu millet ve memleket ilme ve irfana çok muhtaç; eğitim ve öğretim görmek için, ilim ve fen almak için Avrupa’ya, Amerika’ya ve her tarafa çocuklarımızı göndermeye mecburuz. İlim ve fen ve ihtisas nerede varsa, sanat nerede varsa gidip öğrenmeye mecburuz. Çok çalışmaya mecburuz. Çalışmak demek ise boşuna yorulmak terlemek değildir. Zamanın gereklerine göre bilim ve teknik ve her türlü medeni buluşlardan azami derecede yararlanmak zorunludur.”

“Okul sayesinde, okulun vereceği ilim ve fen sayesinde ki, Türk milleti, Türk sanatı, Türk iktisadiyatı, Türk şiir ve edebiyatı bütün güzellikleriyle gelişir.”

“Millî eğitim esas olduktan sonra; lisanını, yöntemini ve araçlarını millî yapmak zorunluluğu tartışılmaz.”

“Mektebin vereceği ilim ve fen sayesinde ki Türk milleti, Türk sanatı, iktisadiyatı, Türk şiir ve edebiyatı, bütün becayişiyle inkişaf eder.” (Atatürk, t.y.)

Atatürk'ün Eğitim ile İlgili Sözleri

“Bir millet irfan ordusuna sahip olmadıkça, muharebe meydanlarında ne kadar parlak zaferler elde ederse etsin, o zaferlerin kalıcı sonuçlar vermesi ancak irfan ordusuna bağlıdır.”

“Öğretmenler her fırsattan yararlanarak halka koşmalı, halk ile beraber olmalı ve halk, öğretmenin çocuğa yalnız alfabe okutan bir varlıktan ibaret olmayacağını anlamalıdır.”

“Öğretmenler! Yeni nesli, cumhuriyetin fedakâr öğretmen ve eğitimcileri, sizler yetiştireceksiniz. Ve yeni nesil, sizin eseriniz olacaktır. Eserin kıymeti, sizin maharetiniz ve fedakârlığınız derecesiyle orantılı bulunacaktır. Cumhuriyet; fikren, ilmen, fennen, bedenen kuvvetli ve yüksek karakterli koruyucular ister! Yeni nesli, bu özellik ve kabiliyette yetiştirmek sizin elinizdedir... Sizin başarınız, Cumhuriyetin başarısı olacaktır.”

“Geleceğin güvencesi sağlam temellere dayalı bir eğitime, eğitim ise öğretmene dayalıdır.”

“Milli Eğitim programımızın, Milli Eğitim siyasetimizin temel taşı, cahilliğin yok edilmesidir. Cahillik yok edilmedikçe, yerimizdeyiz...”

“Milli Eğitim’in gayesi yalnız hükümete memur yetiştirmek değil, daha çok memlekete ahlâklı, karakterli, cumhuriyetçi, inkılâpçı, olumlu, atılgan, başladığı işleri başarabilecek kabiliyette, dürüst, düşünceli, iradeli, hayatta rastlayacağı engelleri aşmaya kudretli, karakter sahibi genç yetiştirmektir. Bunun için de öğretim programları ve sistemleri ona göre düzenlenmelidir.”

“En önemli ve verimli vazifelerimiz milli eğitim işleridir. Milli eğitim işlerinde kesinlikle zafere ulaşmak lazımdır. Bir milletin gerçek kurtuluşu ancak bu şekilde olur.”

“Hayatta en hakiki mürşit ilimdir.”

“Milli eğitimde süratle yüksek bir seviyeye çıkacak olan bir milletin, hayat mücadelesinde maddi ve manevi bütün kudretlerinin artacağı muhakkaktır.”

“Eğitimidir ki, bir milleti ya özgür, bağımsız, şanlı, yüksek bir topluluk halinde yaşatır; ya da esaret ve sefaletle terk eder.”

“Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir. Öğretmenden, eğiticiden yoksun bir millet henüz millet adını almak kabiliyetini kazanmamıştır. Ona basit bir kitle denir, millet denemez. Bir kitle millet olabilmek için mutlaka eğiticilere, öğretmenlere muhtaçtır.”

“Milli eğitim ışığının memleketin en derin köşelerine kadar ulaşmasına, yayılmasına özellikle dikkat ediyoruz.”

“Okul genç beyinlere; insanlığa hürmeti, millet ve memleket sevgisini, şerefi, bağımsızlığı öğretir. Bağımsızlık tehlikeye düştüğü zaman onu kurtarmak için takip edilecek en uygun, en güvenli yolu öğretir. Memleket ve milleti kurtarmaya çalışanların aynı zamanda mesleklerinde birer namuslu uzman ve birer bilgin olmaları lazımdır. Bunu sağlayan okuldur.”

“En büyük savaş, cahilliğe karşı yapılan savaştır.”

“Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir. Öğretmenden, eğiticiden yoksun bir millet henüz millet adını almak kabiliyetini kazanmamıştır. Ona basit bir kitle denir, millet denemez. Bir kitle millet olabilmek için mutlaka eğiticilere, öğretmenlere muhtaçtır.”

“Yeni nesil, en büyük Cumhuriyetçilik dersini bugünkü öğretmenler topluluğundan ve onların yetiştirecekleri öğretmenlerden alacaktır.”

“Şimdiye kadar uygulanan eğitim ve öğretim yöntemlerinin milletimizin geri kalmasında en önemli etken olduğu kanısındayım. Onun için bir milli eğitim programından söz ederken, eski devrin boş inançlarından ve yaratılışımızla hiç ilgisi olmayan yabancı fikirlerden, doğudan ve batıdan gelebilen bütün etkilerden tamamen uzak, milli karakterimiz ve milli tarihimize uyumlu bir kültür kastediyorum. Çünkü milli dehamızın gelişmesi ancak böyle bir kültür ile sağlanabilir.”

“Eğer Cumhurbaşkanı olmasam, Eğitim Bakanlığı’nı almak isterdim.”

“İlim ve fen çalışmalarının merkezi okuldur. Bundan dolayı okul lazımdır. Okul adını hep beraber hürmetle, saygıyla analım.”

“Türkiye’nin birkaç yıla sığdırdığı askeri, siyasi, idari inkılâplar sizin, sayın öğretmenler, sizin sosyal ve fikri inkılâptaki başarılarınızla pekiştirilecektir. Hiçbir zaman hatırlarınızdan çıkmasın ki, Cumhuriyet sizden “fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür” nesiller ister.”

“Türkiye’nin birkaç seneye sığdırdığı askerî, siyasî, idarî inkılâplar çok büyük, çok mühimdir. Bu inkılâplar, sayın öğretmenler, sizin; toplumsal ve fikrî inkılâptaki muvaffakiyetlerinizle desteklenecektir. Hiçbir zaman hatırınızdan çıkmasın ki, Cumhuriyet, sizden “fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür” nesiller ister!”

“Okul sayesinde, okulun vereceği ilim ve fen sayesinde ki, Türk milleti, Türk sanatı, Türk ekonomisi, Türk şiir ve edebiyatı bütün güzellikleriyle gelişir.”

“Memleketi ilim, irfan, ekonomi ve bayındırlık alanlarında da yükseltmek, milletimizin her hususta çok verimli olan kabiliyetlerini geliştirmek, gelecek nesillere sağlam, değişmez ve olumlu bir karakter vermek lazımdır. Bu kutsal amaçlar elde etmek için mücadeleye atılanların arasında öğretmenler en önemli ve en hassas yeri almaktadır.”

“Öğretmenlik ömür boyu sürecek bir öğrenciliktir.”

“Cahillik yok edilmedikçe, yerimizdeyiz... Yerinde duran bir şey ise geriye gidiyor, demektir. Bir taraftan genel olan cahilliği yok etmeye çalışmakla beraber, diğer taraftan toplumsal yaşamda bizzat faal ve faydalı, verimli elemanlar yetiştirmek lazımdır. Bu da ilk ve orta öğretimin uygulamalı bir şekilde olmasıyla mümkündür. Ancak bu sayede toplumlar iş adamlarına, sanatkarlarına sahip olur. Elbette milli dehamızı geliştirmek, hislerimizi layık

olduğu dereceye çıkarmak için yüksek meslek sahiplerini de yetiştireceğiz. Çocuklarımızı da aynı ğretim derecelerinden geçirerek yetiştireceğiz.”

“ğretmenler; yeni nesli Cumhuriyetin fedakâr ğretmen ve eğitimcileri, sizler yetiştireceksiniz, yeni nesil sizin eseriniz olacaktır. Eserin kıymeti, sizin beceriniz ve fedakarlığınızın derecesiyle orantılı olacaktır. Cumhuriyet; fikren, ilmen, fennen, bedenen kuvvetli ve yüksek karakterli koruyucular ister. Yeni nesli, bu özellik ve kabiliyette yetiştirmek sizin elinizdedir...Sizin başarınız, Cumhuriyetin başarısı olacaktır.”

“Toplumun düşmanı cehalet, cehaletin düşmanı öğretmendir.”

“Okullarda ğretim vazifesinin güvenilir ellere teslimini, memleket evladının, o vazifeyi kendine hem bir meslek hem bir ideal sayacak üstün saygıdeğer öğretmenler tarafından yetiştirilmesini sağlamak için öğretmenlik, diğer serbest ve yüksek meslekler gibi, adım adım ilerlemeye ve her halde refah sağlamaya uygun bir meslek haline getirilmelidir. Dünyanın her tarafında öğretmenler, toplumun en fedakâr ve saygıdeğer unsurlarıdır.”

“İlk ve orta ğretim mutlaka insanlığın ve medeniyetin gerektirdiği ilmi ve fenni versin, fakat o kadar pratik bir şekilde versin ki, ocuk okuldan çıktığı zaman a kalmaya mahkûm olmadığına emin olsun.”

“Bir yandan bilgisizliği ortadan kaldırmaya uğraşırken, bir yandan da memleket evladını toplumsal ve ekonomik hayatta aktif şekilde etkili ve verimli kılabilmek için zorunlu olan ilk bilgileri, uygulamalı bir biçimde vermek metodu eğitimimizin temelini oluşturmalıdır.”

“ğretmenler her fırsattan yararlanarak halka koşmalı, halk ile beraber olmalı ve halk, öğretmenin çocuğa yalnız alfabe okutan bir varlıktan ibaret olmayacağını anlamalıdır.”

“Milli Eğitim programımızın, Milli Eğitim siyasetimizin temel taşı, cahilliğin yok edilmesidir.”

“Milletimizin siyasî, toplumsal hayatında, milletimizin fikrî terbiyesinde rehberimiz ilim ve teknik olacaktır. Mektep sayesinde, mektebin vereceği ilim ve teknik sayesinde ki Türk Milleti, Türk sanatı, ekonomisi, Türk şiir ve edebiyatı, bütün güzelliğiyle gelişir.”

“Yeni nesil, en büyük Cumhuriyetçilik dersini bugünkü öğretmenler topluluğundan ve onların yetiştirecekleri öğretmenlerden alacaktır.”

“Gözlerimizi kapayıp tek başımıza yaşadığımızı düşünemeyiz. Memleketimizi bir çember içine alıp dünya ile olan bağlarımızı kopartamayız. Aksine yükselmiş, ilerlemiş, çağdaş bir millet olarak medeniyet düzeyinin de üzerinde yaşayacağız. Bu hayat ancak ilim ve fen ile olur. İlim ve fen nerede ise oradan alacağız ve her ulus ferdinin kafasına koyacağız. İlim ve fen için kayıt ve şart yoktur” (Günel, 2009).

1.1.Eğitim Siteminin Yenilenmesi

Ana okulu yani okul öncesi eğitim; Yaşamını sağlıklı ve uyumlu sürdürebilmek için kendisi gibi diğer insanların bakım ve ihtiyacına muhtaç olan insan için yaşam geniş ve uzun yaşamda çok gerekli olan bir eğitim sürecidir. Bu süreç içinde yaşam çevresindeki diğer insanlarla sürekli bir etkileşim ve iletişim içinde bulunur. Bireyin gelişmesi, doğuştan sahip olduğu zekâ, yetenek vb. potansiyel niteliklerini geliştirerek en üst düzeye çıkarabilmesi için uygun bir yaşam ve eğitim ortamına gereksinimi vardır. İnsanoğlunun binlerce yıldır süren gelişme, ilerleme isteği onu sürekli olarak gelişmesini ve yeni şeyler keşfetmeye, kendisi için daha iyi yaşam ortamları oluşturmaya yöneltmiştir.

Özellikle son birkaç yüzyılda kendi kendini tanıma ve geliştirme çabalarına hız veren insanoğlu, bugün artık çocuğun yetişkinden farklı olduğunu, duygu düşünce ve diğer gelişim özellikleri bakımından onunla karşılaştırılmasının mümkün olamayacağını kavramış bulunmaktadır.

Günümüzde yaşamın ilk beş yılının önemini anlatan araştırmacılar bu ilk yılların bireyin gelecekte nasıl bir kişi olacağını belirleyicisi oldukları konusunda daha fazla görüş birliği olduklarıdır. Bu sebeple okul öncesi dönem ve bu dönemde verilecek eğitimin önemi her geçen daha fazla vurgulanmaktadır.

Okul öncesi eğitim; mecburi eğitim çağına kadar olan çocukların zihin, beden, duygu ve sosyal gelişimlerini sistemli ve güvenilir kurumsal bir ortam içerisinde sağlayan, onlara iyi alışkanlıklar ve davranışlar kazandıran, yeteneklerinin olumlu seviyede gelişmesine yardımcı olan, ilkokula hazırlayan ve ilköğretim bütünlüğü içinde yer alan eğitim devresidir.

Başka bir tanıma göre okul öncesi eğitim; çocukların ilköğretime başlamalarından önceki dönemde, zihinsel, duygusal, kültürel, bedeni ve sosyal gelişmesini içine alan, yaş ve yetenek özelliklerini de dikkate alarak yapılan planlı, kontrollü ve programlı bir eğitim olarak tanımlanmaktadır (Demirci, 2009).

1.2.Ana Okulundan Başlanan Eğitim

Ana okulundan itibaren çocukların fiziksel ve zihinsel gelişiminin sağlıklı olarak takip edilmesi ve ailelerle birlikte çocukların okul ve ev yaşamı kontrol ve sistematik halinde sağlıklı yapılması sağlanmalıdır.

Ağaç yaş iken eğilir atasözünü göz önünde bulundurursak, çocukların bu yaşta fiziksel ve zihinsel gelişimiz, kişiliğinin oturması, öz güven aşılması, paylaşmasını bilmesi, kendini ifade edebilmesi için eğitim koçluğu düzeyinde bir yaklaşım gereklidir.

Aileleriyle yapılan görüşmeler neticesinde uygun olan davranış ve aile içi sağlıklı iletişim ve çocuğun beslenmesi sağlanmalı, devletin çocuklar için maddi durumu yetersiz aileye asgari geçim yardımı yapması sağlanmalıdır.

Anaokulunda bulunan çocuklara öncelikle iyi bir insan olma yolundaki tüm değerler aşılanmalı, ahlaki, görgü ve trafik kuralları öğretilmeli ve bu kurallar uygulamalı olarak öğretilmelidir. Ana Okulunun önemini bir makale ile güçlendirmek istiyorum.

1.3.Ana Okulunun Önemi

Çocuğun oyun gereksinimini en iyi karşılayan toplumsal kurum, “Anaokulları “dır. 3-6 yaş çocuklarının eğitimini gerçekleştiren anaokulunu, annenin yokluğunu giderecek bir kurum olarak değil de annenin tek başına çocuğun üzerindeki ilk yıllardaki rolüne katkıda bulunan ve bu rolü yaygınlaştıran bir kurum olarak değerlendirmek gerekir.

Anaokulu, ilköğretime hazırlık olmaktan çok, ailenin dışına atılan ilk adım olarak düşünülmelidir. İlk üç yıl içinde çocuk, model olarak aldığı anne ve babasından alabileceğini alır ve kendisine tanınan fırsatlar ölçüsünde belirli bir psikososyal olgunluğa varır. Ancak bu gelişim sınırlıdır.

Froebel’ in deyişiyle: “Anaokulunun hedefi, öğrenmeye ilgi uyandırmaktır”. Anaokulu, çocuğa bilgi aktarmaktan çok, çocuğun içinde var olan yeteneklerin serpilip gelişmesine yardımcı olur. Çocuk, anaokulunda en iyi oyun ortamını bulur, iş birliğini geliştirir, yaşlılarıyla ilişkiye girer. Anaokulu çocuğu, kendi hakkını korurken, paylaşmayı ve başkalarının özgürlüğünü zedelememeyi öğrenir.

Anaokulları, çocukların sözel faaliyetlerine önem veren ve onlara hareket imkânı hazırlayan kurumlar olmalıdırlar.

Anaokullarında resim, renk, sayı ve kavramlar, çocuğun düşüncesine uygun bir biçimde somut örneklerle birlikte verilir. Parmak boya ve resim faaliyeti, su oyunu, kum oyunu, ritmik jimnastik, takım olarak oyun oynama önde gelen oyunlar arasında sayılabilir. Çocukların en beğendikleri dramatik oyun köşeleri, doktorculuk, bakkalcılık köşeleridir. Çocuk en iyi ve kendini ifade edebileceği oyun ortamını anaokulunda bulur.

Anaokulunun temel öğretim programı içinde çevreyi tanıma, insan ve hayvanları tanıma, ülkemizi ve dünya ülkelerini tanıma, önemli olay ve günlerle, trafik, görgü kuralları ve paylaşma becerileri gibi çeşitli kuralları ilk olarak ana okullarında öğrenir.

Anaokulu, bunlarla birlikte kuralları en etkili bir biçimde öğretebilen bir kurumdur. Çocuklar, yaşlarıyla ilişkiye girerek birlikte yaşamayı, yemek yemeyi, uyumayı, oynamayı ve paylaşmayı öğrenir. Böylece başkalarının özgürlüğünden haberdar olur” ben” ve” başkası “kavramlarının bilincini kavrayarak yardımlaşma, paylaşma ve iş birliği duygusunu geliştirir.

Anaokullarının, çocukları ilköğretilere hazırlayan birer kurum niteliğinde olmaları önemlerini bunun önemini daha da artırmaktadır. Toplumsal işlevleri ve sorumlulukları büyük olan anaokulları, çocukları barındıran değil, fakat onları eğiten, biçimlendiren ve okula hazırlayan çok önemli eğitim kurumlarıdır. Bu kurumların ticari olarak sadece kâr amacıyla kurulmaları eğitim ve eğitici kalitesini etkileyeceği gibi, çocukların gelişimlerini de olumsuz olarak etkiler.

Birlikte yaşama, paylaşma ve çalışmayı öğrenirken, çocuğun örnek alacağı ve onu kopya edeceği, sağlıklı bir idol öğretmen modeline ihtiyacı vardır. Bu sebeple, anaokulu öğretmenin pozitif izlenim bırakan bir model oluşturmasının yanında, yeterli düzeyde pedagojik formasyona sahip olası ve iyi bir mesleki eğitim alması ayrıca en önemlisi çocukları ve mesleğini sevmesi gerekmektedir.

Bunun yanı sıra anaokulu öğretmeni, çocuğun gelişim ve uyumundaki karmaşık psikolojisiyle, ihtiyaç duyduğu çevre koşullarını çok iyi bilmelidir.

Kısaca anaokulları, annesi çalışmayan çocuklar için 4 yaşından, annesi çalışan çocuklar için 3 yaşından itibaren zorunlu olmasa da çok gerekli ve yararlı kuruluşlardır.

Ancak, burada anaokullarının her konuda nitelikli olması, amacının çocukları sadece barındırmak değil, okul öncesi için çocuğu okula hazırlayacak, başarılı bir eğitim alması için gereğini yapmak ve gerektiğini vurgulamakta fayda vardır.

Anaokulu eğitimi; mecburi eğitim çağına kadar olan çocukların zihinsel, bedensel, duygularını ve sosyal gelişimlerini sistemli ve sevgi ortamı içerisinde daha iyi sağlayan, onlara daha iyi alışkanlıklar ve davranışlar kazandıran, yeteneklerinin ve psikolojik gelişmelerine yardım eden, ilkokula hazırlayan ve ilköğretim bütünlüğü içinde yer alan çocukların en önemli bir eğitim aşamasıdır (Demirci, 2009).

1.4.İlkokulda Eğitim Sistemi Stratejileri

İlkokulda çocukların tümünün yeteneklerine ve fiziksel özelliklerine göre spor, hobi, güzel sanatlar, grup çalışmaları, iletişim, hitabet ve liderlik özelliklerinin geliştirilmesiyle öz güvenli, sportif, sanatkâr ve kendini ifade edebilen bir nesil yetiştirme gayretiyle girişimci ve hakkını her yerde arayan mücadele ruhlu bir nesil oluşturmamız gerekmektedir.

Çocukların bu dönemde mesleki zekâ ve meyilli olduğu meslek gruplarının belirlenmesi yapılmalı ve orta okula gidecek olan çocukların hangi mesleğe meyilli oldukları ve bu meslekte ilerlemeleri sağlanmalıdır.

Spor faaliyetlerine müsabaka, turnuva düzeyiyle ciddi bir planlama yapılmalı ve çocukların küçük yaşta yarışmanın ve rekabetin ne olduğu nasıl olacağı, sporcunun centilmen ve adaletli olacağı duygusu işlenmelidir.

1.5.Orta Okulda Eğitim Stratejileri

Çocukların orta okula geçmesiyle birlikte artık öz güveni kazanmış ve kendisini ifade edebilen bir ergen durumuna gelmişken spor, grup, hobi ve sanatsal anlamdaki faaliyetlerinin biraz daha belirginleşmesi ve profesyonel anlamda gençlerin hazır duruma gelmesi sağlanmalıdır.

Mesleki eğitimler ilk sene teorik olarak işlenmeli ve gençlerin bilinçlenmesi ve olaylara daha mantıklı batığını düşünecek olursak ikinci sınıfta mesleklerinin netleşmesi ve üçüncü sınıftan itibaren mesleki eğitimlerinin verilmesi ve bu meslekte yetiştirilmesi ve bilgilendirilmesi sağlanmalıdır.

Fiziksel olarak gelişmeye başlamış gençlerin spor faaliyetlerindeki branşlarına göre müsabaka ve turnuvalara devam edilmeli, spor ve sanatsal alanlarda kendilerinin geliştirilmesi için yeterli imkanlar sunulmalıdır.

Gençlerin sosyal çevreyle iletişimi sağlanmalı ve gençlerin katılımcı olarak çevre ve topluma örnek olabilecek faaliyetlerle kişisel gelişimine katkı sağlanmalıdır.

1.6. Lise Dönemindeki Uygulanacak Eğitim Stratejileri

Lise döneminde mesleki okulların; inşaat, otomotiv, montaj ve kaynak, su ürünleri, sağlık, adalet, denizcilik, tarım, hayvancılık, tesisat, sanayi, ağır sanayi, ticaret, vergi, muhasebe, finans vb. mesleki okullara yönlendirilerek liseden çıkan her öğrencinin muhakkak bir mesleği olması için eğitim sistemi dizayn edilmelidir.

Lise dönemine başlayan genç öğrencilere artık spor ve sosyal faaliyetlerinde, sanatsal ve hobi yönlerinde zirve yapması için gerekli olan maddi ve manevi imkân sunulmalı ve bu yönde başarılar getirecek olanaklar sağlanmalıdır.

Gençlere kariyer planlaması için gerekli koçluk ve danışmanlık hizmeti verilmeli, meslek olarak ve üniversitede seçeceği mesleği için gerekli imkanlar sunulmalı ve meslekte liseden mezun olduğunda bir kalfalık becerisi ve sertifikası alma imkânı sağlanmalıdır.

Gençler üniversitede kendi meslekleriyle ilgili fakülteleri tercih edecekler ve mesleklerinde başarılı olmaları ve ilerlemelerine imkân tanınacak. Bu sayede ara eleman, yetişmiş iş gücü, girişimci ve mesleğini bilinçli ve bilgili olarak yapan bir nesil yetişecektir.

1.7. Üniversite ve Yüksek Okul Eğitim Stratejileri

Liseden mezun olan genç öğrenciler artık mesleğini tercih etmiş ve mesleki konuda ihtisas yapmak ve ustalaşmak için bir üst okul olan yüksek okul ve üniversitede kendilerini geliştirmek için devletin her türlü imkânı tanınması gerekmektedir.

Devlet üniversitede okuyan her gence barınma ve zaruri ihtiyaçlarını karşılıksız ve maddi sınıf ayırmaksızın karşılamak ve onları geleceğe hazırlamak zorunda olmalıdır.

Üniversiteye ülkenin ihtiyacı kadar çok başarılı öğrencilerin alınması yönünde bir sınav yapılmalı ve mezun olduklarında bilgi ve başarı düzeyleri üst seviyede olabilecek bir eğitim sistemi sağlanmalıdır.

Yüksek okul dahil olmak üzere başarılı öğrencilerin önü açılmalı diğer öğrenciler mesleki okullarda teknik üniversitelerin oluşturulmasıyla bu okullarda mesleklerinde yetiştirilmelidirler.

Yüksek okuldan ve üniversiteden mezun olan her gence devlet ve özel sektör iş imkânı sunulmalı ve boşta gezen hiçbir genç kalmamalıdır.

Üniversite sonrası Yüksek lisans, Doktora ve Mastır yapması için aynı üniversite de sağlanan barınma ve zaruri ihtiyaçların giderilmesi için sağlanan şartlar gençlere sunulmalı ve gençlerin devlete katkı yapma imkânı hazırlanmalıdır.

Dünyadaki Üniversitelerle Rekabet edebilecek Tam Teşekküllü Üst Düzey Üniversite ve İnovasyon Merkezinin Oluşturulması;

Ülkede beyin göçünün önlenmesi, Gençlerin Yüksek Lisans, Doktora ve Master eğitimlerinin tamamlanmasının sağlanacağı tam teşekküllü üst düzey ekip ve ekipmanlar, laboratuvarların, deneylerin yapılabileceği, kendilerini tamamıyla geliştirebileceği tam teşekkülü ve modern bir üniversitenin oluşturulmasıdır.

Bu üniversitenin yurt dışı öğrencilerine de hizmet verebilmesiyle beyin göçünün ülkemize dönüşünü de sağlayabiliriz.

Silikon vadisi gibi bir inovasyon merkezi de bu üniversitenin bünyesinde oluşturularak örnek ve proje üreten, ortaya yeni icatlar ve buluşlar yaratan bir bilim topluluğu oluşturulabilir.

Bu üniversitede ülkemizin kalkınmasıyla ilgili tüm proje çalışmaları ve deneyleri test edilip uygulamaya koyulabilir. Hatta yatırımlar ve üretim planlaması da bu merkezden yürütebilir.

1.8.Eğitim Sistemi Nasıl Olmalı

Bir ülke için en önemli ve olmazsa olmaz olan kaynak insan kaynağıdır. Çünkü yaşamsal sorunların çözümü ancak iyi eğitim almış, bilgili ve yetişmiş insan gücünün emeğiyle gerçekleşebilir. Eğitim yalnızca çocuk ve gençler için değil, yetişkinleri de kapsayan yaşam boyu sürmesi gerekli olan bir süreçtir ve bir insan hakkıdır.

Dünyada emperyalizme karşı ilk ulusal kurtuluş savaşının lideri olarak Gazi Mustafa Kemal Atatürk zaferin hemen ardından hiç geciktirmeden eğitim ve kültür devrimi çalışmalarına başlayarak şu mesajı vermiştir:

“Asıl savaşımız şimdi başlıyor, cehalete karşı savaş.” (Gazi Mustafa Kemal Atatürk)

Eğitim sistemi, toplumsal sistemin alt ve temel sistemlerinden biri olup, toplumda insanca yaşamı gerçekleştirmek üzere, gerçek sorunların çözüme ulaştırılması için yaşamın sürdürülebilmesi ve işletmelerin faaliyetlerini gereken nitelikleri toplumun bireylerine kazandırabilmek için vardır. Varlığının gereğini yerine getirebilmesi ve sürdürülebilmesi için Türk Eğitim Sistemi, Anadolu aydınlanması ışığında ülkenin ihtiyaçlarını belirleyerek yeniden düzenlenmeli ve Atatürk devrimi yarım bırakıldığı yerden tamamlanmalıdır.

Eğitimde Amaç

Cumhuriyetimizin kurucusu ulu önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün bizlere gösterdiği hedef, “Çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmak ve onun üzerine çıkmak”, toplumsal varoluş sistemimiz için nihai amaçtır. Bu hedef doğrultusunda eğitim sistemimizin temel amacı ise bireyin nitelik ve nicelik özelliklerini çoğaltarak özgürleştirmektir. Bireyin bağımsızlık ve özgürleşmesini engelleyen her şey, eğitim sisteminin gerçek sorunudur.

Bireyin özgürleşmesi, yetenekleri ve bilgileri doğrultusunda varabileceği en son noktaya ulaştırılmasına başka bir deyişle optimal gelişiminin gerçekleştirilmesine bağlıdır. Fiziksel, zihinsel, sosyal, duygusal, vb. Çok boyutlu gelişim sürecinde birey, onu engelleyen her türlü esaretten- bağımlılıktan- zincirlerinden- kurtulma çabasına girebilir ki bu yaşam boyu eğitim fırsatlarının ayırım yapmadan eşit olarak tüm bireylere sunulmasını gerektirir. Ancak özgür bireyler, kendi yazgısına egemen özgür bir toplum oluşturulabilir.

Toplumun çağdaş uygarlık düzeyine ulaşabilmesi, bireyin özgürleşmesine, insani olarak gelişmesine, yurduna bağlılığına, meslek erbabı olmasına, üretmesine ve örgütlenmesine bağlıdır. Eğitim sistemi de bunun için vardır.

Eğitimin Temel İlkeleri

Laik Eğitim /Devletçi Eğitim /Cumhuriyetçi Eğitim /Ulusalçı Eğitim /Devrimci Eğitim /Halkçı Eğitim

Eğitimde Kullanılan Yöntemler

Eğitimde akla ve bilime dayanmak en önemli esastır. Öğretim bilimsel ve realist yöntemlerle gerçekleştirilir. Eğitim bilimi, psikoloji, sosyoloji, ekonomi, antropoloji, vb. gibi birçok bilimle çok yakından ilişkilidir. Eğitim sürecinde bireyin gelişimi hedeflendiğinden eğitim uygulamalarının odak noktasında ‘öğrenen birey’ vardır, başka herhangi bir odak çıkarı ve menfaati gözetilmeksizin eğitim ‘öğrenci merkezli’ yapılıdır. Çünkü öğrenen birey, eğitim sürecinin aracı değil amacıdır. Atatürk’ün dediği gibi, “Hayatta en gerçek yol gösterici bilimdir, fendir.”

Eğitimdeki Değerlendirmeler

Bilimsel ölçütlere odaklı olarak başarısızlıkların saptanması esastır. Yansız, kayırmadan ve ayırım yapmadan en iyiye ulaşma çalışmalarıyla sürekli denetim ve özdenetim, ilkelerden sapmayla eğitim sisteminin kontrol dışına çıkmasını önlediği gibi, hedef doğrultusunda hızlı yol almayı da sağlar. Yapılan inceleme ve denetimlerin amaçlar ve planlar doğrultusunda olması ve değerlendirmelerin sonuçlarına göre eğitim sisteminde hataların ve noksanların giderilmesiyle yapılan düzeltmeler neticesinde sistemin güçlenmesini, hedeflerin daha iyi gerçekleştirilmesini sağlar.

Eğitimdeki Yapısal Düzenlemeler

Eğitim sistemi örgün ve yaygın eğitim olmak üzere iki ana alt sistemden oluşmuştur;

Örgün Eğitim, okullarda belirli yaş guruplarına yönelik programlanmış ve düzenlenmiş etkinlikleri içeren gündüz eğitimidir.

Yaygın Eğitim ise örgün eğitimin yanında veya haricinde, zaman ve mekân sınırlaması olmayan, zorunlu eğitimi bitirme yaşı üstündeki herkese açık, her yerde ve her zaman yapılabilen yaygınlaştırılmış çok programlı eğitimidir.

Örgün ve yaygın iki ana alt sistemden oluşan eğitim sistemi içinde örgün-yaygın eğitimin bütünleştirilmesi sağlanmalıdır. Bunun için her okul yalnızca kendi öğrencisine değil aynı zamanda tüm çevresine hizmet sunan bir kültür merkezi haline dönüştürülmeli; kapılarını akşamları, hafta sonları ve tatil dönemlerinde yetişkinlere açık tutulmalıdır. Böylece örgün eğitimle bireyler üniversiteye ulaştırılırken, yaygın eğitimle üniversite sayesinde (bilim) halka ulaştırılmış olur. Başka bir deyişle eğitim piramidinin tabanı ile tavan noktası olabildiğince birbirine yaklaştırılarak eğitimden olabildiğince fazla insanın yararlanmasıyla eğitimde fırsat eşitliği sağlanmaya çalışılmalıdır.

Eğitimle İlgili Öneriler

Atatürk Dönemi halkçı eğitim uygulamaları örnek alınarak, halkın gerçek öğrenme gereksinmelerini karşılayıcı yaşam boyu halk eğitimine geçilmelidir. Atatürk Döneminin Millet Mektepleri, Halkevleri, Gezici Köy Kursları, Köy Enstitülülere gibi halk eğitimi uygulamaları dünyaya örnek oluşturmuştur. Millet Mektebi, dünyanın tanık olduğu en geniş kapsamlı bilinçlendirme eylemi olarak eğitim bilimi literatüründe yerini almıştır. Bugünkü eğitim sorunlarımızın çözümünde deneyim birikimimizden ve bilişim teknolojilerinden daha iyi istifade ederek, yeniden başarmak mümkündür.

Eğitimde Önceliklerimiz

- Kırsalda, köyde/ kentselde gecekondulu semtlerinde ve diğer yerlerde yaşayan yoksul erkek ve kız çocuğu ile kadınların eğitimi bizim için en fazla önceliklidir.
- Aile planlaması eğitimi,
- Çocuk hakları eğitimi,
- İşsiz gençlere mesleki-teknik beceri eğitimi ve işe yerleştirme eğitimleri,
- Eğitim birlik ve bütünlüğünün Tevhid-i Tedrisat Kanununa göre yeniden sağlanması.
- Örgün eğitim yanında kitle iletişim araçlarıyla, gerçek ivedi çözümler için halk eğitimi uygulanması.

Okul Öncesi Eğitim

Çocuk yalnızca aileye ait olmayıp, gerçekte geleceğimizi yönetecek ve yönlendirecek olan evlatlarımız topluma bir armağandır. Onun gelişimine destek doğum öncesi aile eğitimiyle babaya ve özellikle de anneye destek verilerek gerçekleşmelidir. Okul öncesi eğitim, aile eğitimiyle birlikte yürütülmeli ve ana-babaların özellikle çocuk hakları konusunda öğrenme gereksinimleri karşılanmalıdır.

Açılacak aile eğitim merkezlerinde bebek ve çocuk sağlığı, beslenmesi, gelişimi ve eğitimi konusunda doktor, öğretmen, rehber ve diğer uzmanlar ile birlikte eş güdümlü biçimde çalışarak çocuk merkezli bir hizmet ile hem ailenin hem de çocuğun zorunlu ihtiyaç ve diğer gereksinimleri karşılanmalı ve gelişimleri desteklenmelidir.

Temel Eğitim

İlköğretim, öncelikle temel eğitime dönüştürülmelidir. Temel eğitim, devletin tüm yurttaşlarına sunmak zorunda olduğu temel yaşamsal bilgi ve becerileri kazandıran parasız, zorunlu ve kesintisiz eğitim hizmetidir. Zorunlu, kesintisiz temel eğitim süresi, bir eğitim sisteminin ne kadar çağdaş olup olmadığının temel göstergesidir. Norveç, İsveç gibi ülkelerde temel eğitim yalnızca ilköğretimi değil ortaöğretimi de içermekte ve devlet her yurttaşa en az 18 yaşına kadar zorunlu olarak eğitim hizmeti sunmaktadır.

Orta Öğretim

Ortaöğretim (lise), genel liseler ve mesleki teknik liseler olarak iki alt sistemden oluşur. Ortaöğretimde mesleki-teknik eğitim ağırlıklı liselere geçilmeli; 1982 öncesi olduğu gibi öğrencinin yetiştirildiği yönde yüksek öğretime geçiş olmalıdır. Böylece zaman ve enerji kaybı da önlenecektir. Ortaöğretim çağı nüfusun üçte biri genel liselerde, üçte ikisi mesleki-teknik liselerde okullaşmalıdır. Yaklaşık üç yüz meslek çeşidi olan dünyada Türkiye yeterince meslek ve teknik ara elemanını yetiştirememektedir. Çağdaş bir ortaöğretim sisteminde İmam Hatip Lisesinin yeri ve ivedi olarak da gereksinimleri yoktur.

Yüksek Öğretim

Yükseköğretim iki alt sistemden oluşmalıdır: Üniversite ve mesleki-teknik yükseköğretim:

1. Üniversite, bilim adamı yetiştirme programlarını kapsar, bilim üreten bilim insanı ve araştırmacı yetiştirir.

2. Mesleki-teknik yükseköğretim, meslek uzmanı yetiştirme programlarını kapsar, bilim uygulayıcısı ve meslek erbabı yetiştirir.

Bilim insanı yetiştirme ile meslek erbabı yetiştirme birbirinden ayrılmalıdır. Bu ayrım hem birçok sorunun özellikle işletmelerde ara eleman çözümünü kolaylaştıracak hem de zaman ve enerji kaybı önlenecek ve dolayısıyla iş kazaları da azalacaktır. Tüm yükseköğretim kurumlarında özerklik ve akademik özgürlük gerçekleştirilmelidir. YÖK rehabilite edilmelidir. Anadolu'daki gelişmemiş üniversitelerin nicel ve nitel gelişimi sağlanmalı ve tercih edilebilen bir üniversite haline getirilmelidirler.

Eğitim planlamasıyla ve bu işin uzmanlarının görevlendirilmesiyle, ülkemizin ve toplumun gereksinme duyduğu nitelik ve nicelikte mesleğinde uzman ve bilim insanı

yetiştirilmelidir, bölüm kontenjanı ve program değişikliği yapılmalıdır ki, toplumsal hedefimize yönelik ve planlı biçimde yeterince kalifiye insan yetişsin ve kimse işsiz kalmasin.

Sonuç olarak, toplum için eğitimsiz ve yetersiz bir eğitim sisteminin getirmiş olduğu cehaletin bedeli eğitimin maliyetinden daima daha yüksektir. Cehalet emperyalist ve çıkar odaklarınca çok kolaylıkla kullanılır, harekete geçirilir. Eyleme geçmiş cehalet, dünyada insana ve doğaya karşı en dehşet verici yıkıcılık-yok ediciliktir ve haksızlıklara ve yanlışlara 'hayır' diyenlerin örgütlü ve planlı mücadelesi olmadan durdurulamaz (Ulusavaş, 2017).

1.9. Finlandiya Eğitim Sisteminin Başarılarının Sırrı Nedir, Neden Örnek Alınması Gerekir?

1.9.1. Finlandiya Eğitim Sistemi

Uluslararası Öğrenci Değerlendirme programı çerçevesinde yapılan bir araştırmada, öğrencilerin matematik, fen bilimleri ve okumayla ilgili bilgi ve becerileri ölçülmüş ve bu bilgilerin ne kadarının hayata geçirildiği analiz edilmiş. Söz konusu uygulamada en başarılı ülkenin Finlandiya olduğuna karar verilmiş.

Peki, Finlandiyalı öğrencileri başarıdan başarıya taşıyan formül nedir?

Uluslararası öğrenci değerlendirme programı kapsamında yapılan araştırma sonuçlarını dikkate alarak, Finlandiya eğitim müfredatını yeniden okudum. Müfredatta dikkatimi ilk çeken şey, öğrencilerin sınav stresine karşı korunmaları ve kendilerini rahatça ifade edebilecekleri bir ortama sahip olmalarıydı. Yani çocuklar okula girerken ayakkabılarını çıkarıp giriyor ve kapıda sıcak bir ilgi ile karşılanıyorlar.

Okullarda okutulacak kitapların içeriğine, öğretmenler ortak karar veriyorlar. Temel eğitim süresince herhangi bir sınav yok, öğrenciler kendileri için hazırlanan soruları değerlendiriyor ve düşünce ufuklarını geliştirme fırsatı buluyorlar. Eğitim sistemi ağırlıklı olarak öğrencinin öğrenme potansiyelini dikkate alıyor.

Okullarda çocukların özgürce hareket edebilecekleri bir ortam hazırlanmış bu ortamda çocukların özgürlüğü kısıtlanmıyor. Çocuklar bilmediklerini sorabiliyor, arkadaşları ile istişare edebiliyor, dinlenebiliyor, yemeği öğretmenleri ile birlikte kafeteryada yiyebiliyorlar. Öğrenci üzerinde herhangi bir baskı oluşturulmuyor, okulun kantininde sadece süt ve meyve bulunuyor.

Dikkati çeken hususlardan biri de öğrencilerin bireysel özelliklerinin dikkate alınması ve her çocuğun kendi öğrenme yöntemine göre ödevler verilmesiydi. Okulda farklı yaş grubundan

öğrenciler bir araya getirilerek kaynaşma sağlanıyor. Öğrencilere ferdi olarak sorumluluk kazandırılıyor, çocuklar, kütüphanenin temizliği, atık malzemelerin toplanması, akvaryumun bakımı, mutfaktaki işlere yardımcı olma gibi görevleri paylaşıyorlar. Bu durum hem öğrencinin kendini tanımasına ve yeteneklerini geliştirmesine yardımcı oluyor hem de akranları ile birlikte iş yapma becerisini geliştiriyor. Çocuklar için okul ikinci bir ev gibi oluyor, ev ortamındaki rahatlık okula taşıyor ve çocuklar bu ortamda kendilerini daha iyi hissediyorlar. Eğitimin konusu ele alınırken eğitimciler titiz bir elemeye tabi tutuluyor, öğretmen adayları üç aşamalı kabul testinden geçiriliyor ve başarılı olamazlarsa göreve başlayamıyorlar.

Birinci aşamada öğretmen adayının, bilgiyi ayrıştırıp, sentez yapıp yorumlama noktasındaki becerisi ölçülüyor, ikinci aşamada kişilik özellikleri dikkate alınıyor, üçüncü aşamada ise öğretmen adayının ders anlatımı, grup çalışması sosyal yönü ve sunum yeteneği ölçülüyor. Öğrenciye fert olarak verilen haklar ve eğitimcinin titizlikle seçilmesi Finlandiya eğitim sistemini başarıya taşıyor. Bu bir gerçek! (Tuncer, 2017).

1.9.2.Finlandiya Eğitim Modelini ve Başarısının Sırları

Ülkemizde 4+4+4 eğitim sisteminin uygulanmasına başlandığı bu dönemde; Amerika’da ise Finlandiya Eğitim Sistemi tartışılıyor. Peki, Finlandiya, dünya ülkeleri arasında onları birinci yapacak bu başarıya nasıl ulaştı?

Televizyon programları bu konuya değiniyor, bazı eğitimciler Finlandiya’daki okulları bizzat yerinde ziyaret edip, öğretmenler ile görüşerek, okul ortamını gözlemleyerek, bu başarının sırrını öğrenmeye çalışıyorlar. İsin ilginç tarafı da “Başarınızın sırrı nedir? diye sorulduğunda “Öğretmenlerimizdir” diyorlar.

Finlandiya’da Eğitim, bir “Bilim” olarak değerlendiriliyor. Yetkilendirilmiş idealist öğretmenler ile yetkililer “bu işi profesyonellere bırakalım, yani eğitimi çocuklarımıza bire bir veren öğretmenlerimize... Ve hedefimiz ‘hep birlikte bu çocukları nasıl daha başarılı yapabiliriz, onları hayata nasıl daha iyi hazırlayabiliriz’ olmalıdır” diyor. Eğitimde kazandıkları başarıyı, Finlandiya’nın kültürel başarısı olarak görüyorlar.

Sistem, her öğrencinin önemli olduğunu ve özel yetenekleri olduğunu vurguluyor. Önemli olan da bu yetenekleri bulup ortaya çıkartmak gerekiyor.

1.9.3. Bu Popüler Eğitim Sistemi Nasıl İşliyor?

Finlandiya'da öğretmenlik çok prestijli ve kutsal bir meslek. Doktorluk mesleği kadar da itibarlı. Ayrıca öğretmen olmak kolay değil. Yüksek lisans yapmış olmak gerekiyor, hatta birçoğu doktora da yapıyor.

Birçok aday öğretmenlik için başvuruyor ve çok aşamalı seçim sürecinden sonra en iyileri bu görev için seçiliyor. Torpil ya da diğer etkenler ise yaramıyor hatta böyle bir düşünce kesinlikle yok.

Öğretmenlerin yaşam şartları ve maaşları iyi. Otoriteler, öğretmenlere her türlü yetki ve sorumluluğu, özgür çalışma ortamını sağlamış.

Ders programlarına, okutulacak derslere, bas öğretmen ve öğretmenler birlikte karar veriyor.

Öğretmenler kendilerini geliştirecek eğitici, öğretici seminerlere katılıyorlar ve kendilerini sürekli geliştiriyorlar. Öğretmenler arasında iş birliği çok önemli, herkes bildiklerini, deneyimlerini paylaşıyor.

Derslerde iki öğretmen akademik eğitimi anlatıyor, 3. öğretmen ise destek gereken öğrencilere yoğunlaşıyor. Öğretmenlerin 4 saati ders vermeye geri kalan 2 saati de profesyonel gelişimlerine ayrılıyor.

Aynı öğretmen aynı sınıfta 2-3 yıl bazen daha da fazla öğretmenlik yapabiliyor. Böylece öğrencilerini, onların güçlü ve zayıf yönlerini daha iyi tanıyor.

Sistem öğretmenleri bir bilim insanı ve öğrencileri ise onların laboratuvarı olarak görüyor. Okul müdürleri yok, okul yönetimi tamamen bağımsız baş öğretmen ve öğretmenlerden oluşuyor.

Ülkedeki bütün okullar devlet okulu ve özel okul yok. Birkaç bağımsız okul olmasına rağmen bunları da devlet finanse ediyor.

Hiç özel üniversiteleri de yok. Devlet okul öncesi dönemden doktora derecesini bitirinceye kadar, öğrencinin tüm eğitim ve diğer giderlerini karşılıyor.

Diğer ülkeler ile mukayese edildiğinde haftalık ders saati daha az (günde 4 saat)

Kafeteryaları, mutfakları, kütüphaneleri, rahat koltukları ile okullar ev ortamı gibi rahat tasarlanmış.

Öğretmenler ve öğrenciler yemeklerini kafeteryalarda birlikte yiyor.

Öğrenciler 15 yaşına kadar herhangi bir teste tabi tutulmuyor.

Yaşadığı yer, din, dil, gelir, kültürel düzeyi, ırk vb. özelliklerine bakılmaksızın her öğrenciye eşit imkân sağlanıyor.

Öğrenciler okuldaki bazı işleri bağımsız olarak kendileri yapıyorlar. Kafeteryada yemeklerin dağıtımı, bahçe, çevre temizliği ve düzenlenmesi, kütüphane işleri, okulun bazı temizlik işleri vb. böylelikle okulu daha çok benimsiyorlar ve okula aidiyet ve bağlılık duygusunu geliştiriyor.

Ders kitapları çok nadir kullanılıyor. Amaç dersi derste öğrenmek.

Eğitimi rekabetçi değil. Teoriye ve ezberciliğe dayalı bir eğitim yerine düşünmeye ve pratiğe dayalı eğitim veriliyor.

Öğrencilerin birbiri ile karşılaştırılması ve mukayesesi yapılmıyor. Ödev verilmiyor veya 30 dakika ile sınırlı bir ödev veriliyor.

Sınıflarda öğrenci sayısı azami 20 kişi ve en başarılı öğrenci ile en başarısız öğrenci arasındaki farkın en az olduğu ülkedir.

Öğrenciler birbirinin rakibi olarak mukayese edilmiyor. Başarısız ve tembel öğrenci diye bir kavram yok. Öğrenciler birer denek ve istatistik olarak görülüyor.

Anlatılan konuyu anlayamamış öğrenciler ile özel olarak ilgileniliyor. Öğrenme güçlüğü çekenlere ayrıca özel dersler veriliyor. Öğrenciler öğreniyor, araştırıyor, düşünüyor, yazıyor, sunum yapıyor.

Her öğrenci okulda öğrendiklerini kendi yaşamına yansıtıyor ve uyguluyor. Öğrencilere bir yetişkin gibi davranıp, onlara çok güvendiklerini hissettiriyorlar ve bu alanda okul kulüpleri çok popüler ve etkili. Öğrenciler yaratıcılıklarını, hayal güçlerini kullanmaları için sınırsız olarak destekleniyorlar.

Yaz tatilleri 10 hafta. Günlük ders saatleri kısa olmasına rağmen zaman çok etkin kullanılıyor.

Çocuklara akademik eğitim yedi yaşından sonra vermeye başlanılıyor. Çünkü çocukların bu yaştan önce akademik eğitime hazır olmadığını düşünüyor.

Toplumda eğitilmiş olmanın ne kadar önemli olduğu her fırsatta vurgulanıyor.

İstatistiklere göre, Avrupa İş birliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), her 3 yılda bir PISA (Uluslararası Öğrenci Değerlendirme Programı) testini her öğrenciye matematik, fen bilimleri, okuma alanında yapıyor. Bu test ile ölçülmeye çalışılan nitelik; öğrencilerin okulda ders programı kapsamında öğrendikleri konuları ne derece öğrendikleri ile ilgilenilmiyor. Gerçek hayatta karşılaştıkları bir sorunda ve durumda bunu; sahip oldukları bilgi ve beceri ve analiz yeteneği ile okulda öğrendiklerini de kullanarak, ne kadarını hayata aktarabildiklerini ve sorunlarla karşılaştıklarında ne kadarını gerçekleştirdiklerini ölçüyor. PISA testi ilk 1997 yılında uygulanmaya başladı ve 15 yaş grubundaki çocuklara uygulanıyor. Testin sonuçlarına göre, OECD üyesi 31 ülkenin katılımında Finlandiya birinciliği korur. Amerika, matematikte 24., bilimde 17., okumada 14. oldu. Türkiye ise bu sıralamada ne yazık ki, sondan ikinci ve Meksika'nın bir önünde yer alıyor. Finlandiya'nın yıllık olarak ortalama öğrencilere harcadığı para, Amerika'ya göre %30 daha azdır. Finlandiya'da liseyi bırakma(terk), tüm öğrenci sayısı içinde %2, Amerika'da ise bu oran %25'dir. Finlandiya'da öğrencilerin %93'ü liseden mezun oluyor.

Finlandiya ilkokullarında 75 dakika olan teneffüs, Amerika'da sadece 27 dakika. Finlandiya'nın başardığı gibi eğitimde eşitliği sağlamak mümkün mü? Bu Amerika için zor görünüyor. Finlandiya deneyimleri ile gösterdi ki, mükemmel başarı için rekabete değil, iş birliğine ve eşitliğe önem verilmelidir.

Globalleşen dünyada, eğitim ve öğretim artık sadece o ülkenin değil tüm dünyanın ortak sorunlarından biri haline geliyor. Çocuklarımız, torunlarımız gelecekte sadece iş bulma sorunu ile karşılaşmayacaklar, dünya nüfusunun artışı, iklim değişiklikleri, canlı türlerindeki azalış, enerji kaynaklarında azalma, ekonomik dalgalanmalar, krizler gibi birçok dünya problemleri ile de karşılaşacaklar. Okullarında iyi eğitim almış, kültürlü, problem çözmeye odaklı, yaratıcı, düşünen, sorgulayan değişimci, özgür öğrenciler ile umarız dünyada yaşanan ve yaşanabilecek sorunlarda en aza indirgenmiş olsun (Erikli, 2015).

1.9.4. Türkiye ve Finlandiya Eğitim Sistemleri Arasındaki Fark

Üç yıl önce Londra’da Finlandiyalı birkaç öğretmenle akşam yemeği yemiştik. Onlar buzu kırıp nasıl banyo yaptıklarını falan anlatırken, ben konuyu her Türk gibi zorla eğitime getirdim.

“Nasil yapıyorsunuz da PISA sınavlarında böyle başarılı oluyorsunuz?” türünden sorular sordum. Onlar anlattı ben şaşırdım, ben anlattım onlar şaşırdı.

Zaten bildiğim şeylerdi gerçi ama ilk ağızdan duyunca daha etkili oluyor. İlkokulda ödevin yasak olduğunu, günde ortalama 4 saat ders olduğunu, sınav diye bir şeyin olmadığını falan dinlerken hep şaşırdım. Onlar da etütleri, birebir dersleri, hafta sonu kurslarını, yazılı yoklama sistemini falan dinlerken şaşırdılar.

İşte böyle şaşkın şaşkın sohbet edip yemek yedik ve ayrıldık.

Ülkemizdeki eğitim sistemini tartışırken Finlandiya’dan ve PISA sınavlarından bahsetmek artık “Japonlar yapmış abi” kıvamına gelmiş durumda.

Ama ne kadar klişe olursa olsun, gerçekler değişmiyor.

Şu anda dünyada çoğu ülke eğitimden bahsedilirken hepsi hala Finlandiya’ya bakıyor ve örnek alıyor.

Biz eğitimin şekliyle, süresiyle falan acayip samimi olmuş durumdayız ama henüz ruhuyla tanışamadık. Bu yüzden uzun yıllar eğitim sohbetlerinde Finlandiya örneğini cümle içinde kullanmaya devam edeceğiz.

Biz okula başlama yaşını altı bezli döneme çekmeye çalışıyoruz. Finlandiya’da ise zorunlu okula başlama yaşı yedidir.

Türkiye’de çocuklar birkaç sokak ötedeki okullarına bile mutlaka servisle gidiyor. Finlandiya’da ise çocuklar birinci sınıftan itibaren okula yürüyerek veya bisikletle gidiyorlar. Özel durumlar haricinde çocuklar okula aileleri tarafından götürülmüyor.

Bizde müfredat ve ders kitapları eğitimin baş aktörleri olarak biliniyor. Eğitim kalitesindeki zayıflık genelde bu ikisinin suçu olarak görülüyor. Ama Finlandiya’da çok basit bir müfredat var ve pek değişmiyor. Öğretmenler okutulacak kitapları kendileri seçiyorlar ama yine de ortalıkta pek ders kitabı gözüküyor. Yani Fin eğitim sisteminde ders kitapları bırakın

aktör olmayı, figüran bile değil. Figüranların başrol oynadığı ülkemiz eğitim sisteminden gişe hasılatı beklemek bu yüzden bir hayal.

Türkiye’de birinci sınıf öğrencilerinin velileri “Bizim çocuk bugün Matematikten 90 aldı,” diye gururla gezebiliyor. Resmiyette not verilmiyor olsa bile öğretmenler sağ olsunlar kendi inisiyatiflerini kullanarak büyük bir özveriyle testler hazırlıyor ve çocukları sınav dolu bir geleceğe hazırlıyorlar. Ama Finli öğrencilere okulun ilk altı yılında asla not verilmiyor. Buradaki öğrenciler ilk olarak 16 yaşına geldiklerinde ülke genelinde bir sınava giriyorlar.

Türkiye’de öğrencilere çöp attırsanız ertesi gün muhtemelen velileri okulu basıp olay çıkarır. Ama Finlandiya’da öğrenciler okulun tüm işlerini nöbetleşe sistemde birlikte yapıyorlar. Yani Fin okullarında hizmetli yok, tüm işler öğrenciler tarafından yapılıyor. Böylece sorumluluk duyguları gelişiyor.

Finlandiya’daki okullar öğrencilerin rahat edebileceği şekilde tasarlanıyor. Sınıflarda yaparak-yaşayarak öğrenme modeline uygun alanlar mevcut. Binaların fiziksel özellikleri öğrencilerin evdeymiş gibi rahat etmelerini sağlayacak şekilde düşünülüyor. Türkiye’de ise her şeye hazır olan öğrenciler yıllardır komutla rahatlıyor. “Beni rahatta dinleyin” diye bağırın müdürün karşısında ne kadar rahat olunursa tabi...

Türkiye’deki özel okullarda ders saati 8. Ama yetmediği için okul çıkışında etütler, hafta sonu kursları ve özel derslerle bu sayı günde 12-14 bandını yakalıyor. Finlandiya’da ise günlük ortalama ders saati 4. Dünya eğitim ligindeki sıralamamıza baktığımızda, nitelik ve nicelik kavramlarının ne kadar önemli olduğu gün yüzüne çıkıyor.

Türkiye’de bütün öğretmenler kendilerini mesleğin zirvesinde görüyor. Sınav sonuçları kötü geldiğinde genelde öğrenme güçlüğünden bahsediliyor. Öğretme güçlüğü çeken öğretmenlerin durumu hep Sümen altı ediliyor. Bu yüzden mesleki gelişimle ilgili düzenli bir çalışma yok. Finli öğretmenler ise haftada en az 2 saat hizmet içi eğitime katılmak zorunda.

Türkiye’de, “Hiçbir şey olamazsa, bari öğretmen olsun,” mantığı devam ediyor. Ama Finlandiya’da öğretmenlik mesleği toplumun en gözde mesleklerinden bir tanesidir. Öğretmenler Master derecesi olanlar arasından seçiliyor. Lise mezunları arasında öğretmenlik için müracaat edenlerin ancak yüzde onu öğretmen yetiştirme programına kabul ediliyor.

Ülkemizde öğretmen olabilmek için sınavdan geçer puan almak yeterli. Finlandiya’da ise öğretmen olabilmek için üç aşamalı bir testten geçmek zorundasınız. Bu aşamalar arasında

mülakat, ders anlatma gibi bölümler de var. Ülkemizde heykeltıraş olmak isteyenlere bile özel yetenek sınavı uygulanırken, etten kemikten gerçek insanı şekillendirecek olan öğretmenlerin çoktan seçmeli sorularla mesleğe kabul edilmesi kabul edilebilir bir şey değil.

Finlandiya’da öğretmenlerin gelir düzeyi oldukça iyi. Kendi mesleği haricinde bir iş yaparak ek gelir elde etmeye çalışan öğretmen yok denecek kadar az. Bizde de ek gelir için bir şeyler yapmayan öğretmen yok denecek kadar az. Çünkü aldıkları maaş faturalara bile yetmiyor. Öğretmenlerin fatura ödemek için başka şeylerle uğraşması neticesinde oluşan durumun faturasını da bütün millet ödüyor.

Türkiye’de en başarılı öğretmen en çok ödev verendir anlayışı hala devam ediyor. Ama Finlandiya’da öğrencilere ödev verilmiyor. Öğrenmenin yeri okul olarak görülüyor. Bu yüzden Finlandiya’da akşamları çocuğunun proje ödevi için kartona boncuk dizen veli yok.

Finlandiya’da hiçbir babayiğit resim dersinden öğrenci alıp matematik çalıştıramıyor. Bizdeyse öğrenciler matematik dersinde sıkılıp defterlerine resim yapıyor. Sonra matematik öğretmeni çocuğu resim dersinde yakalayıp matematik çalıştırmaya götürüyor. Döngü bu kadar kısırken, sistemin üretken bireyler yetiştirmesini beklemek tabii biraz zor oluyor.

Bizim sınıflarımızda eğer bütün öğrenciler yerlerinde oturuyor ve ses çıkmıyorsa, o sınıfın öğretmeni övgü alıyor. Ama Finlandiya’da durum tam tersi... Eğer bir sınıftan hiç ses çıkmıyorsa, öğrenciler sıralarında oturuyor ve hiç kalkmıyorlarsa o öğretmen soruşturmaya alınıyor. Çünkü Fin eğitim sisteminde ders anlatan bir öğretmen yok. Hep birlikte etkinlik yapan sınıflar var. Bu yüzden Fin okullarındaki sınıflarda, “Ayakta gezinme evladım, otur yerine,” sözü pek duyulmuyor.

Finlandiya’daki okulların kantinlerinde su, süt ve meyveden başka hiçbir şey yok. Bizdeyse işin suyu çıkmış durumda. Her teneffüs fıstıklı çikolata yiyen çocukları 8 saat sırada oturtmaya çalışmak öğretmenler için büyük imtihan! Belki de bu yüzden teneffüste sınıflardan hızlı boşalma rekoru bizde (Uyan, 2019).

1.9.5. Türkiye’nin Eğitim Sistemi ve Sürekli Değişen Eğitim Politikaları

Türkiye’de eğitim alanında son yıllarda çok fazla hareketlilik yaşanmış ve çok sayıda düzenlemeye ve değişikliğe gidilmiştir. Uygulanan eğitim politikaları izlendiğinde, milli eğitimin bütün bir sistem olarak ele alınmadığını ve dolayısıyla sistem üzerinde yapılan değişikliklerin, sistemin diğer unsurları üzerindeki etkisinin yeterince analiz edilmeden

yürürlüğe geçtiğini görüyoruz. Gelen her bakan, aynı partinin mensubu ve fikir yapısında olmasına rağmen, kendinden önce yapılanları ortadan kaldırarak, kendi kadrosunu ve kendi sistemini yerleştirmeye çalışmıştır. Son on üç yılda beş bakanı değiştirilen ve her gelen bakanın kendinden önceki bakanların yaptıklarını silerek arkasında unutulmaz (!) uygulamalar bıraktığı milli eğitimimiz ne yazık ki yazboz tahtasına dönmüştür. Buradaki en önemli sorun, ülkemiz için en önemli unsur olan milli eğitim sisteminin, öteden beri çok sayıda değişikliğin, velilere, öğrencilere ve akademik ehil kişilere yeterince danışılmadan, ben yaptım oldu bitti zihniyetiyle hareketle, plansız ve programsız bir şekilde uygulandığı bir alan olmasıdır. Yükseköğretim Kurulu ile Millî Eğitim Bakanlığı arasındaki koordinasyonsuzluk, milli eğitimde istikrarlı bir politika geliştirmeyi engellemiştir. Ortaöğretimden yükseköğretime geçiş sisteminde yapılan değişiklikler, ortaöğretim üzerinde ve dolayısıyla yükseköğretim üzerinde ciddi sorunlara neden olmuştur. Örneğin, Ak Parti hükümetlerinden önce, 1997 yılında uygulamaya konan temel eğitim reformuyla birlikte, sekiz yıllık zorunlu ve kesintisiz eğitime geçilmiştir.

Zorunlu eğitimin beş yıldan sekiz yıla çıkarılması, ciddi bir planlama yapılmaksızın ve alelacele “reform” a girişilmesi, ciddi bir derslik ve öğretmen açığı doğurmuştur. Dahası, İmam Hatip Liselerinin orta kısımlarının kapatılması adına yapılan bir değişikliğin, sistemin diğer parçalarını nasıl etkileyeceği hesaba katılmamış ve bu değişikliğin neden olacağı sorunları telafi edici önlemler alınmamıştır. Kesintisiz sekiz yıllık eğitimle birlikte, ülkenin esnaf ve sanatkârlarının ihtiyacı olan mesleki eğitilmiş insan kaynağı olan çıraklık müessesesine önem verilmediğinden ihtiyacın giderilmesi konusu ciddi bir darbe almıştır. Buradaki mesele, çocukların erken yaşta çalıştırılmasına taraftar olma meselesi değil, kesintisiz eğitimin çıraklık müessesesine olan etkilerinin öngörülmemesi ve telafi edici mekanizmaların kurulamamış olmasıdır. Çocuk yaşta çalıştırılmayan gençlerimize hiçbir mesleki eğitim vermeden hedeflerini üniversite olarak gösterilmesi zaten yetersiz olan mesleki okullara da ilgiyi azaltmıştır. 1999 yılında üniversite giriş sisteminde yapılan değişiklikler sonucunda, meslek liseleri ve İmam hatip liseleri cazip olmaktan çıkmış, öğrenci sayısı azalmış ve genel liselerdeki sınıflar kalabalıklaşmıştır. Meslek liselerine olan talebin iyice azaldığı 2002 yılında MEB ve YÖK, meslek lisesi mezunlarının meslek yüksekokullarına sınavsız geçişlerine izin veren bir düzenlemeye gitmiş, daha sonra sınavsız geçişin niteliği düşürdüğü yönündeki yaygın eleştiriyi inceleyen ve dikkate alan Yükseköğretim Kurulu, 2008 yılı Aralık ayında, sınavsız geçişin kaldırılması yönünde bir karar almıştır. Benzer şekilde, Ortaöğretim Başarı Puanının arttırılması, bireysel başarıyı önemsizleştirmiş ve okul türünü ön plana çıkarmıştır. Ortaöğretimde okul türünün öncelik olmasıyla, farklı şekillerde öğrenci kabul eden çok çeşitli

okul türleri oluşmuş ve ilköğretimden Ortaöğretime geçiş sınavları üzerindeki yoğunlaşma daha da artırmıştır. Eğitim sisteminin çok sayıda sorununu çözmesi amacıyla uygulamaya konan yeni ortaöğretime geçiş sisteminde, 2005'te Liselere Giriş Sınavı (LGS) kalkmış, yerine Ortaöğretim Kurumları Giriş Sınavı (OKS) uygulanmaya başlanmıştır. Sadece iki sene sonra farklı bir bakan zamanında OKS kalkmış; yerine Seviye Belirleme Sınavı (SBS) gelmiştir. 2010 da SBS'nin sadece son sınıflara uygulanmasına karar verilerek tekrar ilk sisteme geri dönmüştür. Seviye Belirleme Sınavlarının uygulanmaya başlaması ile birlikte, öğrencilerin müfredatla ve okulla ilişkileri artmasına rağmen, sınav odaklı eğitim anlayışı gücünü arttırmış ve erken yaşlardan itibaren ilköğretim öğrencilerinin dersane, özel ders, etüt merkezleri gibi okul dışı kaynaklara yönelimi de artmıştır. Yeni ortaöğretime geçiş sistemi, ilköğretim okulları arasındaki rekabeti artırmış ve bu rekabet sınav başarısına indirgenmiştir. 2013 yılından sonra da SBS'nin iptal edilip yerine merkezi yapılacak on iki sınavın değerlendirilmesine dayalı değişiklik yapılmıştır. Ayrıca, mevcut üniversiteye giriş sistemi nedeniyle, ortaöğretim okulunun YGS-LYS başarı ortalaması öğrencin bireysel puanını etkilediğinden, öğrenciler ve veliler için ortaöğretim giriş sınavları oldukça önem kazanmıştır. Okul öncesi eğitimin yaygınlaştırılması hususu, Milli Eğitim Şuralarından devlet kalkınma planlarına kadar geniş bir sahada yer bulan önemli bir konu olmuş ve bir hükümet politikası haline gelmiştir. Bu hususta da özellikle "7 çok geç", "İlk adım" vb. projelerle okul öncesi öğrenci ve sınıf sayıları arttırılmaya çalışılmış ve ciddi okullaşma oranına ulaşılmıştır. 2012–2013 eğitim öğretim yılı itibariyle okul öncesi eğitimde hedef okullaşma oranı %50 olarak belirlenmiştir. Okul öncesi eğitimin yaygınlaştırılması amacıyla öğretmen ve fiziki altyapı ihtiyacının karşılanacağı, eğitim hizmetlerinin çeşitlendirileceği ve toplumsal farkındalık düzeyinin yükseltileceği, erken çocukluk ve ebeveyn eğitimlerinin artırılacağı öngörülmüştür. Okul öncesinde bu yaygınlaştırma da amaç sadece sınıf ve öğrenci sayısı olduğundan öğretmen yeterlilikleri unutulmuş öğretmen ihtiyacı meslek lisesinin okul öncesi bölümünü bitirmiş öğrencilerin usta öğretici yapılarak giderilmeye çalışılmıştır. Millî Eğitim Bakanlığı öncelikli olarak okula giden öğrenci sayısını arttırmayı planlamış bu kapsamda farklı kampanyalar düzenlemiştir. İlkokul ve ortaokullarda "ana kız okula", "baba beni okula gönder" kampanyaları ile de okulla giden öğrenci sayısı arttırılmaya çalışılmıştır. Bu kampanyalarla özellikle kız çocuklarının okullaşma oranında artış sağlanmıştır. Özürlülere yönelik evde eğitim başlatılmıştır. Her bireyin eğitim alması hedefi için çalışılmıştır. Özel eğitime önem verilip kaynaştırmalı eğitim uygulaması genişletilmiştir. İlköğretimde 2004 yılında yeni müfredat uygulanmaya başlanmıştır. Uygulama öncelikle pilot okullarda uygulansa da buradan alınan sonuçlar, öğretmen ve yöneticilerle paylaşmadan, öğretmenler ve yöneticiler bu konuda eğitilmeden uygulamaya geçilmiştir. Yapılan program

değişikliği eğitim programı anlamında milat olarak nitelendirilebilse de program hala okullarda istenilen şekilde uygulanamamıştır. Programın içeriğini, öğrenciyi merkeze alan yapılandırıcı yaklaşım ve çoklu zekâ kuramı çerçevesinde öğrencinin eleştirebilme, yaratıcılık, girişimcilik, çağın gereklerine göre teknoloji kullanabilmesi oluşturmaktadır. Ezber sisteminden öğrencilerin kurtulması hedeflenmiştir. Başarısız olduğu söylenese de mevcut öğretmenler bu konuda yetiştirilmemiş, o günden sonra çıkarılan ders kitapları ve program güncellenmemiştir. Mevcut sınıf geçme uygulamasının, verilen eğitimi niteliğinin düşürüldüğü savunulmaktadır. Öğrencilerin temel bilgileri edinmeden ve hak etmeden bir üst sınıfa geçirilmesiyle öğrencinin kendini geliştirmek için fazla gayret göstermemesine sebep olmuştur. Üst sınıfta verilecek olan eğitimin genel düzeyinin ve bütün eğitim sisteminin niteliğinin düşmesine neden olmaktadır. Temel bilgileri edinmeksizin bir üst sınıfa ve kademeye tabiri caizse bedavaya geçirilen öğrenciler, üst sınıflardaki eğitime karşı motivasyonlarını kaybetmektedirler. Böylece, ilköğretimdeki sorunlar, ortaöğretime, ortaöğretimdeki sorunlar yükseköğretime, yükseköğretimdeki sorunlar ise iş piyasasına dolaylı olarak ülke ekonomisine olumsuz olarak yansımaktadır.

Hüseyin Çelik zamanında “eğitime %100 destek” kampanyası düzenlenerek derslik ve okul yapımı konusunda vatandaş ve devlet birlikteliğiyle okullaşma ve özel okul oranında artış sağlanmaya çalışılmıştır. Başarılı öğrencilerin desteklenerek devlet tarafından özel okullarda okutulması gündeme gelmiştir. Ömer Dinçer döneminde çıkarılan bir KHK (kanun hükmünde kararnameyle), Millî Eğitim Bakanlığı'nın organizasyon yapısı tümüyle yenilenmiş ve yönetici kadroları çok büyük ölçüde değişmiştir. İşletmeci kimliğiyle (performansa dayalı yönetim ve denetim sistemi, özel okulların desteklenerek yaygınlaştırılması, okul yapılarının kamu-özel sektör iş birliği yöntemiyle elde edilmesi...) uygulanması yönünde adımlar atılması yönünde çaba gösterdi. 4+4+4” düzenlemesi, ilköğretime başlama yaşının değiştirilmesi, ilköğretim okullarının ilkokullar, ortaokullar ve imam-hatip ortaokulları olarak ayrı binalarda yeniden düzenlenmesi, seçmeli derslerin oluşturulması ve ortaöğretimin (lisenin) zorunlu hale getirilmesi gibi birçok büyük yeniliği aynı anda getirmiştir. Bu değişiklikleri de Türkiye'nin PISA gibi uluslararası testlerde puanlarını artıracak ve beşerî sermayeyi güçlendirecek adımlar olarak savunmuştur.

MEB okulların genel görünümü ve fiziksel durumunun geliştirilmesi üzerinde yoğun çalışmalar yapmıştır. Bu kapsamda okullarda derslik başına düşen öğrenci sayısını 30 un altına indirmeyi hedeflemiştir. Okulların tamamına bilgisayar ve yazıcılar dağıtılmış, okullar teknoloji ile tanıştırılmış, e-okul sistemi uygulamaya geçmiştir. Ders kitapları ve okul sütünü

ücretsiz dağıtmaya başlanmıştır. FATİH projesi kapsamında okullarda akıllı tahta ve öğrencilere tablet bilgisayar dağıtılması uygulamasına geçilmesi hedeflenmiş olmasına rağmen pilot uygulamalar devam etmekte olup henüz gözle görülür somut bir netice alınamamıştır. Eğitim sisteminde sürekli değişiklik yapılmasından kaynaklanan belirsizlik mevcut iken ısrarla dersanelerin kaldırılması planları yapılmaktadır. Fakat yapılan her değişiklikte dersanelere ilgi ve talep daha fazla artmaktadır.

Sonuç olarak diyebiliriz ki; Türkiye’de milli eğitim politikalarında bir istikrar, süreklilik ve kararlılık görülmemektedir. Değişik ölçeklerde yeni bir reform çabasının varlığı, farklı hükümetler ve Milli Eğitim Bakanları döneminde sürekli gözlenmektedir. Ancak plansız ve alt yapısız olarak uygulamaya konulan icraatlar eğitim sisteminde toplumsal problemlere yol açıyor. Son 13 yıldır aynı partinin hükümette bulunmasına rağmen Milli Eğitimde 5 bakanın değişmesi sistemin deneme tahtasına dönüşmesine yol açmıştır. Batı da etkili ve mesleki eğitime önem veren eğitim sistemlerinin uygulandığı bir zamanda bizim hala hantal yapıda eğitimi sürdürmeye çalışmamız ülkemizin geleceğini ve gençliğimizi heba etmekten başka bir sonuç getirmeyecektir. Eğitim; günlük politik kaygıların ve popülist yaklaşımların üstünde düzenlenmesi ve yürütülmesi gereken ülkemiz ve ülkemiz ekonomisi için hayati bir meseledir. İstikrarsız ve bilimsel temele dayanmayan değişiklikler sadece öğrencilere değil ülkemizin geleceğine balta vurmaktadır (Aygün, 2015).

2. TARIMDA KALKINMA

2.1.Tarımda Ülkemizin Kaynakları

2.1.1.Tarımdaki Kaynaklarımız ve Avantajlarımız Nelerdir?

Tarımda Allah'ın lütfetmiş olduğu bir toprağa, coğrafyaya ve imkanlara sahip olduğumuz bu topraklarda, iklim, toprağın yapısı, su ve akarsular bakımından zengin ve sınırsız imkanları olan Dünyadaki nadir ülkelerden biriyiz.

Ülkemizde her ürün türü her bölgenin ayrı coğrafi yapısının ve iklim koşullarının olması bize son derece bir avantaj sağlamaktadır.

Ülkemiz coğrafi bölge olarak rekabetçi ve dinamik bir endüstriye, ucuz ve nitelikli iş gücü ve yabancı yatırımcılar için girişimde bulunması son derece cazip bir ülkedir.

Karadeniz bölgesinin konumu ve yetişen bitkiler, sebzeler ve meyvelerin farklı olması, iç Anadolu, Ege, Güney, Marmara bölgesi, Doğu ve Güney doğu Anadolu bölgesinin iklim, toprak ve coğrafi yapısının farklı olması bizlere Allah tarafından verilmiş olan bir lütf olduğunu düşünüyorum.

Bu kadar olumlu ve geniş imkanlara sahip olmamıza rağmen bugün yurt dışından sebze, meyve ve diğer ürünlerin ithal edilmesi son derece üzücü ve vahim bir olaydır.

Kalkınmada birinci önceliğimiz ve olmazsa olmaz hedefimizin tarım ve hayvancılıkta olması gerektiğini düşünüyorum. Çünkü insanlar lüks arabasız, lüks evsiz, lüks giyimsiz olabilirler ama yemeden ve beslenmeden yapamazlar.

Dünya nüfusunun hızla arttığı bir devirdeyiz ve gıda ihtiyacı her geçen gün artmaktadır.

Ulaşımındaki imkanlar ve hedef pazarlara olan yakınlığımız ile üç bir tarafı denizle çevrili olan, göller, ırmaklar, nehirler ve akarsuların çokluğuyla genç nüfusun fazla olması bize rakip ülkelerden daha fazla avantaj sağlamaktadır.

Rahmetli Ulu Önder Atatürk'ün sözünü bir kez daha yazmak ve hatırlatmak istiyorum. “Köylü Milletın Efendisidir” sözü boşuna edilmiş bir söz değildir. İnsanlar toprakları ekmeyip köylerden kentlere göç etmesinin sebeplerini de yazmak istiyorum.

Tarımdaki zor ve zahmetli koşullardan kaçıp daha rahat ve zahmetsiz işlerin tercih edilmesidir.

Okuma düzeyinin artmasıyla gençlerin başka ve daha iyi para kazanan meslekleri tercih etmeleridir.

Toprakların mirasçılara bölündükçe küçülmesiyle toprakların artık ekilmesine ve verilen emeğe karşı kayda değer bir ürün alınamamasıdır.

Toprak reformunun yeterli olarak yapılamamasıdır.

Devletin elinde bulunan boş arazileri o bölge insanına bedelsiz veya kira karşılığında vermemesi ve boş arazilerin ekilmemesidir.

Arazilerin mirasçılarının bir araya gelip paylaşma yapamadıklarından dolayı mirasçıların topraklarını terk etmesiyle toprakların sahihsiz kalmasıdır.

Devletin verdiği teşvik ve imkanların yetersiz olmasıdır.

Çiftçinin ürettiği ürünün pazarda istenilen düzeyde değer görmemesiyle çiftçinin zarar etmesiyle üretimin bırakılmasıdır.

Mazot, tohum, gübre ve diğer giderlerin maliyetinin çok yüksek olmasıdır.

Çiftçiliğin özendirilmemesi ve çiftçilik yapacak olan bilinçli bir gençlik yetişmemesidir.

Hollanda gibi ülkemizdeki Konya ili büyüklüğündeki bir ülkenin Dünyanın tarım ve hayvancılık ürünlerinde lider konumunda olmasıyla bizim ülkemizin teknolojik ve maddi anlamda geri kalması dolayısıyla ürettiğimiz ürünün iyi fiyatlara ihraç etmemiz gerektiği halde bu pazarı bulamamak ve çiftçilik yapacak olan kesimin özendirilmesinin sağlanamamasıdır.

Devletin ucuz fiyattan ithalat yaparak ülkede üretimi kısıtlaması ve üreticinin kazanamamasıyla üretimi terk etmesidir.

2.1.2. Tarım Politikamız Nasıl Düzelir ve Çiftçimizin Geliri Nasıl Artar?

Birinci olarak eğitim konusunda da bahsettiğim gibi Devletin tarımla ilgili olarak meslek liselerinin açılmasıyla bilinçli ve teknolojik imkanları araştıran, maliyet hesabını yapabilen bir neslin yetiştirilmesiyle başlayacaktır.

Devlet özellikle arazi reformu yapıp boş arazilerin işletilmesini sağlayarak çiftçinin kazanmasına ve toprak bütünlüğünün korunmasına yönelik kararlar almalıdır.

Devlet elindeki hazine arazilerinin işletilmesi için gerekli düzenlemeyi yapmalı çiftçiye ücretsiz olarak araziyi işlemesi karşılığında vermelidir.

Tarım Kredi kooperatifleri kurarak üretime bir planlama yapılmasıyla eksik ve fazla olarak üretim yapılmasının kontrol edilmesidir.

Çiftçiye üretmiş olduğu ürün kadar teşvik verilmesidir.

Üretim için teşvik alan bazı kötü niyetli çiftçiler ve kişiler için bir üst madde de belirttiğim gibi üretime göre yani tespit edilen ürün miktarına göre teşvikten faydalanmasının sağlanmasıyla verilen kredilerin ve teşviklerin iş yapan düzgün ürün üretmeye çalışan çiftçilerin faydalanmasının sağlanmasıdır.

Kendi tohumumuzu kendimiz üreteceğimiz bir teknolojik imkanlar sağlanması, bununla ilgili olarak araştırma üniversiteleri ve Laboratuvarlarının kurulmasının sağlanması, kısacası AR_GE ve bilimsel çalışmaların yapılmasıdır.

Tarımda ihtiyaç olan tüm imkanların devlet tarafınca yerine getirilmesi,

Su ve sulama tertibatının sağlanmasıdır.

Çiftçinin ürettiği ürünün üretimin planlamasıyla paralel olarak üretim miktarının belirlenmesiyle birlikte satılma garantisinin verilmesidir.

Çiftçinin ürettiği ürünlerin bölgede kurulacak olan kooperatiflere verilmesiyle pazarlara buradan sevkiyatının sağlanmasıyla çiftçinin kandırılarak elinden ucuza malın alınmasının engellenmesidir.

Ürünlere bir standart, ambalaj ve kalite standardının getirilmesidir.

Ülkemizin tarıma elverişli arazilerinin yapılanmaya kapatılmasıyla tarım arazilerinin betonlaşmasının engellenmesidir.

Çöplerde ayrıştırma yapılmasıyla, büyük gıda üretici firmalarının, yemek firmalarının ve büyük fabrikaların yemek artıklarının geri dönüşümde değerlendirilmesiyle, tabiattaki bitki atıklarının geri dönüşümde değerlendirilmesiyle gübre için bir çözüm olacaktır (Ekşi, 2022).

2.1.3. Tarımın Önemi

“Toprak sınırsız olarak o kadar cömert ki alnınızdan dökülen her damla toprağın karşılığını verir.”

Toprak bunca sınırsız nimet verdiği halde biz toprağı gereğı gibi işleyebiliyor muyuz? Makinesiz tarım olmayacağını anlamamıza rağmen kendimizi ve bilgimizi teknik ve teknolojik tarıma göre geliştirebiliyor muyuz? Yoksa yine dededen kalma kara düzenle ekmeye, biçmeye devam mı ediyoruz?

Tarım ve ekonomi bir ülkenin kalbi ve can damarıdır. İyi uygulanan bir tarım politikası olan devletler kesinlikle yıkılmazlar. Bir ülkeyi ekonomik olarak yok etmek istiyorsan ilk önce tarım ve ziraatını yok etmekle başlanabilir. Bunun için biz de bir yerlerde yanlışlıklar yaptık düşüncesindeyim. Sorumlu bir bakan çıkıp da “Paramız var ki dışarıdan tarım ve hayvan ürünlerini alıyoruz.” Diyebiliyorsa yanlış başta yapıyoruz demektir.

Dışarıdan ürün almak yerine yerli çiftçi neden gereğı kadar desteklenmiyor. Özellikle bu destek küçük üreticilere hiç verilmiyor. Neden tarlalarımız boş bırakılıyor ve ekilip biçilmiyor? Mazot, gübre, elektrik, makina desteğı neden verilmiyor? Köylü neden bilgilendirilmiyor ve bilinçlendirilmiyor? Tarım ve Orman Müdürlükleri neden bu görevi yerine getirmiyor? İlçe Tarım Mühendisleri sadece büro memuru mudur? Bu memurların tarım bölgelerinde çiftçiyi bilgilendirmesi gerek mi? İl ve ilçelerimizde sulanabilir arazilerin fazlaşmasına rağmen arzulanan verim neden alınmıyor? Yoksa yanlış ve zamansız sulama tekniklerini mi uyguluyor?

Üreticilerle yaptığım görüşmelerde; Patates, karpuz, sebze ürünlerinde hastalıklar had safhaya gelmiş. Karpuzların kökleri çürümüş ürün verimi yarı yarıya düşmüş. Patates yaprakları hastalanmış vatandaş çaresiz kalmış. Sadece kendi tarlamızı ilaçlamak yeterli gelmiyor. O çevredeki bütün tarlaların ilaçlanması gerekir ki hastalık yayılsın. İlaçlamanın da ivedilikle şirketleşmesi lazım. Bir ziraat mühendisi ile bilgi alışverişinde bulunurken bir olayı anlattı ve “İlaç satışına başlayacağım 1985 yılında hocamız olan bir profesörden bilgi almaya gittim. Bana köylüye ilaçların kullanımını nasıl tarif ediyorsunuz? diye sordu. Ben de tahmini olarak bir dönüme bir ilaç kapağı ilacı bir teneke suyla karıştırıp ilaç yapılması gibi buna benzer açıklamalar yaptığımı söyledim. Hocam; maalesef sizin orası tarımda 25 yıl geri kalmış demek ki ve orada hala göz kararı ilaçlama yapılıyor. CC’ler dekar başına ilaçlamaların toprak analizlerinin, nereye ve hangi ilacın kullanılacağına doğru olarak bilinmesini söyledi.

Ülkemizde iş Tarım ve Orman Müdürlüğüne düşüyor. Her ay düzenli olarak üreticilerle seminerler düzenlenmeli, tarlalar köylünün şikâyeti olmadan gezilmeli ve kontrol edilmeli, örnek tarlalarda deneme üretimi yapılmalı, ziraat mühendislerine bölgenin alanları paylaştırılmalı. Onları evrak hazırlamakla dairede çalıştırılma yerine sahalara çıkarılmalı, toprak, ilaç, tohum, sulama ve ekim konusunda çiftçilerin bu görevlilerce uyarılmaları gerektiği kanısındayım. Belediyelerinde de seracılıktan vazgeçip, fide dağıtım yerine insanları üretime, tohuma, garantili alış- satışı ürünlerin değer bulmasına yönelik çalışmalar yapması gerekir.

Köylülerin gözleriyle net olarak gözlemledikleri, örnek alacakları verimli modern uygulamalı tarım merkezlerinin oluşturulmasına öncülük edilmeli. “Akla uygun inancın temeli üreticiliktir. İnanca göre yaşamak üretmektir.” Tarım, devletin önceliğinde yer almaz ve tarım politikası yanlış uygulanırsa ülkede hiçbir şey doğru gitmez ve dış ülkelere tarım ürünleri almaya muhtaç oluruz. Onun için “Üreten ayakta kalır ve güçlü olur, üretmeyen tökezler ve fakir kalır.”

İnsanlar işsizlikten dolayı ekmek parası kazanamıyor, geçinemiyor, çiftçilikle karnını doyuramıyorsa bu gidiş kötü gidiştir ve bir an önce müdahale yapılması gerekmektedir. Milli ekonominin temeli tarım ise gerekli düzen sağlanmalıdır. Toprak ne kadar zengin olursa olsun uygun olarak ekilip biçilmedikçe mahsul vermez. “Dünya topraktan ibarettir. Bugün üstünde yatıyoruz, yarın altında yatacağız.” Değerini ve kıymetini bilelim (Ceylan, 2020).

Organik Tarım

Tarımda kimyasal katkıların yaşam alanlarımıza ve sağlığımıza olumsuz etkilerinden kurtarmak için tarıma verdiğimiz önemin önceliğini organik tarıma verilen ile bağdaştırılmasını ve ülkemiz insanı ve topraklarımızın selameti için kimyasal tarımdan ve GDO’lu ürünlerden kurtarmak için olmazsa olmaz mücadele edeceğimiz ve güçlendireceğimiz alanımızdır.

Organik Tarım, yetiştirilen ürünlerde hiçbir kimyasal madde kullanmadan, tamamen doğal olan ürünler üretmeye dayalı bir tarım şeklidir. Daha önceki yıllarda da birçok üretim denenmiş ancak hiçbirinde organik tarımda olduğu kadar başarılı olunamamıştır.

Ülkemizde organik tarım faaliyetleri Avrupa’dakinden farklı şekilde 1986 yılına gelindiğinde yerli üretimin dışında, ihracata yönelik olarak da uygulanmıştır.

Bu üretim sisteminde doğaya zararlı kimyasallar kullanılmaz. Bunun yerine mevzuatta yer alan, onay verilmiş doğal gübreler ve biyolojik yöntemler kullanılır. Sistemde üretim ve satış aşamaları tamamen onaylı olup sertifikasyon kuruluşlarınca kontrol edilmektedir.

Organik Tarım Nasıl Yapılır?

Organik tarımda tohum, fide, fidan kullanılmaktadır. Kullanılan bu ürünlerin belirgin özellikleri vardır:

- **Tohum;** Genetik yapısı değiştirilmemiş, DNA'sına kesinlikle müdahale edilmemiş, radyasyon ile müdahale görmemiş özellikte ve organik tarımın yönetmeliğine uygun olmalıdır.
- **Fide;** Organik tohum ve ana bitkiden üretilmiş, kimyasal beslenme ve büyüme maddeleri kullanılmamış, toprak yapısına ve iklim koşullarına uygun olmalıdır.
- **Fidan ve ağaç;** Organik olarak elde edilmiş, beslenme ve büyüme süresince kimyasal madde ve hormon kullanılmamış olmamalıdır.

Tüm bu organik ürünlerin Organik Tarım Yönetmeliği hükümlerine de uyması gerekmektedir. Bu alanda kullanılacak olan tüm tohum, fidan, fide, ağaç gibi çoğaltılması gereken ürünlerinin organik tarım metoduyla geliştirilmiş olması gerekmektedir. Organik tarımda kesinlikle GDO'lu ürünler kullanılmaması gerekmektedir.

Organik Tarımın Önemi Nedir?

Organik tarımın önemi; çevreyle ilgili sistemde yapılan hatalar sonucu değişen doğal dengeyi tekrar kurmayı amaçlayan, insan ve çevreye daha kaliteli bir yaşam alanı sağlamak amacıyla yapılan, kimyasal ilaçlarla toplumu zehirlemeden, doğal ürünler yetiştirmektir.

Günümüzde kullanılan GDO gibi kimyasal maddeler insanlara uzun vadede ciddi zararlar vermektedir. Bu nedenle organik tarımla yaşam kalitesi tekrar artırılmaya çalışılmaktadır. Organik tarımla çok miktarda yetiştirilmesi değil, sağlıklı ürünler yetiştirmek esas alınmıştır.

Ayrıca kimyasal maddeler insan sağlığının yanı sıra kimyasal maddeler kullanılmadan toprak ve bitki sağlığını da göz önünde bulundurmak suretiyle, bu faktörleri olumsuz ve negatif yönde etkileyerek ekolojik dengeyi altüst edecek uygulamalardan uzak durmak gerekmektedir.

Organik Tarımın Faydaları Nelerdir?

Hepimizin dilinde bir organik tarım dilinden düşmüyor. Kimimiz gerçekten faydalarını bilip bilinçli ve olumlu yaklaşırken, kimimiz sadece sosyal çevrenin etkisi ve gelişmelere uyum sağlamak amacıyla faydalarını bilmeden ve bilinçsizce organik ürünler tüketmeye başlıyor. Fakat genelleme yapacak olursak birçoğumuz aslında bu uygulamanın tam olarak ne olduğunu ve bize ne gibi faydalar sağladığını bilmiyoruz.

Marketlerde ayrı raflarda ve diğer ürünlere kıyasla oldukça yüksek fiyatlarla satılan organik ürünlerin birçok faydaları vardır. Sağladığı faydaların sadece insanlarla sınırlı kalmadığını, doğaya, toprağa, atmosferi ve birçok canlıya yararlı olduğunu öğrendikten sonra daha özenle yaklaşılacaktır. Faydaları aşağıda sunulmuştur.

Organik ürünlerin tadı normal tarımla yetiştirilen ürünlere göre fark edilir derecede güzeldir. İyi korunmuş toprak sağlıklı ürünler verdiğinden daha lezzetli olurlar.

Organik ürünlerin sertifikalı olmaları ürünlerin garantili olduğu anlamına gelir ve sağlık problemlerini azaltır. Yapılan birçok bilimsel araştırmada kullanılan kimyasalların insan sağlığına ve çevreye olumsuz etkisi olduğunu kanıtlanmıştır.

İnsan sağlığı kadar toprağı da korur. Uygun toprak işleme metotları ile toprak korunmuş olur ve kimyasal maddeler yerine doğal maddeler kullanılarak toprak verimliliğı artırılır, su kaynaklarını korur. Tüm canlılar için hayati önem taşıyan su kaynaklarını korumak organik tarımın en önemli ilkelerinden biridir. Kırsal nüfusu korur ve iş olanağı sağlar. Organik ürün yetiştiren çiftçiler sağlıklı ürünler yetiştirerek bizlere ulaştırırlar.

Yok olmakta olan birçok tohumları koruyarak onları çoğaltmak için çalışır. Organik tarımda insan ve çevre sağlığının yanı sıra hayvan sağlığına da önem verilmektedir.

Sağlıklı beslenebilmek için ilk önce yediğimiz gıdaları yetiştirdiğimiz toprağın da sağlıklı olmasını oluşturmalıyız. Bunun için de toprağa kimyasal ürünlerle müdahale etmek yerine doğal olan uygulamalarla takviye yapılmalıdır. Dolayısıyla organik tarım sağlıklı toprak oluşumunu sağlar.

Toprakta meydana gelen sorunlarla mücadele ederek, erozyon oluşma riskini azaltarak toprağın zayı olmasını ve sel olasılığını engeller.

1981 yılından bu yana yapılan bilimsel çalışmalar, küresel ısınmanın etkilerini azalttığını ortaya koymuştur. Küresel ısınma başta sera gazı olmak üzere çeşitli faktörlerin etkisi ile dünyanın genelinde sıcaklıklarda artış göstermesidir. Küresel boyutta hissedilen sıcaklıkların ortalamasındaki artış buzulların erimesine, burada yaşayan hayvanların tehlike altında kalmasına ve neslinin tükenmesine sebep olabilmektedir. Son yıllarda en ciddi çevre sorunlarından biri hale gelen küresel ısınma biz insanların duyarlı davranışları sayesinde bir nebze de olsa önlenbilir. Bu noktada toprağa daha az kimyasal maddeler verilip, daha az kimyasal etkiye maruz kalmış gıdalar yetiştirilerek küresel ısınmanın etkilerini en aza indirmemiz mümkündür.

Faydaları sadece insanlarla sınırlı kalmayıp organik tarımda kuşlar, böcekler ve diğer tüm canlılar da faydalanmaktadır. Doğal tarımın yapıldığı alanda beslenen kuşlar ve diğer canlılar bu sebeple daha sağlıklı olacaklardır. Yine buralardan toplanan otlarla beslenen çiftlik hayvanları da daha sağlıklı olacaktır. Dolayısıyla yağmur sebebiyle topraktan kimyasal bir madde suya sızmayacağı için su canlıları da etkilenmeyecek organik su ürünlerinden istifade edilecektir. Bu ürünlerde yapay yani kimyasal yöntemler kullanılmayacağı için tamamen genetiği değiştirilmemiş, yani GDO' suz gıdalar tüketmiş olunacaktır.

Kökleri daha sağlam ve sağlıklı olan ürün tarım zararlıları ve hastalıklarla daha kuvvetli olarak mücadele etmektedir. Bunun sayesinde yabancı otlar, zararlı böcekler ve haşereler daha az meydana gelir. Kısaca bu ürünlerin savunma mekanizmaları çok daha kuvvetlidir diyebiliriz. Toprağın gelecek nesillere daha verimli kalmasını sağlar. Hepimiz hem su kaynaklarını hem toprağı hem de dünya üzerindeki kullanılabilir her şeyi hesapsızca tüketiyoruz. Birçoğumuz yarınımızı ve çocuklarımızın geleceğini düşünmüyoruz. İşte organik tarım bu noktada toprağı daha verimli kullanarak, gelecek nesillerin de sağlıklı ürünler yetiştirmesine imkân sağlıyor.

Organik Tarımın Dezavantajları Nelerdir?

Organik tarımın yukarıda belirtilen avantajlarının yanında bazı dezavantajları da bulunuyor. Bunlardan ilki maliyetlinin yüksek oluşu ve daha fazla iş gücüne ihtiyaç duymasıdır.

Yetiştirilmesi ve meydana gelme aşamasında yüksek maliyet gerektiren organik ürünlerin satışı da elbette farklı bir fiyat tarifesiyle yapılmaktadır.

Diğer normal kimyasal tarım ile yetiştirilen ürünlere karşılaştırıldığında organik ürünlerin fiyatları haliyle daha yüksektir. Bu da anlaşılacağı gibi pazarlama sıkıntılarını doğurmaktadır.

Ürünü yetiştiren çiftçi istediği fiyata satamamaktan veya beklediği kârı alamamaktan şikayetçi olmaktadır. Buda üreticinin organik tarıma olan ilgisini azaltmaktadır.

Bir diğer dezavantajı ise uygulamada yeni bir çalışma olduğu için hakkında yazılmış çok fazla akademik makale de bulunmuyor. Bu da sektöre giriş yapmak veya şansını denemek isteyen girişimcilerin konu hakkında çok fazla bilimsel bilgilere ulaşamamasına ve gerekli bilgiyi alamamasına sebep oluyor.

Sektör temsilcileri ayrıca verim konusuna da değinmiş. Dünya nüfusu her geçen gün çoğalırken ve tüketim ihtiyacı artarken tarımsal ürün talepleri de paralel orantılı olarak artış gösteriyor. Ancak organik tarımın henüz yeni bir sistem olması nedeniyle kısa vadede biriminde kayda değer oranda gelişme beklenmiyor (Saygın, 2019).

3. HAYVANCILIK

3.1. Hayvancılıktaki Avantajlarımız Nelerdir?

Hayvancılık için ülkemizde iklim şartlarının olumlu olması, yeteri kadar meralar, otlaklar, insan gücü, coğrafi alanlar ve beslenmeleri için gereği kadar tarım arazileri avantajlarımız mevcuttur.

Ülkemiz bulunduğu coğrafyadan dolayı dört mevsimi yaşayabilen ülkelerden biridir. Bu hayvancılık için çok büyük bir avantajdır. Siz daha başlangıçta rakiplerinize göre bir sıfır önde başlıyorsunuz. Hayvancılıkta temel giderlerin yaklaşık %70'i yem giderleridir. Siz yem giderlerini ne kadar aşağıya çekerseniz o kadar karlı duruma gelirsiniz. Ülkemizdeki mera durumu, tarımdaki hayvancılık için değerlendirilebilen her türlü ürün hayvancılığı desteklemeye hazırdır. Ülkemiz dünya ile rekabet etme araçlarından biri de hayvancılıktır. Ülkenin bulunduğu konumdan dolayı büyük avantaja sahiptir. Dünyada hayvancılıkta Pazar sorunu bulunmamaktadır. Ürettiğiniz gerek canlı gerekse et, süt dünya pazarlarında her zaman yer bulmaktadır. Dünya nüfusu sürekli artmaktadır. Dolayısıyla nüfusun ihtiyacı olan et, süt, yumurta ve de bunlara ait yan ürünlere gereksinim artmaktadır. Yeter ki siz kaliteli ve seri üretim yapınız. Ülkemiz hayvancılık için her türlü imkana sahiptir. Devletimiz hayvancılığı sürekli desteklemektedir. Ülkemizde özel sektörün çok ciddi bir şekilde hayvancılığa el atması karlılık açısından son derece önemlidir. Hayvanlarda elde ettiğiniz her şeyi satma imkanına sahipsiniz. Hayvanlardan elde ettiğiniz gübreye kadar her şeyi satabilirsiniz. İnsanımız sürekli köyden kente göç etmekte ya işsizlikle boğuşuyor ya da asgari ücretle hayatını idame ediyor. Hayvancılıkta ise karlılık ve de verimlilik son derece yüksektir. Doğal olarak yasalar şehirde size hayvancılık yapmanıza izin vermez.

Ülkemizin bu kadar ete ihtiyacı varken, sürekli yurt dışından maalesef hayvan ithali yapmamıza rağmen insanımızın bu sektöre gerekli önemi göstermemesi acı bir gerçektir. Toplum mutlaka üretime motive edilmelidir. Bu konuda herkes üzerine düşeni yapmalıdır. Bu ülke yalnız ve de yalnız üretim yaparak kalkınır. İnsan gıdası hiçbir zaman tüketim açısından krize girmez. Mutlaka gençlerimizi bu konuya motive etmeliyiz. Dünya sizin sağlıklı ürettiğinizi her zaman satın almaya hazırdır (Yıldız, 2016).

3.2. Hayvancılığı Geliştirmek için Neler Yapılmalıdır?

Mera Hayvancılığı Yerine Ahır Hayvancılığı Geliştirilmeli: Ülkemiz geniş meralar bakımından oldukça zengindir. Yağışın fazla olduğu yıllarda otlakların gürleşmesine bağlı olarak et ve süt üretimi artış gösterir. Her yıl aynı standardı yakalamak imkansızdır. Özellikle

Erzurum yöresinde mera hayvancılığı gelişmiştir. Ancak bu yöntemle hayvancılığın geliştirilmesi daha zordur. Mera hayvancılığı otlaklarda salma şeklinde yapılan hayvancılık şeklidir. Hemen hemen hiç masrafı yoktur. Ancak verim son derece düşüktür. Bu sebepten dolayı ahır hayvancılığına yönelmek istenilen verim için zorunludur.

Hayvan Soyları İyileştirilmeli yani İslah edilmeli: Türkiye kendi kendine yetebilen nadir ülkelerden biridir. Hayvancılık konusunda da durum aynıdır. Ülkemiz hayvan sayıları bakımından dünya ülkeleri arasında ilk sıralarda bulunmaktadır. Hayvan sayısının fazlalığı üretimin fazla olması anlamına gelmemektedir. Hayvancılıkta istenilen verimin alınması için verimi yüksek hayvanları beslemek gerekir. Bunu gerçekleştirmek için hayvan soylarının ıslah edilmesi lazım gelir. Ülkemizdeki hayvanların büyük bir çoğunluğu verimleri düşük, yerli ırklardan meydana gelmektedir. Bu sebepten dolayı ülkemizdeki kültür ırkı hayvan sayısının fazlasıyla arttırılması ve yerli ırkların ıslahının bir an önce yapılması gerekir. Ülkemizde son yıllarda hayvancılığa büyük destekler verilmektedir. %65'e varan hibe destekleri vatandaşlarımız için son derece cazip olan uygulamalardır. Yerli ırkların et ve süt verimi yüksek olan ırklarla melezleştirilmesi veya iyi cins hayvan ithal ederek sayısını arttırmamız gerekmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında da ıslah etme çalışmaları yapılmıştı. Hayvan başına düşen verimi daha da arttırmamız gerekiyor. Bu konuda hayvancılığın daha bilinçli olarak yapılması için tedbirler alıyoruz.

Otlaklarımız Korunmalı: Gereği gibi ve yeterince beslenemeyen hayvanlardan, diğer bütün şartlar uygun olsa bile çok yüksek verim alınamaz. Doğal yem kaynaklarımız olan ülkemizde yeterince mevcut olan çayır ve otlakların ıslah edilmesi hayvancılık açısından büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple otlaklarımız korunmalı geliştirilmeli ve amaca uygun biçimde kullanılmalıdır. Önemli bir sorunda makineleşme ile birlikte otlak alanlarının sürekli daralmasıdır. Bu havanların yeterince beslenmelerine engel olmaktadır. Bir an önce bunların önüne geçmek gerekir. Otlaklarımızı korumak için;

- Aşırı otlatmanın önüne geçmek için otlak alanlarının bölümlere ayrılması ve nöbetleşe kullanılması sağlanmalıdır.
- Ot örtüsü yok olacak düzeye kadar zayıflamış ya da bozulmuş olan otlakların belirli bir süre için otlatmaya kapatılması gerekir.
- Otlakların gelişmesi için erken otlanmanın önüne geçilmelidir.
- Yem üretimi artırılmalı: Meralar bakımından zengin olan ülkemiz son dönemlerde otlak alanların farklı amaçlar için kullanılmasından dolayı hayvancılık konusunda

ciddi yem sıkıntısı çekmektedir. Bunun önüne geçmek için devletimiz yem bitkileri için destekleme uygulamaları yapmaktadır.

- Erken kesim önlenmeli: Hayvancılık masraflarını azaltmak için yeni doğan hayvanlar satılarak diğer hayvanların ihtiyaçları karşılanmaktadır. Ancak erken kesim gerek deri ve gerekse et açısından ülke ekonomisine büyük zarar vermektedir.
- Salgın hastalıklar ile mücadele edilmeli: Ülkemizde hayvancılıkla amatörcü uğraşanların en çok bilinçsiz oldukları konulardan biridir. Sadece hasta oldukları zamanlarda hayvanlara bakılmaktadır. Veterinerler çağrılmaktadır. Zamanında müdahale edilememesi gibi bir durumla karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu da büyük zararlara sebep olmaktadır.
- Çiftçilerimiz eğitilmeli ve onlara kredi desteği sağlanmalı: Çiftçilerimizin eğitilmesi hala ciddi bir sorundur. Ancak destek konusu son birkaç yıldır yeterince yapılmaktadır. Gerek hibe projeleri olsun gerekse yem bitkilerinin ekimine verilen destek olsun devletimiz tarafından desteklenmektedir (Sel, 2014).

3.3.Türkiye’de Hayvancılığın Önemi ve İktisadi Fonksiyonları

Hayvancılık gerek ulusal gerekse bölgesel kalkınmada önemli iktisadi fonksiyonlara sahip bulunmaktadır. Bunlar arasında;

- Kırsal kesimde gizli işsizliği önleme,
- Sanayi ve hizmetler sektörüne istihdam yaratma,
- Sanayileşmeye kaynak aktarma ve halkın yeterli ve dengeli beslenmesini sağlama,
- Kalkınmanın finansmanını öz kaynaklara dayandırma gibi önemli fonksiyonlar sayılabilir.

Hayvancılık sektörü diğer taraftan istihdam sorununun çözümünde, yatırımın işgücü istihdamı yaratmada ki üstünlüğü ve sermaye/hasıla oranının diğer sektörlere göre düşüklüğü gibi önemli imkanlara sahip bulunmaktadır.

Özellikle giderek ivme kazanan kırsal göçün asgari seviyelere düşürülmesi, uygun bir zamana yayılan sağlıklı sanayileşmenin sağlanabilmesi için kırsal kesimde bu seçenekten başka alternatif bulunmamaktadır. Hayvancılık sayılan tüm fonksiyonları sayesinde gelişmiş pek çok ülkenin kalkınmasında lokomotif sektör olmuştur.

Üretimde Türkiye Hayvancılığının Genel Görünümü ve Hayvancılık Alt Sektörleri altı grupta sınıflandırılması mümkündür. Türkiye’de hayvancılık alt sektörleri aşağıdaki gibidir.

- a) Büyükbaş Hayvancılık
- b) Küçükbaş Hayvancılık
- c) Kanatlı Yetiştiriciliği
- d) Su Ürünleri
- e) Arıcılık
- f) İpekböcekçiliği

3.4.Kaba Yem Sorunu

Hayvancılığı gelişmiş AB ülkelerinde toplam tarla arazisinin; Almanya’da %36’sında, Hollanda’da %31’inde, İtalya’da %30’unda, Fransa ve İngiltere’de %25’inde yem bitkileri yetiştirilmektedir. Türkiye’de toplam işlenen tarım arazisinin (18 123 000 ha) sadece %8,8’inde (1591 788 ha) yem bitkileri üretimi yapılmaktadır. Bu nedenle, kaliteli kaba yem üretiminin artırılması ve ekonomik olarak sürdürülebilir bir hayvancılık için çayır mera alanlarının ıslahı ve idaresi yanında yem bitkileri üretim alanlarının %8.8’den en az %15’e çıkarılması ve üretiminin teşvik edilmesi gerekmektedir.

3.5. Hayvan Sağlığı

Hayvansal üretimin sürekliliği ve karlılığını belirleyen temel bileşenlerden biride hayvan sağlığıdır.

Günümüze kadar hayvan sağlığı konusunda ciddi gelişmeler kaydedilmiş olmasına rağmen, gelinen noktayı kâfi bulmak mümkün değildir.

Türkiye özellikle salgın hastalıklar konusunda oldukça fazla deneyime sahiptir. Sığır ve bası, Şap, Ruam, Tüberküloz vb. salgınlar ile başarılı mücadeleler vermiştir. Bu başarılarla rağmen henüz bu hastalıklardan ari hale getirilememiştir.

Salgın hastalıklarla mücadelede başarısızlıkta; yönetsel, ekonomik ve coğrafi vb. pek çok faktörlerin oluşmasıyla olumsuzlukların etkisi olmaktadır.

Örneğin şimdiye kadar ne Türkiye’ye kaçak hayvan girişini engellemek veya Türkiye içerisinde hayvan hareketlerini izlemek ve bir düzene sokmak mümkün olamamıştır. Özellikle Doğu ve Güney doğu komşularımızdan hayvan girişinin engellenememesi hastalık tehdidini devamlı hale getirmiştir.

Dolayısıyla Türkiye’de ciddi salgınların başlangıç noktası genellikle bu bölgeler olmaktadır.

3.6.Pazarlama

Hayvancılık sektöründe sağlıklı ekonomik gelişme ancak pazarlama kanallarının ve dolaşım sistemine etkinlik kazandırmakla mümkün olacaktır. Bu etkinlik talebin miktar çeşit ve kalite olarak üretim kesimine yansıtılmasıyla sağlanabilecektir.

Her sektörde olduğu gibi hayvancılık sektöründe de işletmeler düzeyinde gerek yetiştirme gerekse besi faaliyetlerinde başarıya ulaşılsa dahi bu ürünlerin pazarlanmasında sorunlar çözülmedikçe mutlak başarıya ulaşmak güç, hatta bazen imkansızdır.

Geleneksel kasaplık hayvan, et ve süt pazarlama kanallarında sayıları, genellikle 3-4 arasında değişen aracının hizmetini gerektiren uzun bir zincirle karşılaşmaktayız. Pazarlama zincirinin uzun olmasında en önemli nedenlerden birisi hayvancılık işletmelerinin küçük, yaygın ve dağınık olmasıdır.

Bu durum aracı hizmetlerinde çalışanların verimlilik düşüklüğüne, dolayısıyla pazarlama maliyetinin yükselmesine neden olmaktadır.

Son yıllarda ülkemizde çok sayıda alışveriş merkezlerinin (süpermarket) açılması ve bu firmaların reyonlarında et-süt pazarlaması geleneksel Pazar kanallarının sayısının azalmasına yol açmıştır. Bu durum et ve süt fiyatlarında tüketici yararına ürün kalite ve hijyeninde iyileşme ve fiyatta düşmeye yol açması gerekirken perakende marjının yükseldiği görülmektedir.

Ülkemizde aracı payına ilişkin yapılan çalışmalarda 100 birimlik tüketim fiyatının yaklaşık %50’sinin üreticinin eline geçtiği bildirilmektedir.

Pazarlama marjının yüksekliği, gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında, pazarlamadaki yapısal bozukluklar ve üretici örgütlenmesinin yetersizliğinin önemli bir payı olduğu söylenebilir.

Bu sebeple ülkemizde kasaplık hayvan ve et pazarlaması bir yandan üreticinin ürününü ucuz satmasına diğer yandan, tüketicinin ise daha pahalıya tüketmesine yol açmaktadır.

Sektörde diğer yaşanan bir sorunda kayıt dışı üretimin yol açtığı haksız rekabettir.

3.7. Örgütlenme

Kırsal alanda, üretimin en örgütsüz olduğu kesim hayvan yetiştiricisi ve besicileridir. Bu nedenle piyasa ekonomisi kurallarının en çarpık işlediği sektörde hayvancılıktır.

Hayvan üreticisi ve besicisi, gerek üretim aşamasında (yem, ilaç, vb.) girdilerin işletmeye sağlanmasında, gerekse kasaplık hayvan pazarlamasında; oligopol Pazar şartlarıyla karşı karşıyadır. Bu tür pazarlarda üreticiyi gözeten adil bir fiyatın oluşması mümkün değildir.

Dolayısıyla üretici kesim hem üretim hem de sürüm aşamalarında sayıları sınırlı ve fiyatlara büyük ölçüde hâkim, satıcı ve alıcıların iktisadi kısıtacısı altındadır.

Örgütlenme modelini kendi sosyoekonomik yapısıyla uyumlu bir temele oturtmayan kalkınma çabalarının, başarı şansı son derece sınırlıdır. O nedenle her alanda olduğu gibi hayvancılık sektöründe de yapısal bozuklukları gideren sektöre hareketlilik kazandıracak yeni bir örgüt modelini belirleme ve o yönde örgütlenme kaçınılmaz bir zorunluluktur.

Müzakere sürecine girdiğimiz AB’de kooperatifler; tarımsal ve hayvansal ürünlerin stratejisini belirleme, üretim, pazarlama ve işleme konularında etkin çalışmaktadır.

Tarım ve hayvancılıkta piyasaları örgütleyen üretici birliklerine ortak olmak, yardımlardan yararlanmak için temel koşul olduğundan bu esasa uymak üreticiler açısından hayati önem taşımaktadır. Birlikte, hayvancılıkta ürün bazında (ihtisas) kooperatifleşme seviyesi oldukça yüksek olup, bu kooperatiflerin et ve süt pazarlarında önemli payları bulunmaktadır.

AB’nde çeşitli hayvansal ürünlerin pazarlanmasında, üretici örgütleri ve kooperatifler etkin rol oynamaktadır. Örneğin; Fransa’da çeşitli ürünlerde sanayi ile entegre durumda bulunan kooperatiflerin pazarlama içinde aldığı pay sığır etinde %30, domuz etinde %85, tavuk etinde %30, sütte %47 ve yumurtada %25’tir. Süt pazarlamasında kooperatiflerin pazarlamadaki payı Avusturya’da %90, Almanya’da%52, Finlandiya’da%97, Hollanda’da %83 ve İngiltere’de %67 dolayındadır.

Hayvancılık sektörüyle ilgili yapılan bu tespitler ve değerlendirmelerden sonra, son yıllarda Dünya’da ve ülkemizde yaşanan ekonomik krizler, kuraklık vb. olumsuz faktörlerden en fazla etkilenen sektör hayvancılık sektörü olmuştur.

Bu süreç içerisinde, hayvansal üretimde (özellikle kırmızı ette) azalma ve nüfusun hızla artması sonucu artan talebin karşılanamaması dolayısıyla et fiyatlarının yükselmesi, tüketicinin ucuz et tüketmesi bahane edilerek ithalata gidilmesi Türkiye'nin gıda güvenliği açısından değerlendirmesi gereken önemli bir konu haline gelmiştir.

Kırmızı et sektörü açısından ülkemizin imkanlarına rağmen ithalata dayalı bir yapının sürdürülebilirliği mümkün değildir.

3.8.Sonuç ve Öneriler

Son yıllarda hayvancılık alanında özel sektör tarafından yapılan önemli girişimler ve yatırımlar dikkat çekmektedir. Devlete düşen görev doğru stratejiler üreterek bu kuruluşların önünü açmak olmalı, hayvancılığın yapısal sorunlarına dönük çözüm önlemleri öncelikle ele alınmalıdır.

3.9.Türkiye’de Hayvancılık Sorunlarının Çözümü

İşletmelerin ekonomik birimler haline getirilmesi,

Piyasa istikrarının sağlanması,

Verimliliğin artırılması gibi yapısal değişiklikleri gerektirmektedir. Et ve Süt kurumunun bu aşamada kırmızı et ve süt piyasalarında müdahale kuruluşu olarak piyasa ve fiyat istikrarını sağlamada etkinliğinin artırılması önem taşımaktadır.

Bugüne kadar hayvancılık sektörüne değişik biçim, süre ve miktarlarda çeşitli desteklemeler yapılmıştır fakat yapısal sorunlar çözülmeden uygulanan desteklemeler, sektörün hedeflenen düzeye gelmesinde yeterli ve etkili olamamıştır.

Hayvancılıkta desteklemelerde, sürekliliğin sağlanması ve tarımsal destekler içerisindeki payı artırılmalıdır.

Diğer taraftan, hayvansal üretimin, hayvancılığa dayalı sanayi ile etkin şekilde entegrasyonunun sağlanması, üretimin rasyonelleştirilmesi ve kırsal ekonomik kalkınmanın başarılması için yaşamsal öneme sahip bulunmaktadır.

Hayvancılık sektöründe, sağlıklı ekonomik gelişme ancak pazarlama kanallarına ve dolaşım sistemine etkinlik kazandırmakla olacaktır.

Tarım ve hayvancılık işletmelerinin yapısal nitelikteki bozuklukları ve sermaye eksikliklerini gidermede en önemli araçlardan birisi kredilerdir. Kırsal kesim işletmelerinin uygun koşullarla ve yeterli düzeyde kredilendirilmesi, hem üretimin nitelik ve nicelik olarak artışını sağlayacak, hem de ürünlerin pazarlama olanaklarını artıracaktır.

Hayvancılık sektöründe toplam maliyetler içinde önemli payı (%60-65) olan kaba ve kesif yem üretiminde kaliteli ve uygun fiyatta tedarik için devletin gerekli desteklemelerde bulunması gerekmektedir.

Hayvancılığın karlı bir şekilde yapılabilmesi için, kaliteli kaba yem üretimine önem verilmesi, çayır ve meraların zamansız, aşırı, düzensiz otlatılması ve kullanılması engellenmeli, mera alanlarının ıslahı ciddiyle ele alınmalıdır.

Entansif ve yarı entansif hayvancılığın kaba yem ihtiyacını karşılamak için GAP Bölgesinde sulamaya açılan alanlarda yem bitkileri yetiştiriciliği bölgesel teşvik anlamında ele alınmalıdır.

Gelişmiş ülkelerde hayvancılık sektörünün bugünkü seviyeye gelmesinin arkasında üretici örgütleri vardır. Ekonomik örgütlenmede kooperatifler, kooperatif şirketler, şirketler ya da üretici birliklerinden herhangi biri tercih edilebilir. Önemli olan bu oluşumlarda üretimde “ihtisaslaşmanın ve optimum ölçek şartının” ön planda tutulmasıdır (Sakarya, 2016).

4. TURİZMDE KALKINMA

Ülkemizin üç bir yanının denizlerle çevrili olması, göller, akarsular, nehirler ve ırmakların olması, yeşil alanlarının çok olması bölgeler arasındaki iklim ve sıcaklık farklarının olması, deniz, doğa ve kış turizmi için ülkemiz son derece cazip ve hiçbir ülkede bulunmayan doğa ve tabii güzelliklerimiz mevcuttur. Bu avantajları yeterince kullanmadığımızı düşünüyorum ve özellikle turistlerin daha fazla ülkemizi ziyarete gelip döviz bırakmalarını sağlayabiliriz.

4.1. Turizm Kavramı

Turizm sözcüğü etimolojik olarak, turist sözcüğünden türetilmiştir. Turist kavramı ise Latince'deki "Tornus" kelimesinden türemiştir. En basit tanımıyla turizm, bir yerin tarihi ve doğal güzelliklerini keşfetmek, görmek, tanımak, dinlenmek, gezmek ve eğlenmek amacıyla gerçekleştirilen seyahatler olarak açıklanabilir. Fakat son dönemlerde hızla gelişen iletişim ve ulaşım sektörlerine bağlı olarak turizm kavramında birtakım değişiklikler olmasına neden olmuştur. Bu değişiklikler neticesinde bireyler hayatını sürdürdüğü yer dışına çıkarak sürekli yaşamak ve çalışmak dışında farklı amaçlarla yaptıkları seyahatler de turizm olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu kitlesel hareketler beraberinde sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel katkı sağlayarak bir sosyal tanımı beraberinde getirmektedir (Kozak ve Akoğlan Kozak, 2012).

Turizm kavramının içeriğinin belirleme çalışmaları 19. yüzyılın sonlarında başlamıştır. Turizm tanımını ilk olarak 1905 yılında Guyer-Feuler tarafınca yapılmıştır. GuyerFeuler'e göre turizm, insan yaşamında her geçen gün çalışmadan doğan yorgunluk ve stres neticesinde artan dinlenme ihtiyacı, farklı coğrafyaları ve bölgeleri keşfetme istekleri ve diğer toplulukları ve insanları tanıma isteğine bağlı olarak, ulaşım vasıtalarının gelişimi, sanayi ve ticaretin yoğunlaşması sonucu dünyanın her bölgesinin ulaşılabilir olması ile başlayan modern ve teknolojik çağa ilişkin bir olgudur şeklinde tanımlamıştır (Kozak ve Akoğlan Kozak, 2009).

Turizmi farklı boyutları ile detaylarıyla inceleyip araştırmalar yapan uzmanlar şimdiye kadar farklı ama birbirine benzeyen tanımlar yapmışlardır (Usta, 2016).

Dolayısıyla birçok turizm tanımı bulunmaktadır. Türkçede "seyyah" kelimesi "turist", "seyahat" kelimesi ise "turizm" ifadelerine karşılık gelmektedir. Dilimize Fransızca'dan gelen "turist", "turizm" ve "turistik" kavramlarını ilk olarak İngilizler kullanmıştır. Birçok uzman tarafından kullanılan geçerliliği en yüksek turizm tanımı İktisadi İş birliği ve Kalkınma

Teşkilatı (OECD)'nin da kullandığı W. Hunziker tarafından 1941 yılında yapılmıştır. Hunziker'e göre turizm; para kazanma amacının dışında ve sürekli kalma amacını gütmeyecek biçimde, konaklama ve seyahat faaliyetlerinden oluşmaktadır (Ülger, 1992).

Bu tanımlardan sonra turizm deyimi, Uluslararası Bilimsel Turizm Uzmanları Birliği'nin (International Association of Scientific Experts in Tourism, AIAEST) 1980 yılında yeniden ele almıştır. Bu tanımlamada turizm; “insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zamanki olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatleri ve buralardaki, genellikle turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalar sebebiyle doğan olaylar ve ilişkiler bütünü” şeklinde kabul edilmiştir (Denk, 2018).

Ticari bir kazanç içermeyen turizmin en fazla kullanılan tanımı; insanların sürekli olarak ikamet ettikleri yerler dışında ki geçici konaklamalarından oluşan seyahatlerdir (Kozak ve Akoğlan Kozak, 2012). Bayer (1922)'e göre turizm, dinlenme ya da iş amaçlarıyla bir yerden yola çıkarak belli bir konaklama yerine yönelen insani bir faaliyettir. Turizmin tanımlanmasında tam bir fikir birliği sağlanamadığından turizmi açıklamak ve geçerli bir tanım yapabilmek için bazı noktalar önemlidir. Bu noktaları kısaca ifade etmek gerekirse (Akman, 2007; Ülger, 1992; Bayer, 1992; Denk, 2018).

- Sürekli yaşanan bölgenin dışında bir yer değişikliği,
- Süreklilik olmaması,
- Ekonomik kazanç gütmemesi,
- Konaklama ve gidilen yerdeki işletme ürünlerini tüketme,

Geri dönüş Günümüzde birçok insan sürekli yaşadıkları bölgelerden farklı sebeplerle geçici olarak uzaklaşma isteği duymaktadır. Bu nedenler; gezme, dinlenme, eğlenme, öğrenme, sosyal yaşantılardaki değişim, ekonomik ve kültürel etkileşim olarak sıralanabilir (Barutçugil, 1989).

4.2. Turizmin Ekonomik Etkileri

Turizm sektörü, dünya genelinde hızlı ve sürekli gelişen sektörlerin arasında yer almaktadır. Ulaşım imkânlarının artmasına bağlı olarak sınırların ve kısıtlamaların ortadan kalkması insanların seyahat etme eğiliminin artmasına ve böylelikle de turizm kavramının meydana çıkmasında etkili olmuştur. Bu bölümde turizm kavramı tüm ayrıntılarıyla ele alınarak Dünya ve Türkiye turizm verilerine yer verilmiştir (Özkurt ve Bilgir, 2022).

Turizm faaliyetleri bireylerin kişisel gelirlerini artırarak ülke içinde refah düzeyini olumlu anlamda etkilemekte, artan yatırımlar ile ülkelerin gelişmişlik düzeyini artırarak insan kaynakları ve bölgesel altyapı olanakları üzerinde önemli gelişmelere sebep olmaktadır. Turizm sektörü yarattığı ekonomik etkiler sayesinde bir döviz kaynağı olarak öteki sektörlerle karşılaştırıldığında çeşitli üstünlüklere sahiptir. Bu üstünlükler aşağıdaki gibi sıralanabilir (İçöz, 2005).

Dışsattım yapan gelişmiş ülkeler dünya pazarında hammadde fiyatları üzerinde büyük oranda söz sahibi olmaktadır. Ancak turizm sektöründe ülkeler sunduğu turistik mal ve hizmet fiyatlarında kontrol gücüne sahiptir.

Gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkelere nazaran dışsattım malların rekabetinde çeşitli üstünlüklere sahipken turizm sayesinde her ülke kendi turizm avantajını kullanarak döviz arzını artırmaktadır.

Turizm pazarlarının istikrarından dolayı turizmden elde edilen kazançlar devamlılık gösterebilir.

Sanayi ve hammadde alımlarında talebin yarattığı bütçe açıkları turizm gelirleri sayesinde dengelenebilmektedir.

Maliyetinin az olması bakımından diğer sektörlerle rekabet avantajı söz konusudur.

Turizmde tarihi eser, doğa, deniz ve manzaranın bir maliyeti yoktur ve turistler genelde bunları görmek için seyahat ettiklerinden dolayı sermayesiz ticaret olarak değerlendirilebilir.

4.3.Turizmin Ödemeler Dengesi Üzerine Etkileri

Dışa açık ekonomilerde ülkenin yabancı ülkelerle gerçekleştirdiği mal, hizmet, (İthalat ve İhracat) faktör ticaretleri ile sermaye hareketlerinden oluşan ekonomik ilişkileri ödemeler bilançosu kapsamında incelenir. Ödemeler bilançosu bir ülkede uygulanan iktisadi ve mali politikaların başarısının bir işareti olması nedeniyle denge ya da dengesizlik durumu ekonominin içinde bulunduğu durumun görülmesi açısından önem taşımaktadır. Ödemeler dengesi; ticaret dengesi, cari işlemler dengesi ve sermaye hareketleri dengesinden meydana gelmektedir. Turizm gelirleri temel olarak cari işlemler dengesinde döviz kazandırıcı faaliyet olması nedeniyle etkindir. Ödemeler bilançosunda meydana gelecek olan dengesizlikler diğer

makroekonomik değişkenleri de olumsuz etkilemektedir. Makroekonomik açıdan önemli bir gösterge olan ödemeler dengesi aynı zamanda gelişmişliğin bir delili olarak da kabul edilmektedir. Turizm gelirleri ödemeler dengesine pozitif katkı sağlarken konaklama, ulaşım, turlar, hatıra eşya alımları gibi seyahat gelirleri ve giderleri, turizm gelir ve giderleri, turizme bağlı döviz gelirleri dikkatten kaçmaktadır (İçöz, 2005).

Ülkelerin ekonomik durumunun değerlendirilmesinde hayati bir gösterge olan ödemeler dengesinde meydana gelen açıkları kapatmada turizm sektöründen elde edilen döviz gelirleri önemli bir rol oynayabilmektedir.

4.4. Turizmin Fiyat İstikrarına Etkisi

Fiyat, tüm sektörlerde olduğu gibi turizm sektörüne olan talebi etkileyen kriterlerin başında gelmektedir. Turist gönderen ülkeler açısından, ulaşım maliyetleri, reklam ve tanıtım hizmetleri gibi etkenler seyahat edilecek bölgeyi belirleyen en önemli etkenlerdendir (Olalı ve Timur, 1986 & 1988).

Fiyat istikrarının oluşturulamamasının sonucu olarak enflasyon, olumsuz olarak dikkate değer bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Enflasyon, fiyatlar genel düzeyinin devamlı ve sürekli artmasıdır. Buna göre turizmin etkilendiği enflasyon türlerinin başında talep ve maliyet enflasyonu gelmektedir. Üretim giderlerinde artışın yanı sıra yatırım maliyetlerindeki artış maliyet enflasyonuna sebep olmaktadır. Bu artışlar sonucunda turizm işletmelerinin ihtiyacı olan yatırım mallarındaki fiyat artışı turistik hizmet ve maliyet fiyatlarının da artmasına sebep olmaktadır (Yağcı, 2003).

Enflasyonist etkilerin baskın olduğu zamanlarda uluslararası rekabet gücünü fiyat avantajına dayandıran Türkiye ve benzer ülkelerde devalüasyon sebebiyle enflasyonun yurt içindeki olumsuz katkısını dış turistlerinden ülkemizi ziyaretlerinde döviz bazında değerlendirdiğimizde olumlu etkileri de olabilmektedir (İçöz ve Kozak, 2002).

4.5. Turizmin Döviz Arz ve Talebine Etkileri

Turizm faaliyetlerinin ülke ekonomisine en önemli katkısı yabancı turistlerin ve gurbetçilerin ülkeye döviz girişı sağlamasıdır. Ekonomik anlamda turizmden faydalanmak için ilgili dönemdeki turizm gelirlerinin turizm giderlerinden fazla olması gerekir. Yurtdışından gelen turistlerin ülkede bıraktıkları döviz miktarı ülkedeki döviz harcamaları ile karşılaştırıldığında dövize olan arz ve talebi etkilemektedir. Ülkeye gelen turistlerin mal veya hizmet satın almaları buna karşılık ülkeden giden vatandaşların da gittikleri ülkede mal veya

hizmet satın almaları döviz arz ve talebi oluşturmaktadır. Turistik faaliyetler sonucu ülkeye gelen turistlerin yaptıkları harcamalar sonucu ödedikleri döviz miktarı o ülkenin döviz geliri olmaktadır ve döviz arzını yaratmaktadır. Döviz girişlerinin döviz çıkışlarından fazla olması durumunda ödemeler dengesi açıklarının kapatılmasında önemli bir yeri teşkil etmektedir (Doğan, 2004).

4.6. Turizmin İstihdama Etkisi

Turizm sektörü emek faktörünün yoğun olarak kullanıldığı bir sektördür. Turizm sektörünün gelirleri bu sektöre bağlı diğer sektörleri de etkileyerek dolaylı istihdam olanağı sağlamaktadır. Bu özelliği ile ülke ekonomisinde genel istihdam oranını artırarak pozitif katkı sağlamaktadır. Turizm sektöründe otomasyon ve bilgisayar sistemleri dışında makineleşme oldukça kısıtlıdır. Bu durum emek yoğun üretimin fazla olmasıyla istihdam etkisi yaratırken bağlı bulunduğu diğer sektörlerde de yeni iş olanaklarını sunmaktadır (İçöz, 2005).

Ülke ekonomisine katkı sağlayan turizm sektörünün istihdam olanakları aşağıdaki sıralandığı gibi belirtilebilir (Şit, 2016).

Konaklama, bölgenin coğrafi ve hava şartlarına bağlı giyim sektörü, yöresel hediyelik eşyalar ve yiyecek-içecek sektöründe yapılan harcamalar nedeniyle bu sektörlerin etkilediği doğrudan istihdam.

Hizmet sunumu içerisinde yer alıp, yapılan harcamalarla oluşmayan, ancak turizmle doğrudan bağlantılı diğer sektörlerdeki bağlantılı istihdam.

Bölgede turizmle uğraşan ve elde ettiği geliri tekrar o bölgede şahsi ve ailesi için harcayan bireylerin oluşturduğu ek istihdamdır.

4.7. Turizmin Gelir Etkisi

Turizm yatırımları için yapılan harcamalar gelir akımına sebep olarak çarpan etkisi sayesinde başlangıç yatırımını aşan bir gelir etkisiyle sonuçlanır. Toplam turizm yatırımında oluşan her artış ulusal gelirden de artışa yol açmaktadır. Yatırımlar altyapı ve konaklama tesislerinin inşaatlarında kullanılan diğer üretim faktörlerinin yatırıma etkisi ile gelir oluşturur. Turizm yatırımları ile gelir elde edenler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (İçöz, 2005).

- Turizm planlamasında çalışan tüm görevliler,
- Otel ve lokantalar,

- Eğlence yerleri, hamam ve saunalar,
- Bölgedeki arazi sahipleri,
- Turizm yatırımında çalışan personel,
- İnşaat malzemelerinin üreticileri ve satıcıları,
- Kamu kurumları ve yerel yönetimler,

Hizmetin gerçekleşmesine katkı sağlayanlar Turizm yatırımı ile yapılan harcamalardan gelir elde edenler bu gelirlerin bir kısmını biriktirirken kalan kısmını harcayarak yeniden başka sektörlere gelir oluşmasına katkı sağlarlar.

4.8. Turizmin Sosyal Etkileri

Dünyada hem sosyal hem de ekonomik etkileri her geçen gün artan turizm sektörü, insanların sosyal, psikolojik ve fiziksel ihtiyaçlarını belli zaman aralıklarında ve farklı mekânlarda karşılayan güçlü ve önemli sektörlerin başında gelmektedir (Usta, 2016).

Bu özelliğinin yanı sıra genelde ülke ekonomisi özelde ise bireylerin ekonomik koşullarında yarattığı olumlu değişikliklerle ekonomik sebeplerden kaynaklanan sorunların çözümünde ve sosyal kalkınmada en etkili araçlardan biri olarak tanımlanabilir. Turizmin faydaları arasında sosyal ve kültürel fonksiyonlar önemli bir yer almaktadır (Korkmaz, 2001).

Turizm ve turistin ziyareti ile ziyareti eden ve edilen toplumun kültürel özellikleri farklılık göstermektedir. Buna paralel olarak kültürel alışveriş ile beraber toplumda bir kültür transferi ile sosyal değişim gerçekleşmektedir. Turizmin sosyokültürel etkilerini üç temel unsura bağlayan Akman (2007) çalışmasında, bu kaynakları bölgeye gelen turistler, yerel halk ve bunlar arasındaki etkileşim olarak belirtmektedir. Akman (2007) söz konusu çalışmasında, turizmin kültürel gelişme, sosyal dönüşüm, yapılan altyapı yatırımları ile yerel halkın refah şartlarında artış, eğitim ve farklı toplumlar arasında iletişimin sağladığı faydaları olumlu gelişmeler arasında göstermektedir. Yerel halkın kültüründeki yozlaşma, ticaret ve geleneksel değerlerde yaşanan turizm kaynaklı değişimi ise olumsuz yönler olarak ele almaktadır. Turizm hedeflerinde etkileşim içerisinde olan turist ve yerel halk sahip oldukları farklı sosyokültürel özelliklerden dolayı uyum sağlama ve iletişim kurmada güçlükler yaşayabilmektedir. Bölgeye gelen turistler dinlenme ve eğlenme gereksinimlerini kendi kültürlerine göre giderirken yerel halkın hiç de alışkın olmadığı bazı davranışlar sergileyebilirler. Bu da aralarında birtakım çatışmalara neden olabilmektedir. Yapılacak olan turizm planlamalarına yerel halkın dâhil edilmesinin bu çatışmaların oluşmaması için asgari düzeye veya tamamen ortadan kaldırmada etkili olacağı düşünülmektedir (Ataman, 2019).

Turistlerin gittikleri ülkelerde yaşayan halkların inanç yapılarında, yaşam biçimleri ile giyim tarzlarında değişiklik ve turizm bölgelerine göçü arttırması gibi olumsuz sonuçları olabilmektedir (Baki, 2008). Bu bağlamda ev sahibi toplumun örf, adet, manevi iklimlerinde, değer ve yargılarında ki faaliyetlerde bu izlerini görmek mümkündür (Kolit, 2019).

4.9. Turizmin Diğer Sektörler Üzerine Etkisi

Turizm gelirleri, bölge ve ülke ekonomisinde sağladığı katkıların yanı sıra tarım, sanayi ve hizmetler sektöründeki birçok alanını da kapsamı içine almaktadır. Sanayileşme ile turizm birbirleriyle zıt görünse de turizm yatırımları bulunduğu bölgede sanayileşmeyi teşvik etmektedir. Turizm, ülkeye gelen turistlerin ihtiyacını karşılamaya yönelik sanayi dallarının kurulup gelişmesini teşvik edici bir rol oynamaktadır. Bir yöredeki turistik arz ve talepler o yörede hizmet sektörünün önem kazanarak gelişmesine katkı sağlar. Turizmin içinde bulunduğu hizmet sektörü üzerindeki etkileri aşağıdaki şekilde incelenmektedir (Olalı ve Timur, 1986 & 1988).

Tüketim ile ilgili gıda sektörü (kafe, lokanta, vb.),

Yatırım alanları ile ilgili olarak inşaat, mobilya, elektrik, boya vb.

Lüks hizmetlerle ilgili antikacı, kuyumcu, sauna işletmecisi vb.

Eğlence yerleri, animasyon etkinlikleri, disco, bar ve gece kulübü gibi.

Kamu hizmetleri yol, kanalizasyon, haberleşme ve sosyal konutlar vb. Turizmin etkilediği sektörlerden bir başkası olan tarım sektöründe üretimin artmasına katkı sağlarken sektörün geliri artarak yeni istihdam olanakları sağlamaktadır. Turistlerin besin ihtiyaçları tarım sektörünün üretim kalitesini artırarak bu ürünlerin değerlerinde artışa sebep olmaktadır.

Yapılaşmayı artırdığı için tarım alanlarının azalması, toprağa bağlı üretimin azalması, ekilebilir arazi miktarının azalması, tarımın gelişmesi için teçhizat ve makineye harcanan paranın azalması, orman alanlarının imara açılması, sit alanında yapılaşma, çevre ve deniz kirliliği gibi bazı olumsuz etkileri de vardır (İçöz, 2005).

Ancak ülke ekonomisine katkıları düşünüldüğünde elde edilen turizm geliri tarımdan elde edilecek gelirden daha fazla olabilmektedir. Böyle bir durumda özellikle tarımsal gelirlere aşırı bağımlı olan ülkelerde turizm faaliyetleri için gerekli potansiyel var olduğu takdirde turizm iyi bir alternatif olabilmektedir.

4.10. Turizmin Olumsuz Etkileri

Bu noktaya kadar turizm sektörünün pozitif etkileri üzerinde durduğumuz çalışmada bu başlık altında turizmin negatif ve olumsuz etkilerine değinilmektedir. Bu etkiler aşağıdaki gibi açıklanmıştır.

- Zamansal gelir değişiklikleri,
- İthalata eğilim,
- Yerel bazda fiyatlar genel seviyesinde artış,
- Fırsat maliyeti
- Gelir dağılımının eşit olmaması da olumsuz etkilere sebep olabilmektedir (Arslan ve Çetiner, 2008 & 2019).

Ülke ekonomilerinde enflasyon farklı şekillerde görülebilir. Yabancı turistlerin harcamalarının fazla olması, turizm bölgelerinde toplam talebin artmasıyla o bölgede bulunan mal ve hizmet fiyatlarının artmasına ve bölge insanının daha fiyatlı olarak mal ve hizmet almasına neden olmaktadır. Talep artışı talep enflasyonuna sebep olmaktadır. Zincirleme etkilerle gayrimenkul ve arsa fiyatlarının artması, tarım alanların turizme açılmasıyla tarımsal ürünlerin üretiminde meydana gelen azalmalar enflasyonist baskılara sebep olmaktadır. Turizm sektöründe enflasyonist baskı oluşmasının sebeplerini aşağıda bulunan üç maddede özetlemek mümkündür (Altınışik, 2020).

Net döviz gelirinin döviz giderlerinden az olması, döviz arz-talep dengesini ve fiyat istikrarının bozulması enflasyona yol açacaktır.

Diğer sektörler ile kıyaslandığında gelir ihtimalinin daha fazla olması bu sektöre iş ve yatırımcı akını başlatabilir. Bu akın turizm sektöründe ve genel ekonomide enflasyonist baskı oluşturabilir.

Turizm dolayısıyla harcanan milli paranın turizmden elde edilen gelir toplamından fazla olması enflasyonist baskı oluşturabilmektedir.

Turizm Nasıl Kalkınabilir?

Yaşama her gün yeni başlayan bir serüven olarak bakabilirseniz eldeki potansiyeli değerlendirme yönünde alınan derslerin yol gösterici özelliği yadsınamaz. Sürekli aynı müziği çalan bozuk bir pikap yerine gerekli tamiratları yaparak parçadaki seslerin keyfini çıkartabilmek olasıdır.

Mevcut Planları Uygulanabilir Hale Getirmek

Genel olarak, planlama alışkanlığı ve ileride ortaya çıkacak durumlara göre tedbir alabilme esnekliği, çalışma yaşamında parlak sonuçlara işaret edecek özellikte olmasına rağmen, en basit bir yöntem olan bilgi ve teknolojiyi işin içine katma konusunda ilerleme gerekliliği vardır. Bu aşamada en kritik nokta ise konusunu iyi bilen ve yeterli deneyime sahip profesyonellere çalışma ortamı hazırlamaktır. Sadece bu tedbir alınsa bile mevcut projelerin eksik ve aksayan yanlarının geliştirilmesi, uygulanabilir duruma getirilmesi kolaydır. Turizm söz konusu olduğunda bugüne kadar elde edilmiş deneyimlerin pek fazla çıkış yolunu işaret ettiği ortada ve çıplak gözle görünecek kadar belirgindir.

Bu tip bir çalışma yapılabilirse, deneyimlerin kamu önderliğinde özel sektör ve çalışanlarla birlikte değerlendirilmesiyle çok kısa süre içinde sonuç alınacaktır. Ancak bu önermede kamunun yol gösterici değil de düzenleyici rolü üzerinde durmak gerekecektir. Artık herkesin anlamış olduğu gerçek ise, çevre bilinci, duyarlılığı, koruma tedbirleri olmadan turizmde söz sahibi olunamayacağıdır. İşte bu noktada kamu, yasalar ve uygulama yönetmelikleriyle sektörün ilerlemesi için gereksinim duyulan merci olmak zorundadır. Belki ilk aşamada uygulamadaki aksaklıkların tarafsız ve eleştirel bir göz ile ortaya konulması önemli bir unsurdur. Bu çalışmaları taraf olan kamu hazırlayamaz çünkü bugüne kadar böyle bir alışkanlık ve çalışma pratiğine de sahip olmadıkları ortada. Diğer yandan turizmi ilgilendiren diğer kamu kurumları da aynı fikre sahip olmak zorundadır. Örneğin ormanı kesip golf alanı yapmaya karar verilmemelidir.

Turizm Yatırımında Öncelikler

Turizm yatırımlarında en önemli konu olan tesis planlamasında ortada olan, bir dizi çözüm bekleyen konu ve detaylar henüz yatırımcılar tarafından keşfedilmedi. Bunun neden, niçin ve sebeplerinin ne olduğunu anlatmak zaman kaybıdır. Çünkü turistik tesis planlamasında sistem tamamen yenilenmelidir. O halde bu konuda öncelikler ne olmalıdır sorularının yanıtlarını araştıralım. Çünkü gelecek yıllarda turizmde sihirli değnek değmiş gibi bir iyileşme söz konusu olamayacağı ortadadır. Bu açıdan bakılarak en azından bugünden sonra yapılacak yatırımlar veya yenileme yapmayı planlayan tesislere belki bir kılavuz olması maksadıyla bazı ipuçları verilebilir.

Turizmde çok önemli bir husus ise, bu çalışmalarda devletin abartı yaparak, 'ne isterseniz vereceğiz' yaklaşımıyla değil, akılcı, çağdaş ve uygulanabilir normları takip etmesi gerekliliğidir. O halde ilk ve en kritik sorun olan tesislerin gereğinden fazla masraf ve harcama

ile yapılmasının önüne nasıl geçilebileceği konusu tartışma ve çözüme açılmalıdır. Bunun yapılabilmesi ancak bu konuda bilgi ve deneyim birikiminin sektöre aktarılması ile olabilir. Bu noktada turizm kavramını ve bunu geliştirmek için neler yapılması şartlarını gözden geçirmek faydalı olacaktır. Peki, bu temel esaslar nasıl gözden kaçırılarak bugünlere gelindi? Sorun her işi acele ele almak ve turizmi büyük bir projenin tümü olarak gereği gibi algılamadaki eksikliklerdir. ‘Neden acele edilmektedir’ detayını irdelemek yanıt olabilir.

Turizmle ilgili kısa ve uzun vadeli olarak 10, valilik, kaymakamlık ve belediyeçilik planlamalarında elli ve yüz yıl olarak gelecek programların hazırlanması ve bu planlarda belirtilen hususların şehir planlarında ve çevre değerlendirme çalışmalarında kesinlikle ele alınması gereklidir. Bu planlar içine yerleştirilecek gelişim alanları ile turizmde yapılan yanlışlıklar ve çarpıklıklarının önüne geçilebilir. Eğer yatırımcı sadece tek tesis yaparak çevreye her türlü zararı verme eğiliminde ise buna kamu mutlaka karşı durmalıdır. Tesis planlaması ise hem bu planlamalara hem de alt yapı ihtiyaçlarının önceden hazırlanmış planlarına uyumu bakımından kolaylıklar getirecektir. Dolayısıyla ortada fazla detaylı ve çözümsüz bir yapı yoktur. Ancak bunun yerine getirilmesi sorumlular için irade ve kararlılık olması en önemli husustur (Sağlamtunç, 2016).

5. DENİZCİLİKTE KALKINMA

5.1. Denizcilikteki Avantajlarımız Nelerdir?

Ülkemizin üç bir tarafının denizlerle çevrili olması, Çanakkale ve Marmara boğazlarının olması bize Karadeniz’i Ege ve Akdeniz’e bağlayan çok önemli olan bir avantajdır.

Denizcilikte su ürünlerinden ziyade limanların varlığı nakliye ve ulaşımda kullanılmasıyla ucuz nakliye ve düşük maliyet demektir.

Balıkçılıkta bazı yasaların varlığıyla deniz canlılarının yani özellikle balıkların üremesi ve üredikten sonra büyüyerek avlanmasıyla ülkemizin deniz ürünlerinden daha fazla faydalanmamızı sağlaması gerektiği konusunda hem fikir olursa da yeterli verimli ve aktif olarak kullanılmamaktadır.

5.2. Türkiye’de Denizciliğin Gelişimi

Türkiye’de denizcilik sektörünün gelişimi Osmanlı’nın çöküşüyle beraber mali krize girilmesi sebebiyle başka ülkelere göre daha yavaş olmuştur. Gerçekten de üç bir tarafı denizlerle çevrili bir ülkede, deniz ticaretinde dünya çapında çok daha büyük söz sahibi olmamız lazımdır. Fakat bu durum şu an çok mümkün görünmese de önümüzde ki yıllarda bu konu giderilecektir. “Türkiye’de denizciliğin gelişimi” dış ticaretin de dolayısıyla gelişmesi anlamına gelecektir.

Türkiye denizciliği tam adını 1923 yılında Türkiye Seyri Sefain idaresi olarak koyulmuştur. Denizcilik sektöründe yabancı ülkelere sunulan imtiyazlar ise 1 Temmuz 1926 tarihi itibari ile Kabotaj kanunu ile kaldırılmıştır. Bu tarih ülkemizde her yıl denizcilik sektöründe bayram olarak kutlanmaktadır. 1923 tarihinden sonra birçok kez adı değişen kurum son olarak 1983 tarihinde Türkiye Denizcilik Kurumu adını almıştır. Bu tarihe kadar bir devlet kurumu olan Türkiye denizcilik kurumu 1993 yılı itibari ile özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Son yeniliklerden biri ise Deniz taşıtlarına ÖTV ‘siz yakıt kullanımı sağlanması ile birlikte denizcilik alanında çok büyük canlanma meydana getirmiştir. Özellikle İstanbul deniz taşımacılığında bu fiyat politikasıyla 2003 yılına göre 2012 yılında %88 oranında fazla yolcu sevki yapılmış ve şehrin trafiğini büyük ölçüde deniz taşımacılığına geçmiştir. Yine aynı politikayla yük ve kabotaj taşımacılığı da geçmiş yıllara oranla çok büyük yüzdelerle çıkış göstermiştir. Denizciliğin uluslararası taşımadaki fiyat uygunluğu konusu kesinlikle tartışılmaz bir düşük maliyet getirmiştir. Türkiye yeni dönemde 2003 yılına oranla limanlardaki fiyat indirimleri sayesinde ülkemize gelen yolcu ve kurvaziyer gemide 2012

yılında %267 oranında artış yaşamıştır. 2013 yılına kadar ise 14 adet yurt dışı bağlantılı RO-RO hatları açılmıştır ve yine 2013 yılında Türk sahipli ticaret filosu dünya sıralamasında 13. sıraya kadar yükselmiştir.

Türkiye’de denizciliğin gelişimi her türlü imkansızlığa rağmen hızla gelişmeye devam edecektir.

Türkiye’de denizcilik sektörü geçmişte yaşanan tüm olumsuzluk ve durgunluklara rağmen hızla gelişmekte ve dünya sıralamalarında en üst sıralara adını yazdırmaktadır (Ünlü, 2015).

5.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği ve Ekonomiye Katkısı

Günümüzde artan nüfus, sağlıklı beslenmeye olan ilginin her geçen gün artması ve deniz mahsullerinin sağladığı faydalarla birlikte gerek dünyada gerekse ülkemizde su ürünlerine olan ilgi ve ihtiyaç sürekli olarak artmaktadır. Su ürünlerine olan talebin artışı su ürünleri yetiştiriciliğini daha cazip hale getirmiştir. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de su ürünleri yetiştiriciliği, su ürünleri üretim miktarının artırılması için en önemli argümandır. Dünya’da Su Ürünleri Üretimi Dünya’da su ürünleri üretimi son yıllarda istikrarlı bir şekilde artış göstermiştir.

Tablo 5.3.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi ve Kullanım Miktarı (Milyon Ton)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ÜRETİM						
İçsular	10,5	11,3	11,1	11,6	11,7	11,9
Deniz	79,7	77,9	82,6	79,7	81,0	81,5
Avalık	90,2	89,1	93,7	91,3	92,7	93,4
İçsular	34,3	36,8	38,6	42,0	44,8	47,1
Deniz	21,4	22,3	23,2	24,4	25,5	26,7
Yetiştiricilik	55,7	59,0	61,8	66,5	70,3	73,8
Toplam Su Ürünleri Üretimi	145,9	148,1	155,5	157,8	162,9	167,2
KULLANIM						
İnsan Gıdası Olarak Kullanımı	123,8	128,1	130,8	136,9	141,5	146,3
Gıda Dışı Kullanımı	22,0	20,0	24,7	20,9	21,4	20,9
Nüfus(Milyar)	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3
Kişi Başına Tüketim (Kg)	18,1	18,5	18,6	19,3	19,7	20,1

Kaynak:FAO

Gıda ve Tarım Örgütü FAO verilerine göre dünya su ürünleri üretimi 167,2 milyon tona ulaşmıştır. Bu üretimin 73,8 milyon tonu (%44) yetiştiricilik yoluyla elde edilmiştir.

Yetiştiricilik yoluyla gerçekleştirilen üretimin ilk satış değerinin ise 160 milyar dolar seviyesinde olduğu belirtilmektedir.

Dünya’da avcılık yoluyla elde edilen deniz ürünlerinin üretiminde sınırlı bir artış olması nedeniyle, nüfusun ve beraberinde su ürünlerine olan talebin arttığı dikkate alındığında yetiştiriciliğin önemi ortaya çıkmaktadır. Bu üretimin 146,3 milyon tonu insan gıdası olarak, kalan 20,9 milyon tonu ise gıda dışı olarak kullanılmaktadır. Dünyada kişi başına düşen balık tüketimi ise 20,1 kg’a yükselmiştir. Ülkemizde Su Ürünleri Üretimi Türkiye, dünyadaki konumu ve üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada olması nedeniyle farklı ekolojik özellikteki 8.333 km.lik bir deniz kıyı şeridinde, doğal göletlerle birlikte, sayıları her gün artan baraj ve göllere sahiptir. Su ürünleri üretimimiz avcılık ve yetiştiricilik yoluyla gerçekleştirilmektedir. Gerek yarattığı katma değer gerekse de istihdama katkısı ile stratejik öneme sahip olan su ürünleri üretiminde 2016 yılında bir önceki yıla göre %12,4 oranında azalış yaşanmış ve 588 bin 715 ton olarak su ürünleri üretimimiz gerçekleşmiştir. Üretimin avcılıkla yapılan kısmı 335 bin 320 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 253 bin 395 ton olmuştur. Su ürünleri avcılığı 2016 yılında %22,4 azalırken, yetiştiriciliğin % 5,4 artış gösterdiği dikkat çekmektedir. % 5,4’lük artış, yetiştiricilikteki istikrarlı artışın devam ettiğine işaret etmektedir.

Tablo 5.3.2. Türkiye’de Su ürünleri Üretim Miktarı (Ton)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Avcılıkla elde edilen su ürünleri	514.755	432.442	374.121	302.211,6	431.906,7	335.319,6
Deniz balıkları ve diğer deniz ürünleri	477.658	396.322	339.046	266.077,6	397.730,7	301.463,6
Deniz balıkları	432.246	315.636,5	295.167	231.058,3	345.765,0	263.724,5
Diğer deniz ürünleri	45.412	80.685,5	43.879	35.019,3	51.965,7	37.739,1
İçsu ürünleri	37.096	36.120	35.074	36.134,0	34.176,0	33.856,0
Yetiştiricilik	188.790	212.410	233.394	235.133,0	240.334,0	253.395,0
Toplam	703.545	644.852	607.515	537.344,6	672.240,7	588.714,6

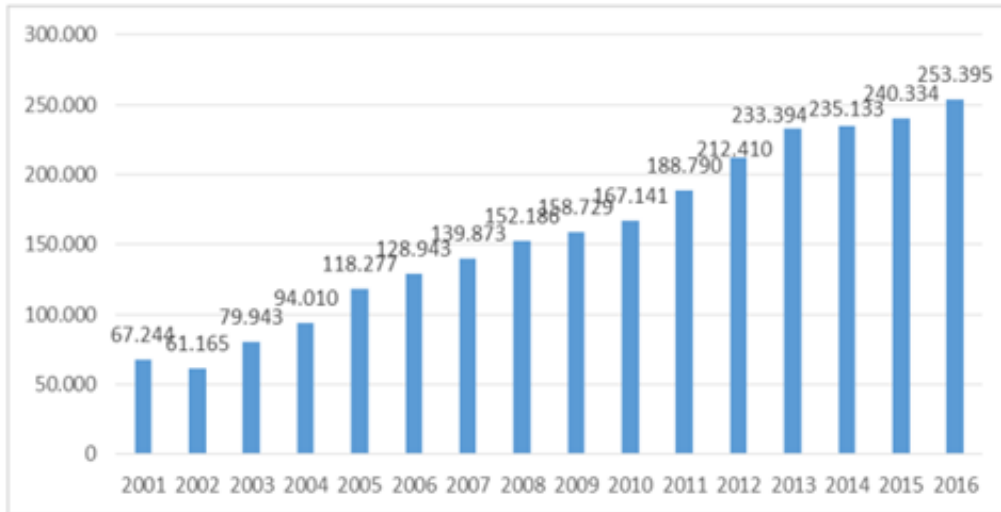
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

- Su ürünleri yetiştiriciliği;
- Hızla artan su ürünleri talebinin karşılanması,
- Açlığın önlenmesi,
- Dengeli ve sağlıklı beslenme,
- Sanayi sektörüne hammadde temini,
- Doğal balık stoklarına olan av baskısının azaltılması,

- İstihdam yaratması,
- Yüksek ihracat imkânı ile döviz girdisi sağlaması,
- Kırsal kalkınmaya katkısı,

Doğal kaynakların daha etkin yönetimi sonucunda biyolojik çeşitliliğin muhafazalığını sağlaması ile önem taşımaktadır. Yetiştiricilik üretiminin %40,1'i iç sularda, %59,9'u denizlerde gerçekleşmiştir. Su ürünleri üretiminde yetiştiriciliğe bakıldığında, 2002 yılından itibaren sürekli bir artış gözlemlenmektedir. 2001-2016 yılları arasındaki sürekli bir artış gözlemlenmektedir. 2001-2016 yılları arasındaki süreçte, Türkiye'deki yetiştiricilik 67.244 tondan 253.395 tona ulaşmıştır.

Tablo 5.3.3. Yıllar İtibariyle Türkiye'de Yetiştiricilik Üretimi (Ton)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Ne yazık ki aşırı ve bilinçsiz avcılık, çevresel olumsuz faktörler nedeniyle doğal su kaynakları ve balık stokları azalmaktadır. Sektörün ekonomiye katkısı ve tarımsal üretim değerindeki yeri dikkate alındığında, sektörün ihtiyaçlarına yönelik çalışmaların yapılması önem taşımaktadır. Yetiştiricilikte ekonomik değeri yüksek çeşitler üretilmekte olup, yetiştirilen türler ise ülkelerin tüketim alışkanlıklarına göre değişim göstermektedir. Su Ürünleri İhracatı Ülkemiz su ürünleri sektörü, protein ihtiyacını karşılamının yanı sıra üretiminin önemli bir kısmını ihraç ederek ülkemiz ekonomisine değer katmaktadır. Üstelik önemli dış pazarlarımızdan olan Avrupa Birliği'ne ülkemizden ilk satılabilen hayvansal ürünün su ürünleri ve ağırlıklı olarak kültür balığı olması da sektörün önemini göstermektedir. 2016 yılı itibariyle ülkemizin su ürünleri ihracatı 790 Milyon Dolara ulaşmıştır. Devletimizin 2023

yılı ihracat hedeflerine paralel olarak sektör ihracat hedefini 3 Milyar Dolar olarak ortaya koymuştur.

Ülkemiz su ürünleri ihracatına konu cinsleri, balıklar, kabuklular, yumuşakçalar oluşturmaktadır. Bu ürünler, taze soğutulmuş, (bütün veya fileto), dondurulmuş (bütün veya fileto), tütsülenmiş, konserve edilmiş veya canlı şekilde ihraç edilmektedir.

Tablo 5.3.4. Türkiye'nin Su Ürünleri İhracatı

Yıllar	Miktar (ton)	\$	TL
2002	26.860	96.728.389	148.444.397
2003	29.937	124.842.223	186.152.895
2004	32.804	180.513.989	258.987.885
2005	37.655	206.039.936	277.963.150
2006	41.973	233.385.315	336.723.477
2007	47.214	273.077.508	356.723.408
2008	54.526	383.297.348	505.545.565
2009	56.406	335.973.642	524.118.881
2010	55.109	312.935.016	471.459.989
2011	66.764	395.341.929	664.398.452
2012	74.006	413.914.863	744.903.439
2013	101.063	568.216.131	1.083.261.669
2014	115.381	675.844.523	1.481.211.383
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163
2016	145.569	790.303.664	2.398.269.090

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

5.4. Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin coğrafi yapısı ve konumu bize denizci bir ülke olmamızı sağlayacak ve bunlardan çok fazla istifade sağlayacak bütün imkanları sunmaktadır. Dünya deniz ulaşımının ve taşımacılığının %30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise %28'inin gerçekleştirildiği Akdeniz havzasında bulunmaktayız. Bunun yanında Karadeniz'den Akdeniz'e ve açık denizlere açılan tek su yolu olan Boğazlar ise ülkemizin hakimiyeti altındadır. Buna rağmen denizlerden tam olarak yararlandığımız söylenemez. Denizlerden tam olarak yararlandığımız söylenemeyeceği gibi, üç yanı denizlerle çevrili ve adalar dahil sahil uzunluğu 8333 km olan ülkemizde yaşayan yaklaşık 80 milyonluk nüfusun çok az bir bölümünün denizcilikle ilgilendiği, çoğunun denizciliğimizin durumu hakkında yeterince bilgi sahibi olmadığı ve bu konuda bir ilgisi olmadığı da bir gerçektir. Oysa mevcut denizcilik ticaretinden aldığımız paydaki %1'lik bir artış dahi ekonomimize somut olarak önemli katkılar sağlayacak büyüklüktedir. Bu sebeple, Ulu Önderimiz; Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de hedef gösterdiği üzere, denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak

düşünmeli ve bunu en kısa zamanda başarmalıyız. Bunun yolu da öncelikle halkımıza ve yatırım yapmak isteyen iş adamlarımıza denizciliğin ve denizciliğin sunduğu imkanların tanıtılmasından ve bu konuda nesillerimize gerekli olan eğitimi ve bilinci vermemizden geçmektedir.

5.5. Denizciliğin Önemi ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Gelişmeler

Günümüzde dünya ticaretinin %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. Bu oran da göstermektedir ki, ucuz maliyetli taşımacılıkta denizcilik sektörü olmadan dünya ticaretinin sürdürülebilmesi neredeyse mümkün değildir. Bu durum da gemiciliğin küresel ekonominin bel kemiği ve olmazsa olmazı olduğu söylenebilir.

Dünyadaki gelişmeye paralel olarak, ham madde ve pazarlara yakınlık diğer unsurlardan daha fazla ekonomide belirleyici olmaya başlamıştır. Bugün gelinen noktada hiçbir ülkenin sadece yerel kaynaklarını kullanarak kendi kendine yetmesi asla mümkün değildir.

Gelinen bu noktada, denizciliğin önemi ortaya çıkmaktadır. Gemiler ülkelerin almak veya satmak istediği malları en ucuz maliyetle ve güvenli olarak bir ülkeden diğerine taşımakta deniz taşımacılığı önemli roller üstlenmektedir.

Deniz yoluyla yapılan ticaretin parasal değerini tam olarak tespit etmek mümkün olmamakla birlikte, bu rakamın 380 milyar Amerikan Doları civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu değer ise toplam dünya ticaretinin %5'ine tekabül etmektedir.

Bunun yanı sıra, bir milyon civarında insan gemilerde iş için istihdam edilmekte ve geçimini buradan sağlayarak önemli bir istihdam kaynağı olduğunu göstermektedir.

Son yüzyıllarda deniz ticaretinin seyri ve önemi hızla artmıştır. Endüstrileşmenin artması, ulusal ekonomilerdeki küreselleşme, liberalleşme ve artan tüketici talebi bu artışı destekleyen en önemli etkenlerdir. Bunun yanı sıra, teknolojideki gelişmeler de bu artışı desteklemiştir. Geçen 40 yıl boyunca deniz ticaret hacminin dört kat artmış olduğu tahmin edilmektedir.

Dünya deniz ticaretinin hacmi 2005 yılında bir önceki yıla oranla %3,8 artarak, yükleme yapılan mallar açısından 7,11 milyar tona, boşaltılan mallar açısından ise %3,3'lük bir artışla 7,12 milyar tona ulaşmıştır.

Ocak 2006 itibariyle dünya deniz ticaret filosu bir önceki yıla göre %7,2'lik bir artışla 960 milyon dwt'a ulaşmıştır. 2005 yılında ise 2004'e göre %4,5 oranında bir gelişme olmuştur.

Ocak 2006 itibariyle görülen bu %7,2'lik büyüme, 1980 yılındaki daralmadan sonra, 1989 yılından itibaren başlayan dünya deniz ticaret filosundaki büyümede, bugüne kadar tespit edilen en yüksek oranlı artıştır. 01.01.2006 itibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 Grt'nun üzeri) 157 ülke bazında 41.110 adet gemiden oluşmaktadır.

Yeni gemi teslimleri Ocak 2006 itibariyle 70,5 milyon dwt'na ulaşmıştır. Bu süre zarfında işi bırakma, batma ve hizmet dışı bırakma nedeniyle oluşan 6,3 milyon dwt'luk azalma da düşüldüğünde, net artış 64,2 milyon dwt'dur.

Dünya filosunun ortalama yaşı 2005 yılında 12,2'ye düşmüştür. Gelişmiş pazar ekonomisine sahip ülkelerin deniz ticaret filosunun ortalama yaşı ise 2005 yılında 10,3'tür. Bu ülkeler kendi filolarının ortalama yaşını düşürmeye devam etmişlerdir. Bu arada IMO tarafından benimsenen ve uygulamaya konulan kurallar dahilinde güvenli ve çevre dostu gemilerin sayısı artırılmıştır.

5.6. Türk Denizcilik Tarihi ve Ülkemiz Açısından Denizciliğin Önemi

Türklerin denizciliğe olan ilgisi Kutalmışoğlu Süleyman Şah'ın İznik ve çevresini almasıyla Selçuklular döneminde başlamıştır. Bu dönemde denizcilikle ilgili ilk adımlar atılmış ve önemli başarılar gösterilmiştir. İlk Türk tersanesi Gemlik'te kurulmuş, ancak Bizanslılar tarafından kısa süre sonra yakılmıştır. Selçuklu Emiri Çaka Bey'in İzmir ve çevresini fethetmesiyle Türkler denizcilikte gücünü artırmaya başlamıştır. Ancak, Haçlı Seferleri Türkleri denizden uzaklaştırmıştır.

Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra Anadolu'da kurulan Anadolu Selçuklu Devleti döneminde, özellikle Alâeddin Keykubat'ın hükümranlığı sırasında Türk denizciliği gelişme göstermiş, Alanya ve Sinop'ta tersaneler kurulmuştur.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra kurulan beylikler döneminde de denizciliğe olan ilgi devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin denizle tanışması denizde kıyısı olan Anadolu Beyliklerini hakimiyeti altına almasıyla olmuştur. Osmanlı Devleti'nde ilk tersane Karamürsel'de kurulmuştur. Çanakkale Boğazı'nın önemini fark eden Yıldırım Bayezid Dönemi'nde Gelibolu'da bir tersane ve deniz üssü oluşturmuştur. İstanbul'un fethi ile birlikte denizciliğe daha fazla önem verilmeye başlanmış, Gelibolu ve İstanbul'dan başka Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında da tersaneler kurulmuştur.

Osmanlı Devleti denizciliğe verdiği önem ölçüsünde büyümüş, Karadeniz ve Ege Denizi bir Osmanlı iç denizi haline gelmiştir. Ancak gerek Osmanlılar döneminde gerekse daha öncesinde Türk denizciliği ticari olmaktan ziyade askeri bir nitelik taşımıştır.

Cumhuriyet döneminde Türk denizciliği yeni bir döneme girmiş, askeri alanın yanında ticari yönden de deniz filomuzun geliştirilmesine çalışılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün; "En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız." sözü Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda denizciliğe verilen önemi en güzel şekilde özetlemektedir. Verilen bu öneme paralel olarak ilk kabinede Denizcilik Bakanlığı'na yer verilmiş, 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu yürürlüğe sokulmuş, denizciliğimizin gelişmesine katkıda bulunabilecek diğer kanuni düzenlemeler yapılmıştır.

Ancak, denizciliğimizin bugün itibariyle bulunduğu yeri, dünya denizciliği ile karşılaştırdığımızda, denizciliğin geliştirilmesi konusunda Cumhuriyetin ilk yıllarında duyulan heyecanın ve çabanın devam ettiğini söylemek maalesef mümkün değildir.

5.7.Türk Deniz Ticaret Filosunun Mevcut Durumu

2004 yılında 7,0 milyon dwt olan deniz ticaret filomuz 2005 yılında 7,6 milyon dwt'na ulaşmıştır. 960 milyon dwt'luk toplam dünya deniz ticaret filosu dikkate alındığında, bu %0,79'luk bir orana tekabül etmektedir.

Sahip olunan gemi sayısı açısından yapılan değerlendirmede, 2005 yılı itibariyle, 387'si ithal, 992'si yurt içinde inşa edilen olmak üzere Türk deniz ticaret filosunun toplam 1379 gemiden oluştuğu görülmektedir. İthal gemilerin dwt'u 5,87 milyon, inşa gemilerin dwt'u ise 1,73 milyon dwt'dur. Bu durum daha ziyade büyük tonajlı gemilerin ithal edildiğini, küçük tonajlıların ise yurt içinde inşa edildiğini göstermektedir.

Toplam deniz ticaret filosunu oluşturan 1379 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %29,66'sını kuruyük, % 11,6'sını balıkçı gemileri, % 8,63'ünü petrol tankerleri, % 8,19'unu dökme yük ve % 7,32'sini ise römorkörler oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise %13,21'dir.

Deniz ticaret filosunu oluşturan 1379 geminin 702'si (%50,9) ulusal sicile, 677'si (49,1) ise uluslararası sicile kayıtlıdır. Tonajına göre yapılan değerlendirmede, filomuzun dwt olarak %11,2'si ulusal sicile, %88,8'i uluslararası sicile, Grt olarak değerlendirildiğinde ise %15,6'sı ulusal sicile, %84,4'ü ise uluslararası sicile kayıtlıdır.

1500 dwt kapasitesinin üzerindeki gemiler uluslararası taşımalara uygun gemilerdir. Bu açıdan yapılan sınıflandırmada, Türk deniz ticaret filusunda 1500 dwt'un üzerinde 547 adet gemi bulunduğu tespit edilmiştir. Mevcut bu gemilerin 71 adedi ulusal sicilde, 476 adedi ise uluslararası sicilde kayıtlıdır. 1500 dwt üzerindeki gemilerin toplam Grt'u 4.743.677, toplam DWT'u ise 7.355.296 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki sırasıyla çoğunluğunu; %49,66'sını dökme yük gemileri, %15,43'ünü kuru yük gemileri ve %13,03'ünü ise petrol tankerleri oluşturmaktadır. Bu tonaj grubundaki gemilerin toplam filonun dwt olarak %96,73'ünü teşkil etmektedir. 1500 DWT ve üzerindeki gemilerin sicil dağılımı araştırıldığında büyük tonajlı gemilerin uluslararası sicili tercih ettiği anlaşılmaktadır.

1379 adet gemiye sahip olan ülkemize ait deniz ticaret filomuzun genel yaş ortalaması 21,13'tür. Deniz ticaret filosunun sayısal olarak %29,62'sini oluşturan kuru yük gemilerinin genel yaş ortalaması ise 28'dir. DWT olarak filomuzun %53,12'sini teşkil eden dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 20'dir. Filomuzdaki en genç gemi tipi sırasıyla; yolcu motorları yaş ortalaması 5, mavnalı/şat yaş ortalaması 7, ürün tankerleri yaş ortalaması 8 ve konteyner gemileri yaş ortalaması ise 9 şeklinde sıralanmaktadır.

Gemilerimizin yaş ortalamasınının 12,2 olan dünya toplam filosunun ortalama yaşıyla mukayese edildiğinde yaş ortalamasınının üzerindedir. Gelişmiş pazar ekonomisine sahip olan ülkelerin deniz ticaret filosunun ortalama yaşı ise 2005 yılında 10,3 yıl olarak gerçekleşmiştir. Bu ülkeler kendi filolarının ortalama yaşını hızla düşürmeye devam etmişlerdir. Bu arada IMO tarafından benimsenen ve uygulamaya konan kurallar çerçevesinde güvenli ve çevre dostu gemilerin sayısı artmıştır.

01.01.2006 itibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 Grt üzeri) 157 ülke bazında 41.110 adet gemi ile 960 milyon DWT'dur. Türk deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 24. sırada yer almaktadır. Dünya filosunun %22,3'üne sahip Panama 1. sırada, %9,6'sına sahip Liberya ikinci sırada ve %5,6'sına sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır. Üç bir tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin deniz filosunun daha fazla olması gerekmektedir.

1996’da 10,8 milyon DWT ile dünya filoları arasında 16.sırada olan deniz ticaret filomuz bayağı gerileyerek, 2005’de 24’üncü sıraya düşmüştür.

5.8. Türk Deniz Ticaretinin Durumu

Türkiye’nin kullanılan yollar itibariyle dış ticaret taşımalarının son 6 yıllık durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 5.8.1. Türkiye’nin Dış Ticaret Taşımacılığında Son Altı Yıllık Durumu

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
2000	88,6	0,5	8,6	0,2	2,1
2001	87,0	0,6	10,6	0,2	1,6
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, 2000 yılında %88,6 olan denizyolu ile yapılan dış ticaret taşımaları, 2005 yılında %86,0 oranına düşmüştür.

2005 yılında kabotaj yüklemeleri 14.238.305 ton, boşaltma ise 13.858.655 ton olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılı itibariyle kabotajda en fazla yükleme yapılan limanlarımız sırasıyla; İzmit Aliağa ve Karadeniz Ereğli, en fazla boşaltma yapılan limanlarımız ise Ambarlı, İstanbul ve Aliağa’dır.

Tablo 5.8.2. 2000 –2005 Yıllarında Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemiler Arasındaki Dağılım

YILLAR	TÜRK BAYRAKLI GEMİLER				YABANCI BAYRAKLI GEMİLER			
	İTHALAT	%	İHRACAT	%	İTHALAT	%	İHRACAT	%
2000	27.565.778	32,1	8.517.593	26,4	58.391.177	67,9	23.774.508	73,6
2001	25.174.302	34,6	10.022.452	24,7	47.606.300	65,4	30.611.304	75,3
2002	31.096.923	36,1	10.081.667	25,8	55.082.917	63,9	28.983.345	74,2
2003	29.946.962	30,3	9.798.081	23,6	68.726.675	69,6	31.678.720	76,4
2004	26.452.733	25,3	8.465.427	18,0	78.244.387	74,7	38.592.767	82,0
2005	31.929.338	25,1	11.138.933	20,4	95.145.837	74,9	43.370.786	79,6

Söz konusu tablo incelendiğinde de görüleceği üzere, 2005’te 54.509.720 ton olan toplam ihracatın 11,1 milyon tonu (%20,4) Türk bayraklı gemilerle, 43,3 milyon tonu (%79,6) yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. 127.075.174 ton olan toplam ithalatın, 31,9 milyon tonu (%25,1)

Türk bayraklı gemilerle, 95,1 milyon tonu (%74,9) yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. Mevcut bu tespitlerden de anlaşılacağı gibi ithalat ve ihracat yüklerimiz süre geçtikçe daha fazla yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır.

Dış ticaret yüklerinin (ithalat-ihracat toplam) taşınmasında Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasındaki dağılım 2000 –2005 yılları arasında Türk bayraklı gemilerin aleyhinde gelişme göstermiştir. 2000 yılında yabancı bayraklı gemilerin dış ticaret yüklerinin taşınmasındaki oranı %69,4 iken 2005 yılında bu oran %76,2 olarak gerçekleşmiştir.

Denizyolu kabotaj yük ve yolcu/araç taşımacılığının payının yükselmesi ve teşvik edilmesi amacıyla, 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Milli Sicile ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir.

Kabotaj hattındaki yük ve yolcu/araç taşımacılığının yükseltilmesi amacıyla başlatılan bu uygulama sonucunda 2004 yılında 98,8 trilyon TL kamu kesimine, 91,2 trilyon TL özel sektöre olmak üzere toplam 190 trilyon TL'lık ÖTV indirimi uygulanmıştır. 2005 yılında ise 93,7 trilyon TL kamu, 152,96 trilyon TL özel sektöre ait olmak üzere 246,66 trilyon TL ÖTV indirimi sağlanmıştır. 2006 yılında kamu sektörüne ve özel sektöre sağlanan toplam ÖTV indirimi 262 trilyon TL'dır.

ÖTV'siz yakıt uygulamasın başlamasından sonra, 2005 yılında bir öncekine göre kabotaj hattında taşınan yolcu sayısında %0,45 oranında yükselme olmuş, buna karşın 2004 yılında 29.218.352 ton olan yük toplamı (boşaltma-yükleme toplam) 2005 yılında 28.096.960 tona inmiştir. Yolcu sayısındaki %0,45'lik artış daha ziyade İstanbul kaynaklı olup, bu artışın nüfus artışı nedeniyle olduğu ve bunda ÖTV'siz yakıt uygulamasının etkisinin olmadığı düşünülmektedir.

Kabotaj hattındaki yük ve yolcu/araç taşımacılığının artırılması amacıyla başlatılan bu uygulama sonucunda devletin almadığı vergi toplamı 2004, 2005 ve 2006 yıllarında toplam 698,66 trilyon TL olmuştur.

Buna karşın bu süre zarfında taşınan yolcu sayısında %0,45 gibi ihmal edilebilir bir oranda artış olurken, taşınan yükte ise %3,99'luk bir azalma meydana gelmiştir. Bu da ÖTV'siz yakıt uygulaması şeklinde yapılan teşvikin bu konuda beklenen amacı sağlamadığı

anlaşılmaktadır. Diğer yandan ÖTV'siz yakıt uygulamasının amacına uygun kullanılmasına ilişkin mevcut kontrol mekanizmaları yeterli olmadığından lüks ve şahsa özel yatlar ve teknelerce suiistimal edilmesi mümkündür.

Yukarıdaki veriler doğrultusunda Türk deniz ticaretinin durumu incelendiğinde; deniz yoluyla yapılan dış ticaret taşımalarında düşme olduğu, bunun yanı sıra dış ticaret yüklerinin (ithalat-ihracat toplam) taşınmasında Türk ve yabancı gemiler arasındaki dağılımın 1996–2005 yılları arasında Türk bayraklı gemiler aleyhine gelişme gösterdiği, 1996 yılında yabancı bayraklı gemilerin dış ticaret yüklerinin taşınmasındaki oranı % 60,6 iken, 2005 yılında bu oranın % 76,2 olarak gerçekleştiği, yaklaşık 380 milyar dolar olan dünya deniz ulaştırması katma değerinden, ülkemizin ancak % 1 oranında 3,8 milyar dolar pay alabildiği, Türk deniz ticaret filosunun gerileyerek 2005’de 24’ üncü sıraya düştüğü, 698,66 trilyon TL’lık teşvike rağmen kabotaj hattında taşınan yolcu sayısında % 0,45 gibi ihmal edilebilir bir oranda artış gerçekleşirken, taşınan yükte ise bir artış olmadığı gibi % 3,99’luk bir azalma meydana geldiği görülmektedir.

5.9. Türk Gemi İnşa Sanayii

2000-2005 yılları arasında ülkemizin gemi inşa sanayisinde meydana gelmiş olan işlemler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 5.9.1. Ülkemizin Gemi İnşa Sanayisinde İşlemler

YILLAR	YERLİ ADET	YERLİ TONAJ	İHRAC ADET	İHRAC TONAJ	TOPLAM ADET	TOPLAM TONAJ
2000	11	53.400	6	35.100	17	88.500
2001	25	101.750	14	45.380	39	147.130
2002	18	87.920	20	49.655	38	136.945
2003	25	145.400	19	110.102	44	255.502
2004	27	112.066	32	77.688	59	189.754
2005	35	156.429	43	174.173	78	330.602

Yukarıdaki tablodan da görüleceği gibi ülkemizde inşa edilen gemilerin gerek sayı gerekse tonaj yönünden artmış olduğunu göstermiştir. Ancak bu konuda sağlıklı değerlendirme yapabilmek için ülkelerin yeni gemi inşasındaki pazar paylarını gösteren aşağıdaki tablonun incelenmesinde fayda vardır.

Tablo 5.9.2. Ülkelerin Yeni Gemi İnşasındaki Pazar Payları

SIRALAMA	2003 YILI	PAZAR PAYI (%)	2004 YILI	PAZAR PAYI(%)
1	Kore	38	Kore	37,2
2	Japonya	36	Japonya	37
3	Çin	11	Çin	12
4	Almanya	3	Almanya	2,3
5	İtalya	2	Hırvatistan	1,9
6	Tayvan	2	Tayvan	1,8
7	Polonya	1,1	İtalya	1,5
8	Fransa	1,04	Polonya	1,5
9	İspanya	1	İspanya	0,8
10	A.B.D	1	A.B.D	0,8
11	Danimarka	1	Danimarka	0,8
12	Hırvatistan	1	Finlandiya	0,7
13	Romanya	0,7	Hollanda	0,5
14	Finlandiya	0,6	Romanya	0,5
15	Hollanda	0,5	Türkiye	0,5
16	Türkiye	0,5	Fransa	0,2
17	Norveç	0,3	Brezilya	0,07
18	İsviçre	0,04	Norveç	0,01

Ülkelerin yeni gemi inşasındaki pazar paylarını gösteren tablonun değerlendirilmesinden de anlaşılacağı üzere, 2004 yılı itibariyle Kore %37,2'lik payla birinci, Japonya ise %37'lik payla ikinci sırada yer almakta olup, 2003 yılındaki konumlarını korumuşlardır. Bu iki ülke toplam pazarın %74'ünü ellerinde bulundurmaktadır.

Ülkemizin tersaneleri ise 1.000.000 DWT yeni gemi inşa, 10.000.000 DWT'luk bakım-onarım kapasitesi ile dünya sıralamasında 15. sırada bulunmakta olup, ancak %0,5 pazar payına sahiptir. Ülkemiz tersaneleri kapasitelerinin ortalama olarak %70'ini kullanabilmektedir. Bu verilerin ışığında yapılan değerlendirmede, yıllar itibariyle ülkemizde inşa edilen gemilerde gerek sayı gerekse tonaj yönünden artış görülmekle birlikte, dünyada çok düşük bir pazar payına sahip olduğu gerçeğini belirtmek yerinde olacaktır.

Gemi yatırımları ülkelerin ekonomiye katkısı en fazla olan sektörlerin başında gelmektedir. Bu katkı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır. İşçilik ve istihdam açısından ekonomiye kazandırılan tutar toplam gemi maliyetinin %39'u civarındadır.

Batı Avrupa ülkeleri artan işçilik maliyetleri nedeniyle elektrik ve elektronik sanayisine ağırlık vermeye başlamış, gemi taleplerini ise işçilik maliyetlerinin daha ucuz olduğu Orta

Avrupa ülkelerinden veya Uzak doğu ülkelerinden istifade etme yoluna giderek, mevcut tersanelerini kapatmış veya birleştirmişlerdir.

Türkiye bulunduğu konum itibariyle (Avrupa'ya yakın olması ve ulaşılan alt yapı ve bilgi düzeyi ile) Batı Avrupa ülkelerinin bu taleplerini karşılayacak imkanlara ve konuma sahiptir.

1998 yılından bugüne kadar Batı Avrupa ülkelerinin Türkiye'den yapmış olduğu siparişlerin artmasına ve sipariş alan ülkeler açısından 9'uncu sırada bulunmamıza rağmen, buradaki pazar payımızda ne yazık ki %0,5'i geçememiştir.

5.10. Türk Denizciliğinin Geliştirilmesine İlişkin Öneriler

Dış ticaret yüklerinin taşınmasında 1996 yılından bugüne kadar Türk bayraklı gemilerin aleyhine bir gelişme yaşanmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerin dış ticaret yüklerinin taşınmasındaki oranı 2000 yılında %69,4 iken, 2005 yılında bu oran %76,2 olarak tamamlanmıştır.

Türk bayraklı gemiler aleyhine gelişmekte olan bu durumun düzeltilmesi ve dış ticarete Türk gemilerinin özendirilebilmesi için bazı çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır:

- Dış ticaretle iştigal eden firmalar arasında yapılacak bir anketle yabancı gemilerin tercih edilme sebeplerinin araştırılması,
- Bu konudaki yabancı devlet uygulamaları ve ülkemizin rekabet gücünü zayıflatan hususların ve iyileştirme alanlarının tespiti için Denizcilik Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odaları bilir kişi ve uzmanlarından oluşturulacak bir komisyonca detaylı ve çözüm odaklı bir çalışma yapılması,
- Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde deniz ticareti ve uluslararası ticaret konusunda akademik kariyer yapmış ekonomistlerin temin edilerek istihdam edilmesi,
- Türk gemileri kullanılarak yapılacak taşımalarda, deniz yoluyla taşınan yüklerinin belirli miktarı aşması durumunda, yerli firmaların o yıla ait tüm faaliyetleri sonucunda beyan ettikleri gelire göre ödemeleri gereken gelir vergisinden, miktara göre kademeli olarak tespit edilecek oranda teşvik ve indirim yapılması,
- Türk gemileri kullanılarak yapılacak ithalat ve ihracatta yük miktarına göre aşamalı olarak değişecek şekilde tespit edilecek oranda, liman harçları, sağlık harçları, demirleme ücretleri vb. masraflarda belirli oranda indirim yapılması, miktar arttıkça da bu indirim oranlarının düşürülmesidir.

Türk Denizciliğinin geliştirilebilmesi için üzerinde önemle durulması gereken konulardan biri de eğitimli personel sayısının artırılmasıdır. Gerek ülkemizde gerekse dünyada denizcilik sektöründe çalışacak eğitimli personele ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle Uzak yol Vardiya Zabiti alanında açık oldukça fazladır. Mevcut eğitim kurumlarından yetişecek elemanlarla Uzak yol Vardiya Zabiti açığının giderilmesi zordur. Tayfa sınıfı personelde ise tahminlere göre 2015 yılında eleman ihtiyacı olmayacağından, ancak iyi yetişmiş kişiler bu alanda iş bulabileceklerdir.

5.11. Denizcilik Sektöründe Çalışacak Eğitimli Personel Sorununun Çözümü

Denizcilik sektöründe çalışacak eğitimli personel için aşağıda vurgulanan bazı çözüm önerileri bulunmaktadır.

- Gerek ülkemizde gerekse dünyada ihtiyaç duyulabilecek gemi adamı sayısı ve niteliği konusunda Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde oluşturulacak bir çalışma ekibince en az 25 yıllık stratejik plan hazırlanması,
- Mevcut eğitim kurumlarının sayısının artırılmasının yanında IMO standartlarına ulaşılabilmesi için eğitimdeki kaliteye ve yabancı dil eğitimine önem verilmesi gerekmektedir,
- Denizcilik Müsteşarlığı Müfettişlerince yapılacak denetim programlarına, denizcilik eğitimi veren kurumların da dahil edilmesi ve düzenli olarak belli aralıklarla denetlenmesi,
- Denizcilik eğitimi veren devlet okullarında eğitim gören öğrencilere diğerlerine nazaran daha fazla burs ve iş garantisi verilmesiyle bu mesleğe olan ilginin arttırılması,
- Söz konusu okullardan mezun olmuş kişilerin gerek ülkemizde gerekse yurt dışında iş bulabilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odalarınca ortaklaşa çalışma yapılarak, eleman arayan denizcilik firmalarına yönlendirme yapılmasıdır.

Türkiye tersaneleri dünya sıralamasında 15. sırada olmasına rağmen %0,5 pazar payına sahiptir. Tersanelerimiz kapasitelerinin ortalama olarak %70'ini kullanabilmektedir. Halbuki gemi inşa sektörü özellikle işçilik sorunun çözümünde ekonomiye katkısı en fazla olan sektörlerdendir. Dolayısıyla bu sektöre yapılacak yatırımlar hem ülkemize döviz kazandıracak hem de mevcut işsizlik sorununu giderme yolunda çok önemli katkı sağlayacaktır.

Gemi inşa sanayindeki payımızın artırılabilmesi için aşağıda bazı öneriler sunulmuştur (Bayındır, 2016).

- Türkiye Tersaneleri Master Planı ile ilgili çalışmaların bir an önce harekete geçerek tamamlanması,
- Tersane kuruluşu ve faaliyete geçirilmesine ilişkin bürokratik işlemlerin azaltılması ve söz konusu izinlerin mümkün olduğunca az kuruluş tarafından değerlendirilerek nihai karara bağlanması,
- Gemi inşa ile iştigal edecek firmalara bundan önceki olumsuz uygulamalar da dikkate alınarak sadece tesis yapımı ve makine alımı için kredi desteğinde bulunulması, işletme sermayesi ihtiyacı olan firmalara için kredi verilmesinin sağlanması,
- Gemi inşa sanayinde kullanılacak kredilerin kaynak kullanımını destekleme fonu ve harçtan muaf tutulması,
- Gemi inşa firmalarının beyan etmiş olduğu kazançtan ödenmesi gereken vergiden belirli oranda indirim yapılması ve bu oranın inşa edilen gemi tonajı arttıkça aşamalı olarak arttırılmasıyla mevcut sektöre teşvik verilmesi,
- Gemi inşa sanayinde çalıştırılan işçilere ait sigorta işveren payının bir kısmının devlet tarafından karşılanması ve bu oranın faaliyetin büyüklüğüne göre aşamalı olarak yükseltilmesi,
- Sektörde kullanılan doğalgaz, elektrik, su ve katı atık gibi giderlerin fiyatlarında indirim yapılması, bu indirimin de faaliyetin büyüklüğüne göre kademelendirilmesi,
- Gemi inşa sektörüne ilişkin ARGE kurularak araştırma, geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi, bu konuda üniversitelerle iş birliğine gidilmesi,
- Türk tersanelerinde inşa edilmiş gemileri satın alanlara gemi üzerinde ipotek tesisi suretiyle kredi desteğinde bulunulmasıdır.

6. SANAYİDE KALKINMA

Dünya üzerindeki ülkeler, geçimlerini ve ekonomilerini tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinde olmak üzere 3 alanda işletirler. Bunların arasından sanayi, genellikle gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerde en yoğun olarak kullanılan iş alanıdır. Bir ülkenin sanayideki gelişmişliği, ülkenin ekonomik gelişmişliğini ortaya çıkartır. Sanayi ürünleri, ülke içerisindeki insanların refah seviyelerini arttırmakla birlikte, bu ürünlerin yurtdışı pazarlarında satışa sunulması sayesinde de ülkeye döviz girişi olur ve ekonomi kalkınır.

Bir ülke içerisinde piyasada üretilip satılan sanayi ürünleri sayesinde devletin kasasına belirli önemli bir miktar vergi aktarılır ve devlette bu parayla vatandaşlarına, güvenlik, adalet, eğitim, sağlık ve ulaşım gibi hizmetlerini kolaylaştırmak adına kullanır. Yani bu şu demek oluyor ki bir ülke ne kadar fazla sanayi üretimine ve imkanına sahipse, o ülkede vatandaşa verilen hizmetler o derecede fazla ve kaliteli hale gelir. Bunun yanında sanayi ürünlerinin yurtdışına satılması sayesinde, yurt dışından gelen para, ülkenin kendi parasının değerlendirilmesine sebep olur. Ayrıca sanayide nitelikli eleman istihdamı yüksek seviyededir, bu da vatandaşın refahının ve kişi başı milli gelirinde artmasına da katkı sağlayan önemli bir etkidir.

Dünya üzerindeki gelişmiş ekonomiler, temellerini sağlam bir sanayi sistemine dayandırılmış ve bu sayede ekonomileriyle birlikte milli gelirlerini kalkındırmışlardır. Bu ülkeler, gelişmiş sanayileri sayesinde teknolojinin ve ülke kaynaklarının da gelişmesine birçok katkılar sağlamıştır. Sanayi konusunda geride olan ülkelerin birçoğunun gelirlerinin, giderlerini karşılamayacak vaziyettedir. Bu ülkelerde üretim sadece düşük fiyatlı tarım ürünleri şeklinde olduğundan, bu ülkelerin vatandaşları geçim sıkıntıları ve işsizlik sorunu çekmektedir.

Ülkemizde sanayileşmeye öncelikle kendi doğal ve ekonomik yönden devleti ve girişimciyi maddi açıdan zorlamayacak olan tarım, hayvancılık, denizcilik, su ürünleri, yeraltı madenleri ve enerji konusunda başlamalıdır.

Bu sektörlerde kalkınmanın başlaması ve ilerleyen zamanlarda teknolojik, maddiyat ve imkanlarımız artıp çoğaldıkça, teknolojiye uygun olan sanayileşmede ülkemizdeki yeni kaynaklar, istihdam ve iş gücü yaratacak olan projeleri gerçekleştirebiliriz.

6.1. Genel Sanayileşme Olgusu

Sanayileşme, özellikle 19. Yüzyılda İngiltere de başlayan Sanayi Devrimi ile birlikte oluşan ve ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasal vb. alanlarda uğradıkları değişiklikler ve

gelişmeleri dikkate alınarak açıklanabilir. Sanayileşme, ülkenin sosyal yapısında büyük değişimlere neden olabilmektedir. Sanayileşme, ekonominin tarım, hayvancılık, denizcilik ve hizmetler sektörlerinde de meydana gelebilir. Tarım sektöründe ileri teknoloji ve mekanizasyon ile yönetim ve işletmeciliğin ileri seviyelere ulaşması ancak sanayileşme ile mümkün olabilmektedir. Günümüz dünyasında gelişmiş ekonomilerin aynı zamanda teknolojik olarak gelişen sanayileşmiş ülkeler olmaları, ekonomik gelişme ile sanayileşme arasında paralel bir ilişkinin olduğunu işaret etmektedir. Bir ülke gelişmiş ise aynı zamanda da sanayileşmiş demektir. Bunun tersi de doğrudur.

Sanayi sektörü; teknolojik gelişmeyi tetikleyerek hızlandırıcı, işgücünü eğitici, içsel ve dışsal ölçek fırsat ekonomileri yaratıcı, altyapıyı tamamlayıcı, rekabeti ve kaliteyi artırıcı vb. kalkınmayı doğrudan özendirici etkileriyle birlikte genellikle tarım kesiminden daha yüksektir. Bu nedenle hemen hemen bütün az gelişmiş ülkelerde sanayileşme, iktisadi veya ekonomik kalkınmanın temel yaklaşımı olarak benimsenmiştir.

Ülkelerin sanayileşme seviyesi, o ülkenin sanayi sektörünün ulusal geliri içindeki büyüklüğüne bağlıdır. Bu sektörün büyüklüğü, kaba bir tabirle imalat sanayinde üretilen hasılanın GSYİH'ye oranına, imalat sanayinde istihdam edilen nüfusun toplam aktif nüfusa oranına ve ihracat gelirleri içinde sanayi ürünlerinin nispi (görece) payına bağlıdır. Ülkeler arasındaki fiyat düzeyi farklılaşmasını ortadan kaldırmak amacıyla Satın Alma Gücü Paritesi'den (SAGP) faydalanılmaktadır. SAGP'ye göre GSYİH, daha sıklıkla kullanılan bir parametre olup ülkelerin GSYİH değerlerinin aynı fiyat düzeyinde oluşmasını sağlayarak ülkelerin GSYİH büyüklüklerinin mukayese edilmesinde kullanılmaktadır.

Sanayileşme; yeni üretim tekniklerinin üretime uygulanması, ürün kalitesinin yükseltilmesi, üretimin azalan maliyetlerle gerçekleştirilmesi ile ülkenin ekonomik, sosyal ve toplumsal alanlarda uğradığı yenilik ve değişiklikleri de kapsar. Bu anlamda sanayileşme, toplumda eğitim, bilgi ve kültür seviyesinin yükselmesi ile bilimsel ve teknolojik gelişmelerle çok yakından ilgisi bulunmaktadır. İmalat sanayinin yarattığı katma değeri belirleyen etkenlerden birisi de bu sanayide faaliyet gösterilen sektörün hangi teknoloji düzeyine ehil olduğudur. Makina imalat sanayinin, imalat sanayi içinde özel ve önemli bir yeri vardır. Bu sanayi dalı imalat sanayinin hemen hemen bütün sektörlerine girdi verir ve bu sektörler için itici güç olur. Makina imalat sektörü, imalat sanayi içinden sağladığı girdilerle hem sanayinin diğer sektörlerine çok çeşitli mal ve hizmet üreten makina, aksam ve aletleri imal ederek hem de bu makinaların ürettiklerini tüketiciye sunarak öncelikli ve ayrıcalıklı bir fonksiyon yüklenir.

İmalat sanayi alt sektörlerinin hangi teknolojik seviyede üretim yaptıkları veya dâhil olabilecekleri teknoloji grupları Tablo 6’de sunulmuştur. Tablodan anlaşılacağı gibi, makina-imalat sanayi hemen hemen tüm alt sektörleri ile Orta-Yüksek teknoloji grubunda yer almaktadır. Ancak, içten yanmalı motorlar ve türbinler ile takım tezgâhları imalat grupları ileri veya yüksek teknoloji grubuna daha yakın olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 6.1.1. Teknoloji Gruplarına Göre İmalat Sanayi Alt Sektörleri

Teknoloji Seviyesi/Grubu	Sektörel İmalat Sanayi
Yüksek veya İleri Teknoloji	<ul style="list-style-type: none"> • Havacılık ve Uzay Sanayi • Büro Makinaları • Elektronik Haberleşme • İlaç Sanayi
Orta-Yüksek Teknoloji	<ul style="list-style-type: none"> • Makina İmalat Sanayi • Taşıt Araçları • İçten Yanmalı Motorlar • Türbinler • Takım Tezgâhları • Elektrik Makinaları ve Cihazları • Kimya Sanayi • Elektrikli Ev Aletleri • Mesleki Bilim ve Ölçü Aletleri
Orta-Düşük Teknoloji	<ul style="list-style-type: none"> • Metal Eşya Sanayi • Lastik ve Plastik İmalatı • Gemi İnşaat Sanayi • Demir-Çelik Sanayi • Demir Dışı Metaller Sanayi • Metalik Olmayan Mineraller • Petrol Rafinerileri ve Çeşitli Petrol ve Kömür Türevleri Sanayi
Düşük Teknoloji	<ul style="list-style-type: none"> • Kâğıt ve Basım Sanayi • Tekstil ve Konfeksiyon Sanayi • Deri Sanayi • Gıda, Tütün ve İçki Sanayi • Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayi • Cam ve Cam Ürünleri Sanayi

Sanayileşme sadece sanayi kesimine yeni yatırımlar yapmak, tüketim malları imalatından yatırım malları, ara mallar üretimine geçmekten ibaret değildir. Kişide, ailede, toplumda büyük değişimlere sebep olan, sanayileşmeyi gerek kendi içindeki ve gerek yarattığı tüm sorunlar itibarıyla değerlendirmek gerekir. Bir ülkede sanayileşmenin durumunu analiz etmek amacıyla; söz konusu ülkedeki sanayileşme stratejilerinin, imalat sanayinde kullanılan tekniklerin, üretilen malların kalitesi, ürün standartlarının ve niteliğinin, sektörde verimliliğin ve sermaye/işgücü oranının, AR-GE harcamalarının, kullanılan enerji miktarının, iş gücünün ve diğer kriterlerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Dünyada yaygın olarak kullanılan sanayileşme stratejileri ve imalat sanayinde uygulanan teknikler aşağıda özetlenmiştir.

6.2. Sanayileşme Stratejileri

Sanayileşmede iki önemli strateji veya model uygulanmaktadır.

Bunların birincisi; ithal ikameci sanayileşme stratejisi ve ikincisi ise; ihracata dönük sanayileşme stratejisidir.

Az gelişmiş çoğu ülkelerde kalkınmaya ithal ikameci sanayileşme stratejisi ile başlamış, ancak ortaya çıkan darboğazlar ve kısıtlı imkanlar sonucunda ihracata dönük sanayileşme stratejisine yönelmişlerdir. Bir ekonomide bu iki temel sanayileşme stratejisi de yerli üretimin yabancı üretimler karşısında özendirilmesi politikalarına dayanır ve sonuçta dış ticaret açıklarının uzun dönemde giderilmesi amaçlar.

a) İthal İkameci Sanayileşme Stratejisi

Bu stratejide iç talebi karşılamak için ithal malların yurt içinde üretilmesi esastır. İthal ikamesi, toplam iç talebin hacmi ve bileşimi değişmeden, ithal talebinin azalması ile neticelenen sanayileşmedir. İthal ikameci sanayileşme stratejisinde esas hedef döviz tasarrufudur. Fakat sanayileşme ile birlikte, ekonominin döviz talebi de artmaktadır. İhracat ve döviz kazandırıcı ticaret, üretim ve işlemler teşvik edilmediğinden geleneksel ihraç ürünleriyle ithalat finanse edilememektedir. Bir ülkede ithal ikameci bir politikanın uygulanabilmesi için iç pazarın belli bir büyüklükte olması gerekir. Nüfusu az, iç pazarı küçük olan ülkelerde bu politika gerçekçi olmaz ve kaynakların israf edilmesine yol açar. İthal ikameci sermaye birikim süreci, başlangıçta suni olarak hızlı bir büyümeye imkân verdiği halde, yine kendi içinde bu süreci olumsuz yönde etkileyen iki temel özellik taşımaktadır. Bunlarda aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

- Birinci olarak bu stratejinin iç pazara dönük olması ve ithalat girdilerine dayalı olması,
- İkinci olarak döviz yetersizliği sorunudur. Genelde ithal ikamesi içe dönük olarak uygulandığından ülkeyi yöneten hükümetler yerli üretime, maliyeti ne olursa olsun, destek olmaktadır. İthal ikamesine dayalı sanayileşmenin (ithal ikameci sanayileşme modeli) başarılı olabilmesi için özellikle hangi sanayi dallarının ne kadar süreyle ve ne gibi önlemlerle korunacağını çok iyi bilinmesi ve alınacak tedbirleri bilmesi gerekmektedir.

b) İhracata Dönük Sanayileşme Stratejisi

Bir ülke dış ticarete ne kadar öncelik verirse, yabancı firmaların rekabetine de o derece açık olacak ve yerli firmalar daha ucuz ve daha kaliteli mallar üretmeye zorlanacaktır. İhracata dayalı sanayileşme stratejisinde geliştirilecek sanayilerin iç piyasadan çok dış piyasa için üretimde bulunması hedeflenmektedir. Bu sanayileşme stratejisi, ithalatın yapısından çok ihracatın yapısını dönüştürme yöndedir. Bu durumda az gelişmiş ekonominin ihracatı içinde sinai (sanayi ile ilgili) ürünler payının artması doğaldır. Buna rağmen iç piyasa için gerekli sinai ürünler, çok büyük ölçüde dışarıdan ithal yoluyla sağlanacaktır.

Dışa dönük sanayileşme veya ihracata dayalı sanayileşme stratejisinin temel amaçları;

- Ülkedeki sanayi yapısını, dış piyasalara ihracat yapan teşebbüslerden oluşan bir yapıya dönüştürmek,
- Serbest piyasa ve özel girişime endeksli bir ekonomik yapı kurmak,
- Dış ticaretin liberalleşmesini ve böylece dış piyasalara açılmayı sağlamak,
- Dış ticaret politikasını aynı zamanda ihracatı özendirilen ve teşvik edici bir yapıya dönüştürmektir.

6.3. İmalat Sanayinde Teknikler

İmalat sanayinde üretimine karar verilen mal ve hizmetlerin hangi tekniğin veya teknolojinin kullanılacağı son derece önemlidir.

Bunun için iki üretim yöntemi söz konusu olup bunlar sermaye-yoğun ve emek-yoğun üretim metotlarıdır.

Az gelişmiş ülkelerde genellikle emek-yoğun teknikler tercih edilmekte olup bu üretim tekniğinin seçilmesi kısa dönemde iki çeşit üstünlük sağlamaktadır. Bunlarda aşağıda belirtilmiştir.

- Daha fazla işgücü istihdam fırsatı,
- Daha az yatırım malı ihtiyacı ve dolayısıyla daha az döviz gideri sağlamasıdır.

Emek-yoğun üretim teknikleri; genellikle tekstil, giyim, deri, eşya, mobilya, işlenmiş gıda maddeleri ve beyaz eşya gibi sektörlerde gerçekleştirilmektedir.

Bu ürünlerin üretimi için nispeten küçük ölçekli kapasitelerle, basit teknolojilerle ve daha az eğitilmiş işgücü ve girişimcilik bilgisiyle daha cazip maliyetlerle üretim yapılabilir. Böylece bu malların yerli üreticileri, sinai bir öğrenme sürecine yönelecek ve bununla birlikte yetişmiş

işgücü miktarı da artacaktır. Gelişmekte olan ülkeler gelişmiş ülkelere yaptıkları ihracat neticesinde döviz kazandıkça ve gelirleri yükseldikçe, gelişmiş ülkelerden kendilerinin üretilmediği veya pahalıya üretildikleri birçok maldan daha fazla talep edecekler ve bu da gelişmiş ülkelerde teknolojik ürün olan bilgisayar, uçak ve makina gibi bazı malların üretimini arttıracaktır. Sonuçta, gelişmekte olan ülkelerin emek-yoğun mallar üretilip bunları gelişmiş ülkelere ihraç etmesi, gelişmiş ülkelerin de sermaye ve teknoloji yoğun malların üretimine önem verip bunların bir kısmını gelişmekte olan ülkelere ihraç etmesi hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin yararına olacaktır. Sermaye-yoğun tekniklerin seçilmesi aşağıda belirtilen başlıca iki olumlu etki daha yaratır.

- Daha fazla katma değer yaratması (ya da işgücü verimliliğinin artması)
- Ekonomide teknolojik seviyenin yükselmesidir.

Ekonomide daha yüksek katma değer yaratılması makineleşmiş üretimin sonucu olarak ortaya çıkar.

Üretimin yoğun sermaye (makine) kullanılarak gerçekleşmesi işgücü verimliliğinde sağlanan artışlar, gelir yönünden ücret düzeyinin artmasına, talep yönünden de iç piyasanın büyümesine yol açar.

Teknolojik düzeyin gelişmesi ise, az gelişmiş ülkelerin sanayileşmesi ve kalkınması bakımından önemlidir.

6.4. Türkiye’de Sanayileşme Süreci

Türkiye’de Cumhuriyetin ilk yıllarında (1923-1938 dönemi) sanayi altyapısı, sosyal-ekonomik durum ve sanayileşme çabaları, ekonomide Kurtuluş Savaşı da denilen çabalarla takip edilen yollar aşağıda kısa özetlenmiştir

1923 yılında Türkiye nüfusunun %80’i kırsalda (köylerde) yaşıyordu. 40 bin köyün 37 bininde ne okul ne yol ne de basit ekonomik faaliyet için dükkânlar vardı. Tüm ülkede 2500 km karayolu ile neredeyse bir kilometresinin bile bize ait olmayan 4112 km demiryolu mevcuttu.

Telefon, motor, makina, otomobil hiç yok denecek kadar azdı. Elektrik sadece İstanbul, Ankara ve İzmir gibi bazı büyük kentlerde vardı. Dünyu Umumiye ve Kapitülasyonlar ile ülke, ekonomik sömürü altındaydı. Neredeyse bütün sanayi ürünlerini dışarıdan alınıyordu. Şeker, un ve hatta kiremit bile ithal ediliyordu.

Ülkede toplam 281 sanayi kuruluşu vardı. Bunların sadece %9'u devletindi. Kayıtlara göre bu kuruluşlardaki sermaye ve emeğin sadece %15'i Türkler' indi. %85'i yabancıların ve azınlıklarındı. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan 4 önemli fabrika vardı. Bunlar; Hereke İpek Dokuma, Feshane Yün İplik, Bakırköy Bez ve Beykoz Deri fabrikalarıydı.

Atatürk var olan ekonomiyi millileştirdi. Osmanlı dönemine ait tüm borçlar ödendi. Ülkenin dört bir yanında 50'ye yakın fabrika kuruldu. Bunlardan biri Kayseri TOMTAŞ Uçak fabrikasıydı. Mevcut madenler değerlendirilerek çıkarılıp işlendi. Bankaların kurulması sağlandı. Çoğu Ankara'nın doğusunda olmak üzere 4000 km'ye yakın demiryolu döşendi.

1938'de bazı tarım ürünlerinin ihracatı başlandı. Karma ekonomi ve planlı kalkınma ile ortalama %8'lik büyüme sağlandı. Böylece Atatürk ekonomide de Kurtuluş Savaşı verdi. Cumhuriyet ilan edilmeden önce ekonomik kalkınmanın pratik çözümleri için 17 Şubat-4 Mart 1923'te İzmir İktisat Kongresi yapıldı. İzmir İktisat Kongresi'nde özel teşebbüse dayanan bir kalkınma modeli esas alındı.

1923-1930 yılları arasında ülkede özel sektörü teşvik etmek için Osmanlı'dan kalan Teşvik-i Sanayi Kanunu yeniden düzenlendi. Sermaye birikimi olmadığı için, kalkınmanın özel sektör eliyle gerçekleşmesi çoğunlukla imkansızdı. Bu sorunu çözmek için Devletçilik uygulaması da Türkiye şartlarına göre düşünülmüş dinamik bir politikaydı. 1930 dünya ekonomik krizi de yine devletçiliği ve devlet müdahalesini mecbur kılıyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanan ekonomik modeller ve tercihler neticesinde; devletin eliyle sermaye birikimi oluşturulmuş ve bu tasarruflar yatırımlara yönlendirilmiştir. 1933-1938 arasında, 1. sanayi planı devreye sokularak planda tahmin edilenden daha fazla altyapı ve sanayi yatırımları ve fabrikalar o dönemde yapılmıştır. Şeker fabrikaları, tekstil fabrikaları yapılarak halka daha ucuz şeker ve basma alma imkânı sağlanmıştır. Kâğıt üretimi ve Devlet Matbaaları ile kâğıt ve kitap üretilip halkın kültürel gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Çimento, demir-çelik gibi kalkınmanın en stratejik ürünleri de üretilmiştir. Ulusal çıkarlarımızı korumak hedefiyle yabancı tekeller, madencilik, demir yolu ve limanlar devletleştirilmiştir. Türkiye özellikle 1960-1980 döneminde, dış ticareti engelleyici ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisini uygulamış ve bunun sonucunda Türk sanayi genelde fiyatlı ve kalitesiz mallar üretmiştir. 1980'den sonra, Türkiye bu modeli değiştirmiş ve dış ticareti teşvik eden ihracata yönelik sanayileşme stratejisine öncelik vermiştir. İthal malları ile rekabet, Türk sanayicilerini daha ucuz ve kaliteli mallar üretmeye teşvik etmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (I. BYKP) 1963 yılında yürürlüğe girmiş, III. BYKP (1973-1977) yılları arası Türkiye için sanayileşme

yönünden önem taşımaktadır. İlk üç planın uygulanması sonucunda, sanayileşmeyi teşvik eden politikalarla bu sektörün GSMH içindeki payı hızla artmıştır. Sektörlerin büyüme hızları ve GSYİH'deki payları Tablo 6.4.1.'de gösterilmiştir. Tablodan görüldüğü gibi, planlı dönemin ilk uygulama yılı (I. BYKP) olan 1963'te sanayinin payı %17,1 iken, plan dönemi sonunda (1967) bu oran %20,7 gerçekleşmiştir. İkinci BYKP'nin birinci yılında bu oran %21,5'e yükselmiş ve dönem sonunda da (1972) %22 ye yükselmiştir. Oran 1973'te %23,4 iken 1977'de %24.8'e çıkmıştır. İlk üç planın uygulanması neticesinde sanayi sektörünün GSMH içindeki payı yükselmiştir. Bunun nedeni sanayi sektöründeki büyüme hızlarının beklenenden yüksek seviyede gerçekleşmesidir. Ekonomide kalıcı istikrar için tarım, sanayi ve hizmet sektörleri arasında belirli bir denge olmalıdır. 1960 ve 2016 yıllarında GSYİH'nin sektörlerdeki paylarına bakıldığında;

Tablo 6.4.1. GSYİH'de Sektör Payları ve GSYİH Sektörel Büyüme Hızları

GSYİH'de Sektör Payları				GSYİH Sektörel Büyüme Hızları			
Yıllar	Tarım (%)	Sanayi (%)	Hizmetler (%)	Yıllar	Tarım (%)	Sanayi (%)	Hizmetler (%)
1960	37.50	15.70	46.80				
1963	34.60	17.10	48.30				
1967	29.30	20.70	50.00				
1968	27.9	21.50	50.60	1969	-1.20	12.10	4.80
1972	24.60	22.00	53.30	1972	1.10	10.40	10.30
1973	21.00	23.40	54.20	1973	-7.80	11.90	6.40
1977	21.00	24.80	54.20	1977	-1.90	6.90	4.40
1983	21.10	25.70	53.30	1983	-0.90	6.30	7.00
1990	17.50	25.50	47.50	1990	6.80	8.60	10.30
1995	15.70	26.30	46.00	1995	2.00	12.10	6.30
2000	13.40	28.40	58.20	2000	3.90	6.00	8.90
2005	11.40	29.20	59.40	2005	5.60	6.50	8.20
2010	9.40	21.80	68.80	2010	2.40	12.80	8.60
2011	9.00	22.50	68.50	2011	6.10	9.70	9.00
2012	8.80	21.80	65.40	2012	3.10	1.80	2.40
2013	8.30	21.60	70.10	2013	3.50	3.40	5.70
2014	8.00	22.00	70.00	2014	-2.10	3.80	3.90
2015	8.50	21.50	70.00	2015	7.00	3.20	4.60
2016 (1)	7.90	21.50	70.60	2016(1)	0.50	3.20	4.00
2017 (2)	7.90	21.70	70.4	2017(2)	3.00	4.40	5.20

Dolaylı ölçülen mali aracılık hizmetleri ve vergi sübvansiyon kalemleri sektörel ağırlıklara göre dağıtılarak GSYİH içindeki payları elde edilmiştir.

(1) Gerçekleşme tahmini ve (2) Program

1960 yılında ağırlıklı olarak tarım (%37.5) ve hizmet (%46.8) sektörlerine dayalı olan ekonominin, 2016 yılında sanayi (%21.5) ve hizmet (%70.6) sektörlerine dayandığı görülmüştür. 2015 ve 2016 yılında tüm sektörler (tarım, sanayi ve hizmet) bir önceki yıla göre büyümüş olup bu durum o yıl GSYİH'nin bir önceki yıla göre arttığını göstermektedir.

1998-2015 yılları arasında Türkiye’de GSYİH (TL ve dolar cinsinden), büyüme oranı, yıl ortası nüfus, fert başına GSYİH ve Satın Alma Gücü Paritesi ’ne göre (SAGP) fert başına GSYİH gibi ekonomik büyüklükler Tablo 6.4.2.’de verilmiştir. Bu tabloda bahsedilen büyüme oranı, ulusal gelirin bir önceki yıla oranla artışıdır.

Tablo 6.4.2. Çeşitli Yıllarda Türkiye’de GSYİH ve Diğer Parametreler

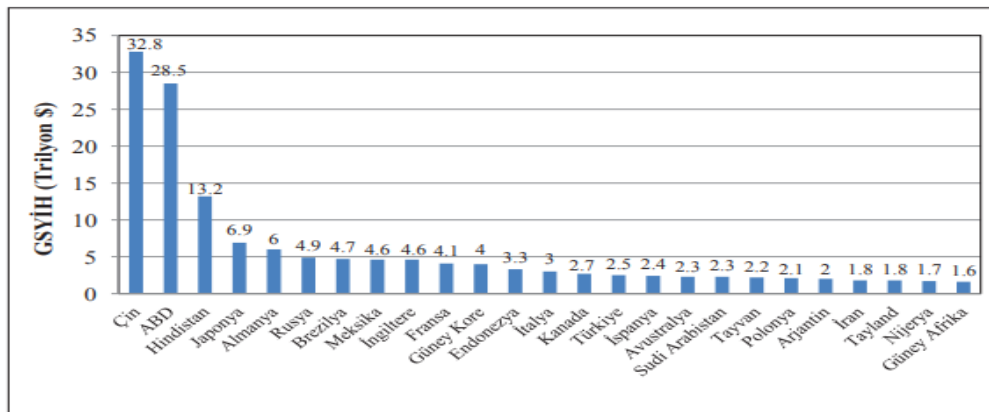
Yıl	GSYİH (Milyon TL)	GSYİH (Milyar Dolar)	Büyüme Oranı (%)	Yıl Ortası Nüfus		Fert Başına GSYİH (Dolar)	Satın Alma Gücü Paritesi'ne (SAGP) Göre Fert Başına GSYİH (Dolar)
				1000 Kişi	Yüzde Değişim		
1998	70203	270.97	2.31	62464		4338	8568
1999	104596	247.56	-3.37	63364	1.44	3907	8171
2000	166658	265.37	6.77	64269	1.43	4129	9183
2001	240224	196.74	-5.70	65166	1.40	3019	8623
2002	350476	230.48	6.16	66003	1.28	3492	8667
2003	454781	304.92	5.27	66795	1.20	4565	8796
2004	559033	390.38	9.36	67599	1.20	5775	10159
2005	648932	481.51	8.40	68435	1.24	7036	11394
2006	758391	526.43	6.89	69295	1.26	7597	12911
2007	843178	648.75	4.67	70158	1.25	9247	13884
2008	950534	742.07	0.66	71052	1.27	10444	15021
2009	952559	616.73	-4.83	72039	1.39	8561	14550
2010	1098799	731.64	9.16	73142	1.53	10003	16003
2011	1297713	774.01	8.77	74224	1.48	10428	17781
2012	1416798*	786.28	2.13	75176	1.28	10459	17967
2013	1567289*	823.04	4.19	76142	1.29	10822	18695
2014	1748168*	799.37	3.02	77182	1.36	10395	19610
2015	1953561*	719.97	3.97	78218	1.34	9257	19917
2016 (5)	2140000	726.00**	2.90	78151**	1.34	9243*	20396
2017 (6)	2404000	756.00**	-	78965**	-	9529*	21067

(5) İlgili veriler gerçekleşme tahmin verileridir.

*TÜİK nüfus projeksiyonuna göre

(6) İlgili veriler programdaki hedef verileridir.

Tablo 6.4.3. 2025 Yılında Dünyanın En Büyük 25 Ekonomisi (GSYİH)



Türkiye’de GSYİH değeri 265,37 milyar dolar, büyüme oranı %6,77, yıl ortası nüfusu 64.269 milyon kişi, fert başına GSYİH değeri 4129 dolar olduğu ve SAGP’ye göre GSYİH değeri 9.183 dolar iken; aynı parametrelerin 2016 yılında sırasıyla 726 milyar dolar, %2,9, 78,15 milyon kişi, 9.243 dolar, 20.396 dolar değerlerini aldığı görülmektedir. Sadece 15 yıllık bir süreçte GSYİH’nin yaklaşık 2.7 katına ve kişi başına GSYİH’nin 2.23 katına çıkarak olumlu yönde sanayileşme adımlarının atıldığı görülmüştür. The Economist Dergisi projeksiyonunda; Satın Alma Gücü Paritesi (SAGP) dikkate alınarak 2025 yılında dünyada en büyük 25 ekonomiye sahip ülkeler sırasıyla Tablo 12’de verilmiştir. Bu projeksiyona göre; 2025 yılında dünyanın en büyük ilk beş ekonomisinin sırasıyla Çin (32,8 trilyon \$), ABD (28,5 trilyon \$), Hindistan (13,2 trilyon \$), Japonya (6,9 trilyon \$) ve Almanya (6 trilyon \$) olacağı öngörülmektedir. Türkiye’nin 2015 yılı GSYİH’si 0,72 trilyon \$ (19. büyük ekonomi) iken; 2025 yılında 2,5 trilyon dolar (15. büyük ekonomi) olacağı tahmin edilmektedir.

6.5. Türkiye’de Temel Sanayileşme Sorunları

6.5.1. Ekonomik Risk Ölçütleri

Büyüme için dış kaynak girişine kesinlikle ihtiyacı olan Türkiye ekonomisinin 2016 ortasından itibaren risk göstergelerinin hızla yukarılara çıktığı gözlemlenmiştir. Mevcut bu durum, özellikle yabancı yatırımcılar tarafından yakından izlenmekte ve Türkiye’ye ilişkin yeni kararlar alınmaktadır.

Ülkelerin risk ölçümlerinden biri de CDS’dir (Kredi Risk Takası/Primi-Credit Default Swap). Bir ülkenin devlet kâğıdına yapılan yatırımın sigortası anlamını taşıyan CDS’lerin yükselmesi, ülke riskinin de (yatırım için) artması anlamına gelmektedir. Kredi Risk Primi (CDS), ülkeler arasında riskleri ölçmek için kullanılmaktadır. CDS, bir kişi ya da kuruluşun, kredi sahibinin alacağına ödenmemesi riskinin bir çeşit sigorta edilmesi karşılığıdır. Uluslararası kurum ve kuruluşlar Türkiye’yi dünyada beş kırılğan ülke dahilinde göstermektedir. Bloomberg’in bazı ülkeler için sürekli yayımladığı CDS’nin (Kredi Temerrüt Takas), dolayısıyla iflas riskinin, en yüksek olduğu ülkenin Türkiye olduğu görülmektedir. CDS yüksek olduğu için Türkiye daha pahalı borç kullanabiliyor. Kırılğan beşli ekonomiler içinde Türkiye, kur artışı ve CDS’nin artması nedeniyle diğerlerinden ayrılmıştır (Tablo 6.5.1.1.). 12 Ocak 2017 itibarıyla, CDS risk primlerinin verilerine göre en kırılğan ekonomi Türkiye olarak gösterilmektedir. Ülkemiz, en kırılğan beş ekonomi içerisinde enflasyon oranı (%8) ve CDS risk primi (296.5) en yüksek olan ülkedir. CDS risk priminin bu derece artmasında, iç siyasi sorunlar, özellikle başkanlık tartışmaları ve referandum, yabancı yatırımların ciddi oranda düşmesi, kur artışı, turizm ve dış ticarete düşüş etkili olmuştur.

Tablo 6.5.1.1. Kırılgan Beşli Ekonomiler

	CDS (12 Ocak 2017)	Enflasyon Oranı (%)	Nominal Faiz Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)
Brezilya	255.66	6.29	13.0	11.90
Türkiye	296.50	8.00	8.53	11.30
Güney Afrika	218.00	6.60	7.00	27.10
Hindistan	-	3.63	6.25	4.90
Endonezya	-	3.02	4.75	5.61

Tablo 6.5.1.2. Üç Ülkenin Ekonomik Göstergeleri

	Brezilya	Türkiye	Güney Afrika
GSYİH (Milyar Dolar)	1775	718	313
Fert Başına Milli Gelir (Dolar)	11159	11525	7575
Büyüme (%)	-0.8	-1.8	0.2
İşsizlik (%)	11.9	11.3	27.1
Enflasyon (%)	6.29	8.00	6.60
Cari Açık/GSYİH (%)	-3.3	-4.5	-4.4
Dış Borç (Milyar Dolar)	335.6	421.5	132.4
Dış Borç/GSYİH (%)	18.9	58.7	42.3

Ülkemizde bu durumun devam etmesi halinde, dış borçlar açısından büyük sorunların yaşanacağı tahmin edilmektedir. Dış borcu ödemek içinse gelir artışının yanı sıra, turizm gibi ülkemize döviz getiren kaynakların artışına ihtiyaç duyulmaktadır Merrill Lynch (ML) (merkezi New York'ta bulunan dünya çapında büyük yatırım bankası) gelişen piyasalar raporunu 2017'de yayımladı. Raporunda sırasıyla Brezilya, Türkiye ve Güney Afrika gelişen ülkeler arasında en riskli üç ülke olarak açıklanmıştır. Bu üç ülke için 2017 yılında, durgunluk, dış borç, dış açık, yabancı sermaye çıkışı gibi göstergeler risk oluşturmaktadır. 2013 yılında da Morgan Stanley, Ağustos ayı raporunda gelişen ülkeler içinde beş ülkeyi kırılgan beşli olarak açıklamıştı. O zaman bu beş ülkeden ikisi olan Hindistan ve Endonezya bugünkü ML kırılgan üçlüsünde yer almamaktadır. Rapora göre dış açığı ve net uluslararası yatırım pozisyonu/GSYİH oranı olarak, gelişen 56 piyasa arasında en zayıf ülke Güney Afrika, 55. sırada ikinci ülke ise ne yazık ki Türkiye'dir. Her üç ülke de yabancı yatırım sermayesi, spekülasyon sermaye ve sıcak para girişine bağlı olarak büyümüştür. Türkiye'nin ithal girdiye bağlı bir üretim yapısı geliştirdiği bilinmektedir, şimdi yabancı sermaye çıkışı, bu ülkeleri daha çok etkileyecektir. Bu üç ülkenin ekonomik göstergeleri Tablo 15'de yer almaktadır. Tablodan ülkemizin toplam dış borcunun (421,5 milyar dolar), dış borç/GSYİH oranının (%58,7), cari açık/GSYİH oranının (%-4.5) ve enflasyon oranının (%8) diğer ülkelere göre daha yüksek olduğu

anlaşılmaktadır. Ekonomik risklerin en başında Türkiye'nin cari açık, dış borç ve döviz pozisyonu açığı gelmektedir. Türkiye'nin öncelikli sorunları olarak; cari açık, düşük büyüme ve turizm gelirlerindeki gerileme öne çıkmaktadır. Dış borçlanma ihtiyacı artmakta, fakat ekonomideki kırılganlık ve siyasi risklerin artması nedeniyle dış borçları çevirmek bir hayli zorlaşmaktadır. Ekonomik kırılganlık veya finansal kırılganlık; makroekonomik dengede, kredi faiz oranları, cari işlemler dengesi, kısa vadeli ve uzun vadeli borçlanma gibi genel finansal araçlardaki bozulmalar sonucu borç/öz kaynak dengesinin bozulmasıyla borcunu ödeyemez hale gelme durumu neticesinde yeni borçlanma döngüsü içerisine girilmesi şeklinde tarif edilmektedir. Finansal krizlere karşı öncü göstergeler olan finansal kırılganlık göstergeleri, ekonomik yapının içinde bulunduğu ve gelecekte neyin beklendiği hakkında çok ciddi ipuçları vermektedir. Ekonomik kırılganlıkları incelemek amacıyla çeşitli göstergeler kullanılmaktadır. Bu göstergeler "Dış Kırılganlıklar, Mali Kırılganlıklar ve Finansal Kırılganlıklar" olarak sınıflandırılabilir. Bu kırılganlıkların değerlendirilmesi için kullanılan temel göstergeler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Dış Kırılganlıklar

- Uluslararası döviz rezervleri / Ülkenin kısa vadeli dış borcu
- Uluslararası döviz rezervleri / GSYH
- Toplam dış borç / GSYH
- Toplam dış borç / Toplam yıllık ihracat Reel kurun (REER) aşırı değerlenmesi (yerli paranın yabancı para karşısında gereğinden fazla değer kazanması)

Mali Kırılganlıklar

- Bütçe açığı / GSYH
- Kamu açığı / GSYH
- Toplam kamu borcu / GSYH
- Vadesi 12 ay içinde dolan borç / GSYH
- Kamu dış borcu / GSYH

Finansal Kırılganlıklar

- Kredi / Mevduat oranı
- Yıllık kredi büyümesi
- Toplam krediler / GSYH
- Finansal sektörün yabancı bankalar borcu / GSYH

Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi

Birleşmiş Milletler (BM) Kalkınma Politikası ve Analiz Bölümü (UNDESA-United Nations Development Policy and Analysis Division) tarafından üç yılda bir yayımlanır. Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi'nin en son hali 2015 yılında yayımlanmıştır.

Bu endeks dışsal ekonomik ve çevresel şoklara karşı ülkelerin yapısal kırılabilirliğini test etmektedir. Bu endeksin yayımlanmasının iki amacı vardır. Birincisi, az gelişmiş ülkeler arasında yardım ve ticaret konusunda seçim yapabilmek; ikincisi ise gelişmekte olan ülkeler arasında yardım tahsisi için diğer geleneksel tedbirlere ek olarak kullanılmak şeklindedir. Ülkelerin gelişmişlik seviyelerini belirlemek veya az gelişmişliği meydana çıkarmak için ana kriterler; kişi başına gelir, insan sermayesi veya beşerî sermaye ve Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi'dir. Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi, Maruziyet Endeksi ve Şok Endeksi olmak üzere iki alt endeksten meydana gelmiş olup, bu endeksler ve parametreleri aşağıda açıklanmıştır.

Maruziyet Endeksi

- Boyut alt endeksi (nüfus, 1/8 oranında),
- Konum alt endeksi (uzaklık, 1/8 oranında),
- Ekonomik yapı alt endeksi (mal ihracatı konsantrasyonu, 1/16 oranında);
- Tarım, ormancılık ve balıkçılığın payları, 1/16 oranında)
- Çevre alt endeksi (düşük kıyı bölgelerindeki nüfusun payı, 1/8 oranında) gibi dört alt endeksten oluşmaktadır. Şok Endeksi ise
- Ticaret şok alt endeksi (mal ve hizmet ihracatındaki istikrarsızlık, 1/4 oranında),
- Doğal şok endeksi (doğal afetlerin kurbanları ve tarımsal üretimdeki istikrarsızlık, 1/4 oranında) gerçekleşmek üzere iki temel alt endeksten oluşmaktadır.

Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi, bu iki temel endeksin aritmetik ortalaması alınarak belirlenmektedir. Ekonomik Kırılabilirlik Endeksi ve alt endeksleri 0 ile 100 arasındaki değerlerde değişmekte olup, endeksin yüksek değerde olması yüksek düzeyde kırılabilirlik tanımlamasına gelmektedir.

Tablo 6.5.1.3. Seçilmiş Ülkelerin Ekonomik Kırılganlık Endeksi (2015 Yılı)

Ülke	Endeks sıralaması	Endeks değeri
Türkiye	1	11.8
Güney Kore	2	13.2
Cezayir	3	14.7
Suudi Arabistan	4	15.1
Fas	5	16.4
Güney Kıbrıs Rum Y.	6	16.8
Lübnan	7	16.9
Fildişi Sahili	8	18.0
Tunus	9	18.2
Mısır	10	18.7
Malezya	12	18.9
İsrail	14	19.8
Brezilya	15	20.3
Çin	17	20.7
İran	18	21.8
Hindistan	20	22.3
Suriye	54	29.7
Gürcistan	61	31.4
Afganistan	79	35.1
Ermenistan	85	36.3
Irak	104	40.0
Sudan	126	49.9
Kiribati	145	71.5

Seçilmiş ülkelerin 2015 yılı Ekonomik Kırılganlık Endeksi ve endeks sıralaması Tablo 6'da verilmiştir. Ekonomik Kırılganlık Endeksi kapsamında 145 ülke değerlendirilmekte olup, tablodan Ekonomik Kırılganlık Endeksi sıralamasında ilk sıradaki ülkenin 11.8 endeks değeriyle Türkiye; son sıradaki ülkenin (145. ülke) ise 71.5 endeks değeriyle Kiribati olduğu görülmektedir. Oxford Üniversitesi bünyesindeki danışmanlık şirketi Oxford Economics'ın aylık Gelişen Piyasalar Kırılganlık Karnesi'nin Şubat ayı güncellemesinde (2017) gelişen 13 piyasa içinde en kırılgan ülke olarak Türkiye seçilmiştir. Bu 13 ülke; Türkiye, Güney Afrika, Malezya, Çin, Güney Kore, Tayland, Filipinler, Hindistan, Rusya, Endonezya, Polonya, Meksika ve Brezilya şeklinde dizinlemektedir.

Bu ülkelerde ekonomilerin dış şoklara dayanıklılığını ölçmek için 17 gösterge kullanılıyor, siyasi faktörler ise dikkate alınmıyor. Ülkemiz ve seçilmiş ülkelerin kalkınmışlık göstergeleri Tablo 16'da verilmiştir. Bu tablodaki ülkeler; beş yaş altı ölüm oranı, beklenen yaşam süresi gibi kalkınmışlık göstergeleri açısından karşılaştırıldığında; en kalkınmış ülke

olarak Güney Kore, en az kalkınmış ülke olarak ise Güney Afrika gözlenmektedir. Güney Kore'yle ülkemiz karşılaştırıldığında ise her açıdan ülkemizin daha az kalkınmış olduğu söylenebilir. Daha net bir şekilde açıklamak gerekirse, ülkemizin GSYİH'si 5 yıldır 10.000 dolar orta gelir tuzağında iken, Kore'nin kişi başına milli geliri 25000 dolar civarındadır. Türkiye cari açıkla boğuşurken Güney Kore 2016 yılında 100 milyar dolar civarında cari fazla vermiştir. 4.2 Sanayide Yatırım Sabit sermaye yatırımı, sermaye stokuna (üretim araçları mevcudu) yapılan ilave olarak tanımlanmaktadır. Yapılan ilaveye amortisman dahil ise gayri safi yatırım, dahil değil ise safi yatırım söz konusudur.

Tablo 6.5.1.4. Kalkınmışlık Göstergelerinde Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler

Kalkınmışlık Göstergeleri	Türkiye	Güney Afrika	Malezya	Güney Kore
Beş Yaş Altı Ölüm Oranı (Binde)	16	55	8	2
Beklenen Yaşam Süresi (Yıl)	73	52	73	81
Kişi Başına CO ₂ Emisyonu	5.0	9	7	12
Nüfus (Milyon)	79.8	54.9	30.7	49
Nüfus Artış Oranı (%)	1.2	1.2	1.6	0.3
İnternet Kullanımının Nüfus Oranı (%)	36	9	55	80
GSYİH (Milyar Dolar)	720	350	230	1000
GSYİH Yüzdesi Olarak İhracat (%)	36	9	56	50
GSYİH Yüzdesi Olarak İthalat (%)	37	9	57	45

6.5.2. Sanayide Yatırım

Sabit sermaye yatırımı, sermaye stokuna (üretim araçları mevcudu) yapılan ilave olarak tanımlanmaktadır.

Yatırım harcamaları üç grupta değerlendirilir.

- Makina ve teçhizat gibi sermaye malları,
- Bina, yol, köprü ve baraj gibi altyapı,
- Firmaların depolarında bulundurdukları hammadde, yarı mamul ve mamul mal stoku şeklindedir.

Plasman; paranın gelir getirici bir alacağa, menkul veya gayrimenkule bağlanmasıdır. Mevduat, borsa, döviz, altın, devlet iç borçlanma senetleri gibi araçlara uygulama ya da finansal yatırım araçları olarak da ifade edilmektedir. Bir bina inşaatı veya bir fabrika yapılması yatırım olarak değerlendirilirken, mevcut bir binanın veya mevcut bir fabrikanın satın alınması makro açıdan (ülke açısından) bir yatırım değildir. Çünkü bu şekilde ekonomik yeni bir üretim kapasitesi yaratılmamakta, yalnızca mevcut bina ve fabrika el değiştirmektedir.

Türkiye’de imalat sanayinin yarattığı katma değerın teknoloji gruplarına göre dağılımı ile gerçekleştirilen ihracatın teknoloji bazındaki dağılımı (%) olarak Tablo 6.5.2.1.’de verilmiştir. Ülkemizde 2011 yılında imalat sanayinde daha çok düşük teknoloji (%29) ve orta-düşük teknoloji (%38,1) malların üretildiği görülmektedir.

2011 yılında yüksek teknoloji payının en yüksek olduğu ülkeler; Güney Kore (%24,5), Japonya (%20,8), İngiltere (%19,2) ve ABD (%17,9) olarak açıklanmıştır.

2011’de düşük teknolojinin en az olduğu ülkeler Güney Kore (%8,1), Almanya (%9,1) ve Japonya (%13,7); düşük teknolojinin en yüksek olduğu ülkeler ise Portekiz (%48,0), Yunanistan (%46,6) ve Meksika’dır (%31,1). Türkiye’de bu oran yukarıda da belirtildiği gibi %29,0’dır.

Düşük teknolojide yaratılan katma değerın, toplam içinde tüm ülkelerdeki payının yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Bu da birçok sanayi kolunda üretilen mamullerin düşük teknoloji ile üretilmesi ve bunların insan yaşamındaki yerinin vazgeçilmez olması şeklinde değerlendirilmektedir. Tablo 6.5.2.1.’den, Türkiye’de toplam ihracat içinde orta-yüksek teknoloji ihraç mallarının %23,6, orta-düşük teknoloji ihraç mallarının %29,1, düşük teknoloji ihraç mallarının %39,8 ve yüksek teknoloji ihraç mallarının %7,5’lik bir paya sahip olduğu görülmektedir. İhracatın teknoloji bazındaki dağılımıyla ilgili değerlendirmeler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Türkiye düşük katma değerli malların egemen olduğu bir ihracat yapısına sahiptir.

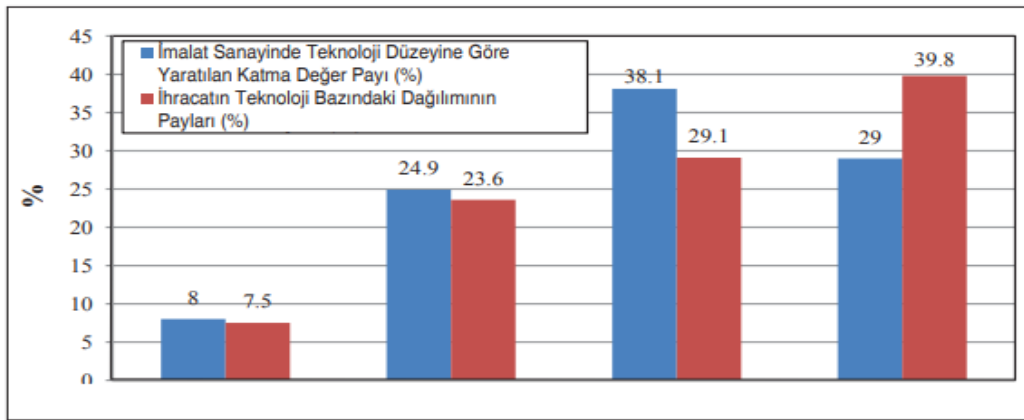
Türkiye çoğunlukla makina imalat sanayi alt sektörlerinin olduğu Orta-Yüksek teknoloji ihraç mallarında %23,6’lık bir paya sahiptir.

- Gelişmiş ekonomilerde Yüksek ve Orta-Yüksek teknolojilerin uygulandığı sanayilerdeki ürünlerin ihracat içindeki payları %60’ı geçmiş olup, bu ülkeler Japonya (%85,3), ABD (%78,2), Meksika (%77,9), Almanya (%75,2), İngiltere (%74,5), Fransa (%66,4) ve Güney Kore (%68,3) şeklinde sıralanmaktadır.
- 2011 yılında Türkiye için bu değer %31,1 olmaktadır.
- Türkiye düşük teknoloji ihraç ürünlerinde %39,8 payla sondan ikinci sırada (Yunanistan %50, Portekiz %37,1) yer almaktadır.

Bu göstergeler sonucunda, makina imalat sanayinin yeniden yapılandırılmasının kaçınılmaz bir zorunluluk olduğu görülmektedir. Aksi halde bu sektörde üretilen mallar yine düşük katma değerli ürünler olmaya devam edecektir.

Bu sebeple, genelde Türkiye sanayisinin, özelde makina imalat sanayisinin, yürütülecek araştırmalar veya AR-GE faaliyetleri ile özgün ürüne yönelmesi ve teknoloji-bilimsel araştırma düzeyini yükseltmesi mecbur görülmektedir. 1990-2010 yılları arasında Türk imalat sanayinde yapılan sabit yatırımların teknoloji gruplarına göre dağılımı Tablo 18’de verilmiştir. 2010 yılındaki yatırımların daha çok düşük (%36.03) ve orta-düşük (%31,96) teknoloji gruplarına yapıldığı görülmüştür. Bu durum, 20 yıllık süreçte çok fazla değişmemiş olup, ileri teknoloji gruplarına yapılan yatırım %2,7-3,96 düzeyinde kalmıştır. Türkiye’de sabit sermaye yatırımlarının hangi teknolojik gruba yoğunlaştığı da incelenmiş olup, imalat sanayinin “teknolojik yapısı” hakkında fikir sahibi olabilmek amacıyla Tablo 18 elde edilmiştir. Bu tablo hazırlığında, kamu sektörünün tamamı ile

Tablo 6.5.2.1. Türk İmalat Sanayinde Teknoloji Düzeyine Göre Yaratılan Katma Değer Payı ve İhracatın Teknoloji Bazındaki Dağılımı (2011)



Tablo 6.5.2.2. 1990-2010 Yılları Arasında Türkiye İmalat Sanayinde Yapılan Sabit Yatırımların Teknoloji Gruplarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Yüksek	Orta-Yüksek	Orta-Düşük	Düşük
1990	3.62	17.08	50.16	29.14
1995	2.93	18.13	36.95	41.99
2000	2.79	25.40	31.02	10.79
2005	3.27	26.49	30.46	39.78
2008	3.60	27.16	31.02	38.22
2009	3.81	27.86	31.19	37.14
2010	3.96	28.05	31.96	36.03

Özel sektörün 50'nin üzerinde işçi çalıştıran işyerleri değerlendirilmiş olup havacılık ve uzay dikkate alınmamıştır. Ülkemizde imalat sanayi yatırımlarının %38,41'i düşük teknoloji, %33,41'i orta-düşük teknolojiye sahip alanlara %24,73'ü orta-yüksek teknoloji ve %3,45'i yüksek teknoloji ağırlıklı olduğu görülmüştür. İmalat sanayi yatırımları çoğunlukla (%71,82) düşük ve orta-düşük teknolojiye sahip alanlara yapılmış olup, makina-imalat sanayine yapılan yatırımların %6,54 ile orta-yüksek teknoloji grubunda, nispeten kısıtlı olduğu görülmüştür. Bu nedenle, ülkemizde yüksek katma değerli yüksek ve orta-yüksek teknoloji gruplarına yapılan yatırımların daha fazla desteklenmesi ve teşvik edilmesi gerektiği çok nettir. Yabancı sermayeli yatırımların teşvik edilmesinin bir gerekçesi teknoloji getirmesidir. Ancak TÜİK'in yayımladığı yabancı kontrollü girişim istatistikleri, ileri veya yüksek teknoloji getiren yabancı sermaye oranının çok düşük olduğunu (%4,4 düzeyinde) göstermektedir (Tablo 6.5.2.3.). Genelde yabancı sermayenin sıfırdan yatırım yapması halinde teknoloji getirdiği, kârlı ve kurulu işletmeleri satın alan yabancı sermayenin ise teknoloji getirmediği, ilave istihdam ve ilave katma değer yaratmadığı bilinen bir gerçektir. Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı yatırım sermayesi toptan ve perakende ticaret sektörünün %21,5'ini ve kritik bir sektör olan bilgi ve iletişim sektörünün %41,7'sini kontrol etmektedir. Üretim değerine göre 2014 yılında sanayi ve hizmet sektöründe yabancı kontrol oranı %13,8'dir. İmalat sanayinde bütün ürünleri tamamıyla yabancı kontrolündedir (%89,6). Tablo 6.5.2.3.'de imalat sanayinde yabancı kontrolünün yüksek olduğu ilk beş sektörü (%) olarak göstermektedir. Ayrıca bankacılık sektöründe de yabancı kontrolünün %50'ye ulaştığı bilinmektedir. Bu nedenle, Türkiye'nin yabancı sermaye politikasını değiştirmesi gerektiği açıktır. Bu amaçla, bankacılık başta olmak üzere kritik sektörlerde yabancı kontrolüne sınır getirilmeli, spekülatif yabancı sermayenin ve sıcak paranın fiziki yatırımlara yönlendirilmesi de teşvik edilmelidir.

Tablo 6.5.2.3. Türkiye’de İmalat Sanayi Yatırımlarının Sektörler Bazında Teknoloji Seviyelerine Göre Dağılımı (1990-2010 Ortalaması)

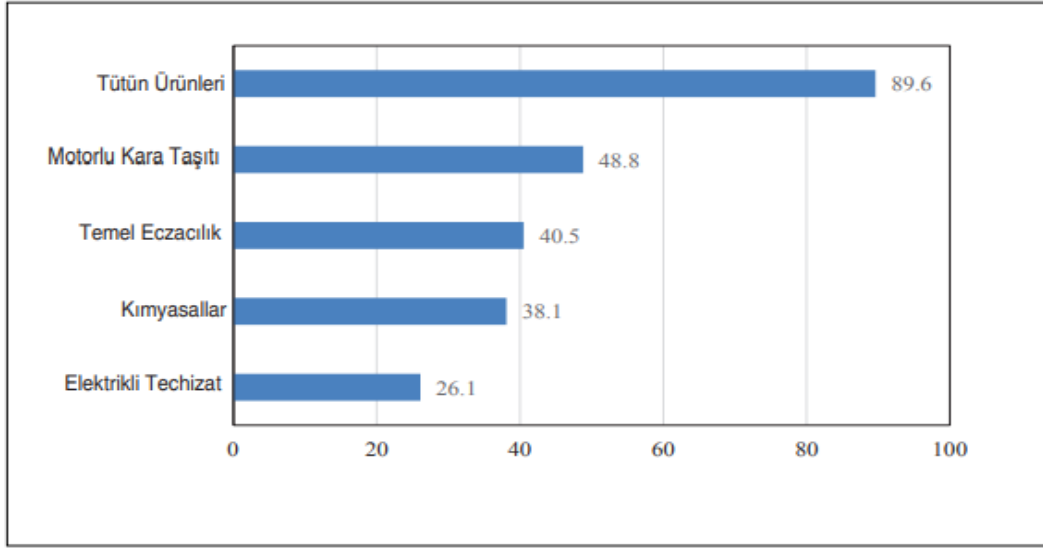
Sektörler	Yatırım (%)
Yüksek Teknoloji	
Havacılık ve Uzay	Veri yok
Bilgisayar ve Büro Makinaları	0.07
Elektronik-Haberleşme	1.73
İlaç	1.65
Toplam	3.45
Orta-Yüksek Teknoloji	
Meslek, Bilim ve Ölçü Aletleri	0.68
Taşıt Araçları	9.71
Elektrik Makinaları	3.05
Kimya Sanayi	4.75
Makine İmalat Sanayi	6.54
Toplam	24.73
Orta-Düşük Teknoloji	
Lastik ve Plastik Sanayi	4.30
Gemi Yapımı	0.30
Demir-Çelik	10.24
Demir-Çelik Dışı Metaller	1.31
Metal Olmayan Mineraller	10.00
Metal Eşya	3.70
Petrol Rafinerileri ve Ürünleri	2.90
Diğer İmalat Sanayi	0.66
Toplam	33.41
Düşük Teknoloji	
Kâğıt ve Basım Sanayi	5.10
Tekstil ve Konfeksiyon	20.46
Gıda, İçki ve Tütün	10.57
Orman Ürünleri	2.28
Toplam	38.41
Genel Toplam	100.00

Fiziki yatırımlar içinde ise yüksek teknoloji getiren yabancı sermaye daha fazla teşvik edilmelidir. 2015 yılında ABD şirketlerinin elde ettiği toplam 1,68 trilyon dolarlık gelirin 777 milyar doları teknoloji şirketlerinin elinde bulunduğu görülmüştür.

Tablo 6.5.2.4. İmalat Sanayindeki Yabancı Kontrollü Üretimin, İşletmelerin Kullandığı Teknolojiye Göre Dağılımı (2014)

Teknoloji Düzeyi	Yüzde (%)
Yüksek	4.4
Orta-Yüksek	56.4
Orta-Düşük	18.3
Düşük	20.9
Toplam	100

Tablo 6.5.2.5. İmalat Sanayinde Yabancı Kontrolünün En Yüksek Olduğu İlk Beş Sektör (%)



Türkiye’de yüksek teknoloji ürünlerinin imalat sanayi ürünleri ihracatı içindeki payı %3,2 oranında olduğu 10 yıl önce ise bu payın %6 düzeyinde olduğu bilinmektedir. 2015 yılında Türkiye’nin en büyük 500 sanayi kuruluşunun toplam kârı 28 milyar lira (yaklaşık 9,75 milyar dolar) civarındadır. Gilead Sciences adlı 1987 yılında kurulmuş bir biyoteknoloji şirketinin 2015 yılı kârının 18,1 milyar dolar olduğu belirlenmiştir. Bu durum, ülkemizde yüksek teknolojiye dayalı imalat sektörüne duyulan ihtiyacı göstermektedir.

Enflasyon-Yatırım İlişkisi Arz talep dengesinin, üretim-tüketim dengesinin bozulması, ekonomide risklerin artması, rekabet ortamının kısıtlanması, verimliliğin düşmesi gibi nedenlerle enflasyon ortaya çıkmaktadır. Enflasyon bir istikrarsızlık göstergesidir. İstikrarsız ekonomilerde yapısal sorunlar; piyasada oligopol yapılar olduğu için maliyet artışları (reel ücretlerin artması veya kur artışı sonucu ithal malların fiyatlarının artması ile tüm üretim maliyetlerinin artması) fiyat artışının sürekli olmasına sebep olmakta ve dolayısıyla enflasyona dönüşmektedir.

Maliyet artışı, kapasite kullanım oranının düşük olması (ortalama %75) ile kur artışı, verimlilikte düşme ile izah edilebilmektedir. TÜİK verilerine göre, enflasyonda yükseliş 2017 yılı Nisan ayında devam etmiş olup yıllık TÜFE %11.87’ye yükselmiştir. Bu dönemde enflasyonun yükselmesinin en büyük nedeni kur artışlarıdır. Enflasyonun; para, istihdam ve yatırım başta olmak üzere, ülkedeki rakamsal değerleri belirsizleştirdiği bilinmektedir. Enflasyon nedeniyle paraya olan yüksek talep, “paranın fiyatı” olan faiz oranlarını artırır ve girişimci parasını yüksek faiz veren aracı (banka ve finans) kurumlarında değerlendirir.

Ayrıca, rant olarak adlandırılan arsa, bina, döviz vb. alanlara da yatırımlarını aktararak risksiz kazanç yolunu seçmek zorunda kalmaktadır. Bu sonuç; reel yatırımların (üretim yönelik girişimlerin) durmasını, istihdamın azalmasını ve ülke ekonomisinin küçülmesini sağlamaktadır. Enflasyon, paranın fiyatı olan faizleri artırmakta ve faizlerin yükselişi de kredilerin yükselmesine neden olmaktadır. Faizlerin yükselmesi, kredi kullanım bedellerini de yükseltecek ve yatırım yapmayı düşünen bir girişimciyi (ya da tüketiciyi) yatırım düşüncesinden vazgeçirecek ve böylece yatırımlardan vazgeçilmesiyle birlikte, istihdamın durması söz konusu olacaktır. Yüksek enflasyon, ülkedeki ekonomik yapıyı, yatırım kabiliyetini ve verimliliği doğrudan ve olumsuz etkileyeceği için diğer ülkelerle olan ekonomik rekabet gücü büyük darbe alacaktır. Ayrıca ekonomik büyüme ve istihdam için gerekli olan yabancı yatırımlar, ekonomideki riskler nedeniyle kaçacak, kredi kuruluşları bu yüksek risk nedeniyle çok yüksek faizli borç verme durumuna girecektir. Yüksek enflasyonla birlikte ortaya çıkan çeşitli sosyo-ekonomik ve psikolojik sorunlar (ümitsizlik, çıkar ilişkisi, dayanışma ruhunun yitirilmesi, yoksulluk, bozuk kentleşme ve yapılaşma, ahlaki çöküş vb.) kişileri, dolayısıyla toplumu derinden etkileyecektir.

7. ULAŞIMDA KALKINMA

Ulaşımı; en küçük yerleşim yerinden başlamak üzere köy, mahalle, kasaba, ilçe, il, büyükşehir ve ülkeler arasındaki deniz, kara, hava ve demiryolu olarak insan, ürün ve haberlerin taşınması olarak açıklayabiliriz.

1. Ulaşım neden önemli ve neden çok büyük maliyetli yatırım gerekiyor:

İnsanların bir yerden diğer bir yere kısa sürede ulaşması için, üretilen mal ve hizmetlerin nakledilmesi, hedef pazara ulaşması ve yerel ve ulusal anlamda ithalat ve ihracat yapabilmeleri ve hedef pazara düşük maliyetle ulaşması için kişiler, yerel ve devletlerin yapmış olduğu bir hizmet ve ulaşım araçlarının geçiş yaptığı girişimlerdir.

Bu yapılan girişimler kısaca yollar olarak tanımlanır ve bunlar havayolu, denizyolu, karayolu ve demiryolu, boru hatları ile beraber iletişim içi telefon ve uydu sistemlerini de belirtebiliriz.

Satılan ve üretilen ürünlerin bir yerden diğer bir yere ulaşılması için nakliye ve ulaşım maliyetleri ürünün fiyatında çok önemli bir maliyettir. Bu maliyetin asgari bir maliyet oluşması için tüm devletler ulaşımaya çok önem vermekte ve devletin gelirlerinin büyük bir kısmını yolların yapımına harcamaktadır.

Ülkemizde bu ulaşımaların çok daha düşük maliyetli olması için gerekli koşullar coğrafi yapıya çok uygun olmasa da üç bir tarafının denizlerle çevrili olması denizyolunu demiryoluna ve karayoluna bağlayacak imkanlarımız bir hayli fazladır.

Yapılacak limanlar ile yolcu, Roro ve yük gemilerinin demiryolu ve karayollarıyla bağlantısı oluşturulabilir ve bölgesel ulaşım engelleri ortadan kaldırılarak ulaşım maliyeti çok düşük seviyelere getirebiliriz.

Ülkemizde yapılan en önemli ulaşım projeleri, büyük ve imkanları geniş havalimanları, İstanbul boğaz köprüleri, (15 Temmuz, Fatih Sultan Mehmet ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri) Avrasya Tüneli, Marmaray, Kuzey Marmara oto yolu, Osmangazi köprüsü, Bolu Tüneli, duble ve oto yollar gelmektedir.

7.1.Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları

Ülkelerin ekonomik faaliyetleri, mal veya hizmet şeklindeki ürünlerinin imkanlar nispetinde geniş pazarlara sunulmasıyla sürdürülmektedir. Bu, gelişmiş bir ulaşım ağına ihtiyaç

duyulmasına sebep olur. Ulaşımın dizayn edilmesi, planlanması ve alt yapı yatırımları, büyük ölçüde devlet tarafından sağlanmaktadır. Ulaşım sistemlerinden hangisinin ne kadar geliştirileceğini, sistemler arasındaki dengelerin nasıl inşa edilmesi gerektiğine kadar birçok konuda devletin karar vermesi, yatırımlar yapması veya özel sektörü yatırımlara yönlendirmesinin sağlanması gerekmektedir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ulaşımda öncelikle demiryolu tercih edilmiştir. Ekonomik imkânlardaki kısıtlı imkanlara karşılık demiryolu yatırımları, farklı pazarlara ulaşmak ve ülke üzerinde söz sahibi olmak isteyen yabancı devletlerin ilgisi nedeniyle, yabancı ülkelere sağlanan kredi ile yapılmaya ve işletilmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ardından, şartlar ve imkânlar elverdiği ölçüde, ülkedeki yabancı şirketlerin işlettiği demiryolu hatları devletleştirilmiş ve bu hatlara yenileri ilave edilmiştir. Türkiye'nin ulaştırma politikasında zaman içinde birtakım değişiklikler meydana gelmiş ve özellikle 1950'lerden itibaren karayolu ulaşımı, genel ulaştırma politikası içinde öncelik kazanmıştır. Deniz ulaşımında ise, uzun yıllar istenilen derecede bir gelişme sağlanamamıştır. Özellikle nicelik açısından büyük bir atılım yaşanmasına rağmen, deniz ticaret filosunun nitelik açısından önemli sorunları vardır. Gelir seviyesinin ve talebin artmasına bağlı olarak Türkiye, hava ulaşımında ancak 1980 sonrasında bir ilerleme gerçekleştirmiştir. Türkiye'de tüm ulaşım sektörlerinde altyapının, reel ihtiyaçlara göre planlandığı ve gerçekleştirildiğinden bahsedilemez. Son yıllara kadar yürürlükte olan karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikasının sürdürülmesi, Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları sebebiyle, mümkün değildir. Artık yıllardır ihmal edilen denizyolu ve demiryolu ulaşımına da önem verilmesi ve bu sektörlerin de geliştirilmesi bir mecburiyet halini almıştır. Bütün bunlar aynı zamanda mekânın kullanımında da değişime neden olacaktır (Avcı, 2005).

7.2.Türkiye'de Ulaşım

Bir ülkedeki ulaşım yollarının fazlalığı ve onun kalitesi, o ülkenin gelişmişlik düzeyinin bir göstergesidir. Gelişmiş ülkelerde yolların toplam uzunluğu ve kalitesi ile taşıtların sayısı oldukça fazladır. Ülkemizde yolların toplam mesafesinin uzunluğu ve ulaşım araçlarının sayısı sürekli olarak artmaktadır.

7.3.Türkiye'de Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

Ulaşım; yolcu, yük ve haberlerin bir yerden başka bir yerlere aktarılmasıdır. Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle siyasi, sosyal, ticari, kültürel vb. İlişkilerin kurulabilmesi bakımından ulaşımın önemi oldukça önemlidir. Ülke içi ulaşım sistemlerinin de gelişmemiş olması bölgeler arasındaki her türlü sosyal ve ticari ilişkileri kısıtlar. Bir bölgenin fazla yetişen tarımsal ürünü veya sanayi maddesi, ulaşım imkanları

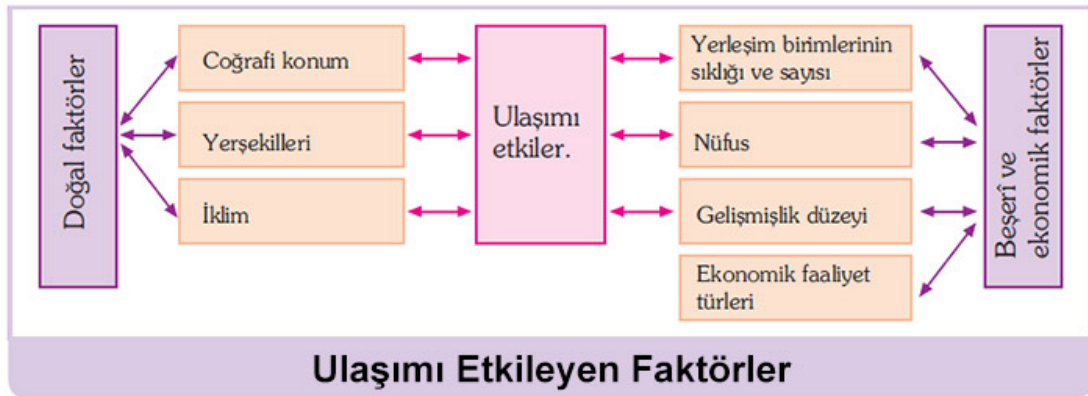
aracılığı ile o ürün veya maddeden yoksun alanlara iletilebilir. Ulaşımın maliyetinin ucuz olması sevk edilen ürünün de fiyatını belirlemektedir. Ne kadar ucuz ulaşım o kadar ucuz ürün alabilme imkânı sağlamaktadır.

Ulaşım, sadece ekonomik açıdan değil, ülkelerin her konuda büyümesi, gelişmesi, bütünlüğü ve savunması açısından da büyük ehemmiyet taşır. Eski dünya karaları arasında doğal köprü niteliğinde önemli bir geçit konumuna sahip olan Anadolu topraklarından tarih boyunca önemli yollar geçmiştir. (İpek yolu gibi) Eski ticaret yolları, ülkemizin yeryüzü şekillerine bağlı olarak uzanmıştır. Uygarlıkların teknik imkânlarına göre yollar geliştirilmiştir.

Anadolu'da deniz kıyılarında kurulan güçlü devletler özellikle denizcilikte çok ilerlemişlerdir. Bu devletler inşa ettikleri büyük tekneleri ve gemileri ticaret, keşif ve savaş amaçlı olarak kullanarak ülkelerinin sınırlarını genişletmişler, zenginliklerini artırmışlar, varlıklarını uzun seneler devam ettirmeyi başarmışlardır. Bu özellik sadece kıyılarımız için değil, 3000 yıl öncesinden bu yana Anadolu'da kurulan Urartular, Frigler, Hititler, Likyalılar, Lidyalılar, Romalılar, Selçuklular ve Osmanlılar için de geçerli bir durumdur. Anadolu'nun yüksek ve engebeli jeomorfolojik yapısı, bitki örtüsü ve iklim özellikleri nedeni ile yerleşik düzenin başladığı binlerce yıl öncesinden günümüze kadar gerek deniz gerekse kara yolları kullanılmış, bu durum aynı zamanda bu durum stratejik bir güç oluşturmuştur. Gelişmelere endeksli olarak deniz ve kara yollarına demir yolları ve hava yolları da eklenmiştir.

Ülkemizin en gelişmiş ulaşım sistemi karayoludur. Karayoluyla evden eve ulaşılabilen yük ve yolcu taşınmaktadır. Karayolunun daha fazla gelişmesinde diğer ulaşım sistemleri olan demir yolu, deniz yolu ve hava yoluna yapılan yatırımın da yetersiz olması oldukça etkilidir.

Şekil 7.3.1. Türkiye'de Ulaşımı Etkileyen Faktörler



Doğal Faktörler

a) Coğrafi Konum

Ülkemiz coğrafi konumu nedeniyle Asya, Avrupa ve Afrika'nın birbirine en çok yakın olduğu yerdedir. Ülkemiz bu kıtalar arasında ulaşımı sağlayan bir doğal köprü durumundadır. Bu konumundan dolayı Türkiye, geçmişten günümüze kadar önemli yolların kesiştiği ve diğer devletin elde etmek istediği ve imrendiği yer olma özelliği korumuştur.

Bu özelliği ve avantajları sebebiyle Avrupa, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'yu birleştiren kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ile enerji taşımacılığında ülkemiz tam olarak bir merkez konumundadır. Günümüzde Nabucco doğalgaz boru hattında da kilit ülke Türkiye'dir.

b) Yeryüzü Şekilleri

Ülkemiz ortalama yükseltisi 1132m olan coğrafi olarak yüksek ve engebeli bir ülkedir. Bu engebe fazlalığı nedeniyle kara yolu ve demir yolu yapım maliyetlerinin yüksek ve yapım aşamasında çok zorlukla yapılmasına neden olmaktadır. Yolların akarsu vadilerini, çöküntü alanlarını, plato yüzeylerini veya kıyıları takip etmesinde yer şekilleri etkisi çok önemlidir. Ülkemizde yükseltinin az olduğu engebesiz alanlar, alçak platolar ulaşımın kolay sağlandığı alanlardır. Bu alanlarda yapılacak olan kara ve demiryolu maliyeti de düşük olur.

Ülkemizde az engebeli olan bölgeler; Marmara, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'dur. Bu bölgelerde gerçekleşecek olan karayolu ve demiryolunun maliyeti de diğer bölgelere oranla daha düşüktür. Ege bölgesinde ise doğu batı yönlü ulaşım kolay, kuzey ve güney yönlü ulaşım zor sağlanmaktadır.

Kuzey Anadolu Dağları, Toroslar ve Doğu Anadolu'nun yüksek dağlık alanları kara ve demir yolu ulaşımını zorlaştıran doğal coğrafi faktörlerdendir. Çok dağlık olan Hakkâri, Muğla, Artvin, Antalya gibi şehirlerde coğrafi yapının engebeli, yüksek olması ve yer şekillerinden dolayı demiryolu ağı kurulamamıştır.

Kara ve demir yollarımız genel olarak dağ sıralarının uzanışına uygun bir uzantı gösterir. Özellikle dağların doğu-batı doğrultusunda birbirine paralel olarak uzanması, kıyı kesimlerde güney-kuzey yönlü yolların yapılmasını zorlaştırmaktadır. Bundan dolayı yollar genelde dağların uzanış yönü olan doğu-batı yönünde gelişmiştir. Günümüzde teknolojik gelişmelere bağlı olarak tünellerde yapılarak ulaşım her yönde kolay sağlanabilmektedir.

c) İklim

Ülkemizde bölgesel olarak gerçekleşen olumsuz İklim şartları bütün ulaşım yollarını etkilemektedir.

Rüzgâr, kar ve yağmur yağışı, sis ve sıcaklık gibi İklim elemanlarının ulaşım üzerindeki etkileri yılın her mevsiminde görülmektedir. İç kesimlerde yaşanan olumsuz kış şartları kara ulaşımı üzerindeki etkisi oldukça fazladır. Bazı yollar yoğun kar yağışları yüzünden haftalarca kapalı kalmaktadır. Bu olumsuz etki kendini ülkenin doğusuna gidildikçe artarak hissettirmektedir.

Beşerî ve Ekonomik Faktörler

Sanayileşme, teknoloji düzeyi, sermaye ve insan gibi beşerî ve ekonomik etkenler, ulaşım sistemlerinin gelişimi üzerinde direk olarak etkin rol oynamaktadır.

Ülkelerin farklı beşerî ve ekonomik faktörlere sahip olmaları, ulaşım türleri ve hizmetlerinin de değişiklik göstermesine sebep olmaktadır. Ülkemizde İstanbul'da ulaşım ağının çok gelişmesinde nüfusun yoğunluğu ve beşerî faktörlerin rolü büyüktür.

Ülkeler arası ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde en çok kullanılan ve en ucuz yük taşıman yol ise denizyoludur. Yukarıda verilen özellikler doğrultusunda karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava yollarının kavşak noktaları olduğu İllerimiz mevcuttur. İstanbul, İzmir, Afyon, Samsun, bu illerimizdendir. Ulaşım ağlarından biri gelişebildiği gibi birkaçı da gelişebilmektedir. Ulaşım ağı bu şehirlerin ekonomik, sanayi ve ticari konulardaki gelişiminde en büyük etmen olmuştur.

7.4. Türkiye'de Ulaşım Yolları

a) Karayolu

Cumhuriyetin İlk yıllarında daha ucuz ve zahmetsiz olan kara yolu yapımına önem verilmiştir. Bunun sonucunda 1938 yılında kara yolu uzunluğu 38.800 km' ye kadar ulaşmıştır. 1950 yılında Kara Yolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bu tarihten itibaren kara yolu yapımına daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Kara yolu uzunluğu 1955 yılında 55.000 km, 2006 yılında ise ülkemizde toplam karayolu uzunluğu koy yolları hariç 63.899 km'dir.

Ülkemizde 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.

Türkiye'deki karayollarının uzunluğu gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında henüz istenilen düzeyde değildir. Örneğin Japonya'da karayolu 1 milyon 210 bin km iken Türkiye'deki karayolu uzunluğu 2015 sonu itibarıyla 64.278 km'dir.

Şekil 7.4.1. 2014 Yılı Türkiye'nin Kara Yolları



Günümüzde karayollarının yük ve yolcu taşımacılığı da çok önemli ölçüde gelişme göstermiştir. Yük taşımacılığında yük tonajı yüksek kamyonlar ile uluslararası taşımacılıkta T.I.R kamyonları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığında da son derece modern ve teknolojik donanımlı otobüsler kullanılmaktadır.

Ülkemizde karayolu trafiğinin yük ve yolcu taşıma payının çok fazla olması dikkat çekicidir. Avrupa Birliği ülkelerinde karayollarının yük taşıma payı %45, yolcu taşıma payı %79 olmasına karşılık, ülkemizde yük taşıma payı %92, yolcu taşıma payı ise %95 civarındadır.

Gelişmiş ülkeler, ulaşım sistemlerini hızlı, ucuz, konforlu ve güvenilir kılabilmek için; ulaşım politikalarının oluşturulması ve politikaların sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalara önem ve öncelik vermektedirler. Ulaşım sistemlerini, sosyal, ekonomik, çevresel, politik ve güvenlik sorunlarının önemli bir organı olarak değerlendirmekte, bu alanda kısa, orta ve uzun vadede yapılan yatırımların oluşturacağı toplumsal faydayı göz önünde bulundurmaktadırlar.

Ülkemizde her 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı (115) civarında iken, bu rakam İtalya'da (600), Fransa'da ise (500) civarındadır. Buna rağmen ülkemizde her 1 milyon araca düşen ölü sayısı (820) iken, Avrupa Birliği ülkelerinde (350) civarındadır ve tam 2,5 kat büyüktür. 2015 yılı Ocak ayı sonunda ise trafiğe kayıtlı araç sayısı 18.955.588'e ulaşmıştır. Ancak ülkemizde trafikte bulunan taşıt sayısının hızla artması yolların yetersiz kalmasına ve çok sayıda trafik kazasının oluşmasına neden olmaktadır.

Ülkemizde kuzeyde uzanan Karadeniz dağları ile güneyde uzanan Toros dağları yaklaşık 2000-2500 m'lik yükseltileri ile ülkenin kuzey ve güney kıyı kesimlerini iç bölgelere bağlayan önemli bir engeldir. Bu sıradağların aşılabilmesi gerek yol yapımı gerekse ekonomik açıdan oldukça zordur. Bu nedenle genellikle akarsuların açmış olduğu vadi yamaçları ve geçitler kara ve demiryolu güzergâhlarının yerleştiği temel alanlardır.

Önemli Geçitler

Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum -Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlayan Kop (2305 m.) Zigana (2010 m.), Çataltepe (1210 m.) geçitleri. Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu arasındaki Gülek Boğazı (1050 m.) İlkçağlardan beri kullanılmaktadır.

Silifke-Mut üzerinden Konya'ya bağlanan Sertavul (1630 m.) Antalya-Isparta-Burdur arasındaki bağlantıyı sağlayan Çubuk Boğazı (895 m.) ve Çeltikçi Beli (1225 m.) ülkemizdeki önemli geçitlerdir.

Bolu Tüneli Bolu Dağı Geçişi Projesi için 1990 yılında ihaleye çıkılıp, ihaleyi İtalyan Astaldi firması yüklenmiştir. Bolu Dağı Geçişi Projesi içinde yer alan Bolu Dağı Tünelinde ilk kazı işlemi ise 1993 yılında başlamıştır. Toplam 25,5 kilometre uzunluğundaki Bolu Dağı geçişinde, 4,6 kilometre uzunluğunda 4 adet köprüyol, yaklaşık 900 metre uzunluğunda 3 adet köprü, yaklaşık 3140 metre uzunluğunda Bolu Tüneli yer alır.

Bugüne kadar 2 kez sel, 2 kez de depreme maruz kalması nedeniyle projede bazı gecikmeler meydana gelmiştir. Bolu Dağı Tüneli 3 geliş, 3 gidiş şeritli olmak üzere, çift tüp olarak inşa edilmiştir. Tünel ülkemizin en kalabalık iki ili arasındaki yolu daha kısaltmış ve bu yoldaki kazalar en aza indirilmiştir.

b) Demir Yolları

Ülkemizde Cumhuriyetin ilanından önce ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımı on 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 TCDD verilerine göre 2014 yılında demiryolu uzunluğu yan hatlarla birlikte 12.485 km'ye ulaşmıştır. 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 Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve İstanbul-Ankara arası hızlı tren seferlerinin başlaması bu çalışmalardan bazılarıdır.

Ülkemizde demiryolları yolcu ve yük taşımacılığında karayollarından sonra ikinci sırada yer alır. Kömür, maden cevheri, şekerpancarı, büyük makineler, tank, top vb. ağır silahlar ağır maddelerin ulaştırılmasında özellikle demiryolu ağı kullanılır.

Şekil 7.4.2. 2014 Yılı Türkiye'deki Demir Yolları



Ülkemizde demiryoluyla aşağıda belirtilen sınır geçişleri ile doğrudan uluslararası yük taşımacılığı yapılması mümkündür.

- Kapıkule sınır bağlantısı, Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü üzerinden, Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere,
- Kapı köy sınır bağlantısı, İran'a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine,
- İslâhiye sınır bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a,
- Nusaybin sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a.

Ülkemizde demiryolları ağı geliştirilirse,

- Trafik sorunu azalır,
- Trafik kazaları azalır,
- Transit ticaret gelirleri artar,
- Ulaşım maliyeti düşer,
- Ülke ekonomisine katkı sağlanır (Avcı, 2005).

7.5. Ulaşım Sistemlerinin Yerleşme ve Ekonomik Faaliyetlere Etkisi

Ulaşımın Ekonomiye Etkisi Ülkelerin kaynaklarının değerlendirilmesiyle iç piyasada tüketim fazlası ürünlerinin ülke içi haricinde ihracat ile yurt dışına sunulması, eksik görülen ürünlerin dış ülkelere alınması ulaşım ağıyla olur. Ticaretin yanında turizm gibi kültürel etkinliklerin yapılmasında da ulaşımın payı oldukça önemlidir. Dünyada küreselleşme ve İletişim olanakları sürekli artmaktadır. Bu nedenle gelişmiş ulaşım sistemine sahip olmayan ülkelerin gelişim süreci çok yavaş ilerlemektedir. Günümüzde tüm dünya pazarlarına yönelik üretim yapan büyük sanayi bölgelerinin oluşmasında o bölgelerin ulaşım imkânlarının gelişmesi başlıca etkenlerdendir.

Ülkemizde belirli ekonomik özellikleri ile ön plana çıkan illerimiz vardır. Örneğin, İstanbul, Kocaeli, Bursa, Zonguldak, Gaziantep, İskenderun gibi İllerimiz sanayi faaliyetleri bakımından bir hayli gelişmiştir. Bu şehirlerimizde sanayinin gelişmesinde bölgedeki ulaşım ağlarının ve lojistik imkanlarının rolü büyüktür.

Üretim ve tüketim merkezleri arasındaki her türlü faaliyetlerin bağlantılarının kurulması, sanayinin gelişmesi ulaşım sistemleri ile yakından ilişkilidir. Giderek artan ekonomik ilişkiler ve artan enerji talebi nedeniyle gelişmiş ulaşım sistemlerine mecburi olarak ivedilikle ihtiyaç duyulmaktadır. Ulaşım, günümüzde olduğu gibi gelecekte de ekonomik yapının gelişmesi için önemli sektörlerden ve yapılması gereken işlemlerden birisi olacaktır.

Türkiye’de ulaşım ağı, birinci derecede yerleşim birimlerini birbirine bağlamaktadır. Bu nedenle İstanbul, İzmir, Kayseri, Sivas, Gaziantep, Bursa, Erzurum ve Trabzon gibi merkezler eskiden beri önemli ulaşım ağlarının geçtiği merkezler olmuştur. Ekonomik etkinlikler, sanayi, hayvancılık, turizm ve tarım ile ulaşım ağları arasında da doğrudan bir etkileşim vardır. Örneğin ticari ürünlerin üretim alanlarından pazar alanlarına taşınması, ulaşım ağlarına bağlıdır. Bu nedenle ulaşım ağlarının gelişmiş olduğu merkezler, aynı zamanda önemli ticaret alanlarıdır.

Yeraltı kaynaklarının çıkarılması, işlenmesi ve tüketim alanlarına ulaştırılması da ulaşımın yeterliliğine bağlıdır. Sanayileşmeyle birlikte ham maddenin elde edilmesi ve üretilenlerin pazarlanması için öncelikle ulaşım ağları geliştirilmektedir. Ülkemizde Osmanlı Dönemi’nde ilk demiryolu hattının İzmir ile Aydın arasında yapılmasının nedeni; bu alandaki ham maddelerin, özellikle pamuğun İzmir Limanı üzerinden Avrupa’ya ulaştırılmasıdır.

Turizmin gelişmesi ve faaliyetlerinde de ulaşım ağı çok önemlidir. Doğal ve tarihî değerlerin görülmesi için bu yerlere kadar giden yolların yapılmış olması gerekir. Bu nedenle ulaşımın gelişmesi aynı zamanda turizmin gelişmesini de sağlamaktadır.

Tarım ve hayvancılık da ulaşım ile etkileşim içindedir. Pazar için üretilen ürünlerin kısa sürede tüketim merkezlerine ulaştırılması ulaşım sayesinde gerçekleşmektedir. Örneğin Akdeniz kıyılarındaki tarım ürünlerinin önemli bir kısmı toplandıktan sonra bir gün içinde İstanbul, Konya, Kayseri ve Ankara gibi merkezlere ulaştırılmaktadır. Aynı şekilde Karadeniz kıyılarında avlanan balıklar da kısa süre içinde tüketim merkezlerine ulaştırılabilmektedir. Buna göre ulaşımın gelişmesi ekonomik etkinlikleri, ekonomik etkinliklerin gelişmesi ise ulaşımı etkilemektedir.

7.6.Modern Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

İngiltere’de ortaya çıkan sanayi devriminin günümüzdeki ulaşım sistemlerinin gelişmesinde katkısı çok fazladır. Bu dönemden sonra tarım ve hayvancılığa dayanan ekonomik sistem, köklü bir değişime uğramıştır. Sanayi Devrimi’yle başlayan ham madde talebi, tarım ve madencilik başta olmak üzere birçok ekonomik faaliyetin yapısal değişime uğramasına neden olmuştur. Üretim ve tüketimin artması taşımacılık faaliyetlerinin de gelişimine sebep olmuştur. Günümüzde demir çelik sanayisinin gelişmesine paralel olarak ulaşım araçları özellikle gemi nakliyesi ve limanların yapılması da artarak gelişmiştir. Kuşkusuz bu gelişmede, çeşitli enerji kaynaklarının da ayrı bir önemi vardır. Çağdaş ulaşım araçlarının kolaylıkla hareket etmesini sağlamak için de enerji kaynakları kullanılmaktadır.

Günümüzde kıtalar arasında çok gelişmiş kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ulaşım ağları kurulmuştur. Bir ulaşım ağı, iki ya da daha çok merkezi birbirine bağlayan çok sayıdaki yollardan oluşur. Ulaşım ağlarının ortaya çıkmasında doğal şartlarla birlikte beşerî faaliyetlerde etkili olmaktadır. Türkiye Asya, Avrupa ve Afrika’nın birbirine en çok yaklaştığı alanda yer aldığından ulaşım açısından önemli bir konuma sahiptir. Avrupa ülkelerini Orta Doğu’ya bağlayan kara yolları Türkiye üzerinden (İpekyolu) geçer. Karadeniz kıyısındaki ülkeler, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara ve Ege denizleri üzerinden Akdeniz’e ve okyanuslara ulaşır.

Ülkemiz, son yıllarda Kafkasya’daki enerji kaynaklarının Batılı ülkelere ulaştırılmasında, konumunun verdiği avantajları etkin bir şekilde değerlendirmektedir. Bakü – Ceyhan petrol boru hattı bu duruma verilecek en iyi örnektir.

7.7. Ulaşımın Yerleşme Üzerine Etkisi

Sanayinin gelişiminin koşulsuz olarak en önemli şartı ulaşımın gelişmesidir. Ulaşımın gelişmesiyle sanayiye, sanayi faaliyetleri iş olanaklarını, iş olanakları da göçü beraberinde getirir. Göçle birlikte şehirleşme hızlanır. Özellikle ekonomik gelişmede bölgesel dengesizlik yüzünden belirli bölgelerdeki şehirlerin göçlere bağlı olarak aşırı bir şekilde nüfus artışı göze çarpar. Bu şehirlerde aşırı alınan göç çarpık kentleşmeye de neden olmuştur. Ülkemizde özellikle şehir yerleşmelerinde cadde ve sokaklar geniş yer kaplar. Ulaşım sistemleri şehirlerin büyümesinde, gelişme yönü ve şehir planlamasında önemli bir etkiye sahiptir. Ülkemizdeki şehirlerin önemli bir kısmı, yol kenarlarının ve yolların kavşak noktalarında bulunmaktadır.

Örneğin ülkemizde temel geçim kaynağı tarım ve hayvancılık olan illerin sayısı oldukça fazladır. Ege, Akdeniz ve İç Anadolu'nun batısını birbirine bağlayan önemli ulaşım yolları Afyonkarahisar'dan geçmektedir. Bu nedenle Afyonkarahisar, tarım ve hayvancılıkla geçinen birçok ile göre daha çok gelişmiştir. Çukurova'ya Ulaşan İç Anadolu, Batı Karadeniz ve Marmara'nın yolları Aksaray'da birleşmektedir. Bu durum, yakın zamana kadar ilçe olan bu şehrin il hâline gelmesine ve şehrin gelişmesine sebep olmuştur. Aynı şekilde Doğu Karadeniz ile Doğu Anadolu arasındaki önemli geçiş yollarının üzerinde bulunan Erzurum da gelişmiş kentlerimizdendir. Yerleşim birimlerinin gelişmesinde şehir içi ulaşım da önem taşımaktadır. Şehirler geliştikçe şehir içi ulaşımın önemi artmaktadır. Bu nedenle şehirlerdeki trafik sorununun çözülmesi, şehirlerin gelişimi açısından büyük bir önem taşımaktadır. İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi büyük şehirlerin hızla büyümesi şehir içi ulaşımında önemli sorunlara neden olmuştur. Ankara, İstanbul ve Bursa'da karayolunun yanı sıra demiryollarını geliştirme çalışmaları, bu şehirlerde ulaşımı kolaylaştırmakta ve şehirlerin gelişmesini sağlamaktadır. Kırsal kesimlerde de ana yollar üzerinde bulunan yerleşim birimleri hızla büyüyüp gelişmektedir. Örneğin Afyonkarahisar küçük bir Anadolu yerleşmesiyken doğudan batıya, kuzeyden güneye giden karayollarının güzergahı üzerinde bulunmasıyla hızla gelişmiştir (GEO, 2018).

Sonuç olarak; Küreselleşen dünyada kapitalist sistemin içine girdiği krizleri göz önünde bulundurarak doğmuş olan yeni paradigmlar uzantısında üretim şekillerinin, üretim teknolojilerinin de ekonomik ve toplumsal yapılanmalara paralel olarak değişmesi sonucunda ortalama maliyetlere göre hizmetlerin verilmesi, daha kısa zamanda daha uzun mesafelere daha çok yükün ekonomik olarak taşınması yeni ulaşım sistemleri meydana getirmiştir.

Diğer taraftan, yapılan kalkınma planları ile uygulamalar ile bağdaştırılmamış ve kutuplaşmaların önüne geçilememiştir. Bu arada, kalkınma planlarının da niteliği değişmiş ve uluslararası konjonktürün belirlediği ulaştırma politikalarına ülkemiz politikaları eklenmiştir.

Gelişmekte olan ülkeler, kalkınmaları için gerekli altyapı yatırımlarını herhangi bir kâr amacı gütmeyen tamamlamak zorundadırlar. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, toplu taşımacılığı esas alan, demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, tüm alt sistemleri bir bütün olarak ele alıp koordine eden, uzun vadeli planları içeren ulaşım politikaları ülke menfaati ve geleceği açısından önem arz etmektedir (Erdoğan, 2016).

Özellikle ülkemizin üç bir tarafı denizlerle çevrili, akarsular, nehirler, ırmaklar ve göller olmasına rağmen en ucuz olan denizyolu taşımacılığı istenilen düzeyde geliştirilememiştir.

Mevcut yeni yapılan özellikle yap, işlet, devret modeli kapsamında yaptırılan yolların ve köprülerin geçiş ücretlerinin aşırı fazla olması, yük nakliye ve insan taşımacılığında aşırı maliyetler getirmiştir. Oysaki bu yolların biraz daha uygun olarak fiyatlandırılması bu yollardan ve köprülerden geçişleri arttıracak ve köprülerden geçişler fazlalaşacağından dolayı istenilen hasılda elde edilecektir.

Ulaşımın bölgesel olarak yerinden yönetilmesi çok daha çabuk ve daha kontrollü bir şekilde ilerleyecektir.

Ülkemizin özellikle sanayi ve tarımsal bölgelerden sevkiyatların ucuz maliyetli nakli için demiryolu ile ülke genelinde lojistik ağının geliştirilmesi gerekmektedir.

Netice itibarıyla ulaşımın imkanlarının çok, güvenilir ve ucuz maliyetli olması ülkelerin gelişmişliğinin göstergesidir.

8. BÖLGESEL KALKINMA

8.1. Bölgesel Kalkınma Sistemiyle Birlikte Ulusal Kalkınma Planı

Ülkemizin top yekûn kalkınması ve bölgeler arasında farklılıklar olmaması için, özellikle bu salgından sonra bazı gelişmelerde zorunluluklar yaşanacaktır. Bu gelişmelere ve küresel krizin getirdiklerine göre aşağıda belirtilen açıklamalarda ülkemiz ekonomisine, sanayisine, tarım ve hayvancılık sektörüne, eğitim ve ulaşımına katkı sağlayacaktır.

Ülkenin bölgelere ayrılarak (Terör devam eden bölge ve illerin OHAL kapsamına alınarak) her bölgenin özerk bir yerinden yönetime tabi tutulması sağlanmalı ve işlemler ve kararların çabuk yerine gelmesi sağlanacaktır.

Özellikle büyük şehirlerden sanayi ve endüstri kuruluşlarının teşvikle beraber yurdumuzun dört bir tarafına transfer edilmesiyle sanayinin Büyük şehirlerdeki sanayi ve ticari yükün azalmasıyla ülke geneline yayılması sağlanacaktır.

Her eyalet içerisinde bir Toptancılar sitelerinin yapılıp bölgenin diğer bölgelere bağımlılığının (diğer bölgelere özellikle Ankara ve İstanbul'a) ortadan kalkması,

Eyaletlerde bulunan şehirlerin içerisinde müsait olan ilde muhakkak bir Havaalanının oluşturulması,

Her eyalette bir lojistik toplama noktası olmasıyla eyaletler arasındaki nakliye ve mal sevkiyat probleminin ortadan kaldırılmasının sağlanması (örneğin; Batı Karadeniz eyaletinde merkez ve diğer yerlere yakın ve ulaşımın daha kolay olduğu Düzce' de bir toplama noktası oluşturulabilir)

Her eyalette tam kapasiteli bir üniversitelerin olması ve o bölgedeki öğrencilerin bu bölgedeki okullarda tercihinin yapılması zorunlu tutularak tahsilini kendi ikamet bölgesinde tamamlaması sağlanarak öğrencilerin ve ailelerin masraflarının azaltılmasıyla ailelerin ekonomik yükleri hafifleyecektir.

Bölgelerde tarım ve hayvancılığa teknolojik olarak büyük yatırımlar yapılarak, şimdi olduğu gibi olası bir küresel krize karşı hem ülkemizin ihtiyacını gidereceğiz hem de ihracat yaparak ülkenin döviz girdisini arttıracacağız. Bu sayede lüks ve teknolojik maliyeti yüksek ve bilgi gerektiren üretimlerden çok üretim maliyeti ve öz sermayesi daha az olan zaruri tüketim mallarının üretilmesiyle kalkınma temelden başlayacaktır.

Bölgelerde tam teşekküllü üniversitelerin araştırma hastaneleri ve devlet hastanelerinin oluşturulmasıyla büyük şehirlere insanların tedavi için gitmek zorunluluğunun ortadan kalkmasıyla büyük şehirlerdeki yoğunluğun ortadan kalması sağlanacaktır.

Her bölgede bir turizm faaliyetinin yatırımları ve teşvikleriyle dış turizm talebiyle beraber ülkemiz insanların tatil ihtiyacının giderilmesi için muhakkak bölgedeki turizm yönünden cazip ve müsait olan bölgeye yatırım için ağırlık verilmesiyle bölgelerin bu konuda da kalkınması sağlanacaktır.

Bölgelerde tüm devlet memurlarının maaşlarının eyalet defterdarlığınca karşılanması ve devletin işleyişi için merkeze belirlenen % ile pay aktarılmasıyla her bölge vergisinin ve kendi eyaletinin gelirlerinin artması için kayıt dışı ekonomiyi, kaçak elektrik ve suyu ve diğer tüm faaliyetleri yerinden kontrol edilmesiyle aradaki bürokrasinin kalması ve işlemlerin daha hızlı, kontrollü ve sağlıklı yapılmasının sağlanmasına sebep olacaktır.

İhalelerde ise yerel tüccar ve yerel üreticiye teşvik sistemi verilerek kendi bölgesindeki ihalelere girerek bununla birlikte bölgedeki üretimin teşviki, tacirinin ve esnafının bölgede güçlenmesiyle beraber özellikle Marmara bölgesindeki ticaret, sanayi ve ekonomi yükü ülke geneline eşit olarak dağıtılacaktır.

Özellikle ulaşım ve nakliye masraflarının azaltılması hususunda demiryollarına gereken önemin verilmesiyle birlikte bu sayede Büyük şehirlerdeki yoğunluğun ortada kalkmasıyla ülkenin her bir tarafının eşit olarak kalkınması ve ulaşımın yapılması sağlanacak ve hizmet yerinden ve çok daha iyi, hızlı ve kaliteli olacaktır.

OHAL olan bölgelerden diğer bölgelere insanların göç etmesi sağlanacak ve diğer bölgelerden de OHAL bölgelerine göç sağlanıp bölgelerde kültürel ve sosyal kaynaştırıcı tedbir ve imkanlar sağlanarak karma bir yapı olması sağlanarak insanların birbirleriyle anlaşım beraberce yaşamaya alıştıktan sonra her şey normale döndüğünde OHAL uygulaması kaldırılacak.

Bu sistem ülkemizin dünyayı tehdit eden bir salgında (ki olasılıklar çok kuvvetli) her şeyin ve insanların daha güvenlikte olması da sağlanacak ülkeye salgının dağılması da zorunlu olmadıkça diğer şehirlere gitme durumunda kalmaması nedeniyle hastalık ve virüse karşı daha kontrollü olacaktır.

Şu andaki durumda olası bir Marmara (İstanbul, İzmit, Bursa, Tekirdağ) depreminde ekonomi ve paranın akış yeri olan (Sanayi, Ticaret, üniversite, Hastaneler, Lojistik) bu bölgede olduğunu düşünecek olursak böyle bir olası depremin ülkemize telafisi çok zor olan bir durum meydana getirecektir.

Bu uygulama ile bir veya birkaç bölgeye bağımlılık ve mecburiyetimiz kalkmış olacak ve nüfus dengeli olarak ülkeye dağılacaktır. Dolayısıyla ülkenin her tarafında üretim, ticaret, eğitim, ulaşım, sosyal, kültürel ve turizm faaliyetleriyle birlikte bir pozitif enerji oluşacak ve dünyanın en güzel ve en verimli toprakları olan ülkemizin gelişimi, büyümesi ve kalkınması planlı bir şekilde sağlanacaktır.

8.2. Bölgesel Kalkınma ve Türkiye'nin Bölgesel Kalkınma Politikaları

Etimolojik kökeni Latince “regio-çevre-alan” anlamı taşıyan bölge kavramı, çok boyutlu, çok anlamlı ve sınırları oldukça zorluklarla çizilebilen bir kavramdır ve dünyada olduğu gibi ülkemizde de tam olarak netliğe kavuşmamıştır. Bölge ekonomik ve sosyokültürel açıdan homojen bir mekân parçası olarak görülebileceği gibi işlevsel açıdan bütünlük taşıyan birimlerde bölge olarak tanımlanabilir.

Kalkınma kavramı Latin kökenlidir. “Development” olarak kullanılmaktadır. Bir ülkede meydana gelen niteliksel ve niceliksel yöndeki tüm pozitif gelişmelerin bir arada olmasıdır.

Bölgesel kalkınma kavramı ise İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra iktisat literatüründe yer almıştır. Bölgesel kalkınma anlayışının temelini bölgeler arası gelişmişlik düzeyi ve bölgeler arası gelir farklılıklarını en aza indirmeye amacı oluşturmaktadır.

Genel olarak bölgesel kalkınma; ülke bütününde yer alan bölgelerin çevre bölgeler ve dünya ile karşılıklı etkileşimi ile oluşan bölge vizyonunu dikkate alan katılımcılık ve sürdürülebilirliği temel ilke edinen ve insan kaynaklarının geliştirilmesi yoluyla bölge refah seviyesinin yükseltilmesini amaçlayan çalışmaların bütünüdür. Bu tanım doğrultusunda meydana gelen ve ülkeden ülkeye farklılık gösteren bölgesel kalkınma politikaları ise ülkelerin ya az gelişmiş ya da gelişmemiş bölgelerine uygulanmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin tarihsel süreç içerisinde uyguladığı birtakım politikalar bulunmakta ve bir bütün olarak ele alındığında temelde hepsinin amacının bölgeler arası dengesizliği giderip az gelişmiş bölgeleri kalkındırmak olduğu görülmektedir.

Tarihsel süreçte bakılacak olursa Osmanlı'da etnik yapının çeşitliliğinden ve yapılan faaliyetlerin farklılığından kaynaklanan ve son dönemlerde de savaş ve isyanlarla birlikte daha da çok artan bölgelerarası eşitlikler Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı'dan miras kalmış ve zaman içerisinde Türkiye'nin en hayati sorunlarından birisi olmuştur.

Türkiye'de bu sorunları gidermeye yönelik kapsamlı çalışmaların planlı dönemle başladığı söylene de Osmanlı'yı da kapsayan bir tarihsel sürece baktığımızda bölgelerarası eşitsizlikleri sosyal bir olgu olarak ele alan ilk kişinin Mithat Paşa (valilik döneminde) olduğu görülmektedir. Bunun haricinde 1934-1935 yıllarında Celal Bayar tarafından hazırlanmış bir rapor olduğu, 1932 Birinci Sanayi Planı'nın bölgesel kaygılar içerdiği bilinmektedir. 1960 yılına gelindiğinde ise kapsamlı planlama yaklaşımı benimsenmiş, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeye hız kazandırılmaya çalışılmış ve bu doğrultuda 30 Eylül 1960 tarihinde Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur. Yine bölgesel eşitsizlikleri azaltmak, toplumsal ve ekonomik dengeyi sağlama hedefini amaçlayan Beş Yıllık Kalkınma Planları yürürlüğe girmiştir. Planların uygulanması ve izlenmesi görevleri de DPT'ye bırakılmıştır. Beş Yıllık Planları genel olarak değerlendirecek olursak; hazırlanan tüm kalkınma planlarında bölgelerarasındaki dengesizliklerin giderilmesi öncelikli hedef olsa da günümüzde hala devam eden bu planlarla istenilen yeterliliğe ulaşamamıştır. Bu planların dışında sosyo-ekonomik düzey açısından geri kalmış bölgelere yönelik olarak "Kalkınmada Öncelikli Yörelere" uygulaması DPT tarafınca başlatılmıştır. Bunların yanı sıra Organize Sanayi Bölgeleri; Türkiye'de yıllardır sanayi yatırımlarının yapılması ve işletmelerin verimliliklerinin artırılmasında ve kuruldukları bölgelerin kalkındırılmasında önemli görevler üstlenmiştir. Yine aynı dönemlerde bölgesel kalkınma çabaları daha organize hale getirilmiş, kalkınmayı içerisine alan politikalar göreve gelen tüm hükümetlerin faaliyetler listesinde yer almaya başlamıştır. Özellikle hem uygulandığı yöreyi kalkındırmaya yönelik hem de ülke tamamının kalkınmasına yönelik politikalar gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamaların en önemlileri "Doğu Anadolu Projesi (DAP)", "Doğu Karadeniz Projesi" (DOKAP), ve "Güneydoğu Anadolu Projesi" (GAP) gibi bütünleşmiş projelerdir. Bu projeler genel olarak değerlendirildiğinde başarılı sayılabilecek projelerdir. Dezavantaj noktaları ise merkez odaklı projeler olması, merkezden planlanmış olması ve bu durumun örnek olunacak başka projeler için yerel halkın ihtiyaçlarının göz ardı edileceği riskiyle karşı karşıya bırakmasıdır.

Türkiye-Avrupa Birliği (AB) ilişkilerinin yoğun yaşandığı dönemlerde Türkiye merkezden yürüttüğü planları yerele kaydırmaya başlamış, buna yönelik olarak ülkemizde AB iş birliği istikametinde yirmi altı tane Bölgesel Kalkınma Ajansı kurulmuştur. Böylece

merkezden direkt şekilde uygulana politikaların ve kaynak aktarımının yerine yerel dinamiklere ve içsel potansiyellere dayalı politikalar ile oluşturulan kalkınma politikaları, bölgesel kalkınmanın çok daha organize ve daha rasyonel bir şekle dönüşmesini sağlamıştır.

Sonuç olarak ülkemizde 2000’li yıllara kadar yapılan planlar, uygulanan politikalar bölgelerin, sosyal, kültürel ve ekonomik yapı özelliklerini yeterince incelenip hesaba katılmadığı için ne yazık ki başarıya ulaşamamıştır. Uzun vadede bir vizyon oluşturulamaması ve kısa süreli planlarla kalkınma düşünülmesi yapılan temel yanlışlardan olmuştur. Bunun dışında bölgelerin potansiyellerinin harekete geçirilmeyip başka bölgelerden o bölgeye kaynak aktarımı yapılması, bölgeden elde edilen gelirlerin bölgeye aktarılan fonlardan daha az olması sonucunu doğurmuştur. 2000’li yıllardan sonra ise AB ile bütünleşme süreci ile kalkınma hareketleri yön değiştirmiş, kısmen de olsa merkezden yerele geçiş olmuş, yerelin ihtiyaçlarına daha çok önem veren politikalar uygulanmaya çalışılmıştır. Ancak bu dönemde de dış etkilerden uzak, ülke yapısına daha uygun politikalar uygulanamamıştır- AB çerçevesinde belirlenen kurallar dahilinde değil de ülke yapısına daha uygun politikalar benimsenmesi bu dönemdeki verimliliği arttırabilirdi-. Bütün bu olumsuzlukların yanı sıra yerelde liyakatli, yetenekli ve iyi idareci problemi de başarıya ulaşılmasını engelleyen faktörlerden birisi olmuştur. Ülkemiz şu anda 10.Kalkınma Planı’nı uyguluyor olmasına rağmen bölgesel kalkınma politikalarında hala amaçlanan başarıya ulaşamamıştır. Bu durumun çözümüne yönelik olarak bundan sonra uygulanacak olan politikalarda, bölgenin sorunlarına hâkim, hatta yerel sorunları birebir yaşayan halkın planlama süreçlerine katılımı sağlanmalı veya araştırma yoluyla görüşleri alınmalı, uygulanacak politikalar için yerele daha çok özerklik tanınmalı ve yerelin ihtiyaçlarını önceleyen, yerelin kalkınmasını hedefleyen Bölgesel Kalkınma Ajansları merkezin güdümünden kurtarılmalıdır (Yıldızak, 2018).

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bir ülkede sanayileşmeyle birlikte genellikle; sanayi ürünleri ihracatı, hammadde ithalatı ve dış ticaret hacmi artar. Tarımda çalışan nüfus oranı azalırken; sanayide çalışan nüfus oranı artarak işsiz insan sayısı azalır. Ayrıca, kişi başına düşen milli gelir, şehirleşme oranı ve ortalama yaşam ömrü artar. Ülkemizin sanayileşmesi ve kalkınması noktasında elde edilen sonuçlar ve sanayide tespit edilen birtakım yapısal sorunlar aşağıda açıklanmıştır.

Ülkemiz 2015 yılı TÜİK tarafından SAGP dikkate alınarak hazırlanan GSYİH verilerine göre, 720 milyar dolar ile dünyada 19. büyük ekonomidir. The Economist Dergisi projeksiyonunda SAGP dikkate alındığında, ülkemizin 2025 yılında 2,7 trilyon dolar ile dünyada en büyük 15. ekonomi olacağı tahmin edilmektedir.

Ocak 2017'de istihdam edilenlerin %18,3'ü tarım, %19,8'i sanayi, %6,5'i inşaat, %55,4'ü ise hizmet sektöründe yer almıştır. Bir önceki yılın aynı ayı ile karşılaştırıldığında; sanayi sektörünün payı 0.4 puan, inşaat sektörünün payı 0.2 puan azalmış ve hizmet sektörünün payı ise 0.6 puan artmıştır.

İmalat sanayinde 375 bin işyerinde 3 milyon 600 bin kişi, ticaret sektöründe 1 milyon 150 bin işyerinde 3 milyon kişi çalışıyor. Sanayi sektöründe %82 ağırlığı olan imalat sanayi ülkedeki işletmelerin toplam cirosunda %29 ağırlığa sahiptir

Ülkelerin risk ölçümlerinden biri olan 12 Ocak 2017 tarihli Credit Default Swap'e (Kredi Risk Takası veya Primi-CDS) göre, en kırılgan ekonomi olarak Türkiye gösterilmektedir. Ülkemiz, en kırılgan beş ekonomi içerisinde enflasyon oranı (%8) ve CDS risk primi (296.5) en yüksek olan ülkedir.

Ekonomik Kırılganlık Endeksi Birleşmiş Milletler Kalkınma Politikası ve Analiz Bölümü tarafından 3 yılda bir yayınlanmakta olup, en son 2015 yılı verileri açıklanmıştır. Bu endeks değeri 0 ile 100 arasında değişmektedir. Ekonomik Kırılganlık Endeksi'nin yüksek değerde olması yüksek düzeyde kırılganlık anlamına gelmekte olup, 2015 yılı verilerine göre Türkiye 145 ülke arasından 11.8 endeks değeriyle ilk sırada yer almıştır.

Toplam katma değerinin %36'sını yaratan imalat sanayi işletmelerinin %59'u düşük teknolojiyle, %32'si orta-düşük teknolojiyle çalışıyor. İleri teknoloji ile çalışan işletmelerin tüm imalat sanayi işletmeleri içindeki ortalaması ancak binde 3 seviyesindedir.

Yüksek teknolojiye dayalı üretimin, imalat sanayi cirosunun %2.8'ini oluşturduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin ileri teknolojiyle üretim yapacak imalat sanayi işletmelerine acil gereksinimi vardır.

Ülkemizde 2011 yılında imalat sanayinde daha çok düşük teknoloji (%29) ve orta-düşük teknoloji (%38.1) malların üretildiği (yaratılan katma değer) belirlenmiştir. Ülkemizde toplam ihracat içinde orta-yüksek teknoloji ihraç mallarının %23.6, orta-düşük teknoloji ihraç mallarının %29.1, düşük teknoloji ihraç mallarının %39.8 ve yüksek teknoloji ihraç mallarının %7.5'lik bir paya sahip olduğu tespit edilmiştir.

Ülkemizde 1990-2010 yılları arasında Türk imalat sanayinde ortalama sabit sermaye yatırımlarının çoğunun (%71.82) düşük ve orta-düşük teknoloji gruplarına yapılmış olduğu görülmüştür. Bu sebeple, ülkemizde yüksek katma değerli yüksek ve orta-yüksek teknoloji gruplarına yapılan yatırımların daha fazla desteklenmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir.

Ülkemizde 2011 yılında imalat sanayi sabit sermaye yatırımlarının %38.41'i düşük teknoloji, %33.41'i orta-düşük teknoloji, %24.73'ü orta-yüksek teknoloji ve %3.45'i yüksek teknoloji ağırlıklı olduğu, makina-imalat sanayine yapılan yatırımların ise %6.54 ile (orta-yüksek teknoloji grubunda) oldukça sınırlı olduğu görülmüştür. Sonuç olarak, ülkemiz sanayisinin istenilen düzeye ulaşması için düşük katma değerli ve emek-yoğun ürünler yerine ileri teknoloji ve sermaye-yoğun ürünler üreterek bu ürünleri geliştirmekte olan ülkelere ihraç etmesi gerekmektedir. Ayrıca, ülkemiz sanayisinin daha iyi düzeye gelebilmesi için teknolojik bağımlılık düzeyi minimum seviyede olmalıdır. Çünkü yüksek derecede ve süreklilik gösteren teknolojik bağımlılık sanayileşme çabalarını engeller, ekonominin dışa açılmasını önler ve dış ödeme güçlüklerine neden olur. Bu şekildeki teknolojik bağımlılık kalkınma hamlesini yavaşlatır veya durdurur (Koç, Şenel, & Kaya, 2018).

Ayrıca, sanayide kalkınma bundan önce ki kalkınma projelerinde açıklamış olduğum gibi ülke kaynaklarının (Tarım, hayvancılık, denizcilik ve turizm konularına) azami şekilde değerlendirilmesiyle birlikte, sanayide çalışacak insan gücünün birinci konu olan gençlerimize eğitimde meslek kazandırmak ve kalifiye ara ve üst düzey insan gücü yetiştirmekten geçmektedir.

KAYNAKÇA

- Akman, A. D. (2007). Turizm gelişmesinin yarattığı doğal ve kültürel değişimler: Kaş örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Altınışik, İ. (2020). Turizme Ekonomik Bakış. *Ankara: Sage Yayınları*, 21-39.
- Ataman, D. (2019). Mardin Halkının Turizm Etkilerine Yönelik Algıları. Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Atatürk, G. M. (n.d.). <https://guzelsozlerde.wordpress.com>. 05 21, 2022 tarihinde <https://guzelsozlerde.wordpress.com/2017/02/26/mustafa-kemal-ataturk-egitim-sozleri/> adresinden alındı
- Avcı, S. (2005, 09 29). www.researchgate.net. *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları* (s. 87-96). içinde İstanbul: <https://www.researchgate.net/>.
https://www.researchgate.net/publication/274720000_Ulasim_Cografyasi_Acisindan_Turkiye'nin_Ulasim_Politikalari_ve_Cograf_Sonuc_lari adresinden alındı
- Aygün, B. (2015, 11 6). *TÜRKİYENİN EĞİTİM SİSTEMİ VE SÜREKLİ DEĞİŞEN EĞİTİM POLİTİKALARI*. 03 21, 2022 tarihinde AYGÜN, Bilal <https://www.academia.edu/18635197/turkiyeninegitimsistemivesureklidegisenegitimpolitikalari> adresinden alındı
- Baki, Ü. (2008). Sürdürülebilir kalkınma kapsamında Kars ilinin ekonomik kaynaklarının. *(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)*. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 21.
- Barutçugil, İ. S. (1989). Turizm işletmeciliği. *İstanbul: Beta Basın Yayın Dağıtım.*, 15.
- Bayer, M. Z. (1992). Turizme giriş. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları*, s. 3.
- Bayındır, T. (2016, 08 10). <https://www.docplayer.biz.tr>. 08 05, 2022 tarihinde <https://docplayer.biz.tr/14844990-Turk-denizcilik-sektorunun-durumu-ve-dunya-denizcilik-sektorundeki-yeri-uc-yani-denizlerle-cevrili-ulkemizin-konumu-bize-denizci-bir-ulke-olmamizi.html> adresinden alındı
- Ceylan, Y. (2020, 08 21). <http://www.vezirkopruozlem.net/>. 05 21, 2022 tarihinde <http://www.vezirkopruozlem.net/yazar-tarIm-neden-onemli-1512.html> adresinden alındı
- Demirci, İ. (2009, 08 05). www.ibrahimdemirci.com. 05 20, 2022 tarihinde <http://idemirci1956.blogspot.com/2009/08/ana-okulunun-onemi.html> adresinden alındı
- Denk, E. (2018). Genel turizm. *Atatürk Üniversitesi Erzurum Meslek Yüksekokulu.*, s. 5.

- Özkurt, İ. C. & Bilgir, B. (2022). TÜRKİYE'DE TURİZM GELİRLERİ VE EKONOMİK BÜYÜME İLİŞKİSİ. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, s. Cilt No: 18 Sayı: 1.
- Doğan, H. Z. (2004). Turizmin Sosyo-kültürel değerleri. *Ankara: Detay Yayıncılık.*, 142.
- Economist Intelligence Unit. (n.d.). World's 25 Largest Economies (GDP) in 2025.
- Ekşi, O. (2021, 06 21). 05 21, 2022 tarihinde <http://www.ozeregli.com/>: http://www.ozeregli.com/oku_961/egitim-yoksa-hepsi-sifir.html adresinden alındı
- Ekşi, O. (2022, 04 25). <http://www.ozeregli.com>. 05 21, 2022 tarihinde http://www.ozeregli.com/oku_1033/tarimda-ki-kaynaklarimiz-ve-avantajlarimiz-nelerdir.html adresinden alındı
- Arslan, E. & Çetiner, T. (2008-2019). Turizm geliri döviz kuru ilişkisi: Türkiye örneği. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi*, 23(1),1-17.
- Erdoğan, H. T. (2016, Nisan). <https://docplayer.biz.tr/>. <https://docplayer.biz.tr/19824188-Ulasim-hizmetlerinin-ekonomik-kalkinma-uzerine-etkisi.html> adresinden alındı
- Erikli, D. (2015, Ocak 19). *Finlandiya Eğitim Sisteminin Dünyadaki Başarısının Nedenleri*. Mart 20, 2022 tarihinde [/www.martidergisi.com](http://www.martidergisi.com): [https://www.martidergisi.com/Finlandiya Eğitim Sisteminin Dünyadaki Başarısının Nedenleri - Martı Dergisi \(martidergisi.com\) 19.01.2015](https://www.martidergisi.com/Finlandiya_Egitim_Sisteminin_Dunyadaki_Basarisinin_Nedenleri) adresinden alındı
- GEO. (2018, ŞUBAT 21). <https://cografyahocasi.com/>. <https://cografyahocasi.com/cografya-12/ulasim-sistemleri-ve-kalkinma.html> adresinden alındı
- Günel, H. (2009, 10 25). <https://www.yenimakale.com>. 05 21, 2022 tarihinde <https://www.yenimakale.com/ataturkun-egitim-ile-ilgili-sozleri.html> adresinden alındı
- Olalı, H. & Timur, A. (1986 & 1988). Turizmin Türk ekonomisindeki yeri. *İzmir: Ofis Ticaret Matbaacılık.*, 113.
- İçöz, O. (2005). Turim Ekonomisi. *Turhan Kitapevi*, 182 - 184 - 236 - 272.
- Koç, E., Şenel, M. C., & Kaya, K. (2018, 01 26). <https://mmo.org.tr>. 08 11, 2022 tarihinde https://mmo.org.tr/sites/default/files/01_makale_sanayilesmesorumlari__0.pdf adresinden alındı
- Kolit, Ö. (2019). Bölgesel kalkınmada turizmin etkisi. *Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Korkmaz, M. (2001). Orman kaynaklarında doğa turizmi etkinliklerinin ekonomik çözümlenmeleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, (2). 111-134.
- Kozak, N. & Akoğlan Kozak, M. (2012). Boş Zaman Deperlendirme Şekilleri ve Genel Turizm Bilgisi. *Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları*, s. 8-11-13.

- Kozak, N. & Akoğlan Kozak, M. (2009). Genel Turizm İlkeler ve Kavramlar. *Ankara Detay Yayıncılık*.
- İçöz, O. & Kozak, M. (2002). Turizm ekonomisi. *Turhan Kitapevi*, 35.
- Sađlamtuñ, S. (2016, 09 05). <https://www.turizmguncel.com>. 05 22, 2022 tarihinde <https://www.turizmguncel.com/makale/turizm-nasil-kalkinabilir-m1535.html> adresinden alındı
- Sakarya, E. P. (2016). *Türkiye Hayvancılık Sektöründe Mevcut Durum, Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. 04 17, 2022 tarihinde <https://docplayer.biz.tr/>: <https://docplayer.biz.tr/6410864-Turkiye-hayvancilik-sektorunde-mevcut-durum-sorunlar-ve-cozum-onerileri.html> adresinden alındı
- Saygın, Y. (2019, Eylül 6). *Organik Tarım Nedir? Nasıl Yapılır? Önemi ve Faydaları Nelerdir?* Nisan 17, 2022 tarihinde <https://bilgihanem.com/organik-tarim-nedir-nasil-yapilir/> adresinden alındı
- Sel, F. (2014, 03 01). *Hayvancılığı geliştirmek için neler yapılmalıdır?* 04 18, 2022 tarihinde <http://www.merakname.com/>: <http://www.merakname.com/hayvanciligi-gelistirmek-icin-neler-yapilmalidir/> adresinden alındı
- Şit, M. (2016). Türkiye’de Turizm Sektörünün İstihdama Katkısı. *Dergi Park*, Cilt: 7 Sayı: 1 Sayfa: 101-117.
- Topraksız Tarım Nedir? - Hidroponik Tarım*. (2021, 2 4). 4 18, 2022 tarihinde <https://tarfin.com>:<https://tarfin.com/blog/topraksiz-tarim-nedir-hidroponik-tarim?ysclid=l22unixt5v> adresinden alındı
- Tuncer, F. (2017, Şubat 23). *Finlandiya eğitim sistemi*. Mart 20, 2022 tarihinde <https://www.milligazete.com.tr/makale/843950/>: [https://www.milligazete.com.tr/makale/843950/Finlandiya eğitim sistemi - Milli Gazete 23.02.2017](https://www.milligazete.com.tr/makale/843950/Finlandiya-egitim-sistemi-Milli-Gazete-23.02.2017) adresinden alındı
- Ulusavaş, P. D. (2017, 08 26). <https://www.aydinlik.com.tr>. 05 21, 2022 tarihinde <https://www.aydinlik.com.tr/haber/egitim-sistemimiz-nasil-olmalı-60945> adresinden alındı
- Usta, P. D. (2016). Turizm, genel ve yapısal yaklaşım. *Ankara: Detay Yayıncılık*, 6-51.
- Uyan, S. (2019, Mart 6). *Türkiye ve Finlandiya Eğitim Sistemleri Arasındaki 15 Fark – Gelecek Eğitimde Platformu*. Mart 22, 2022 tarihinde <https://gelecekegitimde.com>: [https://gelecekegitimde.com/2019/03/06/Türkiye ve Finlandiya Eğitim Sistemleri Arasındaki 15 Fark – Gelecek Eğitimde Platformu \(gelecekegitimde.com\) 06.03.2019](https://gelecekegitimde.com/2019/03/06/Türkiye-ve-Finlandiya-Eğitim-Sistemleri-Arasındaki-15-Fark-Gelecek-Eğitimde-Platformu-(gelecekegitimde.com)-06.03.2019) adresinden alındı

- Ülger, S. (1992). Genel turizm bilgis. *Antalya: Akdeniz Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelciliği Yüksek Okulu Yayını*, s. 10.
- Ünlü, İ. (2015, 11 06). <http://antalyaekspres.com.tr/>. 07 24, 2022 tarihinde <http://antalyaekspres.com.tr/yazi/izzet-unlu-/%E2%80%8Bturkiye%E2%80%99de-denizciligin-gelisimi-/43596> adresinden alındı
- Yağcı, Ö. (2003). Turizm ekonomisi. *Detay Yayıncılık*, 171.
- Yıldız, M. (2016, 10 24). *Hayvancılıkta ülkenin durumu*. 04 18, 2022 tarihinde www.netgaste.com: <https://www.netgaste.com/haber/2548535/hayvancilikta-ulkenin-durumu> adresinden alındı
- Yıldızak, G. B. (2018, 2 28). <https://www.akademikkaynak.com/>: <https://www.akademikkaynak.com/bolgesel-kalkinma-ve-turkiyenin-bolgesel-kalkinma-politikalari.html> adresinden alındı