

ORTAK PAYDA: BÖLGE

Dünya üzerinde bir yerin özelliklerinden söz edilirken bölge kavramı sık kullanılır. Bu kavram kullanılırken tarif edilen yerin çeşitli özellikleri göz önünde bulundurulur. Bu özellikler doğal ve beşerî özelliklerdir. İşte bazı özellikler yönüyle çevresinden ayrılan, kendi sınırları içinde benzerlik gösteren en büyük coğrafi birime **bölge** adı verilir.

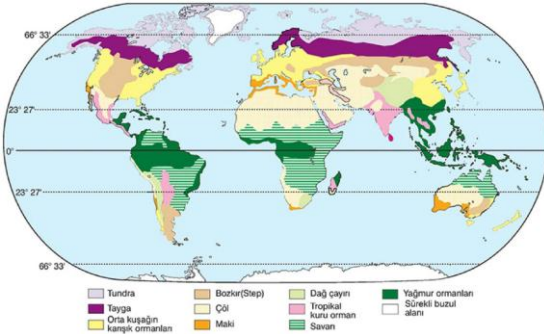
A. BÖLGELERİ OLUŞTURAN ÖZELLİKLER

1. Doğal Özellikler

a. Yer Şekilleri

Coğrafi bölgelerin belirlenmesinde etkili olan doğal faktörlerin başında yer şekilleri gelir. Bir yerin dağlık, ovalık, delta, platoluk, bataklık, volkanik, akarsu havzası, ada ya da yarımada olması gibi özellikler, o yerin bölge olarak tanımlanmasındaki yer şekli özellikleridir. Himalayalar, Alpler, İskandinav Yarımadası, Nil Deltası, Tibet Platosu, Konya Ovası gibi.

b. İklim



Bölgelerin belirlenmesinde etkili olan diğer bir faktör iklimdir. Sıcaklık, yağış ve basınç koşullarının yeryüzünde dağılışı farklılık gösterir. Bu durum yeryüzünde farklı iklim bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur. Kutup iklimi, ekvatorial iklim, karasal iklim, Akdeniz iklimi, çöl iklimi gibi.

c. Bitki Örtüsü

Yeryüzünde farklı iklim bölgelerinin görülmesi, doğal olarak yetişen bitki türlerinin farklı bölgeler oluşturmaya neden olmuştur. Ormanlık bölge, bozkır bölgesi, tundra bölgesi, savan bölgesi gibi.

d. Su Özellikleri

Akarsu havzaları ve göllerin sahip olduğu özelliklerine göre de bölgeler oluşturulabilmektedir. Amazon Havzası, Kongo Havzası, ABD'deki Göller Bölgesi gibi.

2. Beşerî Özellikler

Yeryüzünde nüfus yapısı, dil, din, kültür, siyasi ve askeri özellikler gibi beşerî özelliklere bağlı olarak farklı bölgeler oluşturulabilir. NATO (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü), Avrupa Birliği, İslâm ülkeleri, Türk Dünyası gibi.

3. Ekonomik Özellikler

Yeryüzünde sürdürülen tarım, hayvancılık, ormancılık, madencilik, sanayi, turizm ve ticaret gibi ekonomik etkinlikler her yerde aynı yoğunlukta değildir. Bu nedenle bu etkinliklerin yoğunlaştığı farklı bölgeler oluşturulabilir. Petrol bölgeleri, tarım bölgeleri, sanayi bölgeleri, turizm bölgeleri gibi.

Anahtar Bilgi: Doğal özelliklerin değişimi çok uzun bir süreç gerektirdiğinden, bu özelliklere bağlı olarak oluşturulan bölgelerin sınırları fazla değişiklik göstermez.

B. BÖLGE SINIRLARI

1. Bölge Sınırlarının Oluşturulması

Bölge sınırları oluşturulurken bölgelerin işlevsel özellikleri göz önünde bulundurulur. Örneğin, tarım ve nüfus bölgeleri oluşturulurken bu konulardaki verilerden yararlanılır. Tarım verilerine göre, bir ürünün Dünya üzerindeki üretim alanları bölge hâlinde gösterilebilir. Aynı durum, nüfusun dağılışı için de yapılabilir.

Dünya'da nüfusun yoğun olduğu bölgeler, seyrek olduğu bölgeler, nüfus artış hızı yüksek olan bölgeler gibi çeşitli bölgeler oluşturulabilir.

2. Bölge Sınırları Arasındaki Geçiş ve Sınırların Değişkenliği

Bölge sınırları oluşturulurken ele alınan ölçütlere göre, bölgeler arasındaki geçişler farklılık gösterebilir. Örneğin, iklim ve bitki örtüsü bölgeleri arasındaki

geçişler çok keskin bir hat şeklinde değildir. Geniş yapraklı ormanların bulunduğu bir bölgeden iğne yapraklı ormanların bulunduğu bir bölgeye geçiş kademeli bir şekilde olur. Bu iki bölge arasında geniş yapraklı ve iğne yapraklı ağaçlardan oluşan karışık ormanlar görülür.

Bölge sınırları zaman içinde değişebilir. Devletler arasındaki siyasi ve askeri anlaşmalara bağlı birlikteliklerinden oluşan bölgeler, zamanla işlevini yitirerek ortadan kaybolur. Örneğin, Sovyetler Birliği dağılmadan önceki dönemde kurulan Varşova Paktı, bu ülkeye bağlı cumhuriyetlerin bağımsızlığını kazanması ve NATO'nun dış tehdidinin azalmasına bağlı olarak ortadan kalkmıştır.

Çok uzun bir süreç olsa da doğal unsurlara bağlı olarak oluşturulan bölgelerin sınırları da değişebilir. Örneğin, yüzyıllarca önce ormanlarla kaplı olan Anadolu toprakları çeşitli uygarlıkların ormanları tahrip etmesiyle günümüzde büyük ölçüde bozkır alanı hâline gelmiştir. Orman sınırları kıyı bölgelere doğru çekilmiştir.

COĞRAFI KEŞİFLER, İLETİŞİM ve TEKNOLOJİNİN ÖNEMİ

A. DÜNYA'NIN KEŞFİ: COĞRAFI KEŞİFLER

Dört ya da beş yüzyıl önce Asya ve Afrika kıtalarında bulunan altın, çeşitli mücevherler, ipekler, halılar, resimli duvar örtüleri, baharat ve porselen gibi mallar Avrupalıların gözünde bolluk ve zenginlik olarak görülüyordu. Avrupalıların Asya ve Afrika'nın sahip olduğu bu kaynaklara ulaşma isteği Coğrafi Keşifler'in esin kaynağı olmuştur. O dönemde doğunun malları İpek Yolu ve Baharat Yolu ile batıya taşınmaktaydı.

İpek Yolu:

Çin'in doğusundan başlayarak, Orta Asya üzerinde ikiye ayrılıp birinci kol Hazar Denizi'nin kuzeyinden Kırım limanına, diğer kol ise Hazar Denizi'nin güneyinde İran üzerinden Anadolu'ya ve buradan da Avrupa'ya giden yoldur. Bu ticaret yolunda yoğun bir şekilde porselen, ipek, baharat ve değerli eşyalar taşınmıştır. İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan

bir ticaret yolu olmasının yanında 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarih ve kültürel zenginlik ortaya koymaktadır.

Baharat Yolu:

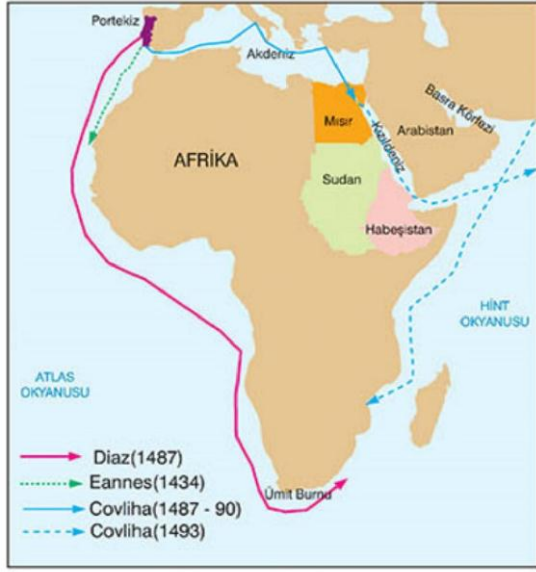
Eski çağlarda, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan ticaret yollarından biri de Baharat Yolu dur. Baharat Yolu, Hindistan'dan başlayarak, İran Körfezi ve Kızıldeniz'deki limanlara buradan da kara yoluyla Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına uzanmaktadır.

1.Önemli Keşifler

15. ve 16. yüzyıllarda Avrupalılar tarafından yeni ticaret yollarının, okyanusların ve kıtaların bulunması olayları coğrafi keşifler olarak adlandırılmıştır. Önceleri dinî ve ilmi amaçlarla başlayan Dünya'ya yayılma hareketleri, 15. yüzyılın sonlarına doğru ekonomik amaçlara yönelmiştir. Yeni Çağ Avrupası'nda ticaretin gelişmesi, paranın esaslı değerli madenlere olan ihtiyacı artırmıştır. Avrupalılar, değerli madenlere ulaşabilmek için Asya ve Afrika'ya seferler düzenlemişlerdir.

İlk keşif seyahatleri, 14. yüzyılın başlarında Atlantik Okyanusu ve Afrika sahillerinde Fransız ve Cenevizli gemiciler tarafından yapılmıştır. Ancak yüzyıl savaşlarından dolayı bu keşifler kesintiye uğramıştır. 15. yüzyıldaki keşifler ise ilk olarak İspanyollar ve Portekizliler tarafından başlatılmıştır.

Afrika'nın güneyinden Ümit Burnu'nu geçerek Hindistan ve Çin'e ulaşmak, keşifler için yapılan ilk denemelerdir. Bu denemeler sırasında Portekizli gemici **Bartelme Diaz** Ümit Burnu'nu keşfetmiştir (1487). Ancak, bu yolu kullanarak Hindistan'a ilk ulaşan denizci **Vasco da Gama'dır** (1497).



Ümit Burnu'nun Keşfi

Ümit Burnu'nun keşfi Hint Okyanusu'nu yine önemli bir ticaret bölgesi hâline getirdi. Bu şekilde Avrupalılar Hindistan'a ilk kez alternatif bir yoldan ulaşmış oldu. Bu sıralarda Dünya'nın yuvarlak olduğuna inanan **Kristof Kolomb'da** sürekli batıya giderek Çin'e ve Hindistan'a ulaşabileceğini beklerken farkında olmadan Amerika Kıtasına ulaşan ilk denizci oldu. Yine daha sonraki yıllarda **Macellan** ve arkadaşları Dünya'yı dolaşan ilk denizciler olmuştur. Macellan 1521'de Amerika'yı geçerek Filipin Adaları'na ulaşmıştır. Keşfedilen deniz yolları. Baharat ve İpek yollarının önemini azaltmıştır. Daha sonraki yıllarda açılan Panama ve Süveyş kanalları ticaret yollarını yeniden değiştirmiştir. Panama Kanalı, günümüzde Atlas Okyanusu'nu ve Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan en kısa ticaret yoludur. Süveyş Kanalı ise tüm Afrika Kıtası'nı dolaşarak Hint Okyanusu'na giden yolu kısaltmıştır. Bu kanalın açılması ile Akdeniz tekrar önemli bir ticaret denizi hâline gelmiştir.

2. Keşiflerin Nedenleri

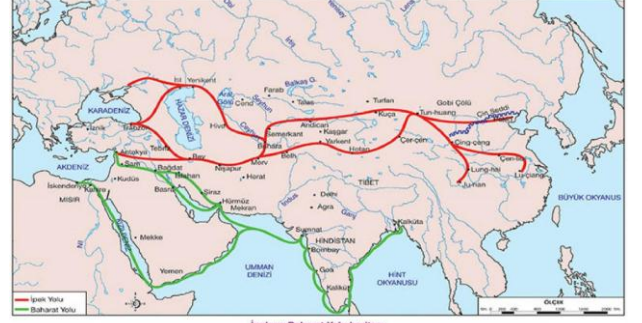
--- Avrupalıların pusulayı öğrenmeleri, gemicilik ve coğrafya bilgilerinin artması,

--- Avrupalıların, Doğu ülkelerinin zenginliklerine ulaşabilmek amacıyla yeni ticaret yolları aramaları,

--- İstanbul'un fethinden sonra Türklerin Doğu ticaret yollarına hâkim olmaları ve Avrupalıların açık denizlere çıkma ihtiyacı hissetmeleri

--- Avrupa'da değerli madenlerin az

bulunması nedeniyle kralların, özellikle İspanya ve Portekiz gibi ülkelerde gemicileri desteklemesi, --- Avrupalıların Dünya'yı tanımak istemeleridir.



İpek ve Baharat Yolu haritası

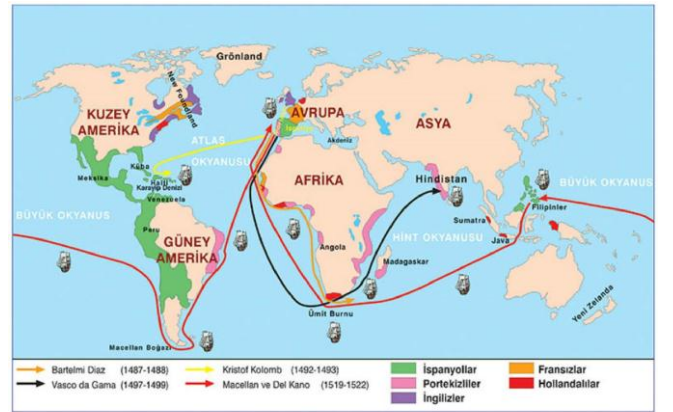
3. Keşiflerin Sonuçları

--- Dünya tarihinde önemli sosyal, siyasal ve ekonomik değişiklikler olmuştur.

--- Eski ticaret yolları değişmiştir. Akdeniz, doğu - batı ticaretindeki önemini kaybetmiştir, ipek ve baharat yolları eski önemini kaybetmiştir. Buna bağlı olarak Akdeniz limanları eski önemini kaybetmiş ve Atlas Okyanusu'ndaki limanlar gelişmiştir.

--- Keşfedilen yerlerde Avrupa sömürgeleri oluşmuştur. Buralardan altın, gümüş gibi birçok maden Avrupa Kıtası'na getirilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa'nın zenginleşmesini, hayat standartlarının yükselmesini ve Rönesans hareketlerinin gerçekleştirilmesini sağlamıştır.

--- Keşfedilen yeni bölgelere Avrupa'dan göçler olmuştur. Böylece Avrupa kültürü, medeniyeti ve Hristiyanlık yeni ülkelere yayılmıştır.



Ticaret yolları ve Coğrafi Keşifler

Anahtar Bilgi: Panama ve Süveyş kanallarının açılması ticaret yollarını yeniden şekillendirmiştir. Panama Kanalı'nın açılması Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus arasındaki ticaret yollarını kısaltmıştır. Süveyş Kanalı ise Akdeniz limanları ile Hint Okyanusu arasındaki ticaret yollarını kısaltmıştır. Böylece Akdeniz eski önemini yeniden kazanmıştır.

B. BÖLGELER VE ÜLKELERARASI ETKİLEŞİMDE TEKNOLOJİNİN ROLÜ

Toplumsal bir varlık olan insanın en önemli özelliklerinden birisi de kendi cinsiyle ilişki kurması, duygu ve düşüncelerini bir diğerine aktarmasıdır, insanın bu özelliği onda var olan iletişim yeteneği ile ilgilidir. İnsanlar çağlar boyu birbirleri ile bu yetenekleri sayesinde etkileşimde bulunmuşlar, kültürlerini, uygarlıklarını geliştirmelerinde bu etkileşimlerinin rolü büyük olmuştur.

İnsanlığın ilk döneminde insan kendisini çıkardığı değişik seslerle, çığlıklarla ve bunları desteklediği bedensel hareketlerle ifade etmiştir. Bunun yanı sıra ilkel resimlerle, çizgilerle insanın mesajını aktarması da insanlığın iletişim tarihinde sanatın ilk izlerinin göstergesi olmuştur. İnsanın iletişiminin gelişiminde en başta gelen koşul hiç şüphesiz dilin ortaya çıkması, konuşmanın başlaması, yani sözün kurulması, zamanla yazının bulunması, sözlü ve yazılı ifade biçiminin güçlenmesi olmuştur. İletişim biçimleri zamanla büyük gelişmeler kaydetmiş, yakın çevreyle iletişimin yanında, Dünya'nın bir diğer ucundaki insanlarla da iletişim, hızlı teknolojik gelişimle olanaklı hâle gelmiştir.

Günümüzde bilgiyi üretilip kullanan toplumlar, kısa sürede bilgi çağına girmiş ve teknolojiyi üretmişlerdir. Bilgi ve teknolojiyi iletişim ve diğer yeni uygulama alanlarına sokabilen toplumlar giderek güçlü bir toplum hâline gelmektedir.

Tarih		Olay
Milattan Önce	3000 3500	-Yazı Sümerler tarafından kullanıldı.
	105	Çinliler kâğıdı kullandı.
Milattan Sonra	1450	Matbaa icat edildi.
	1826	İlk fotoğraf denemeleri sonuç verdi.
	1837	İlk fotoğraf makinesi yapıldı.
	1861	Telefon icat edildi.
	1877	Ses kayıt makinesi icat edildi.
	1895	İlk sinema filmi yapıldı.
	1900	Fotoğraf makinesi yaygınlaştı.
	1913	Telefon kablosu üzerinden gönderi yapabilen faks geliştirildi.
	1915	Kıtalararası ilk telefon görüşmesi yapıldı.
	1925	Radyo istasyonları kuruldu.
	1926	İlk televizyon Dünya'ya tanıtıldı.

1928	Renkli televizyon üretildi.
1936	İngiltere'de halka ilk televizyon yayım yapıldı.
1962	Uydu aracılığı ile okyanus ötesi yayın yapıldı.
1977	Kişisel bilgisayar üretildi.

Teknoloji gelişiminin tarihsel seyri

DÜNYA'YI BİRBİRİNE BAĞLAYAN AĞLAR: ULAŞIM

İnsanların, eşyaların, hayvanların ve çeşitli ham maddelerin bir yerden başka bir yere taşınması faaliyetlerine **ulaşım** adı verilir. Ülkelerin ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi yaşamları üzerindeki etkileri büyük olan ulaşım faaliyetleri, doğal ve beşerî faktörlerin etkisi altındadır.

1. Deniz Yolu

Günümüzde Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha avantajlıdır. Demir yolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, kara yolu taşımacılığına oranla 7 kat daha ucuz olan bu taşımacılık, özellikle sanayi ham maddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin, bir noktadan diğer bir noktaya bir defada taşınabilmesine imkân sağlamaktadır.

Dünya'nın en yoğun deniz trafiği Kuzeybatı Avrupa ile Kuzey ve Güney Amerika arasında yaşanır. Dünya'da deniz ticaretiyle taşınan malların yaklaşık yarısı **Kuzey Atlantik Yolu** olarak adlandırılan bu bölgede taşınmaktadır.



Dünya'da deniz ulaşımında kullanılan bazı boğaz ve kanallar

a. Panama Kanalı:

Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan bu kanal yaklaşık 80 km uzunluğundadır. Panama'da bir kanal inşa etme fikri 1500'lü yıllara kadar giderse de, ilk ciddi çalışmalar, Fransızların öncülüğünde 1880'de başlamış fakat bir sonuç vermemiştir. İnşaat ABD tarafından tamamlanmış ve kanal 1914'te hizmete açılmıştır. Bu kanalın açılmasıyla gemiler Güney Amerika Kıtası'nı dolaşmaktan kurtulmuşlardır. Bugün New York'tan San Francisco'ya giden bir geminin, Panama Kanalı'nı kullanarak 9500 km yol yapması, Güney Amerika Kıtası'nın güneyindeki Macellan Boğazı'ndan geçerek Horn Burnu'nun dolaşılmasını zorunlu kılan eski günlerdeki 22 500 km yola oranla büyük bir kolaylıktır.

Açılışından 2002 yılına dek, yaklaşık 800 000 geminin geçtiği tahmin edilen Panama Kanalı'ndan her yıl yaklaşık 14 000'den fazla gemi geçmekte olup, taşınan yük miktarı 203 milyon tonu bulmaktadır. Bu miktar Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 5'i kadarını oluşturmaktadır. Dünya'nın en pahalısı olma özelliğindeki bu kanal boyunca yolculuk yaklaşık 9 saat sürmektedir. Deniz seviyesinden 28 metre yukarıda olan bu kanalda, sıvıların dengesi kanunundan yararlanılarak gemiler yavaş yavaş yükseltilerek ve aynı yöntemle diğer tarafa doğru indirilir.

b. Süveyş Kanalı:

Süveyş Kanalı Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan ilk direkt su kanalıdır. Uluslararası ulaşımına 17 Kasım 1869'da açılmıştır. 26 Temmuz 1956'da kanal millileştirilmiştir. 161 km uzunlukta olan kanal, Dünya'da kapaklı olmayan en uzun kanaldır. Diğer su yolları ile karşılaştırıldığında, kaza oranı neredeyse sıfırdır. Ulaşım gece ve gündüz yapılmaktadır. Gemi Trafik Yönetim Sistemi mevcuttur. Elektronik sistem ve radar ağı hizmeti vardır. Sefer yapan büyük tankerler için barınma imkânına sahiptir.

Süveyş Kanalı'nın inşa edilmesiyle Akdeniz'e ulaşmak isteyen gemilerin yolları kısalmıştır. Örneğin, Suudi Arabistan'ın Cidde Limanı ile Karadeniz'deki Köstence Limanı arasındaki mesafe Ümit Burnu üzerinden 11 771 mildir. Süveyş Kanalı üzerinden ise 1698 mildir. Böylece % 86 oranında mesafe kısalır. Hollanda'nın Rotterdam Limanı'ndan Japonya'nın Tokyo Limanı'na giden geminin Afrika sahilinden dolaşması ile kıyaslanırsa, % 23 oranında mesafesi kısalır.

Deniz yoluyla yapılan Dünya ticaretinin % 7'si Süveyş

kanalından geçerek yapılır. Bu ticaretin % 35'i Kızıldeniz ve Arap Körfezi limanlarından, % 20'si Hint ve Güneydoğu Asya limanları ve % 39'u Uzakdoğu bölgesinden yapılır.

c. Hürmüz Boğazı:

Dünya'nın en önemli su yollarından biridir. İran Körfezi'ni Umman Denizi kanalıyla Hint Okyanusu'na bağlar. Saatte 5 petrol gemisinin geçtiği bu boğazın ana su yolu derinliğinin 115 metre, genişliğinin ise en dar yerde 56 km olması büyük okyanus gemilerinin boğazdan geçmesine imkân tanımaktadır. Basra Körfezi'ne kıyısı olan ülkeler ve petrol ihracatı için önemli bir geçiş yoludur.

d. Malakka Boğazı:

Asya Kıtası'nın güneydoğu ucunda yer alan Malakka Yarımadası'nı Sumatra Adası'ndan ayırır. Kuzeybatı güneydoğu yönünde uzanan 780 km uzunluğundaki bu geçit, Bengal Körfezi'ni (Hint Okyanusu) Güney Çin Denizi'ne (Büyük Okyanus) bağlar. En dar yeri 55 km'dir.

Malakka Boğazı, Dünya'nın trafiği en yoğun boğazlarından biridir. Avrupa ve Hindistan'ın, Uzakdoğu ve Avustralya'ya bağlanmasını sağlar.

e. Cebelitarık Boğazı:

Akdeniz ile Atlas Okyanusu'nu birleştiren 60 km uzunluğunda ve 44 km genişliğinde bir boğazdır. Derin bir boğaz olan Cebelitarık'ın en sığ yeri 324 m'dir. Boğazın yüzünde batıdan doğuya doğru giden kuvvetli bir akıntı vardır. Boğazın iki kıyısı da sarp ve kayalıktır.

f. Bering Boğazı:

Asya ile Amerika kıtalarını birbirinden ayıran boğaz, Bering Denizi ile Kuzey Buz Denizi arasındadır. Boğazın en dar yeri, iki kıtayı 100 kilometre kadar birbirine yaklaştırır. Bering Boğazını, Danimarkalı kâşif Bering 1730 yılında keşfetmiştir. Bu nedenle onun adı ile anılır.

g. İstanbul Boğazı:

İstanbul Boğazı, yaklaşık 30 kilometre uzunluğunda bir geçittir. Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlar. Bundan 7 bin yıl önce oluştuğu tespit edilen boğazın derinlik ortalaması 60, en derin yeri ise yaklaşık 100- 120 metredir. Genişliği çok değişken olmakla birlikte en geniş yeri 3 bin 500 metreyi bulur.

En dar yeri ise Rumelihisarı civarındadır ve

yaklaşık 760 metredir. Kıyılarının uzunluğu ise Avrupa ve Asya yakalarında farklılık gösterir. Daha girintili çıkıntılı olan Avrupa kıyıları 55 km uzunluğunda iken, Asya yakası kıyıları ise 35 km uzunluğundadır.

İstanbul Boğazı, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri Marmara, Ege, Akdeniz ve nihayetinde okyanuslara götüren yolun alternatifsiz ve tek giriş kapısıdır. İşte bu yüzden her yıl, ham petrol ve LPG gibi tehlikeli maddeler de dâhil olmak üzere çeşitli yükler taşıyan binlerce ticari gemi ve tanker İstanbul Boğazı'ndan geçer. Deniz ulaşımında İstanbul Boğazı'nın uluslararası kullanımını ise 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi düzenler.

2. Demir Yolu

Demir yolu taşımacılığı, kara ve hava yolu taşımacılığına göre daha ucuz bir taşımacılık şeklidir. Kara yolu ağırlıklı taşımacılık sisteminin neden olduğu kirlenme, kaza, trafik tıkanıklığı gibi olumsuzluklar, birçok Avrupa ve Asya ülkesinde, demir yollarına özel önem verilmesinde itici güç olmuştur.

a. Kuzey Amerika Demir Yolları:

Kuzey Amerika, demir yolu ulaşımının yaygın olduğu bir kıtadır. Dünya'daki demir yolu ağıнын yaklaşık % 44'ü bu kıtada yer alan ABD ve Kanada'dadır.

b. Avrupa Demir Yolları:

Avrupa'da en yoğun demir yolu ağı Kuzeybatı Avrupa'dadır. Dünya'daki ilk demir yolu 1825 yılında İngiltere'de faaliyete geçmiştir. Bugün Avrupa Kıtası'nda demir yolu ulaşımı oldukça yaygındır. İlk olarak 30 yıl önce Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri, 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. AB, üye ülkelerin ulusal demir yolu şebekelerini bir araya getiren, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan Avrupa yüksek hız tren şebekesinin gerçekleştirilmesi yönünde karar almıştır. Avrupa Bakanlar Konseyi (ECMT) planına göre Avrupa, 2015'e 30 bin km uzunluğunda yüksek hızlı demir yolu şebekesine sahip olacak. Bu bağlamda, 1996'da Fransa, Hollanda ve Almanya'nın ortak işlettiği hızlı tren projesi hayata geçmiştir.

c. Asya Demir Yolları:

Asya Kıtası'nda demir yolu hatları daha çok Uzak Doğu, Batı Sibirya ve Hindistan'da yoğunluk kazanır. Ancak bu üç bölge arasında bağlantı fazla gelişmemiştir. Japonya, Çin ve Rusya demir yolu ulaşımında çok ilerleme kaydetmişlerdir. Rusya ve

Çin demir yolu hattı uzunluğunda, Japonya ise hızlı ve konforlu demir yolu taşımacılığında gelişmiştir.

d. Afrika Demir Yolları:

Afrika Kıtası'nda ekvatorial ormanlar ve çöller, kuzey güney yönündeki kesintisiz demir yolu ulaşımını engellemiştir. Demir yolu ulaşımı daha çok Kuzey Afrika ile Güney Afrika'da gelişmiştir. Kuzey Afrika'da Fas, Cezayir ve Tunus limanlarını iç kesimlere bağlayan demir yolları vardır. Yine Güney Afrika'da maden çıkarılan bölgeleri limanlara bağlayan demir yolları bulunur.

3. Kara Yolu

Kara yolu taşımacılığı, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Dünya yol istatistikleri incelendiğinde; diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş ülkeler de dâhil birçok ülkede yolcu ve yük taşımacılığında, kara yoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir.

Kara yolu ulaşımı bakımından Dünya'nın en önde gelen ülkesi ABD'dir. Bugün ABD, Dünya'da en çok motorlu taşıt üreten ve aynı zamanda en çok motorlu taşıta sahip olan ülkedir. Kanada'nın ise ABD'ye komşu olan güney kesimlerinde kara yolu ağı daha çok gelişmiştir.

Dünya'da ilk modern kara yolu yapımı, İngiltere'de 19 yy' da başlamıştır. Yine modern otoyolun ilk olarak yapıldığı ülke Almanya'dır. Avrupa Kıtası'nda çok şeritli otoyollar özellikle Kuzeybatı Avrupa'da yaygındır. Asya Kıtası'nda

modern anlamda kara yolları daha çok Çin ve Japonya gibi ülkelerde yoğunudur. Afrika Kıtası'nda modern kara yolu taşımacılığı daha çok Güney Afrika'da yoğunlaşmıştır.

4. Hava Yolu

Hava yolu ulaşımı diğer ulaşımlara göre daha yeni bir ulaşım şeklidir. Bu ulaşım şeklinin en yaygın olduğu ülkeler ABD, Kanada ve Avrupa ülkeleridir. Örneğin, Dünya'nın en büyük ilk dört hava limanı Chicago, Los Angeles, Atlanta ve New York'ta bulunur. Avrupa Kıtası'nda da hava yolu taşımacılığı gelişmiştir. İlk ticari hava taşımacılığı 1919 yılında Fransa'da başlamıştır. Kıtanın önemli hava limanları batı kesiminde yoğunlaşmıştır. Bu limanlar ABD, Uzak Doğu ve Orta Doğu'ya giden uçakların uğrak yeridir. Dünya yolcu trafiğinin 1/4'ü ve yük trafiğinin 1/3'ü bu kıtadan yapılır.

**YUNUS KOÇAK
COĞRAFYA ÖĞRETMENİ**