

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
COĞRAFYA ANABİLİM DALI**

**DOKTORA TEZİ**

**EKONOMİ POLİTİKALARININ BİR  
YANSIMASI OLARAK SANAYİSİZLEŞME  
VE MEKÂNSAL DEĞİŞİM: İSTANBUL ÖRNEĞİ**

**UĞURCAN AYİK  
2502140024**

**TEZ DANIŞMANI  
PROF. DR. SEDAT AVCI**

**İSTANBUL 2018**



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



DOKTORA  
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : Uğurcan AYIK Numarası : 2502140024  
Anabilim Dalı /  
Anasanat Dalı / Programı : Coğrafya Danışmanı : Prof. Dr. Sedat AVCI  
Tez Savunma Tarihi : 14.12.2018 Saati : 09:00  
Tez Başlığı : "Ekonomi Politikalarının Bir Yansıması Olarak Sanayisizleşme ve Mekânsal Değişim:  
İstanbul Örneği"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 50. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- Prof. Dr. Sedat AVCI		Kabul
2- Prof. Dr. Hüseyin TUROĞLU		Kabul
3- Doç. Dr. Mehmet Emin SÖNMEZ		Kabul
4- Dr. Öğr. Üyesi Musa ULUDAĞ		Kabul
5- Dr. Öğr. Üyesi M. Fatih DÖKER		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL		
2- Doç. Dr. Mehmet ÜNLÜ		

## ÖZ

# EKONOMİ POLİTİKALARININ BİR YANSIMASI OLARAK SANAYİSİZLEŞME VE MEKÂNSAL DEĞİŞİM: İSTANBUL ÖRNEĞİ

UĞURCAN AYIK

Osmanlı'nın Tanzimat'tan itibaren izlediği sanayileşme adımı, Cumhuriyet'le beraber temposunu arttırarak devam etmiştir. Böylece İstanbul'da birçok fabrika kurulmuştur. Bu fabrikaların çoğu günümüz ekonomi politikaları neticesinde kapanırken, İstanbul da 1980 sonrası başlayan 2000'lerde keskinleşen bir sanayisizleşme ile karşı karşıya kalmıştır.

Bu çalışma sanayisizleşmenin İstanbul'daki mekânsal etkileri ve sanayisizleşme sonrası değişen fonksiyonel kullanımın İstanbul'un coğrafi görünümünde ne gibi sonuçlara yol açtığını problem olarak ele almaktadır. Çalışma kapsamında yöntem olarak dört aşamalı bir süreç takip edilmiştir. Birinci aşamada İstanbul'a yönelik literatür taraması gerçekleştirilmiş, İstanbul'da kurulmuş sanayi tesisleri taranarak ilçelere göre listelenmiştir. İkinci aşamada farklı kaynaklardan yararlanılarak elde edilen liste güncellenmiştir. Üçüncü aşamada ise ilk iki süreçte elde edilen fabrikaların güncel durumunu tespit etmek amacıyla saha çalışması yapılmış, fabrikaların güncel hali ve son fonksiyonel kullanımları tespit edilerek koordinatlandırılmıştır. En son aşamada ise koordinatlanıp özelliğine göre tasnif edilen fabrikalar ArcGIS 10 ve CorelDraw X5 programlarının yardımıyla haritalandırılmıştır.

Çalışmanın temel bulguları arasında İstanbul'da özellikle alansal olarak büyük yer kaplayan sanayi tesislerinin hızla kapandığı, fabrika sonrası fonksiyonel kullanımın gayrimenkul yatırımlarına doğru bir geçiş içerisinde olduğu tespit edilmiştir. Toplamda tespit edilen 291 fabrikada gayrimenkul yatırımına dönüşen alanlar % 35, atıl halde duran fabrika alanları ise % 30' gibi bir orandadır.

Günümüzde İstanbul özellikle gayrimenkul yatırımlarıyla şekillenen hizmetler fonksiyonunun hâkimiyet kazandığı bir yerleşme olma niteliği kazanmıştır. Sanayisizleşmenin eşlik ettiği bu süreçte birçok ilçede fonksiyonel kullanımın değiştiği mekânlar ortaya çıkmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Şehir Coğrafyası, Sanayisizleşme, Fonksiyonel Değişim, Mekân, İstanbul.



## **ABSTRACT**

# **DEINDUSTRIALIZATION AND SPATIAL CHANGE AS A IMPLICATION OF ECONOMIC POLICIES: ISTANBUL EXAMPLE**

**UĞURCAN AYİK**

The industrialization wave followed by the Ottoman Empire since the Tanzimat Reform Era continued with an increased tempo following the proclamation of the Republic. A lot of plants were established in Istanbul in this scope. However, most of them were closed due to today's economic policies. As a result, Istanbul has faced deindustrialization, which began after 1980 and became sheerer in the 2000s.

This study discusses as a problem the abovementioned deindustrialization in relation to its spatial implications on the geographical outlook of Istanbul brought by the spatial impacts in overall Istanbul and changing functional uses resulting from the deindustrialization. The study was carried out with in a four-stage process. At stage one, a literature review was conducted on Istanbul in order to list the industrial plants established by districts in Istanbul. In the second stage, the list compiled through diverse sources was updated. In the following stage, a field study was carried out to find out the current status of the plants scanned during the two preceding stages. Then their current state and recent functional uses were identified and they were coordinated accordingly. After classified by characteristics, the plants were mapped with the help of ArcGIS 10 and CorelDraw X5 as the last stage of the study.

As a result of the study, it was found out that, among others, the industrial facilities which particularly cover large areas in Istanbul are closing down rapidly and subsequent functional use goes towards a transition to real estate investments. Of the 291 plants identified in this study, the areas which are now subject to real estate

investments account for 35% and idle plants constitute around 30% of such places. Nowadays Istanbul has become a settlement area where services as a function are shaped predominantly by real estate investments, stand in a dominant position. As a conclusion, it can be said that in this process accompanied by deindustrialization, places with an altered functional use have emerged in many districts of the city.

**Key words:** Urban Geography, Deindustrialization, Functional Change, Space, Istanbul.



## ÖNSÖZ

Sanayisizleşme, geçmişte gerçekleşen sanayileşme süreçleriyle paralel olarak gelişen bir yapıdadır. Sanayileşmesini erken kurmuş gelişmiş ülkeler, sanayisizleşme ile daha erken tanışmıştır. Gelişmekte olan ülkelerde ise sanayisizleşme süreçleri ağırlıklı olarak 1980’li yıllardan sonra belirginlik kazanmıştır. Gelişmiş ülkelerde sanayisizleşme temel makro veriler üzerinden değerlendirilebilirken, gelişmekte veya geri kalmış ülkelerde bireysel fabrika kapanmaları üzerinden analiz edilmektedir.

Bu çalışmada İstanbul özelinde sanayisizleşme süreçleri fabrika kapanmaları üzerinden analiz edilmiştir. Sanayisizleşme ve kentsel dönüşüm arasındaki bağdan hareket edilerek sanayisizleşme sonrası fonksiyonel kullanımın İstanbul’un coğrafi görünümünde ne gibi etkiler yarattığı problem olarak ele alınmıştır. Yöntem olarak 4 aşamada gerçekleşen çalışmada, toplamda 291 sanayi fonksiyonunu kaybetmiş fabrika alanı tespit edilmiştir. 291 fabrikada gayrimenkul yatırımına dönüşen alanlar % 35, atıl halde duran fabrika alanları % 30 oranındadır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasındaki en büyük pay hocam Prof. Dr. Sedat Avcı’ya aittir. Bilimsel bilgiye olan yaklaşımı ve titizliği böyle bir çalışmanın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu sebeple hocama sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca bu süreçte hocam Prof. Dr. Meral Avcı’ya da manevi desteklerinden ötürü teşekkür ederim. Zor zamanlarımda bana rehberlik eden değerli hocam Doç. Dr. Mehmet Emin Sönmez’e de sonsuz şükranlarımı sunarım. Gaziantep Üniversitesi’nde beraber çalıştığım hocalarım ve meslektaşlarım olan Dr. Öğr. Üyesi Gülşen Kum ve Dr. Öğr. Üyesi M.Ragıp Kalelioğlu’na, İngilizce tercümelerde desteğini esirgemeyen Hülya Saygılı hocama, tezin okunma süreçlerinde yardımlarını esirgemeyen sevgili öğrencilerim İbrahim İnak, Elif Kömür, Nisa Çalış ve Kemal Özmütlu’ya ve Gaziantep Üniversitesi Coğrafya Bölümü’nün değerli öğrencilerine de teşekkürü bir borç bilirim. Hiç kuşkusuz ki yukarıda sayılan kişiler olmasa böyle bir çalışma da ortaya çıkmazdı.

UĞURCAN AYIK

İSTANBUL, 2018

## İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ .....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xiii
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	xvii
TABLolar LİSTESİ .....	xx
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xxii
GİRİŞ .....	1
Araştırma Problemi.....	4
Çalışmanın Kısıtlılıkları.....	4
Amaç ve Yöntem .....	4
Literatür Özeti .....	5

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DÜNYADA SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE MEKÂNA YANSIMALARI

1.1. Sermaye Birikimi ve Değişen Mekân Algısı .....	9
1.2. Fordist Dönemde Üretim, Sanayi ve Kentleşme Dinamikleri .....	11
1.3. Neoliberal Dönem ve Sanayinin Mekânsal Dağılımında Meydana Gelen Değişiklikler .....	16
1.4. Neoliberal Politikaların Bir Sonucu Olarak Sanayisizleşme .....	24

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME HAREKETLERİNE GENEL BAKIŞ

2.1. Osmanlı'da Sanayileşme Hareketlerinin Tarihsel Ve Coğrafi Gelişimi .....	39
2.1.1. 15. ve 17. yy. Arasında Osmanlı'da Sanayi .....	41



2.1.2. 18. yy. da Osmanlı'da Sanayi.....	44
2.1.3. 19. yy .da Osmanlı'da Sanayi.....	46
2.1.4. 20.yy. Osmanlı Sanayii (1900-1923) ve Günümüze Kadar Gelen Fabrikalar .....	49
2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Sanayileşme Çabaları ve Sanayi Faaliyetlerinin Dağılışı.....	51
2.2.1. 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde Sanayi İle İlgili Alınan Kararlar ve 1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu ve Sanayi ve İş Yerleri Sayımı.....	52
2.2.2. Devletçilik Politikası: I. ve II. Sanayi Planları .....	59
2.2.3. Planlama Anlayışlarında Kırılmalar ve 1946 İvedili Sanayi Planı ve 1947 İktisadi Kalkınma Planı.....	62
2.2.4. 1950 Sanayi ve İş Yerleri Sayımı ve Türkiye Sanayinde İstanbul'un Yeri .....	65
2.2.5. 1964 Sanayi Sayımı .....	67
2.2.6. 1971 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı .....	69
2.2.7. 1981 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı .....	70
2.2.8. 1992 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı .....	71
2.2.9. 2002 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı .....	73

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YAKIN DÖNEM SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE İSTANBUL'DA SANAYİNİN ANA HATLARI

3.1. 2003-2009 Yıllık Sanayi Hizmet İstatistikleri .....	78
3.2. Gelişimi ve Coğrafi Dağılışıyla Organize Sanayi Bölgeleri(OSB) ..	84
3.2.1 Dünya'da ve Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Gelişim Tarihi ve Coğrafi Dağılışı .....	84
3.2.2. İstanbul'da Organize Sanayi Bölgeleri ve Coğrafi Dağılışı .....	86
3.2.2.1. İkitelli Organize Sanayi Bölgesi .....	88
3.2.2.2. Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi .....	90
3.2.2.3. Dudullu Organize Sanayi Bölgesi.....	91
3.2.2.4. İstanbul (Tuzla) Deri Organize Sanayi Bölgesi .....	94

3.2.2.5. İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi (Tuzla Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi).....	95
3.2.2.6. Tuzla Birlik Organize Sanayi Bölgesi ve Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi.....	97
3.2.2.7. İstanbul Tuzla Organize Sanayi Bölgesi.....	99

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞMENİN EŞİĞİNDE KÜRESEL BİR KENT YARATMA ÇABALARI**

4.1. İstanbul İçin Hazırlanan Planlarda Öngörülen Sanayisizleşme Politikaları.....	100
4.1.1. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı.....	101
4.1.1.1. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Sanayile İlgili Alınan Kararlar ve Yansımaları.....	111
4.1.2. 1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı.....	113
4.2. Sanayisizleşmenin Eşiğinde Sanayide ve Diğer Ekonomik Sektörlerde Güncel Eğilimler.....	118
4.2.1. “Pazarlanabilir” İstanbul'da Dinamik Bir Sektör Olarak Turizm.....	122
4.3. İstanbul Sanayisizleşirken Küresel Kentin Yeni Araçları.....	125
4.3.1. Alış-Veriş Merkezleri (AVM) ve İstanbul'da Coğrafi Dağılışı.....	125
4.3.2. Küresel Kent Söylemini Gerçekleştirmede Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Coğrafi Etkileri.....	135
4.3.3. Marka Değeri Yüksek Mega Projeler.....	137

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞME**

5.1. İstanbul'un Sanayisizleşen Mekânları, İlçelere Bıçılan Roller ve Sanayisizleşmenin Haritalanması.....	141
5.2. Sanayisizleşme Açısından İstanbul'un Anadolu Yakası.....	142
5.2.1. Kartal İlçesi.....	142
5.2.1.1 Kartal Yunus Çimento Fabrikası.....	153

5.2.2. Pendik İlçesi.....	154
5.2.3. Tuzla İlçesi.....	158
5.2.4. Maltepe İlçesi.....	162
5.2.5. Beykoz İlçesi.....	170
5.2.5.1. Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası .....	174
5.2.5.2. Beykoz Paşabahçe Şişecam Fabrikası .....	176
5.2.5.3. Beykoz Tekel ve İspirto Fabrikası.....	179
5.2.6. Üsküdar İlçesi .....	181
5.2.6.1. Sumahan İçki Fabrikası .....	186
5.2.7. Ümraniye ve Sancaktepe İlçeleri .....	188
5.2.8. Kadıköy ve Ataşehir İlçeleri .....	193
5.3. Sanayisizleşme Açısından İstanbul'un Avrupa Yakasındaki İlçeler	195
5.3.1. Şişli ve Beşiktaş İlçeleri.....	195
5.3.1.1. Bomonti Bira Fabrikası .....	205
5.3.2. Sarıyer İlçesi .....	207
5.3.2.1. Büyükdere Tekel Nektar ve Bira Fabrikası (Kibrit Fabrikası)	214
5.3.3. Kâğıthane İlçesi .....	215
5.3.4. Eyüp İlçesi .....	222
5.3.4.1. Silahtarağa Elektrik Santrali.....	226
5.3.5. Beyoğlu İlçesi .....	228
5.3.6. Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa İlçeleri.....	231
5.3.7. Zeytinburnu İlçesi .....	236
5.3.8. Bakırköy ve Bahçelievler İlçesi .....	242
5.3.9. Güngören İlçesi.....	246
5.3.9.1. Güngören Merter Vakko Fabrikası.....	249
5.3.10. Bağcılar İlçesi .....	250
5.3.11. Küçükçekmece İlçesi .....	254

5.3.12. Avcılar ve Esenyurt İlçeleri .....	258
5.3.13. Fatih İlçesi.....	261
5.3.13.1.Cibali Tütün Fabrikası .....	262
<b>SONUÇ .....</b>	<b>264</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>271</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>295</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>300</b>



## ŞEKİLLER LİSTESİ

<b>Şekil 1:</b> Seçilmiş ülke ve zamanlarda yıllık büyüme oranları. ....	13
<b>Şekil 2:</b> Avrupa'da 19.yy.da başlıca sanayi ve yoğun nüfuslu alanlar.....	15
<b>Şekil 3:</b> Büyüme oranına göre kentsel yığılmanın boyutu.....	16
<b>Şekil 4:</b> Seçili ülkelerde imalat sanayi ürünleri ihracatının toplam ihracat içindeki payı.....	23
<b>Şekil 5:</b> Seçili ülkeler düzeyinde saatlik işçi masraflarının dağılışı. ....	23
<b>Şekil 6:</b> Seçili ülkelerde imalat sanayinin GSYH'deki dağılışı.....	27
<b>Şekil 7:</b> Dünyada seçili ülkelere göre GSYH'de hizmetler sektörünün yıllara göre dağılışı. ....	29
<b>Şekil 8:</b> Seçili ülkeler bazında toplam istihdam içinde sanayide istihdam edilenlerin yıllara göre oransal dağılışı. ....	30
<b>Şekil 9:</b> Seçilmiş ülkelerde saatlik düzeyde işçi masrafları.....	32
<b>Şekil 10:</b> Türkiye'de yaratılan katma değere göre gayri safi yurt içi hasılda hâkim ekonomik sektörlerin durumu. ....	33
<b>Şekil 11:</b> Fikirtepe'de mekânsal hareketlilik.....	38
<b>Şekil 12:</b> 15. ve 17. yy.larda Osmanlı'da sanayinin coğrafi dağılışı.....	43
<b>Şekil 13:</b> 1839'a kadar Osmanlı'da bulunan sanayi kuruluşları.....	45
<b>Şekil 14:</b> 19.yy.da genel hatlarıyla Osmanlı'da sanayi bölgeleri.....	49
<b>Şekil 15:</b> 20.yy.ın başına kadar İstanbul'da kurulan ve günümüze kadar ulaşabilen sanayi tesislerinin İstanbul'da coğrafi dağılışı.....	51
<b>Şekil 16:</b> 1964 Sanayi Sayımı'na göre Türkiye'de büyük sanayi tesislerinin(10+işçi çalıştıran) dağılışı.....	74
<b>Şekil 17:</b> 1971 Sanayi Sayımı'na göre küçük sanayi tesislerinin coğrafi dağılışı.....	75
<b>Şekil 18:</b> Seçilmiş illerde 1981 yılında küçük sanayi tesislerinin dağılışı.....	75
<b>Şekil 19:</b> 1981 Sanayi Sayımı'na göre büyük sanayi işletmelerinin dağılışı.....	76
<b>Şekil 20:</b> 1992 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı'na göre küçük ve büyük sanayi işletmelerinin coğrafi dağılışı.....	76
<b>Şekil 21:</b> 2002 Sanayi Sayımı'na göre büyük ve küçük sanayi tesislerinin coğrafi dağılışı.....	77
<b>Şekil 22:</b> 2003-2015 yılları arasında imalat sanayindeki girişim sayısı. ....	79
<b>Şekil 23:</b> 2003-2015 yılları arasında imalat sanayinde istihdam edilen iş gücü sayısı. ....	79
<b>Şekil 24:</b> Türkiye'de 2003-2015 yılları arasındaki yerel birim sayısının coğrafi dağılışı.....	83

<b>Şekil 25:</b> Türkiye'de OSB'lerin coğrafi dağılışı.....	86
<b>Şekil 26:</b> 1950-1980 arasında İstanbul'un sanayi alanlarına bağlı gelişimi.....	87
<b>Şekil 27:</b> 1980 sonrası İstanbul'da sanayinin desantralize olması.....	87
<b>Şekil 28:</b> İstanbul'daki Organize Sanayi Bölgelerinin (OSB) Coğrafi Dağılışı.....	88
<b>Şekil 29:</b> İkitelli OSB'nin coğrafi konumu .....	89
<b>Şekil 30:</b> İkitelli OSB'de sektörel dağılım .....	90
<b>Şekil 31:</b> Beylikdüzü OSB'sinin coğrafi konumu.....	91
<b>Şekil 32:</b> İstanbul(Tuzla) Deri Organize Sanayi Bölgesi'nin coğrafi konumu.....	94
<b>Şekil 33:</b> İstanbul Anadolu Yakası, Kimya Sanayi ve Tuzla OSB'lerinin coğrafi konumu.....	96
<b>Şekil 34:</b> İAYOSB'de üretimin sektörel dağılımı Kaynak: İAYOSB Web Sitesi. ....	96
<b>Şekil 35:</b> Birlik OSB'de üretimin sektörel dağılışı. ....	98
<b>Şekil 36:</b> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'un etki sahaları. ....	103
<b>Şekil 37:</b> Sanayi sektöründe çalışanların toplam istihdam içindeki oranlarının coğrafi dağılışı. ....	107
<b>Şekil 38:</b> Hizmet sektöründe çalışanların toplam istihdam içindeki oranlarının coğrafi dağılışı.....	108
<b>Şekil 39:</b> 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'na göre sektörel yığılmalar. ....	109
<b>Şekil 40:</b> İstanbul'daki sanayiler için müdahale alanları. ....	112
<b>Şekil 41:</b> Ana faaliyet kollarına göre sabit fiyatlarla gayri safi yurt içi hâsıla (%) .	119
<b>Şekil 42:</b> Türkiye'de seçilmiş illere göre tesislere geliş sayısı.....	124
<b>Şekil 43:</b> Avrupa'da 1000 kişi başına düşen AVM.....	129
<b>Şekil 44:</b> İstanbul'da AVM'lerin coğrafi dağılışı .....	134
<b>Şekil 45:</b> Kartal'da nüfusun gelişimi.....	144
<b>Şekil 46:</b> Kartal'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	150
<b>Şekil 47:</b> Yıllara göre Pendik nüfusunun gelişimi. ....	155
<b>Şekil 48:</b> Pendik'te sanayisizleşmenin yoğunlaştığı alanların dağılışı.....	157
<b>Şekil 49:</b> Pendik'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	158
<b>Şekil 50:</b> Yıllara göre Tuzla'da nüfusun gelişimi. ....	160
<b>Şekil 51:</b> Tuzla'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	162
<b>Şekil 52:</b> Maltepe'de nüfusun yıllara göre değişimi. ....	164
<b>Şekil 53:</b> Maltepe'de sanayi fonksiyonundan sonraki değişim .....	166
<b>Şekil 54:</b> 1982 tarihli Maltepe'de sanayi ve konut alanlarının gelişimi .....	169

<b>Şekil 55:</b> Maltepe'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	170
<b>Şekil 56:</b> Beykoz'da tarihsel süreçte nüfus miktarı.....	171
<b>Şekil 57:</b> Beykoz'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	173
<b>Şekil 58:</b> Şişecam Fabrikası'nın çevresi ve etrafındaki konut oluşumunun dağılışı	177
<b>Şekil 59:</b> Paşabahçe Şişecam Fabrikası'nın yeniden işlevlendirilmesine yönelik öneriler. ....	179
<b>Şekil 60:</b> Üsküdar'da nüfusun yıllara göre nüfusu. ....	182
<b>Şekil 61:</b> Üsküdar'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	184
<b>Şekil 62:</b> Yıllara göre Ümraniye'de nüfusun gelişimi. ....	189
<b>Şekil 63:</b> Ümraniye'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	192
<b>Şekil 64:</b> Sancaktepe'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	193
<b>Şekil 65:</b> Yıllara göre Kadıköy'de nüfusun gelişimi.....	194
<b>Şekil 66:</b> Şişli'de nüfusun gelişimi.....	196
<b>Şekil 67:</b> Resimde Bomonti'nin genel kullanımının 1969 yılındaki halini yansıtmaktadır .....	199
<b>Şekil 68:</b> Büyükdere-Maslak Hattında fabrika alanlarına bağlı olarak gelişen gecekondular yerleşmeleri.....	202
<b>Şekil 69:</b> Şişli'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	205
<b>Şekil 70:</b> Yıllara göre Sarıyer'de nüfusun gelişimi. ....	208
<b>Şekil 71:</b> Sarıyer İstinye Vadisi'nde sanayisizleşen geleneksel fabrika alanları.....	211
<b>Şekil 72:</b> Sarıyer'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	213
<b>Şekil 73:</b> Kâğıthane'de kentleşmenin ve sanayileşmenin gelişimi.....	216
<b>Şekil 74:</b> Kâğıthane'de nüfusun gelişimi.....	218
<b>Şekil 75:</b> Kâğıthane'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	221
<b>Şekil 76:</b> Yıllara göre Eyüp'te nüfusun gelişimi. ....	224
<b>Şekil 77:</b> Eyüp'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	226
<b>Şekil 78:</b> Silahtarağa Elektrik Santrali değişen fonksiyonel kullanım. ....	227
<b>Şekil 79:</b> Santralİstanbul'un hâlihazırdaki plan fonksiyonu.....	228
<b>Şekil 80:</b> Beyoğlu'nda nüfusun gelişimi. ....	230
<b>Şekil 81:</b> Beyoğlu'nda sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	231
<b>Şekil 82:</b> Gaziosmanpaşa'da yıllara göre nüfusun gelişimi .....	233
<b>Şekil 83:</b> Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı....	236
<b>Şekil 84:</b> Yıllara göre Zeytinburnu'nda nüfusun gelişimi .....	238
<b>Şekil 85:</b> Zeytinburnu'nda sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	241

<b>Şekil 86:</b> Bakırköy ve Bahçelievler'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	246
<b>Şekil 87:</b> Güngören'de nüfusun gelişimi.....	247
<b>Şekil 88:</b> Güngören'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	248
<b>Şekil 89:</b> Bağcılar'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	254
<b>Şekil 90:</b> Küçükçekmece'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı.....	258
<b>Şekil 91:</b> Avcılar'da nüfusun yıllara göre değişimi .....	259
<b>Şekil 92:</b> Avcılar ve Esenyurt'ta sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	261
<b>Şekil 93:</b> Fatih'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	262
<b>Şekil 94:</b> İstanbul'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı .....	270





## FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

<b>Fotoğraf 1:</b> Bethlehem Çelik Fabrikası.....	35
<b>Fotoğraf 2:</b> Tophane-i Amire'nin Antoine Ignace tarafından yapılan gravürü. ....	42
<b>Fotoğraf 3:</b> Dudullu OSB'deki spor kompleksi. ....	93
<b>Fotoğraf 4:</b> Dudullu OSB'de okul öncesi eğitim kurumu. ....	93
<b>Fotoğraf 5:</b> Bursa kent meydanı ve AVM. ....	126
<b>Fotoğraf 6:</b> Rolling Acres Mall.....	127
<b>Fotoğraf 7:</b> Eski Roche İlaç Fabrikası ve şimdiki Özdilek Park AVM .....	130
<b>Fotoğraf 8:</b> Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası ve şimdiki Quasar İstanbul AVM .....	131
<b>Fotoğraf 9:</b> Kartal'da Çavuşoğlu ve Yunus arasını gösteren fotoğraf.....	143
<b>Fotoğraf 10:</b> 1989 yılı Kartal'ın kentsel gelişimi. ....	145
<b>Fotoğraf 11:</b> Pendik'ten Kartal'a doğru D-100 karayolunda yüksek konutların hâkimiyeti.....	149
<b>Fotoğraf 12:</b> Kartal'daki yıkık veya atıl halde duran fabrika alanları-I.....	152
<b>Fotoğraf 13:</b> Kartal'daki yıkık veya atıl halde duran fabrika alanları-II. ....	152
<b>Fotoğraf 14:</b> Yunus Çimento Fabrikası'nın denizden görünümü ve yerinde yükselen konut projesi.....	153
<b>Fotoğraf 15:</b> Pendik'in 1950'lerdeki görünümü. ....	154
<b>Fotoğraf 16:</b> Pendik'te bulunan Malazlar Kibrit Fabrikası .....	157
<b>Fotoğraf 17:</b> 1960 yılında Maltepe.....	163
<b>Fotoğraf 18:</b> Zirai İlaç ve FarGlass Cam Fabrikası. Şuan DAP Yapı Vazo Kule... 166	
<b>Fotoğraf 19:</b> Atıl vaziyette duran Ersöz Sanayi Üretim Tesisleri.....	167
<b>Fotoğraf 20:</b> Maltepe İlaç Fabrikası .....	167
<b>Fotoğraf 21:</b> Maltepe Un Fabrikası.....	168
<b>Fotoğraf 22:</b> Maltepe Türk Ambalaj Sanayi Fabrikası .....	168
<b>Fotoğraf 23:</b> Beykoz Tuğla ve Kiremit Fabrikası.....	173
<b>Fotoğraf 24:</b> 1934 yılı Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası. ....	174
<b>Fotoğraf 25:</b> Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nın Güncel Görünümü. ....	175
<b>Fotoğraf 26:</b> Şişecam Fabrikası'nın güncel görünümü.....	178
<b>Fotoğraf 27:</b> Şişecam Fabrikası ve sırtlardaki konut oluşumu .....	178
<b>Fotoğraf 28:</b> Paşabahçe Tekel ve İspirto Fabrikası ve hemen arkasında şu an çok katlılaşmış eski gecekondu alanları.....	180

<b>Fotoğraf 29:</b> Paşabahçe Tekel ve İspirto Fabrikası'nın bugünkü görünümü.....	181
<b>Fotoğraf 30:</b> Paşalimanı Un Fabrikası'nın güncel görünümü. ....	184
<b>Fotoğraf 31:</b> Eski Tekel Depoları'nın güncel görünümü. ....	184
<b>Fotoğraf 32:</b> Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi. ....	185
<b>Fotoğraf 33:</b> Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi 'nin güncel fonksiyonel kullanımı .....	185
<b>Fotoğraf 34:</b> Üsküdar Ford Otosan Fabrikası. ....	185
<b>Fotoğraf 35:</b> Üsküdar Ford Fabrikası'nın güncel görünümü Akasya AVM. ....	185
<b>Fotoğraf 36:</b> Şemsi Paşa Tütün Depoları. ....	186
<b>Fotoğraf 37:</b> Sumahan İçki Fabrikası 1935-1936. ....	187
<b>Fotoğraf 38:</b> Güncel görünümüyle Sumahan Otel. ....	188
<b>Fotoğraf 39:</b> Ümraniye Boru Fabrikası.....	190
<b>Fotoğraf 40:</b> Ümraniye Netaş Fabrikası.....	191
<b>Fotoğraf 41:</b> Ümraniye Teletaş Fabrikası ve arazisi .....	191
<b>Fotoğraf 42:</b> Hasanpaşa Gazhanesi. ....	195
<b>Fotoğraf 43:</b> 1967 yılında Bomonti'nin güneyindeki gecekondulu oluşumu. ....	198
<b>Fotoğraf 44:</b> Levent-Maslak hattının güncel görünümü. ....	201
<b>Fotoğraf 45:</b> Bomonti Bira Fabrikası'nın eski görüntüsü .....	206
<b>Fotoğraf 46:</b> Bomonti Bira Fabrikası ve yıkılan alanlarındaki inşa edilen otel.....	207
<b>Fotoğraf 47:</b> 1910 yılında Mesarburnu (Sarıyer) Vapur İskelesi.....	209
<b>Fotoğraf 48:</b> Günümüzde Mesarburnu (Sarıyer) İskelesi. ....	210
<b>Fotoğraf 49:</b> Üstte Nektar Bira Fabrikası ve Kibrit Fabrikası. Altta Eski Kibrit Fabrikası ve kazan daireleri. ....	214
<b>Fotoğraf 50:</b> Kâğıthane'de (Cendere Vadisi ve çevresi) sanayi alanlarının dönüşümü .....	217
<b>Fotoğraf 51:</b> Kâğıthane'de (Cendere Vadisi ve çevresi) sanayinin dönüşümü .....	217
<b>Fotoğraf 52:</b> Kâğıthane Salat Ayçiçeği Yağı Fabrikası .....	219
<b>Fotoğraf 53:</b> Kâğıthane'de sanayi alanlarından marka projelere dönüş.....	221
<b>Fotoğraf 54:</b> Taşlıtarla'da 1950 sonrasında gelişen kentsel yaşam. ....	232
<b>Fotoğraf 55:</b> Fabrikadan hastaneye dönüşen alanlar.....	234
<b>Fotoğraf 56:</b> Bereç Pil Fabrikası yerine inşa edilen Pashador Rezidans. ....	235
<b>Fotoğraf 57:</b> Zeytinburnu'nda ilk gecekondulu mahalleri. ....	238
<b>Fotoğraf 58:</b> Unilever Yağ Fabrikası ve güncel kullanımı.. ....	244

<b>Fotoğraf 59:</b> Kuruluş yıllarında Pereja Fabrikası ve günümüzdeki fonksiyonel kullanımı. ....	245
<b>Fotoğraf 60:</b> A-Merter Vakko Fabrikası'nın ilk kurulduğu yıllardaki görüntüsü. .	250
<b>Fotoğraf 61:</b> Bağcılar'ın 1960'lı yıllardaki görünümü.....	251
<b>Fotoğraf 62:</b> Basın Ekspres Yolu'nun güncel görünümü.....	253
<b>Fotoğraf 63:</b> Azatlı Baruthanesi'nden günümüze kalanlar.....	255
<b>Fotoğraf 64:</b> Küçükçekmece Kibrit Fabrikası. ....	256
<b>Fotoğraf 65:</b> Cibali Tütün Fabrikası'nın güncel kullanımı. ....	263



## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> 19.yy. da Osmanlı'da önemli fabrikalar .....	47
<b>Tablo 2:</b> 1923-1932 Yılları Arasında Teşvik-i Sanayi Kanunun'dan yararlanan işletme sayıları .....	55
<b>Tablo 3:</b> 1932-1939 Yılları Arasında Teşvik- Sanayi Kanunu'ndan yararlanan işletme sayıları.....	56
<b>Tablo 4:</b> Türkiye ve İstanbul'da Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan yararlanan işletme sayıları.....	57
<b>Tablo 5:</b> I. Sanayi Planı Kapsamında Kurulmuş veya Kurulacak Fabrikalar. ....	61
<b>Tablo 6:</b> 2003-2015 arası imalat sanayi alt kollarındaki girişim sayısı.....	80
<b>Tablo 7:</b> 2009-2015 yılları arasındaki girişim büyüklükleri. ....	81
<b>Tablo 8:</b> İstanbul'da sanayinin alansal genişliği.....	106
<b>Tablo 9:</b> Kartal ilçesinin çeşitli dönemlerdeki planlama çalışmaları. ....	146
<b>Tablo 10:</b> Kartal'da sanayisizleşme sonrası fonksiyonel değişim ve alansal büyüklük .....	147
<b>Tablo 11:</b> Pendik'teki sanayisizleşmeye uğrayan fabrikalar ve tahmini alansal büyüklükleri .....	156
<b>Tablo 12:</b> Tuzla'daki sanayisizleşmeye uğrayan fabrikalar ve tahmini alansal büyüklükleri .....	161
<b>Tablo 13:</b> Maltepe'de sanayisizleşen fabrika alanları ve tahmini alansal büyüklükleri .....	165
<b>Tablo 14:</b> Beykoz'da fabrikaların dönüşümü ve fonksiyonel kullanımı .....	172
<b>Tablo 15:</b> Üsküdar'da sanayisizleşen fabrika alanları.....	183
<b>Tablo 16:</b> Ümraniye'de sanayisizleşen fabrika alanları.....	189
<b>Tablo 17:</b> Sancaktepe'de sanayisizleşen fabrika alanları .....	193
<b>Tablo 18:</b> Şişli ve Beşiktaş'ta sanayisizleşen fabrika alanları.....	203
<b>Tablo 19:</b> Sarıyer'de sanayisizleşen fabrika alanları .....	212
<b>Tablo 20:</b> Kâğıthane'de sanayisizleşen fabrika alanları.....	219
<b>Tablo 21:</b> Eyüp'te sanayisizleşen fabrika alanları .....	225
<b>Tablo 22:</b> Beyoğlu'nda sanayisizleşen fabrika alanları .....	230
<b>Tablo 23:</b> Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa'da sanayisizleşen fabrika alanları .....	233
<b>Tablo 24:</b> Zeytinburnu'nda sanayisizleşen fabrika alanları .....	240
<b>Tablo 25:</b> Bakırköy ve Bahçelievler'de sanayisizleşen fabrika alanları .....	243
<b>Tablo 26:</b> Güngören'de sanayisizleşen fabrika alanları.....	247

<b>Tablo 27:</b> Bağcılar'da sanayisizleşen fabrika alanları .....	252
<b>Tablo 28:</b> Küçükçekmece'de sanayisizleşen fabrika alanları .....	257
<b>Tablo 29:</b> Avcılar ve Esenyurt'ta sanayisizleşen fabrika alanları.....	260
<b>Tablo 30:</b> İstanbul'da sanayisizleşmenin ilçelere ve alt kategorilere göre dağılımı	269



## KISALTMALAR LİSTESİ

**GSYİH:** Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

**TÜİK:** Türkiye İstatistik Kurumu

**SSCB:** Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

**ABD:** Amerika Birleşik Devletleri

**CHP:** Cumhuriyet Halk Partisi

**DP:** Demokrat Parti

**DİE:** Devlet İstatistik Enstitüsü

**OSB:** Organize Sanayi Bölgeleri

**İBB:** İstanbul Büyükşehir Belediyesi

**AVM:** Alışveriş Merkezleri

## GİRİŞ

Sanayileşme sürecinin ülkeler açısından taşıdığı önem, gelişmişlik düzeyinin artması ile sanayiinin farklı boyutlarının ön plana çıkmasına neden olur. Genel olarak büyük miktarlarda hammadde kullanan, çok işçi çalıştıran, enerji tüketimi fazla olan ve büyük miktarlarda üretim yapan tesisler, yerlerini ileri teknoloji kullanan, daha uzmanlaşmış personelin çalıştığı bilgiye dayalı üretimin gerçekleştirildiği tesislere bırakmaktadır. Bu dönüşümün oluşmasında işçi ücretlerinden, sosyal haklara, enerji maliyetlerinden, hammadde teminine ve hatta tesisin yer aldığı arazinin fiyatından yerel veya merkezi yönetimlerin uyguladığı politikalara kadar değişen birçok faktör etkili olur. Bunun sonucunda *sanayisizleşme* ortaya çıkar. Sanayisizleşme, şehirsizleşme sonucunda şehir içinde kalmış sanayi alanlarının, yerleşme çevresindeki bir başka alana taşınması (*decentralization*), bir tesis için daha uygun koşullar içeren bir alana taşınma (*relocation*) veya sanayi tesislerinin kapatıldığı veya başka bölgelere/ülkelere taşınması (*deindustrialisation*) şeklinde gerçekleşebilir. Sanayiinin desantralizasyonu veya yeni bir alana taşınması, bulunulan yerleşmenin ekonomik yapısında özellikle sermaye açısından ele alındığında nispeten büyük değişimler yaratmaz. Sanayiinin tamamen kaldırılması ise ciddi sermaye hareketliliğine neden olur.

Sanayileşmenin 1950 sonrası gelişen bu hareketini 1980 sonrası desantralize olma süreçleriyle bağdaştıran ve bunu coğrafya biliminin prensipleri neticesinde yapan coğrafyacılardan biri Tümertekin'dir. Tümertekin'in 1950'li yılların sonuna doğru başlayan sanayi ve kent çalışmaları, birbirini besleyen ve ülkenin içinden geçtiği değişimi özetleyen önemli çalışmalardır. İlk dönem çalışmaları olarak ele alabileceğimiz (Tümertekin, 1957a; Tümertekin, 1957b; Tümertekin, 1958-1959)'da Türkiye geneli ve İstanbul'daki sanayi coğrafyasına ilişkin çalışmaların henüz başlangıç aşamasında olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle sanayinin kurulmasındaki coğrafi etkenlerin ısrarla vurgulanması Tümertekin'in o yıllarda sanayi tesislerinin yer seçiminde nelere dikkat edilmesi gerektiğini göstermesi bakımından önemlidir. Bunun dışında Tümertekin, ilk defa kapsamlı bir sanayi sayımı olan 1950 sanayi sayımının sonuçlarını coğrafya çerçevesinde yorumlayarak haritaya dökmüştür. 1950'li yıllarda sanayi faaliyetlerinde gıda, giyim, mensucat sektörlerinin önde

geldiğini ve küçük sanayinin ülkede hâkim konumda olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Marmara ve Ege Bölgeleri'nin sanayinin yoğunlaştığı alanları oluşturduğu, özellikle İstanbul ve İzmir'in sanayinin yoğun olduğu iller olarak öne çıktığını vurgulamaktadır.

Tümertekin'in sanayi konusundaki ilk dönem çalışmalarında Türkiye geneline ait verileri değerlendirmiştir. Daha sonraki dönemlerde çalışmalarında (Tümertekin, 1961; Tümertekin, 1967; Tümertekin, 1970; Tümertekin, 1970-1971) yer alan sanayi faaliyetlerinin ilgi alanına dâhil olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmalarda sanayinin İstanbul'daki gelişim seyri, daha kapsamlı olarak analiz edilmeye başlanmıştır. Örneğin (Tümertekin, 1961)'de başta 1950 sanayi sayımları olmak üzere 1950-1960 arasında yapılmış sanayi anketi, işçi ücretleri anketleri kullanılarak birtakım çıkarımlarda bulunmuş ve 1950'lerde İstanbul'un tüm Türkiye sanayisinin % 30'unu barındırdığına dikkat çekmiştir. Aynı çalışmada 1960'ta bu oranın %25'lere gerilemesine karşılık İstanbul'un Türkiye sanayisindeki önemini koruduğu anlaşılmaktadır. İlerleyen yıllarda İstanbul'un şehir içi arazi kullanımında meydana gelen farklılıklar Merkezi İş Alanları (MİA) özelinde incelenerek İstanbul'a ekonomik sektörler açısından daha bütüncül bir bakış açısıyla bakıldığı anlaşılmaktadır.

1970 yılında yayınlanan çalışmasında kentleşme-sanayileşme ilişkisi birlikte ele alınmış, gecekondu ile ilişkisi değerlendirilmiştir. Ayrıca hızlı bir şekilde gelişen sanayinin İstanbul çapında haritalanması, ilerleyen dönemlerdeki çalışmalara veri sağlaması açısından da önemlidir. Çalışmada sanayi tesislerinin 1970'li yıllarda mekânsal yer değiştirmelere de uğradığı vurgulanmış; bu dönemde büyük sanayi tesislerinin Levent, Bakırköy, Safraköy (Sefaköy), Londra Asfaltı, Ankara Asfaltı civarındaki yerleri lokasyon olarak belirtilmiştir. Yeni kurulacak tesislerin kuruluş yeri olarak şehir içinde ucuz arazi bulamaması sebebiyle bazı tesislerin de Büyük ve Küçükçekmece arasını tercih etmeye başladığı belirtilmektedir. Sanayinin desantralize olmasıyla yeni yerleşilen alanlarda sanayi tesislerine bağlı olarak gecekondu yerleşmelerinin belirginleşmesi çalışmada ortaya konulan sonuçlar arasındadır.



Tümertekin'in 1970'li yıllarda yaptığı çalışmalarında (Tümertekin, 1974-1977; Tümertekin, 1985) İstanbul'a olan özel ilginin daha mikro çalışmalara doğru yöneldiği görülmektedir. Sanayiyle beraber şehir içi arazi kullanımında meydana gelen değişimlerin ağırlıklı konu edinildiği bu yayınlarda Boğaziçi ve İstanbul'un çevresi ayrı ayrı değerlendirilmiştir. (Tümertekin, 1974-1977)'nin giriş kısmında sanayinin suburbanizasyonu doğrudan tartışıldıktan sonra Boğaziçi'nde sanayinin önem kazandığı üç alan ayrı ayrı analiz edilmiştir. Özellikle İstinye Vadisi, Büyükdere Vadisi ve kıyı kesimi, Ayazağa Köyü ve Büyükdere Asfaltı arasındaki saha detaylı olarak incelenen alanları oluşturmaktadır. İstanbul'daki sanayinin Trakya, İzmit ve Kuzey ya da Boğaziçi'ne doğru yayılmakta (desantralize olmakta) olduğu yapılan tespitler arasındadır. Tümertekin bu çalışmasıyla İstanbul'da uygulamalı coğrafya anlayışının da en yaygın temsilcisi olmuştur.

İstanbul'un sanayi anlamında analizine ilişkin son uygulamalı coğrafya çalışması 1985 yılında yayınlanmıştır. Özellikle kent içindeki sanayinin gelişimine yapılan vurgunun yanında kent dışında yer alan müstakil belediyelerde de sanayileşmenin görülmesinin sanayinin kent dışına yayılmasının sonucu olduğunun ortaya konulması açısından önemlidir. Yapılan sanayi sayımına değinilen çalışmada Türkiye'de toplamda 9009 tesisin (10+ işçi çalıştıran) var olduğunu bunların 4045 tanesinin (%44.9) İstanbul'da olması İstanbul'un sanayi anlamında önemini ortaya koyduğunu belirtmekte, sanayide görülen desantralizasyonun iyice belirginleşmesine vurgu yapmaktadır. Bomonti, Kâğıthane gibi kent içi alanlarda sanayinin devam etmesine karşılık, Bayrampaşa (önceleri Sağmalcılar), Rami, Esenler, Londra Asfaltına sonraları Esenler, Güngören, Kocasınan, Sefaköy'ün de 1970'li yıllardan itibaren sanayileşmeye başladığı, hatta doğuda Yenibosna, kuzeyde Halkalı, batıda Küçükçekmece ve Avcılar'ın da sanayide öne çıkmaya başladığı belirtilmektedir.

Tümertekin'in sanayi ve kent ilişkisini yansıttığı ve takriben 30 yıla yaydığı uygulamalı coğrafya çalışmaları İstanbul'un güncel analizinde rehber olma niteliği taşımaktadır. Bu çalışmada Tümertekin'in üzerinde durduğu İstanbul'daki sanayi-şehirleşme ilişkisi yöntem anlamında benzer bir süreçte ele alınmıştır. Aradan geçen 33 yılda İstanbul, sanayileşmeden sanayisizleşmeye doğru gelişen bir süreç içerisine girmiştir. İstanbul'da küçük sanayinin hâkim konumu halen devam etmektedir. Bu

çalışmada sanayisizleşme büyük sanayi tesislerinin kapatılarak/taşınarak neoliberal politikalar eşliğinde mekânın finans sermayesine eşlik edecek şekilde dönüştürülmesi olarak ele alınmıştır.

### **Araştırma Problemi**

Çalışmada problem olarak belirlenen en temel hususlardan birini İstanbul'un dönüşüm coğrafyası olarak ilan edilmesi meselesi oluşturmaktadır. İstanbul'da teorik temelleri 1980'lerde pratik adımları da 2000'lerden sonra atılan bu dönüşümler kenti birtakım sorunsallıklarla baş başa bırakmaktadır. Kentte var olan dönüşümlerin bir aracı olan sanayisizleşme politikaları mekân ve o mekânın eski kullanıcıları arasındaki bağların kırılğan bir yapıya bürünmesini de beraberinde getirmektedir. Bu çalışmada sanayisizleşme ve kentsel dönüşüm arasındaki bağdan hareket edilerek sanayisizleşme sonrası değişen fonksiyonel kullanımın İstanbul'un coğrafi görünümünde ne gibi etkiler yarattığı problem olarak ele alınmıştır. Gerçekleşen bu dönüşümün coğrafi görünümde oluşturduğu farklılıklar ele alınmıştır. Buradan hareketle çalışmanın temel hipotezi "*sanayisizleşmenin İstanbul'un fonksiyonel yapısında ve görünümünde radikal değişiklikler yarattığıdır*".

### **Çalışmanın Kısıtlılıkları**

Çalışmanın temel kısıtlılığı İstanbul Sanayi Odası'nın tuttuğu kapanan fabrika verilerinin merkez ofis kuruluşları üzerinden kayıt altına alınmasıdır. Dolayısıyla kapanan bir fabrikanın Beyoğlu'nda bir pasajda görülmesi gibi birtakım problemlerle karşılaşmıştır.

### **Amaç ve Yöntem**

Çalışmanın amacı sanayisizleşmenin İstanbul'daki coğrafi etkilerinin araştırılmasıdır. Bu amaçtan hareketle sanayisizleşmenin İstanbul'da ilçeler bazındaki coğrafi dağılışı, sanayisizleşme sonrası fonksiyonel kullanımların değişen yapısı da araştırılması hedeflenen yardımcı unsurlardır.

Çalışmadaki ana veri kaynağını yapılan saha çalışmaları oluşturmaktadır. İstanbul, çalışma kapsamında ilçeler bazında ele alınmıştır. Çalışmada ilçelerin

sanayisizleşme süreci 4 etapta incelenmiştir. İlk etabı literatür taraması oluşturmaktadır. Bu aşamada her ilçenin tarihi, gelişimi ve bu gelişim sürecindeki fabrikaları tespit edilmeye çalışılmıştır. İlçedeki var olan fabrikalar tespit edildikten sonra kronolojik bir sıraya koyulmuştur. Çalışmaya İstanbul ilinde yer alan ve 1000 m<sup>2</sup>'den daha geniş alan kaplayanlar dâhil edilmiştir.

İkinci aşamada bu kriterlere uyan fabrikalar eski uydu görüntüleri ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Rehberinden yararlanılarak harita üzerine işaretlenmiştir. Bu aşamada araştırılan ilçedeki diğer fabrika alanları da tespit edilmeye çalışılmıştır. Gerek literatür gerekse uydu görüntüleri aracılığıyla elde edilen fabrika lokasyonları ayrıca ilçelere göre listelenmiştir. Çalışmanın yöntem olarak benimsenen üçüncü kısmında ise elde edilen fabrika verilerinin doğruluğu kontrol edilmiştir. Bu aşamada gözlem yanında mülakatlar da yapılarak hem eldeki fabrika verileri doğrulanmış hem de yeni fabrika alanları tespit edilerek haritadaki eksiklikler giderilmiştir. Son aşamada ise elde edilen fabrika tesisleri Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak haritalandırılmıştır. Haritalandırma işlemlerinde ArcGIS 10 ve CorelDraw X5 programları kullanılmıştır. İstanbul'un ilçeler düzeyinde toplamda sanayisizleşmeye uğrayan fabrika alanı sayısı 291'dir. Bu fabrika alanları kendi içinde marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlar, projelendirilmiş fakat gerçekleştirilmemiş alanlar, yıkık veya atıl halde duran alanlar, farklı bir fonksiyona (hastane, park, kamu binası, araç satış yeri) bürünmüş alanlar olarak tasnif edilmiştir.

## **Literatür Özeti**

Sanayisizleşme, çok boyutlu ve dinamik yönleriyle belirginleşen bir süreçtir. Dünyada ve Türkiye'de sanayisizleşme üzerine yapılan çalışmaların nedenleri ve sonuçları kimi yerlerde benzer özelliklere sahiptir. Yapılan çalışmaların çoğunda sanayisizleşmenin sanayileşmesini erken tamamlamış gelişmiş ülke ekonomilerinde ortaya çıktığı işaret edilmektedir. Fakat yapılan çalışmalardan bazıları sanayisizleşme süreçlerinin düşük ve orta gelir düzeyindeki ülkelerde de görüldüğünü ileri sürmektedir (Dasgupta & Singh, 2006; Rodrik, 2015; Rodrik, 2015; Grabowski, 2017). Bu sav bizi geliştirmekte olan ülkelerin sanayileşme tecrübesini yaşamadan sanayisizleşmeye başladığını, sonuçta da tam sanayileşmeden

hizmetler sektörünün geliştiği sonucuna götürür (Rodrik, 2015: 3; Rodrik, 2015; Yeldan & Yıldırım, 2015: 72; Eser, 2014: 30). Özellikle gelişmiş ülke ekonomilerinde toplam istihdam içinde imalat sanayinde istihdam edilen işçilerin oransal olarak azalması sanayisizleşme süreçlerinin birincil göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca GSYH’de ve yaratılan katma değerde sanayiye ait düşme eğilimleri de sanayisizleşmenin diğer makro iktisadi göstergeleridir. Fakat özellikle gelişmiş ülke ekonomilerinde verimlilikteki artış, işçi sayısındaki azalışı dengeleyebilir. İlgili literatür bu durumu imalat sanayi alanında gelişen teknoloji (Rodrik, 2015b: 3), teknolojiye bağlı olarak artan verimlilik (Rowthorn & Ramaswamy, 1999; Iversen & Cusack, 2000; Losonc & Ivanisević, 2014; Škuflić & Družić, 2016; Baumal, 1967; Lawrance & Edward, 2013) gibi etkenlerin etkisiyle oluştuğunu belirtmektedir. Yapılan çalışmaların birçoğu gerçekleşen bu azalış ve artışların gelişmiş ülke ekonomileri tarafından doğrulandığını ortaya koymaktadır. Yapılan çalışmalarda sanayisizleşme, yarattığı etkiler sebebiyle olumsuz bir durum olarak tanımlanmaktadır. Buna karşılık az sayıda çalışma (Rowthorn & Ramaswamy, 1997; Hall , 2006) bu durumun ekonomide yaşanan doğal bir süreç olduğunu hatta sanayi sonrası yeni bir süreç olarak değerlendirilmesi gerektiğini de belirtmektedir. Sanayisizleşmeye yönelik ilk dönem çalışmalarından olan “*The Condition of Economic Progress*”de Clark bir ekonomi ne kadar fazla gelişirse talebe bağlı olarak imalat sanayiden hizmetlere doğru sistematik bir geçişin de gerçekleşeceğini belirtmektedir (Clark, 1940).

Sanayisizleşme ile ilgili hem ilk dönem hem de yakın dönemde gerçekleştirilen çalışmalar verimliliđin, teknolojiye meydana gelen deđişimlerin ve dışsal bir etki olarak kuzey-güney ticaretinin (Škuflić & Družić, 2016; Saeger, 1997; Wood, 1994; Alderson, 1999) ilk öne çıkan sebepler olduđunu vurgulamaktadır. Sanayisizleşmenin en belirgin göstergesi gelişmiş ülke ekonomilerinde sanayinin payının azalmasına karşılık hizmetlerin payının hızla artmasıdır (Rowthorn & Ramaswamy, 1997; Iversen & Cusack, 2000; Škuflić & Družić, 2016). Kimi çalışmalarda (Losonc & Ivanisević, 2014) sanayi sonrası deđişim veya kapitalizmde meydana gelen deđişiklikler olarak da deđinilen bu durum özellikle neoliberal ekonomi politikalarıyla belirginleşen finansallaşma eğilimleri neticesinde ortaya

çıkılmaktadır. Böylece Sanayi Devrimi sonrasında kendisini birer sanayi kenti olarak belirginleşen Londra, Paris, Manchester, Detroit daha sonraları Tokyo, bugün hızla küresel sistemin bir parçası olan hizmetler kentine dönüşmüştür. Bu kentlerin mekânda simgeleşen fabrikaları yerini hâlihazırda küresel sermayeyi yönlendiren yüksek katlı binalara bırakmıştır.

Sanayisizleşmeye yönelik yapılan çalışmalar birçok gelişmiş ülke kentinde değişikliğin olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle istihdamda yaşanan azalmalar ve buna bağlı olarak ortaya çıkan eşitsizlikler bu çalışmaların odaklandığı ana unsurlardır (Brady & Wallace, 2001; Doussard, Peck, & Theodore, 2009; Grabowski, 2017). Dünyadaki yerel örnekleri anlatan birçok çalışma ülkelerin ve kentlerin hızla sanayisizleşme içine girdiğini doğrulamaktadır. Sanayisizleşmeye yönelik ilk dönem çalışmalarından olan “*Deindustrialization and unemployment in America*”da Bluestone fabrika kapatmalara ve bunun iş gücüne yansımalarını ele almaktadır. Çalışmaya göre 1957-1975 yılları arasında toplamda 833.000 kişi tekstil, ayakkabı, elbise gibi sektörlerde istihdam edilmiştir. Fakat 1975 yılına gelindiğinde bu sektörlerde çalışan 674.000 kişi fabrikaların kapanması, üretimin güneydeki bazı tesislerde veya Singapur, Güney Kore, Brezilya gibi ülkelerde gerçekleştirilmesi nedeniyle işsiz kalmıştır. İşsiz kalanlardan sadece %3'lük bir kesim ileri teknoloji ile çalışan sektörlerde istihdam edilebilmiş, %16'lık bir kısmı ise perakende sektörüne ya da hızla tüketimin öne çıktığı düşük ücretli işlerde çalışmaya başlamıştır. Kalanlar da iş için ülkenin diğer kesimlerine göç etmek zorunda kalmıştır (Bluestone, 1983: 31). Diğer bir çalışmada ise sanayisizleşmenin temel göstergelerinden olan istihdamdaki değişimler sorgulanmaktadır (Lawrance & Edward, 2013). Buna göre 1973-2010 arasında 9 ülkede imalat sanayide istihdam edilen işçi oranında ortalama % 14,3'lük azalma meydana gelmiştir. Bu ülkeleri ortaklaştıran temel unsur ABD, Kanada, Japonya, Fransa, Almanya gibi imalat sanayide öne çıkan ülkeler olmalarıdır.

Sanayisizleşme, makro iktisadi verilerin yanında mekânda yarattığı birtakım değişikliklerle de kendini belli etmektedir. Mekân üzerindeki bu etkilerin güncel karşılığı ise sanayisizleşme sonrası gerçekleşen fonksiyonel değişimlerde belirginleşmektedir. Bu anlamda gelişmiş ülkeler sanayisizleşme sonrasında

kaynaklarını gelişmekte olan ÷lkelerden daha etkin ve verimli kullanmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ÷lkelerde fabrika alanları, endüstriyel miras kapsamında değerlendirilmek yerine, yıkılıp dönüştür÷lmekte ve sermaye birikiminde kullanılmaktadır. Gelişmiş ÷lkelerde ise sanayisizleşme sonrası müze, kongre merkezi gibi kullanımlarla fabrikaların özğün değerlerinin korunduğu, birçok fabrikanın endüstriyel miras kapsamına alındığı bilinmektedir (şen, 2011: 8).

Sanayisizleşmenin Türkiye ayağına yönelik çalışmalar henüz olgunluk aşamasına geçmemiştir. Bu nedenle yapılan çalışmalar (Almaçık, 2008; Ak, 2008; Yücebaş, 2014; Çevik, 2003; Işın, 2009) daha yerel örneklere odaklı ve sayıca azdır. Bunlar arasında Paşabahçe (Almaçık, 2008), İstanbul (Ak, 2008), İzmir (Yücebaş, 2014), Karabük (Çevik, 2003), Zonguldak (Işın, 2009) gibi lisansütü tezler sayılabilir. Yerel örneklere odaklanan çalışmalarda sanayisizleşmeye yönelik tespitler negatif yönleriyle belirginleşmektedir. Özellikle tekil fabrikalar üzerinden gerçekteşirilen analizler sanayisizleşmenin Türkiye örneğinde yarattığı mekânsal ve toplumsal etkileri yerel deneyimler ölçeğinde açıklamaktadır. Ayrıca bu çalışmaların bulguları kent ekonomilerinin dönüşümünü de ortaya koymaktadır. Özellikle sanayisizleşme sonrası sanayiden hizmetlere geçişte yaşanan dönüşümler ve bu dönüşümün etki gücü bu çalışmaların değindiği temel ortak noktalardır. Türkiye özelinde sanayisizleşmeye yönelik ikinci kategoride değerlendirilebilecek çalışmalar ise daha makro verilere ve yorumlamalara dayalıdır. Bu kategorideki çalışmalar (şen, 2011; Yeldan & Yıldırım, 2015) ağırlıkla gelişmekte olan ÷lkeler arasında yer alan Türkiye'nin sanayisizleşme sürecini makro iktisadi veriler üzerinden değerlendirdiği gibi sanayisizleşmeye politik bir çerçeve de çizmektedir. Dolayısıyla Türkiye örneğinden hareketle sanayisizleşmenin salt ekonomik değil aynı zamanda sosyal, kültürel ve mekânsal birtakım etkilerinin de olduğu bu çalışmalarda vurgulanmaktadır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DÜNYADA SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE MEKÂN YANSIMALARI

### 1.1. Sermaye Birikimi ve Değişen Mekân Algısı

Coğrafya disiplininde özellikle Türkiye’de coğrafi anlayışın asli bir unsuru olmasına rağmen mekân kavramı uzun zamanlar boyunca hak ettiği teorik tartışmaların dışında bırakılmıştır. Burada gerek Türkiye’deki coğrafyacıların daha çok tasviri veya uygulamaya dönük çalışmalar yapması gerekse teorik konulara eğiliminin genel kabul görmemesi bu durumu yaratan faktörlerin başında gelmektedir. “Coğrafi mekân” pratikle beraber teorik boyutu da inkâr edilemeyecek derecede önemlidir. Bu nedenle birçok bilim dalı tarafından mekân kavramına atıf yapılmıştır. Yapılan tanımlar kendi arasında değişkenlik gösterdiği gibi mekân kimi zaman bir kap, kimi zaman bir sahne, kimi zaman da karmaşık ve şekillendirici ilişkiler ağı olarak kabul edilmiştir (Kaya, 2013: 2). Günümüzde ise mutlak mekân, görece mekân, ilişkisel mekân olarak tanımlanan mekân kavramına bakış açısı, çağdaş beşeri coğrafya alanında daha fazla genişlemiştir. Bunun temel nedeni mekânın salt fiziksel ögeler üzerinden değil, fiziki, ekonomik ve toplumsal ögelerin karşılıklı etkileşiminden oluştuğu tezine dayanmasındandır (Gregory & Urry, 1985: 1-3). Bu bakış açısı mekânı salt fiziksel ve dar bir kalıptan çıkararak fiziksel mekân ve beşeriyet arasındaki hatları birleştirmesi bakımından oldukça fazla anlamlandırılmaktadır. Bu anlamlandırma sürecini coğrafya biliminde hümanistik coğrafyacılar temsil etmişlerdir.

Fakat bu hümanistik bakış açısı mekânı güç ilişkilerinden bağımsız, insanı ise evrensel bir varlık olarak soyut bir şekilde ele almaktadır. Hümanistik bakış açısını şiddetle eleştiren Marksist coğrafyacılar mekânın kendisini eşitsiz güç ilişkilerini yaratan bir olgu olarak kavramışlardır (Harvey 2001 atfen; Kaya, 2013: 4). Bu anlayışa göre mekân güç ilişkilerinden soyutlanmış bir şekilde kavranamaz. Bu anlamda hümanistik coğrafyacılar açık bir eleştiri söz konusudur.

Kapitalizmin üretim coğrafyasında meydana gelen değişimler, sistemin kendini var edebilmesi ve bu var olma sürecinde sermaye birikimini sürekli kılmasıyla ilgilidir. Marksist literatürde var olan zamansallığa vurgu, sermayenin birikim sürecinde mekânsallığı ikincil bir konuma itmesine neden olmuştur. Fakat Harvey'in de belirttiği gibi kapitalizm kendi krizlerine sürekli yeni coğrafi düzenlemelerle çare bulmaya çalışmış, bu durum değişik dönemlerde kapitalizmin üretim coğrafyasında değişik görünüm almasına neden olmuştur. Tarihinin belirli bir döneminde yarattığı coğrafi görünümü sermaye birikiminde yaşadığı kriz nedeniyle alt üst eden sistem yeni, bambaşka coğrafi görünüm oluşturmuştur (Harvey, 2000: 52).

Özellikle Fordist üretim biçiminin 1970'lerde içine girdiği kriz, yeni bir sermaye birikim sürecinin önünü açmıştır (Eraydın, 1992: 17-18). Buradaki temel söylem, Fordist dönemin üretim kalıplarının alt üst edilip, tam tersi bir üretim sürecinin kapısının aralanmasıdır. Bu durumun yarattığı en keskin ve radikal görünümünden biri de modernitenin kalkınma araçlarından olan sanayinin değişen yapısı ve coğrafi farklılaşmasıdır. Özellikle 1970'lerde Fordist üretim biçiminin yerine üretim aşamalarının farklı ölçeklerdeki tesislerde gerçekleştirilmesine dayanan daha esnek bir sistem gelmiş ve böylece büyük tesisler yerini bütünü parçalarını oluşturan tesislere bırakmıştır.

Yukarıda da bahsedilen hususların başında mekânın güç ilişkilerinden bağımsız olmadığı tezi gelmektedir. Bu tezin en önemli somut göstergesi ise gündelik hayat içerisinde mekân ve güç ilişkilerinden doğan dışlayıcı tutum ve davranış biçimleridir. Sanayisizleşme, kentsel dönüşüm, kentte var olan büyük ölçekli altyapı ve üstyapı projeleri kentsel mekân üzerindeki etkilerin en somut görünümüdür. Aynı zamanda mekânın normatif bir şekilde inşasına da atf yapan bu projeler mekândaki eşitsizlikleri perdeleme işlevi de görmektedirler. Burada yaratılan ve gayet hegemonik olan "iyi" algısı, kentsel mekân üzerinde neyin yapılabileceği, nerelere kimlerin girip gir(e)meyeceği gibi tartışmaları beraberinde getirmektedir.

Mekân üzerindeki bu görünümüleri yaratan temel nokta kentsel mekâna müdahale araçlarıdır. Bugün en popüler müdahale aracı, kentsel dönüşüm



projeleridir. Bu projeler, sanayisizleşmenin hem ardılı hem de öncülü olarak değerlendirilebilir. Çeşitli etkenlerle fiziksel olarak yıpranmış, eski fonksiyonel yapısını sürdürmemiş sanayi alanları ve bunlara bağlı olarak şekillenmiş yerleşme yapıları kent mekânı üzerinde ihtiyaç duyulmayan bir unsura dönüşmüştür. Sonuçta bu sanayi alanları ve çevresi kentsel dönüşüme uğrarken, yakınlarında yer alan başka sanayi alanları da sanayisizleşmeye başlamaktadır. Bu süreç çoğu zaman çıkartılan yasa ve yönetmeliklerle şekillendirilmektedir. Çöküntü alanı olduğu veya hegemonik bir söylem ile “deprem riski taşıdığı” belirtilen alanlar, çoğu zaman “soylulaştırmaya” uğramakta veya bir rant alanına dönüşmektedir.

## **1.2. Fordist Dönemde Üretim, Sanayi ve Kentleşme Dinamikleri**

Sanayi Devrimi'nin ülkeler düzeyindeki en temel etkisi hiç kuşkusuz ki üretimde yarattığı büyük atılımdır. Sanayi Devrimi'yle birlikte artık zanaat tipi üretimden, büyük ve kitlesel üretime geçilmiş, kent merkezleri hızlı bir sanayileşmeye ev sahipliği yapar hale gelmiştir. Üretim faaliyetlerinin artışı beraberinde birtakım ekonomik ve toplumsal yeniden yapılanmaları da beraberinde getirmiştir. Ekonomi politik alandaki bu örgütlenme biçimlerinden en baskın ve karakteristik olanı kuşkusuz Fordist üretim biçimidir. Bu üretim biçimi özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra dünyadaki sanayi coğrafyasının şekilsel ve işlevsel görünümünde birtakım farklılaşmalara yol açmıştır.

Fordist üretim biçimi geniş ölçekte düşünüldüğünde bir bant üretimine karşılık gelir. Dönemin şartlarını düşündüğümüzde Fordist üretim biçimi gayet ileridir. Hatta devrimsel bir adım olarak da görülebilir. Bunun nedeni sanayi atılımlarının getirdiği daha fazla üretme arzusunun sermayenin kârlılığıyla birleştiğinde yarattığı çok daha fazla çalıştırma isteğidir. Henry Ford bu arzusunun dizginlenebileceğini, fakat aynı zamanda sermayenin kârlılığının da üretim safhalarında birtakım değişiklikler yapılarak devam ettirilebileceğini kanıtlamıştır. Esasen Ford'un yaptığı iş bölümünün rasyonalize hale getirilmesidir. Ford bu üretim tarzıyla birlikte işleri artık kendi arasında üretim safhalarına ayırıyor, doğal olarak bu süreç o bölümde uzmanlaşmayı doğuruyor, işler adeta yerinden kalkmayan işçiler tarafından yapılıyordu (Harvey, 1992: 125). Böylece zanaat tipi üretimin tersine çok

daha kısa zamanda çok daha fazla iş yapılabilme imkânına kavuşmuş oluyordu. Ayrıca Fordizm'in ayırıcı diğer özellikleri arasında; kitlesel üretim, fiziki güce dayalı üretimin Taylorist tarzda ayrışması, iş bölümü ve ayrımlarının katılığı sayılabilir (Schoenberger, 1988: 253-254). Tabi ki Fordizm'i<sup>1</sup> sadece bir üretim biçimi olarak düşünmek yanlıştır. Ford'un geniş kitlelere araç üretmek düşüncesi esasında farklı bir toplumsal talebin de önünün açılmasına hizmet etmektedir. Böylece temelde araç temini, toplumda zenginlerin değil, geniş kitlelerin de edinebileceği bir süreç girecektir. Nihayetinde Ford'un başarısını getiren de montaj sanayiiyle maliyeti düşürüp, daha kısa zamanda daha fazla kâr elde edebilmesinden kaynaklanmaktadır.

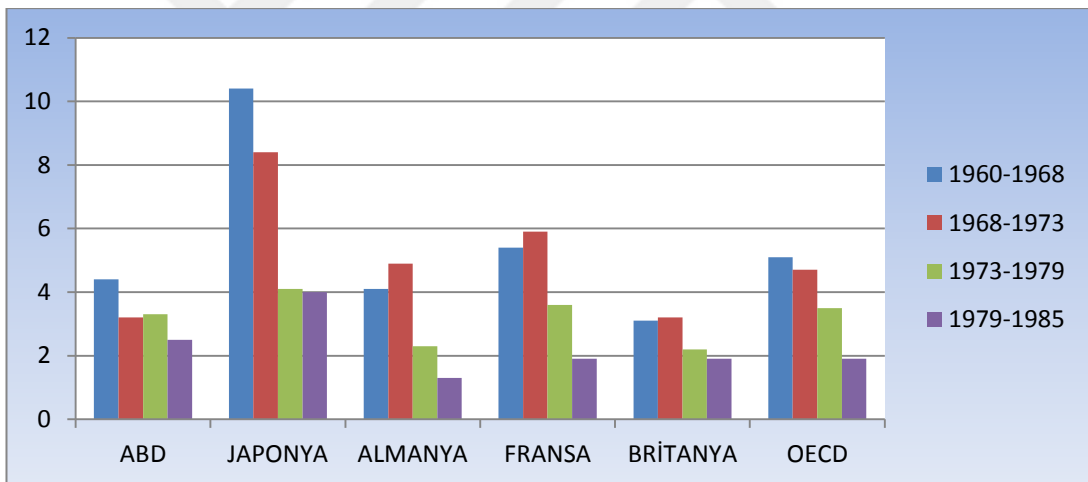
Ford'un dolayısıyla Fordizm'in vaat ve düşünceleri özellikle iki savaş arası dönemde değilse de 2. Dünya Savaşı'nı takip eden süre içinde özellikle 1945'ten sonra kısmen gerçekleşmiştir (Eraydın, 1992: 15). Fakat özellikle iki dünya savaşı arası dönemde Fordizm'in gelişmemesinin birtakım nedenleri de mevcuttur. Bunların başında Fordist kitlesel üretime ayak uydurabilecek vasıflı iş gücünün yeterli düzeyde olgunlaşmamış olması gelmektedir. Bu iki dönemde üretim daha çok zanaat tipi ve tekil düzeyde kalmıştır. Fordist üretim biçiminin iki savaş arası dönemde gelişmemesinin bir diğer önemli nedeni de devletin konumuyla alakalıdır (Harvey, 1992: 128-129). Özellikle ikinci etkenin 1940'lı yıllardan sonra değişmesi yani devletin toplumsal hayata müdahalesinde değişen yapısal unsurlar bu yıllardan sonra Fordizm'in toplumsal tahayyüllerinin gerçekleşmesini de sağlamıştır. Toplumsal hayatta bu pratik karşılıkların alınması Fordizm'in Keynesyen politikalarla desteklenmesi sonucunda gerçekleşmiştir. İki savaş sonrasında gelişen refahın da etkisiyle sermayenin kârlılığı artmış, krizler kontrol altına alınmış, ülkelerde hızlı bir gelişme eğrisi görülmüştür. Bu gelişme eğrisini birtakım istatistiklerden çıkarmak mümkündür. Örneğin Fordizm'in gelişme evresi olan

---

<sup>1</sup> Fordist üretim biçimi her şeyde olduğu gibi yoktan var olmamıştır. Geçmişten bugüne birçok ekonomi politik sürecin bir uzantısıdır. Bu üretim biçiminin dayandığı temel ilke olan seri üretim dünyada ilk defa 1798'de Eli Whitney tarafından ABD ordusuna hazırlanan 10.000 adet tüfeğin yapımında kullanılmıştır. Whitney burada kelimenin tam anlamıyla ayrılmış işbölümünden oluşan seri bir üretim zincirinin başlangıcını atmıştır. Bunun akabinde bu seri üretim işinin zamansal boyutu ise F.W. Taylor tarafından atılmıştır. Taylor böylece işi sistematikleştirmiş, seri üretimin bilimsel yöntemlerini ortaya çıkarmıştır (Pollard, 1996: 30-31). Henry Ford'un özelliği tüm bu gelişim çizgisini iyi gözlemlemiş olmasıyla alakalıdır. Böylece Ford ile beraber kitlesel ve seri üretimin önünün açılabilmesi imkânı doğmuştur.

1940'lı yıllardan sonra ülkelerin büyüme hızına baktığımızda 1970'lere kadar anlamlı büyüme rakamları görülmektedir. Japonya'da 1960- 1968 aralığında yıllık büyüme oranı %10'lar civarındayken, 1973'den sonra %4'ler seviyesine gerilemiştir. Fransa'da da benzer bir durum söz konusudur. Aynı zaman dilimini kapsayan devrede yıllık büyüme oranları % 6'lar seviyesinden %2'ler seviyesine gerilemiştir. OECD ülkelerinde de benzer bir tablo karşımıza çıkmaktadır. 1960'larda % 5'lerde olan büyüme oranı 1980'lerde %2'lere kadar gerilemiştir (Şekil 1). Bu durum Fordizm'in konjonktürel durumunun bir yansımasıdır. Özellikle 1970'lerde sistemin içine girdiği sermaye krizine, dünyada yaşanan petrol krizi ve sanayide yaşanan sıkıntılar eklendiğinde 1970'lerden itibaren Fordizm içinde bir krizden söz etmek mümkündür <sup>2</sup> (Eraydın, 1992: 18; Ivanšević & Lošonc, 2014: 29).

**Şekil 1:** Seçilmiş ülke ve zamanlarda yıllık büyüme oranları.



Kaynak: Harvey, 2012 ve OECD Data verilerinden düzenlenmiştir.

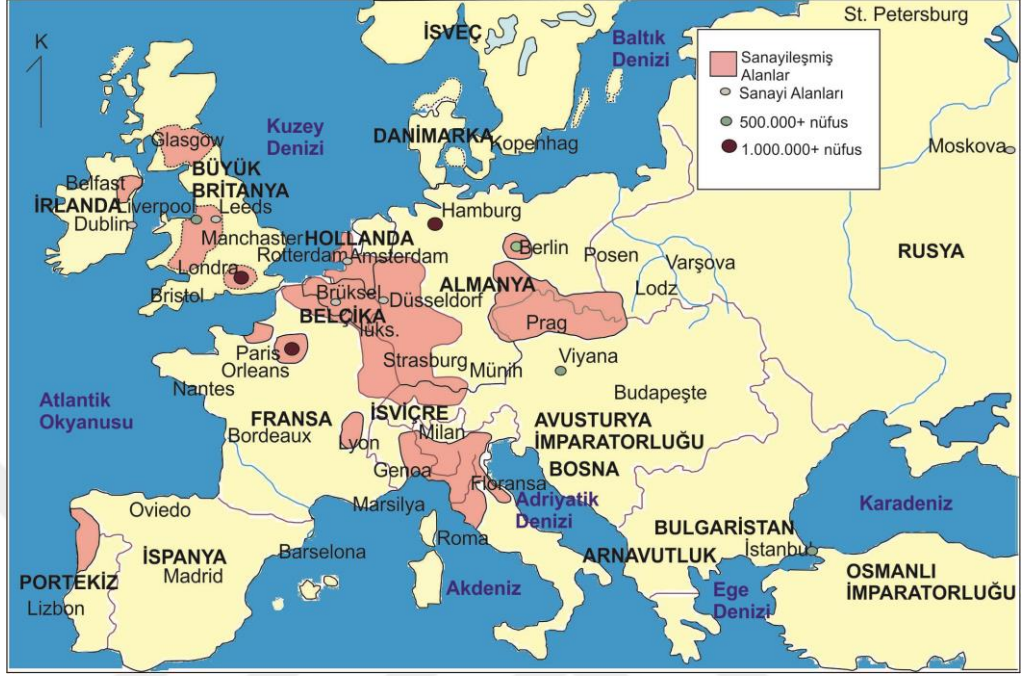
Fordist dönemin en bariz etkilerinden biri moderniteyle beraber gelen mekânsal tercihlerin değişmiş olmasıdır. Avrupa'da özellikle Sanayi Devrimi'ne kadar olan süreçte kırsal yerleşme dokusu hâkim olmuştur. Fakat Sanayi Devrimi'nin

<sup>2</sup> Fordizm'in Keynesyen politikalarla bütünleşmesi sistemin refah devleti politikalarına geçişinin de önünü açmıştır. Fordizm'in temel iddiası olan kitle üretimi kitle tüketimini de beraberinde getirir tezi Keynesyen ekonomi politikalarıyla somutlaştırılmıştır. Çünkü kitlesel üretimle refah artacak, Keynesyen politikalar refahı toplumsal tabana yaydığı için kitle talebi de artmış olacaktır (Sönmez, 2016: 46). Bu durum aynı zamanda Fordist sermaye birikiminin de özünü yansıtmaktadır. Sermaye birikiminin bu işleyen yapısında meydana gelen her bir aksama aynı zamanda Fordist üretim biçiminin de krizi anlamına geliyordu. 1970'lere kadar kendini çeviren ve sermayeyi soğurabilen bu üretim biçimi ve Keynesyen politikalar, 1970'lerde yaşanan ekonomik daralma ve petrol krizlerinin etkisiyle zayıflamış ve bu birikim rejimi yerini daha esnek bir rejime bırakmıştır.

getirdiği üretimde büyük atılımlar, kentlerin kısa zaman dilimlerinde muazzam derecelerde nüfus artışına maruz kalmasına neden olmuştur. Öyle ki 50 yıl önce çok az nüfuslanmış kentler kısa zamanda %100-%150'ler düzeyinde nüfus artış oranlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu nüfus topluluklarının kentlerde yaşamı ise oldukça kötüdür. Engels'in 1845 yılında yazdığı "*İngiltere'de Emekçi Sınıfın Durumu*" adlı eseri dönemin şartlarını oldukça açık bir şekilde betimler. Eserinde Sanayi Devrimi sonrasında Britanya Adası'nın hemen her yerinde aynı olumsuz durumlarla karşılaştığını aktarmıştır. Londra, Manchester, Leeds, Glasgow, Bradford vb. birçok kentte işçiler için kent yaşamının olumsuz yanlarını betimlemektedir. Bozuk yollar, iç içe girmiş evler, rasyonel olmayan kent plânları, yaygın yoksunluk, hastalıklar, birden fazla ailenin aynı konut içerisinde yaşadığı evler Engels'in eserinde anlattığı kentlerin hemen hemen ortak özellikleri arasında sayılabilir. Buna karşılık kentlerin başka kesimlerinde daha plânlı, ekonomik durumu yüksek olan ailelerin yaşadığı yerler olduğunu da eklemektedir. Mekânsal anlamdaki bu ayrışmanın özünde ekonomik ve sosyal farklılaşma yatmıştır (Engels, 2009).

Fordist dönemi de içine alan süreçte kentleşme hareketlerini birkaç ülke ve kent üzerinden açıklamak mümkündür. Örneğin bugün dünyanın sayılı finans merkezleri arasında yer alan Londra'nın 1800'de 900.000 olan nüfusu, yüzyılın ortalarında 1 milyonu aşacak düzeylere gelmiş, dönemin bir başka sanayi kenti olan Birmingham'da ise nüfus, 1801- 1850 yılları arasında 71.000'den 265.000'e gelerek %273 gibi büyük bir nüfus artış oranı yakalamıştır. Aynı yıllar arasında Glasgow'da da nüfus 84.000'den 350.000'e çıkarak %317 gibi bir artış gerçekleştirmiştir (Pacione, 2005: 62). Tüm bu süreçlerin itici gücü, Sanayi Devrimi'nin üretimde yarattığı muazzam artıştır. Bu nüfus artışları sadece Britanya Adası'na değil Avrupa'nın diğer ülkelerinde de benzer bir şekilde ilerlemiştir. Sanayi- şehirleşme ikilisi Fordizm'in getirdiği seri üretimle beraber ilerleyen yıllarda gittikçe artarak temposunu devam ettirmiştir (Şekil 2).

Şekil 2: Avrupa'da 19.yy.da başlıca sanayi ve yoğun nüfuslu alanlar.

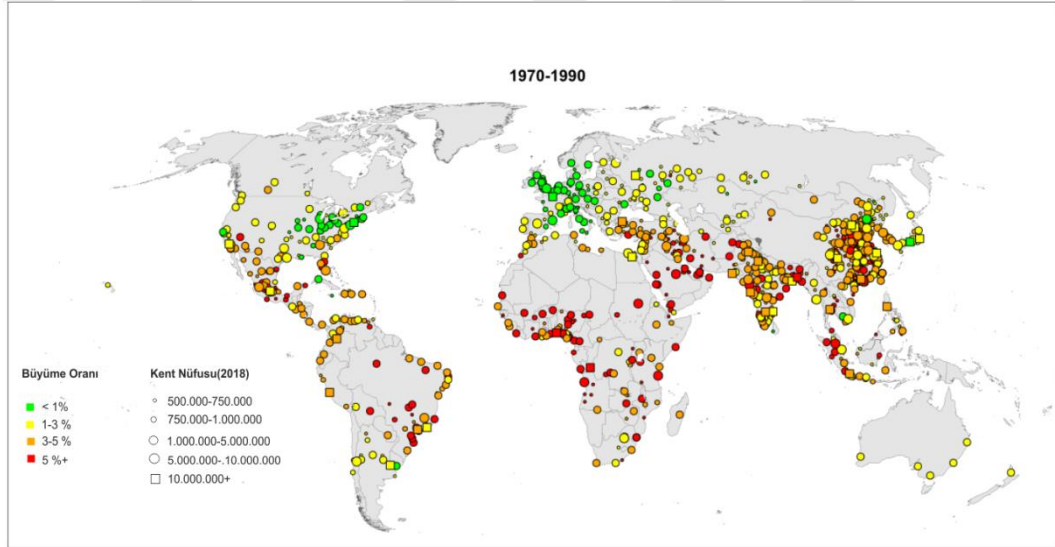


Kaynak: [http://www.maps.com/ref\\_map.aspx?pid=11426](http://www.maps.com/ref_map.aspx?pid=11426)

Sanayileşmiş ülkelerde şehirselleşme ve sanayileşme aynı zamanda yaşanmıştır. Fordist üretim biçiminin Keynesyen politikalarla desteklenmesi şehrin gelişimi üzerinde olumlu etki yaratmıştır. Fakat bu dönemde sanayisini geç kurmuş, gelişmekte olan ülkelerde ise birtakım farklılaşmalar mevcuttur. Keynesyen dönemin bu ülkelerdeki karşılığı ithal ikameci sanayileşme hareketleridir. İthal ikameci sanayileşme, genellikle verimliliği düşük sanayi kollarının, gelişmekte olan ülkelerde gerçekleştirilmesine dayanan bir sürece işaret etmektedir. Bunun dışında bu sistemin ana unsurlarından bir diğeri de içe dönük büyümenin öngörülmesidir. Uygulanan çeşitli gümrük vergileri ile bu durum gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Fakat ithal ikameci kalkınma modelinin yapısal sorunu, sanayinin montaj aşamasına dayanmasıdır. Üretim 3 temel aşamadan oluşmaktadır. İlk aşama olan nitelikli tasarım ve ikinci aşama olan ileri teknoloji kullanımı gelişmiş sanayi ülkelerinde üretilirken (Hatzichronoglou, 1997: 4), son aşama olan montaj gelişmekte olan ülkelerde veya geç sanayileşmiş ülke kentlerinde tamamlanmaktadır (Sönmez, 2016: 51-52). Bu nedenle ithal ikameci sanayileşme politikaları ile gelişen sanayi kolları literatürde montaj sanayi olarak da adlandırılmaktadır.

Keynesyen politikalar Batılı ülkelerde refah seviyesinin yükselmesini 20.yy.ın son çeyreğine ulaşmadan yaşam kalitesinin görece olarak artmasını sağlamıştır. Fakat ithal ikameci modele bağlı sanayileşme gerek duyulan emek gücünden daha fazlasının şehirlere gelmeye başlamasına neden olmuştur. Bu durum özellikle gelişmekte olan ülkelerde şehirlerin çok kısa zamanda büyük nüfus artışlarıyla karşı karşıya kalmasına yol açmıştır (Şekil 3). Bunun sonucunda şehirlerde plansız yerleşim alanları fazlalaşmış, merkezden çepere doğru yayılma hızlanmış, şehrsel üst yapı ve alt yapıda ciddi sorunlar ortaya çıkmıştır.

**Şekil 3:** Büyüme oranına göre kentsel yığılmanın boyutu



### 1.3. Neoliberal Dönem ve Sanayinin Mekânsal Dağılımında Meydana Gelen Değişiklikler

Sanayi Devrimi ile başlayan kapitalizmin küreselleşmesi olgusu, Fordist üretim tarzıyla beraber ciddi değişikliklere uğramıştır. Fordist üretim faaliyetleri kitlesel, büyük ölçüde ve üretimin her aşamasının farklı uzmanlaşma süreçleriyle gerçekleştiği bir yapıda sürdürülmüştür. Bu süreç kısa zamanda sermayenin kârlılığını doğurmuş, refah seviyesi hızla yükselmiştir. Söz konusu gelişmeler aynı zamanda Fordist üretim biçiminin Keynesyen bağlarla güçlendirilmesi anlamına da gelmiştir. Keynesyen politikalarla beraber hayat standartları yükselmiş, ortaya çıkmış veya çıkması muhtemel krizler kontrol altına alınmıştır. Bu karşılıklı bağın iki yönü vardır. Ford'un düşündüğü kitlesel talep ancak kitlesel bir üretimle sağlanabilecekti.

Keynesyen politikalar ise refah seviyesini yükselterek, halkın kitlesel bir talep yaratmasını amaçlıyordu. Böylece sistemin sürekliliğinin sağlanması da mümkün olabiliyordu. Bu düşünce bir zamana kadar sorunsuz olmasa da işlemiştir. Fakat Fordist üretim biçiminin sermaye birikiminde yaşadığı tıkanma, ekonomik büyümedeki yavaşlama (Sweezy, 1997), 1970’lerde yaşanan petrol krizi<sup>3</sup> (Şenses, 2013: 238) ve sistemin kendi varoluşunu sürdürmesinde yeni arayışlara gitmesine sebebiyet vermiştir. Dünyada 1970’te başlangıç aşamasını, 1980’de ise gelişme ve yerleşme aşamasını yaşayan neoliberal politikalar Türkiye’de önce 24 Ocak 1980 Kararları ile uygulanmaya çalışılmış, daha sonra 12 Eylül 1980’deki askeri darbe ile kapsamlı olarak uygulama alanı bulmuştur. Ayrıca Sovyetler’in çöküşü, Çin’in Batı ile kurduğu sıcak ve samimi ilişkiler neoliberalizmin varlığı üzerinde olumlu etki yaratan unsurlardır (Kazgan, 2016: 36). Burada değinilmesi gereken önemli noktalardan biri neoliberal politikaların klasik ekonomi politikalarının uygulandığı dönemden farklı olarak hayatın tüm alanlarına sirayet etmiş olmasıdır. Neoliberalizm günümüzde sadece salt iktisadi bir ekonomi politikası olarak değil, aynı zamanda toplumsal süreç ve karar alma mekanizmalarını etkileyen sosyal bir uygulama ve inşa süreci olarak tanımlanmaktadır. Bu sürecin ilk aşaması yani neoliberalizmin kurumsallaşması ülkelerde yabancı yatırımının teşviki, devletin hızlı bir şekilde kamu kuruluşlarını özelleştirmesi, güvenlik ile ilgili devletin üstlendiği görevlerin tanımlanması gibi uygulamalarda belirginleşmektedir. Neoliberal politikaların ABD’den İngiltere’ye, Latin Amerika’ya, Uzak Doğu’ya doğru yayılmasında bu unsurlar doğrudan veya dolaylı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Neoliberalizmin ekonomi politikası olarak uygulanmaya başlanmasında ABD için Ronald Reagan, İngiltere için Margeret Thatcher, Çin için Deng Xiaoping öncü olmuştur (Harvey, 2007: 1). Özellikle İngiltere’nin Sanayi Devrimi’nden kalan

---

<sup>3</sup> Petrol ihraç eden ülkeler, ellerindeki petrodollarları sanayileşmiş ülkelerdeki finansman kuruluşları yoluyla ihracata dayalı büyümeye çalışan ülkelerin döviz ihtiyacını karşılamak için kullanmışlardır. Bu sayede gelişmekte olan bu ülkelerde içe dönük sanayileşme stratejileri bu döviz akışı sayesinde bir süre daha uygulanma fırsatı yakalamıştır. Fakat bu durum beraberinde hızlı bir borçlanma sürecini de doğurmuş, bu ülkelerin var olan borçlanmayı karşılayamayan ekonomik yapıları neoliberal yönlendirmelere muhtaç hale gelmiştir. Böylece gelişmekte olan ülkelerde neoliberal politikalar ağırlıklı gönüllülük üzerinden değil bir borçlanma sarmalı etrafında şekillenmiştir (Şenses, 2013: 238).

geleneksel fabrikaları Thatcher yönetiminde hızla kapatılmış, geleneksel işçi sınıfının gücü elit sınıfı temsil eden muhafazakârlar lehine değişime uğramıştır. Amerikan Merkez Bankası'nın başına atanan Volker'in özellikle işsizlik konusu dâhil ne olursa olsun enflasyonla mücadele edilmesini öngören uygulamalarının yanında Reagan tarafından emeğin gücünü azaltmaya, sanayi, tarım, doğal kaynakların çıkartılmasındaki denetimlerin kaldırılmasını ve finans gücünün özelleştirilmesini de içeren politikalar uygulanmaya başlandı. Çin'de ise kapalı ve geri kalmış bir ekonomi ve merkezi planlama yerine "piyasa sosyalizmi" olarak tanımlanan devletin çıkarlarının korunduğu politikalar uygulandı (Harvey, 2007: 1-2). ABD ve İngiltere'deki yapısal farklılıklar zaman içinde ABD lehine gelişme göstermiştir. Bunun sonucunda ABD dünya neoliberalizminin tek kurucusu değil, fakat neredeyse egemen uygulayıcısı konumuna yükselmiştir. Bu egemenlik doğrudan sömürgeleştirme yoluyla değil, IMF, Dünya Bankası gibi kuruluşlar üzerinden gerçekleşmektedir. Bu durum aynı zamanda İngiltere'nin temsil ettiği ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan klasik liberalizmden yöntem olarak ortaya çıkan farklılığı özetlemektedir. Geçmişte altın-para olan hareketliliğin, kâğıt para ABD doları olarak piyasaya hâkimiyet kurmasını da beraberinde getirmiştir (Kazgan, 2016: 23).

Neoliberalizm, Fordizm'e ve Keynesyen politikalara bir tepkiselliği içerir. Bu sebepten benimsenen birçok uygulama, neoliberal süreçte dışlanmıştır. Devlete bakış açısı, devletin piyasalara müdahalesinin hangi yöntemlerle gerçekleştirileceği gibi birçok somut durum neoliberal süreçte sorgulanmaya başlanmıştır. Neoliberalleşme süreci birtakım "yaratıcı yıkımı" beraberinde getirmektedir. Önceki ekonomi politikaları ile oluşturulmuş kurumlar, iş bölümleri, sosyal ilişkiler, refah hizmetleri, yaşam biçimleri, düşünce şekilleri, alışkanlıklar gibi birçok alanda alışılmış düzenin dışında uygulamalar ön plana çıkmaktadır (Harvey, 2007: 3). Bu durum, neoliberal politikaların sadece ekonomi değil aynı zamanda sosyal hayat üzerinde de etkilerinin olduğunu göstermektedir.

Bu şekillendirme sürecinde Keynesyen dönemden farklı bir diğer uygulama alanı da devletin organizasyonu ve görevleri ile ilgili olarak ortaya çıkmıştır. Keynesyen ekonomi politikasında kalkınma sanayileşme ile beraber düşünülmüş



sanayileşmeden kalkınmanın olmayacağı kabul edilmiştir. Bunun sonucunda ekonomik gelişme ile kalkınmanın aynı anlama geldiği düşünülmüştür. Bu durum özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınma planlarında sanayinin daima önde olmasına yol açmıştır. Yapılan müdahaleler ile sanayileşmenin önündeki engeller yasal düzenlemelerle kaldırılmış ve ulusal kalkınmanın gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Neoliberalizm için iktidarın ekonomi seçkinlerine verilmesi ve sermaye birikimi için gereken koşulların yeniden oluşturulmasına ilişkin siyasi bir proje olduğu görüşü esas alındığında (HARVEY, 2007, s. 19) sanayileşmenin eskisi kadar öneminin olmadığı ortaya çıkmaktadır. Buna göre neoliberal sistemde kalkınmanın yapısal araçları da değişikliğe uğramıştır. Sanayi yerine spekülasyon sermaye birikimine dayalı finansal büyüme modeli neoliberal politikalarda ön plana çıkmıştır. Bunun sonucunda ithal ikameci yaklaşımlar, beş yıllık planlar, stratejik sanayilerde devlet müdahalesi, finansal sistemlerin kontrolü, tasarruf ve yatırımlardaki devletin hâkimiyeti ve kontrolü gibi bir önceki döneme ait uygulamalar giderek azalmaya başlamış piyasalaşmaya elverişli, daha serbest buna karşılık müdahaleciliği engelleyen bir büyüme modeli ortaya konulmuştur (Lal, 2000: 130). Bu büyüme modeli temelde finansal dayalı bir büyüme modelini öngörmektedir. Böylece geçmişteki sanayileşmenin önemi gittikçe azalırken, finansal dayalı büyüme modeli daha fazla dillendirilmiştir.

Sanayileşme yerine finansal büyümeyi esas alan politikaların uygulanmaya başlaması dünyada uzun bir süredir tartışılan başka bir gelişmenin de ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu süreç sanayisizleşmedir. Sanayisizleşme sanayinin merkezden çevreye doğru yer değiştirmesi (decentralization), başka yere taşınması (relocation) veya sanayi tesisinin bulunduğu alanı terk edip farklı bir yere gitmesi veya kapanması (deindustrialization) şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Sanayisizleşmenin ekonomik ve mekânsal boyutu vardır. Ekonomik boyutu GSYH değerlerindeki değişimden izlenebilirken, mekânsal boyutu mekândaki fonksiyonel değişikliklerden takip edilebilmektedir. Neoliberal politikaların yansıması olarak da değerlendirilebilecek bu süreçte geçmişin erken sanayileşmiş ve bugün gelişmiş ülkeler kategorisinde yer alan ulusları hızlı bir sanayisizleşme evresinden geçmektedirler. Bunun dışında gelişmekte olan ülkeler olarak adlandırabileceğimiz

ülkelerde ise durum daha kritiktir. Bu ülkeler 1950'lerin ithal ikameci sanayileşme politikalarında tam anlamıyla sanayileşmeden ekonomileri hizmetler sektörüne geçiş yapma eğilimleri içerisine girmiştir. Bu durum gelişmekte olan ülkeler açısından ciddi toplumsal etkiler yaratmış ve yaratmaya devam etmektedir. Dünyada sanayinin mekânsal görünümüne dair değişiklikler hiç de yavaş ilerlememektedir. Özellikle 20 yılda sanayinin dağılışında ciddi değişikliklerden söz etmek mümkündür. Bilgiye, yüksek teknolojiye dayalı ürünleri üreten sanayiler gelişmiş ülkelerde yer alırken, daha biçimsel, daha vasıfsız ve ucuz iş gücü gerektiren teknolojik sanayiler ise Asya, Afrika gibi gelişmekte olan ülkelerin çoğunlukta olduğu alanlara yönelmiştir. Şirketlerin toplam kârlarını arttırma girişimlerinin de etkili olduğu bu süreçte işgücü, vergilendirme avantajları vb. etmenlerle üretim daha ucuz olan ülkelerde yoğunlaşma göstermektedir (Gün, 2014: 133).

Sanayinin dağılışında ortaya çıkan mekânsal değişiklikleri birtakım etkenlere bağlamak mümkündür. Bunlardan en başta geleni ucuz işgücünün varlığı ve özellikle hakları kısıtlanmış geçici işçi çalıştırma imkânlarının varlığıdır (Smith & Thompson, 1999: 229). Kapitalizmin içsel yapısından kaynaklanan kârını maksimize etme hali, sanayinin hızla ucuz işgücünün olduğu ülke veya bölgelerde toplanmasına sebep olmuştur (Lawrance & Edward, 2013: 12). Özellikle Batı'daki erken sanayileşmenin işçi sınıfında yarattığı bilinçlenme ve sendikalaşma hareketleri bugün ucuz iş gücünü sınırlayan etkenlerin başında gelmektedir. Ayrıca bu durum beraberinde esnek üretimi de getirmiştir. Üretim süreçleri<sup>4</sup> artık Fordist kalıpları ve

---

<sup>4</sup> Sanayideki üretim süreçleri bu çalışmanın konusuna uygun bir biçimde şehir coğrafyası açısından açıklanmıştır. Fakat sanayi ve sanayi coğrafyası literatüründe sanayi üretiminde meydana gelen değişimler birtakım farklı sınıflamalara tabi tutulabilmektedir. Bu sınıflamaların en başında Endüstri 1.0'dan başlayarak Endüstri 4.0'a kadar uzanan sınıflamalar süreci gelmektedir. Buradaki önemli detaylardan biri üretici güçlerin gelişen teknolojiye paralel olarak farklı bir seyir içerisine girmesidir. Sanayi Devrimi'nin başlangıcını oluşturan 1.0 programı, üretimin su ve buhar gücüyle çalışan mekanik üretim tesislerine atıf yapmaktadır. İlerleyen dönemlerde elektrik gücünün sanayide kullanımıyla seri üretime geçilmiş ve bu süreç Endüstri 2.0 olarak adlandırılmıştır. Üretici güçlerin daha fazla gelişimi ise üretimde ileri otomasyon sistemleri kullanılarak elektronik ve bilişim teknolojilerini geliştirmeyi amaçlamış ve bu durum Endüstri 3.0 sürecini oluşturmuştur. Günümüzde ise artık sıklıkla Endüstri 4.0 süreci tartışılmaktadır. Bu süreç ise üretimin siber-fizik tabanlı bir yapıya kavuşturulması ayrıca ileri teknoloji ve bilgisayarlaşma süreci anlamına da gelmektedir (Dombrowski & Wagner, 2014: 101; Can & Kıymaz, 2016: 108). Sanayinin gelişen 4 yapısı esasında bu çalışmada sıklıkla tartışılan üretimin niteliksel ve niceliksel değişimiyle paralellik taşımaktadır. Çalışmada üretim süreçlerinin dünya üzerinde mikro ve çok parçalı haline gelmesi ve niteliksel üretimin Batı'da yoğunlaştığı önermesi Endüstri 4.0 sürecinin bir başka karşılığıdır. Bu çalışmada

onun değer yargılarını tersine çevirerek daha küçük ölçekli, rahat düzenlenebilen, sermayenin uluslararasılaşmasına katkı sunun bir yapıdadır. Sanayi coğrafyasında meydana gelen değişikliğin diğer nedenleri ise teknolojideki ve örgütlenmedeki yeniliklerdir. Özellikle teknolojide yenilik bilgi ağırlıklı bir dönüşümü de beraberinde getirmiştir. Bilgisayarlı otomasyon sistemleri, haberleşme, internet kullanımı, bilgisayar destekli üretim gibi birçok etken sanayinin bu değişiminde etkili olan unsurlar arasındadır. Bu yenilikler sanayinin yeni örgütlenme biçimlerini de doğurmuş ulus ötesi sanayi örgütlenmeleri ve iş ittifaklarını arttırarak sanayinin güncel görünümünü oldukça değiştirmiştir (Robinson, 2004: 17).

Sanayisizleşme süreci yukarıda bahsedildiği gibi bir yandan salt fabrikaların kapanması anlamına gelmektedir. Bu durum mekânsal bir değişikliğe karşılık gelmektedir. Üretimin mekânsal olarak değişimi geçmişin sanayi fonksiyonu ile öne çıkan Londra, Paris gibi şehirlerinin günümüzde hızla sanayisizleşmesine ve birer finans merkezine dönüşmesine neden olmuştur.

Sanayisizleşmeyi açıklayan birden fazla gösterge mevcuttur. Bunlardan birincisi ülkelerin sanayi ürünleri ihracatının toplam ihracat içindeki paylarındaki değişimdir. Burada birkaç ülke istatistiksel olarak dikkat çekici konumdadır. Bunların en başında Çin<sup>5</sup> gelmektedir. Çin, 1985’de %20’ler seviyesinde olan imalat sanayi

---

sanayisizleşme süreçlerinin kentsel alandaki karşılığını ölçmek amacıyla sanayi üretiminin geçirdiği tarihsel süreç makro ölçekte tartışılmıştır. Fakat sanayisizleşme süreci çok boyutlu ve dinamikdir. Bu sürecin sanayi coğrafyası perspektifinden daha farklı bir analizinin yapılması da mümkündür.

<sup>5</sup> Çin’in neoliberal süreçlere dâhil olması diğer ülkelerden sistematik olarak yapısal farklılıklar içerisinde gerçekleşmiştir. Öncelikle devlet kontrolünün yüksekliği Çin’deki neoliberal reformların önünü tıkayan en büyük engeldir. Fakat literatürde “Çin tarzı sosyalizm” veya “Çin tarzı özelleştirme” (Harvey, 2007: 122) gibi kavramlarla da anılan bu süreçte Çin devlet denetiminde neoliberalleşme adımlarıyla yıllık büyüme oranlarını %10’un üzerinde tutmayı başarmış ve vatandaşlarının refah düzeylerini uzunca bir süre yukarılara çıkarmıştır (Cao, 2000: 30). Çin’deki bu neoliberal yeniden yapılanmanın birtakım sonuçları vardır. Bunların en başında ülkeye giren yabancı sermayedeki pay gelmektedir. Çin’e giren doğrudan yabancı yatırımlar 1983 yılında sadece 636 milyon dolar seviyesindeyken, bu rakam 2002’de 52 milyar dolar civarına (Yasheng, 2003), son olarak da 2014 yılında 128 milyar dolar civarına çıkmıştır (National Bureau Of Statistics of China, 2014). Çin’e gelen doğrudan yabancı yatırımlar sanayi alanında yoğunlaşınca ülkede kırsal alanda ciddi çözümler baş göstermiştir. Yaklaşık 114 milyon kişi kentlerde çalışmak için kırsal alanı ya geçici ya da tamamen terk etmiştir. Bu rakamın 2020’de 300 milyon olacağı öngörülmektedir. Hâlihazırda Şanghay’da 3 milyon göçmen işçi bulunmakta ve yedek işçi ordusu hızla büyümektedir. Rakamın büyüklüğünü anlamak açısından 1820-1930 yıllarını kapsayan 110 yıllık sürede Amerika’ya göç eden kişi sayısının 4,5 milyon olduğunu hatırlamak yeterlidir (New York Times, 2004). Sonuç olarak neoliberalizm Çin’de bir yandan ekonomide birtakım yapılanmalar gerçekleştirirken hem toplumsal hem de mekânsal birtakım etkilere neden olmuştur. Günümüzde Çin’de şehirselleşen alanlarda yoksulluk yaygın

ürünleri ihracat seviyesini 2014'de %90'lar seviyesine kadar yükseltmiştir. Bu durum Çin'in Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında dışa açılma politikasıyla hızla dünya siyasetine dâhil olmasıyla sağlanmıştır. Bunun dışında Güney Kore ve Japonya da toplam ihracat içinde imalat sanayinin payının % 80-90'larda seyrettiği ülkeler arasında sayılabilir.<sup>6</sup> Fakat hemen belirtmek gerekir ki dünya sanayinde Asya ülkelerinin payının hızla artmasına karşılık, sanayileşme sürecini erken tamamlamış ülkelerde de imalat sanayi ürünlerinin ihracatı hala önemli seviyelerdedir. Fransa, Almanya, İtalya'da imalat sanayi ürünlerinin ihracat oranı hâlihazırda %90'lar seviyesine çok yakındır (The World Bank, t.y.); (Şekil 4).

Asya ülkelerinde sanayinin gelişmesi ucuz iş gücünden kaynaklanmaktadır tezi birtakım verilerle doğrulanmaktadır. Çin'de saatlik düzeyde iş gücü maliyeti 1.5 dolar<sup>7</sup>, Tayvan'da 9.34 dolar, Singapur'da 22.60 dolar, Polonya'da 8.83 dolar, Güney Kore'de 18.91 dolar iken; Norveç'te 64.15 dolar, İsviçre'de 60.40 dolar, Almanya'da

---

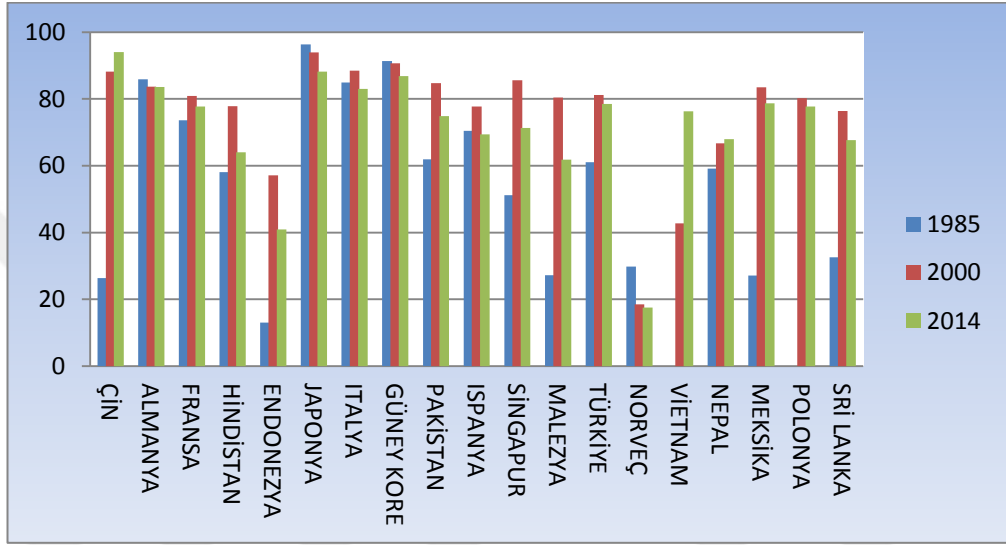
olarak görülmektedir. Dünyanın Sanayi Devrimi'nden sonra edindiği şehre göç deneyimini Çin hâlihazırda hızla test etmektedir.

<sup>6</sup> Çin'deki bu hızlı büyüme ve yabancı sermaye girişi sadece Batılı ülkelerden değil, Asya'nın hızlı gelişen ekonomilerinden olan Japonya, Güney Kore, Tayland'dan da gelmiştir. Çin'de yaklaşık 1 milyon Tayvanlı girişimci ve mühendisin yaşadığı tahmin edilmektedir. Koreli elektronik şirketlerinden olan Samsung'un Çin'de 2.5 milyar dolarlık yatırım yaparak 10 satış bayisi ve 26 imalat şirketi kurmuş ve toplamda 42.000 işçi istihdam etmiştir. Aynı zamanda Hyundai Motor da 2003 yılında başladığı Çin üretim zincirini 2010'da 500.000 araç üretecek konuma gelecek şekilde revize etmiştir (Brooke, 2003). Bugün halihazırda bu iki firmanın da üretimi büyük boyutlara erişmiştir. Samsung'un Çin'de üretim yapan ve kendisine bağlı 12 üretim tesisi mevcuttur. Bunun haricinde Samsung'a doğrudan bağlı olmayan, ve sözleşmeli olarak üretim yapan firmalar da vardır (China Labor Watch, 2012).

<sup>7</sup> Çin'deki büyüme oranları genellikle hep çift haneler üzerinde seyretmektedir. Bu durum Çin'in uluslararası arenada elini güçlendirirken, aynı zamanda Çin'deki sınıf farkının da açılmasına ve derinleşmesine sebebiyet vermiştir. Mao'nun kültür devriminden bu yana Çin tarihinde hiç olmadığı kadar şehir ile kırsal arasındaki gelir uçurumlarının sorunlarıyla baş başadır. Bu fark sadece kırsal içinde değil şehir içinde, fabrikalarda çalışan işçiler arasında da ortaya çıkmaktadır. Çin'deki bir saatlik 1.5 dolar seviyelerindedir. Ayrıca Çin Emek İzleme Örgütü'nün 2017 raporuna göre ülkedeki en önemli üretim firmalarından Apple'da birçok hak ihlali de gerçekleşmektedir. Bunlar arasında haftalık 60 saati aşan çalışma süreleri, aylık 136 saati bulan fazla mesai ücretleri, Pegatron ve Green Point gibi üretim tesislerinde işçilere fazladan mesaisiz olarak çalıştırılma hâlihazırda karşılaşılan sorunlar arasındadır (China Labor Watch, 2017). Duruma bu açıdan bakıldığında Çin'in kendine has neoliberal bir kültürü geliştirdiği bir gerçektir. Neoliberal yapılanmanın Çin için yeni bir toplumsal ve mekânsal kırılmalar dizisi başlatıp, başlatmayacağı ise toplumsal kesimlerin yaşam seviyelerinden iyileşmeyle paralellik taşımaktadır. Bu farklılaşmanın kentsel mekân üzerindeki görünümü ise yaratılan yeni zenginler grubunun konut seçim tercihlerinde görülmektedir. Çin şehirlerinde kısa sürelerde zenginler için oluşturulan, etrafı çevrili ve güvenli siteler, ayrıcalıklı tüketim alanları, restoranlar, gece kulüpleri, alışveriş merkezleri ve tema parklar genel kent peyzajında görünürlük elde etmiştir (HARVEY, 2007: 147).

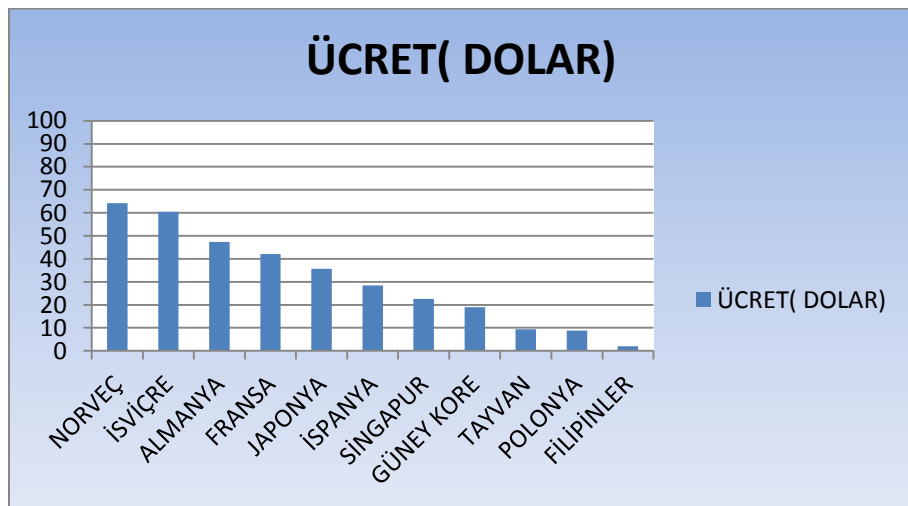
47.38 dolar, Fransa’da 42.12 dolar seviyelerindedir (Şekil 5). Bu durum başta Asya ülkeleri olmak üzere dünyanın sanayi coğrafyasının güncel görünümünün değişmesinin ana nedenlerindedir.

**Şekil 4:** Seçili ülkelerde imalat sanayi ürünleri ihracatının toplam ihracat içindeki payı.



Kaynak: <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>

**Şekil 5:** Seçili ülkeler düzeyinde saatlik işçi masraflarının dağılışı.



Kaynak: International Comparisons Of Hourly Compensation Costs In Manufacturing, 2011. U.S Department Of Labor

## 1.4. Neoliberal Politikaların Bir Sonucu Olarak Sanayisizleşme

Sanayisizleşme genel ölçekte ülkelerin GSYH’de sanayinin payının azalması veya toplam istihdamda sanayi iş gücünün azalması olarak tanımlanmaktadır (Rowthorn & Ramaswamy, 1997: 7-9). Bu tanım sanayisizleşmenin ekonomik yönüne işaret etmektedir. Sanayisizleşme bütüncül bir yaklaşımla ele alındığında, kapitalist üretim biçimindeki dönüşümün sanayisizleşmeyle beraber birtakım sosyal, kültürel değişimlere de neden olduğu görülmektedir (Stover, Lichty, & Stover, 1999, s. 158; Şen, 2011, s. 7). Dolayısıyla sanayisizleşme sürecini ekonomik verilere dayanarak ortaya koymak ampirik bilgiyle sürecin doğrulanmasını sağlamaktadır. Ancak süreçle beraber mekânda bazı değişimler de meydana gelmektedir. Soylulaştırma şeklinde ortaya çıkan ayrışma biçimleri, mekân üzerindeki sınıfsal gerilimler ve olası çatışmalar, kent içindeki kısa mesafeli yer değiştirme (*mobility*) hareketleri sanayisizleşme ile birlikte beliren başlıca sosyo-kültürel gelişmelerdir.

Hâkim literatürde sanayisizleşme, bir ülkede sanayide verimliliğin artmasını ifade etmektedir (Rowthorn & Ramaswamy, 1999; Iversen & Cusack, 2000; Losonc & Ivanisević, 2014; Škuflić & Družić, 2016; Lawrance & Edward, 2013). Benzer şekilde imalat sanayide istihdamın azalması ile de sanayisizleşme ortaya çıkabilir. Bunun başlıca nedeni sanayisizleşmenin ilk olarak kendini sanayide istihdam edilen iş gücündeki azalmada göstermesidir. Bu anlamda bakılması gereken ilk olarak dünyada imalat sanayinin GSYH’deki payının incelenmesidir. Genel trend olarak Batı dünyası Sanayi Devrimi ile birlikte içine girdiği sanayileşme hamlelerini 1970’lerden sonra neoliberal politikalarla terk etmeye başlamıştır<sup>8</sup>. Son yıllarda

---

<sup>8</sup> Kalkınma literatüründe makro ölçekte ekonomide gerçekleşen yapısal dönüşüm, normal ve olağan karşılanmaktadır. Bu bakış açısına göre zaman içinde iş gücündeki ve üretim yapısındaki değişim yapısal dönüşümün gerektirdiği bir doğal dönüşüm olarak değerlendirilmektedir (Mihçı, 1998: 66). Bu süreçte tarım sektörünün istihdamında yaşanan sistematik düşüşler hizmetler sektöründeki sürekli yükselişle ve sanayide önce bir artış sonra düşüş şeklinde bir eğriyle tanımlanır (Duarte & Restuccia, 2010, s. 134). Fakat bu tarz bir açıklama biçimi görünenin arkasındakini anlama açısından birtakım olumsuzluklar yaratmaktadır. 1980’lerden sonra içine girilen neoliberal yeniden yapılanmada bahsedilen yapısal değişim sistematik olarak tahrif edilmiştir. Özellikle imalat sanayide yaşanan ciddi kırılmalar, sanayileşmeden finansallaşma eğilimi içerisine giren gelişmekte olan ülkelerde krizlere karşı daha savunmasız bir pozisyon oluşmasına sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla 21.yy.da ekonomideki makro gelişmeleri salt yapısal dönüşüm üzerinden açıklamak tek başına yetersiz

Batı'da yapılan sanayisizleşmeye yönelik akademik çalışmalar bu durumu ortaya koymaktadır (Rowthorn & Ramaswamy, 1997; Brady & Wallace, 2001; Phelan, 2013). Sanayisizleşme yönündeki ikinci önemli veri istihdamla bağlantılı verimlilik meselesidir. Bir ülkede özellikle imalat sanayinde verimliliğin artmasına karşılık bu durumla paralel bir şekilde istihdamın azalması olağan bir süreçtir. Başlıca sebebinin uzmanlaşma, tüketim, verimlilik, uluslararası ticaret ve yatırım kavramlarının (Rowthorn & Coutts, 2004, s. 3-5) oluşturduğu bu durumda geleneksel üretimi tanımlayan mavi yakalıların (üretimde çalışan işçilerin) sanayi istihdamında ciddi bir kaybın oluşması kuvvetle muhtemeldir.

Sanayisizleşme süreci genel olarak ölçeğin büyüklüğüne göre değişik biçimlerde ele alınabilir. Ülke veya kıta ölçeğinde sanayisizleşme, ülkelerin koşulları ve sermayenin uluslararası dolaşımıyla bağlantılıdır. Burada sanayisizleşmenin etki boyutunu belirleyen temel süreç sermayenin yer seçim tercihleridir. Literatürde kuzey-güney ticaretine karşılık gelen bu durum sermayenin değişen talepleriyle beraber aynı zamanda üretimin mekânsal kalıplarındaki değişimine de karşılık gelmektedir. Sanayisizleşmenin ikinci boyutu ise kent mekânının neoliberal yapılanmadaki temel vurgusu olan rantla bağlantılıdır. Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelere temel makro verilerde anlamlı azalışların olmamasına karşılık büyük fabrika alanlarının dönüştürülmesi sanayisizleşmenin ikinci boyutunu oluşturmaktadır. Bu çalışmada da sanayisizleşmeye yaklaşım bu açıdan değerlendirilmiştir.

Sanayisizleşmenin yukarıda özetlenen iki süreci incelendiğinde sermayenin imalat sanayi alanındaki üretimini geliştirmekte olan veya geri kalmış alanlara taşınmasının altında birçok etken olduğu görülür. İşçi ücretlerinin ve sendikal hareketin kuvveti, çevre değerlerini korumanın önemi Batılı ülkelere çok yüksek düzeydedir. Sermayenin bu koşullardan etkilenmeden kârını arttırabileceği diğer ülkelere yönelmesi sermaye birikimini devam ettirmenin yollarından biridir. Bu durumda Batılı ülkelerdeki üretimin ağırlıkla ileri teknoloji gerektiren ürünlere

---

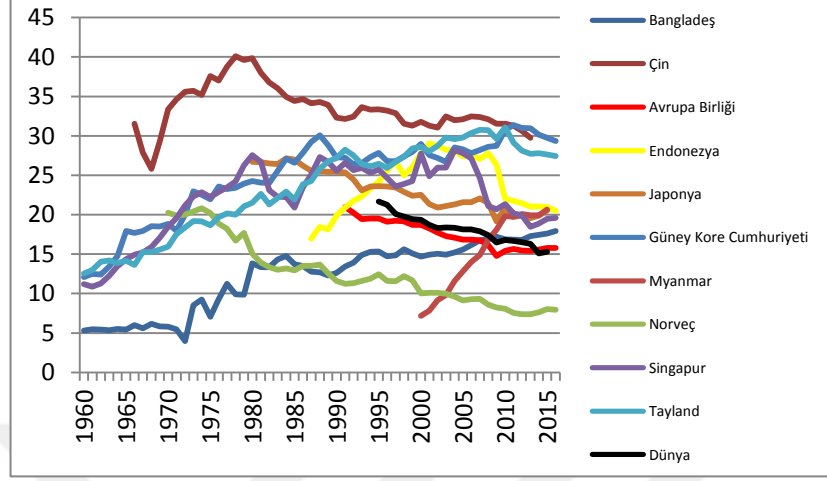
kalmaktadır. Bu dönüşüme neoliberal yeniden yapılanma çerçevesinde eleştirel yaklaşım süreci analiz edecekler açısından en sağlıklı olacaktır.

yöneldiği, temel makro göstergelerde hizmetler sektörünün payının da diğer sektörlere göre hızla arttığı görölmektedir. Sanayisizleşmenin mekânla bağlantılı rant boyutunda ise daha dar alanlar söz konusu olmaktadır. Şehir içindeki sanayi tesislerinin kapatılması veya tesisin başka yerlere taşınması bu tür rant teminine örnek oluşturur. Kuruluş aşamasında teşvik edilen, şehrin dışında ancak şehre yakın alanlardaki sanayi tesisleri, plansız bir gelişme ile kısa sürede şehir tarafından kuşatılmaktadır. Sanayi tesislerinin kapanmasında ham madde, ulaşım, enerji, iş gücü gibi üretim için temel gereksinimlerin karşılanmasında veya ürünün satışında ekonomik veya fiziki zorlukların ortaya çıkması dile getirilen ilk nedenlerdir. Tesislerin bulunduğu yerdeki arsa fiyatının artması, sanayi tesisinin kapanması veya yer değiştirmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Dünyada GSYH'de sanayinin oransal dağılımına bakıldığında Asya ülkeleri yüksek değerleri ile dikkat çekicidir. Bu durum Asya'daki sanayileşme adımlarının bir yansımasıdır. Çin her ne kadar yatay bir seri izlese de sahip olduğu %30'luk pay ile dünya üretimi açısından Güney Kore ile beraber lider konumundadır. Bunları takip eden ülkeler Tayland (%27), Endonezya ve Myanmar (%20)'dir. Buna karşılık Avrupa Birliği ülkelerinin ekonomilerinde sanayinin payı 1980'lerden sonra bir azalış trendi göstererek GSYH'de imalat sanayinin payı %15'lere kadar gerilemiştir. Aynı durum Norveç, İsveç gibi kuzey ülkelerinde de görölmektedir. Norveç'te 1970'lerde % 20'lerde olan imalat sanayinin payı 2016'da %7'lere kadar gerilemiştir (Şekil 6). Dünyada sanayinin mekânsal değişimi Asya'ya doğru kaymıştır (Stover, Lichty, & Stover, 1999: 159). Her ne kadar imalat sanayi son yıllarda Asya'da da azalma eğilimi içerisine girmişse de genel dünya ortalamasının çok üzerindedir.



**Şekil 6:** Seçili ülkelerde imalat sanayinin GSYH'deki dağılışı.



Kaynak:

<https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS?locations=TR-LK-IN-BD-PK-CN-US-EU-1W>

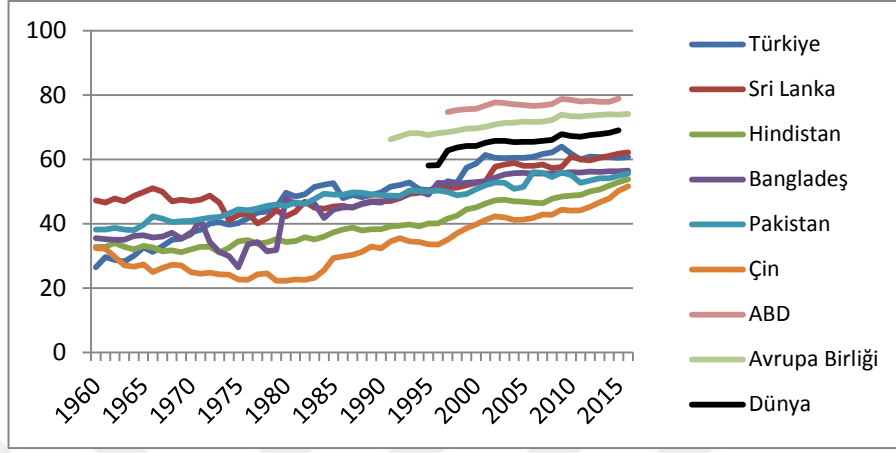
Batı'da sanayisizleşmeyle beraber imalat sanayinin GSYH'de payının azalmasına karşılık hizmetler sektörünün payı hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu yükseliş dünyanın genelinde de gözlenmektedir. Dünyada hizmetler sektörünün GSYH'deki payı %70'lere kadar çıkmıştır. Batı'da sanayiden boşalan alanların değerlendirilmesinde mekânsal yer seçim faktörleri değişirken, sanayiden hizmetlere dönüşüm de keskin bir şekilde belirlemektedir. ABD'de hizmetler sektörünün ulaştığı oran 2015 yılında %77'lere kadar çıkmıştır. Aynı oran Avrupa Birliği ülkelerinde de %74'lere kadar ulaşmıştır. Bu anlamda ikinci bir farklılaşma daha ortaya çıkmaktadır. Sanayide hâkim bir konuma gelen Asya ülkelerinde ise hizmetler sektörünün GSYH'de aldığı pay ise ortalama %50'ler civarındadır (Şekil 7). Bu anlamda dünyada üretimin fazla olduğu alanlar ile az olduğu alanlar belirginleşmiştir. Batı dünyası hızla sanayisizleşip üretimini büyük şirketler ölçeğinde ucuz emek gücünün olduğu Asya veya Afrika gibi gelişmekte olan ülkelerin bulunduğu alanlara kaydırırken, dünyanın belirli ülkeleri de bu sürecin sonunda hızlı bir sanayileşme sürecine girmişlerdir.<sup>9</sup> Bu değişiklikler birtakım

<sup>9</sup> Sanayileşme sürecinde yapısal değişimden de söz etmek mümkündür. Sanayinin temel bileşenlerinden olan işçinin sayıca daha az kullanılması, yerine gelişen teknolojik ürünlerin alması sanayileşme kavramının yeniden ele alınmasını gerektirmektedir. Yeni sanayileşme sürecinde Sanayi

sorunların da oluşmasına sebep olmaktadır. Bu sorunlar dizisi aynı zamanda sanayisizleşme sürecinde istihdamın da farklılaşmasına yol açmıştır.

4.0 olarak bilinen yeni bir dönemden söz etmek mümkündür. Sanayi 4.0 sürecinin birçok boyutu vardır. Siber güvenlik, siber fiziksel sistemler, bulut teknolojiler, akıllı fabrikalar, nesnelerin interneti, internet servisleri, öğrenen robotlar, büyük veri, sanal gerçeklik, 3 boyutlu yazıcılar. 4. Sanayi Devrimi'nin tüm bu öğeleri Karanlık Fabrikalar (Karanlık Üretim) bağlamında işlevsellik kazanmaktadır. Endüstri 4.0'a dair yapılan çalışmalarda sıklıkla başvurulan "*Karanlık Fabrikalar*" tanımı esasında üretimin tamamen insan unsurundan soyutlanarak gerçekleştirilmesine dayanmaktadır (Macmillan Dictionary, 2012). Adını makinelerin karanlıkta çalışabilme özelliğinden alan kavram ilk defa 2011 yılında Almanya tarafından ortaya atılmıştır. Nihayetinde Sanayi 4.0'ın ana omurgasını oluşturan Karanlık fabrikalar geçen 7 yılda hızlı bir gelişim seyri gösterememiştir. Dolayısıyla bu çalışmanın birçok yerinde tekrarlanan sanayi coğrafyasının üretim aşamasının gelişmiş ülkelere gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelere doğru geçiş yapması süreci devam etmektedir. Hâlihazırda sermaye için iş gücü maliyetini azaltmanın en akılcı yolu üretimin birçok safhasını ucuz iş gücünün olduğu coğrafyalarda gerçekleştirmektir. Karanlık fabrikalar ise hem sürecin başlangıç aşamasında olması hem de bu tür bir üretim sisteminin tam olarak gelişmemesi sebebiyle bebeklik aşamasındadır. Bakıldığında böyle bir üretim sürecini gündemine alan ve uygulayan General Motors firması daha 1980'lerde otomatik üretim sistemlerine geçiş yaparak Karanlık fabrikalar sistemine öncü bir giriş yapmış ve başarısız sonuçlar almıştır (Pearson, 2014). Yakın bir geçmişte ise Çin'de kurulan bir telefon parçası üreticisi Karanlık Fabrikalara örnek gösterilebilecek bir deneyim yaşamıştır. Fabrikadaki bir robotun 6-8 işçinin işine eşdeğer bir performans göstermesi sonucunda başlangıçta 650 kişi olan fabrikadaki kişi sayısı daha sonraları 60'a kadar düşmüştür. Hatalı ürün oranı ise %25'den %5'e gerilemiştir (Alkan, 2016). Fakat başarılı sayılabilecek bu son örnekte dahi iş gücünün sıfırlanamadığı, hata payının da yok edilemediği gerçekliktir. Dolayısıyla Sanayi 4.0 uygulamaları henüz başlangıç aşamasındadır. Karanlık fabrikaların ilerleyen dönemlerde yaygınlaşması bu çalışmanın temel önermelerinden olan üretimin coğrafi olarak yer değiştirmesi eğilimini de durdurabilir. Bazı işletmeler denizaşırı ülkelerde kurduğu işletmeleri tekrar ana ülkelere taşıma eğilimi içerisine girmişlerdir (Akben & Avşar, 2018, s. 33). Bu geçişle beraber sorunlar ortadan kalkmayacaktır. Bir sonraki aşamada imalat sanayiden boşalan işçilerin istihdam meselesi doğacak, hizmetler sektörünün imalat sanayiden gelenleri istihdam etmesi gibi yeni problemler alanlar doğacaktır.

**Şekil 7:** Dünyada seçili ülkelere göre GSYH’de hizmetler sektörünün yıllara göre dağılışı.



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

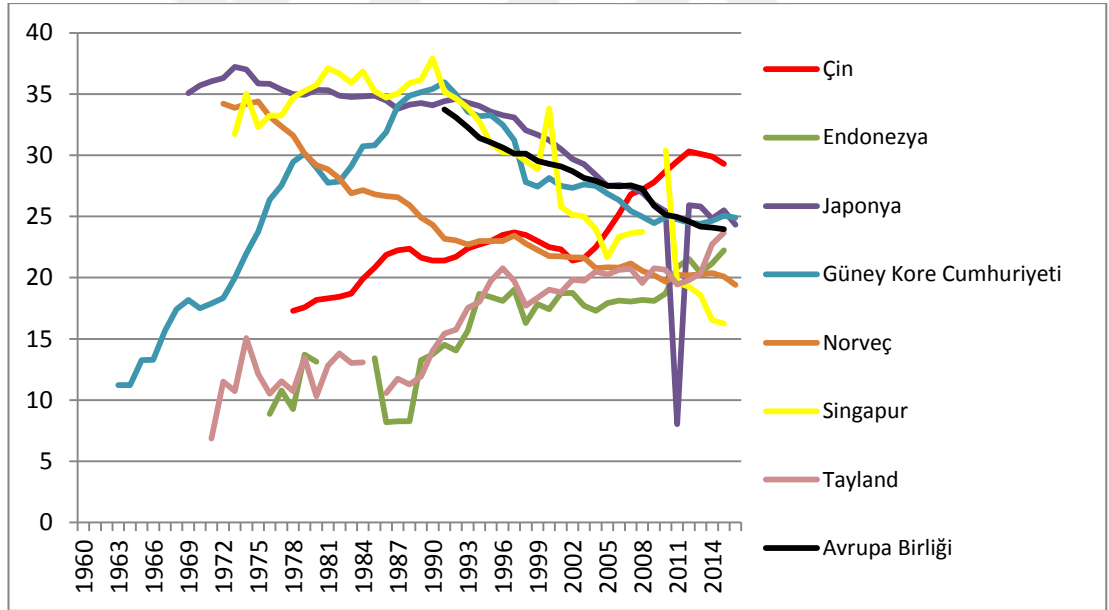
Bu sürecin paralelinde dünyada sanayi sektöründe istihdam edilen iş gücünde de farklılaşmalar meydana gelmektedir. 19.yy.da Sanayi Devrimi’ni tecrübe etmiş Batı’da hızla kırsal alandan şehirlere göç dalgası başlamış ve şehirlerde kısa sürede fabrikaya dayalı ve bunların çevresinde oluşan yerleşmeler belirmiştir. Birçok Avrupa şehri bu dönemde nüfuslarını ciddi bir biçimde arttırmıştır.<sup>10</sup> Fakat 21.yy.da bu fotoğraf hızla değişime uğramaktadır. Toplam istihdam edilen nüfus içinde sanayinin payına bakıldığında Batı’da ve erken sanayileşmiş ülkelerde hızlı bir düşüş eğilimi görülmektedir.<sup>11</sup> Buna karşılık Asya ve diğer bazı gelişmekte olan ülkelere

<sup>10</sup> Avrupa’da şehirlerin nüfusları Sanayi Devrimi’nde önceki hiçbir dönemde olmadığı kadar değişime uğramıştır. Daha 1800’de Londra’nın nüfusu 900.000 üzerine çıkmış, Birmingham 1801-1851 arasında 71.000’den 265.000 nüfusa ulaşarak %273 artış sağlamıştır. Dönemin önemli sanayi merkezlerinden olan Manchester’ın ise 1801-1850 devresinde nüfusu 75.000’den 338.000’e çıkmış, aynı zaman diliminde Glasgow kentinde nüfus artış hızı %317 artmıştır (Pacione, 2005, s. 62). Dolayısıyla 20.yy.ın hemen başında en erken sanayileşen şehirlerden olan Londra’da 100.000’in üzerinde nüfusa sahip olan şehirlerde yaşayanların oranı %10’lardan %35’lere kadar çıkmıştır. Nüfusu 20.000’in üzerinde olan yerleşmelerde yaşayanların oranı da %58 olmuştur (Kingsley, 1955, s. 433). Bu veriler bugünkü sanayisizleşmenin ve şehirselleşmenin altında yatan temel dinamiklerdir. Emeğe dayalı iş gücü gerektiren Sanayi Devrimi’nde şehirlere akın eden bu nüfus günümüz kentlerinde vasıfsız olarak tanımlanmaktadır. Özellikle sanayileşmesini tam gerçekleştirilmeden finansallaşma eğilimi içerisine giren gelişmekte olan ülkelere bu dönüşümler yapısal kırılmaları da beraberinde getirirken şehirleri oluşturan ve geliştiren nüfusun mekânsal aidiyetlerini de ortadan kaldırmaktadır.

<sup>11</sup> Batı’daki bu azalışı sektörel bazda alarak değerlendirmek de mümkündür. Örneğin yapılan bir çalışmada İngiltere ve diğer Batı dünyasında çelik sanayinin gelişim eğrisi sorgulanmıştır. 1955 yılında İngiliz çelik sanayisi kapasitesinin %98’ini kullanmaktaydı. 1966’da ise bu oran %79’a

ise bu eğilim artış yönündedir. Avrupa Birliği üyesi ülkelerde 2015 yılında sanayide istihdam edilen işçi oranı %20'lere kadar gelmişken, sanayileşmiş Japonya'da ise bu oran 1960'larda %35'lerden bugün hâlihazırda %25'lere kadar gerilemiştir. Tersinden bakıldığında ise Çin'de toplam iş gücü içinde sanayide istihdam edilen işçi oranı 1970'lerde %17'lerden günümüzde %30'lara ulaşmıştır. Güney Kore, Endonezya gibi ülkelerde de sanayide istihdam edilen işçi oranı %25'ler seviyesindedir (Şekil 8). Sonuç olarak hem GSYH'de sektörlerin payı hem de sanayide istihdam edilen işçi miktarında değişimler söz konusudur. Bu değişikliklerin dünyadaki sanayinin dağılışında yeni görünümleri oluşturduğu kaçınılmaz bir gerçekliktir.

**Şekil 8:** Seçili ülkeler bazında toplam istihdam içinde sanayide istihdam edilenlerin yıllara göre oransal dağılışı.

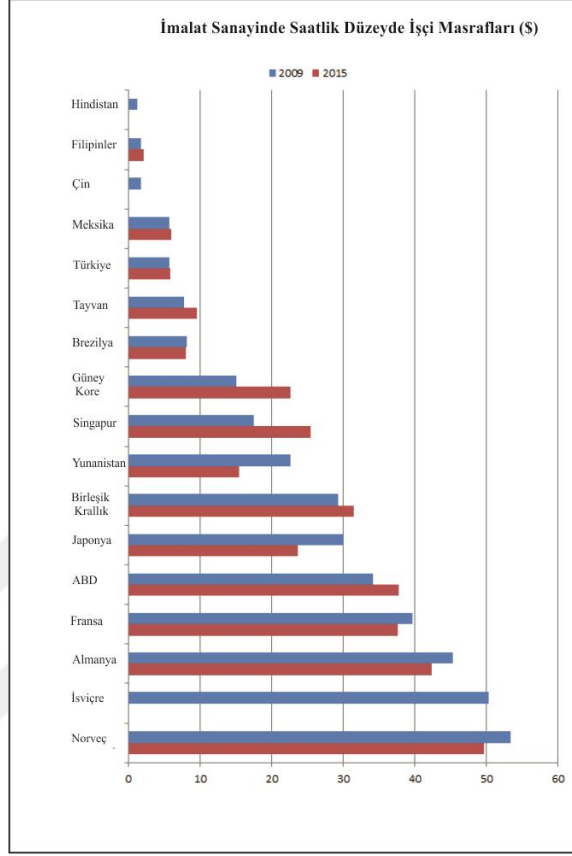


Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

düşmüştür. 1970'e gelindiğinde İngiliz çelik sanayi 23.8 milyon ton üretmiştir. Bu rakam dünya üretiminin dönemsel koşullarında %4.7'sini karşılarken bu oran 1925'e göre %25'lik bir düşüşe işaret etmektedir. 1977 yılına gelindiğinde üretim 20 milyon tona gerileyip, dünya üretiminin %3'üne inmiştir. Rakamlardaki bu azalış iş gücü istihdamına da yansımıştır. 1967-1974 yılları arasında İngiliz çelik sanayinde istihdam 250.000'den 197.000'e düşerken, 1990'da ise %74 azalarak 51.000'e kadar inmiştir. Sanayisizleşmenin hem iktisadi hem toplumsal yönünü ortaya koyan bu rakamlar diğer ülkelerde de benzer bir eğilime sahiptir. 1974-1990 aralığında iş gücü değişimi ABD, Lüksemburg, Fransa, İspanya, Belçika, Batı Almanya, Belçika, Japonya, Finlandiya, İtalya gibi erken sanayileşmiş ülkelerde sürekli ekşi değerlerde seyretmiştir (Phelan, 2013).

Sanayideki bu eğilimlerin böyle bir değişim sürecine girmesinde neoliberal mekânsal yer seçim tercihleri etkili olmaktadır. Keynesyen ekonomi politikalarının 1970'lerdeki birikim krizinin yapısal eleştirisi üzerinden şekillenen neoliberal politikalar, dünyada finansal gelişmelerin önünü açmıştır. Dolayısıyla kalkınmanın şekli hızla üretimden, spekülâtif gelişmelere doğru dönmüştür. Elbette üretimin mutlak olarak gerçekleştirilmesi gereken bir etken olduğu göz önünde bulundurulduğunda Asya'da ve üçüncü dünya ülkelerindeki üretimi öne çıkaran biricik etkenin ucuz işgücü olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla üretim emek maliyetinin daha ucuz olduğu Çin, Vietnam, Bangladeş, Endonezya, Meksika gibi ülkelere doğru yön değiştirme eğilimindedir (Lawrance & Edward, 2013, s. 12). Örneğin Nike, Adidas gibi büyük firmalar maliyet avantajlarından dolayı üretimlerini Asya ülkelerine yönlendirmişlerdir (Ashok, 2012, s. 56). Özellikle teknoloji düşük üretimde işçinin rolü düşünülduğünde bu durum daha fazla önem kazanmaktadır. İşçi masrafları bakımından en düşük olan ülkeler başta Asya'dakiler olmak üzere gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Hindistan, Çin, Filipinler, Meksika, Türkiye gibi ülkelerde saatlik düzeyde işçi masrafları 2 dolardan 8 dolara kadar değişmektedir. Fakat Fransa, Almanya, Japonya, ABD, İsviçre, Norveç gibi ülkelerde saatlik düzeyde işçi masrafları 30 dolardan 50 dolara kadar çıkmaktadır (Şekil 9).

**Şekil 9:** Seçilmiş ülkelerde saatlik düzeyde işçi masrafları.



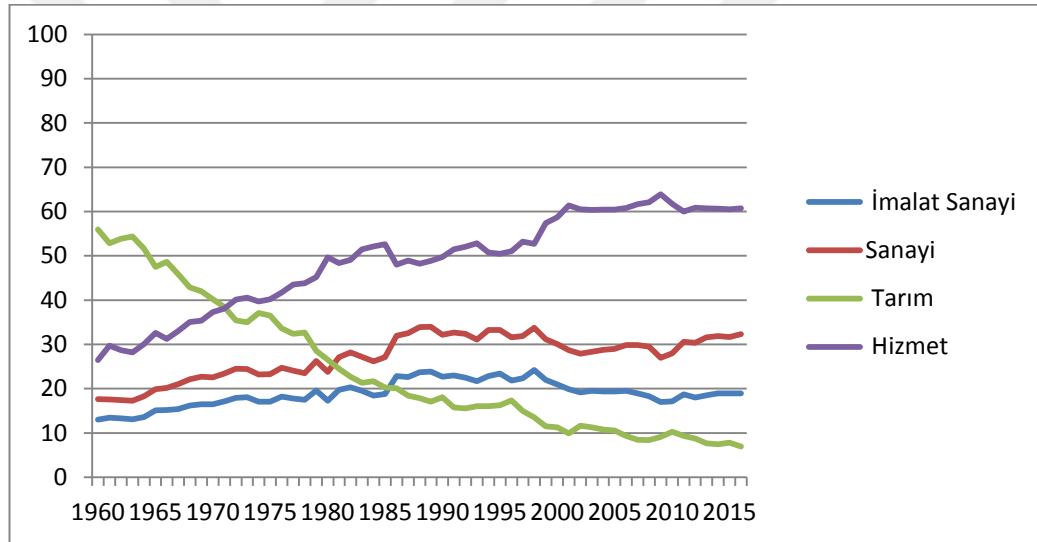
Kaynak: The Conference Board, 2016

<https://www.conferenceboard.org/ilcprogram/index.cfm?id=38270>

Dünyada sanayisizleşme sürecini yaşayan ve bunu makroekonomik göstergelerinde hisseden ülkelerden biri de Türkiye'dir. Gelişmiş ülke trendlerine benzer şekilde Türkiye'de hizmetler sektörünün yıllar içinde düzenli olmasa da bir artış eğilimi görülmektedir. 1960'larda GSYH'de %20'ler seviyesinde olan hizmetlerin payı 2016'da %60'ların üstüne çıkarken, 1980'lerden sonra imalat sanayinin payı bir azalış içerisine girmiş ve bugün GSYH'deki payı %18'ler seviyesinde kalmıştır (Şekil 10). Her ne kadar hem sanayi hem de imalat sanayinin payı düşüş göstermemişse de aradan geçen 50 yıllık devredeki artış oranı oldukça azdır. Ayrıca Türkiye'nin geleneksel sanayi kenti olan İstanbul, İzmir gibi kentlerdeki büyük kitlesel üretim yapan fabrikalar da bu süreçte hızla kapanmıştır. Bu şehirler, en nihayetinde sanayisizleşirken buradan ayrılan sanayi tesisleri İstanbul'un doğu ve batısında yer alan Kocaeli, Tekirdağ'a doğru doğu-batı

ekseninde desantralize olma arayışı içerisinde girmişlerdir. İmalat sanayindeki %18’lik payda hâkim çoğunluk ise teknoloji düzeyi düşük ve az işçi çalıştıran tesislere aittir. Özellikle İstanbul bu sanayisizleşme sürecinden en fazla etkilenen şehirdir. 1950’den sonra hızla yaygınlaşan sanayi tesisleri, günümüzde kapanarak Kartal, Şişli, Kâğıthane gibi ilçelerde sanayiden hizmetlere doğru hızlı bir geçiş yaşandığını göstermektedir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak İstanbul şehir ekonomisinde hizmet sektörü sanayiye ikame edecek şekilde değişmeye başlamıştır (ŞEN, 2006: 68).

**Şekil 10:** Türkiye’de yaratılan katma değere göre gayri safi yurt içi hasılda hâkim ekonomik sektörlerin durumu.



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Sanayisizleşme süreci bu anlamda kelimenin ağırlıklıla iktisadi birtakım referanslarına atıf yapsa da salt iktisadi birtakım değişiklikler üzerinden açıklanacak bir süreç değildir. Bu süreç hem toplumsal hem de mekânsal birtakım etkiler yaratma ihtimali barındırmaktadır. Mekânda var olan nüfusun yer değişim talepleri, üretimin nicel ölçeğinde meydana gelen değişiklikler, sektörlerin değişen oransal durumları, hizmetler sektöründe görülen artışlar, satın alma durumlarının değişimi gibi birçok etken sanayisizleşme ile beraber görülen etkiler arasındadır. Olumsuz etkileriyle beraber neoliberal politikaların üretim alanında olumlu etkilerinden de söz etmek mümkündür. Var olan sanayisizleşme süreçleri dünya çapında kitlesel üretim yerine

daha esnek üretim süreçlerini ön plâna çıkarmaktadır. Devasa ve çok fazla işçi çalıştıran fabrikalar azalırken, daha küçük ölçekli ve az işçi çalıştıran sanayi işletmeleri çoğalmaktadır. Bu durum genel işsizlik seviyesinin azaltılmasında olumlu bir rol oynarken, işe girişlerin daha esnek olması da bu durumu hazırlayan etmenlerin başında gelmektedir. Sonuç olarak bu değişim kısa zaman diliminde işsizliğe bağlı toplumsal gerilimlerin de ötelenmesine yardımcı olmaktadır (Çevik, 2003: 16).

Sanayisizleşmenin günümüzde ülkeler düzeyinde birçok örneğini görmek mümkündür. Bu örneklerin olumlu yahut olumsuz birtakım sonuçlara yol açtığı yukarıdaki iki görüş çerçevesinde ele alınıp değerlendirilmelidir. Neoliberal politika uygulayıcılarının başında gelen ABD’de sanayisizleşme süreci ülke içinde ciddi toplumsal ve mekânsal etkiler yaratmıştır. Neoliberal politikaların ABD için başlangıç aşamalarını oluşturan 1960-1980 sürecinde Midwest Bölgesi’nde çelik ve otomobil üretim sanayisinde ciddi azalma eğilimleri görülmüştür. Bu devreler arasında çelik üretiminin azalmasıyla 100.000 çelik işçisi işsiz kalmıştır. 1982’de 1976’ya göre çelik işçilerinin oranı yaklaşık %36 kadar azalma göstermiştir. Otomobil endüstrisi için de benzer verilere ulaşmak mümkündür. Amerikan otomobil firmaları olan Chrysler ve Amerikan Motors’da çalışan 300.000 işçi işten çıkarılmıştır. 1983’deki bu işten çıkarmalar işçilerin bir daha işlerine dönememesiyle sonuçlanmıştır. ABD’nin bir başka bölgesi olan Great Lake bölgesinde de 1979-1984 aralığında fabrika kapatma, işten çıkarma gibi sebeplerle 400.000 işçi işini kaybetmiştir (Congressional Quarterly atfen Çevik, 2003: 17).

ABD şehirleri açısından neoliberal politikaların keskinliği eşliğinde sanayisizleşmenin yaşandığı bir diğer şehir ise Baltimore’dur. Makro ekonomideki yeniden yapılanmalar burada birtakım izler bırakmıştır. Yapılan milyon dolarlık üst yapı yatırımları, stadyumlar, kongre merkezleri, otellere kapanan sanayi kuruluşları ve yaygınlaşan yoksulluk eşlik etmiştir. Bu durum toplumsal anlamda soylulaştırma süreçlerinin önünü açmış, kent merkezine olan talebin de yeniden şekillenmesine neden olmuştur (HARVEY, 2000, s. 141-142). Baltimore 1960’dan sonra imalat sanayideki istihdamın üçte ikisini kaybetmiştir. Bu yaklaşık 100.000 işçinin işten çıkarılması anlamına gelmektedir. Ayrıca kentin geleneksel üretim alanı olan gemi sanayide ciddi bir durgunluk baş göstermiştir. II. Dünya Savaşı’nda burada 500’e



yakın gemi üretilmişken, günümüzde sadece gemilerin bakımı yapılmaktadır. Ayrıca kentin geleneksel fabrikası olan Bethlehem Çelik de (Fotoğraf 1) 30.000 işçi kapasitesinden 5.000 işçiye kadar gerilemiştir (Harvey, 2000:151). Fakat bu fabrikadaki istihdam gerilemesi artan teknolojik yenilenmeyle daha yakından ilişkilidir.

**Fotoğraf 1:** Bethlehem Çelik Fabrikası.



Kaynak: Dewitt, 2016,

<http://fortune.com/2016/02/07/apple-steel-mill-andreessen/>

Neoliberal politikaların ikinci büyük uygulayıcısı olan İngiltere’de sanayisizleşme süreçleri ABD’deki kadar açıktır. İngiltere’deki bu süreci açık kılan ise geçmişteki sanayileşmenin büyük boyutlarıdır. Örneğin Londra geçmişte büyük sanayi kuruluşlarına ev sahipliği yaparken bugün dünyanın sayılı finans merkezleri arasında yer almaktadır. Londra’da yer alan ve eski fabrikaların bulunduğu Canary Wharf ve King’s Cross gibi alanlarda fabrikalar yerlerini gelişen hizmet ekonomisine ait yeni ofislere bırakmıştır. Fakat Londra’da bu durumu ilginç yapan şehir içindeki nüfusun niteliklerinde beliren değişikliklerdir. 1961’den 2000’lerin başlarına doğru bu yapı hızlı bir şekilde ucuz emek gücünden, profesyonel meslek gruplarına doğru yön değiştirmiştir (Hamnett, 2003: 7-8). Londra kadar etki alanı güçlü olmasa da yukarıda sayılan süreçlerin görüldüğü bir diğer yerleşme ise Melbörn’dür. Melbörn

1970'lere kadar Avustralya'nın küçük çaplı üretiminin merkezi olmuştur. Burada tekstil, kumaş, ayakkabı, gıda, aydınlatma gibi birçok sanayi kuruluşu yer alıyordu. Avustralya ekonomisindeki yapısal dönüşüm bu tabloyu tam tersine çevirmiştir. 1971'de %28 olan sanayi işçilerinin oranı, 2006'ya gelindiğinde %10'unun altına inmiştir. Bunun sayısal karşılığı ise 1971- 2001 aralığında imalat sanayide çalışan işçilerin sayısı 118.000'den 37.000'e inmesidir. Azalış oranı % 70 dolayındadır (O'hanlon & Chris, 2009: 215).

Dünyada sanayileşme hareketlerinin çıkış noktasını oluşturan Sanayi Devrimi nasıl şehirlerin yapısında etkili olduysa da neoliberal politikalar da sanayisizleşme hamlesini kullanarak şehirlerin şekillerinde hızlı bir değişimi gerçekleştirmektedir. Şehirlerin şekil değişikliğinde birçok yapısal araç kullanılmaktadır. Bunlar arasında en güncel olanı ve şehir mekânında en sık karşılaşılan müdahale biçimleri “kentsel dönüşüm” projeleridir. Kentsel dönüşüm kavramı kelime anlamı itibariyle fiziksel ve sosyal olarak yıpranmış alanların bütüncül bir yöntem gözetilerek dönüştürülmesini ifade eder. Günümüzdeki birçok kentsel dönüşüm projesi bu amacından oldukça sapmış bir vaziyettedir. Günümüzde projeler çoğunlukla kent mekânına birer müdahale aracı haline gelmiş, birtakım mekânsal ve toplumsal ayrışma dinamikleri açığa çıkarmışlardır. Özellikle Sao Paulo, İstanbul gibi dünyada hızla gelişen şehirlerde bu mekânsal ayrışma dinamikleri oldukça belirgindir. Sanayisizleşme süreçleri ise bu ayrışma dinamiklerinin işlevsizleşen fabrikalar veya sanayi alanları üzerinden şekillenmesi süreci olarak gerçekleşmektedir. Aradaki mekânsal farklılıklara rağmen ortaya çıkan sonuçlar ise benzer sonuçlara yol açmaktadır.

Bu müdahale biçimlerinin salt mekânsal değil aynı zamanda coğrafi mekân üzerinde görülen birtakım toplumsal etkileri de mevcuttur. Literatürde bu etki ağırlıklı bir şekilde soylulaştırma<sup>12</sup>, mutenalaştırma veya mekânsal ayrışma olarak ele alınmaktadır. Soylulaştırma genel anlamı itibariyle gerilemiş eski şehir içi alanlarının üst gelir gruplarının kullanımına açılmasıdır. Özellikle neoliberal

---

<sup>12</sup> Soylulaştırma uygulamalarının detaylı analizleri için bakınız: ve (Şen, 2005; Çeker & Belge, 2015). Ayrıca soylulaştırma süreçlerini sanayisizleşme ekseninde tartışan bir diğer araştırma bakınız: (Şen, 2011).

politikalarla birlikte ortaya çıkan yeni orta sınıfların şehir içindeki yer seçim talepleri bu sürecin hareketlenmesinde etkili olan unsurlarının başında gelmektedir. Yeni orta sınıflar daha çok profesyonel meslek gruplarına mensup, iyi eğitilmiş, hizmetler sınıfının bankacılık, finans, bilişim, reklamcılık gibi alanlarına mensup kişilerden oluşmaktadır (Şimşek, 2014: 7-8). Bu sınıfın yer seçim talepleri şehrsel mekân organizasyonunda birtakım yatay ve dikey hareketlenmelere neden olmuştur. Çeşitli üst yapı projeleriyle boşalan eski sanayi alanları veya şehir merkezleri yeni orta sınıf veya üst sınıfların tercih merkezi haline gelirken, düşük gelire sahip alt sınıflar şehrin bir başka yerinde yeni yoksulluk mekânları oluşturmaya başlamışlardır. Bu eğilimin ülkemiz için somut ve güncel örneği ise yaklaşık 10 yıldır gündemde olan Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi'dir. Bu projeye beraber nüfus hızla yatay bir hareketlenmeyle Fikirtepe etrafına yayılmaya ve var olan semtlerin daha da yoksullaşmasına sebebiyet vermişlerdir (Ayık & Avcı, 2013; Ayık, 2014) (Şekil 11).

Son olarak sanayisizleşme süreci yukarıdaki başlıklarda sayılan tüm unsurlar göz önünde tutularak değerlendirilmelidir. Neoliberal dönemin Fordist dönemden farklılaşan üretim yapısı daha mikro ve esnek üretim sistemlerini beraberinde getirmiş, bu da bu çalışmanın konusu olan sanayisizleşme sürecini tetikleyen birincil etken olmuştur. Bu süreci tetikleyen ikinci etken ise sermayenin kârlılığını devam ettirme arayışında şehir mekânını artık sermaye hareketliliğinin gerçekleştiği bir alan olmaktan çıkararak bu birikimde asli unsur olarak değerlendirmesidir. Tüm bu teorik çerçeveye bu düzlem üzerinden okunduğunda anlamlı bir fotoğraf karşımıza çıkarmaktadır. Fakat bu çalışma özelinde fotoğrafın berraklaşması için İstanbul'un genel bir sanayi profilinin çizilmesi ve sonrasında sanayisizleşme süreçlerinin ele alınması daha anlamlı bulunmuştur. Böylece hem İstanbul'daki güncel sanayisizleşme süreçleri açığa çıkarılmış olacak hem de sanayisizleşme sonrası İstanbul'daki fonksiyonel değişim ortaya konulacaktır.

Şekil 11: Fikirtepe'de mekânsal hareketlilik.



Kaynak: Ayık, 2014.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME HAREKETLERİNE GENEL BAKIŞ

#### 2.1. Osmanlı'da Sanayileşme Hareketlerinin Tarihsel Ve Coğrafi Gelişimi

Osmanlı Devleti varlığını sürdürdüğü 600 yıllık devrede çoğunlukla tarıma dayalı bir iktisadi yapıya sahip olmuştur. Özellikle yeni toprakların fethinin gerçekleştirilmesi, asker ihtiyacının artması, toprak mülkiyeti rejimi çerçevesinde Osmanlı'da tarımsal yapıyı güçlendirmiştir. Osmanlı'daki yaygın bir iktisadi sistem olan tarım, devletin topraklarının işletilmesi esasına dayanmaktadır. Bu yapı içerisinde öne çıkan tımar sistemi, Osmanlı'daki toprak sisteminin önemli bir kısmını teşkil etmektedir ve 16.yy.ın sonuna kadar önemini korumuştur (İnalçık, 2004: 157-160). Birtakım hizmetler karşılığında dağıtılan bu topraklardan tarımsal verim alındığı gibi karşılığında asker yetiştirmek gibi farklı alanlarda da faydalanılmıştır. 17. ve 18.yy.larda siyasi ve ekonomik şartların bozulmasına paralel olarak tımar sistemi de zayıflamış, sanayiye aktarılacak büyük bir sermayenin de olmayışı bir nevi tımar sisteminin engelleyici yönlerinden kaynaklanmıştır (Önsoy, 1988: 3). Osmanlı'nın bu tarıma dayalı iktisadi yapısı (Pamuk, 2014: 51) diğer ekonomik faaliyetlere karşı çok baskınsa da tamamen egemen durumda değildir. Özellikle ticaret ve Tanzimat'tan itibaren sanayi Osmanlı'nın iktisadi kalkınmasındaki diğer önemli iki sektördür. Her ne kadar 19.yy. ve öncesine dair sektörlerin ekonomide kapladıkları paya dair aydınlatıcı bilgiler olmasa da yapılan çalışmalar 1820'de tarımın iş gücü içindeki payının %75-80 olduğunu, 1913 yılında ise tarımın GSYH'deki payının da %50 olduğunu ortaya koymaktadır (Pamuk, 2014, s. 157). Bu durum Osmanlı'nın Tanzimat'la başlayan sanayileşme hamlelerinin ekonomideki payının çok fazla olmadığına bir diğer göstergesidir.

Osmanlı'da sanayileşme çabaları Avrupa'daki Sanayi Devrimi'nin tetikleyici bir rol oynamasıyla gündeme gelmiştir. Avrupa'da hızlı bir şekilde yayılan buhar makinesiyle üretim, içten yanmalı motorun keşfi, kitlesel üretime geçiş gibi birçok etken dönemin Osmanlısı üzerinde de teşvik edici etkiler bırakmıştır. Osmanlı

sanayisi çok uzun süreler zanaat tipi üretime dayalı kalmıştır. Bu dönemdeki üretim kârhane denen, ağırlıkla beden gücüne dayalı, basit ve geçimlik düzeydedir. Fakat özellikle 19.yy.dan itibaren devlet eliyle artık bu üretimin tersine daha fazla işçi çalıştıran ve kitlesel üretimi teşvik eden sanayi kolları ve fabrikalar kurulmaya başlamıştır. Bu sanayi faaliyetlerinin mekânsal dağılışı ise ağırlıklı olarak İstanbul'da bulunmaktadır. 20.yy.daki sanayi tesislerinin yaklaşık %55'i İstanbul'da yer alırken, Bursa ve İzmir de sanayinin yoğunlaştığı diğer şehirler arasındadır (KÖKSAL, 2005: 35).

Osmanlı'da fabrikaların yer seçim faktörleri ise iki türdür. Bunlardan birincisi bugün Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) mantığında faaliyet gösteren dönemin tabakhaneleridir. Buralarda deri üretimine bağlı irili ufaklı tesisler bir araya gelip bir üretim süreci oluştururlar. Tabakhanelerin en yaygın ve ünlüsü Yedikule-Bakırköy arasındakidir. Fabrikaların bir diğer mekânsal yer seçim tercihleri ise şehir nüfusunun seyrek olduğu çeper kısımlardır. Bunlar daha noktasal ve daha bireysel hareket etme kabiliyetlerine sahiptirler<sup>13</sup> (Köksal, 2005: 35).

İstanbul'un fethinden sonra çeşitli imalathanelerin şehir çevresinde kurulmaya başladığı görülmektedir. Bu durum, İstanbul'da belli bölgelerin ayrılmasına imkân tanımaktadır.

---

<sup>13</sup> Osmanlı Dönemi'nde fabrikaların şehir dışında kurulması meselesi esasında yasal birtakım zorunluluklardan kaynaklanmaktadır. Fabrika kurmak için başvuran kişiler padişah fermanlarında şehrin dışında ve yerleşme alanlarına uzak yerlerde kurulması şartıyla kabul alabilmektedir. Bu durum Osmanlı'nın yerleşmenin planlanmasına verdiği önemi yansıtmaktadır. Osmanlı'da kurulacak şeker fabrikalarının kuruluş yeri seçiminde padişah fermanlarının etkisi için bkz: (Avcı S , 1991).

### 2.1.1. 15. ve 17. yy. Arasında Osmanlı'da Sanayi<sup>1</sup>

15-17.yy.lar arasında Osmanlı Devleti'nde atölye tip imalat ön plandadır. Bu üretim tesisleri küçük ölçekli ve kitlesel bir üretimden yoksundur. Bu dönem için yazılı kaynak her ne kadar az olsa da, bazı sanayi tesislerinin var olduğunu çeşitli kaynaklardan öğrenmek mümkündür. Örneğin bu dönemde tabakhanelerin Yedikule ve Kazlıçeşme arasında yer aldığı, Haliç'in kuzeyinde tuğla fabrikalarının, Tekfur Sarayı'nın içinde bir çini imalathanesinin bulunduğu bilinmektedir. İstanbul'un batısında Yeni Odalar denen yerde ve Ahırkapı'da askeri dikimevi, Unkapanı'nda bir silah fabrikası ve Şehremini'de bir barut fabrikası vardır (Müller-Wiener, 1992: 55-57). Bu profil dönemin İstanbul'undaki sanayinin genel coğrafi görünümünü de temsil etmektedir. Fakat bu dönemin sanayisine dair en önemli karakteristik özellikler; var olan üretimin niteliksel düşüklüğü ve kitlesel bir üretim halkasının parçası olmamaları, üretimin daha çok askeri birtakım ihtiyaçların karşılanmasına yönelik oluşudur.

Bu dönemde yukarıda sayılan küçük ölçekli üretim tesislerinin dışında dikkat çeken iki önemli üretim tesisi vardır. Bunlar Tophane-i Amire ve Tersane-i Amire'dir. Bu iki tesis var olan askeri ihtiyaçları karşılamak için oluşturulmuş ve zamanla ihtiyaçların artması sebebiyle giderek büyümüşlerdir. Bu iki tesisin de İstanbul'un Fethi'nden sonra Fatih Sultan Mehmed tarafından 1453 ile 1470 yılları arasında kurulduğu tahmin edilmektedir. Artan askeri ihtiyaçlar neticesinde yapılara çeşitli padişahlar döneminde değişik birçok bölüm eklenmiştir. Örneğin Tophane-i Amire'ye II. Beyazıt zamanında 1 adet kışla eklenmiş, I. Süleyman zamanında ilk kapsamlı ve büyük inşa faaliyetleri başlamıştır. Bu dönemde Tophane-i Amire büyük bir tesis görünümüne kavuşmuştur (Yarış, 2012: 17). İlerleyen yıllarda III. Mustafa zamanında yeni yapılar inşa edildiyse de III. Selim zamanının askeri reformlarından

---

<sup>1</sup> Özellikle 17.yy.a dair sanayi bilgisinin netliğinden söz edilemez. Bu durum üzerinde imparatorluğun temel geçim kaynağının tarım olması ve düzenli bir kayıt tutulmamasının da etkisi vardır. Bu dönem üzerine temel kaynaklardan olan (Mantran, 1990) ise ağırlıklı Evliya Çelebi'nin aktardıklarına dayanmaktadır. Bu dönemde sanayi örgütlenmesi daha çok lonca tarzında ve küçük imalathanelere dayanmaktadır. Marangozcular- doğramacılar 4000 kişi, dökümcülere ait 1000 dükkanda 1300 kişi, kalafatçılara ait 300 dükkanda 1000 kişi çalışmaktadır (Mantran, 1990: 16). Fakat bahsi geçen bu işletmeleri atölye tipi birer küçük işletme olduğunu vurgulamak sanayinin yapısının ortaya konulması açısından önemlidir (Mantran, 1990: 26-27).

yapı da nasibini almıştır. Bu dönemde Fransa'dan mühendis, subay ve top döküm ustaları getirilmiş, tesisler daha modern bir yapıya kavuşturulmuştur. 1823 yılındaki yangından sonra III. Mahmud tarafından hızlı bir yapım sürecine girilmiş ve 1 yılda yanan bölümler tekrar yapıya kazandırılmıştır (Fotoğraf 2). 1867 tarihli Devlet Salnamesinde Tersane-i Amire'nin bölümleri top dökümhanesi, vapur makinesi, marangozhane, demirhane, çarkhane, saraç atölyesi, nakkaş atölyesi, alethane, terzhane, avadanlıkhane, mastarhane, kılıçhane, tüfenkhane, sandık ve model atölyeleridir. Yapı, Cumhuriyet Dönemi'nde çeşitli restorasyon girişimlerine sahne olmuşsa da maddi kaygılardan dolayı bunlar başarısız ve Tophane-i Amire'nin kalan az bir bölümü de 1992 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'ne devredilmiştir (Kubilay, 1994: 279-280).

**Fotoğraf 2:** Tophane-i Amire'nin Antoine Ignace tarafından yapılan gravürü.



Kaynak: <http://www.medresetulmahmudiyye.com/>

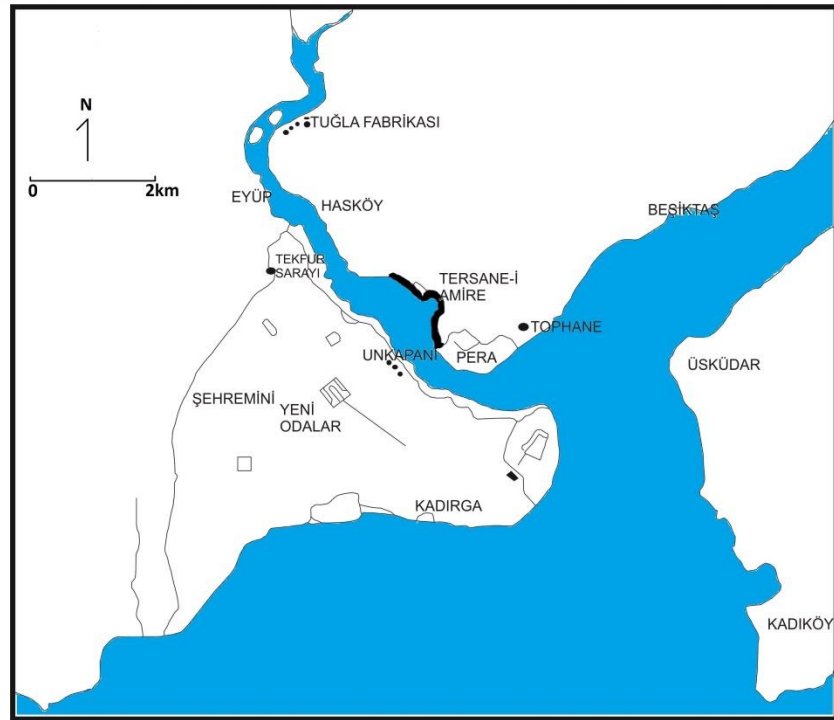
Tersane-i Amire'nin kuruluşu 11 Aralık 1455'tir. Deniz savaşlarının artmasına paralel olarak tersanenin önemi de artmıştır. Fakat özellikle Osmanlı'nın çöküş döneminde öneminin azaldığı ve harap hale geldiği görülmektedir. II. Beyazıt zamanında tersane ıslah edilmiş ve çağa uygun gemiler yapılmaya başlanmıştır. Daha sonra II. Mahmud, Abdülmecid gibi padişahlar tersaneye yeni bölümler eklemiştir (TUTEL, 1994: 256). İşgal yıllarında tersaneler yeniden harap bir hale gelmiş ve



birçok fonksiyonunu kaybetmiştir. Genç Cumhuriyet'in yöneticileri tersaneyi eski haline döndürmek için birçok çalışmaya girişmiştir. Tersane bugün Kasımpaşa Deresi ile Atatürk Köprüsü arasında 69.810 m<sup>2</sup>'lik bir alanda yer almaktadır. 1984 yılında Ulaştırma Bakanlığı Türk Gemi Sanayi AŞ'ye bağlanmıştır. 2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne aktarılmış, Şehir Hatları Turizm Sanayi ve Ticaret AŞ bünyesine alınmıştır (IRMAK, 2013).

Nihai olarak 15. ve 17. yy.lar arasında Osmanlı sanayisi “*Giyim ve Dokuma Üreten Sanayi*”, “*Deri Üreten Sanayi*”, “*Kimyevi Madde Üreten Sanayi*”, “*Maden İşleyen Sanayi*”, “*Toprak İşleyen Sanayi*” olmak üzere 5 başlık altında 7 adet tesise sahiptir. Bunların mekânsal dağılımında ise kentte bir yayılma halinden bahsetmek mümkündür. Bu yayılmanın coğrafi sınırları ise tarihi yarımadanın sur kısmından kuzey kısmına doğru bir hat izlemektedir. En kuzeyde tuğla fabrikaları mevcutken varlığını bugüne kadar ulaştıran Tersane-i Amire (Haliç Tersanesi) ise dönemin en önemli sanayi yapısıdır (Şekil 12).

**Şekil 12:** 15. ve 17. yy.larda Osmanlı'da sanayinin coğrafi dağılışı.



Kaynak: (Müller-Wiener, 1992'den düzenlenmiştir)

### 2.1.2. 18. yy. da Osmanlı'da Sanayi

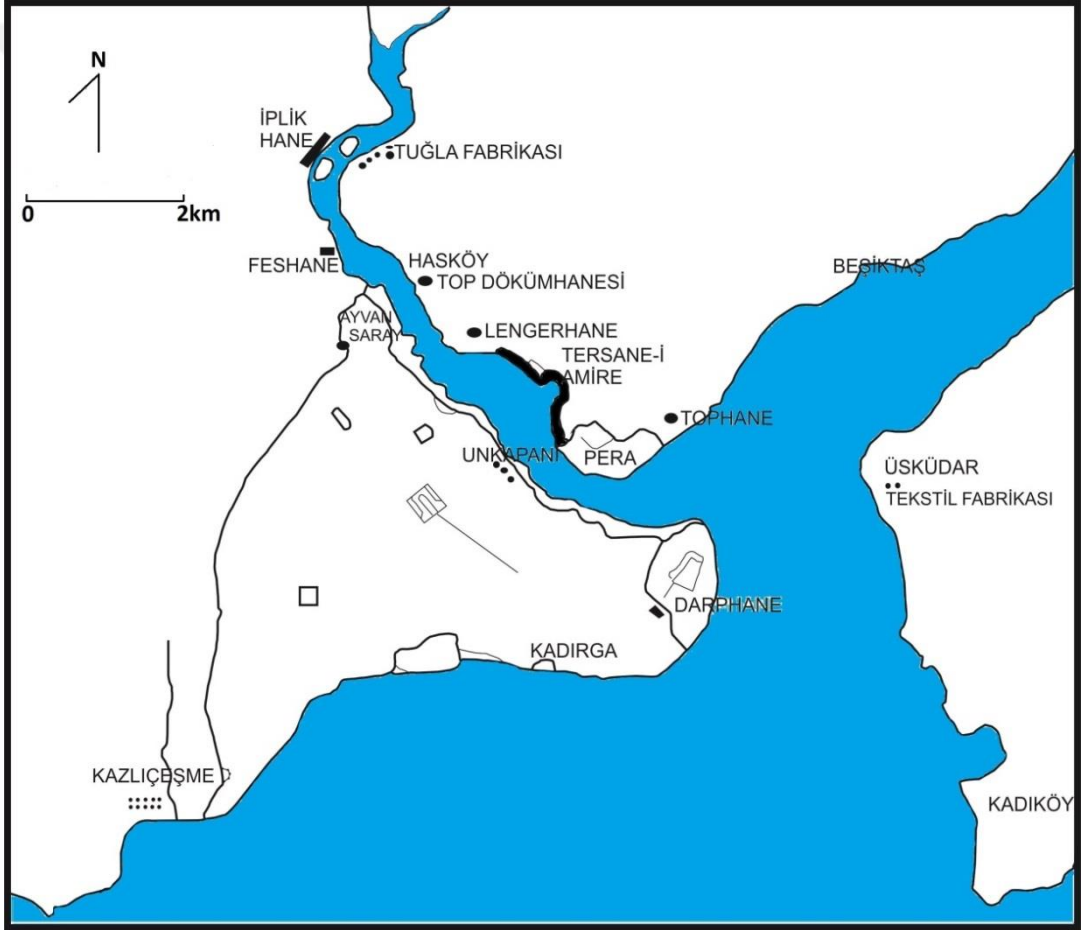
18.yy. bir önceki yüzyılın sanayi tesisleri üzerine yenilerinin eklenmesiyle çoğalan bir yüz yıllık sanayi dilimini kapsamaktadır. Fakat belirtmek gerekir ki kümülatif çoğalma süreklilik içermemektedir. 17.yy.da işlevini koruyamayarak yıkılmış fabrikalar da mevcuttur. Bu durum 18.yy. sanayinin İstanbul özelinde fazlalaşarak farklılaşmasına neden olmuştur.

18.yy.da ilk kurulan sanayi tesisleri arasında çeşitli makine ve aletlerle donatılmış bir yün imalathanesi, bir ipek imalathanesi ve 1718'de bir porselen atölyesi sayılabilir. Bunları 1720'lerde kurulan bir kumaş basmahanesi ve Yalova'da kurulan küçük bir kâğıt fabrikası takip etmiştir (Müller-Wiener, 1992: 66). İlerleyen yıllarda askeri ıslahatlara paralel olarak kurulan tesisler de benzer şekilde oluşmuştur. 1773 senesinde Fransız- Macar asıllı Baron François de Tott tarafından Hasköy'de bir top dökümhanesi kurulmuştur. Bu tesis 19.yy.da yıkılana kadar faaliyetlerini devam ettirmiştir. Bu dökümhaneyi takiben III. Selim zamanında Makriköy (Bakırköy) ve San Stefano (Yeşilköy) arasına yeni bir barut fabrikası tesis edilmiştir. Kuruluş tarihi kesin bilinmemekle birlikte 1785 veya 1789 yılları arasında olduğu sanılmaktadır. Ayrıca bir barut fabrikası da Azatlı'da kurulmuştur (Müller-Wiener, 1992: 66-68). Her üç tesis de imparatorluğun savaş yıllarında harbe dayalı sanayilerinin ne kadar önemsendiğinin somut kanıtlarını sunmaktadır. Hatta bu örnekleri pekiştirmesi açısından III. Selim'in askeri ıslahatları neticesinde Levent Çiftliği'nde ve Dolmabahçe'de birer tüfek fabrikasının kurulduğunu belirtmek mümkündür. Dolmabahçe silah fabrikası saray tiyatrosunun inşası için ilerleyen yıllarda yıkılmıştır (Müller-Wiener, 1992: 66-69). Tüm bu askeri sanayi yapıları günlük hayattaki ihtiyaçların karşılanmasına dayalı kurulacak fabrikaları engellememiştir. Sırasıyla Üsküdar'da bir ipek fabrikası, Haliç kenarında Humbarhane'de matbaa, İncirköy'de cam ve porselen imalathanesi, Kâğıthane'de kâğıt fabrikası, Beykoz'da kâğıt fabrikası gündelik hayata ilişkin ürünlerin üretildiği tesislerdir (Müller-Wiener, 1992: 69-71).

Bu süreç son olarak dönemin sanayisinde atılım anlamına gelmektedir. 15 ve 17.yy.lar arasındaki sanayi yapıları sayıca çoğalmış ve daha işlevsel hale

gelmiştir. Bu durum Osmanlı sanayisinin ilerleyen yüzyıllardaki niteliksel gelişimine de ayna tutar vaziyettedir. 15. ve 17.yy.lardaki Ahırkapı Dikimevi, Şehremini Barut İmalatı, Unkapanı Silah Fabrikası varlığını devam ettirememiş, bunların yerine başka mekânlarda yeni üretim tesisleri açılmıştır (Şekil 13). Böylece tarihi yarımadaının dışında da sanayi kuruluşları faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu durum aynı zamanda çepere yayılma anlamına gelirken, ilerleyen yüzyıllarda nüfusun mekânsal hareketliliği üzerinde de etkili olmuştur.

**Şekil 13:** 1839'a kadar Osmanlı'da bulunan sanayi kuruluşları



Kaynak: (MÜLLER-WIENER, 1992'den düzenlenmiştir).

### 2.1.3. 19. yy .da Osmanlı'da Sanayi<sup>2</sup>

19.yy.ın en belirgin olayı Tanzimat'ın ilanıdır. Tanzimat'ta sanayi alanında Batılı reformlar artmış, var olan üretim tesisleri daha nitelikli bir hale bürünmüştür. Geçen yüzyılın daha küçük ve bir nevi esnafın kullandığı imalat yöntemleri büyük çoğunlukla geride bırakılmış, ciddi sayılabilecek sanayi atılımları yapılmıştır. Hatta Clark Osmanlı'nın Tanzimat'ta yaşadığı atılımı Osmanlı'nın Sanayi Devrimi olarak adlandırmaktadır (Clark, 1974). Clark kadar olmasa da Tanzimat'taki sanayileşme hamlelerinin devletin çöküşünün tersi bir istikamette hareket ettiğini söyleyen, Tanzimat'la birlikte tarımda meta üretimine geçiş, para ve kredi sistemlerinin oluşması iç ve dış ticaretin gelişmesi gibi birtakım olumlu referanslara atıf veren çalışmalar da vardır. Nitekim bu görüşlerin devamında Osmanlı'nın içe dönük yapısının nispi olarak kırıldığı, bu durumun da sanayileşmeye ön ayak olduğu dile getirilmektedir (TOPRAK, 1985b: 1341). Gerçekten de devletin gittikçe güçsüzleştiği ve politik olarak bağımlılığının arttığı bir dönemde sanayi, geçmişte hiç olmadığı kadar ciddi atılımlar içerisine girmiştir. Ancak bu sanayiye kendi içinde yeni filiz veren bir sanayi atağı olarak değerlendirmek gerekir. Dolayısıyla bu zamandan sonra incelenen sanayi kuruluşları önceki dönemdekilerle yapısal farklılıklar taşımaktadır.

Bu dönemin faaliyete giren ilk fabrikası Beykoz yakınında Selviburnu'nda 1813 yılında kurulan tabakhanedir. Burası daha sonra ordu için çalışan bir ayakkabı fabrikasına dönüştürülmüştür. Cumhuriyet'ten sonra ise sırasıyla Sanayi ve Maadin Bankası ve daha sonra Sümerbank'a bağlanmıştır (Müller-Wiener, 1992: 74). Bunu takip eden yıllarda Eyüp'te Riştehane-i Amire de denen iplik fabrikası kurulmuştur.

---

<sup>2</sup> Bu dönemi Osmanlı sanayisi açısından analiz eden çalışmalardan biri olan (Önsoy, 1988)'de Tanzimat Dönemi sanayisi iki dönemde ele alınmaktadır. Bunlardan birincisi 1840-1860 dönemini kapsayan ve sanayideki atılımların ve gelişmelerin devlet desteğinde geliştiği dönemdir. Yazar bu dönemin çeşitli iç ve dış etkenler sebebiyle başarısız olduğunu, fakat Hereke ve Basmahane gibi sanayi tesislerinin bu dönemler içerisinde kurulduğunu belirtmektedir. Tanzimat'taki ikinci sanayi atılımı ise 1860-1876 yılları arasında kapsamaktadır. Bu dönemde Osmanlı'daki üreticiyi korumak için çeşitli tedbirler alınmış, ithalata getirilen gümrük vergisi arttırılmıştır. Ayrıca Islah-ı Sanayi Komisyonu, İstanbul Sanayi Mektebi gibi oluşumlar da bu dönemde faaliyete konulmuştur. Nihayetinde yazara göre Tanzimat Dönemi sanayi anlamında atılımlar yapmışsa da genel olarak başarısız olmuştur. Fakat Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan sanayileşme atılımlarına ön ayak olması anlamında olumlu bir etki yaratmıştır (Önsoy, 1988: 125-127).

Ayrıca yüzyılın ilerleyen yıllarında değişen giyim ihtiyacının karşılığı olarak Feshane’de fes üreten bir tesis de kurulmuştur. Fabrikanın adı 1850’lerin başında Basmahane-i Amire olmuş ve basma üretimine geçilmiştir (Müller-Wiener, 1992, s. 73-74). Fakat bu üretimin maliyetinin yüksekliği nedeniyle basma üretimi uzun soluklu olmamıştır. İlerleyen yıllarda üretimde çeşitlilik artmış ve havlu, ipekli bez, çadır bezi de üretilmeye başlanmıştır. 1921 Nisan’ına kadar Harbiye Nezareti’ne bağlı kalan fabrika, 1923’te Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü’ne devredilmiştir (TOPRAK, 1985c: 1345-1346). 1992 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından çağdaş el sanatları müzesi olarak açılan yapı 1998 yılında İBB tarafından restore edilerek bugünkü görünümünü almıştır. 1843’te Sultan II. Mahmut tarafından yeni binasına taşınan Darphane ise 1839 tarihinde Ohannes ve Boghos Dadian tarafından açılan Grande Fabrique kadar büyük değildir. Hakikatte Grande Fabrique dönemin büyük sanayi tesislerinden olmuş, daha sonra demir fabrikası olarak ünlenmiştir. 19.yy.a kadar olan sanayi kuruluşları 8 ana başlıkta 40 tane fabrikadan oluşmaktadır (Tablo 1). Bunların dışında ufak işletmeler de yüzyılın içinde varlığını sürdürmüştür (Şekil 14).

**Tablo 1:** 19.yy. da Osmanlı'da önemli fabrikalar

GIDA ÜRETEN SANAYİ TESİSLERİ	GIYIM VE DOKUMA ÜRETEN SANAYİ TESİSLERİ	KİMYEVİ MADDE ÜRETEN SANAYİ TESİSLERİ	DERİ ÜRETEN SANAYİ TESİSLERİ	AĞAÇ İŞLEYEN SANAYİ YAPILARI	HAVA GAZI İŞLETMELE Rİ	MADEN İŞLEYEN SANAYİ TESİSLER İ	TOPRAK İŞLEYEN SANAYİ VE TESİSLER İ
Büyükada Un Fabrikası(1846)	Üsküdar İpek Fabrikası (18.yy)	Bakırköy Baruthanesi(1785/1789)	Kazlıçeşme Tabakhaneler(17.yy ikinci yarısı)	Kağıthane Kağıt Fab.(1789)	Dolmabahçe H.F(1854)	Tersane-i Amire(15.y)	Tekfur Sarayı Çini İmt.(1719)
Hasköy Değirmenleri(1851 Öncesi)	İplihane-i Amire(1826-1827)	Azadlı Baruthanes(1794 öncesi)	Beykoz Kun. Fab.(1810)	Beykoz Hünkar İskelesi Kağıt Fab(1804).	Yedikule H. F(1887)	Tophane-i Amire(16.y)	İncirköy Cam ve Por. F.(18.yy)
Paşalimanı Un Fabrikası(1858)	Feshane(1833)	K.Çekmece Kibrit Fab.		Beykoz Hamidiye Kağıt Fab.(1893)	Kuzguncuk H.F(1864)	Lengerhane (1703-1730)	Ş.A.Madumları Tuğla Fab.(1882)

Askeri Un Fabrikası(1866)	Bakırköy Bez Fab.(1850)	Beykoz İspemeçet Mum Fab.(1895)			Kurbağalidere H. F(1891)	Dolmabahçe Tüfek F.(18.yy)	Mediano Cam Fab.(1884)
Terkos Su Pompa İstasyonu(1882)	edikule Tekstil Fab.(1888)				Hasanpaşa Gazhanesi(1891)	Levent Çiftliği Silah F.(18.yy)	Çini Fabrika-ı Humayunu(1894)
Cıbalı Tütün ve Sigara Fabrikası(1884)	Korse Fab.(19.yy sonu)					Cephane-i Amire(1826 önce)	
Kasımpaşa Un Fabrikası(1886)						Darphane-i Amire(1843)	
Bomonti Bira Fabrikası(1891)						Zeytinburnu Makine Fab.(1845)	
						Şirket-i Hayriye Tersanesi(1861)	

Kaynak: KÖKSAL, 2005. İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Şekil 14: 19.yy.da genel hatlarıyla Osmanlı'da sanayi bölgeleri



Kaynak: (MÜLLER-WIENER, 1992'den düzenlenmiştir).

#### 2.1.4. 20.yy. Osmanlı Sanayii (1900-1923) ve Günümüze Kadar Gelen Fabrikalar

20.yy. Osmanlı Devleti'nin çöküş yüzyılı, Genç Cumhuriyet'in ise filiz verdiği bir yüzyıl olmuştur. 20.yy.ın başlarında 1908'de II. Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonra İttihat ve Terakki yönetimi ele almış ve II. Abdülhamit tahttan indirilmiştir. Bundan sonra yaklaşık 12 yıl boyunca ekonominin nasıl iyileştirildiği, kalkınmanın nasıl sağlanacağı tartışılmaya başlanmıştır.

Bazı aydınların tarımın ıslah edilmesi yönündeki fikirleri ile sanayinin geliştirilmesi yönündeki düşünceler kalkınmanın nasıl sağlanacağı konusundaki

başlıca görüşleri oluşturmaktadır. Devlet düzeyinde ise sanayileşmenin ciddiyetinin kavrandığına dair birçok emare mevcuttur. Sırasıyla 1913 Teşvik-i Sanayi Kanunu, 1914'te Teşvik Sanayi Talimatnamesi ve son olarak 1917'de sanayinin teşvikiyle ilgili bir nizamnamenin çıkarılması buna işaret eder (Toprak, 1985a: 1349). Ayrıca sanayiye yönelik getirilen vergi kolaylıkları, arazi temini, makine parçalarının bulunup getirilmesinde sağlanan yardımlar da devlet yöneticilerinin sanayileşmeye bakış açılarını yansıtmaktadır (Kepenek, 1983: 1761).

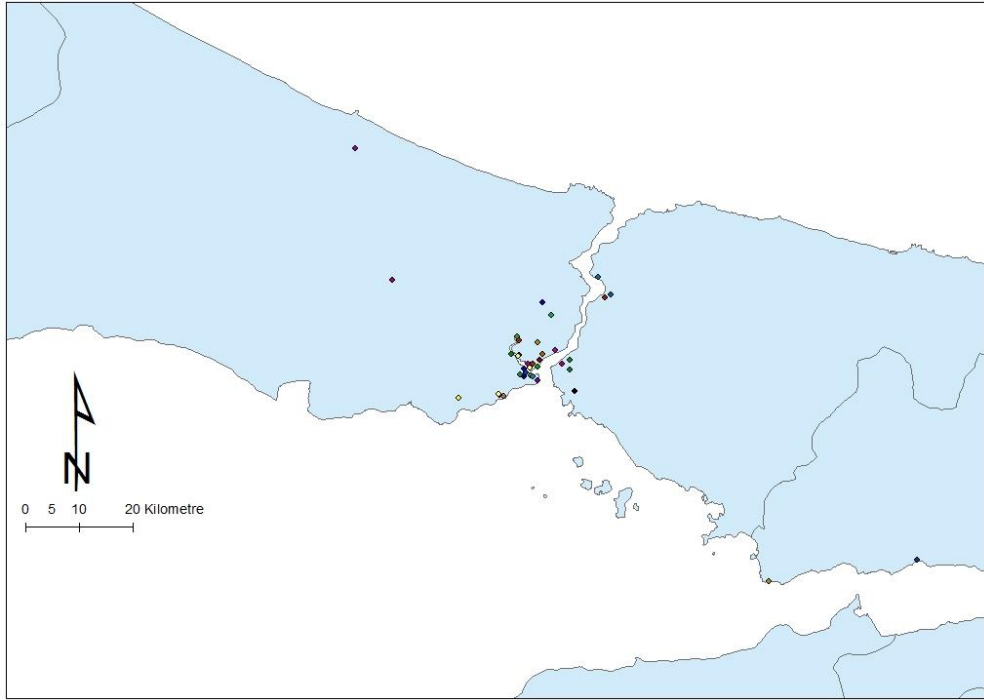
Bu dönemin sanayi envanteri 1913 ve 1915 yıllarında yapılan sayımlar sonucunda belirlenmiştir. İttihat ve Terakki yönetiminin istatistik takıntısının olumlu bir sonucu olarak görülebilecek bu çalışma 1917'de ilk defa "*1329,1331 Sanayi İstatistikleri*" adı altında yayınlanmıştır. Bu sayımın sonuçlarına göre hem sektörler düzeyinde hem de iller düzeyinde birtakım çıkarımlar yapmak mümkündür. Ancak bu sayımların dönemin genel resmini vermediğini belirtmek gerekir. Bunun nedeni sayımın İstanbul, İzmir, Bursa, Bandırma, Manisa, Uşak, İzmit şehirlerini kapsamamasıdır (ÖKÇÜN, 1997a: 3). Sayım konusunda belirtilmesi gereken ikinci husus sanayi tesislerinin coğrafi dağılışıdır. Belirtmek gerekir ki listede 1915 yılına kadar asli ve tali olarak belirtilen toplam 282 adet sanayi tesisi vardır. Bunlardan 155'i İstanbul'da (%55), 62'si İzmir'de (%22), kalan 65 tanesi de sayım yapılan diğer şehirlerdedir (ÖKÇÜN, 1997a: 13). Üretim sektörüne bakıldığında ise gıda alanında 78 kuruluş (%28), dokuma 78 (%28), kırtasiye 55 (%19), ağaç 24 (%8), toprak 21 (%7), deri ve kimya 13 (%5)'lik bir paya sahiptir (ÖKÇÜN, 1997a: 13). Buradan İstanbul'un diğer şehirlere göre hâkim bir sanayi fonksiyonuna sahip olduğu anlaşılmaktadır. Gıda ve dokumanın bu kadar fazla bir paya sahip olması, Osmanlı'nın tarıma dayalı yapısını açıkça gözler önüne sermektedir.

1920'ye kadar süren II. Meşrutiyet ile 1923 senesi arasında geçen 3 yılda sanayi tesisleri azalma göstermiş ve 256'ya gerilemiştir. Bu 256 tesisten 49 tanesi günümüze kadar gelebilmiştir. Osmanlı'nın son dönemindeki sanayi atılımları Genç Cumhuriyet'in yöneticilerine de kılavuzluk etmiştir. Yeni kurulan devlet sanayileşme politikalarını bu sanayi tesislerinin devamı olacak şekilde kurgulamıştır. Osmanlı Devleti zamanında kurulmuş, 1923 yılında da varlığını sürdürmüş tesislerden bir kısmı sanayi üretimine bir kısmı ise su pompa istasyonu gibi çeşitli ihtiyaçların



karşılanmasına yönelik hizmet vermiştir (Ek 2). Bu tesislerin İstanbul'daki mekânsal dağılımında daha çok Haliç'in etrafında yoğunlaşma eğilimi göze çarpmaktadır. Özellikle Fatih ve Eminönü ayrıca Anadolu Yakası'nda Beykoz, sanayi tesislerinin yoğunlaştığı alanların başında gelmektedir (Şekil 15).

**Şekil 15:** 20.yy.ın başına kadar İstanbul'da kurulan ve günümüze kadar ulaşabilen sanayi tesislerinin İstanbul'da coğrafi dağılışı



## 2.2. Cumhuriyet Dönemi'nde Sanayileşme Çabaları ve Sanayi Faaliyetlerinin Dağılışı

Yeni devletin Osmanlı'dan miras kalan sanayileşme hareketlerini iktisadi kalkınma hamlelerinde ön plâna çıkardığı bilinmektedir. Bu girişimlerden ilki 1923 yılında İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'dir. Kongre'de alınan en temel kararlardan biri devletin iktisadi alana müdahalesinin olmamasıdır. Devlet bu rolünü ancak koruyucu ve düzenleyici işlevlerle sınırlandıracaktır. Bunun dışında ilerleyen yıllarda sanayideki atılımı güçlendirmek için birçok adım atılmıştır. 1924'te İş Bankası'nın 1925'te Sanayi ve Maadin Bankası'nın kurulması ve 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması bu adımlara örnek olarak gösterilebilir (Özgüç, 1986-1987: 38). Özellikle Osmanlı'dan kalan ve birçoğu savaşın etkisiyle harap halde bulunan

sanayi kuruluşları Sanayi ve Maadin Bankası'na bağlanarak yeniden işlevsel hale getirilmeye çalışılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarında hâkim olan liberal ekonomi politikaları, yaratılmak istenen milli tüccar grubunun yeterli bilgi birikimine ve sermayeye sahip olmaması sebebiyle istenilen gelişmeyi sağlamaya yetmemiştir. Buna rağmen 1923-1932 yılları arasında liberal ekonomi politikaları sınırlı da olsa uygulanmaya çalışılmıştır. 1926'dan itibaren bölgesel olarak ortaya çıkan 1929'dan sonra ise bütün dünyada etkili olan ekonomik kriz Türkiye'de de bazı önlemlerin alınmasını, ekonomi politikalarında değişiklik yapılmasını gerektirmiştir (Avcı, 2000: 34; Avcı, 2014: 318)

1923 yılında kurulan Cumhuriyet'te sanayi tesisi sayısı 1932'de 1473'e çıkmış ve bu fabrikalarda çalışanlar sayısı da 62.000'e ulaşmıştır (Özgüç, 1986-1987: 39). Atatürk'ün tanımladığı devletçilik yaklaşımı beraberinde ekonomide planlı bir yaklaşımı getirmiş ve ilki 1933'de başlayan 1. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmaya başlamıştır (İnan, 1972a). Hedeflerine kısa sürede ulaşan 1. Sanayi Planı yerine 1936'da 2. Sanayi Planı hazırlanmışsa da savaş koşullarında bu plan hedefine ulaşamamıştır (Avcı, 2000: 41). 1950 sonrasında liberal söyleme sahip Demokrat Parti'nin iktidara gelmesi ile devletçilik politikaları zayıflamış sermaye birikimi geçmişe göre artmış ve sanayi atılımları hızlanmıştır. Fakat bu durum beraberinde birtakım sorunları da getirmiştir. Özellikle sanayinin İstanbul, İzmir, Ankara gibi belli kentlerde yoğunlaşması buralarda kırdan kente göçü arttırmış, var olan sanayinin çok üstünde nüfus kentlerde yasal olmayan yerleşim sistemleri oluşturarak yeni sorunların oluşmasına sebebiyet vermiştir (Avcı, 2003: 220-221).

### **2.2.1. 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde Sanayi İle İlgili Alınan Kararlar ve 1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu ve Sanayi ve İş Yerleri Sayımı**

Osmanlı Devleti'nde özellikle Tanzimat'tan sonra sanayi alanında bazı gelişmeler yaşanmakla beraber bunun ekonomiye etkisinin sınırlı olduğu görülmektedir. Osmanlı sanayisi bir yandan Avrupa ekonomisine pazar oluştururken, diğer yandan ise hammaddeye dayanan üretim yapısıyla Avrupa sanayisinin tamamlayıcısı olmuştur. Bu sebeple Osmanlı'dan Cumhuriyet'e sistematik bir sanayi

faaliyeti kaldığı söylenemez (İlkin, 1981: 93). Bu nedenle yeni kurulan devletin idarecileri, Cumhuriyet ilan edilmeden memleketin iktisadi halini görüşmek, bir gelecek perspektifi oluşturmak maksadıyla 17 Şubat 1923'te İzmir'de bir iktisat kongresi düzenlenmesini kararlaştırmışlardır.

Kongreyi ilginç kılan özelliklerin arasında Lozan Barış Konferansı'na ara verildiği zaman diliminde toplanmış olması gelmektedir. Konferansta İtilaf Devletleri'nin birtakım iktisadi beklenti ve talepleri reddedilirken, aynı zamanda kazanılan siyasi bağımsızlığı perçinlemek için İzmir'de bir iktisat kongresi düzenlenmesi talep edilmiştir (İnan, 1982: 13). Bu kongre kararı aynı zamanda yeni devletin bir iktisadi meydan okumasıdır. Kongreye Türkiye'nin çeşitli yerlerinden 1135 delege katılmış, bu delegeler tarım, ticaret, sanayi alanındaki işçi ve işverenleri temsil etmiştir (İnan, 1982: 19). Bu temsiliyet düzeyi yeni devletin idarecilerinin katılıma verdiği önemi de gözler önüne sermektedir.

İzmir İktisat Kongresi beraberinde birçok tartışmayı da getirmiştir. Dönemin gazetelerinden bu durum rahatlıkla anlaşılmaktadır. Kongreye dair yabancı basında çıkan haberlerin başında Türkiye'de yabancı sermayenin bu tarihten itibaren istenmediği gelmektedir. Kongre başkanı Mahmud Esad Bey (Bozkurt) bu görüşü kökten reddederken, birçok gazeteye verdiği demeçte Chester Projesi'nin bu görüşlerin aksini ispatladığını dile getirmektedir (Ökçün, 1997b: 9). Mahmud Esad Bey kongrenin diğer amacının ise yurt içinde üretim faaliyetlerine dâhil olan üreticinin birbiriyle kaynaşması ve tanışmasının sağlanması, bu kongrelerin alışkanlık haline getirilip her yıl düzenlenmesini sağlamak olduğunu belirtmektedir (Ökçün, 1997: 11). Bu kongre, yeni devletin tarihinde ilk olma özelliğini taşısa da gelecekteki birçok planlama ve kalkınma hamlelerine alınan kararları itibarıyla öncülük etmiştir. Bunun nedeni ise Türkiye'nin birçok yerindeki eksiklikler bizzat yöreden gelenlerle tartışılması, eksiklikler birinci ağızlardan dinlenmesidir.

Kongrenin bu yönlendirici kararları dört ana başlık altında toplanabilir. Bunlar çiftçi (tarım), tüccar (ticaret), sanayi ve çalışan (işçi) grubuna yönelik kararlardır. Burada çalışmanın konusu dâhilinde sadece sanayi ile ilgili alınan kararlara değinilecektir. Sanayi ile ilgili alınan kararlar altı alt başlıkta özetlenebilir. Bunlar sırasıyla;

- 1- Gümrük ile ilgili olanlar
- 2- Teşvik-i Sanayi Kanunu ile ilgili olanlar
- 3- Yollar meselesiyle ilgili olanlar
- 4- Sanayi bankaları ile ilgili olanlar
- 5- Sanayideki eğitim meselesi ile ilgili olanlar
- 6- Sanayi Odası'nın kurulması ile ilgili olanlardır (İnan, 1982).

Gümrüklerle ilgili olan kararların başında kapitülasyonların zararlı etkilerinin giderilmesi meselesi gelmektedir. Bu amaçla yurtda üretilen bir ürünün ayrıca ithaline dair ağır gümrük vergileri konulmuş, ayrıca sanayi için gereken fakat yurtda bulunmayan ekipmanların temininde gümrük muafiyetinin sağlanması gibi koruyucu önlemler alınmıştır (İnan, 1982, s. 48). Teşvik-i Sanayi Kanunu kapsamında alınan kararlar arasında ise yurt içinde üretilen malların yurt dışında ithal edilen mallara göre % 20'ye kadar fiyat farkı olanlara rağmen desteklenmesi, yeni kurulacak sanayi tesisleri için 5 dönüme kadar arazi tesisi, kadın ve erkek ahali ve devlet memurlarının yerli ürün kullanmalarının zorunluluk haline getirilmesidir (İnan, 1982, s. 49). Yollar meselesinde üretilen ürünlerin naklini sağlayacak yeni yolların yapılması, bunlar arasında demiryollarına ağırlık verilmesi ve büyük şehirler arasındaki bağlantının artırılması gelmektedir. Ayrıca yeni kurulacak işletmelerdeki nakit ihtiyacını karşılamak amacıyla sanayi bankasının kurulması kararlaştırılmıştır. Bunlar dışında kalan son iki husustan biri ise sanayide çalışacak eğitimli iş gücünün temini meselesidir. Bu ihtiyacı gidermek için çıraklık okulları, usta kurslarının açılması kararlaştırılmış ve böylece eğitimli ve nitelikli iş gücünün nasıl temin edilebileceği ortaya konulmuştur. Kongrede sanayi kapsamında alınan son karar ise sanayi odalarının kurulmasıdır. Bu kapsamda her ilçe ve livada birer sanayi odasının kurulması ve bunlar arasında koordineyi sağlayacak şekilde büyük ve tek bir merkezi sanayi odasının meydana getirilmesi kararlaştırılmıştır (İnan, 1982, s. 50).

Kongre sonuçları itibariyle değerlendirildiğinde ileriye doğru atılmış büyük bir adım olarak değerlendirilebilir. Özellikle 1. ve 2. sanayi planları kapsamında yurdun çeşitli yerlerinde kurulacak fabrikaların ilk tohumları bu kongrede alınan kararlarla atılmıştır. Ayrıca daha Cumhuriyet ilan edilmeden yeni devletin yöneticilerinin böyle bir kongre toplamış olması, siyasi bağımsızlıkla beraber iktisadi

bağımsızlığa da önem verdiklerinin bir göstergesidir. Kongreyle beraber atılımlar durmamış, 28 Mayıs 1927 yılında kongrede alınan kararların etkisiyle daha önce 1909'da ilk kez çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu çeşitli revizyonlarla tekrar yürürlüğe alınmıştır (Avcı, 2000: 34; Kasalak, 2012: 71). Bu kanunun çıkarılmasının en önemli nedeni var olan sermayenin yetersizliğinin devlet desteğiyle giderilmesi düşüncesidir. Bu teşviklerle özel sektöre dayalı liberal bir ekonomi modeliyle kalkınmanın gerçekleştirilmesi arzulanmasına karşılık, istenilen sonuç elde edilememiş ve devletçi kalkınma modeli olarak da dillendirilecek yeni bir kalkınma modeline geçilmiştir.

1923'ten önce Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan yararlanan kuruluş sayısı 341'dir. Cumhuriyet ile beraber bu sayı yıllara göre değişiklik göstermiştir. 1923'te 34 olan sayı 1932'ye gelindiğinde 88 olmuştur. 1923 öncesinden 1932'ye kadar olan zaman aralığında ise Teşvik-i Sanayi Kanun'undan yararlanan işletme sayısı 1473'tür (Tablo 2).

**Tablo 2:** 1923-1932 Yılları Arasında Teşvik-i Sanayi Kanunun'dan yararlanan işletme sayıları

KURULUŞ YILI	İŞLETME SAYISI
1923'ten önce	341
1923	34
1924	63
1925	101
1926	141
1927	140
1928	157
1929	118
1930	106
1931	140
1932	88
Bilinmeyen	44
TOPLAM	1473

Kaynak: DİE, 1973, Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.

Cumhuriyet idarecileri her ne kadar çıkardıkları Sanayi Teşvik Kanunu'yla sanayide birtakım hareketlenmeler sağladılarsa da bunda kesin bir başarı elde edememişlerdir. 1927 yılında yürürlüğe giren kanunun takibi ve neticelerini

değerlendirmek için 1941 yılına kadar birtakım sanayi anketleri yapılmıştır. Sonuçlara bakıldığında bu başarısızlığın kaynağının esasında dönemin hükümetinin uyguladığı liberal ekonomi politikalarının başarısızlığında yattığını söylemek mümkündür. 1932 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu kapsamına giren işletmelerin sayısı 1473 iken bu kuruluşların sadece 31'i devlete aittir. Fakat 1939 yılına gelindiğinde ise 1144 olan işletme sayısında 111 devlet kuruluşu olduğu göze çarpmaktadır (Tablo 3). Her ne kadar devlet tarafından kurulan işletmeler az gibi görünse de özel sermaye tarafından kurulan işletmelerin çok küçük boyutlarda olması ve üretimin de küçük çaplı olması bu rakamsal farklılığı doğurmaktadır (Kongar, 1997: 270-271). Bu durum Cumhuriyet'i kuranlar için bir nevi hayal kırıklığı sayılabilir. Çünkü dönemin idarecilerinin liberal kalkınma hamleleri bu küçük işletmelerin başarıya ulaşamamaları ve uzun soluklu olamamaları neticesinde değişikliğe uğramıştır. Böylece devletin öncülüğünde bir kalkınma politikasına geçişin yapı taşlarını da bu gelişmeler dizayn etmiştir.

**Tablo 3:**1932-1939 Yılları Arasında Teşvik- Sanayi Kanunu'ndan yararlanan işletme sayıları

YILLAR	TEŞVİK-İ SANAYİ KAPSAMINA GİREN KURULUŞ SAYISI	TEŞVİK-İ SANAYİ KAPSAMINA GİREN DEVLET KURULUŞU SAYISI	DEVLET KURULUŞLARININ YÜZDESİ
1932	1473	31	2,1
1933	1397	36	2,5
1934	1310	38	2,7
1935	1161	56	4,8
1936	1101	86	7,8
1937	1116	89	7,9
1938	1103	104	9,4
1939	1144	111	9,7
1940	1152	-	-
1941	1052	-	-

Kaynak: Kasalak, 2012 “Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye’de Sanayileşmeye Etkileri”, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi(27), 65-79.

1932 ile 1941 arasını kapsayan devrede İstanbul bir sanayi şehri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu rakamların İstanbul ölçeğinde dağılımına baktığımızda bu durum daha net olarak anlaşılabilir. İstanbul 1932- 1941 döneminde Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan yararlanan kuruluşlar arasında dokuma sanayi hâkimdir. 1932'de Türkiye'de var olan 351 adet dokuma tesisinin 219'u İstanbul'dayken, 1941'de bu rakam Türkiye çapında 219'a düşmüş ve İstanbul'da 113 adet dokuma tesisi kalmıştır. Bu rakamlar İstanbul'un o dönemdeki en büyük gücü olan dokuma sanayinde temel bir ivme tutturamadığını göstermektedir. İstanbul'un sanayinde gıda, içki ve tütün sektörü ikinci gelmektedir. Bu sektörde Türkiye'de 1932 yılında 651 olan işletme sayısı 1941 yılında 508'e gerilemiştir. Aynı yıllarda İstanbul'da ise işletme sayısı 93'ten 73'e inmiştir (Tablo 4). Her iki sektörde de sayıca bir gerilemenin olması, esasında Cumhuriyet idarecilerinin sanayiye tüm yurda yayma çabalarının bir karşılığı olarak değerlendirilmelidir. Fakat sanayileşmenin tüm yurda yayılma çabaları söz konusu olsa da İstanbul, yine sanayinin aslan payını almış ve 1932- 1941 arasında Türkiye'deki tüm sanayinin yaklaşık %30'dan fazlasını barındırmıştır (Tablo 4). İstanbul'daki sanayileşmenin artışında görülen azalış, İzmir, Ankara, Adana gibi şehirlerin ülke ekonomisine katılımlarının artmış olmasıyla alakalıdır. Dolayısıyla Osmanlı'dan beri en önemli merkez olma işlevi Cumhuriyet'le beraber bir süreliğine daha durağan bir yapıya bürünmüş, 1950'de Demokrat Parti iktidarıyla beraber sanayi tekrar İstanbul'da yoğunlaşmış ve bu sanayileşmeyle beraber hızlı bir göç hareketi de beraberinde gelmiştir. Böylece İstanbul'da ilerleyen yıllarda alt ve üst yapı problemleri baş göstermiş kent hızla ve kontrolsüz bir şekilde büyümüştür (Avcı, 1993: 252).

**Tablo 4:**Türkiye ve İstanbul'da Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan yararlanan işletme sayıları.

Yıllar		Genel Toplam	Dokuma Sanayi	Gıda, İçki ve Tütün Sanayi
1932	Türkiye	1473	351	651
	İstanbul	502	219	93
1933	Türkiye	1397	335	614

	İstanbul	479	196	91
1934	Türkiye	1310	300	594
	İstanbul	436	177	80
11935	Türkiye	1161	266	525
	İstanbul	384	161	73
1936	Türkiye	1101	265	482
	İstanbul	368	163	65
1937	Türkiye	1116	244	484
	İstanbul	342	150	59
1938	Türkiye	1103	242	462
	İstanbul	342	148	61
1939	Türkiye	1144	249	468
	İstanbul	351	155	61
1940	Türkiye	1152	245	543
	İstanbul	310	128	73
11941	Türkiye	1052	219	508
	İstanbul	293	113	73

Kaynak: DİE atfen İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı  
İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1998)

Sonuç olarak hem Osmanlı hem de Cumhuriyet Dönemi'nde ilan edilen teşvik kanunlarının sermaye ve altyapı yetersizliği, nitelikli iş gücünün yokluğu, savaşlardaki iktisadi yıpranma gibi etkenlerle beklenen etkiyi yaratamadığı söylenebilir (Kasalak, 2012: 73). Fakat bu durum devletin sanayileşmede hiçbir şey yapmadığı anlamına gelmez. Başarının istenen düzeyde olmaması, devletin ekonomi politikalarında istemeden de olsa devletçiliği daha fazla ön plana çıkarmasına yol açmıştır (DİE, 1973: 152-153).



### 2.2.2. Devletçilik Politikası: I. ve II. Sanayi Planları

Cumhuriyet'in kuruluşunun üzerinden geçen 7 sene sonunda birtakım toplumsal huzursuzluklar baş göstermiştir. Bizzat Atatürk'ün isteğiyle kurulan Serbest Fırka'nın o dönemde halkın ilgisini çekmesi ve bir muhalefet odağı haline gelmesi partinin kısa süreler içinde kapanmasına neden olmuştur. Bunun üzerine Atatürk yurt gezilerine çıkarak bu hoşnutsuzluğun nedenlerini araştırmıştır (Karpat, 2007: 39-40). Ayrıca ABD'de başlayan ve kısa sürede dünyaya yayılan 1929 ekonomik buhranı Cumhuriyet'in gerçekleştirmek istediği atılımların önünde birer engel olarak belirlemiştir. Neticede İzmir İktisat Kongresi'yle başlayan liberal kalkınma modelinden, 1930'ların başından itibaren devletçi kalkınma modeline geçişle var olan bu huzursuzluklar giderilmeye çalışılmıştır.

Cumhuriyet idarecilerinin bilhassa Atatürk'ün hayali ülkede bir nevi milli bir tüccar yaratmaktır. İzmir İktisat Kongresi bu amaçla toplanmış bir kongredir. Kongre ile beraber özel sermayenin yeni fabrikalar kurmasının önündeki yapısal engeller tespit edilmiş ve bunlara dair çözüm reçeteleri ilerleyen yıllarda uygulanmaya başlanmıştır. Fakat sermaye birikiminin kısıtlı olması özel sektöre yönelik girişimleri sınırlandırmış ve bu devrede devlet destekli liberal kalkınma programı istenilen başarıyı gerçekleştirememiştir (Şahinkaya, 2012: 2). Bu programın gerçekliğini sorgulayan Cumhuriyet idarecileri kısa zaman içerisinde I. ve II. Sanayi Planlarını uygulayarak hem ülkede sanayinin kalkınmada ne kadar önemli olduğunu ortaya koyuyorlar hem de devletçilik programına geçişin de temellerini atmış oluyorlardı. Bu anlamda ilki 1933 yılında ilan edilen ve 1934 yılında uygulamaya konulan ve 1936 yılında tamamlanan I. Beş Yıllık Sanayi Planı böylece gerçekleşme imkânına kavuşmuş oluyordu (Özyurt, 1981: 128).

Bu sanayi planı kapsamında kurulacak fabrikalar neticesinde birçok Avrupa ülkesinden teknik yardım istenmiştir (DİE, 1973: 155). Bunun nedeni ise kısıtlı sermaye birikiminin yöneticileri sıfır hata politikası uygulamaya yönlendirmesidir. Bu nedenle kurulacak fabrikalar hem verimlilik hem de üretim açısından devrin ihtiyaçlarını karşılamak doğrultusunda hareket etmelidir. İstanbul'un önemli bir sanayi bölgesi olduğu bu dönemde Anadolu'da tarım dışında ham madde kullanan iç

ve dış pazarlara yönelik hizmet veren bazı tesisler de bulunmaktadır. Ham madde, ucuz ve bol iş gücünün kuruluşta etkili olduğu bu fabrikalara pamuklu dokuma alanında Adana ve çevresi, ipekli dokuma sanayinde Bursa ve çevresi, zeytinyağı ve sabun sanayisinde Ayvalık ve Edremit örnek verilebilir. Eskişehir ve Kayseri’de kurulan fabrikalarda ise temel etken ana karayolu güzergâhlarının ve demiryollarının kesişim noktalarında olmalarıdır (AVCI, 2000: 38).

Bu dönemin temel karakteristiğini belirleyen özelliklerden biri kurulan bu sanayi tesislerinin İstanbul dışında yoğunlaşma eğilimidir. Yukarıda çeşitli paragraflarda özetlenen bu durum Cumhuriyet idarecilerinin sanayiye yurt çapına yayarak kalkınma hamlelerinin tüm yurttaki gerçekleştirilmesini sağlama amacından kaynaklanmaktadır.<sup>3</sup> I. Sanayi Planı kapsamında kurulmuş veya kurulacak fabrikalara bakıldığında kimya sanayi alanında suni İpek (Gemlik), semikok (Zonguldak), gülyacı (Isparta); toprak sanayi alanında seramik (Kütahya), demir (Karabük); kâğıt ve selüloz sanayi (İzmit); kükürt sanayi (Keçiözü); pamuklu dokuma sanayi (Bakırköy, Kayseri) örnek verilebilir (Tablo 5). Bu fabrikaların idaresinde kolaylık sağlamak amacıyla ise Sümerbank<sup>4</sup> kurulmuştur. Sümerbank

---

<sup>3</sup> Sanayinin yurt çapına yayılmasına dair dönemin İktisat Bakanı Celal Bayar’ın 3003 sayılı Kanun’un mecliste tartışılması sırasında şu sözlerle açıklık getirmektedir: “*Fabrikaların kuruluş şartları (koşulları) başkadır. İşi cereyanı tabii sine (doğal akışına) bırakacak olursak, liberal sistemde olduğu gibi bunların hepsini milli değil şahsi menfaatlerine en uygun şartları arayarak, sahillerimizin kenarına yapışarak kaplumbağa gibi kalacaklardır. Fevkalade ahvalde ve mesâla bir seferberlik icabında İç Anadolu’nun ihtiyaçlarını temin edecek tek bir fabrikamız olmayacak ve himayeyi de temin etmeden kurarsak, yaşamayacaktır. İktisat Vekâletine onu müteceviz müracaat vaki oldu. Bir tanesi gelip de devletin gösterdiği yerde fabrika kurmamıştır. Halbuki biz Kayseri’de, Ereğli’de fabrika kuruyoruz. Nazilli’de kuruyoruz. Bunları mesalâ İzmir’de kurmuş olsaydık, elbette çok kazanacaktır. Fakat Nazilli’ye gitmek mecburiyetindeyim. Ereğli fabrikasını daha sahile indirmiş olsak, sahildeki fabrikalar gibi daha rantabl kalacaktı. Fakat Ereğli’yi tercihe mecburum*” (Kuruç, 1993, s. XLIII)

<sup>4</sup> Sümerbank 2000’li yılların başına kadar gelen ve Cumhuriyet’in bir dönemine damga vuran bir kuruluştur. Öyle ki 20.yy.ın ortalarında Sümerbank’ta üretilen ürünler Türkiye’de büyük bir beğeni toplamıştır. I. ve II. Sanayi Planlarında ise Sümerbank’ın rolü kesinlikle yadsınamaz. 1939 yılında birçok sanayi sektöründe Sümerbank neredeyse tek üretici konumundadır. Suni İpek (%100), kâğıt ve mukavva (%100), demir (%100), süperfosfat (%100), ayakkabı (%90), çelik (%80), makine yağı (%80), kok kömürü (%70), deri (%62), yün (%60), çimento (%55), pamuk (%35)’tir (Herslag, 1968: 92). Görüldüğü üzere Sümerbank dönem içerisinde bahsi geçen dört sanayi kolunda %100’lük bir üretim payına sahiptir. Diğer kalan yedi sektörde üretim %50’nin üzerindedir. Bu oranlar 1930’ların Türkiye’sinde Sümerbank’ı en büyük üretici konumuna getirmiştir. Ayrıca 1929 krizi ve II. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan krizler ortamında üretimin sürekliliğinin korunmasında Sümerbank’a bağlı kuruluşların da çok önemli etkisi olmuştur. Sümerbank, 1980 sonrası uygulanan neoliberal ekonomi politikalarıyla önemini kaybeden kuruluşlar arasında gelmektedir.

sadece bu fabrikaların kuruluşunda değil, Osmanlı'dan kalan sanayi tesislerinin sevk ve idaresinde de önemli roller üstlenmiştir.

**Tablo 5:** I. Sanayi Planı Kapsamında Kurulmuş veya Kurulacak Fabrikalar.

<b>KİMYA SANAYİ</b>	Suni İpek(Gemlik) Semikok(Zonguldak) Gülyağı(Isparta) Hamızı Kibrit(İzmit) Süper Fosfat(İzmit) Klor ve Süt Kostik(İzmit)
<b>TOPRAK SANAYİ</b>	Seramik(Kütahya) Cam ve Şişe(Paşabahçe-İstanbul) Çimento Demir(Karabük)
<b>KÂĞIT VE SELÜLOZ SANAYİ</b>	İzmit
<b>KÜKÜRT SANAYİ</b>	Keçiborlu
<b>SÜNGER SANAYİ</b>	Bodrum
<b>PAMUK DOKUMA SANAYİ</b>	Bakırköy Kayseri Ereğli Nazilli Malatya İğdır(İplik)
<b>KAMGARN SANAYİ</b>	Merinos(Bursa)
<b>KENDİR SANAYİ</b>	Kastamonu

Kaynak: İnan, 1972 Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı-1933, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Bu sayılan 21 adet fabrika Cumhuriyet idarecilerinin başarılı girişimleri neticesinde 2 yıllık kısa bir zaman zarfında çoğunlukla tamamlanmıştır. Bu nedenle planın kapsadığı 5 yıllık süre zarfının bitmesi beklenmeden II. Beş Yıllık Sanayi Planı 20 Ocak 1936 yılında toplanan Endüstri Kongresi'nde alınan kararların etkisiyle Eylül 1938'de resmen ilan edilmiştir (İnan, 1972: 3). İlk plana göre çok daha kapsamlı ve geniş bir perspektifte olan yurdun birçok yerine yayılmış bir fabrikalar ağı bu plan dâhilinde tasarlanmıştır (EK1). Fakat II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, bunun neticesinde devletin askeri yatırımlara öncelik vermesi gibi sebeplerle II. Sanayi Planı uygulanamamıştır (Yaşa atfen Özyurt, 1981:128). Bu planın uygulanamaması Cumhuriyet tarihinin belki de bir dönüm noktası sayılabilir.

Fakat her iki plan da özel sermayeye yönelik herhangi bir öngörü geliştirme yeteneğinden yoksundur. Planlar dâhiline özel sermaye dâhil edilmemişse de plan dışında özel sermayenin hareket kabiliyetini sınırlayacak herhangi bir teşebbüs içine girilmemiştir (İnan, 1972: 8). Bu durum, Cumhuriyet idarecilerinin 1923-1929 yılları arasındaki özel sermayenin başarısız girişimlerinin verdiği güven probleminden kaynaklanmıştır. Nihayetinde bu dönemden sonra ilk olarak 1931’de Cumhuriyet Halk Fırkası’nın programına devletçilik dâhil edilmiş, daha sonra ise 5 Şubat 1937’de devletçilik ilkesi (Özyurt, 1981: 124) kabul edilmiştir.

### **2.2.3. Planlama Anlayışlarında Kırılmalar ve 1946 İvedili Sanayi Planı ve 1947 İktisadi Kalkınma Planı**

İkinci Dünya Savaşı’nın bitimine yakın diğer dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye de yeni koşullara uyum sağlama çabası içine girmiştir. Bu çabalar hem birtakım siyasal meselelerde hem de iktisadi birtakım planlama çalışmalarında kendisini göstermiştir. Savaş sonrasında dünya sosyalist ve kapitalist blok olarak ikiye ayrılmıştır. SSCB’nin başını çektiği sosyalist bloğa karşı, ABD’nin başını çektiği liberal kanat yeni ekonomik düzenin baş aktörleri olarak nitelendirilebilir. Türkiye her ne kadar savaş boyunca dışa kapalı, korumacı bir yönelim içinde hareket etmişse de savaşın bitimine doğru birtakım çıkar münasebetleri neticesinde tarafını belli etme ihtiyacı duymuş, bunun nihayetinde korumacı politikalar yerine dışa açık bir politika izlemeye başlamıştır (Tekeli, 1979-1980: 294). Bu dışa açılmanın uluslararası arenadaki ilk görünümü Truman Doktrini kapsamında alınan kararlar ve Marshall yardımıdır. Türkiye bu siyasal tutumuyla Batı’dan yana taraf olduğunu açıkça belirtmiştir. İç siyasal arenada ise liberal eğilimler gittikçe artmış, CHP’ye alternatif Demokrat Parti’nin (DP) kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Haliyle bu liberal ve dışa açılmacı dalga Cumhuriyet politikalarında bir kırılmaya da işaret etmektedir. Bu yıllardan sonra devletçi korumacı politikalarından, liberal kalkınma politikalarına doğru atılmak istenen adımların da sinyalleri verilmiştir. Dolayısıyla savaş sonrası Türkiye’de uygulanan 1946 İvedili Sanayi Planı ve 1947 İktisadi Kalkınma Planı’nı bu doğrultuda değerlendirmek gerekmektedir.

Her ne kadar bu iki plan arasında zaman açısından çok kısa bir süre varsa da birbirine muazzam derecelerde farklı iki kutbu, iki farklı paradigmayı temsil etmektedir. 1946 Planı savaştan yeni çıkan dünyanın konjonktürel yapısı içinde Türkiye'nin kalkınmaya verdiği önemin bir yansımasıdır. Bu anlamda 1930'ların devletçi ve korumacı yapısı 1946 Planı'nda kendini hissettirmiştir. Ayrıca planda bölgesel eşitsizlikleri önleyecek, bütüncül bir kalkınma anlayışı hedeflenmiştir (Ay, 2012: 159). 1946 Planı her ne kadar liberal eğilimli Saraçoğlu Dönemi'nde hazırlanmış olsa da planı hazırlayan "Kadro"<sup>5</sup> ekibinin görüşleri planlama anlayışına yansımıştır (Tekeli, 1979-1980: 302). Hatta o kadar ki plan için dış destek arama esnasında ABD'ye başvurulması sonrasında ABD yönetimi planı devlet sosyalizminin bir yansıması olarak kabul edecek ve plana dair bir yardımda bulunmayı reddedecektir. Bu durum 1946 Planı'nın daha uygulama aşamasına geçmeden sonunu getirecek ve ondan yapısal olarak muazzam farklılıklar içeren 1947 İktisadi Kalkınma Planı'nın (Vaner Planı) hazırlanmasına sebebiyet verecektir (Eşiyok, 2009: 122).

1946 Planı'nda kurulması düşünülen tesislerle ilgili iki program mevcuttur. Bunlardan birincisi uzun vadeli düşünülen programlar dizisidir. Bu programda

---

<sup>5</sup> Kadrocu ekip Cumhuriyet tarihinde sıkça görülen devlet içinde oluşmuş gruplaşmalardan bir tanesi olarak nitelendirilebilir. Başını Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Şevket Süreyya Aydemir, İsmail Hüsrev Tökin gibi aydınların çektiği bu grup, yayınladıkları "Kadro" adlı dergi etrafında bir araya gelmişlerdir. Başlarda devletin çeşitli kademelerinde etkin olan bu grup zaman geçtikçe bu etkinliğini kaybetmiş ve yönetim kademelerinden dışlanmışlardır. Fakat bu çalışma özelinde kadrocuları değerli yapan I. Sanayi Planına verdikleri devletçi destek ve 1946 Planı'nı bizzat hazırlamalarıdır. Hatta derginin birçok beyanında devletçi kalkınma modelinden övgüyle bahsedilmiş ve planlamaya yapılan vurgular öne çıkarılmıştır. Tökin: "Milli Kurtuluş devletinin iktisat politikası ancak bir plan çerçevesi dâhilinde tahakkuk eder. Plan milli iktisadiyatın kendi kendine ferdiyetçi esaslar dahilinde inkişafının zıddı bir sistemi tazammun eder. Fakat bu plan hiçbir zaman şahsi mülkiyetin tasfiyesine müteveccih sosyalist bir plan değil, sadece milli iktisadiyatın kumanda manivelalarını(büyük sanayi, transpor, kredi) eline alacak, milli iktisadiyatı devlet marifetile bina edecek bir program olacaktır. Plan sosyalizmde olduğu gibi kolektif mülkiyete değil, büyük iktisat faaliyetlerinde devlet mülkiyetine istinat edecektir. Büyük sanayi, transpor, bankalar, ticareti hariciye devletin elinde bulunacağı için, milli iktisadiyata milli menfaatlere uygun bir istikamet vermek her zaman mümkün olabilecektir... Buraya kadar verdiğimiz izahattan anlaşılıyor ki, milli kurtuluş hareketinin devletçiliği, inkılapçı sosyalizm gibi proletarya namına şahsi mülkiyeti tasfiye ederek sosyalist bir cemiyet kurmak davasında değildir... Milli kurtuluş hareketinde sınıf ferdiyetçiliği değil, milli bütünlük gayedir. Milli bütünlüğün milli kurtuluş devletçiliğinin, şu veya bu dar zümrevi menfaatler namına istismarı da hareketin dışında kalır" (Tökin, 1933: 31). Görüldüğü üzere kadro hareketi aynı zamanda Atatürk'ün de savunduğu devletçi görüşlerin bir yayın organına yansımış halidir. Hatta Cumhuriyet kadrolarının görüşlerinin ideoloji haline gelmesinde derginin rolü oldukça büyüktür. Ayrıca kadrocular bugün çok tartışılan bölgesel kalkınmaya dair de çeşitli görüşler önce sürmüşlerdir. İyi bir öngörüü içeren ve Türkiye'nin eşit kalkınmasına vurgu yapan bu yapı için bkz: (Aydemir, 1932).

kurulması düşünölen sanayi kolları tekstil, kâğıt ve selöloz, inşa malzemesi, kimya, makine madeni eşya ve malzemeleri, madencilik ve elektrik santralleri sanayi gruplarıdır. Bu kurulacak tesisler için toplam yatırım miktarı 1.345 milyar TL'dir. Bunun 600 milyon TL'lik kısmı ise döviz olarak ödenecektir. 1946 Planı kapsamında düşünölen ikinci program ise daha kısa vadelidir ve sanayi tesisleri Sümerbank ve Etibank tarafından inşa edilecektir (Tekeli, 1979-1980: 309). Bu sanayi tesisleri arasında azot fabrikası, soda fabrikası, pamuk ipliğı fabrikası, sivas çimento fabrikası, eternit fabrikası, çelik boru fabrikası sayılabilir (Tekeli, 1979-1980: 316-318). Göröldüğü üzere kurulması düşünölen bu fabrikalar arasında kimya sanayiden, toprak sanayiye, dokuma sanayiden, ağır sanayiye kadar birçok sanayi kolu mevcuttur. Bu durum dönemin ihtiyaçları neticesinde sanayideki ihtiyacı ihtiva eden sanayi kollarını göstermektedir.

1946 Planı'nın ABD tarafından kesin bir şekilde reddedilmesi neticesinde dönemin idarecileri hızla yeni ve öncesinden ciddi paradigma farklılıkları içeren yeni bir planlama çalışmaları içerisine girmiştir. Fakat 1947 İktisadi Kalkınma Planı (Vaner Planı) hem hazırlanış itibariyle hem de uygulama sürecinde düşünölenler açısından 1946 Planından muazzam farklılıklar içermektedir.

Böyle bir politik atmosferde şekillenen 1947 İktisadi Kalkınma Planı dönemin siyasal yöneliminden etkilenmiştir. Bu planla ilgili belirtilmesi gereken en temel husus, 1930'ların kalkınma politikalarının reddiyesidir. Bu plan 1923 ile başlayan sanayi ile kalkınma hamlelerinin geri plana itildiğı ve kalkınmada tarıma öncelik veren bir yaklaşımı benimsemiştir (Avcı, 2000: 41). Bu plan kapsamında temel amaç diğör tüm sektörlerin tarımı desteklemesi ve üretilen ürünlerin ulaşımını sağlamak için ulaştırma ve haberleşme alt yapısının kurulmasıdır. Tabi ki bu şekilde önceki dönemlerden ciddi bir paradigma değışikliğinin yaşanmasındaki temel sebep alınması düşünölen dış yardımlardır. Zaten 1947 Planı'nın hazırlanmasındaki temel amaç da bu yardımların alınmasını kolaylaştırmaktadır. Bu durum aynı zamanda Cumhuriyet'in kuruluşundan beri güttüğü kalkınmada batıya mesafeli olma kavramının da sonunun geldiğinin göstergesidir (Eşiyok, 2009: 123). Her ne kadar uygulanma şansı bulamasa da 1947 Planı Türkiye'nin 1960'lara kadar uygulayacağı

plansız ve bağımlı bir büyümenin sinyallerini vermesi bakımından oldukça aydınlatıcıdır.

#### **2.2.4. 1950 Sanayi ve İş Yerleri Sayımı ve Türkiye Sanayinde İstanbul'un Yeri**

Cumhuriyet'in kuruluşundan 1950'ye kadar olan süreç bir nevi kurucu ideolojinin ve onun sanayi alanındaki performansının bir özeti niteliğindedir. 1950 seçimleriyle gelen yeni hükümet kendinden önceki yapının sanayileşme performansını ölçmek veya görmek amacıyla 1951 yılında Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımını yaptırmıştır. Bu sayım kendinden önceki sayımlardan birçok bakımdan daha anlamlı ve bütüncül veriler sunmaktadır. Bu nedenle önceki sayımların pek de elvermediği verilerin Türkiye ölçeğindeki dağılımlarının da karşılaştırmalı bir analizine imkân tanımaktadır. Ayrıca sadece bu sayım değil 1950-1960 devresinde hem yapılan sanayi anketleri hem de işçi ücretleri anketleri de 1967 genel sanayi sayımına kadar olan boşluğu doldurması açısından önem taşımaktadır.

1950 yılında yapılan Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı tüm il ve ilçe merkezleri ile nüfusu 2000'den fazla olan bucak merkezleri köyler ve nüfusları 501-2000 arasında olan bucak merkezleri ve köylerden örneklem alınarak yapılmıştır. Dolayısıyla bu sayım Türkiye'ye ve özellikle İstanbul'a dair birtakım verileri sunması açısından diğerlerinden ayrılmaktadır. 1950 sayımına göre Türkiye'de bahsi geçen yerleşme sınırları dâhilinde 82.331<sup>6</sup> adet iş yeri mevcuttur. Bu işletmeler büyüklük açısından 200 ve daha fazla işçi çalıştıran tesis sayısı 137, 50-199 adet işçi çalıştıran 216, 20-49 işçi çalıştıran 440 ve 10-19 işçi çalıştıran tesis sayısı ise 799'dur. Toplamda ise 10+ işçi çalıştıran iş yeri sayısının oranı sadece %1.9'dur. Sektörel dağılımda ise iki sektör hariç karşımıza benzer sonuçlar çıkmaktadır. Tütün

---

<sup>6</sup> Buradaki esas rakam 98.828 adettir. Fakat bu başlığın yazılmasında Tümertekin'nin bahsi geçen iki çalışmasından yararlanılmıştır. Tümertekin bu iki çalışmada 501-2000 nüfuslu yerleşmelerde yapılan örneklem seçimi çalışmalarına dahil etmemiştir. Kanaatimizce isabetli olan bu karar böylece çok ufak diyebileceğimiz işletmelerin dışarıda kalmasını sağlayarak, çalışmada kolaylık sağlamıştır. Ayrıca İstatistik Yıllığı'nın 1953 sayısına bakıldığında nüfusu 2000'den fazla olan yerleşmelerdeki toplam iş yeri sayısının 81062 olduğu görülecektir. Bu çalışmada Tümertekin'in 1957 yılında yapmış olduğu çalışmalara sadık kalınmıştır. Yazar İstatistik Yıllığı'ndan sonra yapılan aylık istatistiklerdeki rakamlara göre 1950'deki iş yeri sayısının 82.331 olduğunu belirtmiştir. İstatistik Yıllığı'ndaki rakamlar için bkz: (DİE, 1953).

sektöründe 1950’de toplam iş yeri sayısı 68, 10+ işçi çalıştıran iş yeri sayısı da 57(%83), maden kömürü ve petrol sanayinde de var olan 6 tesisten 2(%33.3) tanesinde 10+ işçi çalıştırılmaktadır. Diğer sektörlerin hepsinde 10+ işçi çalıştıran iş yeri sayılarının oransal karşılıkları oldukça düşüktür. Örneğin 1950’de 31.737 iş yeri sayısı ile en fazla tesise sahip giyim eşyası sanayi kolunda sadece 27 iş yeri (% 0.008) 10+ işçi çalıştırmaktadır (Tümertekin, 1957b: 21-23).

Aynı dönemler içerisinde İstanbul’da sanayinin durumunda da benzer sonuçlara ulaşmak mümkündür. 1950’de toplamda 82.331 olan iş yeri sayısının 16.098 adeti (%19.6) İstanbul’dadır. Aynı yıl içerisinde Türkiye’de sanayide çalışan işçi sayısı 230.736 iken, İstanbul’da bu sayı 68.687 (%29.8) kişidir. Ayrıca 16.098 iş yerinin sadece 36 tanesinde 200+ işçi çalışmaktadır. %38.5’inde sadece 1 işçi, %35.9’unda 2-3 işçi, 10-19 işçi çalıştıran iş yeri oranı %2.2, 20-44 %1.1, 200 işçi çalıştıran iş yeri sayısı ise ancak %0.2’dir. Yaratılan katma değer açısından ise aynı yıl Türkiye’de sanayide yaratılan katma değer 938.196.245 TL iken, İstanbul’da bu rakam 280.102.509 TL (%29.9)’dur. Nihai olarak 1950’de Türkiye’deki sanayi faaliyetlerinin %25’i İstanbul’da konumlanmış bulunmaktadır (TÜMERTEKİN, 1961: 114-116). Bu rakamlardan çıkarılabilecek en önemli sonuç İstanbul’un rolüne dairdir. İstanbul, Cumhuriyet tarihinin ilk kuruluş devresinde kaybettiği önemi ilerleyen yıllarda tekrardan kazanmıştır. Keza 1950’de Türkiye sanayisinin tek başına %25’ine sahip olması bu durumu kanıtlar niteliktedir (Tümertekin, 1961: 116).

1950 sayımına göre sanayinin sektörel dağılımında ise birkaç sektör ön plana çıkmaktadır. Bunlar arasında gıda maddelerine dayalı sanayi kolu %32’lik bir payla en fazla, onu %22’lik kısımla dokuma sanayi takip etmektedir. Bunun dışında giyim eşyası ve tütün sanayi de öne çıkan diğer sanayi alt sektörleridir (Tümertekin, 1957b: 29). İstanbul’da sektörel dağılımda içki %56, mobilya ve mefruşat %64.6, matbaacılık ve neşriyat %64.6, kauçuk %95.6, toprak cam, çini %64.2, elektrik malzemeleri %67.2 diğerleri ise %65.1 paya sahiptir (Tümertekin, 1961: 116).

1950 Türkiye’sinde sanayinin mekânsal dağılışında ise birkaç bölge ön plana çıkmaktadır. Burada sanayi faaliyetlerinin dağılışını belirlerken iki temel gösterge kullanılmıştır. Bunlar iş yerleri sayısı ve yaratılan katma değerdir. Her iki



kritere göre de Marmara Bölgesi ve Ege Bölgesi önde gelmektedir. Bu iki bölge içinde İstanbul (16.098 iş yeri/280.102.509TL katma değer) ve İzmir (5677 iş yeri/134.297.113TL katma değer) sanayi faaliyetlerinin çok yoğunlaştığı iki şehri oluşturmaktadır. Bu iki bölge dışında Eskişehir, Ankara, Konya, Kayseri'yi içine alan İç Anadolu ve Mersin, Adana, Gaziantep'i içine alan Güney Anadolu bölgeleri gelmektedir. Fakat ilk iki bölgeyle karşılaştırıldığında bu bölgelerin sanayideki payı oldukça azdır. İlk kuruluşundan itibaren Türkiye Cumhuriyeti'nde rejiminin kalkınmayı yurt çapına yayma gayretleri, 1950'li yıllarda sektöre uğramıştır. İstanbul ve sonrasında İzmir sanayi faaliyetlerinin büyük kısmını bünyesinde barındırmış ve bu durum bu iki kentin ilerleyen yıllarda hızla nüfuslanmasına yol açmıştır.

### **2.2.5. 1964 Sanayi Sayımı**

1964 sayımı 1950 sanayi sayımından sonraki ikinci kapsamlı ve geniş sayımdır. Bu sayım kapsamına nüfusu 2000'den fazla olan köyler ile nüfuslarına bakılmaksızın tüm il ve ilçe merkezlerindeki devlet ve özel sektör işletmelerinin tamamı ele alınmıştır (DİE, 1964: VII). Türkiye'deki sanayi sayımları arasında 1970 sayımına kadar kullanılan kriterler konusunda birlik yoktur. Bu nedenle 1950 sayımının sonuçlarını doğrudan 1964 sayımıyla kıyaslamak mümkün olmamaktadır. İstanbul, İzmir, Ankara gibi kentlerde büyük sanayi kuruluşlarının hâkimiyetini devam ettirdiği, buna karşılık Bursa'nın da bir sanayi şehri olarak ön plana çıktığı anlaşılmaktadır (Şekil 16).

Bu sayım kapsamında imalat sanayi, 20 alt imalat sanayi koluna ayrılmıştır. İmalat sanayi kapsamında faaliyet gösteren toplamda 160.771 adet sanayi tesisi ve iş yeri mevcuttur. Bu tesislerden sadece 3012 tanesi (%1.9) büyük sanayi tesisi kategorisine girerken, 157.759 (%98.1) adeti ise küçük sanayi tesisleri kapsamına girmektedir (DİE, 1964: XVIII). 1950 sayımından itibaren geçen yaklaşık 13 yılda Türkiye'de küçük sanayi tesislerinin hâkimiyetinin korunduğu anlaşılmaktadır. Fakat üretim ölçeğinde incelendiğinde toplamın %1.9'luk kısmına tekabül eden büyük sanayi tesislerinin ne kadar önemli konumda olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin; bir yılda ödenen maaş ve ücretlerde büyük sanayi tesislerinin payı %86 iken, küçük sanayi tesislerinin payı ise %14'tür. Aynı şekilde yıl içinde üretilen mallar ve

başkalarına yapılan hizmetler anlamında büyük sanayi tesisleri %75'lik bir orana sahipken, küçük sanayi tesislerinin payı ancak %25 seviyelerindedir (DİE, 1964: XVIII). Bu durum büyük sanayi tesislerinin nicelik olarak az olmasına karşılık nitelik olarak iktisadi yapıda oynadığı kritik rolü gözler önüne sermektedir.

1964 sayımının imalat sanayi alt sektörlerine göre dağılımına bakıldığında iş yeri sayısı olarak en fazla olan alt sektör “kudura, diğer giyecek eşya ve hazır dokuma imalat sanayi”dir. Bu alt sektörde toplamda 54.270 adet iş yeri mevcuttur. Fakat belirtmek gerekir ki bu tesislerin sadece 34'ü büyük sanayi tesisidir. İkinci önce çıkan imalat sanayi alt sektörü ise “maden eşya imali” sektörüdür. Bu sektörde var olan 29.639 sanayi tesisinden sadece 223 (%0.8) adeti büyük sanayi tesisidir. Kalan 29.416 (%99.2) tesis ise küçük sanayi tesisi konumundadır. Bunun dışında iş yeri sayısı bakımından üçüncü sırada “gıda maddeleri” sanayi gelmektedir. Bu alt sektördeki 15.473 sanayi tesisinden 885 adeti (%5.75) büyük, 14.588 (%94.3) adeti ise küçük sanayi tesisidir (DİE, 1964: XVIII). Görüldüğü üzere tek parti döneminin sonunda yaygınlaşan liberal iktisadi yönelimin 1960'ların başına kadar kendi sürekliliğini koruduğu anlaşılmaktadır. Bunun en büyük kanıtı ise bahsi geçen imalat sanayi alt sektörlerindeki küçük sanayi tesislerinin fazlalığıdır. Fakat bahsi geçen durum her sektörde mevcut değildir. Örneğin “tütün mamulleri” sanayinde var olan 100 tesisten 67'si büyük (%67), 33'ü (%33) ise küçük sanayi tesisidir. Bu durumu yaratan en önemli etken ise büyük ihtimalle o yıllarda yaygınlaşmaya başlayan tek el fabrikaları ile ilgilidir.

1964 sanayi sayımına göre kurulan işletmelerin yaklaşık % 90'dan fazlası özel sektöre aitken, %5'e yakın bir kısım ise ancak devlet kuruluşlarına aittir. Kurulan bu tesislerin coğrafi dağılımında ise önceki yıllara göre anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkün değildir. Sanayi tesisleri çoğunlukla ülkenin batısında yoğunlaşma eğilimini devam ettirmiş, İstanbul tek başına bir sanayi şehri hüviyetini korurken, ülkenin doğusu sanayi tesisi anlamında ise geri bir pozisyona düşmüştür.

## 2.2.6. 1971 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı

Yöntem olarak nüfusu 2000'den fazla olan köyler ile nüfuslarına bakılmaksızın bütün il ve ilçe merkezleri sayım kapsamına alınmıştır. Nüfusu 2000'nin altındaki köylerde 10+ işçi çalıştıran tesisler büyük sanayi kuruluşu olarak kabul edilmiştir. Sayım kapsamında büyük sanayi tesislerini 10+ işçi çalıştıran tesisler ve 9'dan daha az işçi çalıştırmasına rağmen 50+ beygir gücü kullanan tesisler oluşturmaktadır. Bu iki kriterin dışında kalan tesisler ise küçük sanayi tesisi olarak kabul edilmiştir.

1970 sayımına göre büyük ve küçük tesisler kapsamında toplamda 75.299 işletme tespit edilmiştir. Bu rakam 1960 sayımından yaklaşık olarak 15.000 adet fazladır. Tespiti yapılan 175.299 adet tesisin 52.053 adeti "kundura-diğer giyecek eşya ve hazır dokuma imalatına" aittir. Bu durum 1964 sayımıyla paralellik taşır. 1971 sayımına göre iş yeri sayısı bakımından ikinci sırayı 26.483 adet iş yeriyle "madeni eşya imalatı" almaktadır. Bu iki sektörü 18.029 adet iş yeriyle "gıda maddeleri" sanayi takip etmektedir. Sektörel bazdaki bu dağılıma baktığımızda 1971 sayımının 1960 sayımıyla dağılımı ilk üç sektörde değişiklik göstermemiştir (DİE, 1970b: 1-7).

İş yerlerinin büyüklüğü ele alındığında 1971 sayımının bir önceki sayımdan daha ayrıntılı bilgiler verdiği görülmektedir. Sayım kapsamında 0-9 işçi çalıştıran iş yerleri küçük sanayi tesisleri olarak kabul edilmiştir. Bunun sonucunda küçük işyerlerinin sayısı 170.479 (%97)'dur. 10+ işçi çalıştıran büyük tesisler statüsüne sahip yapılar ise toplamda 4.820 (%3) adettir. Tesislerin büyüklük- küçüklük dağılımı 1964 sayımıyla paralellik taşır. Geçen yaklaşık on yıllık zaman zarfında büyük tesisler %1'lik bir artış kaydetse de genel resimde durum değişmemiş, küçük sanayi işletmeleri hâkimiyetini sürdürmüştür. Fakat daha detaylı bakıldığında "tütün mamülleri" sanayinin önemli bir gelişme kaydettiği anlaşılabilir. Bu imalat sanayi alt sektörü 1964 yılında 100 adet büyük ve küçük iş yerine, büyük iş yerleri ise toplam içinde %60'lık bir orana sahipti. 1971 sayımında ise küçük sanayi tesislerinin kapandığı, buna karşılık var olan 35 tesisin de büyük sanayi tesisleri kapsamına girdiği tespit edilmiştir. Aynı şekilde metal ana sanayide de büyük sanayi tesislerinin

hâkimiyetini görmek mümkündür. Bu imalat sanayi alt sektöründe faaliyet gösteren 181 tesisten sadece 21'i (%12) küçük, 160'(%88) büyük sanayi işletmeleridir (DİE, 1970b: 1-7).

1971 sayımında yaratılan katma değere bakıldığında ise “petrol ve kömür mamülleri” sanayisi başı çekmektedir. Dönemin rakamlarıyla bu sektörde yaratılan katma değer 10 tesiste toplamda 4.331.360 TL’dir. Yaratılan katma değer açısından ikinci sırayı iş yeri sayısı bakımından en fazla olan “kundura, diğer giyecek eşya ve hazır dokuma imalatı” sanayisi almaktadır. Bu sektörde yaratılan katma değer 4.198.568 TL’dir. Üçüncü sırada ise 4.182.144 TL’lik katma değerle “dokuma sanayi” almaktadır (DİE, 1970b: 1-7).

Son olarak 1970 sayımının iller düzeyindeki coğrafi dağılışına bakıldığında kısıtlı bilgiler üzerinden hareket edilebilmektedir. Bu kısıtlılığın nedeni ise sayım kapsamında sadece küçük sanayi tesisleriyle ilgili verilerin açıklanmış olmasıdır. Fakat 1964 sayımındaki büyük sanayi tesislerinin coğrafi dağılışıyla 1971 sayımındaki küçük sanayi tesislerinin dağılışı paralellik taşır. Bu sayımda da sanayi işletmeleri ülkenin batısında yoğunlaşmış, başta İstanbul olmak üzere, İzmir, Ankara, Gaziantep, Bursa küçük sanayi tesislerinin yoğunlaştığı kentler olarak karşımıza çıkmıştır (Şekil 17).

### **2.2.7. 1981 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı**

1981 sayımı yöntem açısından 2 aşamada uygulanmıştır. Birinci aşama Nisan- Mayıs 1981 yılını kapsayan devrede yapılmış ve nüfusu 2000’den fazla olan yerleşim yerleri ile nüfusuna bakılmaksızın organize sanayi bölgelerinde bulunan tarım dışı bütün sektörler sayıma dâhil edilmiştir. İkinci aşama ise birinci aşamada yapılan imalat, ticaret, hizmet, otel, lokanta, kahvehane, pastahane gibi iş yerlerinden 1980 yılında faaliyet gösteren büyük iş yerlerinde tam sayım, küçük iş yerlerinde örneklem yöntemi kullanılarak sayım detaylandırılmıştır.

1981 sayımı neticelerine göre Türkiye’de imalat sanayi alanında faaliyet gösteren toplam iş yeri sayısı 186.168 adettir. Bunun 9009 adeti (%5) büyük sanayi işletmeleri iken (DİE, 1982: 15), 177.159 adeti (%95) ise küçük sanayi işletmeleri konumundadır (DİE, 1984: 4). Büyük sanayi işletmelerini oransal olarak 1971 sayımı

ile kıyasladığımızda %2'lik bir artışla karşılaşılmaktadır. Fakat genel çerçeveden bakıldığında küçük sanayi işletmelerinin hâkimiyetini devam ettirdiği görülmektedir.

Sektörel bazda bakıldığında küçük sanayi işletmelerinde “metal eşya, makine ve teçhizat, ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi” 61.505 adet iş yeriyle önde gelmektedir. Onu ikinci sırada 32.581 adet iş yeriyle “Orman ürünleri ve mobilya sanayi” izlemektedir (DİE, 1984: 3-4). Büyük sanayi işletmeleri arasında ise 2.403 adet sanayi işletmesiyle “metal eşya, makine ve teçhizat, ulaşım aracı ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi” birinci konumdadır. Bu imalat sanayi alt sektörünü 1.893 adet sanayi işletmesiyle “orman ürünleri ve mobilya sanayi” takip etmektedir (DİE, 1982, s. 15-16). Bu rakamlar 1981 sayımında küçük ve büyük sanayi işletmelerinin dağılışında sektörel olarak bir aynılığın olduğunu kanıtlamaktadır.

1981 sayımının coğrafi dağılışına bakıldığında seçilmiş illerde farklı dağılış kalıplarına ulaşılmakla beraber 1927 sayımından beri süregelen geleneksel sanayi kalıbının değişikliğe uğramadığı göze çarpmaktadır. Küçük sanayi işletmelerinde seçilmiş 10 ile baktığımızda İstanbul, Ankara ve İzmir'in Türkiye'de ilk üç sırada yer aldığı anlaşılmaktadır. Bunları Adana, Denizli, Gaziantep gibi dönemin gelişen sanayi şehirleri izlemektedir (Şekil 18). Büyük sanayi tesislerinin dağılışı açısından ise ülkenin doğusunda az da olsa sanayi tesislerinin kurulmaya başladığı görülmektedir. Özellikle Hakkâri, Kars gibi şehirlerde sanayi fonksiyonunun gelişmeye başladığı gözlenmektedir. Bunun dışında ülkenin batısında bir sanayi yığılmasından söz etmek mümkündür. İzmir, Ankara, Bursa ve özellikle İstanbul'un artan ölçüde büyük sanayi potansiyelini devam ettirdiği gözlenmektedir. Kocaeli, Gaziantep, Manisa, Adana yukarıda sayılan şehirleri takip etmektedir (Şekil 19).

### **2.2.8. 1992 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı**

1992 sayımı iki aşamada uygulanmıştır. Birincisi Nisan-Mayıs 1993 yılı, ikincisi ise Kasım-Aralık 1993 yılıdır. Tarım dışı tüm sektörlerin kapsama alındığı sayımda, uluslararası sınıflandırmada kullanılan Rev3. esas alınmıştır. Sayımın ikinci aşamasında tarım dışı tüm sektörlerde örnekleme ve tam sayım yöntemleri kullanılarak sayım detaylandırılmıştır. Sayım dâhilinde bütün il ve ilçe merkezleri ile

belediyesi olan köyler, nüfusu 2000'den fazla olan köyler, nüfusu 2000'den az olup 10+ işçi çalıştıran imalat sanayi iş yerleri kapsam dâhiline alınmıştır.

1992 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımına göre toplamda var olan küçük ve büyük ölçekli imalat sanayi işletme sayısı 192.871 adettir. Bunlardan 5.974 adeti (%3) büyük (DİE, 1997a: 2), 186.897 adeti (%97) ise (DİE, 1997b: 18) küçük sanayi işletmeleri konumundadır. Bu durumu bir önceki sayımla kıyasladığımızda büyük sanayi işletmelerinde bir nebze gerileme yaşandığı, bu gerilemenin oransal karşılığının %2'ler civarında olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşılık küçük sanayi işletmelerindeki oransal artışın ise %2'ler civarında olduğu anlaşılmaktadır.

1992 Genel Sanayi ve İş yerleri Sayımına imalat sanayi alt sektörleri açısından bakıldığında büyük sanayi alanında, iş yeri sayısı olarak 1.403 adet sanayi işletmesiyle “dokuma, giyim eşyası ve deri sanayi” önde gelmektedir. Bu imalat sanayi alt sektörünü 1.235 adet işletmeyle “metal eşya-makine teçhizat, ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçme araçları sanayi” takip etmektedir. Son olarak büyük sanayi alanında 3.sırada 989 adet sanayi işletmesiyle “gıda, içki ve tütün sanayi” bu iki sektörü takip etmektedir (DİE, 1997a: 2). Küçük sanayi işletmesinde ise sektörel dağılımda 52.962 adet işletmeyle “dokuma, giyim eşyası ve deri sanayi” başı çekmektedir. Bu imalat sanayi alt sektörünü 47.230 adet işletmeyle “orman ürünleri ve mobilya sanayi” ve 45.774 adet işletmeyle “metal eşya-makine teçhizat, ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi” takip etmektedir (DİE, 1997b: 18-20). Sayım neticelerinin sektörel dağılımı açısından Türkiye'nin bugün imalat sanayi alanında öne çıkan sektörü olan dokumanın 1990'lı yıllardan itibaren iyice öne çıktığı anlaşılmaktadır.

Son olarak 1992 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımının coğrafi dağılışı önceki yıllarla benzer bir kalıba sahiptir. Önceki yıllarla benzer olarak memleketin doğu ve güneydoğusunun sanayi alanında geri kaldığı ve doğal olarak var olan yoğunluğun hem büyük hem de küçük sanayi işletmelerinde azaldığı göze çarpmaktadır. Batıya doğru gelindiğinde bu yoğunluğun derecesi kademeli olarak artmasa da genel olarak bir artış eğilimi içerisine girdiği söylenebilir. Ayrıca İstanbul'un sanayi merkezi olma işlevini sürdürdüğü, İzmir ve Ankara'nın da İstanbul'a eşlik ettiği gözlenmektedir. Bunun dışında Bursa, Adana, Gaziantep,

Denizli, Manisa gibi şehirler, önemli sanayi alanlarını meydana getirmektedir (Şekil 20).

### **2.2.9. 2002 Genel Sanayi ve İş Yerleri Sayımı**

2003 yılının Nisan-Temmuz aylarında uygulanan 2002 genel sanayi ve iş yerleri sayımında tarım dışı tüm sektörler tam sayım yöntemiyle kapsam dâhiline alınmıştır. Sayım nüfus büyüklüğüne bakılmaksızın bütün il ve ilçeleri kapsamış, köyler ve bu yerler dışında şehirlerarası yollarda bulunan benzin istasyonları ve organize sanayi bölgeleri önceki sayımın aksine kapsam dâhilinde yer almıştır. Önceki sayımdan bir diğer farklılık ise nüfusu 2000'nin altında olan yerler de ilk kez sayıma dâhil edilmiştir. Kapsamın bu şekilde genişlemesi beraberinde önceki sayım dönemlerindeki periyodik artışların çok ötesinde bir artışın yaşanmasına neden olmuştur. Neticede bahsi geçen rakamlardaki çokluk, kapsamdaki bu genişlemede aranmalıdır.

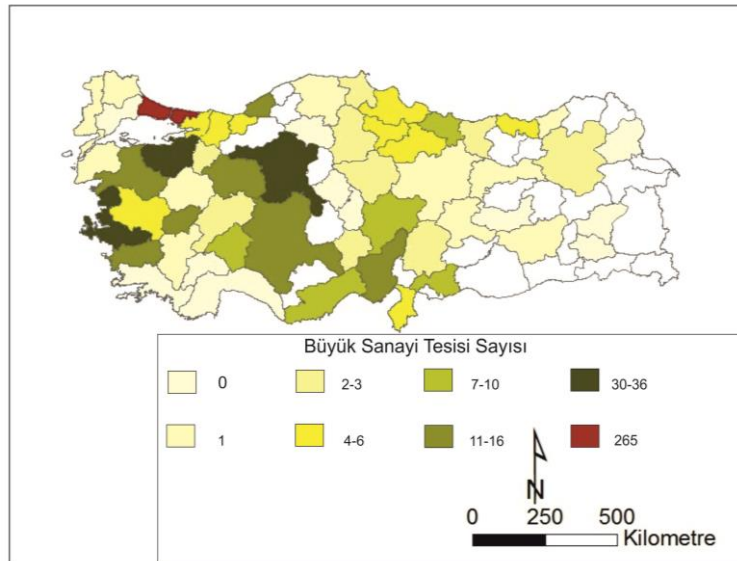
2002 genel sanayi ve iş yerleri sayımının neticelerine imalat sanayi faaliyetleri açısından bakıldığında büyük bir artıştan söz etmek mümkündür. 1992 sayımında 192.871 olan imalat sanayi işletme sayısı, 2002 yılında toplamda 272.482 olmuştur. Bu artış beraberinde istihdam artışını da getirmiş, 1992'de 1.528.215 kişi imalat sanayide çalışırken, 2002 yılında bu rakam 2.183.386'ya çıkmıştır (TÜİK, 2006: 2). 2002 sayımında sektörel açıdan “makine ve teçhizatı hariç; fabrikasyon metal ürünleri imalatı” sanayi 36.118 adet işletmeyle birinciyken, bu imalat sanayi alt sektörünü sırasıyla 35.053 adet işletmeyle “mobilya imalatı sanayi” ve 34.298 adet işletmeyle “giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması” sanayi izlemiştir. Yaratılan istihdam açısından ise bu üç sektörün aksine 281.537 kişiyle “tekstil ürünleri imalatı” önde gelmektedir (TÜİK, 2006: 2).

Sayım neticelerine sektörde büyüklük-küçüklük açısından bakıldığında ise 1-9 işçi olarak tanımlayabileceğimiz küçük sanayi işletmelerinde 33.582 kişiyle “mobilya imalatı sanayi” birinci iken, bu sektörü 29.507 kişiyle “gıda ürünleri ve içecek imalatı” ve 29.440 kişiyle “giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması” sanayi takip etmektedir. 10-251+ olarak tabir edebileceğimiz büyük sanayi alanında ise 4.858 kişiyle “giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve

boyanması” sanayi ilk sırada gelmektedir. Bu imalat sanayi alt sektörünü 4289 kişiyle “tekstil ürünleri imalatı ikinci sırada takip etmekte, “gıda ürünleri ve içecek imalatı” ise yaratılan istihdam açısından üçüncü sırada gelmektedir.

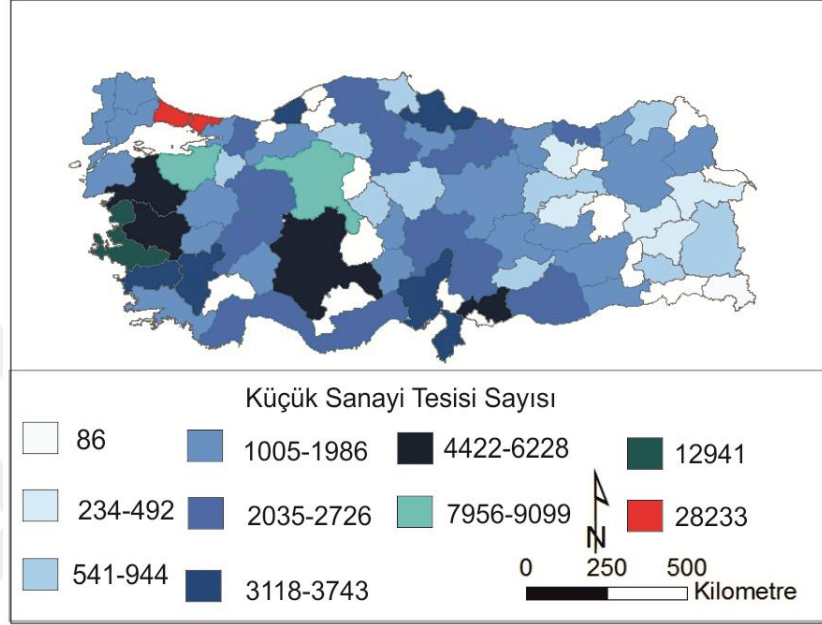
2002 genel sanayi ve iş yerleri sayımının coğrafi dağılışıında büyük ve küçük sanayi tesislerini birlikte ele aldığımızda önceki sayımlarla arasında büyük farklar yoktur. İstanbul, İzmir, Ankara üç büyük sanayi şehri olarak karşımıza çıkarken, Bursa, Konya, Gaziantep, Denizli gibi yerleşmeler de sanayi alanında önce çıkan ikincil konumdaki merkezlerdir. Doğuda sanayi anlamında bir kıpırdanma olduğu, en azından sanayinin illere dağılışıında bir süreklilik edinildiği görülmektedir. Fakat mevcut olan bu sanayinin genellikle küçük sanayi işletmelerinden oluştuğu da Doğu Anadolu Bölgesi’ndeki sanayi faaliyetlerinin temel karakteristiğidir. Doğu Anadolu’daki bu karakteristiğin belirgin olduğu şehirler Hakkâri, Şırnak, Tunceli, Bingöl, Siirt, Bitlis’tir (Şekil 21). Fakat sonuç olarak 1950’den 2002’ye kadar olan nispeten düzenli diyebileceğimiz sayım verilerindeki temel gerçek Türkiye’deki kalkınma ve büyümenin eşitsizliğidir. Bu eşitsizlik ülkenin batısındaki büyümenin dinamikliğini ve sürekliliğini ortaya çıkarırken, aynı zamanda doğudaki geri kalmışlığı da yansıtmaktadır. Bu durum aynı zamanda çeşitli toplumsal ve mekânsal etkileri de yaratmıştır.

**Şekil 16:** 1964 Sanayi Sayımı’na göre Türkiye’de büyük sanayi tesislerinin(10+işçi çalıştıran) dağılışı



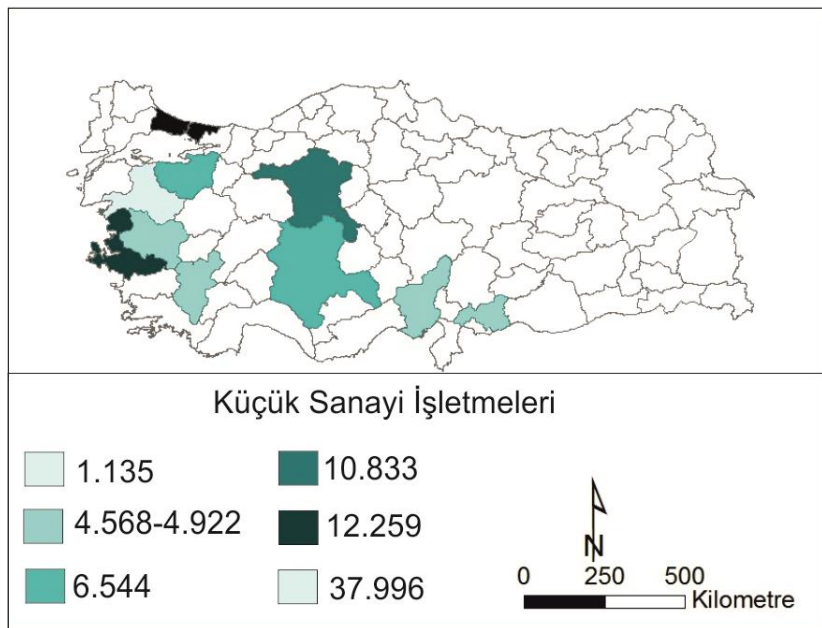


**Şekil 17:**1971 Sanayi Sayımı'na göre küçük sanayi tesislerinin coğrafi dağılışı

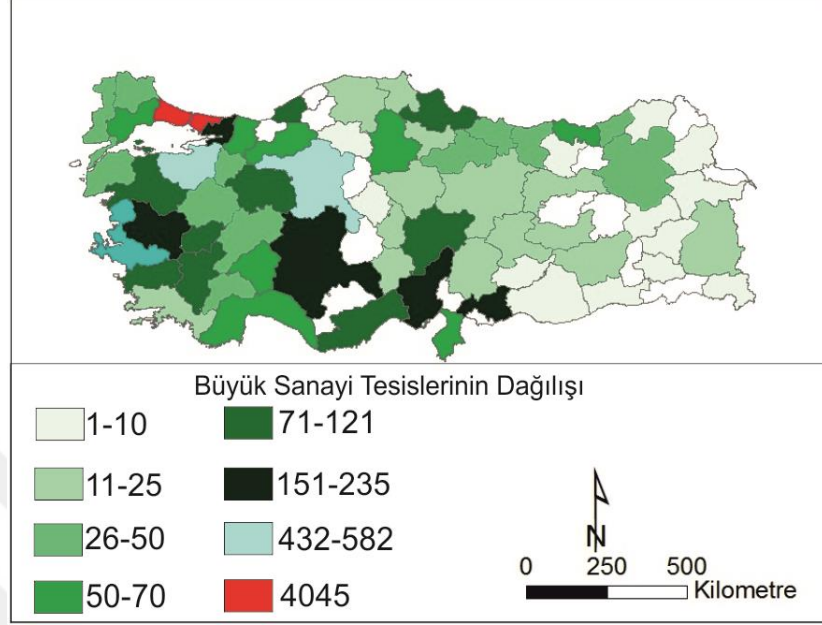


Kaynak: (DİE, 1970) Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı Temel Anket Sonuçları

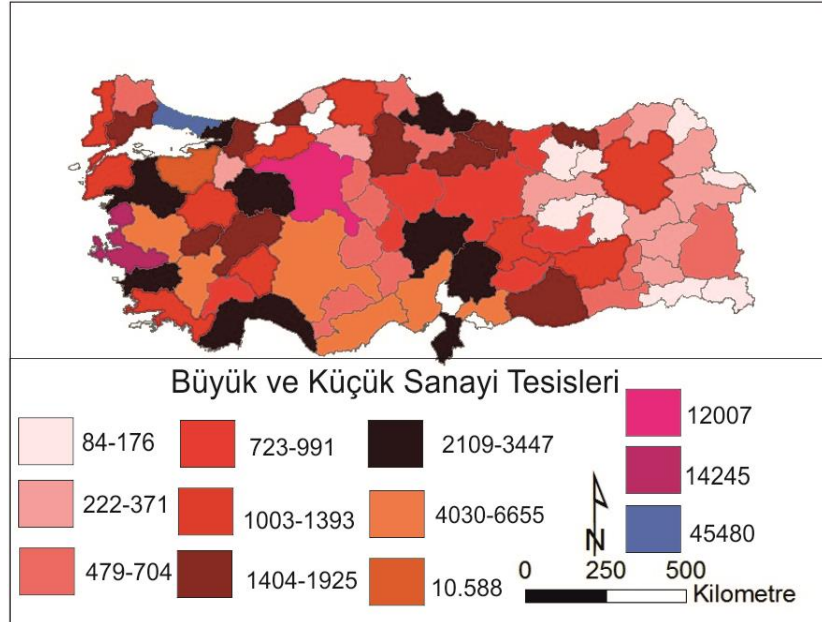
**Şekil 18:**Seçilmiş illerde 1981 yılında küçük sanayi tesislerinin dağılışı



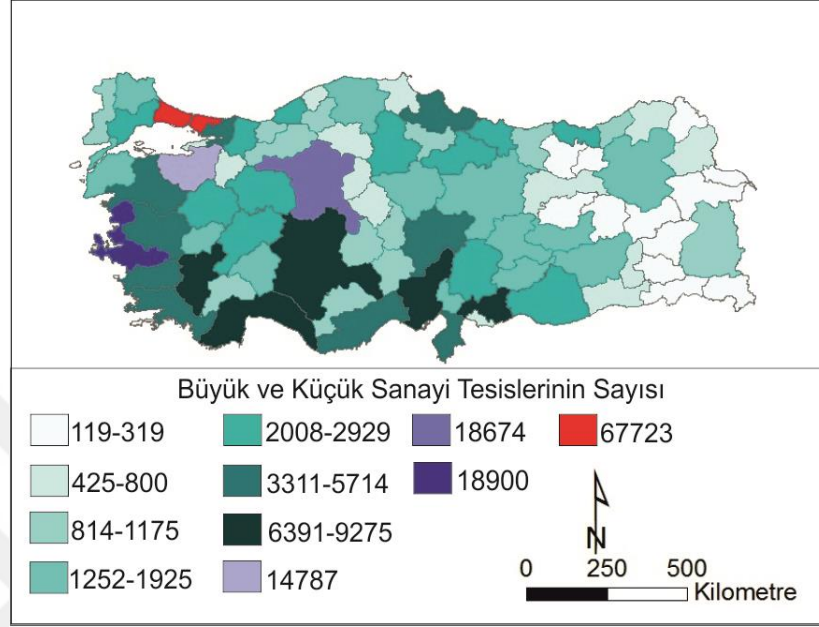
**Şekil 19:** 1981 Sanayi Sayımı'na göre büyük sanayi işletmelerinin dağılışı



**Şekil 20:** 1992 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı'na göre küçük ve büyük sanayi işletmelerinin coğrafi dağılışı



**Şekil 21:** 2002 Sanayi Sayımı'na göre büyük ve küçük sanayi tesislerinin coğrafi dağılışı



Genel olarak 1950-2002 arasındaki sanayi sayımları değerlendirildiğinde her ne kadar sayım yöntemleri ve kapsadıkları tesis sayısı bakımından farklılıklar söz konusu olsa da birtakım ortak noktalardan bahsetmek mümkündür. Bu ortak noktaların en başında İstanbul'un önemli bir sanayi merkezi olduğu gelmektedir. 1950'den başlayarak sayım yöntemine göre kriter değişse de İstanbul'un hem büyük sanayi tesisleri hem de küçük sanayi tesisleri anlamında önde yer aldığı görülmektedir. Ayrıca İstanbul'dan sonra İzmir, Ankara, Bursa gibi şehirlerin de sanayi tesislerinin kuruluşu açısından önem taşıdıkları anlaşılmaktadır. Sanayinin başta Marmara Bölgesi olmak üzere batıda yoğunlaşması kalkınma planlarında da sıklıkla vurgulanan eşitsiz gelişimin ana sebepleri arasında yer almaktadır. Sermayenin kârlılık arayışı, coğrafi olumsuzluklar gibi etkenler istihdamın dolayısıyla nüfusun da bahsi geçen sanayinin olduğu alanlarda yığılmasına sebep olmuştur.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YAKIN DÖNEM SANAYİLEŞME HAREKETLERİ VE İSTANBUL'DA SANAYİNİN ANA HATLARI

#### 3.1. 2003-2009 Yıllık Sanayi Hizmet İstatistikleri

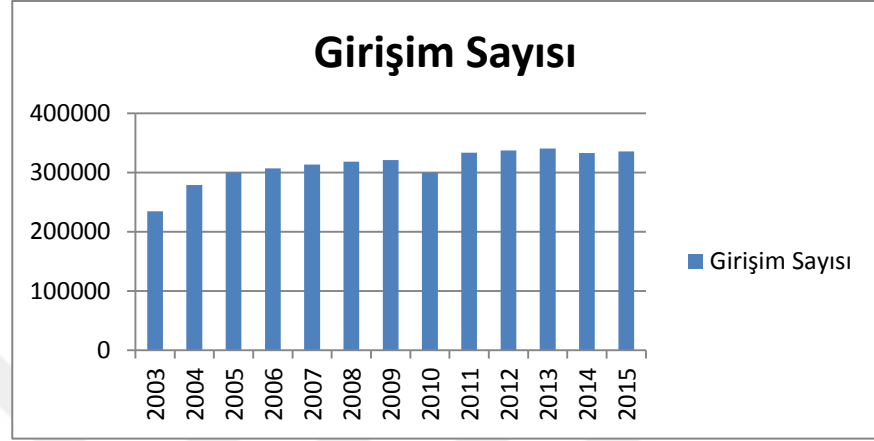
Planlı dönemle başlayan ve ülke ekonomisinin kalkınması, yasa yapıcıların doğru kararlar alması gibi etkenlerle hareket edilerek yaklaşık her 10 yılda bir yapılan sanayi ve iş yerleri sayımlarının sonuncusu 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu yıldan sonra ise yapılan ve amaçları bir önceki yıllarla benzeşen yıllık sanayi hizmet istatistikleri oluşturulmaya başlanmıştır. Sanayi sayımlarının aksine uzun dönemden ziyade birer yıllık verilerle sanayideki eğilimin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Yıllık sanayi hizmet istatistiklerini kapsayan 2003-2015 devresinde birtakım farklılaşmalar mevcuttur. Farklardan ilki 2003-2008 devresi arasında sınıflandırmada Nace Rev.1' göre 2009 ve sonraki yıllar için de Nace Rev.2'ye göre yapılmasıdır. Ayrıca TÜİK'in Yıllık Sanayi ve Hizmet İstatistiklerinde bölge sınıflandırması yapılırken yerel birim sayısı kullanılmıştır. Fakat sanayi tesisi anlamında ise girişim sayısı kullanılmıştır. Buradan hareketle çalışmanın bu bölümünde sayısal olarak verilen bilgiler girişim sayısını ifade ederken, coğrafi dağılışı üzerinden yapılan değerlendirmeler ise yerel birim sayısı üzerinden yapılmıştır<sup>1</sup>. 2003 yılında 234.633 olan imalat sanayi girişim sayısı 2009'da 320.815'e 2015 yılında ise 335.211'e yükselmiştir. Bu durum imalat sanayi alanında faaliyet gösteren girişim sayısında bir artışa tekabül etmektedir (Şekil 22). Bununla paralel olarak imalat sanayinde istihdam edilen iş gücünde de bir artış görmek mümkündür. Tek istisna olarak 2009-2010 yıllarında ortaya çıkan azalıştır (Şekil 23).

---

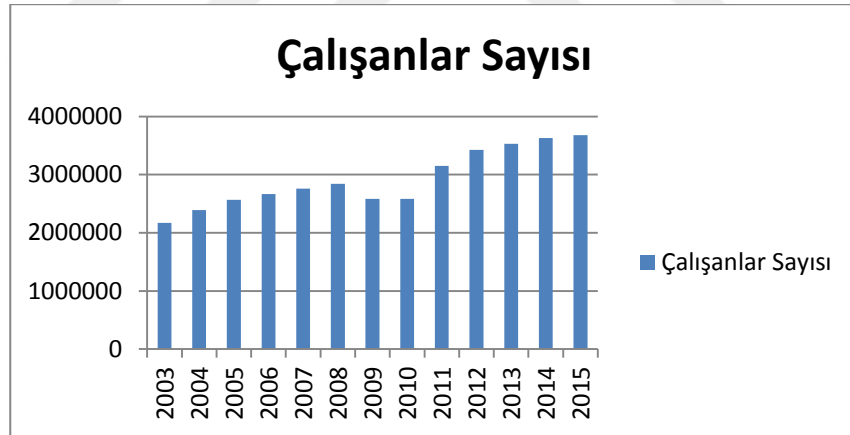
<sup>1</sup> Girişim sayısı gerçekte bir sanayi tesisini göstermediği gibi, birden fazla tesisten oluşmaları da tek bir girişim olarak değerlendirmektedir. Bu açıdan gerçek sanayi sayısını vermez. Başka bir verinin olmaması sebebiyle genelin yansıtılması için bu verilerden yararlanılmıştır.

**Şekil 22:** 2003-2015 yılları arasında imalat sanayindeki girişim sayısı.



Kaynak: (TÜİK, 2016b).

**Şekil 23:**2003-2015 yılları arasında imalat sanayinde istihdam edilen iş gücü sayısı.



Kaynak: (TÜİK, 2016b).

2003-2015 döneminde mevcut imalat sanayinin alt sektörlere göre dağılımında birtakım farklılaşmalar mevcuttur. 2015 yılında imalat sanayi alt sektörlerinde giyim eşyalarının imalatının öne çıktığı görülmektedir. Bununla beraber fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizat hariç) ve gıda ürünlerinin imalatı girişim sayısı bakımından önde gelmektedir. Buna karşılık tütün ürünleri imalatı, kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı, temel eczacılık ürünlerinin ve eczacılığa ilişkin malzemelerin imalatı alanındaki girişim sayısı en az

düzyededir (Tablo 6). Türkiye'nin sanayi alanındaki belirgin problemlerinden biri inovasyona ve yüksek teknolojiye dayalı ürün üretiminin zayıflığıdır. Aralık 2016'da açıklanan 2015 Sanayi ve Hizmet İstatistikleri raporu da bu durumu doğrulamaktadır. Rapora göre 2015 yılındaki 335.311 girişimin %58,9'u düşük, %31,2'si orta düşük düzeyde, %9,5'i ise orta ileri teknoloji ihtiva eden sektörlerdedir. Sadece %0,3'lük bir kesim ileri teknolojiye sahiptir. Aynı şekilde 2015 yılında istihdam edilen 3.680.466 kişinin %52,3'ü düşük, sadece %2'lik bir kesim ileri teknoloji içeren sektörlerde çalışmaktadır (TÜİK, 2016b).

**Tablo 6:** 2003-2015 arası imalat sanayi alt kollarındaki girişim sayısı.

İMALAT SANAYİ ALT SEKTÖRÜ	GİRİŞİM SAYISI
Gıda Ürünlerinin İmalatı	470445
İçeceklerin İmalatı	5548
Tütün Ürünleri İmalatı	327
Tekstil Ürünlerinin İmalatı	265251
Giyim Eşyalarının İmalatı	662286
Deri ve İlgili Ürünlerin İmalatı	100739
Ağaç, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç); saz, saman ve benzeri malzemelerden örülerek yapılan eşyaların imalatı	332610
Kağıt ve kağıt ürünlerinin imalatı	29827
Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	151083
Kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	2267
Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	45309
Temel eczacılık ürünlerinin ve eczacılığa ilişkin malzemelerin imalatı	2680
Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	201442
Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	161199
Ana metal sanayii	32679
Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizat hariç)	632804
Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı	7703
Elektrikli teçhizat imalatı	87144
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı	155298
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	52041
Diğer ulaşım araçlarının imalatı	10272
Mobilya imalatı	449118
Diğer imalatlar	95895
Makine ve ekipmanların kurulumu ve onarımı	97963

Kaynak: (TÜİK, 2016b)

Var olan bu girişimlerin büyüklüklerine bakıldığında Türkiye’de imalat sanayide geçmiş tecrübelerle uygun olarak küçük işletmelerin yaygınlığı dikkati çekmektedir. Öyle ki 2009-2015 yılları arasında faaliyet gösteren girişimlerin ortalama %60’tan fazlası 1-19 işçi çalıştırmaktadır. 5000+ işçi çalıştıran girişim sayısı ise 2009 yılında 11 iken 2015 yılında 18’e yükselmiştir (Tablo 7). Rakamlar 1950’lerden itibaren teşvik edilmeye başlanan özel sermayenin sanayileşmeye katkılarının 21.yy.ın başında da devam ettiğini göstermektedir. Böylece küçük ölçekli sanayi üretimi de hâkimiyetini korumuştur.

**Tablo 7:** 2009-2015 yılları arasındaki girişim büyüklükleri.

GİRİŞİM BÜYÜKLÜKLERİ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1--19	304 373	278 180	308 700	309 818	312 352	303 590	305 768
20--49	9 572	13 796	15 760	17 427	17 808	18 076	18 037
50--99	3 279	3 874	4 299	4 752	5 073	5 563	5 786
100--249	2 434	2 780	3 062	3 315	3 525	3 821	3 879
250--499	705	783	910	986	1 045	1 102	1 133
500--999	289	329	358	371	394	432	442
1000-4999	152	176	186	209	225	234	248
5000+	11	10	13	15	16	16	18

Kaynak: (TÜİK, 2016).

2003-2015 yılları arası yıllık sanayi ve hizmet istatistikleri Türkiye sanayisinin evrilme yönünü bölgesel açıdan da ele almaktadır. Böylece 1950’den itibaren sanayi sayımları neticesinde oluşan sanayinin coğrafi dağılışındaki eğilimler 2003’den itibaren izlenebilmektedir.<sup>2</sup> Sayımların coğrafi neticelerine bakıldığında Türkiye’nin temel problemleri arasında yer alan eşitsiz kalkınmanın varlığını devam ettirdiği anlaşılmaktadır. 2003 yılından 2015 yılına kadar geçen süre içinde İstanbul yerel birim sayısının en fazla olduğu il olarak karşımıza çıkarken, İzmir ve Ankara İstanbul’u takip eder durumdadır. Türkiye’nin doğusundaki yerel birim sayısının çoğu zaman 2500-5000 arasında iken batısına doğru sanayi yerel birimlerinin

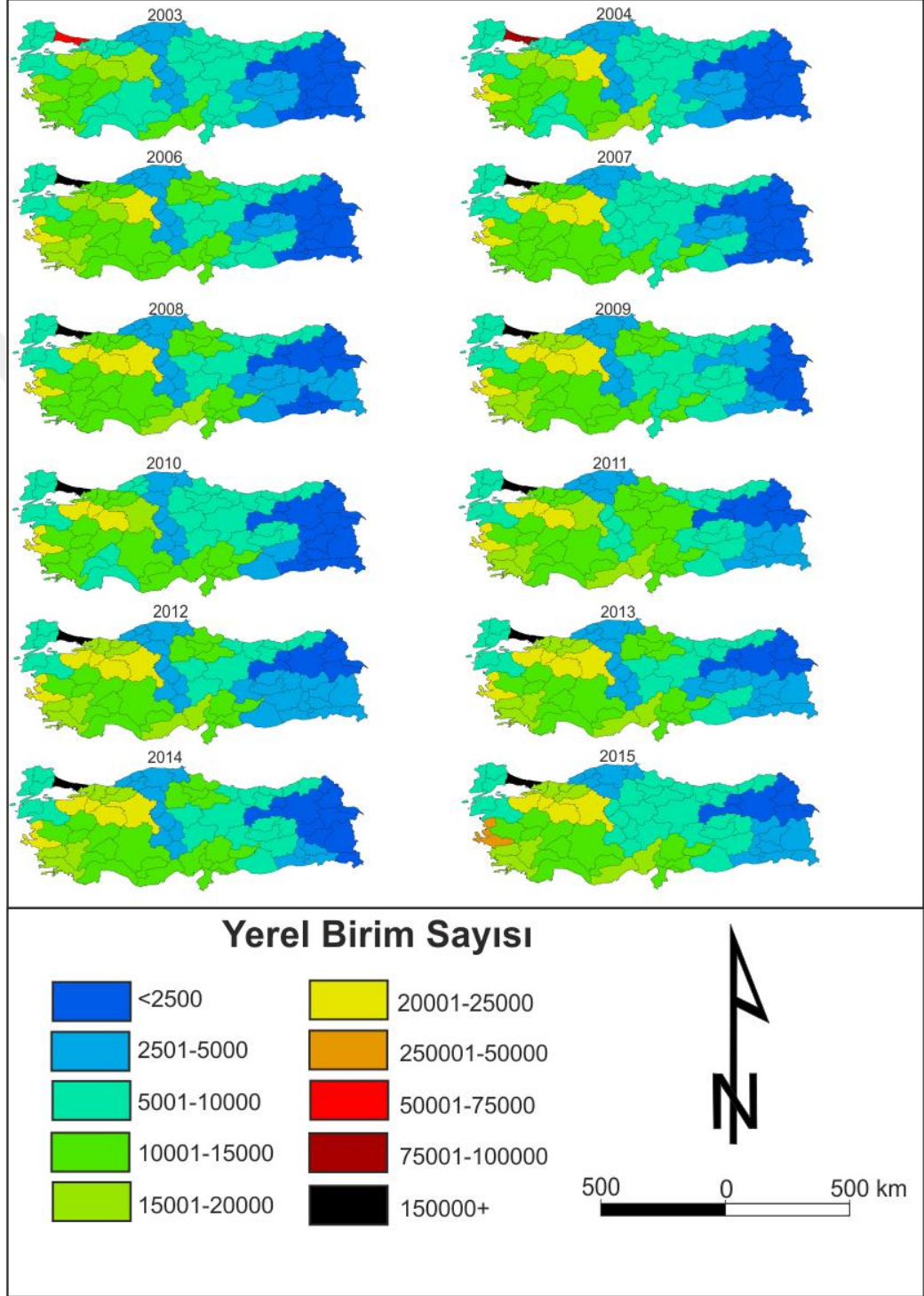
<sup>2</sup> 2003-2015 sanayi ve hizmet istatistiklerinin coğrafi dağılışı verileri yerel birim sayıları üzerinden yapılmıştır. Bu sebeple elde edilen verilerin yerel birim sayılarını neticesinde tutulması sanayinin dağılışının haritalanmasında da yerel birim üzerinden hareket edilmesi zorunluluğunu doğurmuştur. Ayrıca istatistiklerin 2005 yılı verilerinin olmaması bu yılın haritalanamamasına sebebiyet vermiştir. Buna ek olarak 2003-2008 istatistikleri Nace Rev.1 2009-2015 verileri ise Nace Rev.2’ye göre tutulmuştur. Verilerin haritalanmasında TÜİK’in yaptığı bu değişiklik aslıyla aynı tutulup kullanılmıştır.

sayısının artmakta, İstanbul, İzmir, Ankara dışında Bursa, Bilecik, Eskişehir gibi iller de öne çıkmaktadır (Şekil 24).





**Şekil 24:** Türkiye'de 2003-2015 yılları arasındaki yerel birim sayısının coğrafi dağılışı.



Kaynak: (TÜİK, t.y. Bölgesel İstatistikler).

## **3.2. Gelişimi ve Coğrafi Dağılışıyla Organize Sanayi Bölgeleri(OSB)**

### **3.2.1 Dünya’da ve Türkiye’de Organize Sanayi Bölgeleri’nin Gelişim Tarihi ve Coğrafi Dağılışı**

Sanayi Devrimi’nin ekonomik faaliyetlerin bir kolu olarak yarattığı “sanayi” kavramı 17.yy.dan sonra dünyada büyük bir gelişim ivmesi içerisine girmiştir. Özellikle devrimin ilk dönemlerine de tekabül eden sanayi kuruluşları herhangi bir planlama çalışması olmadan mekâna yerleşmiştir. Bu durum hızla sanayileşen Batı Avrupa ve A.B.D gibi ülkelerde şehirselleşme yaşam kalitesini düşürücü bir etki yaratmasının yanında zamanla sanayi tesislerinin yer seçim tercihlerinin de daha planlı ve düzenli olmasını da teşvik etmiştir (TOBB, 1983, s. 9). Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)’nin teorik düzeyde ilk olarak dile getirildiği ülke ABD’dir. ABD’deki ilk OSB uygulamalarına tekstil imalathanelerinin kendiliğinden bir araya gelerek oluşturduğu örnekte rastlanmaktadır. Dünya’da OSB mantığında geliştirilen sanayi bölgelerinin ilk örneğine ise İngiltere’de rastlanmaktadır. Ülkenin Manchester kenti yakınlarındaki “Trafford Park” adıyla gerçekleştirilen ilk uygulama dünyada modern anlamda OSB mantığının da örneğini oluşturmaktadır (ÇAM & ESENGÜN, 2011: 56).

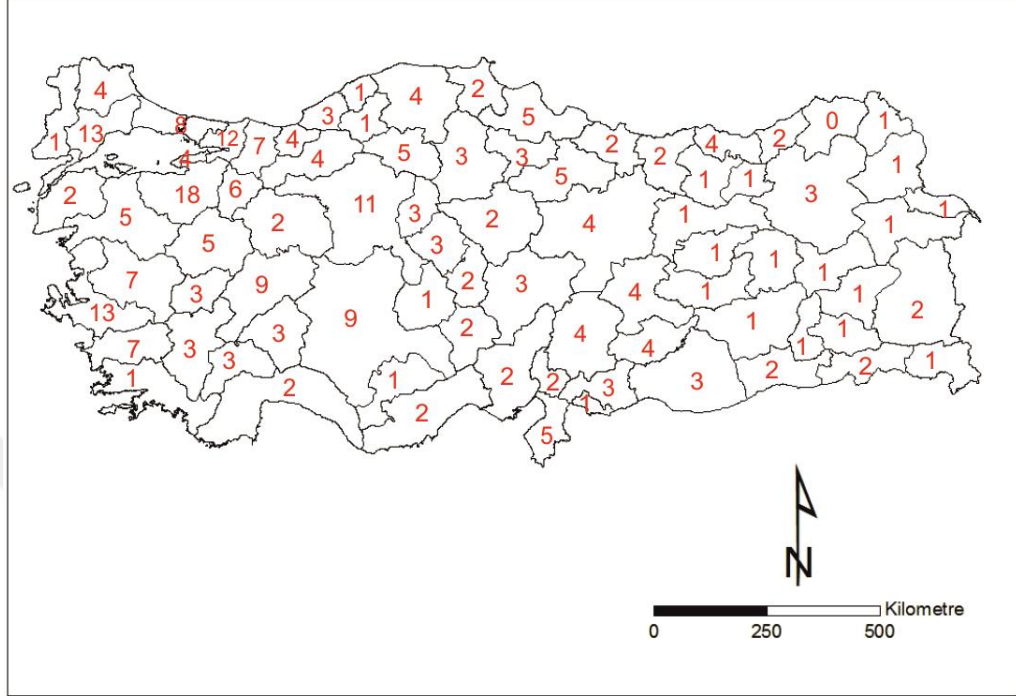
ABD’de ise OSB’ler teorik olarak ilk dile getirildilerse de uygulamada kuruluşları İngiltere’den daha sonra yani 1889 yılına tarihlenmektedir. Bu ülkede 1905 ve 1909 yılında özel girişim tarafından Chicago kentinde oluşturulan “Central Manufacturing District” ve “Clearing” adlı iki başarılı sanayi bölgesine rastlanmaktadır. Söz konusu sanayi bölgelerinin oluşumundaki etkenlerin başında özel sektörün sanayi sektöründeki verimliliğini artırması ve sanayinin lokasyon tercihinin şekillenmeye başlaması gelmektedir.

Türkiye’de ise OSB’lerin ortaya çıkması birtakım tarihsel süreçlerle bağlantılıdır. 1960 yılından sonra uygulanmaya başlanan planlı kalkınma dönemi beraberinde düzenli ve öngörülebilir bir kalkınma anlayışının da gelişmesini sağlamıştır. Beşer yıllık dönemler için hazırlanan kalkınma planlarında organize sanayi bölgeleri ilk defa 1968-1972 yılları arasını kapsayan “İkinci Beş Yıllık

Kalkınma Planında” yer almıştır. Her ne kadar Birinci Kalkınma Planı’nda sanayi bölgeleri kavramına atıf yapılmışsa da kavramın sistematik hale gelmesi ikinci kalkınma planıyla olmuştur. İkinci Kalkınma Planı’nda organize sanayi bölgeleri tedbirler üst başlığı altında sanayi bölgelerine ilişkin tedbirler alt başlığında ele alınmıştır (DPT, 1968-1972: 118). Buradan da anlaşılacağı üzere sanayi bölgeleri kavramı ülkede önemi kavranan sanayiye yönelik kalkınma hamlelerinin bir tamamlayıcısı olarak ele alınmıştır. Böylece 1960’lardan itibaren Türkiye’de sanayiye verilen önem, aynı zamanda şehirsiz mekândaki sanayiye birtakım planlama anlayışları çerçevesinde şekillendirmeye de başlamıştır.

Organize Sanayi Bölgeleri Türkiye’de ilk kez Bursa’da hayata geçirilmiştir. Checchiand Company adlı Amerikan şirketi çeşitli iller arasından yapılan bir seçme sonucunda Bursa’yı belirlemiş ve Bursa Ticaret ve Sanayi Odası’nın da katılımıyla ilk organize sanayi bölgesi kurulmuştur. Kuruluşunda coğrafi avantaj önemli bir rol oynamıştır (ŞAHİN A, 2011: 36). OSB’ler 1988 yılında 10’a ulaşmıştır. Bunlar Bursa, Gaziantep, Eskişehir, Konya, Erzurum, Manisa, Bilecik, Bursa- İnegöl, Tekirdağ-Çerkezköy, Eskişehir organize sanayi bölgeleridir (ATAŞ, 2006: 14). Her ne kadar ilerleyen yıllarda yasal mevzuatın geç oluşması, devletin verdiği desteğin yeterli olmaması gibi nedenlerle OSB’ler bir yavaşlama sürecine girse de günümüzde Türkiye’deki faal OSB sayısı hâlihazırda 284 adettir. Böylece aradan geçen 28 yıllık sürede OSB’ler hızla yurt sathına yayılma göstermiştir. OSB’lerin iller düzeyinde yayılımına bakıldığında Bursa (18), Kocaeli (12), Tekirdağ (13), İzmir (13), Ankara (11), Afyon (9), Konya (9) adet OSB’ye sahiptirler (Şekil 25). İstanbul ise tüm verilerde bir sanayi merkezi olarak öne çıkmasına rağmen OSB anlamında 8’de kalmaktadır. İstanbul’da OSB’ye ayrılmış veya ayrılacak alanların kısıtlılığı küçük sanayinin ve esnek çalışmanın yaygınlığından kaynaklanmaktadır. Sanayinin ülkede eşitsiz gelişimi, OSB’lerin varlığında da devam etmektedir. Doğuda birçok kentte OSB sayısı 1 veya 2’de kalırken, ülkenin batısına doğru geldikçe bu sayının arttığı gözlenmektedir.

**Şekil 25:** Türkiye'de OSB'lerin coğrafi dağılışı.



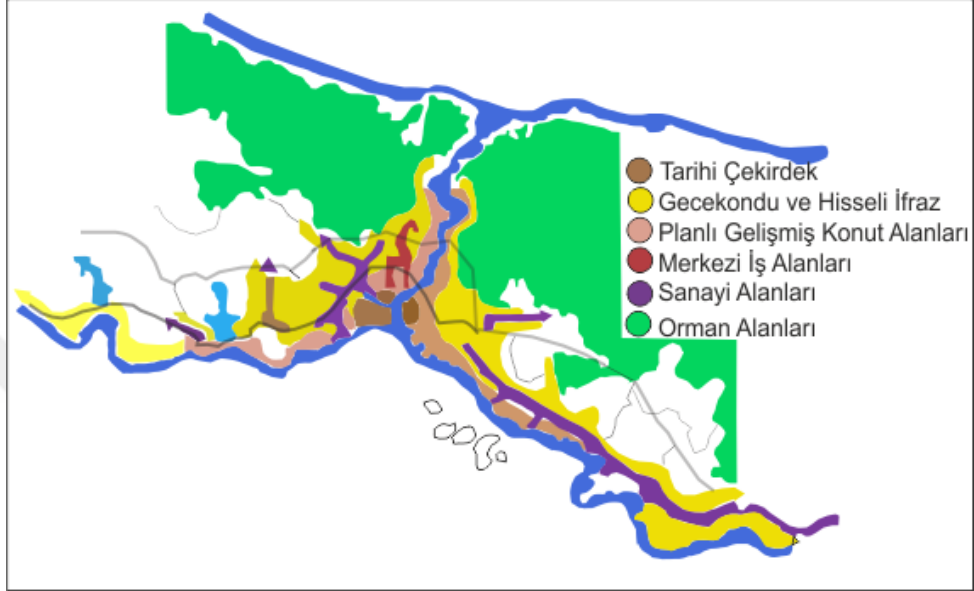
Kaynak: T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı verilerinden düzenlenmiştir.

### 3.2.2. İstanbul'da Organize Sanayi Bölgeleri ve Coğrafi Dağılışı

İstanbul geçmişten bugüne değişmeyen bir sanayi fonksiyonu olmuştur. Bu işlevi Osmanlı'nın Tanzimat devrinde başlamış, Cumhuriyet'le beraber süregelmiştir. Fakat 1980 sonrası uygulanan neoliberal politikalar küçük ölçekli sanayi kuruluşlarını desteklemiş ve bu durum iktisadi faaliyet kollarından olan sanayideki kuruluşların da küçülmesine sebebiyet vermiştir. Bugün özellikle İstanbul'daki Kâğıthane, Eyüp gibi ilçelerde bir binanın hatta bir dairenin içinde üretimini devam ettiren sanayi kuruluşlarına rastlamak mümkündür. Esasında neoliberal yapılanmayla beraber İstanbul'daki OSB kavramını sanayisizleşme süreciyle eşgüdümlü değerlendirmek gerekmektedir. 1950-1980 arasında sanayi faaliyetleri ağırlıklı E-5 güzergâhı ve Haliç çevresinde konumlanmış (Şekil 26) bu nedenle şehir de sanayi ve gecekondulaşma ikilemi üzerinden şekillenmiştir. Fakat 1980'den sonra kent mekânının piyasa odaklı ve sermaye birikiminde aktif bir rol oynar hale gelmesi

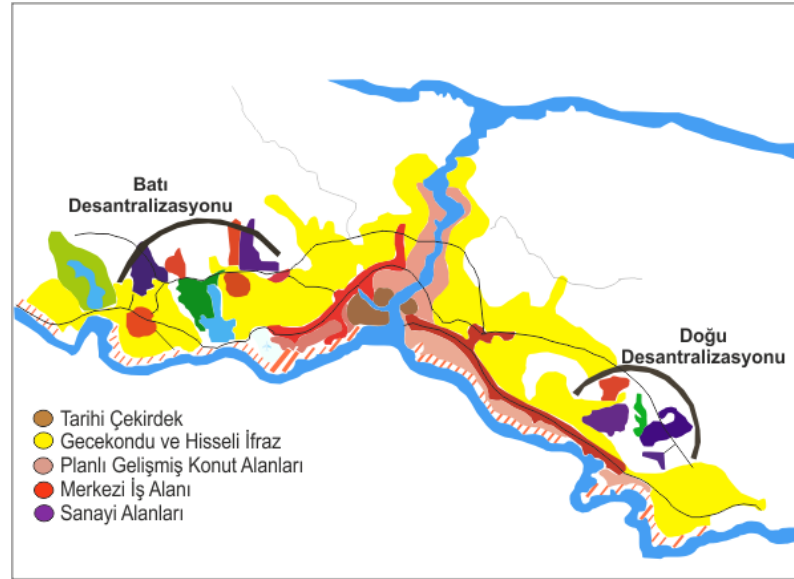
sebebiyle şehir içinde fazlalık haline gelen bu sanayi kuruluşları OSB'lerde toplanmaya başlamıştır (Şekil 27).

**Şekil 26:** 1950-1980 arasında İstanbul'un sanayi alanlarına bağlı gelişimi.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan tekrar çizilmiştir.

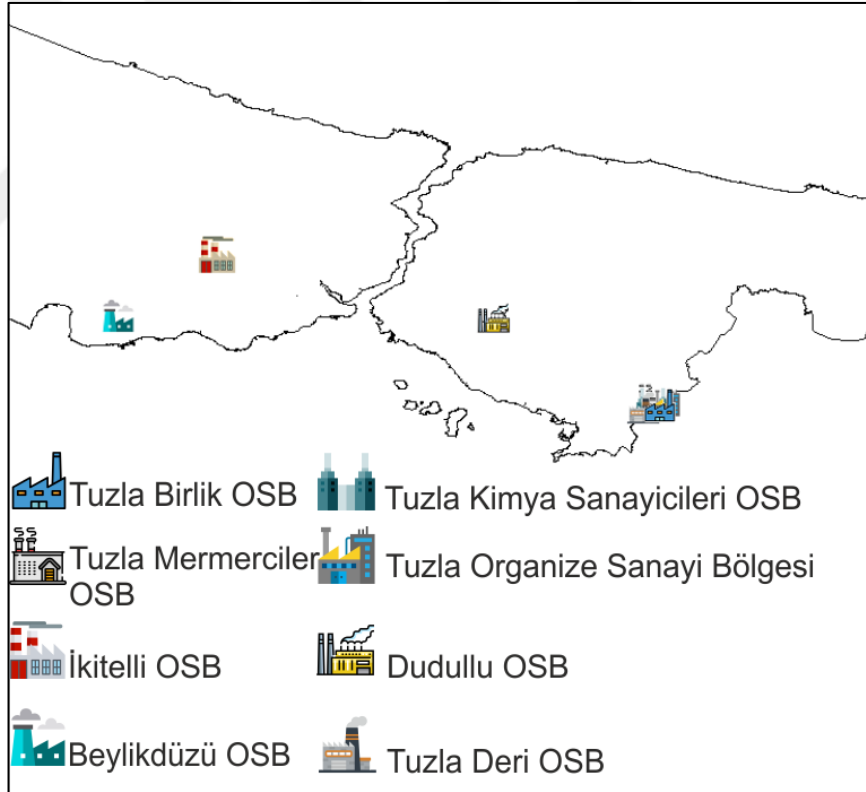
**Şekil 27:** 1980 sonrası İstanbul'da sanayinin desantralize olması.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan tekrar çizilmiştir.

Bu anlamda 1980 sonrası sanayi kuruluşları Avrupa ve Anadolu Yakası'nda iki bölgede kümelenmeye başlamıştır. Şehir merkezlerinin bu şekilde sanayisizleşmesi, sanayi tesisleriyle beraber meydana gelen gecekonduları da istenmeyen unsurlar hale getirmiş, sanayileşmeye bağlı olarak gerçekleşen bu alanlar kentsel dönüşüm çalışmalarına konu olmuşlardır. Tüm bu süreçlerin sonucunda günümüzde İstanbul'da 2'si Avrupa 6'sı Anadolu Yakası'nda olmak üzere toplamda 8 adet organize sanayi bölgesi kurulmuştur (Şekil 28). Bunların toplam kapladığı alan ise 2.088,9 ha'dır. İkitelli OSB hem kapladığı alan hem de sağladığı istihdam açısından diğer OSB'lerden daha büyüktür.

**Şekil 28:** İstanbul'daki Organize Sanayi Bölgelerinin (OSB) Coğrafi Dağılışı.



### 3.2.2.1. İkitelli Organize Sanayi Bölgesi

İkitelli bölgesi doğuda Sazlıdere, güneyde Marmara Denizi'yle sınırlanırken, bölge kuzeydoğusunda Küçükçekmece ilçesi yer alır. Bölgenin batısından Nakkaşdere doğup, kuzeydeki küçük havzaların sularını toplar ve

Küçükçekmece Gölü'ne dökülür. Bölgenin kuzeydoğusunda Ayamama Deresi kaynaklarını alır ve Yeşilyurt'ta Marmara Denizi'ne dökülür (Ataş, 2006: 27). Bölgenin kuzeyinde idari olarak Başakşehir ilçesi, güneyinde Bağcılar, doğusunda Esenler, batısında ise Esenyurt ilçeleri yer almaktadır (Şekil 29).

**Şekil 29:** İkitelli OSB'nin coğrafi konumu

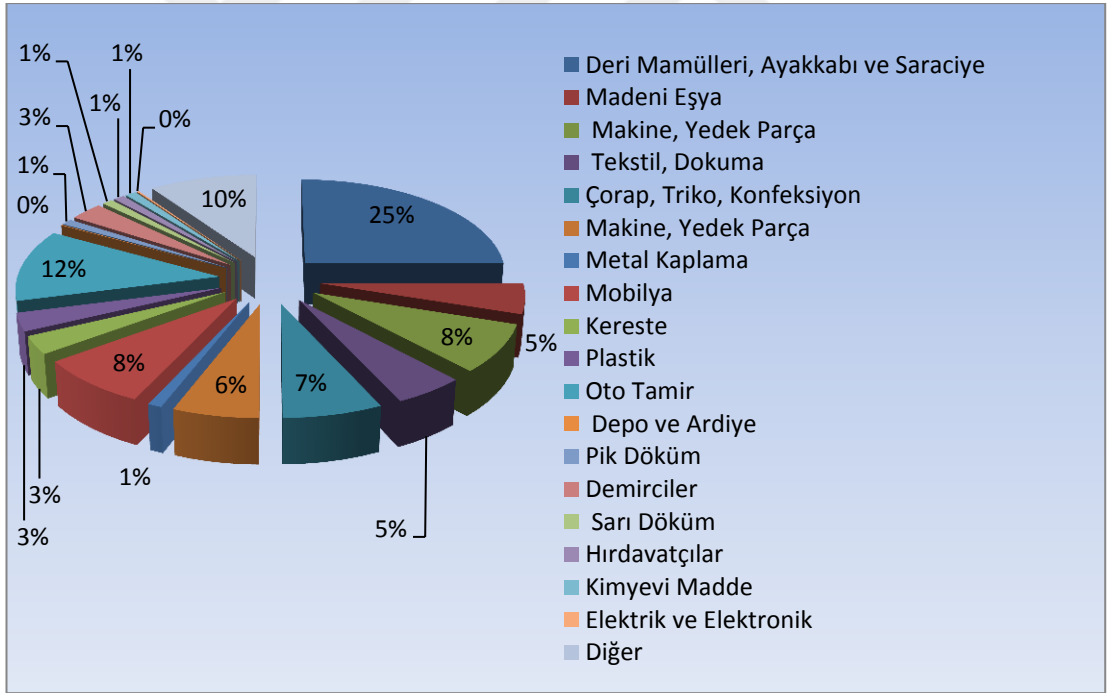


İkitelli OSB sanayi faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği Kâğıthane, Haliç çevresindeki orta ve küçük ölçekli sanayi işletmelerinin çevreye verdiği zarar nedeniyle buradaki sanayi işletmelerinin İkitelli'deki 700 hektarlık alana taşınmasıyla oluşmuştur (İOSB, 2012). Böylece özellikle Haliç çevresindeki geleneksel sanayi faaliyet alanları da fonksiyon değiştirmeye başlamış, başta turizm ve konut hareketliliği olmak üzere sanayi dışı ekonomik aktiviteler bu bölgelerde artış göstermeye başlamıştır. İkitelli gibi kentin daha çeperlerinde yer alan bölgeler ise 1990'lı yıllardan sonra çıkarılan imar planlarıyla daha çok sanayi faaliyetlerine hizmet eder hale getirilmiştir. Çevresel düzen açısından anlamlı olan bu düzenleme anlayışı, bu bölgelerdeki tarımsal faaliyetleri sınırlandırması veya tamamen yok etmesi anlamında da olumsuz bir durum yaratmıştır.

İkitelli OSB içinde yer aldığı 700 hektarlık alanda 37 sanayi kooperatifini bünyesinde barındırmaktadır. Çeşitli parsellerde toplamda 27.301 adet iş yeri mevcuttur. Hâlihazırda OSB'nin %95'i kullanıma açılmış, %80'lik kısmında ise sanayi tesisleri faaliyete geçmiştir. OSB'de deri ve mamulleri, ayakkabı, saraciye,

makine yedek parça, sarı ve pik dikim, madeni eşya, dokuma, tekstil, triko, konfeksiyon, oto tamir, mobilya, kereste, demir çelik, hırdavat, elektrik, elektronik, plastik, kimyevi madde, depo ve ardiye, diğer sektörler yer almaktadır. Deri mamulleri, ayakkabı ve saraciye %25' ile en fazla orana sahipken, bu sektörü %12 ile oto tamir ve %9 ile diğerleri takip etmektedir (Şekil 30). İkitelli OSB varlığı itibariyle birçok sektörü barındırmaktadır. Fakat İstanbul'un sanayi fonksiyonunu gün geçtikçe yitirmesi ve büyük sanayiye kentte duyulan ihtiyacın azalması burasının varlığını da tehdit eder hale getirmiştir. Bu durum sadece İkitelli için değil Beylikdüzü OSB için de geçerlidir. Bu farklı arayışların temelinde, büyük konut projeleri için gereksinim duyulan arazi stokunun bu alanlardan karşılanması düşüncesi yatmaktadır.

**Şekil 30:** İkitelli OSB'de sektörel dağılım



### 3.2.2.2. Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi

İstanbul'da Avrupa Yakası'nın ikinci OSB'si olan Beylikdüzü bölgesi sahip olduğu elverişli ulaşım şartları ve lokasyon avantajlarıyla ön plana çıkmaktadır. Kuzeyinde Esenyurt, batısında Beylikdüzü yerleşmeleri yer almaktadır (Şekil 31). Bölge 2002 yılında 3 sanayi sitesinin birleşiminden oluşmuştur. Bunlar Birlik,



Bakırcılar ve Mermerciler Sanayi Siteleri'dir. Büyüklük durumuna bakıldığında Mermerciler Sanayi Sitesi önde gelmektedir. Bu site 780 dönüm arazi üzerinde 280 adet parselde 147 adet fabrika parseli, 100 civarı atölye parseli, 20 adet dükkân parselini bünyesinde barındırmaktadır. Bakırcılar Sanayi Sitesi 550 dönüm arazi üzerinde 116 adet parsel kurulumuyla ikinci sırada yer almaktadır. Son olarak ise Birlik Sanayi Sitesi ise 235 dönüm arazi üzerinde 400 adet 200 m<sup>2</sup>'lik atölyelerden oluşmaktadır. Bu üç sanayi sitesinin birleşimi bugün Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi'ni oluşturmaktadır (Bilgin & Ar, 2004: 118).

**Şekil 31:** Beylikdüzü OSB'sinin coğrafi konumu



Beylikdüzü OSB'de mermer, alüminyum, makine imalatı, asansör, elektrik malzemeleri, bakır, pirinç, plastik, tekstil, mobilya, yan sanayi dalları bölgedeki yoğun sektörleri oluşturmaktadır. Ayrıca yaklaşık 15.000 kişiye sağladığı iş imkânı ve ürettiğinin %50'sini ihraç etmesi de hem bölge hem de ülke kalkınması açısından oldukça önemlidir. Fakat İkitelli bölgesinde olduğu gibi, burası da zamanla kent merkezi içinde kalma tehlikesiyle karşılaşmış ve görsel ve yazılı medyada yıkılıp başka bir yere taşınması ile ilgili haberler yer almıştır.

### 3.2.2.3. Dudullu Organize Sanayi Bölgesi

İlk kurulduğunda şehrin dışında yer alan Dudullu, zamanla şehrsel gelişimin hızlanmasıyla şehir içinde kalmıştır. İlk kez 1977'de 1/5000'lik planı

onaylanmış ve bölge Dudullu Organize Küçük Sanatlar ve Sanayi Alanı olarak tescil edilmiştir. OSB olarak tescili 1995 yılında olmuş, akabinde 1998 yılında dönemin Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın oluruyla sınırları belirlenmiştir. Bölge İMES, KADOSAN, DES olmak üzere 3 sanayi sitesinin ve ayrıca 1 adet de fabrikalar bölgesinden oluşmaktadır (Dudullu OSB, t.y.). Fabrikalar bölgesinin dikkat çeken tarafı %25'lik kısmının yabancı sermayeden oluşmasıdır. Ayrıca kuruluşundan beri Dudullu OSB'nin yatırımları üye firmalar tarafından gerçekleştirilmiş ve bölgeye yatırımlar hiçbir fon kullanılmadan devam etmektedir. Bu anlamda bölge başarılı bir örnek olarak gösterilebilir (Kobi Efor Dergisi, 2013).

Bugün diğer OSB'lerde olduğu gibi Dudullu için de medyada sıkça taşınma haberleri çıkmaktadır. Bu durumun sebebi bölgenin şehirsiz gelişim alanı içinde kalmış olmasıdır. Dudullu OSB' de şehir içinde kalmanın etkisiyle şehir hayatına uyum sağlama konusunda gayet ilerici çalışmalar yapılmış ve spor merkezi (Fotoğraf 3), okul öncesi eğitim kurumu (Fotoğraf 4), itfaiye, PTT gibi özel ve kamu kurumlarıyla ayrıca planlanan sanayi üniversitesi gibi kuruluşlarıyla başlı başına bir yaşam alanı konumuna yükselmiştir. Büyükşehir'in gelecek planlamalarında büyük sanayiye kentte öngörmemesine rağmen, OSB'nin kentle gerçekleştirdiği bu uyum sanayiye kent dışına atmayı güçleştiren etkenlerin başında gelmektedir. Doluluk oranı olarak %100'e çok yakın olan bölgede sektörel dağılım ise çeşitlilik göstermektedir.

**Fotoğraf 3:** Dudullu OSB'deki spor kompleksi.



Kaynak: İDOSB Web Sitesi.

**Fotoğraf 4:**Dudullu OSB'de okul öncesi eğitim kurumu.



Kaynak: Kampüs Kreş Web Sitesi

### 3.2.2.4. İstanbul (Tuzla) Deri Organize Sanayi Bölgesi

Deri üretim faaliyetleri İstanbul'da en eski sanayi kollarının başında gelmektedir. Tarihsel olarak 15.yy.da Fatih Sultan Mehmet'in Kazlıçeşme'de oluşturduğu debbağhaneler İstanbul'da deri üretiminin mekânsal olarak ilk üretim yeridir. Deri işleme uzunca süreler Kazlıçeşme'de gerçekleştirilmişken zamanla burasının şehir içinde kalması nedeniyle 1958 yılında ilk defa taşınması fikri kamuoyunda tartışılmaya başlanmıştır. İlk düşünülen yerler arasında Haramidere, Riva, Dilovası'nın adı geçse de son aşamada Kazlıçeşme'deki deri üretim faaliyetlerinin bir sonraki durağı Tuzla'nın Aydınlı Mahallesi olmuştur (Özdemir, 2011: 463-464). Resmi süreçlerin tamamlanmasından sonra Tuzla Aydınlı-Orhanlı'da bulunan İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi 687 hektarlık bir alanda parsellenerek Kazlıçeşme'deki hak sahiplerine dağıtıldı. Altyapı ve üst yapı tarihleri 1985 yılına, üretimin başlaması ise 1992 yılına tarihlenmektedir. Kazlıçeşme'deki tesislerin buraya taşınması 10 yıl gibi uzun bir süreyi bulmuştur (Özdemir, 2011: 464).Coğrafi konum olarak Sabiha Gökçen Havaalanına 10km, E-5(D-100) yoluna 5 km ve TEM otoyoluna da komşudur (Şekil 32).

Şekil 32:İstanbul(Tuzla) Deri Organize Sanayi Bölgesi'nin coğrafi konumu



### **3.2.2.5. İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi (Tuzla Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi)**

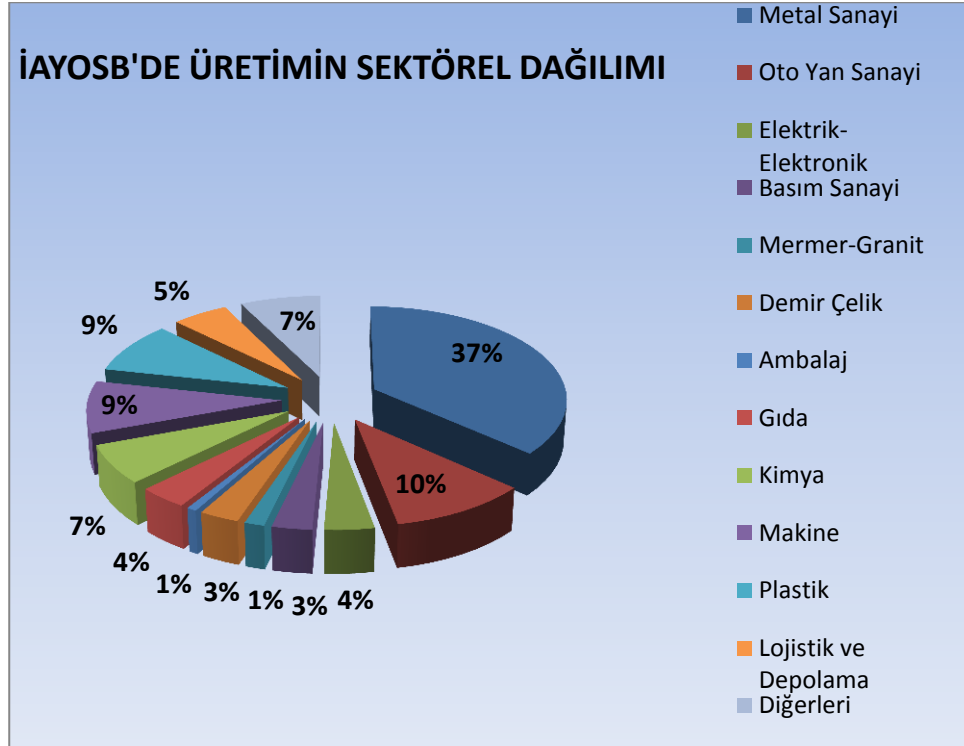
Tuzla Mermerciler Bölgesi 1986 yılında İstanbul Anadolu Yakası Mermerciler Toplu İşyeri Kooperatifi tarafından kurulmuştur. 2000 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın oluruyla Tuzla Mermerciler Sanayi Bölgesi adını almıştır. İlerleyen süreçte bölgede ihtisaslaşmaya doğru artan eğilim neticesinde karma bir üretim sürecine geçilmiştir. Bunun neticesinde 2011 yılında bölge İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi adını almıştır. (İAYOSB, t.y.).

Bölgenin sanayi potansiyeline olumlu etki eden koşulların başında ulaşım avantajı gelmektedir. TEM Otoyolu'nun kuzeyinde Tuzla- Orhanlı istikametinde yer alan bölge (Şekil 33) atık su, içme suyu, elektrik, doğalgaz gibi altyapı ve üstyapı çalışmalarını tamamlamış ve bu anlamda eksiksiz bir şekilde faaliyetlerini yürütmektedir. Bölgede hâlihazırda 154 adet sanayi ve 2 adet de ticari parsel mevcuttur. Ayrıca her ne kadar ilk başlarda mermer alanına özgü bir ihtisaslaşmaya gidilmişse de bugün bölgenin üretim kompozisyonunda metal sanayi, oto yan sanayi, elektrik- elektronik sanayi hâkim konumdadır (Şekil 34). Bölgedeki mermer-granit sanayindeki iş yeri sayısı ise sadece 2'dir. Bir ihtisas OSB'si olarak düzenlenmesine karşılık ihtisaslaşmanın zayıflığını gösteren iki temel neden vardır. Bunlardan birincisi büyük mermer işletmelerinin OSB içinde yer almaya sıcak bakmamasıdır. İkinci ve daha genel sebep ise Türkiye'de ihtisaslaşmaya dayalı OSB anlayışından karma OSB yapılarına dönüş çabalarıdır. Bu durum ister istemez bu gibi bölgelerde birbirinden sektörel olarak çok farklı işletmelerin yan yana gelmesine neden olmaktadır.

Şekil 33: İstanbul Anadolu Yakası, Kimya Sanayi ve Tuzla OSB'lerinin coğrafi konumu



Şekil 34: İAYOSB'de üretimin sektörel dağılımı Kaynak: İAYOSB Web Sitesi.

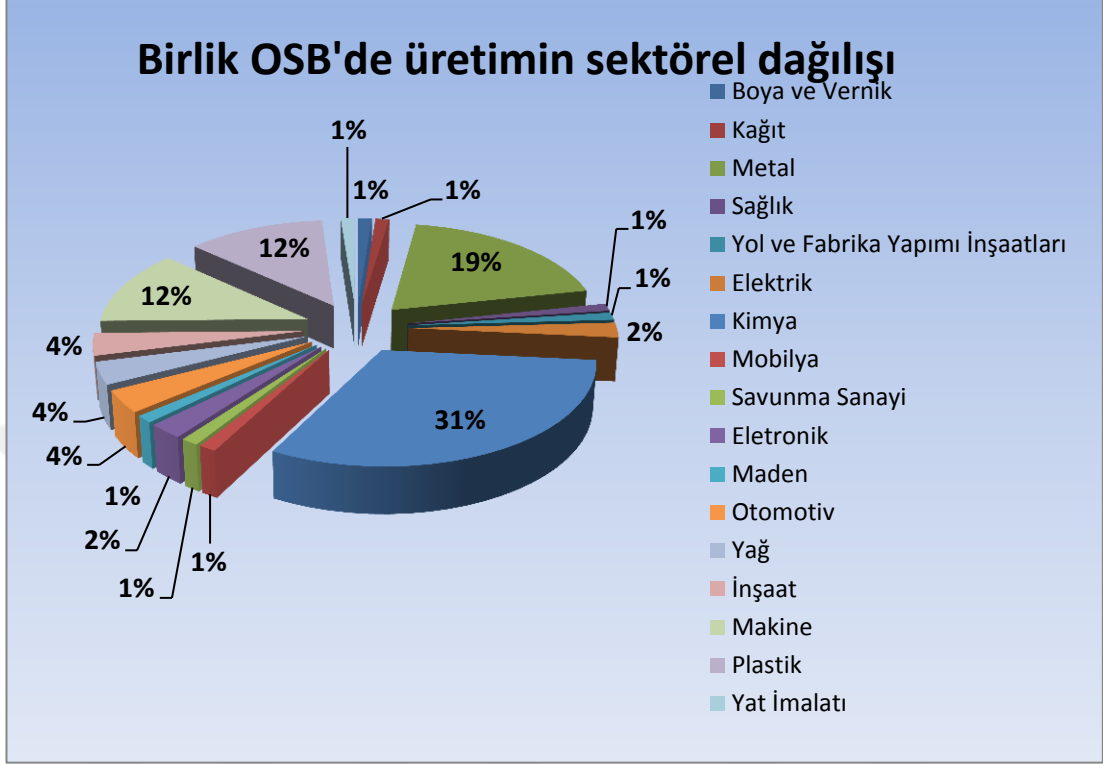


### **3.2.2.6. Tuzla Birlik Organize Sanayi Bölgesi ve Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi**

Bölge, 1989 yılında SS Boya ve Vernik ve Ham Maddeleri Üreticileri ve Satıcıları Toplu İşyeri ve Yapı Kooperatifi olarak kurulmuştur. 2000 yılında önce tüzel kişiliğini kazanmış, yine aynı yıl içerisinde Boya ve Vernik Organize Sanayi Bölgesi olarak adını tescil ettirmiştir (ÖZDEMİR, 2011:468-469). Bölge her ne kadar ilk kurulduğu dönemde bir ihtisas OSB'si olarak faaliyete başlamışsa da zamanla karma bir üretim yapısına bürünmüştür. Bu karma üretim yapısına geçiş isim olarak da belirginleşmiş, bölgenin ismi Tuzla Birlik Organize Sanayi Bölgesi olarak değiştirilmiştir. Hâlihazırda bugün birçok sektörden farklı iş yerleri bölgede faaliyetlerini sürdürmektedir.

Bölge coğrafi konum olarak sanayi bölgelerine veya OSB'lerde yer almayan fabrika alanlarına komşudur. Batısında Kimya Sanayicileri OSB ve İstanbul Anadolu Yakası OSB, kuzeyinde ve kuzeydoğusunda İstanbul Tuzla OSB ve doğusunda ise çeşitli fabrikalara ait depo alanları yer almaktadır. Dolayısıyla alanın bulunduğu çevre sanayi bölgesi olma hüviyetini korumaktadır. Üretim faaliyetlerinin sektörel analizi ise karma bir üretim yapısını yansıtır. Kimya, metal, makine, plastik gibi sektörlerle ait üretim tesisleri bölgede en fazla iş yerine sahip sektörleri oluşturmaktadır. Boya ve vernik sektörüne ait iş yeri sayısı ise sadece 1 adettir (Şekil 35).

Şekil 35: Birlik OSB'de üretimin sektörel dağılışı.



Kaynak: (Birlik Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi t.y.).

Bölgeye yakın bir yerde konumlanan bir diğer organize sanayi bölgesi ise Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi'dir. Tuzla'da yukarıda geçen OSB'ler günümüzde karma yapılı bir üretim sürecine geçmiş olsalar da Kimya Sanayicileri OSB'de faaliyet gösteren firmaların yaklaşık %80'ine yakını doğrudan veya dolaylı olarak kimya alanında faaliyet göstermektedir. Bunun dışında plastik, metal, mobilya gibi alanlarda da faaliyetler yürütülmektedir. Yasal olarak ise mülkiyete yönelik çeşitli yasal zorlukların sonucunda 2001 yılında 720.000 m<sup>2</sup> alan üzerine kurulan bölgede 163 parselde 153 sanayi tesisi faaliyetini sürdürmüş ve doluluk oranı %98 seviyelerine ulaşmıştır. Bugün hâlihazırda yöre halkıyla başlayan davalar süreci sona ermiş ve 163 tesisten 161 tanesinin mülkiyet tapuları dağıtılmıştır (KOSB, 2014).



### 3.2.2.7. İstanbul Tuzla Organize Sanayi Bölgesi

Tuzla'da faaliyet gösteren OSB'lerden karma yapıda olanlarından biri de 2000 yılında dönemin Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın oluruyla tescillenen Tuzla Organize Sanayi Bölgesi'dir. Tuzla'daki diğer OSB'lere göre daha uzak bir konumda bulunan bu bölge idari olarak Tepeören Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. 640.000 m<sup>2</sup>'lik alan üzerine kurulu olan bölgede 430.000 m<sup>2</sup>'lik alan sanayi faaliyetlerine ayrılmışken, kalan alanlar ise yol ve yeşil alan olarak kullanıma sunulmuştur. Üretim faaliyeti açısından karma üretim yapısına sahip bölgede, genellikle orta büyüklükte işletmeler yer almaktadır. Altyapı, üstyapı ve ulaşım anlamında bölgede herhangi bir problem bulunmamaktadır (İTOSB, 2012).

İstanbul'da sanayisizleşme bu çalışma kapsamında fabrikalar üzerinden ele alınmıştır. OSB'ler ise hem alansal büyüklük hem de üretilen değer açısından birçok fabrikadan daha fazla etki alanına sahiptir. Kuruldukları ilk zamanlarda şehrin dışında yer alan OSB'ler zamanla alansal yayılmanın hızlanmasıyla şehir içinde kalan alanlara dönüşmüştür. Bu çalışmanın esas konusunu oluşturan ve fabrika alanları üzerinden gerçekleştirilen sanayisizleşmenin gelecekte yerini OSB'ler üzerinden şekillenen bir sanayisizleşme sürecine bırakması beklenebilir<sup>3</sup>. OSB'lerin dönüşümünün ise fabrikalara göre daha kolay olacağı düşünülebilir. Ancak bu dönüşümün İstanbul'un farklı yerlerindeki sanayisizleşme faaliyetlerinden çok daha farklı ve büyük ölçekte toplumsal etkilerinin olacağı, nüfusun yapısının önemli oranda değişeceği de açıktır.

---

<sup>3</sup> OSB'lerin sanayisizleşme hamleleri neticesinde dönüşümünün sinyalleri 2017 yılında verilmiştir. Dönemin Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü yaptığı açıklamada sanayi sitelerinin şehrin dışına taşınacağını belirtmiştir. Daha detaylı bilgi için bkz: (Akıncı, 2017).

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞMENİN EŞİĞİNDE KÜRESEL BİR KENT YARATMA ÇABALARI

#### 4.1. İstanbul İçin Hazırlanan Planlarda Öngörülen Sanayisizleşme Politikaları

İstanbul'da veya dünyanın başka bir şehrinde herhangi bir bölgenin planlanması ihtiyacı yerleşme kavramının doğal bir sonucudur. İnsanoğlu ilk şehir sistemlerini oluşturduğu dönemden beri şehir ve şehirsiz mekân üzerinde sistematik, dinamik ve karmaşık birtakım düzenlemeler içerisine girmiştir (Mumford, 2013: 47). Bu anlamda İstanbul günümüzde ulaştığı kalabalık nüfus ve iç içe geçen iktisadi fonksiyonlarıyla bu karmaşıklığı bünyesinde barındırmaktadır. 1950'li yıllarda başlayan kırdan kente göç hareketleri, İstanbul'da ve diğer büyük şehirlerde doğal ve yapay çevre üzerinde ciddi etkiler bırakmıştır. Doğal çevre üzerinde hissedilen baskı, kendisini yeşil alanların azalması olarak ortaya çıkarırken, yapay çevrede ise yeşil alanlardan boşalan mekânların hızlı bir yapılaşmaya başlamasına neden olmuştur. Bu iki unsurun birbirini olumsuz yönde desteklemeleri sonucunda İstanbul'da sürdürülebilirlik kavramı kısa zaman içinde olmasa bile yakın gelecek için sorgulanır hale gelmiştir. Plansız yerleşen sanayi alanları ve bunların etrafında sıralanan gecekondu mahalleleri 20.yy İstanbul'unda sürdürülebilirlik kavramının sorgulanmasına neden olan etkenlerin başında gelmektedir. Gecekonduların yasallaştırılması, çeşitli çevre planları kısa zaman zarfında doğan bu problemleri görünmez hale getirmeye çalışan yasa koyucuların kolay çözüm yolları olmuştur.

İstanbul'un yaşam kalitesinin<sup>1</sup> ilçelere göre değişen etkileri neticesinde günümüzde de planlama yaklaşımlarında farklılaşmalar olmuştur. Fakat buradaki

---

<sup>1</sup> İstanbul'un yaşam kalitesine dair yakın zamanda yapılan bir çalışma neticesinde İstanbul ilçelere göre çeşitli kriterler kullanılarak analiz edilmiştir. Demografik yapı, eğitim, sağlık, ekonomi, ulaşım, çevre, sosyal yaşam başlıkları altında sorgulanan yaşam kalitesi araştırması neticesinde Kadıköy'ün İstanbul ilçeleri arasında yaşam kalitesi açısından en önde geldiği tespit edilmiştir. Son sırada ise Esenler ilçesi yer almaktadır. Ulaşımın önemli bir sorun olarak ortaya çıktığı çalışmada ulaşım sorununun aile ve akraba ilişkileri üzerinde negatif etki yarattığı tespit edilmiştir. Ayrıca İstanbul'da yaşam kalitesini olumsuz etkileyen diğer unsurlar arasında konut küçüklüğü, donatı alanı eksikliği, doktor ve sağlık personeli yetersizliği ve güvenlidir. Çalışma en temel başlıkta İstanbul'un ana sorunlarını trafik, nüfus yoğunluğu ve asayiş olarak özetlemektedir (Şeker, 2011).

planlama yaklaşımında dikkat edilmesi gereken nokta aktörlerin değişmiş olmasına karşılık yasa koyucunun da şehirselleşme üzerindeki tasarruf hakkını sonuna kadar kullanmak istemesidir. Günümüz şehirselleşme politikaları, planlama yaparken bütüncül olmak yerine parçacı ve küçük müdahaleler yapmayı tercih etmektedir. İstanbul için hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı da bir arazi kullanım planı olarak hazırlanmış fakat bu planda da bir bütünlükten çok küçük alanların planlanması ile bütünün meydana getirilmesi yöntemi benimsenmiştir (Kahraman, 2006: 94). Plana dair getirilen eleştirilerin en önemlisi planın temel hedefleri, yasal ve yönetsel altyapıyı, uygulama araçlarını ve bir bütün olarak süreci planlamak yerine daha çok müdahale alanlarını göstermesidir. Parçacı müdahalelerin İstanbul'daki uygulaması ise kentsel dönüşüm projeleri olarak belirmiştir. Nihayetinde Çevre Düzeni Planı, üst ölçekli bir planlama anlayışının disiplinli bir uygulamasını içermemektedir (Kahraman, 2006: 94-95). 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'na ek olarak hazırlanan bir diğer plan ise 1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planıdır. Her iki planın da İstanbul'a dair yönelimleri aradan geçen 12 senelik zaman diliminde somut bazı örneklerle belirginleşmiştir. Fakat planlara dair alınan kararların çoğu yerde uygulanmadığı, hatta tersi kararlar alındığı plan raporlarının incelenmesiyle anlaşılmaktadır.

#### **4.1.1. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı**

İstanbul'un geleceğinin daha planlı bir hat üzerinden yürütülmesi amacıyla uygulanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2004 yılında dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) arasında imzalanan bir protokolle ilk kez gündeme gelmiştir. Sonraki süreçte 14.07.2006 tarihinde İBB Meclisince kabul edildikten sonra 22.08.2006 tarihinde İBB Başkanlık oluruyla yürürlüğe girmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 87). Plan ilk etapta İstanbul'un geleceğine dair eğilimleri ortaya koymaya çalışsa da iktisadi sektörlerin şehirdeki geleceğini de yönlendirmektedir. Bu yönlendirmede sanayinin İstanbul dışına doğru geçiş yapma eğilimleri planda vurgulanan ve altı çizilen konular arasındadır. Plan genel olarak İstanbul'a ve yakın çevresine dair geleceğe ilişkin bakış açısının ne olacağını göstermektedir.

Geleceğe ilişkin ana bakış, İstanbul'a dair iyi temennilerle başlamaktadır. Planın giriş kısmında dönemin İBB Başkanı Kadir Topbaş'ın vurguladığı esas konu şehrin kuzeye kayma eğilimidir. *“Günümüzde doğu-batı yönlerine ilave olarak, kentin yaşam desteklerinin yoğunlaştığı kuzeye yönelik gelişme eğiliminin kontrol altına alınması elzemdir. Ayrıca, tarihinde üç medeniyete beşiklik ve iki imparatorluğa başkentlik yaparak bir dünya kenti konumu kazanan İstanbul; öz değerlerini yitirmeden günümüzde de küresel önemini sürdürmeli ve yarışan kentler arasında daima ön saflarda yerini korumalıdır.”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006). Burada vurgulanan ve sınılanması mümkün olan iki temel husus vardır. Birincisi kentin kuzeye doğru kayma eğiliminin rahatsız edici bulunmasıdır. Fakat planın kabulünden sonra geçen 10 yıllık devrede aksine İstanbul'un kuzeyi imar faaliyetlerine konu olmuştur. Üçüncü Havaalanı Projesi, Üçüncü Köprü gibi projeler kuzeydeki arazilerin değerini arttırmış ve buraların imara açılması 2B uygulamalarıyla hayata geçirilmiştir. İkinci husus ise son dönemin moda kavramı olan “küresel kente” yapılan vurgudur. İstanbul bu sıralamada Türkiye'yi temsil eden yegâne şehirdir. Bu nedenle tarihi, doğası ve tüm bileşenleriyle pazarlanmalı anlayışı hâkim hale gelmeye başlamıştır. Bunun ilk somut adımı 2010 İstanbul Kültür Başkenti projesiyken, en popüler araçları ise kimi yerlerde sanayisizleşmeyi araç olarak kullanan kentsel dönüşüm projeleridir.

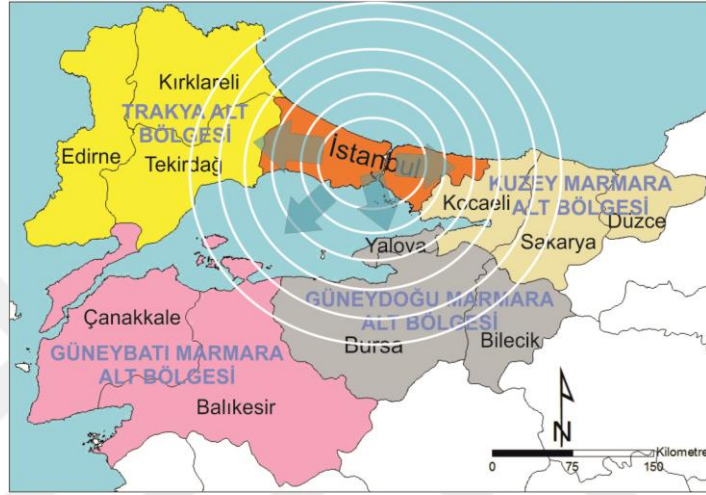
Planda İstanbul'un çevre bölgelerine dair de birtakım yaklaşımlar ele alınmıştır. Bu kapsamda İstanbul'un çevresi<sup>2</sup> Trakya (Tekirdağ, Kırklareli, Edirne),

---

<sup>2</sup> Türkiye'de kentlerin planlanmasına dair bir süreklilikten bahsetmek mümkün değildir. 1982 yılında hazırlanan bir çalışmada Türkiye'de yerleşme merkezlerinin kademelenmesi araştırılmıştır. Çalışmada Türkiye'de yerleşme merkezlerinin kademelenmesi 7 kademe derecesinde değerlendirilmiştir. Raporu Çevre Düzeni Planı'ndan ayıran temel farklılık İstanbul'un etki sahasını tüm Türkiye olarak belirlemesidir. 7 kademe derecesine ayrılan çalışmada İstanbul tek başına 7. kademe merkez olarak seçilmiş, 6. kademe merkezin kentlerinde olmayan mal ve hizmetlerin etkisi altında olduğu, bu anlamda ülkenin tek metropol kenti konumunda olduğu belirtilmiştir. Hatta 3.kademe merkezlerden dahi gerçekleşen mal ve hizmet akışlarının doğrudan İstanbul'la bağlantılı olduğu vurgulanmıştır. Çalışmada 774.815 km<sup>2</sup> alan kaplayan Türkiye'de İstanbul'un etki alanının 657.277 km<sup>2</sup> olduğu, bu etki alanı içerisinde 1970 nüfusuna göre 35.605.176 kişinin yaşadığı belirtilmektedir (Başbakanlık Devlet Planlama Başkanlığı, 1982). Hakikatte İstanbul'un etki alanı kimi çalışmalarda 1982 raporuna göre değerlendirilebilir. Fakat İstanbul'da doğrudan sanayisizleşme sürecine maruz kalan fabrika alanlarının dışında sanayinin yöneldiği alanlar ağırlıklı bugünkü coğrafi sınırları içerisinde Marmara Bölgesi'dir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Çevre Düzeni Planı'nın İstanbul'un etki alanına dair sunduğu şema yanlış değil fakat eksiktir. Bu eksiklik bu çalışmanın sanayi boyutu değerlendirildiğinde herhangi bir sorun teşkil etmemektedir. Fakat daha detaylı bir grup çalışmasıyla

Kuzey Marmara (Kocaeli, Sakarya, Düzce), Güneydoğu Marmara (Bursa, Yalova, Bilecik), Güneybatı Marmara (Çanakkale, Balıkesir) alt bölgeleri olmak üzere 4'e ayrılmıştır (Şekil 36).

**Şekil 36:** 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'un etki sahaları.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan düzenlenmiştir.

İstanbul çevresinin planda bu şekilde kısımlara ayrılması kentte istenmeyen fonksiyonların bu bölgelere yerleştirilmek istenmesinden kaynaklanmaktadır. “*Bunu sağlayacak öncelikli ilke ise İstanbul’da yer seçmiş ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak güncel ilişkiler bütününde artık İstanbul’da konumlanmakla aşırı yığılmalar sonucu görece olarak dezavantajlı duruma düşen işletmelerin ve faaliyetlerin, Marmara Bölgesi içerisinde alternatif yerlere taşınması ilkesinin benimsenmesidir. Bu ilke; İstanbul’da konumlanması düşünülen, ancak aynı getiri düzeyini belki daha yüksekini, ülkenin ve Marmara Bölgesi’nin diğer yerlerinde konumlanarak da yakalayabilecek olan potansiyel işletme ve faaliyetlerin, İstanbul dışı alternatiflere yönlendirilmesi olarak da algılanmalıdır* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 14). Görüldüğü gibi temel söylemlerin birçoğu İstanbul’daki sanayinin çevreye doğru yayılması üzerine kurgulanmıştır. Bu durumu sanayisizleşmeyle bağlantılı

İstanbul’un etki sahasının sanayiyle olan bağının 1982 raporuyla paralellik taşıyıp taşımadığı sorgulanabilir.

yapan ise yayılma (desantralize) olma halinin bilinçli müdahaleler şeklinde gerçekleşmesidir. Geçmişte sanayi sonrası fonksiyonel kullanımlar bugüne nazaran daha basittir. Hâlihazırda sanayiden boşalan alanların gayrimenkul projeleriyle sermaye birikimine açılması, süreci farklılaştıran temel husustur.

Somut örnekler üzerinden hareket edilirse Ergene Havzası'nda sanayi faaliyetlerinin var olan olumlu ulaşım ağlarının da etkisiyle gelecekte önemini arttırması beklenmektedir. Ayrıca Edirne gibi tarihi kentler Osmanlı'dan kalan kültürel mirasın değerlendirilmesi aşamasında İstanbul'la bir etkileşim sürecine girmektedir. Buna ek olarak Çerkezköy-Çorlu sanayi bölgelerinin gelişmesinin etkisiyle İstanbul'daki tekstil, deri, kâğıt-karton, kimya-ilaç sanayinin buraya doğru taşınma eğilimi içerisinde olduğu belirtilmektedir. Ayrıca İstanbul'da sanayisizleşmeye eşgüdümlü Kocaeli, Sakarya ve Düzce'de E-5'e paralel yeni sanayi tesislerinin yoğunlaştığı da dikkati çeken tespitler arasındadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 16-22). Bölgeler bazında ilerleyen süreçte *“İstanbul'un batı ve doğu kanatlarını açarak batıda Edirne'ye ve doğuda Düzce'ye doğru uzanması, güneyde ise Bursa'nın batıda Bandırma ve Balıkesir'e, doğuda da Eskişehir'e doğru uzanmasıdır. Herhangi bir müdahalede bulunulmaması ve mekânsal gelişmenin kendi seyrine bırakılması halinde gerçekleşecek eksensel gelişme, anılan kanatlar üzerinde vücut bulacaktır. Söz konusu gelişme eksenlerine eklentiler oluşturmak üzere; yatırım projeleriyle desteklenen Bandırma-Çanakkale ve Balıkesir-Edremit uzantılarının yakın gelecekte kendini göstermesi de beklenmektedir”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 30). Nihai olarak adı İstanbul olmasa da İstanbul'dan sosyo-ekonomik olarak ciddi etkilenen ve belki de ona bağımlı şehirler topluluğu gelecekte karşımıza çıkacak kentsel ağ sistemini göstermektedir (EK 3; EK 4).

Planın en can alıcı noktalarından biri belki de İstanbul'a dair yapılan eşitsiz gelişim vurgusudur. *“Devlet'in kaynaklarının kısıtlı olduğu dönemlerde ekonomik kalkınmanın sağlanması ve ulusal sanayinin geliştirilmesi amacıyla, yatırımların genellikle kaynakların bol ve ulaşım olanaklarının iyi olduğu batı yörelerine yönlendirilmesi sonucu ortaya çıkan bölgeler arası dengesizlik, başta İstanbul'un ve komşu illerinin çekiciliğiyle zaman içerisinde artmıştır”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 45). Ayrıca *“ülkenin doğu ve batısı arasında çok önemli gelir*

*farklılıkları bulunmaktadır. Bu durum Türkiye'nin ekonomik gelişmesinde ve özellikle Avrupa ile bütünleşmesinde önemli sorun alanlarının başında gelmektedir. Türkiye'deki ortalama gelirin Avrupa Birliği ortalamasına göre düşük olması yanı sıra gelirin dengesiz dağılımı da önemli bir engeldir” (İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 2006, s. 46). Netice itibariyle İstanbul'un bu eşitsiz gelişimi, planda rahatsızlık duyulan konuların başında gelmektedir. Fakat aynı zamanda bu durumun İstanbul'un küresel pozisyonunu güçlendirici bir role de sahip olduğu vurgulanmaktadır. Bu da planı hazırlayanların bir ikileme düştüğünü göstermektedir. Buna göre hem İstanbul'dan vazgeçememe hem de İstanbul'un gelişiminden rahatsızlık duyma gibi çelişkiler plandaki ikilemi yansıtmaktadır.*

İstanbul'un nüfus artış hızı gibi birçok konuda Anadolu şehirlerinden önde olduğu vurgulanırken, ekonomik sektörlerin dağılışında da üstünlüğe sahip olduğu belirtilmektedir. Türkiye'de çalışan nüfusun % 27'sinin Marmara Bölgesi'nde, bu oranın da % 51'inin İstanbul'da yer aldığı belirtilmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 52). Yani İstanbul tek başına Türkiye'de çalışan nüfusun hatırı sayılır bir kısmını bünyesinde barındırmaktadır. Fakat bununla beraber işsizliğin de %12,7 ile Türkiye ortalaması olan %6,5'in çok üzerinde olduğu da vurgulanan diğer temel hususlar arasında gelmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 52). Ekonomik sektörlerdeki dağılışa bakıldığında ise İstanbul'un %32'sinin sanayi, %60'ının hizmetler %8'inin de tarım sektöründe istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Her ne kadar 2000'li yıllardan sonra sanayinin Marmara Bölgesi'nin diğer illerine<sup>3</sup> geçişi söz konusuysa da planda İstanbul'un ve Bursa'nın sanayi alanındaki hâkim görünümlerini korudukları vurgulanmaktadır.

Bu hususta belirtmek gerekir ki planda vurgulanmayan temel eksiklik bu sanayi faaliyetlerinin yapısıdır. Neoliberal yapılanmada küçülen ve mikro hale gelen

---

<sup>3</sup> Marmara Bölgesi'ndeki sanayinin desantralize olmasının sonuçları üzerine birtakım çalışmalar mevcuttur. Bu çalışmalardan biri olan (SÖNMEZ, 2016)'da İstanbul'dan Tekirdağ'a yönelen sanayinin Tekirdağ'da yarattığı etkilere değinilmektedir. Çalışma sanayinin etkisini yeni belediye oluşumları, nüfus artışı ve mekânsal etki, spekülâtif baskı ve taleplerle üst ölçek ve planlara aykırı oluşturulan ve yerleşme kapasitesinin üzerinde nüfus/alan öngören alt ölçekli planlar ve bu planların sanayi alanlarına göre konumları arasındaki ilişki olarak üç eksenle ele almaktadır. Çalışmaya göre Tekirdağ ve bağlı yerleşmelerde 450ha olan planlı sanayi alanları toplamı 2010 yılında 20 kat artarak 9.000 hektara, 167.000 olan il toplam nüfusu da 2010 yılında 545.000 kişiye çıkmıştır (SÖNMEZ, 2016: 143).

sanayi faaliyetleri İstanbul'daki sanayinin temelini oluşturmaktadır. Yani burada var olan %32'lik sanayinin payı her ne kadar yüksek bir rakam gibi görünse de detaya inildiğinde bu sanayinin Kâğıthane, Eyüp gibi ilçelerde varlığını hissettiren küçük sanayiye ait olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın da temel vurgularından olan küçük sanayi tesisleri, kimi zaman bir binada yüzlerce işçinin çalışması olarak kendini gösterirken, kimi zaman ise atıl bir depo veya dairenin bir sanayi kuruluşuna çevrilmesi olarak belirmektedir. Bunu sanayi alanlarının yüzölçümünün İstanbul'un yüzölçümü ile karşılaştırılması ile de anlamak mümkündür. 2009 verilerine göre İstanbul'un iki yakasında toplam sanayi alanı 104.767.075 m<sup>2</sup>'dir. İstanbul'un yüzölçümü ise 5.389.810.088 m<sup>2</sup>'dir. Bu iki rakamı yani toplam sanayi alanlarını toplam ilçe alanlarına oranı %1,9'dur (Tablo 8). Bu durum sanayinin esasında İstanbul'da kapladığı alansal genişliğinin ne kadar azaldığının somut bir kanıtıdır ve İstanbul'da küçük ölçekli sanayi faaliyetlerinin ağırlığının olduğunu doğrulamaktadır.

**Tablo 8:**İstanbul'da sanayinin alansal genişliği

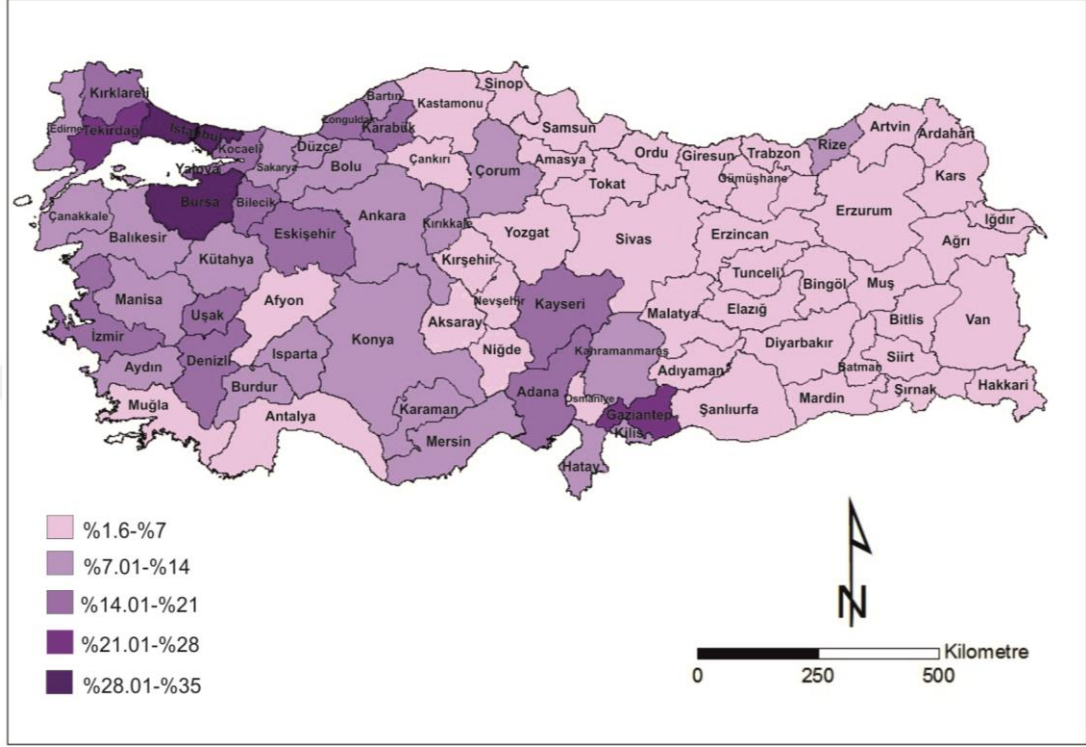
	<b>Toplam Sanayi Alanı(m<sup>2</sup>)</b>	<b>Sanayi Alanlarının Yakalara Dağılımı</b>	<b>Toplam İlçe Alanı(m<sup>2</sup>)</b>	<b>Sanayi Alanlarının İlçe Alanına Oranı</b>
<b>Batı Yakası</b>	63.060.593	%60	3.495.866.203	%1.8
<b>Doğu Yakası</b>	41.706.482	%40	1.893.943.885	%2.2
<b>Toplam</b>	104.767.075	%100	5.389.810.088	%1.9

Kaynak: İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 2006, s. 221

Sanayide çalışanların toplam istihdamdaki dağılışında Türkiye ölçeğinde bakıldığında ise eşitsiz gelişimin görünümleri elde edilebilir. Ülkenin doğusunda sanayide çalışanların oranı %1.6-%7'ler arasında değişirken, batıya doğru bu oran %14 -%35'ler arasına yükselmektedir (Şekil 37).



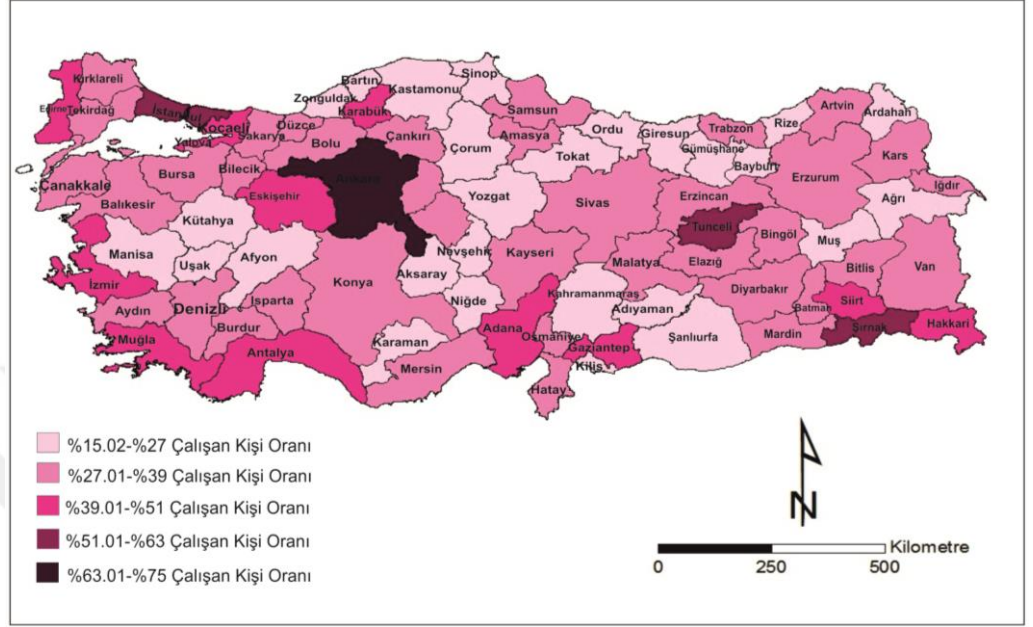
**Şekil 37:** Sanayi sektöründe çalışanların toplam istihdam içindeki oranlarının coğrafi dağılışı.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan düzenlenmiştir.

Planda Ankara'dan sonra İstanbul'da da hizmetler fonksiyonunun geliştiğine vurgu yapılmaktadır. Bu fonksiyonel değişim, İstanbul'un dünya şehirleri arasındaki önemini arttırmaktadır. İstanbul bu anlamda ulusal ve uluslararası şirketlerin yönetim merkezlerinin yer seçtiği, büyük ölçekli projelerin beşiği olan bir şehir olarak tanımlanmaktadır (Şekil 38).

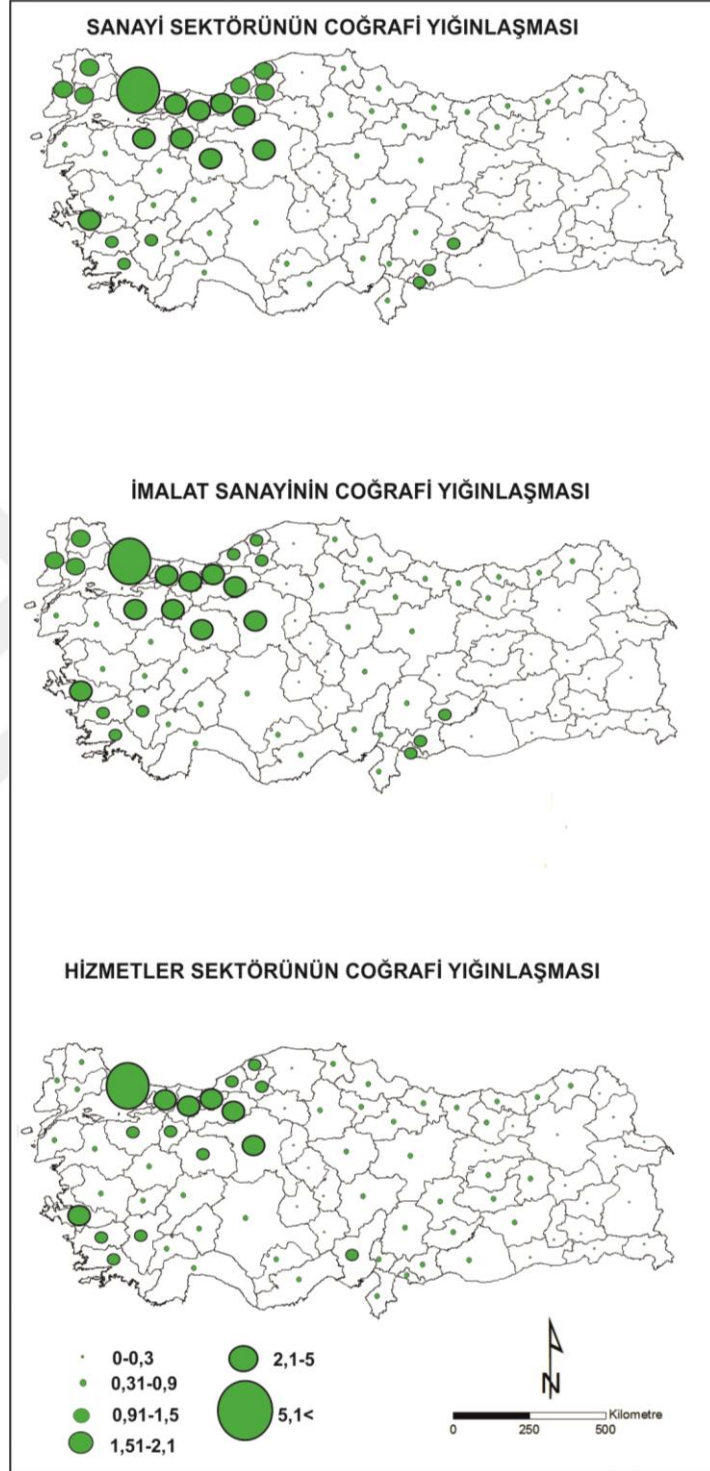
**Şekil 38:** Hizmet sektöründe çalışanların toplam istihdam içindeki oranlarının coğrafi dağılışı.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan düzenlenmiştir.

Sonuç olarak hem sanayi hem de hizmetler anlamında İstanbul ve yakın çevresi plan kapsamında ana yığılma odakları olarak tanımlanmaktadır. Bu yığılmanın coğrafi karşılığı ise İstanbul'un başta sanayi olmak üzere çevre şehirleri beslemesi ve oraya doğru yayılarak onların da gelişmesini sağlaması yönündedir. Bu durum hem sanayi, hem imalat sanayi hem de hizmetler sektörü için ayrı ayrı geçerlidir (Şekil 39). Sanayinin İstanbul'da konumlanan ve çevre şehirleri beslemesi yönünde yayılan sanayileşme ve sanayisizleşme eğilimleri mevcuttur. Planda belirtilen ve İstanbul'da çoğalan sanayi sektörlerinin başında tekstil sanayi gelirken, metal eşya, araç gereç sanayi ise Kocaeli, Sakarya, Bilecik ve Eskişehir yönünde yoğunlaşmakta (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 59) ve bu alt sanayi sektörlerinde İstanbul'da bir sanayisizleşme eğilimi görülmektedir.

Şekil 39: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'na göre sektörel yığılmalar.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan yeniden düzenlenmiştir.

SWOT analizleri mevcut konunun inceleme aşamasında güçlü ve zayıf yanları ortaya koymak, var olan fırsat ve tehlikeleri analiz etmek için kullanılan bir tekniktir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın SWOT analizleri kısmında sanayisizleşmeye doğrudan paralel bir diğer husus İstanbul'un öne çıkan avantajlarıdır. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası ve Altın Borsası'nın kurulmasının, yabancı sermayenin İstanbul'da yer seçim eğiliminin artmasının, ticaret hayatının canlılığının olması gibi etkenler SWOT analizindeki olumlu yönlerdir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 352). Analizin dikkat çeken yanı üretimsizliğin vurgulanmasıdır. Ekonomik yapısından bahsederken sanayi vurgusunun cılız veya bu kadar sönük kalması İstanbul'u finansal araçlarla kalkındırma hamlesinin göstergesidir. Bu durumun yarattığı temel kırılganlık ise kriz esnasında ekonomik yapının direnç gücünün zayıflaması veya krize karşı refleksif tepkilerin sönük kalmasıdır.

SWOT analizinde çarpıcı konulardan biri İstanbul'un sanayi yapısının analizidir. *“Kent içinde kontrolsüz gelişen, konut alanlarında sıkışmış, dağınık, nitelsiz ve kalitesiz konut-altı imalat atölyeleri mekânsal düzenleme eksikliğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, İstanbul'da gelişmesi hedeflenen sanayi alanlarının organize bir şekilde düzenlenmesi ve konut politikalarıyla desteklenmesi ve iş yeri-konut ilişkisi dengesinin kurulması önemli faktörler arasında yer almaktadır”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 353). Bu çalışmanın da tespitleri arasında yer alan İstanbul'da küçük parçalı sanayinin hâkimiyeti plan yapıcılarının da rahatsızlık duydukları en önemli unsurdur. Bu durum, plan raporunun çeşitli bölümlerinden de anlaşılmaktadır.

Nihai olarak planın sentez kısmında ilk defa İstanbul'da büyük ve küçük sanayi tesislerine yönelik somut adımlardan bahsedilmektedir. *“Müdahale edilmesi gereken sanayi alanlarında; özellikle işlevi farklılaştırılacak bölgelerde, belirlenecek kriterlere göre küçük imalatın (1-50 kişi çalıştıran işletmelerin) faaliyetlerini sürdürmesi gerekmektedir. Yani, süreç içerisinde sektörel dönüşümler ve alt bölgelerde yaşanacak değişimler dikkate alınarak, işlevi farklılaştırılacak bölgelerde küçük ölçekli imalatlar korunmalıdır”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 432).

Böylece İstanbul'da sanayinin gelecekte ne olacağına ilişkin bakış açısı da şekillendirilmiştir. Neoliberal yapılanmanın küçük, ucuz ve kayıt dışı hatta kimi zaman merdiven altı olan üretim tesisleri gelecekte de mevcudiyetini koruyacak, büyük sanayi tesisleri zaman içinde şehir dışına çıkmaya zorlanacaktır.

#### **4.1.1.1. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Sanayiyle İlgili Alınan Kararlar ve Yansımaları**

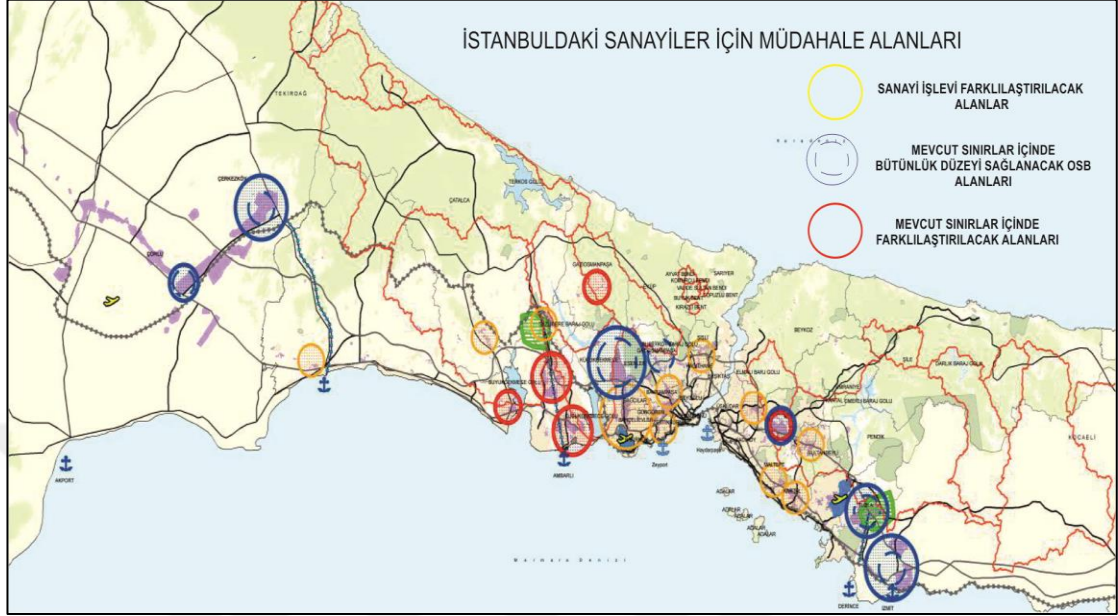
Planın muhtelif bölümlerinde İstanbul'daki sanayinin yapısının düşük katma değer üreten ve ağırlıklı olarak tekstil, mobilya gibi sektörlerle dayalı bir yapıda olduğu belirtilmektedir. Belirtilen bu sanayinin dönüşümünü ise 3 ana etapta gerçekleştirilmesi düşünülmektedir. Bunlar “işlevi farklılaştırılacak sanayi alanları”, “mevcut sınırları içinde sağlıklılaştırılacak alanlar” ve “kapasite doyurularak sağlıklılaştırılacak sanayi alanlarıdır” (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006: 431). Bu çalışmanın doğrudan konusu olması itibarıyla bu bölümde işlevi farklılaştırılacak sanayi odakları üzerinde durulacaktır. Bu alanlar aynı zamanda sanayisizleştirilecek alanlara da karşılık gelmektedir.

Plan kapsamında işlevi farklılaştırılacak sanayi alanı 28'dir. Diğer iki başlıktaki sanayi alanları sayısı ise toplamda 8'dir. İşlevi farklılaştırılacak alanlar kendi içinde 3 dönüşüm mekânına ayrılmıştır. Bunlar içme suyu havzalarında (Mimar Sinan, Çatalca-Merkez, K.Çekmece-Tevfik Fikret, Gaziosmanpaşa-Esentepe, Arnavutköy, Avcılar-Firuzköy, Ümraniye-Oto Sanayi, Samandıra ve Sultanbeyli), merkezde (Kasımpaşa, Kağıthane- Gürsel, Şişli-Hürriyet, Gültepe, Levent Oto Sanayi, Bağcılar, Güneşli, Güngören, Topkapı-Maltepe, Zeytinburnu, Bayrampaşa, Dudullu OSB, Maltepe, Pendik, Kartal), kentin çevresinde (Silivri ve Tuzla)'dır<sup>4</sup> (Şekil 40).

---

<sup>4</sup> Planın öngördüğü müdahale şekilleri aradan geçen 12 senede birtakım örneklerle somutlaşmıştır. İşlevi Farklılaştırılacak Fabrika alanlarına plan kapsamında şunlar örnek verilebilir:  
Kartal Yunus Çimento Fabrikası (1929-2013)  
Bahçelievler Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası (1967-)  
Altınyıldız Fabrikası (1977-2010)  
Zeytinburnu Şişecam Şişe Fabrikası (1967/1969-2013)  
Bayrampaşa Erka Balata Fabrikası (1957-2009)  
Şişli Eczacıbaşı İlaç Fabrikası (1952-1992)

**Şekil 40:** İstanbul'daki sanayiler için müdahale alanları.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı.

Bahsi geçen bu alanların dönüşümü plan kapsamında tavsiye edilmekte olup, kesin bir bağlayıcılığı yoktur. Geçen zaman zarfında Kartal, Levent, Zeytinburnu, Kâğıthane, Şişli gibi yerlerdeki büyük sanayi tesislerinin dönüşümü daha hızlı olmuşken, diğer alanların dönüşümü küçük sanayi tesisleri ağırlıklı olduğu için daha yavaş ve daha görünür olmayan şekilde gerçekleşmiştir.

İstanbul için hazırlanan bu planın önemi nedeniyle Marmara Bölgesi'nden ayrı olarak düşünülmesi imkânsızdır. Ancak Marmara Bölgesi'ni kapsayacak bölgesel bir planın olmaması Çevre Düzeni Planı'nın böyle bir bölgesel planlama arayışı içerisine girmesine sebebiyet vermiştir. Bu anlamda planda bahsi geçen "ihtisas kentleri" kavramı bölgesel gelişmenin önemini vurgulayan en önemli unsurdur. Bu kavram aynı zamanda çok merkezli ve dengeli kalkınmaya işaret etmektedir. Bu anlamda yukarıda belirtilen İstanbul'daki işlevi değiştirilecek

Şişli Roche İlaç Fabrikası (1971-2005- Üretimin durması)  
Bağcılar Edip İplik Fabrikası (1971-2005- Üretimin durması)  
Bakırköy Aksu İplik Fabrikası (1952-1994-Üretimin durması)  
Bakırköy Bez Fabrikası(Sümerbank) (1850-2008-Fabrika Yıkılış Tarihi)  
Bayrampaşa Pancar Motor Fabrikası (1956-2011)

alanlardaki sanayinin çevre illere kaydırılması hususu, aynı zamanda bu illerin de kendi içinde ihtisaslaşmasına imkân tanımaktadır. Hatta bu açıdan sadece bölge düzeyinde değil, Türkiye genelinde yayılımına dair birtakım planlama yaklaşımları sergilenmiştir. Bölge için İstanbul'un doğu ve batı kısımlarının tarım ve tarıma dayalı sanayi faaliyetlerinin geliştirilmesi buna ek olarak güneyinde yer alan Bursa, Bilecik gibi illerle bu sanayi faaliyetlerinin güçlendirilerek sürdürülebilir bir topyekûn kalkınmanın da gerçekleşmesi hedeflenmektedir. Bunun yanında deniz, güneş, kum üçlüsünün sunduğu imkânlar, bölgesel ölçekte turizm potansiyeli olan alanların da planlama kapsamında değerlendirilmesine imkân tanımaktadır.

İstanbul'un özellikle sanayi fonksiyonundan bu şekilde uzaklaştırılma çabası Türkiye'nin sanayileşme sürecinin olumsuz gelişimini gidermeye yöneliktir. Tarihsel gelişim sürecinde sanayinin İstanbul'a yığılması eşitsiz gelişmeyi teşvik etmiştir. Dolayısıyla hazırlanan planda özellikle sanayinin bölge illerinden Anadolu'ya kaydırılması düşüncesi gerçekleştirilmesi düşünülen hedef olarak olumlu karşılanabilir. Fakat Türkiye tarihi boyunca çeşitli defalar denenmiş bu girişimin başarısı ise yasa yapıcıların kararlığına ve zamana bağlıdır. Fakat genel manada planın sanayiye yaklaşımı İstanbul'da sanayisizleşmeyi tetiklemektedir. Eleştirilebilecek en önemli nokta ise şehre ilişkin bu kadar büyük ölçekte sanayisizleşme vurgusu yapılırken şehri var eden nüfusa dair projeksiyonların yok denecek kadar az olmasıdır. Genellikle işlevi değiştirilen büyük sanayi alanlarının gayrimenkul yatırımına açılması çevresindeki yerleşmelerde yaşayanların işsiz kalmalarına uzun vadede ise şehirde bir fazlalık durumuna dönüşmelerine neden olabilecektir. Dolayısıyla gerçekleştirilecek dönüşümün hem ekonomik hem de toplumsal ilişkilerinin düşünülmesi ve uygulanması önem kazanmaktadır.

#### **4.1.2. 1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı**

1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 1/100.000'lik Çevre Düzeni Plan'ının sosyo-ekonomik kararlarını mekâna indirmek ve alt ölçeklere uyarlanmasını sağlamak için tasarlanmıştır. Böylece 5216 sayılı Büyükşehir Kanunu uyarınca hazırlanması gereken Çevre Düzeni ve Nazım İmar Planları da tamamlanmıştır. Bundan sonraki süreçte ise 1/5000'lik ve 1/1000'lik nazım ve

uygulama planlarının hayata geçirilmesi süreci başlamaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 1).

Planın ana amacı Çevre Düzeni Planı ile paralellik taşımaktadır. İstanbul'u küresel bir merkez yapmak ve dünya kentleri arasında yarışabilirliğini arttırmak sürecin ana amacıdır. Bunu yaparken İstanbul'a dair yapısal sorunların, gerçekçi çözüm önerileriyle desteklenmesi de planda önerilen hususlar arasındadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 16). Fakat kentteki hâkim sektörel değişimin de tetiklediği eşitsiz gelişme, İstanbul'u tehdit eden en önemli sorundur. İstanbul'da özellikle merkezi kesimlerde gelişen kapalı siteler, rezidanslar, AVM'ler şehir içinde adeta farklı bir yapı yaratırken, bu yapının dışında yoksul yerleşmeler, işsiz nüfus grubu da hızla artmaktadır. Var olan bu çelişkiler İstanbul'a dair en önemli tehdit ve sorun olarak karşımızda durmaktadır. Planda bu duruma duyulan kaygı şu şekilde ifade edilmektedir: *“İstanbul'un finans ve üretim sektörünün sermaye hareketlerinden kaynaklanan ulusal ve uluslararası krizlere karşı dayanıklılığı, kısa vadede sağlanamamaktadır. Sanayi iş gücünün üretim sektöründeki yapısal dönüşümlerden olumsuz etkilenmesi, işsizlik ve yaşamdan dışlanmaları beraberinde getirmekte ve kentin Sosyo mekânının da aşındırıcı nitelikte etkiler oluşturmaktadır. Krizler nedeniyle yaşanan işsizlik sorunu İstanbul'un sosyo-mekansal yapısını, özellikle çeperdeki ilçelerini, olumsuz etkilemektedir. İş gücü havuzunun, sanayinin üretim dışı kalması ya da desantralizasyonu durumunda, yapısal krize girmesini ve olası işsizliğin önlenmesini amaçlayan pro-aktif çerçeve programların hazırlanması gerekmektedir”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 29).

Planın sanayiye yönelik olumlu yanlarından biri K.Çekmece ve B. Çekmece göller ve kuzey ormanlarını korumaya yönelik tavrıdır. Bu amaçla Hadımköy'de yer alan sanayi kuruluşlarının bu alandaki baskıyı azaltmak için Kıraç ve Beylikdüzü'ne taşınması alınan olumlu kararlardan biridir. Hadımköy'ün ise lojistik sektöründe öne çıkan bir yapıya büründürülmesi planlanmaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007:34). Bunun dışında plandaki diğer vurgulanan unsur Anadolu Yakası'na dairdir. Özellikle 3.Köprü'nün kuzey ormanları üzerindeki potansiyel tehlikesi Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün zamanında yaptığı yıkıcı tahribat üzerinden örneklendirilmektedir. Bu nedenle kurulacak 3. Köprü'nün güzergâhındaki alanların



yasal ve yönetsel koruma bağlarının güçlendirilmesi, yasakların genişletilmesi önerilmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 41-42). Fakat aradan geçen 9 yılda 3. Köprü'nün yaratacağı tahribatı önlemek için özel bir yasalar dizisi uygulamaya konmamıştır. Plan kapsamında hem sanayinin hem de var olan gelişimin kuzey ormanları üzerindeki baskıyı hafifletmesi için Anadolu Yakası'nda raylı ulaşımın Kurtköy- Tuzla arasına uzatılması, Kartal'ın MİA'ya alternatif bir alt bölge olarak tasarlanması gibi atılımlardan bahsedilmiştir. Bu adımlar günümüzde somut olarak uygulanmaya başlamışsa da uygulanma hızı oldukça yavaştır. 3.Köprü'nün hizmete girmesi önleyici faaliyetlerden hızlı olmuş, potansiyel riskler de artma eğilimi içerisine girmiştir.

Planın teorik boyutta tartıştığı son husus ise sanayisizleşme sonrası bu alanların alacağı kullanım fonksiyonlarına dairdir. Çalışmada bu alanlar hem Avrupa hem de Anadolu Yakası'nda çeşitli öngörülerle planlanmıştır. *“İstanbul'un ekonomik dönüşümünde alana ve mekâna ilişkin iki ana politika oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi, merkezde sanayi alanlarının boşaltılmasıyla oluşacak alan kapasitesinin bilgi ekonomisi, kültür endüstrileri ve hizmetler sektörüne yönelik kullanılmasıdır. Bu kapasitenin yoğunlaştığı alanlar, MİA'nın gelişme alanı olarak belirlenmekte ve İstanbul'un yönetim merkezi fonksiyonlarının buralardan yürütülmesi öngörülmektedir. Diğeri ise, metropolün iki ucunda yer alan Silivri ile Kurtköy ve Ağva bölgelerinde sınırlı da olsa bilgi ekonomisinin bileşenlerinin gelişebileceği çekim merkezleri ve gelişme alanlarının sağlanmasıdır. Bu bölgelerde yer alacak kullanımların başlıcaları, üniversiteler, bilim ve teknoloji geliştirme alanları, sağlık alanları, kongre, konferans merkezleri vb.dir. Yığılma ekonomilerinden yararlanılarak oluşturulacak üretim hizmetleri yoğunlaşmaları, orta ölçekli sanayi yatırımlarının İstanbul'dan bölgeye desantralizasyonunun gerçekleşmesi için köprü görevi görecektir”* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 47). Görüldüğü üzere sanayiden arta kalan ve yeni gelişme odakları sanayi kentinden farklı olarak kültüre, finansa adapte olmuş bir yapıya büründürülmektedir. Bugün bahsi geçen alanlarda bu çalışmalar yavaş da olsa devam etmektedir. Özellikle Kurtköy- Sabiha Gökçen Havaalanı güzergâhındaki çalışmalar, Gebze'deki TÜBİTAK'ın bilimsel faaliyetleri için yapılması bu çalışmaların başlıcalarıdır.

1/25.000'lik planda bazı alanların detaylı planlarının yapılması gündeme gelmiştir. Örnek olarak Kâğıthane, Topkapı, Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa'daki sanayi alanlarının bir kısmının sanayisizleştiği tespiti yapıldıktan sonra, buraların Zeytinburnu Ambarları<sup>5</sup> da dâhil olmak üzere çalışma alanı olarak belirlenmesine karar verilmiştir. Planda çalışma alanından kastedilenin konferans, kongre, sanat, kültür merkezleri, eğlence, sergi merkezleri olduğu belirtilmektedir. Mevcut MİA'ya alternatif böyle bir gelişim aksında Kâğıthane alt merkez olarak tasarlanırken, Silivri'nin merkez olarak belirlenmiş olması MİA'dan kaynaklanan kuzeye gelişiminin seyri de ilk önce kentin batısına, sonra Anadolu Yakası'ndaki yeni gelişim merkezleri (Kartal-Kurtköy) sayesinde doğuya kayacaktır. Kentin konut ihtiyacının giderileceği alanlar ise Beylikdüzü, İspartakule, İkitelli çevresi olarak belirlenmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 64-65).

Bu kadar kapsamlı bir sanayisizleşme öngörüsü beraberinde sanayiden boşalacak alanlardaki nüfusun istihdam problemi sorununu gündeme getirmektedir. Planın buradaki yaklaşımı Gebze, Çerkezköy, Çorlu OSB'lerinde istihdamdır. Bu üç OSB'nin tam kapasite dolması halinde 174.000 kişiyi istihdam edeceği plan kapsamında öngörülmektedir. Ayrıca bu alanların, yani İstanbul'un çeperinde yer alan alanların Kapaklı, Karaağaç, Veliköy'de 2500 hektarlık sanayiye açılacak alanın faaliyete girmesi halinde 250.000-500.000 kişilik yeni istihdamın doğacağı vurgulanmaktadır. Doğal olarak tüm bu alanların İstanbul'dan boşalacak sanayideki istihdamın yeni mekânları olması düşünülmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 69). Fakat İstanbul'daki desantralizasyon süreçlerinde edinilen deneyimler bu sanayi alanlarının şehrin çeperine gitme eğilimlerinin oldukça düşük düzeyde kaldığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla buradaki sanayi faaliyetleri kurulurken işverenin sorun ve endişelerinin giderilmesi yanında, kent merkezleriyle entegre olacak ulaşım yapısının da iyi bir şekilde kurgulanması gerekmektedir.

---

<sup>5</sup> Zeytinburnu Ambarlı'da bulunan Nakliyeciler Sitesi son dönemde yazılı ve görsel basında adını sıklıkla duyurmuştur. Planın yönergesi doğrultusunda Nakliyeciler Sitesi yıkılmıştır. Çeşitli gerilimlere sahne olan bu süreç beraberinde işlevsiz alanlara yeni bir örnek oluşturmuştur (Ulusal Kanal, 2018).

Plan kavramı şehrin bütünü veya parçaları için uzun vadede kazandırılmak istenen fonksiyonların yazı ve haritalar yoluyla ifade edilmesidir. Bu anlamda İstanbul ilk defa bir çevre düzeni planına ve buna bağlı olarak oluşturulan 1/25.000'lik nazım plana kavuşmuştur. Fakat hazırlanan planlar ile şehir müdahalelere açık hale getirilmiştir. Özellikle yasa koyucunun etkisiyle alınan politik kararların yansımaları planda vaat edilen birçok hususun ihlal edilmesine veya gerçekleştirilememesine sebebiyet vermiştir. Buna kuzey ormanlarının durumu örnek gösterilebilir. Sanayisizleşmenin pozitif bir yansıması olarak planda sunulan kuzey ormanları, mutlak korunması gereken alanlar olarak defalarca çeşitli başlıklar altında belirtilmiştir. Fakat Tayakadın-Akpınar köyleri arasına yapılan Üçüncü Havalimanı (İstanbul Havalimanı) ve Poyrazköy-Garipçe köyleri arasına yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve yolları İstanbul'un son nefes alabilen yerlerini de inşa faaliyetlerine açmıştır. Özellikle iki köprünün İstanbul'un ulaşım problemini çözemediği gerçeği de ortadayken, üçüncü köprünün yapılması planlama kavramını devre dışı bırakmıştır. Bu durum birçok yasal itiraza rağmen gerçekleşmiştir. İstanbul Havalimanının tam olarak faaliyete başlaması ve ulaşım yollarının tamamlanmasıyla kara ve demir yoğunluğun artacağı, ormanların ve doğal ekosistemlerin tahribinin hızlanacağı ifade edilmektedir.

Plan kapsamında sanayisizleşmeyle beraber vaat edilen unsurlardan gerçekleştirilenler de mevcuttur. Bunlar arasında sayılabilecek en önemli unsur Kartal ilçesine biçilen roldür. Kartal, Beykoz'la birlikte İstanbul'un sanayileşme sürecinde Anadolu Yakası'nı temsil eden yegâne ilçelerdendir. Fakat planda Kartal'a merkez bir rol biçilmiş olması, buradaki sanayi tesislerinin hızla kapanmasına, bunun yerini hızlı bir sanayisizleşme sürecinin almasına neden olmuştur. Bu sanayisizleşme süreciyle hızla konut+ ticari imarlı ve yüksek emsalli gayrimenkul yatırımları hayata geçirilmeye başlanmıştır. Kartal- Maltepe D-100 (E-5) güzergâhında sık görülen bu müdahale biçimi bölgenin görünümünün kısa sürede değişmesine sebebiyet vermiştir. Bugün hâlihazırda sanayiden boşalan alanlara marka nitelikli gayrimenkul yatırımı devam etmektedir.

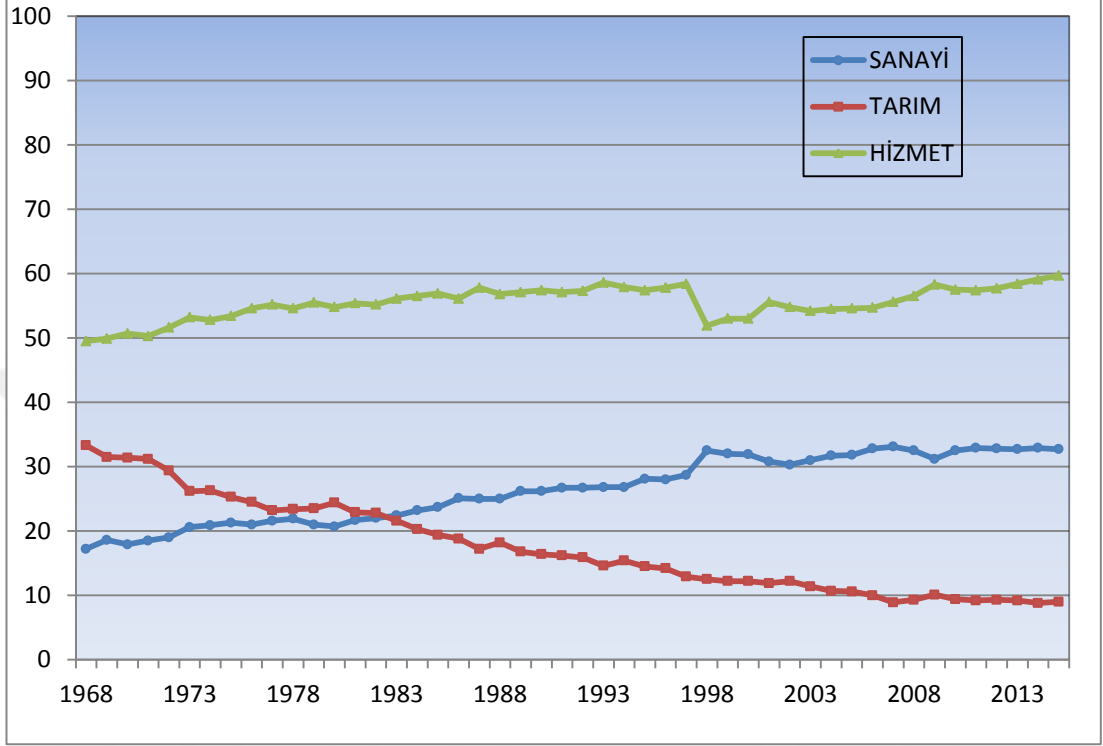
Sonuç olarak İstanbul'un sanayisizleşmesi için kurgulanan çevre düzeni planı ve nazım plan günümüzde hem yasal hem de uygulama anlamında birçok

değişikliğe uğramıştır. Kentin kuzey alanlarının da plana zıt bir şekilde imara açılması planlama kavramının ikincil bir konuma itilip, projeci yaklaşımın galip geldiğinin kanıtıdır. Sanayisizleşme sonrası oluşacak mekân arayışında ise ağırlıklı OSB'lerin veya İstanbul dışının gösterilmesi ise kente yönelik sanayisizleşme politikalarının çeşitsizliğini göstermektedir.

#### **4.2. Sanayisizleşmenin Eşiğinde Sanayide ve Diğer Ekonomik Sektörlerde Güncel Eğilimler**

Dünya genelinde ülkelerin ekonomik göstergelerindeki değerler kullanılarak gelişmişlik dereceleri ve yıllık büyüme oranları belirlenmektedir. Coğrafyada hâkim bakış açısı ekonominin tarım, sanayi, hizmetler olmak üzere üç ana bileşende değerlendirilmesidir. Gelişmiş bir ekonomide tarımın payının az, sanayinin önce fazla sonra giderek azalan oranlarda olması hizmetler sektörünün payının ise fazlalığı beklenmektedir. Hakikatte de gelişmiş dünya ülkelerinin GSYH'larına bakıldığında bu durumla paralellik vardır. Fakat Türkiye gibi sanayileşmesini geç kurmuş, gelişmekte olan ülkelerde bu beklenti tam anlamıyla gerçekleşmemektedir. Türkiye kendi bünyesinde bir tarım devrimi gerçekleştirememiş, geleneksel tarım modern araçlarla sürdürülmeye çalışılmıştır. Bu durum bulunduğu konumun da bir sonucudur. Tarımsal arazi kullanımına uygunluk bakımından toprakları fazla olmasına rağmen verim, istenilen düzeyde olmamıştır. Cumhuriyet'in ilk kurulduğu yıllardan 1980'li yılların başına kadar Türkiye ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayalı olarak gelişmiştir. Fakat 1960'larda ekonomi içindeki payı %30'lar seviyesinde olan tarımın payı düzenli olmasa da sürekli bir azalış trendi içerisine girmiş, 1980'li yıllarda %20'lere günümüzde ise %10'ların altına inmiştir (Şekil 41).

**Şekil 41:** Ana faaliyet kollarına göre sabit fiyatlarla gayri safi yurt içi hâsıla (%)



Kaynak: TÜİK, 2015, Ana Faaliyet Kollarına Göre Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurt İçi Hasıla-1987 Sabit Fiyatlarıyla.

Türkiye ekonomisindeki tarımdaki %10'luk pay, gelişmiş ekonomilerdeki tarımın GSYH'de kapladığı orana göre yüksektir. Tarımın ekonomiye katkısı açısından önemli olan ise modern tarım yöntemlerinin uygulanması ve tarım politikalarının sürekliliği ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. Özellikle Türkiye'de uzunca zamandır iyi tanımlanmış bir tarım politikasından söz etmek mümkün değildir. 1980'li yıllardan itibaren tarımsal alanlar hızla imara açılmaktayken bu durumun yarattığı ikilem kendisini enflasyon rakamlarında gıdanın payının yüksek olmasında göstermiştir.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Türkiye'de enflasyon son dönemde hızla artmaktadır. Görsel ve yazılı basında çıkan haberlerde gıda fiyatlarının enflasyon üzerindeki baskısı sıklıkla vurgulanmaktadır. (Eştürk & Albayrak, 2018)'in yaptığı çalışmada 2003-2017 yılları arasını kapsayan dönemde tarım ürünleri ve gıda fiyat artışlarının enflasyon üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Çalışma kapsamında gıda fiyatlarındaki değişimin enflasyonu kısa ve uzun vadede etkilediği tespit edilmiştir. Daha spesifik olarak gıda fiyatlarındaki %1'lik bir artışın enflasyon üzerinde yaklaşık % 0.79 oranında artışa tekabül ettiği anlaşılmıştır. Bu

Aynı göstergelerde diğerk bir iktisadi faaliyet kolu olan sanayinin gelişim eğrisi ise Türkiye’de ekonominin aldığı biçime göre dönemsel farklılaşmalara sahiptir. 1960’ların başında ülkede %20’ler seviyesinde olan sanayinin payı ithal ikameci sanayileşme modeli çerçevesinde 1980’lerin sonunda %30’lar seviyesini yakalamıştır (Şekil 41). İthal ikameci sanayileşme modelinin kendi içinde ülke ekonomisi açısından birtakım yapısal çıkmazları mevcuttur. Bunlar arasında en önemlisi bu sanayi faaliyetinin büyük ölçüde montaja dayanmasıdır. Yani üretimin ilk safhaları ve daha çok bilgiye dayanan kısımları gelişmiş ülkelerde üretilirken, son safha olan montaj kısmı ise gelişmekte olan ya da gelişmiş ülkelerde yapılmaktadır. Böylece kârın büyük bir kısmı ilk üretim safhasında bırakılırken, montajı gerçekleştiren ülke ise istihdam açısından bir rahatlama yaşamaktadır. Burada önemli olan detay günümüz sanayisinin artık AR-GE ve inovasyona dayalı bir sürece girmiş olmasıdır. Bu açıdan ele alındığında 2015 yılında Türkiye ekonomisi içinde sanayinin payının % 32 olması (Şekil 41) bu açıdan büyük anlam ifade etmemektedir. Önemli olan bilgiye dayalı bir üretim sürecinin yöneticisi olabilmektedir. Bu anlamda ülkemizde bir kısırlıktan söz edilebilir. Ayrıca bu kısırlılığa ülkedeki büyük sermayenin sanayiden beklediğini bulamama kaygısı da eklendiğinde ülkemiz sanayisinin geleceği adına parlak bir senaryo çizmek pek mümkün görünmemektedir.<sup>7</sup>

Ülkemiz sanayisine dair vurgulanması gereken bir diğerk önemli nokta sanayinin yer seçim tercihlerine ilişkindir. Bu çalışmanın da ilk bölümünde

---

anlamda enflasyonda kalıcı bir istikrar sağlanması isteniyorsa tarım politikalarında süreklilik, bununla beraber gıda fiyatlarında denetimin sağlanması gerekmektedir.

<sup>7</sup> Yasa koyucunun son dönemde görsel ve yazılı basında sanayiye yön vermek üzere birtakım açıklamaları bu durumu açıklamaktadır. Dönemin Başbakan Yardımcısı ve Ekonomi Bakanı Ali Babacan 2014 yılında verdiği demeçte sanayicinin paranın daha akışkan olması sebebiyle inşaat sektörüne yöneldiğini belirtmektedir. Bunun çaresini ise imar yasasının değişikliğine bağlamaktadır. “*İnşaatla kolay para kazanmanın önüne geçmek için imar yasası ele alınmalı. İmar yasasına yeni düzenleme gerekiyor*” (Dünya Bülteni, 2014). 2015 ve 2016’da görsel ve yazılı medya tarandığında hükümet yetkililerinin bu durumla ilgili açıklamalarına sıklıkla rastlanabilmektedir. Buna ek olarak Türkiye’de büyük sermayeyi oluşturan şirketlerin gayrimenkul sektörüne yöneldikleri anlaşılmaktadır. Örneğin, 1953 yılında kurulan Zorlu tekstil, daha sonra 1993 yılında elektrik 2006 yılında gayrimenkul sektörüne yönelmiştir. Kiler grubu ilk kurulduğu zamandaki alanı olan gıda perakendeciliğinden ziyade birçok alanda şirketleşmiştir. Enerji, inşaat, turizm ve en son 2006’da Biskon A.Ş. bünyesinde inşaat faaliyetlerine başlamıştır. Türkiye sermayesinde önemli yeri olan Sanko grubu 1904’de tekstil alanında faaliyet göstererek başlamıştır. Zamanla çimento, gıda eğitim, enerji alanlarına yöneldi. 2009 yılında Gaziantep’te Sanko AVM’yi inşa ederek faaliyete sokmuştur.

değ inildiğ i üzere d ̇nyada sanayi faaliyetleri artık Asya, Afrika gibi d ̇nyada ucuz emek g ̇c ̇n ̇n yoğ un olduğ u alanlarda yoğ unlaşırken, b ̇y ̇k sanayi kuruluşlarının merkez y ̇netimleri ve AR-GE geliştirme merkezleri ise yine Batılı ̇lkelerde kalmaktadır (Smith, 2008: 263). B ̇ylece hem ̇lke kentleri sanayiden arındırılarak turizm gibi hizmet sekt ̇rlerine a ̇ılabilmekte hem de sanayinin desantralize edilmesi imk ̇n ̇ doç abilmektedir. ̇lkemiz a ̇ısından ise durum İstanbul'un sanayisizleşmesi ̇zerinden devam etmektedir. K ̇resel kentler liginde T ̇rkiye'yi temsil eden İstanbul'da b ̇y ̇k ve g ̇r ̇n ̇r sanayi şehirde uzaklaştırılmaktadır. Buna ek olarak artık İzmir, Ankara gibi İstanbul'a rakip olabilecek diğer yerlerin de şehir planlarında sanayinin payları yok denecek kadar azdır.

Hizmetler sekt ̇r ̇ GSMH i ̇inde 3.grubu oluşurmaktadır. 1960'ların sonundan itibaren hiçbir zaman hizmetler sekt ̇r ̇n ̇n payı GSYH'de %50'nin altına d ̇şmemiştir (şekil 41). Esasında gelişmiş ̇lkelerin şehirlerinde bu oran %80'ler d ̇zeyindedir. ̇zellikle Batılı ̇lkelerdeki hizmet oranlarının y ̇ksekliğ i aynı zamanda y ̇ksek bir ̇retim s ̇recinin de bir parçasıdır. T ̇rkiye'de ise sanayideki ̇retimin niteliksel ve niceliksel d ̇ř ̇kl ̇đ ̇, hizmetler sekt ̇r ̇n ̇n inşaat, gıda gibi tek bir hat ̇zerinden b ̇y ̇mesine sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla 2015'te % 60 olan hizmetler sekt ̇r ̇n ̇n payının i ̇inin doldurulamadığ i s ̇ylenebilir.

Çalışmanın ̇nceki b ̇l ̇mlerinde de belirtildiğ i gibi şehirler sanayisizleşme ̇zerinden hizmetler sekt ̇r ̇ne a ̇ılmaktadır. Bundan sonraki s ̇reçte hem T ̇rkiye'de hem de İstanbul'da sanayisizleşme sonrası turizmin ̇nem kazanması beklenmektedir. ̇zellikle gelecek on beş yılda turizmdeki dalgalanmanın daha fazla artacağ i, bunun hizmetler sekt ̇r ̇n ̇n payını da fazlaştıracacağ i y ̇n ̇nde senaryolar kurulmaktadır. H ̇lihazırda İstanbul'da sanayisizleşmenin ivmesi orta d ̇zeydedir. Sanayisizleşme hareketinin şiddeti ve hızı arttıka bunun hizmetler sekt ̇r ̇ne y ̇neleceğ i ̇ok a ̇ıktır. Bu anlamda "bacasız sanayinin" İstanbul'da sanayiye alternatif olabilecek en ̇nemli ve ̇ncelikli se ̇enekler arasındadır.

### 4.2.1. “Pazarlanabilir” İstanbul’da Dinamik Bir Sektör Olarak Turizm

Turizm, en basit anlamıyla dinlenmek ve tatil geçirmek amacıyla çıkılan yolculuğu tanımlamaktadır. Turizm olayının meydana gelmesinde üç unsur öne çıkmaktadır. Bunlardan birincisi seyahatin daimi olarak ikamet edilen yerin dışına yapılması, ikincisi turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetlerin talep edilmesi, üçüncüsü ise gidilen yerdeki konaklamanın geçici olmasıdır (Özgüç, 2013: 13). Ülkeler uzun yıllar boyunca turizmin ekonomiye sağladığı katkı sebebiyle turist çekmek için ülkelerinin pozitif ve turistlerin ilgisini çekebilecek reklamlarını bolca kullanmıştır. Özellikle günümüzde de etkisini devam ettiren “deniz, güneş, kum” üçlüsü dünyada turistlerin işlerinden arta kalan vakitlerinde turistik faaliyetlerini gerçekleştirmek için en fazla tercih ettiği turizm türü olmuştur (Özgüç, 2013: 58). Fakat özellikle 21.yy.ın başında alternatif turizm faaliyetleri yaygınlaşmaya başlamış ve ülke bütününden ziyade o ülkedeki çekiciliklerin yerel düzeyde turizmin hizmetine sunulmasını sağlayan bir anlayış ön plana çıkmaya başlamıştır. Bahsedilen alternatif turizm faaliyetlerinin mekânsal olarak yer seçiminde şehirler de önem kazanmaktadır. Dolayısıyla günümüzde şehirlerin birçok çekiciliğinin ön plana çıkarılarak turizmin hizmet alanına sokulmasını da beraberinde getirmiştir. Bu durum kentlerin turizme açılmasına yardımcı olmuştur. Dolayısıyla kentler bugün birer turizm alanı olarak incelenmesi gereken yerler olarak kendini ortaya koymuştur (Inn, 2004: 233). Şehirlerin bu çekicilikleri ise doğal ve tarihi kaynaklardan oluşabildiği gibi, beşeriyetin kendi yaptığı ve zaman içinde turistik değer kazanan yapı ve unsurlar da olabilir (Koçak & Tandoğan, 2008: 7).

Turizmdeki bu farklılaşma anlayışı eskinin birtakım yöntemsel farklılıklarının da değişiklik göstermesine sebebiyet vermiştir. Özellikle ülkelerin izledikleri turizm geliştirme politikaları önceleri ülkenin bazı çekiciliklerinin pazarlanması üzerine olmuştur. Bu durum genellikle kıyı turizmini öne çıkaran turizm faaliyetleri ile şekillenmişken, ülkelerin büyük tur operatörlerine de bağımlı olmasına yol açmıştır (Kuşluvan, 1994). Bu pazarlama anlayışı son dönemde ciddi değişikliklere uğramıştır. Ülke ekonomilerinde şehirlerin oynadığı rolün artması



sebebiyle şehirler büyük projelerle turizme açılmaya başlamıştır (Dore & Crouch, 2002). Böylece şehirler adını uluslararası arenada duyururken, adeta kendilerini de diğerleri karşısında pazarlar hale gelmiştir.

Ülke şehirlerinin pazarlama sürecinde etkili olan birtakım içsel ve dışsal faktörleri mevcuttur. Bu faktörler arasında ürün geliştirme ve çeşitlendirme, imaj ve marka oluşturma, mevcut yerdeki pazarlama organizasyonlarının rolü gibi etmenler sayılabilir. Ayrıca şehrin veya bölgenin coğrafi konumu, savaş ortamının varlığı gibi unsurlar o yerdeki turistik faaliyetleri etkileyen dışsal etkenlerdir. Turistik talebi canlandırabilecek unsurların başında ürünün çeşitliliği ve geliştirilebilirliği gelmektedir. Kıyı turizminin yarattığı kitlesel talepte olan düşüş, şehirler ve çevresinde bulunan doğa, kültür, sağlık gibi çeşitliliklerin değerlendirilmesi arayışına neden olmuştur. Dolayısıyla günümüz şehirleri ürün çeşitliliğini geliştirebildikleri oranda ulusal ve uluslararası turizm gelirlerinden pay alma ihtimallerini de arttırmaktadırlar. Günümüzde Venedik'teki gondolla gezinti, Paris'teki Eyfel Kulesi, İstanbul'daki Ayasofya bu ürün çeşitliliğine örnek olarak gösterilebilir (Tosun & Bilim, 2004: 127).

Turizmde önem kazanan çekicilikler doğal olabildiği gibi kültürel özelliklere de ait olabilir. Her iki durumda da bu çekiciliklerin piyasaya açılarak şehre dair uzun süreli bir imaj ve marka oluşturma söz konusudur. İmaj ve marka meselesi şehirlerin pazarlanabilirliğini doğrudan etkileyen önemli bir unsurdur. İmaj bir yerleşmeyi olumlu etkileyip markalaşma sürecini hızlandırabildiği gibi, mevcut alan üzerinde negatif bir imaj yaratarak kötü bir markalaşma sürecinin de doğmasına sebebiyet verebilir. Negatif imaj konusu, kötü yaşam koşullarından kaynaklanabileceği gibi, ulaşım güvenlik gibi sorunlardan da kaynaklanabilir. Neticede turizm alanlarına dair kötü bir imaj oluşması şehrin çekiciliğini, yarışabilirliğini, yatırımlarını etkileme potansiyeline sahiptir (Inn, 2004: 234).

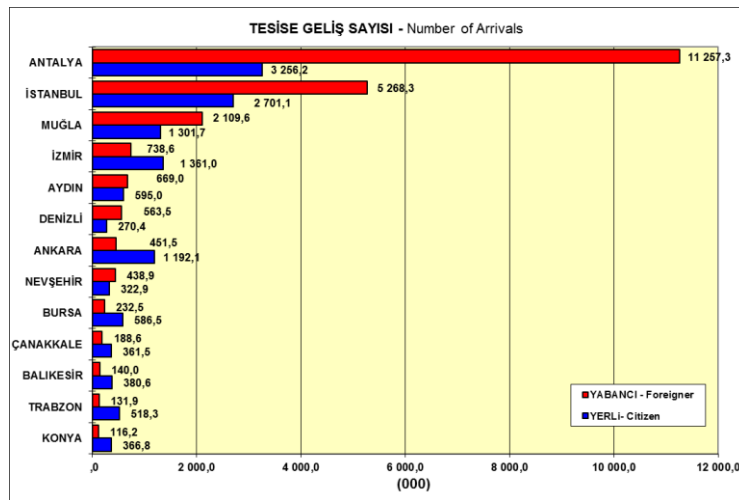
Yukarıda sayılan ürün çeşitliliği, imaj ve marka oluşturma yerleşmenin turizm şehri olarak pazarlanmasındaki ana etkenlerdir. Fakat genel çerçevede tartışılan bu unsurların pozitif yanları vurgulanarak kazandıkları ön plana çıkarılırken, şehir üzerinde yarattığı olumsuz etkiler ise genellikle tartışmaların dışında bırakılmaktadır. Özellikle bir şehrin turizme açılması demek mevcudun

görünürde mükemmelleştirilmesi anlamına gelmektedir. Oysa şehrin parçalarının veya bütünün de bu anlamda mükemmelleştirilmesi büyük ölçekli dönüşüm projelerine, kentsel altyapı ve üstyapı yatırımlarına gereksinim duyar. Bu faaliyetler aynı zamanda kentsel ekonominin de değişimini gerektirmektedir (Paddison, 1993: 341-343). Söz konusu büyük projelerin hayata geçirilmesi ekonominin turizme ve hizmetler sektörüne yönelmesini sağlar, merkezde veya çeperde yaşayanların şehirden uzaklaştırılmasına neden olur. Bu durum pazarlanabilir şehir kavramının en büyük açmazlarının başında gelmektedir.

İstanbul, yukarıda sayılan pozitif ve negatif gelişmeleri bünyesinde keskin bir şekilde barındıran şehirlerin başında gelmektedir. Burada İstanbul'a dair değinilmesi gereken en önemli pozitif imaj, sahip olduğu tarihsel birikimin büyüklüğüdür. Bizans ve Osmanlı'ya başkentlik yapmış olması İstanbul'un turizm alanında pazarlanmasını kuvvetlendirmektedir.

2015 yılı verilerine göre Antalya tek başına 14.513.510 yerli ve yabancı turisti ağırlamıştır. Antalya'dan sonra ise 7.969.371 turistle İstanbul ikinci sırayı çekmektedir. Dikkat edilmesi gereken önemli nokta İstanbul'u takip eden diğer tüm kentlerde kıyı turizminin tek alternatif olarak benimsenmesidir. Muğla, İzmir, Aydın bahsedilen deniz, güneş, kum üçlüsünün sunduğu turizm olanaklarının değerlendirilmesi sonucu turizm faaliyetlerini gerçekleştirmektedirler (Şekil 42).

**Şekil 42:** Türkiye'de seçilmiş illere göre tesislere geliş sayısı.



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı , 2015

İstanbul hâlihazırda küresel çapta bir turizm kenti değildir. Fakat hem yasa koyucunun İstanbul'u bir hizmet, finans ve turizm kenti yapma gayretleri hem de küresel trendler başlangıç aşamasında olan bu durumu zaman içerisinde ileri bir seviyeye taşıyacaktır. Bu süreçte İstanbul'un yapılaşmaya başlamış problemleri hem kentin imajını kötü etkilemekte hem de kentin belirli bir alanda markalaşmasını engellemektedir.

### **4.3.İstanbul Sanayisizleşirken Küresel Kentin Yeni Araçları**

#### **4.3.1. Alış-Veriş Merkezleri (AVM) ve İstanbul'da Coğrafi**

##### **Dağılışı**

İnsanoğlunun yaşamsal ihtiyaçlarının ilk varoluştan beri süreklilik gösterdiği bilinmektedir. Toplumlar üretim faaliyeti içerisinde artı değer oluşturdukları ürünleri ilk zamanlarda değiş tokuş usulüyle değiştirip birbirleriyle etkileşim içerisine girmişlerdir. Bu değişim süreci, ileri aşamalarında paranın icadıyla birlikte yerini ileri ticarete bırakmıştır. Ticari faaliyetlerin genişlemesi ve tüketimin artmasıyla birlikte mekân arayışları da farklılaşmış zamanla çeşitli ürünlerin yer aldığı pazarlar kurulmuş, kent mekânları tüketimin ana odak noktası olmaya başlamıştır. Bu mekânlar üzerinde agoralarla başlayan süreç forum, bedesten ve arastalar, pazaryerleri, dükkânlar, hanlar ve kapalı çarşılar, çok katlı mağazalar, hipermarket-süpermarketler ve en son olarak alışveriş merkezleriyle farklı bir boyut kazanmıştır (Zengel, 2002: 10-13).

Günümüz tüketim kültürünün şehirlerdeki en güncel yansıması AVM'lerdir. AVM'lerin ortaya çıkış süreci dünyada çeşitlilik gösterirken özellikle Anglo-Sakson kültür ve Türkiye'de ciddi farklılaşmalar barındırmaktadır. AVM'lerin ortaya çıkışı tüketim kültüründeki değişimin bir sonucudur. Böylece tüketim mekânları önceki hiçbir formun yanına yaklaşamayacağı, sadece iktisadi tüketim mekânı olarak değil, aynı zamanda kültürel bir tüketim sürecinin de hâkim olduğu AVM'lere dönüşmüştür. AVM'lerin 21.yy.da bu denli yaygınlaşmasının nedeni ise tüketim kültüründe meydana gelen değişimdir. Günümüzde tüketim eski dönemlerdeki gibi salt hayatın devamı için değil, sermaye birikiminin sürekliliğinin sağlanması ve sistemin kendini devam ettirebilmesiyle ilgilidir (Odabaşı, 2006: 30).

AVM'lerin tüketim kültürü içerisinde taşıdığı önem büyüklüklerinden kaynaklanmaktadır. Bunlar hem önceki tüketim mekânlarından alansal olarak büyükken, tüketiciye sunduğu alternatif çeşitlilikle de onları bir rüya âlemine sokma kabiliyetine sahiptir. Fakat AVM'lerin asıl can alıcı noktası içinde yemek yeme, eğlenme, alışveriş ve spor yapma gibi hayata dair birçok unsuru tek bir çatı altında birleştirebilmesidir. Geçmişte insanların şehirlerdeki buluşma mekânları meydanlar veya şehir merkezleri olurken günümüzde buluşma noktaları AVM'ler olmaya başlamıştır. Bu durumun somut bir örneğini ülkemizde de görmek mümkündür. Bursa şehir meydanı artık bir AVM ile anılır hale gelmiştir. Burası hem bir buluşma mekânı olarak öne çıkarken hem de çeşitli ihtiyaçların AVM üzerinden karşılandığı bir yapıya bürünmüştür (Fotoğraf 5). Buna ek olarak AVM'leri öne çıkaran bir diğer yapısı da pazarlanabilir görsel imajlarıdır. AVM'lerin görsel imajları her daim iyi, çekici kılınmalıdır. Bu durum insanlardaki algıyı yönetme, merak uyandırmayla paraleldir. Böylece görselliği ve imajı korumak için AVM'ler sürekli bir yenilenme hatta yeniden bir büyüleme içinde olurlar. Yılbaşlarında yapılan hazırlıklar, simülasyonlar bu yenilenme süreçlerinin birer parçasıdır (Ceylan, 2010: 48).

**Fotoğraf 5:** Bursa kent meydanı ve AVM.



Kaynak: Bursa Belediyesi Web Sitesi.

AVM'lerin tarihselliği ülkeden ülkeye değiştiği gibi, bu değişimin esas itici gücü tüketim kültürünü sahiplenmedir. Dünyada tüketim kültürünün esas geliştiricisi

ve uygulayıcısı olan ABD’de AVM’lerin sayısı azımsanmayacak düzeydedir. 1960’ta 4.500 olan AVM sayısı 2007 yılında ABD’de yaklaşık olarak 49.000’e yükselmiştir (Soyuer atfen Geç, 2008, s. 11). Bu durum ABD’nin tüketim kültürüyle olan bağının güçlülüğünü kanıtlamaktadır. Fakat günümüzde ABD’deki birçok AVM atıl, kullanılmaz ve boş durumdadır (Fotoğraf 6). Bu durumu yaratan etkenlerin başında e-ticaretin yaygınlığı ve bölgesel ekonomik durum örnek gösterilebilir (BBC, 2014). ABD’de AVM’lerin yaygınlaşmaya başladığı 1956’dan 2014’e kadar olan süreçteki kapanan AVM sayısı 1000 ile 1.100 arasındadır. 2014’te ABD’deki toplam AVM sayısı 47.000’e gerilemiştir (Reference Web Sitesi, t.y.).

**Fotoğraf 6:** Rolling Acres Mall.



Kaynak: AkronOhioMoms Web Sitesi.

AVM’lerin şehirler üzerindeki etkileri üç temel başlık altında özetlenebilir. Bunlar fiziksel (coğrafi) çevreye etkisi, ekonomiye etkisi ve sosyal çevreye etkisidir. Bu üç başlık da sanayisizleşme sürecinin kent mekânını AVM’ler üzerinden şekillendirmesine hizmet etmektedir (Koçyiğit, 2015: 26). Özellikle günümüz inşaat teknolojisinin edindiği birikimler sayesinde devasa merkezler çok kısa sürelerde bitirilebilmektedir. Bu ileri teknolojinin bir yan ürünü olan AVM’ler birer gayrimenkul geliştirme projelerinin parçası olarak hayata geçmektedir. Gayrimenkul projelerinin temel gayesi kârı maksimize etmektir. Öte yandan kenti planlayan ve öngörüler sağlayan şehir plancıları ise kamusal olanı ön plana çıkarma sorumluluğu

ile hareket ederler. Bugün gayrimenkul projeleri planlamanın bu anlayışını arka plana iterek şehre ilişkin birtakım müdahaleler gerçekleştirmektedir (Koçyiğit, 2015: 26).

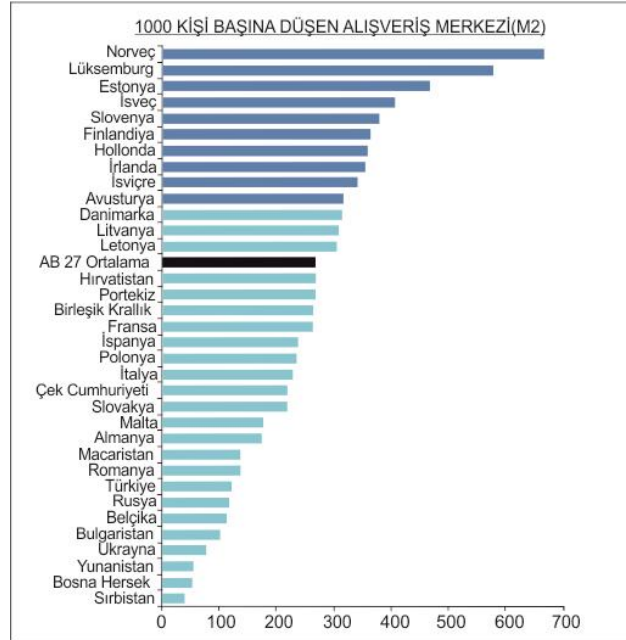
Özellikle AVM'lerle yaratılan rant değerinin büyüklüğü çevresinde konut oluşumunu teşvik etmekte ve konut fiyatlarında da artışlar meydana getirmektedir. Bu durum ise şehir planlama açısından birtakım olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. İmara açılan alan sayısının fazlaşması, donatı alanlarından yoksunluk, dar yollar ortaya çıkan olumsuzlukların başında gelmektedir. AVM'lerin fiziki çevreye etkisinde bir diğer önemli unsur ulaşım ağlarına etkileridir. Özellikle günümüzde şehir merkezi içinde kalmış büyük AVM'lerde kuruluş yeri ana ulaşım akslarına yakın olanlarda birtakım trafik problemleri ortaya çıkmaktadır (Koçyiğit, 2015: 28). Özellikle bu alanları toplu taşıma araçlarına uygun olarak tasarlamak bu açmazı ilk etapta sönmümlendirebilecek bir adımdır.

AVM'lerin sosyal etkileri ise yukarıdaki paragraflarda tartışıldığı üzere tüketim kültürüyle paralellik taşımaktadır. Victor Gruen AVM fikrini ortaya atarken kesinlikle bugünkünden yapısal olarak çok farklı bir şeyler tasarlamaktaydı. Fakat ortaya çıkan tablo Gruen'nin tasarladığından çok farklı olmuştur. Onun AVM'ler için düşündüğü ticaret, sanat, eğlencenin bir arada olduğu kaynaşma projesi (Quito, 2015), kendi kendini irrasyonel hale getirmiştir. Bugün AVM'lerin sosyal ve toplumsal hayata dair en çok eleştirilen yanı şehirden kopuk birer sosyalleşme alanı haline gelmeleridir.

İktisadi yönden ise AVM'lerin ülkeye etkisi daha çok inşaat ve perakende sektörü üzerinden gerçekleşmektedir (Koçyiğit, 2015: 33). Gayrimenkul geliştirme projeleriyle sıkı bağı olan AVM'ler şehirde konut ve ofis gelişimi yönünden kalıcı değişiklikler yaratmaktadır. Demircioğlu vd. 2005 tarafından yapılan bir çalışmada AVM'lerin çevresindeki konut fiyat ve kiralarna ciddi etkileri olduğu belirlenmiştir. AVM sonrası konut fiyatlarında yukarıya doğru hareketlenmelerin gerçekleştiği, büyük ölçekli AVM'lerin özellikle satılık konut fiyatlarını, orta ölçekli AVM'lerin ise kiralık konut fiyatlarını arttırdığı belirtilmektedir (Demircioğlu, Pekdemir, & Ceylan, 2005).

Türkiye’de alışveriş merkezlerinin bu hızlı gelişimine karşılık kişi başına düşen alışveriş merkezi alanı bakımından az olduğu görülmektedir. Türkiye bu anlamda 1000 kişi başına 110 m<sup>2</sup> alışveriş merkezi alanıyla Avrupa’da sonlarda gelmektedir. Norveç ise yine 1000 kişi başına 666 m<sup>2</sup> alanla Avrupa’da önde yer almaktadır (Şekil 43). Bu rakamlar Türkiye’nin hâlihazırda tüketim kültürünün yaygınlığının ülkesel ölçekte genişleyemediğinin bir yansımasıdır. İstanbul, Ankara, İzmir’i dışarıda bıraktığımızda Türkiye’de AVM kültürünün yaygınlığının çok ileri seviyelerde olduğu söylenemez. Yayılmanın yavaşlığı sanayisizleşmenin hızıyla paralel gitmektedir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’ndaki sanayisizleşmeye dair adımların istenen seviyede olmaması bu sürecin alternatifi olan AVM’lerin yayılma hızına da etki etmektedir. Bunun en önemli nedeni klasik fabrika alanlarından boşalacak alanların metrekare bazında büyük olması, bu tarz büyük alışveriş merkezleri için ideal alanları teşkil etmeleridir. İstanbul’da hâlihazırda boş arsa stokunun darlığı da dikkate alındığında AVM’lerin kurulumu ancak bu sanayi alanlarının değişimiyle mümkün olmaktadır.

**Şekil 43:** Avrupa'da 1000 kişi başına düşen AVM.



Kaynak: (Cushman&Wakefield, 2014)

İstanbul'da AVM'lerin coğrafi dağılışı incelendiğinde diğer şehirlerden daha gelişmiş olduğu görülmektedir. Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı gibi iki tarihsel tüketim mekânına sahip olan İstanbul'da günümüzde alışveriş merkezi sayısı 107'dir. 107 adet alışveriş merkezinin de kendi içerisinde büyüklüğü değişmektedir. Fakat bunları ortaklaştıran yegâne özelliği bulunduğu lokasyonun uzak veya yakınından insanları buralara çekebilme potansiyelinin fazlalığıdır. Bunların dışında kentin birçok yerinde daha çok yerel ihtiyaçların karşılandığı fakat alışveriş merkezi olarak bilinen birçok yapı mevcuttur. İlçeler düzeyinde dağılımda Şişli ve Bakırköy AVM sayısı bakımından ön plana çıkmaktadır. Bu iki yerleşmede de her birinde 11 adet olmak üzere toplamda 22 adet AVM mevcuttur.

Özellikle Şişli'deki AVM'lerin ortak özelliği ağırlıklı olarak sanayisizleşme sonrası inşa edilmiş olmalarıdır. Büyükdere Caddesi'ndeki Roche İlaç Fabrikası (Özdilek Park), Philips Tv Fabrikası (Metrocity), Eczacıbaşı İlaç Fabrikası (Kanyon) bunlara ek olarak Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası (Quasar İstanbul) üretim fonksiyonundan tüketim fonksiyonuna dönüşen birimlere örnek oluşturmaktadır (Fotoğraf 7, Fotoğraf 8).

**Fotoğraf 7:** Eski Roche İlaç Fabrikası ve şimdiki Özdilek Park AVM





**Fotoğraf 8:** Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası ve şimdiki Quasar  
İstanbul AVM



Özellikle bu dönüşümle beraber Şişli'nin de çehresi hızla değişmiştir. Fabrikaların mavi yakalı işçi topluluğu yerini hızla beyaz yakalı ve ağırlıklı olarak rezidanslarda ve iş merkezlerinde çalışan beyaz yakalı işçi grubuna bırakmıştır. Keza Bakırköy'deki dönüşüm sanayiden kaynaklı olmasa da oldukça keskindir. Makriköy'ün İstanbul'a eklenmesiyle gelişen Bakırköy'de sanayi tesisleri yerini AVM'lere bırakmıştır. Bakırköy'de fabrikadan AVM'ye dönüşen örneklerin başında Unilever Sana ve Vita Fabrikası (Carousel AVM) gelmektedir.

İstanbul'da AVM sayısı olarak bu iki ilçeyi Ümraniye, Pendik, Beylikdüzü, Başakşehir ve Ataşehir izlemektedir. Bu ilçelerden Ataşehir 9 diğer her biri 6 adet AVM'ye sahiptir. Pendik'teki Alemdar Kimya Fabrikası (Pendorya AVM) adı geçen ilçeler arasında sanayi fonksiyonundan AVM'ye dönüşen tek örneği oluşturmaktadır. Fakat yoğunluk ve tüketim kültürü bakımından bu ikinci grupta öne çıkan ilçe Ataşehir'dir. Ataşehir lüks rezidans kültürünün Anadolu Yakası'ndaki ilk temsilcisidir. Bugün Ataşehir'de (Batı Ataşehir) bulunan AVM'lerin hepsi yüksek marka ve imaj değerine sahiptir. Ayrıca sahip olduğu rezidans ve yüksek konutlar Ataşehir'i ilk bakışta çevresinden ayıran temel farklılıkları arasındadır. Burada dikkati çeken AVM'ler arasında Nar Point, Water Garden sayılabilir. Bunlar aynı zamanda Ataşehir'in lüks tüketim kültürüne de atıf yapmaktadır. Ataşehir'de eski Genoto Otobüs Fabrikası hâlihazırda Carrefour ve Bauhaus olarak hizmet vermektedir.

AVM sayısı bakımından İstanbul'da üçüncü grubu Eyüp (5), Küçükçekmece (4), Esenyurt (4), Bahçelievler (4), Üsküdar (3), Güngören (3), Beşiktaş (3) ve Bağcılar (3) oluşturmaktadır. Bu ilçeler arasında Beşiktaş hariç özellikle Güngören, Bağcılar, Esenyurt, Küçükçekmece İstanbul'un gelir düzeyinin düşük olduğu ilçeleridir. Burada birçok sanayi fonksiyonundan AVM'ye dönüşmüş yapı mevcuttur. Yenibosna Altinyıldız Fabrikası (Starcity AVM), Yenibosna Altinyıldız Fabrikası (İstWest AVM), Merter Vakko Fabrikası (Platform Merter AVM) bu ilçelerdeki sanayiden AVM'ye dönüşen yapılara örnek olarak gösterilebilir. Bu ilçeler arasında hem tüketim mekânları hem de tüketim alışkanlıklarının içselleştirmesi anlamında Beşiktaş'ın ayrı yeri vardır. Beşiktaş'taki AVM'lerin sayıca azlığı, burada dükkân temelli hizmet sektörünün yaygın olmasına bağlıdır.

AVM'lerin ilçeler düzeyinde dağılımında son grubu ise Sultanbeyli (2), Sancaktepe (2), Kâğıthane (2), Kadıköy (2), Büyükçekmece (2), Zeytinburnu (1), Tuzla (1), Silivri (1), Sarıyer (1), Maltepe (1), Kartal (1), Gaziosmanpaşa (1), Fatih (1), Esenler (1), Çekmeköy (1), Beyoğlu (1), Bayrampaşa (1), Avcılar (1) oluşturmaktadır. Bu ilçeler arasında sanayi fonksiyonundan AVM'ye dönüşen örnekler arasında Kadıköy Ford Otosan Fabrikası (Akasya AVM), Avcılar İnsa İplik Fabrikası (Avcılar Park/MM Migros), Kâğıthane Hayat Kimya Fabrikası (AXIS AVM) verilebilir. Kartal her ne kadar sanayi fonksiyonunu en keskin değiştiren yerleşmeler arasında görünse de bu dönüşüm AVM'den ziyade daha çok lüks konut ve gayrimenkul yatırımlarına doğru geçiş eğilimi içerisindedir. Doğal olarak bugün Kartal-Pendik aksını oluşturan E-5 (D-100) güzergâhında birçok marka ve imaj değeri yüksek proje yükselmiş ve yükselmeye devam etmektedir.

Şile, Sultangazi, Çatalca, Beykoz, Arnavutköy, Adalar ise herhangi bir AVM'ye sahip olmayan ilçeler arasında gelmektedir. Özellikle Çatalca, Şile, Arnavutköy kentin dışında yer almaları sebebiyle sanayi fonksiyonunu ağırlıklı devam ettiren bunun yanında yerleşmelerin de diğer ilçelere göre daha az olduğu birimlerdir. Adalar ise birer sayfiye, deniz kenarı yerleşmesi olarak öne çıkarken, buralarda bir AVM'nin kurulamaması fiyat ve büyüklük bakımından uygun arazinin olmamasından kaynaklanmaktadır. Sonuçta tüm bu dağılım, İstanbul'da hızlı bir

şekilde tüketim kültürünün yaygınlaştığını göstermektedir. Özellikle Şişli ile Bakırköy'de AVM'ler adeta iç içe geçmiş halkalar biçiminde oldukça yoğunlaşmaktadır. Bu yoğunluk buraların aynı zamanda fonksiyonel değişimine yol açmıştır (Şekil 44).





### 4.3.2. Küresel Kent Söylemini Gerçekleştirmede Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Coğrafi Etkileri

Şehir kavramı sahip olduğu kavramsal çerçeve bağlamında karmaşık ilişkiler ağına sahiptir. Bu durum şehrin kırsal alanlara göre gündelik yaşamının yoğunluğundan, sahip olduğu fonksiyonel çeşitliliğe kadar birçok sebebe bağlıdır. Hiç kuşku yok ki şehir sistemlerinin gelişme sürecindeki ilk sıçrama noktası Sanayi Devrimi'dir. Bu dönemde üretimde meydana gelen artış şehirleri de etkilemiş ve şehirler hızlı bir gelişim sürecinin parçası olmuştur.

Şehirlerdeki ikinci önemli gelişim süreci ise 1970'ler sonrasında iktisadi yapılanmayla beraber ortaya çıkmıştır. Eski dönemin Keynesyen sermaye birikimi, yerini neoliberal yapılanmaya bırakmasıyla şehirler de sermaye birikiminde aktif rol almaya başlamıştır. Şehrin piyasaya açılması olarak tanımlanan bu süreçteki hâkim söylem ise şehirleri küresel kentler yapmaktır. Dünyada New York, Londra, Paris, Tokyo bu küresel kentlerin önde gelenleridir.

Neoliberal yeniden yapılanmanın son dönemdeki en güçlü aktörü olan Çin'in 2012'den sonraki hızlı büyümesinde şehirsal alanda ortaya çıkan büyümenin payı önemlidir. Çin'in bu dönemdeki büyümesinin yaklaşık %50'si şehirleşme ve altyapı yatırımlarına dayalıdır. Bu yatırımların sadece %25'i konut inşasından oluşmaktadır (Harvey, 2015, s. 4). Konut yatırımlarının önemli özelliği, kendisiyle ilgili diğer sektörleri de canlandırmasıdır. Çin'de de konut sektörünün gelişimi beraberinde bir ham madde talebi yaratmış dünyadaki demir, çimento, bakır üretiminin yarısını tüketmesini sağlamıştır. Çin'in yarattığı bu talep, gelişmekte olan piyasaları canlandırarak, 2008 krizi gibi dalgalanmaları da daha kolay atlattıklarını sağlamıştır (Harvey, 2015, s. 5).

Neoliberalizmin ekonomik krizlere girmesini geciktirmek için kente dair birtakım yapısal araçlar kullanılmaya başlanmaktadır. Bunlardan en bilineni kentsel dönüşüm projeleridir. Küresel kent başlığı altında sunulan bu projeler; yoksulluğu ortadan kaldırmak yerine yoksulluğun mekânsal görünürlüğü azaltma ve kentin başka yerlerinde yeni yoksulluk alanlarının oluşmasına neden olmaktadır. Neoliberalizm bu anlamda küresel kentlerdeki yeni zenginliği arttırmak açısından

oldukça faydalı olmuştur. Sonuçta ABD'deki %1'lik kesimi oluşturan grubun ulusal gelirden aldığı pay % 10'dan %20'ye çıkmıştır. Bu grubun en üstünü oluşturan % 0.01'lik kısım ise daha önce görülmemiş derecede zenginleşerek gelirini dörde katlamıştır. Küresel ölçekteki zenginler grubunda da benzer görünüm hâkimdir. Nüfusun %1'lik kesimine tekabül eden 60 milyonluk kesim ile daha zengin %0.01'lik 600.000 kişi ise zenginliklerini büyük boyutlara erdirmmiştir (Oxfam, 2013). Bu durum sadece gelişmekte olan ülke kentleri için de geçerli değildir.

Son yüzyılda şehirler geçmişte hiç olmadığı kadar sermayenin hizmetine açılmıştır. Doğal olarak şehirlerde sermaye birikimi sağlanırken zenginler daha zengin, yoksullar ise daha yoksul olmuşlardır. Kentsel dönüşüm çalışmaları özellikle Türkiye'de bu durumu gölgelemek, doğabilecek tepkileri azaltmak ve en önemlisi başta İstanbul olmak üzere Türkiye'deki diğer şehirlerin peyzajını değiştirmek açısından önem kazanmaktadır. İlk görevi şehrin fiziksel, kültürel, sosyal olarak yıpranmış veya çöküntüye uğramış alanlarının yine bu etkenleri göz önünde bulundurularak bütüncül bir şekilde dönüştürülmesi olan kentsel dönüşüm süreçleri bu anlamından gittikçe uzaklaşmıştır.

Dünyada özellikle İngiltere gibi tarihsel süreç içerisinde sanayileşmede önde gelen ülkelerde kentsel dönüşüm projelerinin ilk aşamaları, Türkiye'nin günümüzde yaşadığı süreçleri yaşamıştır. Türkiye'de ve tüm dünyada kentsel dönüşüm çalışmalarına dair en önemli sıkıntı bu projelerin finansmanıdır. İngiltere bu anlamda ilk evre kentsel dönüşüm projelerinin sonuçlarını da baz alarak sonraki kentsel dönüşüm çalışmalarında kamu yatırımlarını gündemine almaya başlamıştır. Bunun için şans oyunlarından gelen kaynaklar gibi yeni ve yaratıcı çözümleri de kentsel dönüşüm çalışmalarında kullanmıştır. İngiltere'de 1998 yılında başlayan ve 2001'de devam eden 39 adet proje geliştirilmiştir. Bu projelerin en dikkat çekici yanı ise fiziksel yenilenmenin ikinci plana itilip, yoksulluk alanlarının azaltılması, işsizlik, suç, eğitim gibi konulara ağırlık verilmesidir (Weaver, 2001). Bu girişimler kentsel dönüşüm çalışmalarında yer alması gereken ana unsurlardır. Fakat İngiltere<sup>8</sup> salt

---

<sup>8</sup> Kentsel dönüşüm her ne kadar İngiltere'de 2000'ler sonrası eleştirel bir temelde toplumsal ve ekonomik süreçlerle birlikte dönüşümü teşvik etse de birtakım olumsuz sonuçlara da yol açmıştır. Ekonomik ve toplumsal eşitsizliği artırmasıyla eleştirilen son dönem projelerinden "Tower Hamlets"

fiziksel yenilemeyi referans alan dönüşüm projelerini 20 yıl öncesinden terk etmesine karşılık, Türkiye’de bugün dönüşüm projeleri salt fiziksel yenilenmeyi öne çıkaran projeler dizisi üzerinden şekillenmektedir.

Türkiye’de 1999 Marmara Depremi kentsel dönüşümün tetikleyicisi olmuştur. Depremın hegemonik bir algı çerçevesinde kabul edilmesi, dönüşümün sadece fiziksel olarak gerçekleştirilmesine neden olmuştur. Bu konuda Ankara kentsel dönüşüm projelerine başlangıç olarak ev sahipliği yapmıştır. Portakal Vadisi, Dikmen Vadisi, Kuzey Ankara Girişi kentsel dönüşüm projeleri Türkiye’de uygulanan ilk kentsel dönüşüm projeleri arasındadır. İstanbul’da ise Sulukule (Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleri) kentsel dönüşüm projesinin ilk uygulandığı alandır.

### **4.3.3. Marka Değeri Yüksek Mega Projeler**

Şehirlerin yükselen değerlerine paralel olarak şehrin marka imajını yükseltmek ve şehirde sermaye birikiminin sürekliliğini sağlamak için sıklıkla başvurulan yöntemlerden biri de mega projelerdir. Bunlar sadece günümüz ekonomi politika ve tanıtım stratejilerine ait değildir. Süveyş Kanalı’nın inşası, Mısır Piramitleri’nin yapılması dönemleri için birer mega proje olarak karşımıza çıkmaktadır (Baysal, 2017b: 36). Günümüz şehirlerinde mega projelerin geçmişten farkı yaratılan değer ve etki alanının büyüklüğüyle ilgilidir<sup>9</sup>.

Yakın geçmişte ortaya konan İstanbul’a dair mega projeler dizisi, İstanbul’un sanayisizleşme süreciyle paralellik taşımaktadır. Ulaşım ve kentsel üst yapı alanında şekillenen bu projeler İstanbul’un küresel bir kent olma yolunda

---

dönüşüm örneği Avrupa’daki en istekli ve uzun süreli dönüşüm projesi olmasına karşılık bugün bu yerleşme Britanya’nın en fakir ilçeleri arasında yer almaktadır. Buna ek olarak Güney Londra’da yer alan Heygate ve Aylesbury binaları ve West Kensington’da ve Gibbs Green Estates’de yer alan mülklerdeki binlerce düşük ve orta gelir grubundaki kiracılar yerlerinden olmaktadır. Bu anlamda İngiltere’de kentsel dönüşüm çalışmalarında şehirlerin ve banliyölerin kalitesini yükseltmelidir. Özellikle yöneticilerin sadece kent imajını geliştirmek değil, ayrıca daha önemlisi günlük sıradan Londralıların da yaşam seviyelerini yükseltmesi beklenilir (Lees, 2013).

<sup>9</sup> Mega projeler olarak isimlendirilen projeler de maliyetler açısından gruplara ayrılmaktadır. Mega projelerde maliyetler alt gelir grubunda yer alan bir ülkenin bütçesinden fazla iken, orta gelir grubundaki bir ülkenin bütçesinden fazla olan projelere “giga projeler”, dünyanın en zengin 20 ülkesinin GSMH’nin toplamına yaklaşan projeler ise “tera projeler” olarak isimlendirilmektedir (Almeida, 2015).

ilerlemesinin önünü açmayı hedeflemektedir. Özellikle son dönemlerde detayları belirginleşmeye başlayan Kanal İstanbul Projesi, yapımı bitip faaliyete geçen Yavuz Sultan Selim ile Osmangazi Köprüleri, tamamlanan kısımları açılan İstanbul Havalaanı İstanbul'daki başlıca mega projelerdir. Mega projelerin çevresel etki bakımından ortak yanı İstanbul'un son kalan kuzey ormanları için tehdit oluşturmalarıdır. Bu projelerle birlikte projelerin etkisinde kalan alanların imara açılması buralardaki doğal ekosistemleri olumsuz etkileme potansiyelini de bulundurduğu, özellikle akademik çevrelerde ve duyarlı sivil toplum kuruluşlarında dile getirilmektedir.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. Köprü Projesi) İstanbul'un mega projeleri arasında uygulamaya geçen ilk projedir. Fakat uygulamaya geçtiği dönemden itibaren köprünün fiziki ortam üzerinde yarattığı veya yaratacağı tahribat, köprü yapım maliyetleri ve finansman şekilleri nedeniyle bir yük haline dönüşmesi tartışmalara konu olmaktadır. Öncelikle 3. Köprü'nün ekonomik olarak bir yük haline gelmesinin sebebi öngörülenle gerçekleşen araç geçiş sayısı arasında farkların tahmin edilenden fazla gerçekleşmesidir. Devlet tarafından yapılan sözleşme gereği 135.000 aracın günlük köprüyü kullanacağı taahhüt edilmesine karşılık açıldığı 2016 yılından beri araç geçişinin bu sayının altında gerçekleşmesi devletin işletici firmaya sürekli borçlanmasına neden olmaktadır. İstanbul trafiğinde % 2-3'lük paya sahip olan transit araçların köprüyü kullanma zorunluluğu getirilmesine rağmen sorunun çözülememesi, planlama hatasına da işaret etmektedir (Baysal, 2017: 39).

Günümüzde Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yarattığı mekânsal etkiler ağırlıklı olarak fiziki çevre üzerinde yarattığı olumsuz sonuçlarla açıklanmaktadır. Ancak bu etki sadece köprüyle değil köprünün bağlantılarını oluşturan Kuzey Marmara Otoyoluyla da ilgilidir. Yeni oluşturulan ulaşım hatlarının kentsel gelişim üzerinde ciddi etkileri olmaktadır. Özellikle İstanbul'un daha önce deneyimlediği 1. ve 2. köprü ve bunlara bağlı E-5 ve Tem Otoyolları İstanbul'un alansal gelişiminin kuzeye doğru kaymasına neden olmuştur. Bu anlamda üçüncü bir köprünün ve yollarının inşası, sürecin son halkası olarak yerleşmenin daha da kuzeye doğru gelişmesine neden olacaktır.



İstanbul'un bir diğerk mega projesi ise İstanbul Havaalanı'dır. Proje İstanbul'a dair birtakım etkileriyle öne çıkmaktadır. 3. Köprü ve bağlantı yollarında olduğu gibi 3.Havaalanı üzerinden yapılan tartışmalar da ağırlıklı olarak fiziki çevre üzerinde yapılan tahribat üzerinden gelişmektedir.

Havaalanını tartışmalı yapan hususların başında kurulduğu alanın özelliğı gelmektedir. Yetkililerce yapılan açıklamalarda proje alanının çoğunun eski maden arazilerinde kaldığı belirtilmektedir. Fakat akademik çalışmalarda durumun farklı olduğu görülmektedir. Havaalanı toplamda 7650 hektarlık alan kaplayacaktır. Bunun 6.172 hektarı orman, 1180 hektarı maden arazisi ve irili ufaklı su birikintileri, 236 hektarı mera, 60 hektarı tarım, 2 hektarı ise fundalık alandır (Tolunay, 2015: 227-228). Oysa bilimsel tespitler inşası gerçekleşen İstanbul Havaalanı'nın etkisinin İstanbul'un son kalan kuzey ormanları üzerinde olacağını göstermektedir.

Orman örtüsü üzerinde yaşanan/yaşanacak tahribat alanda yer alan diğerk canlı ekosistemini de etkilemektedir. Proje alanına yönelik 2 ÇED raporu hazırlanmıştır. Bu raporların değerlendirilmesi sonucunda alandaki toplam ağaç sayısının 2.513.341 adet, ağaç servetinin de 169.3 bin m<sup>3</sup> olduğu anlaşılmıştır. İlk raporda 1.9 milyon ağacın taşınması hedeflenirken, ikinci ÇED raporunda bu kadar ağacın taşınmasının planlanmadığı belirtilmektedir. Dolayısıyla taşınabilen ağaçlar taşınacak diğerkleri kesilerek piyasaya sunulacaktır (Tolunay, 2015: 229). İstanbul Havaalanı projesinin sulak alanlara etkisi de ele alınmıştır. Alanda gözlenen su dolu maden çukurluklar proje uygulayıcılar tarafından bir problem olarak değerlendirilmezken, her ne kadar bu alanlar maden fonksiyonundan sonra yapay bir şekilde oluşmuş olsa da zamanla oradaki canlılara doğal bir barınak haline geldiğı, kuşların ve diğerk canlıların beslenme alanlarına dönüştüğü ifade edilmektedir (TOLUNAY, 2015: 230). Projenin flora ve faunayı da olumsuz etkileyeceğı açıktır.

1970'li yıllardan beri alansal olarak daralan kuzey ormanları son projelerle beraber gittikçe parçalı bir yapıya bürünmüştür. Yakın gelecekte kuzey ormanlarının orman kalıntılarına dönüşmesi beklenmektedir.

İstanbul'un son mega projesi ise henüz uygulanmaya başlanmayan Kanal İstanbul Projesi'dir. Projenin temel amacı, Karadeniz ve Marmara'yı yapay bir

suyoluyla birbirine bağlamaktır. Böylece düşüncesi Osmanlı'ya kadar uzanan fakat pratik olarak hayata geçirilememiş bir proje de hayata geçmiş olacaktır. Kanal İstanbul Projesi diğer mega projeler gibi çevresel ve mekânsal etkileri itibariyle belirginleşmektedir. Osmanlı'dan itibaren İstanbul'a suyun temini çeşitli su kemerleriyle sağlanmaktadır. Bu kaynakların çoğu hem geçmişte hem de günümüzde kuzey ormanlarından sağlanmıştır. Kanal İstanbul'la beraber Sazlıdere Barajı başta olmak üzere bölgedeki gölleri besleyen ufak akarsular ve yer altı suları olumsuz etkilenecektir. Ayrıca Karadeniz'in ve Marmara'nın kanal vasıtasıyla birleştirilmesi suların tuzluluk oranlarında da değişimlere yol açma potansiyelini barındırmaktadır. En nihayetinde suların tuzluluk oranının değişimi deniz canlılarını olumsuz etkileyebileceği gibi kötü koku salınımına da sebep olabilir (Faraooq, 2018). Bununla birlikte Kanal İstanbul Projesi'nin bir diğer çevresel etkisi ise hava kalitesine olan tesiridir. (Elbir & Tuna, 2013)'ün yaptığı üç farklı senaryoda da projenin İstanbul'un hava kalitesini artırıcı bir etkisinin olmadığı anlaşılmıştır. Özellikle tüm deniz taşımacılığının boğazdan kanala kaydırılması önceden deniz taşımacılığına bağlı olan emisyonlardan etkilenmeyen Silivri, Çatalca gibi ilçelerin de deniz taşımacılığına bağlı olarak oluşacak emisyon salınımlarına maruz kalacağını ortaya koymaktadır (Elbir & Tuna, 2013: 9).

Sonuç olarak İstanbul'un kuzeyinde gerçekleştirilen bu üç proje birbirine bağlı ve genellikle olumsuz etkileriyle belirginleşen mekânsal sonuçlara sahiptir. Bu sonuçların başında İstanbul'un kuzey ormanlarının tahribi, ekosistemin olumsuz etkilenmesi gibi sorunlar gelmektedir. Bunun dışında sanayisizleşme sonrası fonksiyonel dönüşüm ve şehirselleşme görünümünde önemli değişikliklerin de ortaya çıkması beklenmelidir. Bütün bunlarla İstanbul'un kuzeye doğru yayılımı daha fazla hızlanacaktır. Kısaca kuzey ormanları olarak tanımlanan alanın şehirleşme baskısı altına girmesi ve tahrip olması kaçınılmaz bir sonu meydana getirmektedir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞME

#### **5.1.İstanbul'un Sanayisizleşen Mekânları, İlçelere Biçilen Roller ve Sanayisizleşmenin Haritalanması**

15 milyona yaklaşan nüfusuyla İstanbul hızlı büyüme eğilimine girmiştir. Bu büyüme süreci beraberinde İstanbul'un fonksiyonel yapılanmasında değişiklikleri de getirmektedir. İstanbul'da 1923-1950 yılları arasında gerçekleşen kentleşme hareketleri dönemin yöneticileri tarafından kontrol altına alınabilmiş, kentsel alanlarda ortaya çıkacak problemler engellenebilmiştir. Fakat 1950'li yıllardan sonra uygulanan politikalar İstanbul'un büyük sorunlarla karşılaşmasına neden olmuştur. İstanbul bu tarihten sonra 2000'li yıllara kadar sürecek sanayi şehri hüviyetini kazanmaya başlamıştır. Şişli, Kartal, Sarıyer, Kâğıthane gibi ilçeler bu dönemden sonra birer sanayi kenti alanı olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. Dolayısıyla bu ilçelerin coğrafi görünümünde fabrikalar, hâkim dokuyu meydana getirirken, fabrikaların çevresinde oluşan gecekondu ise görünümü tamamlamıştır.

Türkiye'de ise 24 Ocak 1980 kararlarıyla şekillenen neoliberal sistem özellikle şehirlerin dokularında birtakım farklılaşmalar meydana getirmiştir. Yeni politikalar ile şehirler sermaye birikiminde aktif rol almaya başlamış ve şehirlerde mega projeler, alt yapı ve üst yapı projeleri ile desteklenen bir yeniden yapılanma öne çıkmaya başlamıştır.

İstanbul neoliberal yeniden yapılanmacı sistemde Türkiye'yi temsil eden şehir konumundadır. Özellikle 2010 İstanbul Avrupa Kültür Başkenti konseptiyle başlayan İstanbul'u küresel şehir yapma çabaları neoliberal sistemin yönlendirmeleriyle gelişmiştir. Özellikle 2000'li yılların hemen başında başlayan sanayisizleşme dalgası, geçmişte sanayi tesisleriyle birçok ilçenin yapısında ciddi farklılaşmaların doğmasına neden olmuştur. Sanayi fonksiyonuna dayanan şehirde, aradan geçen on sekiz yılda hızla hizmetler ve finans sektörünün hâkim olduğu bir görünüm kazanmıştır.

Bugün hâlihazırda bu süreç bir geçiş aşamasındadır. İstanbul'un küresel yarışabilir kentler liginde üst sıralara yükselmesi bir hedef olarak belirlenmiştir.

İstanbul'un Levent, Şişli gibi alanlarında sanayisizleşmeye dayalı dönüşüm hemen hemen tamamlanmıştır. Buna karşılık şehrin geri kalan birçok ilçesinde bu dönüşüm devam etmektedir. Dönüşüm sadece fabrikaların yıkılarak yerini başka bir fonksiyona bırakması şeklinde değil, geçmişte bu fabrikalarda çalışan nüfusun ikamet ettiği gecekondularda da yaşamı etkilemiştir.

Bu çalışma kapsamında sanayisizleşmenin incelenmesinde ilçelere göre dağılım esas alınmıştır. Temel olarak 1000 m<sup>2</sup> ve üstü alana sahip fabrikalar bu çalışma kapsamına dâhil edilmiştir. Bunun neticesinde ilçelere göre birtakım sınıflamalar yapılmıştır. Bu sınıflamalar arasında marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlar, yıkık veya atıl halde duran alanlar, projelendirilmiş fakat gerçekleştirilmemiş alanlar, hastaneye, kamu binasına parka vb. dönüşmüş alanlar yer almaktadır. Aynı zamanda haritanın lejantını da oluşturan bu değişiklikler o ilçedeki dönüşümün yoğunluğunu, alansal büyüklüğünü ve kaç adet fabrikanın sanayisizleşme sürecine maruz kaldığını da ortaya koymaktadır.

## **5.2. Sanayisizleşme Açısından İstanbul'un Anadolu Yakası**

### **5.2.1. Kartal İlçesi**

Kartal İlçesi İstanbul'un doğu yarısında yer almakta, batısında Maltepe, kuzeyinde Sultanbeyli, doğusunda Pendik ilçeleri bulunmaktadır. İlçeyi güneyden Marmara Denizi sınırlandırmaktadır. Nüfus olarak bakıldığında ise Kartal'da 2017 yılındaki nüfus miktarı 463.433'tür. (TÜİK, 2016a). Bu anlamda Kartal İstanbul'un nüfusu hızla artan yerleşmeleri arasındadır. Kartal ilçesi günümüzde hâlihazırda Yunus, Çavuşoğlu, Karlıktepe, Yukarı, Kordonboyu, Petrol-iş, Atalar, Orhantepe, Cevizli, Esentepe, Topselvi, Yalı, Cumhuriyet, Hürriyet, Orta, Soğanlık Yeni, Gümüşpınar, Yakacık Yeni, Yakacık Çarşı, Uğur Mumcu olmak üzere 20 tane mahalleden oluşmaktadır.

Kartal önemli ulaşım güzergâhları üzerinde yer alan bir yerleşmedir. Özellikle D-100 (E-5) karayolu yerleşmeyi adeta kuzey ve güney olarak ikiye ayırmaktadır. Buna ek olarak en güneyde yer alan sahil yolu yerleşmenin doğuda Pendik'ten batıda Kadıköy'e kadar olan bağlantısında büyük öneme sahiptir. Kartal-Samandıra bağlantı yolu Kartal'ı Anadolu'ya bağlayan TEM Otoyolu'nun da

bağlantı noktasıdır. Kartal, Haydarpaşa-Gebze banliyö hattı olarak bilinen demiryolu güzergâhında yer almıştır. Bu hattın Marmaray ile entegre edilmesi çalışmaları sürmekte olduğundan banliyö hattından kent içi ulaşımında yararlanılamamaktadır. Hattın 2018 yılı sonunda açılması planlanmaktadır. Ayrıca güneyde sahil yolunda yer alan deniz taşımacılığıyla adalara ulaşılabilir. Ayrıca çoğu Yunus Mahallesi'ndeki sahil şeridinde faaliyet gösteren koster gemileri de yük taşımacılığı kapsamında hizmet vermektedir. Neticede Kartal ulaşım güzergâhları açısından elverişli bir konumdadır.

Kartal, uzun zaman bir balıkçı kasabası olma hüviyetini sürdürmüştür. Osmanlı Devleti zamanında balıkçılık fonksiyonunun yanında tarım fonksiyonu da gelişmiştir. Arazi kullanımında bağlar, bahçeler, bostanlar geniş yer kaplamaktadır. Bir dönem İstanbul'un sebze ve meyve ihtiyacının bir bölümünü karşılamıştır (Aksel, 1994c: 472). Özellikle 1950'li yıllarda Kartal'da birçok zeytinlik alanın bulunduğu belirtilmektedir (Fotoğraf 9).

**Fotoğraf 9:** Kartal'da Çavuşoğlu ve Yunus arasını gösteren bu fotoğrafta zeytin ağaçları görülmektedir

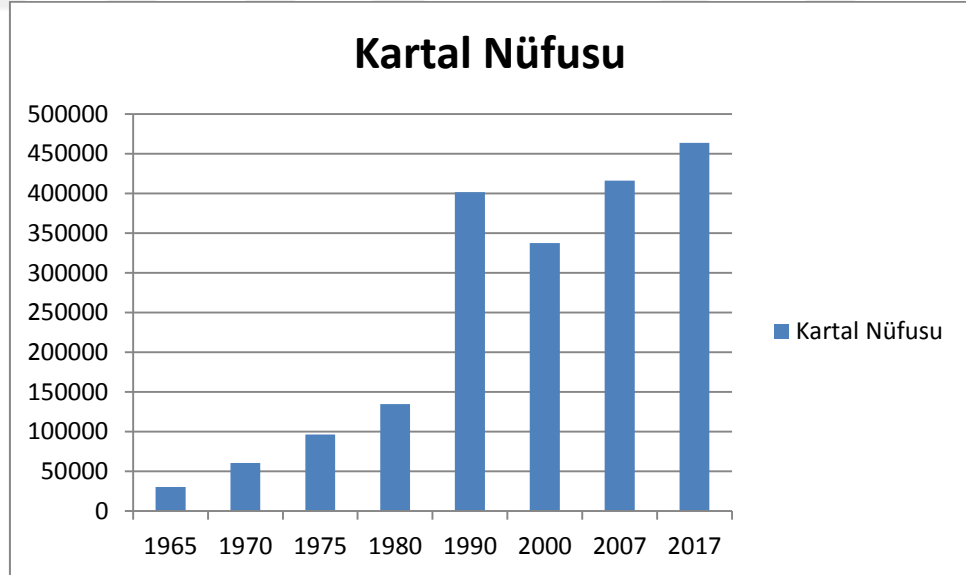


Kaynak: (Kentsel Strateji, 2009).

Kartal'ın gelişmesinde en önemli aşama 1947 yılında Kartal ve çevresinin sanayi alanı ilan edilmesidir (Akdoğan, 2014: 325). Bu tarihten sonra ilçe hızlı bir

şekilde fabrikalar için yer seçim tercihinde bulunulan bir alan haline gelmiştir. Bu yer seçim tercihleri ağırlıklı olarak eskiden Ankara Asfaltı olarak adlandırılan bugün D-100 (E-5) kara yolunun her iki kenarında gerçekleşmiştir. Fabrikaların ilerleyen süreçte hızla çoğalmasına bağlı olarak Kartal, sayfiye yeri olma özelliğini kaybetmiş ve hızla nüfuslanmıştır. Fabrikalara bağlı olarak gecekondu oluşumları da görülmeye başlanmıştır. Kartal'da nüfus 1950'li yıllardan sonra artış göstermiştir (Şekil 45). Özellikle Kartal'da sanayinin yoğunlaştığı 1950 sonrası yıllar yerleşmeyi var eden Eczacıbaşı, Siemens, Mutlu Akü, Sunta, Oralitsa, Süperlit, Seçenler, Aksan Metal gibi büyük fabrikaların da kurulduğu yıllara denk düşmektedir. Sonraki süreçte büyük fabrikalara yan madde üreten firmalar ve küçük sanayi siteleriyle sanayileşme süreci büyük ölçüde tamamlanmıştır (Kentsel Strateji, 2009: 5). Bu fabrikalarla birlikte Kartal tam anlamıyla bir sanayi yerleşmesi olmuş gecekondu ve apartman yerleşmeleri bu fabrikaların etrafında oluşarak bugünkü Kartal'ın yerleşme dokusunu da yaratmışlardır (Fotoğraf 10).

Şekil 45: Kartal'da nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

**Fotoğraf 10:** 1989 yılı Kartal'ın kentsel gelişimi.



Kaynak: (Kentsel Strateji, 2009).

Türkiye'nin değişen ekonomi politikalarının bir yansıması olarak Kartal da hızlı bir sanayisizleşme sürecine maruz kalmıştır. Geçmişte bir sanayi yerleşmesi ve onun etrafında oluşmuş gecekondu alanı olarak tanımlanan Kartal'da sanayisizleşme süreçleri hâlihazırda devam etmektedir. Bu süreç ilçeye dair yapılan hem üst ölçekli hem de yerel planlara yansımaktadır. 1947 yılında bir plan ile ilçenin sanayi alanı ilan edilmesinden sonra günümüzde de planlar ile ilçe şekillendirilmeye devam edilmektedir (Tablo 9). Bu planlama çalışmalarının eşlik ettiği sanayisizleşme süreci sonunda 56 adet kapanmış sanayi tesisi tespit edilmiştir.

**Tablo 9:** Kartal ilçesinin çeşitli dönemlerdeki planlama çalışmaları.

METROPOLİTEN PLANLAMA ÖLÇEĞİ	KARTAL İLÇE PLANLAMASI
1980 Onaylı Nazım İmar Planı'nda Sanayi Kullanımının Devamı.	1972 Yakacık ve 1981 Soğanlık Uygulama Nazım İmar Planlarında sanayinin devamı.
1995 Onaylı 1995 onaylı İstanbul Metroplitan Alan Nazım İmar Planı'nda sanayilerin desantralizasyonu.	1991 onaylı 1/1000 ölçekli Kartal Sanayi Alanları Tasfiye Planı'nda, E-5 ve kuzey-güney koridoru çevresindeki sanayilerin tasfiyesi kararının alınması.
2006 ve 2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda ise İstanbul'un „üst düzey merkezi“ olarak kabulü.	2003 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal II.Derece Alt Merkez Nazım İmar Planı'nda sanayi alanlarının tasfiyesi ve ticaret, hizmet, kültür ağırlıklı kullanım kararı alınması.
1/25.000 Nazım İmar Planı'nda da „üst düzey merkez“ ve „özel proje alanı“ olarak kabul edilmesi.	2006 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal Güneyi İmar Planı'nda proje alanı „özel proje alanı“ olarak belirlenmesi.
	2008 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ise proje alanı alt merkez olarak “karma kullanım” kararının alınması.

Kaynak: (Kentsel Strateji, 2009, s. 5)

Mevcut 56 tesisin sektörel dağılımına bakıldığında metal, çimento, fayans, mermer, araba yedek parçaları, seramik, demir-çelik, akü olmak üzere farklı üretim kollarında faaliyet gösteren fabrikalar olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum Kartal'da belli bir sektörel yoğunlaşmadan ziyade çeşitli sektörden üretim tesislerinin yer seçtiğini göstermektedir. Bu fabrikaları sınıflandırırken üzerinde durulan bir diğer husus kapladıkları alansal büyüklüklerdir. Özellikle D-100 (E-5) kara yolundaki yüksek emsallerin de etkisiyle alansal genişliğin fazla olması sanayi fonksiyonundan sonraki konut fonksiyonuna geçişte fırsatlar yaratmaktadır. Başka kelimelerle Kartal'daki fabrikaların alansal genişliği böyle bir dönüşümü teşvik etmektedir. En düşük fabrikanın yaklaşık alansal büyüklüğü 1000 m<sup>2</sup>'dir. Bu rakam çeşitli fabrikalarda 10.000 m<sup>2</sup>'den 223.000 m<sup>2</sup>'ye kadar çıkmaktadır (Tablo 10).



**Tablo 10:** Kartal'da sanayisizleşme sonrası fonksiyonel değişim ve alansal büyüklük

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Aksan Metal Fabrikası	Atıl durumda	3512
Filtaş Yapı Market Eski Fabrika	Dap yapı Teras Kule projesi yapılacak	9901
Eczacıbaşı Kartal Fabrikası	Atıl durumda	79485
Assan Fabrikası	Atıl durumda	24734
Yunus Çimento Fabrikası	Dap yapı sahil kule projesi yapıldı	46757
Oralitsa Fabrikası	Atıl durumda	38150
Süperlit Levha Fabrikası	Atıl durumda	82066
Aymasan Ayakkabı Fabrikası	Türkcell İletişim Merkezi oldu	8599
Haymak Döküm Fabrikası	Soyak Evraka Siteleri Yapıldı	13705
Leitz Bıçak Fabrikası	Atıl Durumda	2913
Gücüm Cıvata Fabrikası	Atıl Durumda	13202
Kartal Döküm Fabrikası	Atıl Durumda	1781
Gedik Elektrot Fabrikası	Gedik Üniversitesi oldu	3752
Zift Fabrikası	Atıl Durumda	8561
Klozet Üretim Fabrikası	Atıl Durumda	2720
İshakol Boya Fabrikası	Binalar Yıkık Vaziyette	10625
Köksallar Döküm Fabrikası	Çukurova Tower Rezidans Yapıldı	3300
Çapamarka Çorba Fabrikası	Binalar Yıkık Vaziyette	5148
Mermer Fabrikası	Atıl Durumda	4105
Cevizli Tekel Fabrikası	Atıl Durumda	223204
Asfalt Fabrikası	Fiat Kırmak Oto Satış Yeri	6961
Efes Pilsen Fabrikası	Atıl Durumda	14633
Adel Kalemcilik Fabrikası	And Pastel Konut Projesi Yapılıyor	15917
Anadolu Grup Üretim Tesisleri	Atıl Durumda	27855
Gözlük Fabrikası	Atıl Durumda	2192
Balata Fabrikası	Nanda Towers Projesi Oldu	5824
Araba Kampana Fabrikası	Seramik Deposu Olarak Kullanılıyor	6742

Üçsom Motorlu Araçlar Fabrikası	Su Deposu Olarak Kullanılıyor	7956
Ege Fabrikası	Atıl Durumda	6756
Boya Fabrikası	Konut Projesi Yapıldı	3288
Türker Tekstil ve Mıknatıs Fabrikası	Kvk Teknik Servis/Atıl Vaziyette	10610
Karton Fabrikası	Atıl Durumda	1042
Otoyol Fabrikası	Atıl Durumda	9835
Girginler Doche Yan Sanayi Fabrikası	Atıl Durumda	4964
Pega Gaz Fabrikası	Pega Kartal Rezidans Projesi Yapıldı	10142
..... Fabrikası	Helenium Twins Projesi Yapıldı	5958
..... Fabrikası	Marmara Kule Projesi Yapıldı	5803
Mermer ve Granit Fabrikası	Espadon Kule Projesi Yapıldı	6407
Metal Sac Fabrikası	SKY Blue Projesi Yapıldı	5122
Ünal İş Mobilya Fabrikası	Atıl Durumda	9003
..... Fabrikası	Mesa Kartal Projesi Yapıldı	6713
Mermer Fabrikası 2	Binalar Yıkık Vaziyette	4285
Seramik Fabrikası	Atıl Durumda	4703
Akü Fabrikası	Kale Kule Rezidans Projesi Yapıldı	6895
Öncül Metal Fabrikası	Atıl Durumda	6752
Un Fabrikası	Atıl Durumda	4769
Habaş Tesisleri	Atıl Durumda	20028
Kuriş Alüminyum Metal Fabrikası	Kuriş Kule Projesi Yapıldı	11671
Özarar Makine Vinç Fabrikası	Dap Adam Kule Projesi Yapıldı	2319
Java Motor Fabrikası	Kartal Kule Projesi Yapıldı	6003
Mutlu Akü Fabrikası	Atıl Durumda	15578
Motorlu Panjur Fabrikası	Konut Projesi Yapıldı	4318
Baymak Fabrikası	Teknik Yapı Uptwins Projesi Yapıldı	5369
Kartal Maden Ocağı	Teknik Yapı Uplife Projesi Yapıldı	18751
Klinger Valf Fabrikası	Propa Vista Projesi Yapılıyor	19103

Kurfalı Demir Çelik Fabrikası	Optimum Konut Projesi Yapılıyor	2376
-------------------------------	---------------------------------	------

Kartal'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışına bakıldığında ise iki ana hat karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birincisi Kartal'ın geleneksel sanayi bölgesi olan D-100 (E-5) kara yolunun karşılıklı iki kenarıdır. Kartal'daki fabrikaların hâkim çoğunluğu kara yolunun ayırdığı bu iki kenarda toplanmıştır. Sanayisizleşmenin odaklandığı ikinci hat ise bu yolla bağlantılı olan, Kartal Köprüsü'nü takiben sahile doğru inen Yakacık Caddesi ve daha güneydeki Sanayi Caddesi'dir. Bu iki ana öbek aynı zamanda Kartal'ın özel proje alanı olarak ilan edilen kısımlarının içinde kalmaktadır.

Kartal'da toplam 56 adet sanayi fonksiyonunu terk eden fabrika alanı tespit edilmiştir. Bu fabrikalardan 19 tanesi marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlarken, 4 fabrika alanı da projelendirilmiş ancak gerçekleştirilmemiş alanları temsil etmektedir. Marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlar veya dönüşecek alanlar D-100 (E-5) kara yolu istikametinde toplanmıştır. Kartal D-100 civarı bugün geçmişten farklı olarak yüksek tipte konutların hâkimiyet kurduğu bir yapıdadır (Fotoğraf 11).

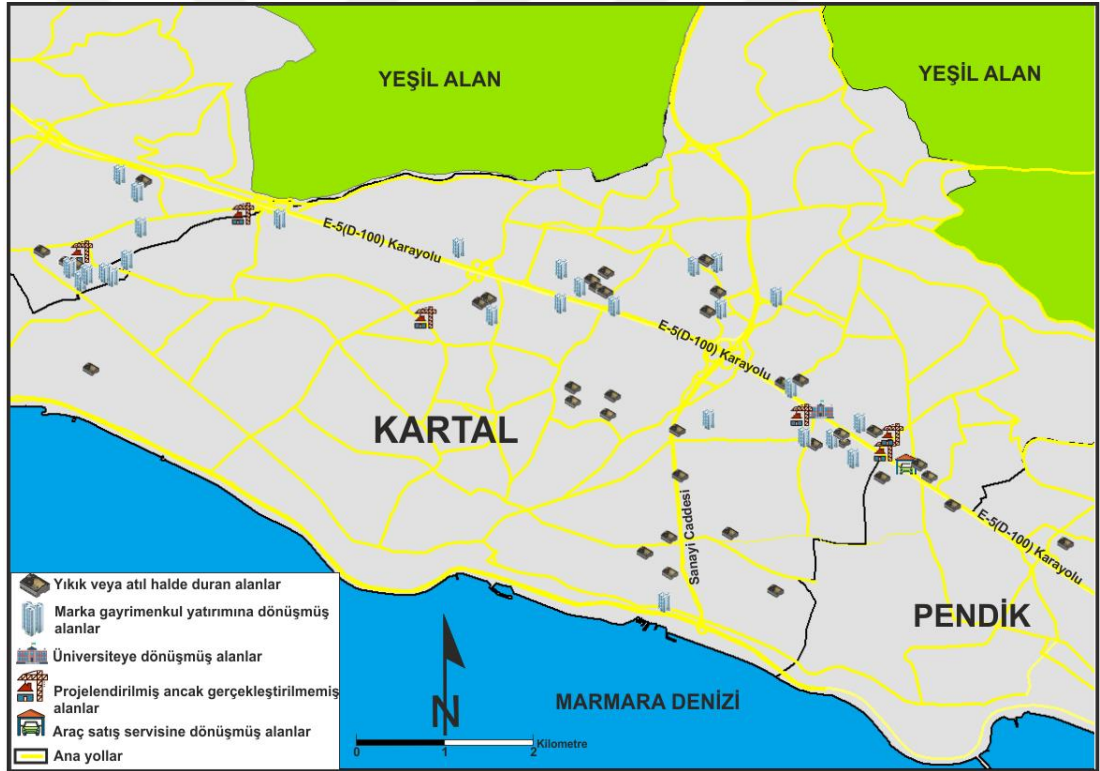
**Fotoğraf 11:** Pendik'ten Kartal'a doğru D-100 karayolunda yüksek konutların hâkimiyeti.



Kaynak: Uğurcan Ayık.

Bu sayılara ek olarak 29 fabrika alanı ise atıl veya yıkık vaziyettedir. Üç fabrika alanı binasıyla yahut binası yıkılarak konut dışında farklı bir fonksiyona bürünmüştür (Şekil 46). Yıkık veya atıl halde duran fabrika alanlarının yoğunlaştığı alan Kartal'ın güneyindeki Sanayi Caddesi'dir. 1950 sonrasındaki büyük tesislerin yer seçtiği bu alan ilk tesislere de ev sahipliği yapmıştır. Doğal olarak sanayisizleşmenin şiddeti de Sanayi Caddesi'nin olduğu alanda fazladır. Yunus Çimento Fabrikası bu alandaki marka bir projeye dönüşen fabrika alanlarına örnektir. Fakat Mutlu Akü, Süperlit, Oralitsa, Eczacıbaşı, Assan gibi birçok büyük fabrika atıl veya yıkık vaziyette beklemektedir.

**Şekil 46:** Kartal'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



Kartal'daki dönüşümün hızı ve süreci her ne kadar tartışılabilirse de 1/25.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı'nın yönlendirmelerinin dışına çıkıldığı söylenemez. Plan Kartal ilçesini 1.derece alt merkez gelişim bölgesi olarak kabul etmektedir. Ayrıca İstanbul'un dönüşümünde Kartal ilçesine hizmetler sektöründe uzmanlaşmış, nitelikli ofis alanlarının ve kamusal, kültürel yapıların çoğunlukta olduğu bir rol verilmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 43). Kartal'daki

üst düzey gelişim merkezi oluşturma düşüncesinin temellerini Sabiha Gökçen Havalimanı'na olan yakınlık, Avrupa Yakası'yla olan deniz bağlantısının kolaylığı, Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakın olma gibi çeşitli düşünceler oluşturmaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 62). Kartal'ın plan dâhilinde 1.derece gelişim merkezi ilan edilmesi ile ilgili farklı görüşler de vardır. Özellikle Avrupa Yakası'nda Şişli, Anadolu Yakası'nda ise Kadıköy'ün 1.derece merkez olması günde binlerce kişinin bir kıtadan diğerine geçmesine neden olmaktadır. Anadolu Yakası'nda Kartal'ın 1.derece merkez olarak belirlenmesi bu sirkülasyonun hızını yavaşlatarak İstanbul'a ilişkin sorunlardan bazılarını dair birçok kronik problemin de çözülmesine yardımcı olacaktır (Şahin, 2012: 184).

Dönüşümün eleştirilecek hususlarından biri eski sanayi tesislerinin endüstriyel miras kapsamında değerlendirme eğiliminin zayıflığıdır. Kartal'da endüstri mirası olarak korunması gereken birçok farklı tipte sanayi tesisi varken, bunların ağırlıklı bir biçimde yüksek ranta sahip projelere dönüştürülmesi eleştirilere neden olmaktadır. Şu ana kadar gerçekleşen dönüşümün sonunda alanın %34'ü marka projelere ayrılmıştır. Yıkık veya atıl vaziyette duran fabrikaların kapladığı alan ise %54'tür (Fotoğraf 12; Fotoğraf 13). Hâlihazırda bu alanların potansiyel olarak uygun olanlarını endüstriyel miras kapsamında değerlendirmek mümkündür. Böylece Batı'da sıkça örneği görüldüğü şekliyle bu fabrika alanlarının farklı fonksiyonlarla gelecek nesillere aktarılması kolaylaşır, hem de kentte turizm fonksiyonunun canlandırılması imkânı sağlanır.

**Fotoğraf 12:** Kartal'daki yıkık veya atıl halde duran fabrika alanları-



I.Kaynak: Çapamarka Ç.F için (Kentsel Strateji, 2009). Diğer fotoğraflar Uğurcan Ayık.

**Fotoğraf 13:** Kartal'daki yıkık veya atıl halde duran fabrika alanları-II.



Kaynak: Uğurcan Ayık

### 5.2.1.1 Kartal Yunus Çimento Fabrikası

Cumhuriyet'in ilk yıllarında bayındırlık ve alt yapı işlerine önem verilmesi neticesinde modern inşaat malzemeleriyle üretim yapılmaya başlanmıştır. Çimento üretiminde ham maddeye yakınlık ve ulaşım birinci derecede önemli olduğundan kurulan tesislerde bu koşulların aranması önemlidir (Ayık & Avcı, 2018: 514).

1927 yılında çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun olumlu etkisiyle sanayi yatırımları için uygun bir ortam oluşmuştur. 1929 yılında İstanbul'da çok ortaklı olarak Anadolu Çimentoları T.A.Ş. kurulmuştur. Kuruluşun 2 milyon TL ile en büyük ortağı Societe Financiere des Ciments adlı Belçika firmasıdır. Şirketin Kartal'daki fabrikası kuruluş yıllarında 80 bin ton/yıl iken, sonraki süreçte yıllık 140 bin tona yükselmiştir (Yurtoğlu, 2015: 117-119). Yıkılmasına yakın yıllara kadar ihtiyacı olan ham maddeyi kuzeydeki taşocaklarından havai hat ile sağlayan fabrika, daha sonra ulaşım ağının gelişmesinin etkisiyle ham maddeyi kara yoluyla temin etmeye başlamıştır (Ayık & Avcı, 2018: 514-515). Fabrika yıkıldığı tarih olan 1990'dan sonra kalan iki bacası Tuzla sahil istikametinden Kartal'a sahil yolunu kullanarak gelenlerin sıklıkla aşına olduğu bir şekilde yıllarca durmuştur. Üç yıl öncesine kadar duran bacalar yıkılmış, çimento fabrikasının olduğu alan bugün sanayisizleşerek DAP yapı adlı firma tarafından konut projesi olarak değerlendirilmiştir (Fotoğraf 14).

**Fotoğraf 14:** Yunus Çimento Fabrikası'nın denizden görünümü ve yerinde yükselen konut projesi.



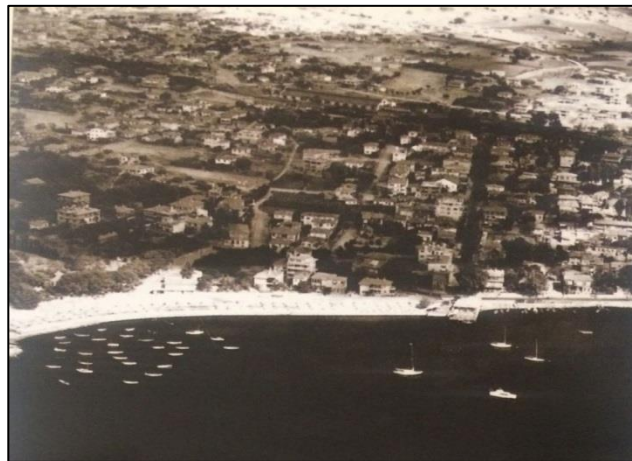
Kaynak: Kartal Belediyesi Arşivi.

### 5.2.2. Pendik İlçesi

Kocaeli Yarımadası'nın güneybatı kısmında yer alır. Doğuda Tuzla, batıda Kartal, kuzeyde ise Sultanbeyli İlçesi ile komşu olan Pendik'te ilçenin güney sınırını Marmara Denizi oluşturur. 16 mahalleden meydana gelen ilçe, yaklaşık olarak 190 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip olup, 7,5 km sahil şeridinde sahiptir (Pendik Belediyesi, 2015). İlçede Marmaray ile bağlantıyı sağlamak üzere yapılan kazılar ilçenin tarihini 8400 yıl öncesine kadar indirmiştir. Farklı toplulukların hâkim olduğu Pendik'te 14.yy.da savaşlar nedeniyle tahribatlar yaşanmış, koy civarında bir balıkçı kasabasının kurulması yerleşmenin tekrardan nüfuslanmasını sağlamıştır (Aksel, 1994: 238).

1889'daki büyük yangından sonra yerleşme tamamen kül olmuştur. Azaryan Efendi'nin planlama çalışmalarının eşlik ettiği bu döneme Cumhuriyet Dönemi'nde mübadeleyle gelenler de eklendiğinde nüfus 3700'lere ulaşmıştır. Bu tarihten 1950'li yıllara kadar Pendik, İstanbul'un kıyıya komşu olan diğer yerleşmelerinde olduğu gibi bir sayfiye yeri olarak kalmıştır (Fotoğraf 15). 1950 sonrasında sanayileşme hareketleri ve sanayinin geliştirilmesine yönelik çeşitli kararlar yerleşmenin çehresini tamamen değiştirmiştir. Sahilde Ankara Caddesi ile eski Ankara Asfaltı (D-100) arasında kalan alanlar 1970'te tamamen gecekondularla dolmuştur (Aksel, 1994: 238). Günümüzde Pendik 1950 sonrasında hızlı kentleşmenin etkisiyle hızla nüfuslanmıştır.

**Fotoğraf 15:** Pendik'in 1950'lerdeki görünümü.

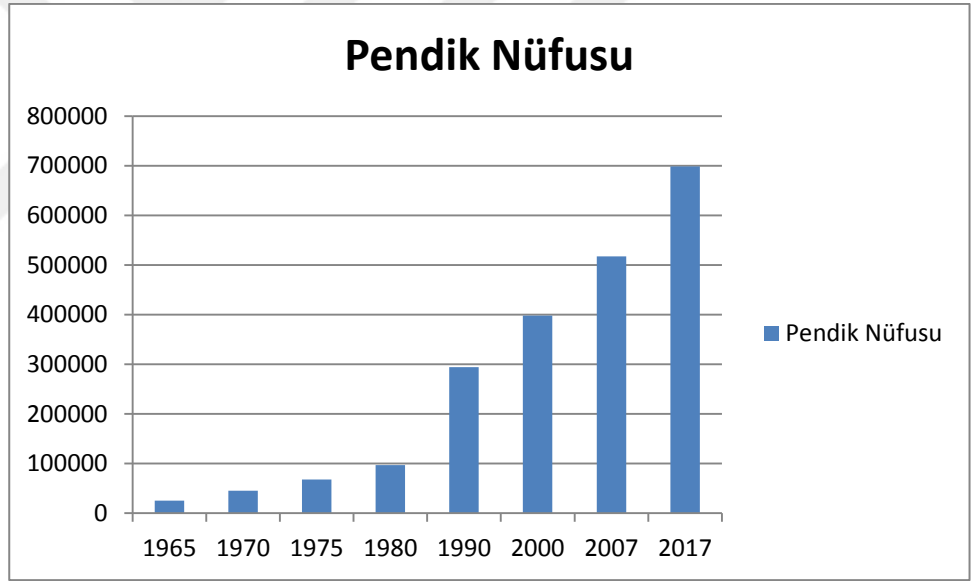


Kaynak: (Özdemir, 2010: 22).



İlçe Ahmet Yesevi, Bahçelievler, Balıca, Batı, Çamçeşme, Çamlık, Çınardere, Doğu, Dumlupınar, Emirli, Ertuğrulgazi, Esenler, Esenyalı, Fatih, Fevzi Çakmak, Göçbeyli, Güllübağlar, Güzelyalı, Harmandere, Kavakpınar, Kaynarca, Kurna, Kurtdoğan, Kurtköy, Orhangazi, Orta, Ramazanoğlu, Sanayi, Sapanbağları, Sülüntepe, Şeyhli, Velibaba Mahalleri olmak üzere toplam 32 adet mahalleden oluşmaktadır. Özellikle merkeze yakın ve onun çevresinde yer alan yerleşmelerdeki kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde ilçe nüfuslanmasını devam ettirmektedir. 2017 yılında Pendik ilçesinin nüfusu 698.260 kişidir (Şekil 47). Nüfusun hızlı artışı, alansal olarak büyüme gibi etkenler neticesinde 1987’de Pendik Kartal’dan ayrılarak ilçe haline getirilmiş, 1992’de ise Pendik bölünerek Tuzla İlçesi oluşturulmuştur.

**Şekil 47:** Yıllara göre Pendik nüfusunun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

Ulaşım güzergâhları açısından Pendik, komşusu Kartal ve Tuzla’da olduğu gibi elverişli bir konuma sahiptir. Kara yolu anlamında eski Ankara Asfaltı (E-5) şimdiki D-100 kara yolu ilçenin Anadolu’yla olan bağlantısını sağlamaktadır. Aynı şekilde kuzeyde TEM Otoyolu ilçeyi adeta kuzey ve güney olarak ikiye ayırmaktadır. Deniz yolu ulaşımında Yalova’ya gerçekleştirilen arabalı vapur hizmet vermektedir. İzmit-Haydarpaşa tren hattı ilçeye ayrı bir önem katmaktadır. Son

olarak yerleşmenin kuzeydoğusunda kalan Sabiha Gökçen Havalimanı Pendik'in ulaşım açısından stratejik önemini daha da arttırmaktadır.

Pendik sanayileşme süreci anlamında Kartal'daki gibi hızlı ve sayıca fazla fabrikaya sahip olmamıştır. Özellikle Kartal'da D-100 kara yolu boyunca yoğunlaşan sanayi tesisleri Pendik'te daha seyrek bir yapıdadır. Yapılan arazi çalışmaları neticesinde Pendik'te sanayisizleşme sürecine uğramış 6 adet fabrika alanı tespit edilmiştir (Tablo 11).

**Tablo 11:** Pendik'teki sanayisizleşmeye uğrayan fabrikalar ve tahmini alansal büyüklükleri

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Alemdar Kimya Fabrikası	Garanti Bankası Merkez Ofisi	11018
Alemdar Kimya Fabrikası	Metro AVM	52182
Duramax Sebat Fabrikası	Atıl Durumda	3251
Marmara Un Değirmeni	Atıl Durumda	3573
Megapolimer Plastik Fabrikası	Marka Projeye Dönüşecek	3405
Malazlar Kibrit Fabrikası	Atıl Durumda	18346

Malazlar Kibrit Fabrikası (Fotoğraf 16), Alemdar Kimya Fabrikası, Marmara Un Fabrikası Pendik'in sanayisizleşen fabrikalarının bir öbek halinde toplandığı alana karşılık gelmektedir (Şekil 48). Bu öbek D-100 kara yolunun kuzeyinde TEM bağlantı yolunun hemen doğusuna konumlanmaktadır. Bu alandaki dönüşümün boyutu hızlı bir şekilde devam etmektedir. Alemdar Kimya Fabrikası'nın bulunduğu alanda meydana gelen dönüşümde Garanti Bankası'nın merkez ofis binası, Pendorya AVM, Metro Alışveriş Merkezi gibi lükse dayalı dönüşümler sanayisizleşme sonrası değişen fonksiyonel kullanımlara örnek olarak gösterilebilir (Şekil 49). Bu dönüşümler 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'yla örtüşmektedir. Özellikle Levent-Maslak hattında yer alan banka genel merkezlerinin Anadolu Yakası'na kaydırılması çabası İstanbul'a dair var olan sorunları çözmeye kaygısından kaynaklanmaktadır. Tuzla'daki İş Bankası'nın yeni mühendislik binası da bu çabanın bir diğer mekânsal yansımasıdır.

**Şekil 48:** Pendik'te sanayisizleşmenin yoğunlaştığı alanların dağılışı



**Fotoğraf 16:** Pendik'te bulunan Malazlar Kibrit Fabrikası



Pendik'te sanayisizleşen diğer fabrika alanları mekânsal olarak daha dağınık vaziyettedir. Duramax Sebat Fabrikası, Megapolimer Plastik Fabrikası birbirinden uzak fabrika tesisleridir (Şekil 49). Pendik'te sanayisizleşmenin düşük olmasının bir diğer nedeni hâlihazırda yerleşmenin kuzeyi özellikle Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresinin bir sanayi alanı olma hüviyetini devam ettirmesindedir. Bu anlamda Pendik'in özellikle D-100 kara yolunun güney kısmında hizmetler sektörüne yönelik faaliyetler hâkimken, aynı istikamet kuzey kısmında sanayi fonksiyonu daha baskındır. Bunun dışında ilçede yer alan küçük sanayi tesisleri, oto sanayi siteleri de varlığını devam ettirmektedir. Pendik'teki sanayisizleşme sonrası dönüşümün hızı hem Tuzla hem de Kartal'dan bu anlamda yavaş ilerlemektedir. Alanın kuzeyinin çok yakın bir zamanda sanayi fonksiyonundan başka bir fonksiyona bürünmesi de çok mümkün görünmemektedir.

**Şekil 49:** Pendik'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.2.3. Tuzla İlçesi

Tuzla ilçesi coğrafi olarak Kocaeli Yarımadası'nın güneybatısında yer almaktadır. Batıda Pendik, doğuda Kocaeli'nin ilçeleriyle çevrelenmiştir. İlçenin güneyinde Marmara Denizi yer almaktadır. Bu anlamda İstanbul'un en son

noktasıdır. 13.500 hektar yüzölçümüne sahip olan ilçede, Marmara Denizi ile olan kıyı uzunluğu 13 km'dir (Anıl, 2005: 2). Ulaşım güzergâhı açısından D-100 karayolunun İstanbul'la olan son bağlantı noktasını oluşturmaktadır. Kuzeyde Tem Otoyolu yerleşmeyi fiili olarak ikiye ayırmaktadır. Özellikle D-100 kara yolunun kuzeyinde sanayi yerleşmeleri hâkimken, güneyinde hizmete dayalı fonksiyonel kullanımlar daha yaygındır. Ayrıca İzmit- Haydarpaşa demir yolu hattı da ilçe sınırları içinden geçmektedir. Her ne kadar güneyde Marmara Denizi'ne sınırı olsa da ilçedeki deniz yolu ulaşımı gelişmemiştir.

Tuzla İstanbul'un tarihi yerleşmeleri arasında yer almaktadır. Yerleşmeye dair ilk izler Kalekapı civarında yer almaktadır (Aksel, 1994f: 306; Özdoğan & Başgelen, 2007: 401). Cumhuriyet'in ilk yıllarında yaşanan nüfus mübadelesi sonucunda nüfus artmıştır. Tuzla'nın idari olarak belediye olması ise 1992'de Pendik'ten ayrılmasıyla gerçekleşmiştir (Anıl, 2005: 6).

Tuzla Cumhuriyet yönetimiyle beraber 1950'li yıllara kadar bir balıkçı kasabası olma hüviyetini korumuştur. Özellikle yerleşmenin güneyinde yer alan sahil şeridi Tuzla'nın tarihi balıkçı kasabasını bugün de yaşatan bir yapıya sahiptir.<sup>1</sup> Günümüzde 17 mahalleden oluşan Tuzla'da 1920'li yıllarda önce Postane ve Cami Mahalleri yer alıyordu (Anıl, 2005: 7-10). Demiryolunun etkisiyle mahaller çoğalmış 1965 yılında Güzelyalı Mahallesi, sonrasında ise İçmeler ve Aydınli oluşmaya başlamıştır. Özellikle Aydınli Mahallesi sanayi yerleşmesi olarak tanımlanabilir. Her ne kadar kuruluş tarihi 600 sene öncesine kadar gitse de asıl gelişme 1992'de Organize Sanayi Bölgesi'nin açılmasıyla olmuştur. OSB'den sonra kimya, boya vernik gibi alt sanayi kollarındaki tesislerin kuruluşuyla büyük sanayi sitelerinin de gelmesiyle Tuzla kuzeye doğru daha hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır (Anıl, 2005: 29-31).

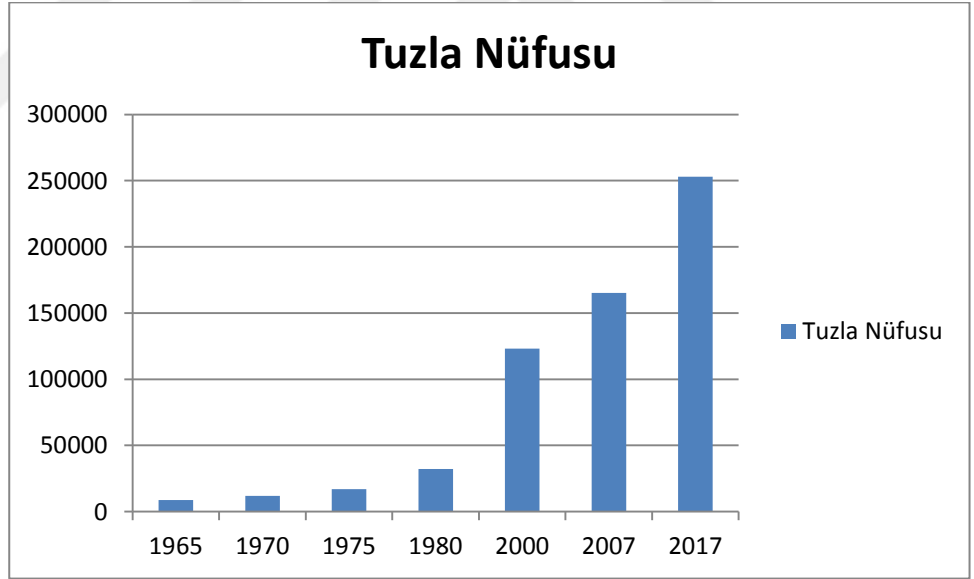
1950 sonrası gelişen kentleşme-sanayileşme ilişkisi Tuzla'nın çehresini de değiştirmeye başlamıştır. Askeri Jeep Fabrikası ve Porselen Fabrikası sırasıyla 1955

---

<sup>1</sup> Tuzla'nın tarihinde öne çıkan turistik ve ekonomik unsur Tuzla İçmeler Kaplıcaları'dır. Tarihi Osmanlı'ya kadar inen şifalı sulara sahip olan tesis, İstanbul'un tek kaplıcası olma özelliğine sahiptir. İlçenin ekonomisine olduğu kadar tanıtımına da hizmet eden tesislerin daha detaylı bir analizi için bkz: (AYİK, 2016).

ve 1962 yılında kurulmuştur. Bu dönem aynı zamanda Tuzla'nın hızla nüfuslandığı dönemdir. Nüfus bakımından bir diğer sıçrama özellikle 2000'li yıllarda Tuzla'nın ilçe hüviyetine kavuşmasıyla gerçekleşmiştir. 2000-2016 arası Tuzla'da nüfus iki kat artmıştır (Şekil 50). Sonraki süreçte Tuzla'nın nüfuslanması sanayileşmesinin kuzeye doğru yayılmasıyla gerçekleşmiştir. Sanayileşme kuzeyde Organize Sanayi Bölgeleri vasıtasıyla gerçekleşmiş ve yerleşmenin hızla kuzeye doğru yayılmasına neden olmuştur. Bugün Deri Organize Sanayi Bölgesi, Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi, Boya ve Vernik Organize Sanayi Bölgesi, Tuzla Organize Sanayi Bölgesi, Tuzla Serbest Bölgesi ve Tersaneler olmak üzere 6 adet büyük sanayi adacığı bu alanda yer almaktadır. Bu büyük sanayi tesislerinin dağılışına bakıldığında D-100 kara yolunun kuzeyi ağırlıklı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kara yolunun güneyinde sadece "Tersaneler Bölgesi" büyük sanayi tesisi olarak belirmektedir.

**Şekil 50:** Yıllara göre Tuzla'da nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

Tuzla, Kartal ile karşılaştırıldığında sanayi yapısını Kartal'dan daha yavaş kazanmıştır. Tersaneler ve OSB'ler ile 1970'li yıllardan itibaren gelişmeye başlamıştır. 1993 yılında Kazlıçeşme'deki deri fabrikalarının buraya taşınması Kurt Kiremit Fabrikası, Mantar Fabrikası, Paşabahçe Porselen Fabrikası, Alarko Fabrikası, Paşabahçe Fabrikası, Askeri Jeep Fabrikası, İçmeler Un Fabrikası tarihsel

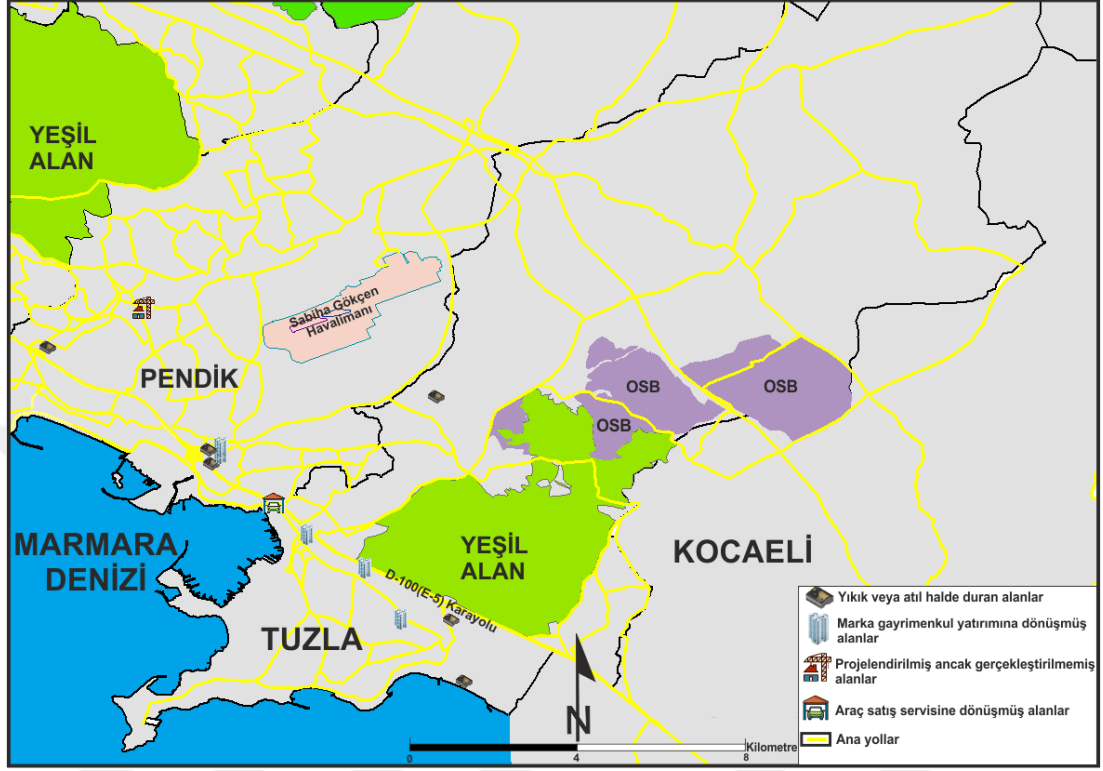
süreç içerisinde Tuzla’da hizmet veren fabrikalardır. Bu tesisler daha sonra kapanarak sanayisizleşme sürecine katılmışlardır (Tablo 12).

**Tablo 12:** Tuzla’daki sanayisizleşmeye uğrayan fabrikalar ve tahmini alansal büyüklükleri

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Tuzla Paşabahçe Porselen Fabrikası	Çınarlıbahçe Konut Projesi	53229
Alarko Fabrikası	Yıkık Vaziyette	47364
Paşabahçe Fabrikası	İş Bankası Teknoloji Ofisi	19211
Mantar Fabrikası	Yıkık Vaziyette	1393
Askeri Jeep Fabrikası	Atıl Vaziyette	26536
İçmeler Un Fabrikası	İbiş Otel	4264
Kurt Kiremit Fabrikası	Ssang Yong Satış Yeri	6649

Tuzla’daki sanayisizleşen tesislerin coğrafi dağılışıma bakıldığında dikkati çeken ilk detay Maltepe’de başlayan Kartal’da yoğunlaşıp Pendik ve Tuzla’da seyrekleşen D-100 kara yolu fabrika hattının son durağı Tuzla’dır. Hem Pendik’te hem de Tuzla D-100 ( E-5) kenarı Kartal’daki kadar yoğun bir sanayi tesisi ağına sahip değildir. Pendik ile Tuzla’nın sınır bölgesinde yer alan Kurt Kiremit Fabrikası Tuzla’nın D-100 kenarındaki ilk sanayisizleşen tesisini oluşturmaktadır. Bu fabrikanın 1 km doğusunda yer alan ve D-100 istikametini takip eden ikinci bir fabrika ise bugün İbis Otel olarak hizmet veren İçmeler Un Fabrikası’dır. Bu fabrika İçmeler Köprüsü’nün hemen güneybatısında yer almaktadır. D-100 istikametini takip eden eksende sanayisizleşen bir diğer fabrika alanı da İçmeler Un Fabrikasına 1,5 km uzaklıkta yer alan Paşabahçe Fabrikası ve bu fabrikaya 2 km uzaklıkta olan Alarko Fabrikası’dır. Tuzla’daki bu ilk sanayisizleşme hattı D-100 kara yolunun hemen güneyindeki aksa karşılık gelmektedir. Bunlara ek olarak Askeri Jeep Fabrikası daha güneyde sahil şeridinde kalırken, Mantar Fabrikası ise Aydınlı ’da ve en kuzeydeki sanayisizleşen fabrika alanını oluşturmaktadır (Şekil 51). Tuzla’da sanayisizleşen fabrikaların sayıca az olması hemen doğusunda yer alan Kocaeli ilçesiyle yakından bağlantılıdır. Hâlihazırda Kocaeli birçok ünlü ve büyük sanayi tesisinin yer seçimi yaptığı bir ildir. Özellikle bugün Maltepe- Tuzla aksında değişen fabrikaya dayalı görünüm Kocaeli’nde devam etmektedir.

Şekil 51: Tuzla'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



#### 5.2.4. Maltepe İlçesi

İstanbul'un doğu yarısında yer alan Maltepe, 1990 sonrası idari olarak bir ilçe konumuna gelmiştir. Kuzeybatısında Ataşehir'in yer aldığı ilçenin batısında Kadıköy, doğusunda Kartal, kuzeybatısında Sultanbeyli ilçesi ile idari sınırı vardır. En güneyde ise ilçe Marmara Denizi tarafından sınırlandırılmaktadır. Maltepe 18 adet mahalleden oluşmaktadır. D-100 (E-5) karayolu Kartal, Pendik, Tuzla'da olduğu gibi Maltepe'yi de kuzey ve güney olarak ikiye ayırmaktadır. D-100 karayolunun altındaki mahalleler ilk yerleşim alanlarıyken, karayolunun üst tarafları ise sonradan oluşan mahalle yerleşmeleridir.

Yerleşme tarihi açısından Maltepe'nin Bizans döneminden önceki tarihine dair pek bir bilgi yoktur. Bilinen en eski yerleşmesi Bryas'dır. Bu yerleşmenin Cevizli ile Maltepe arasında konumlandığı tahmin edilmektedir. (Aksel, 1994d: 281).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşen mübadele, Maltepe'nin nüfus yapısını da değiştirmiştir. Yunanistan'da Drama, Kavala gibi yerlerde yaşayan



Türkler Maltepe’de Rumlar’ın boşalttığı alanlara yerleştirilmiştir. Bundan sonraki süreçte 1928’de ilk belediyesine kavuşan Maltepe’de ilk planlama çalışmaları da 1945 gibi geç bir tarihte yapılmıştır (Aksel, 1994d: 282).

**Fotoğraf 17:** 1960 yılında Maltepe



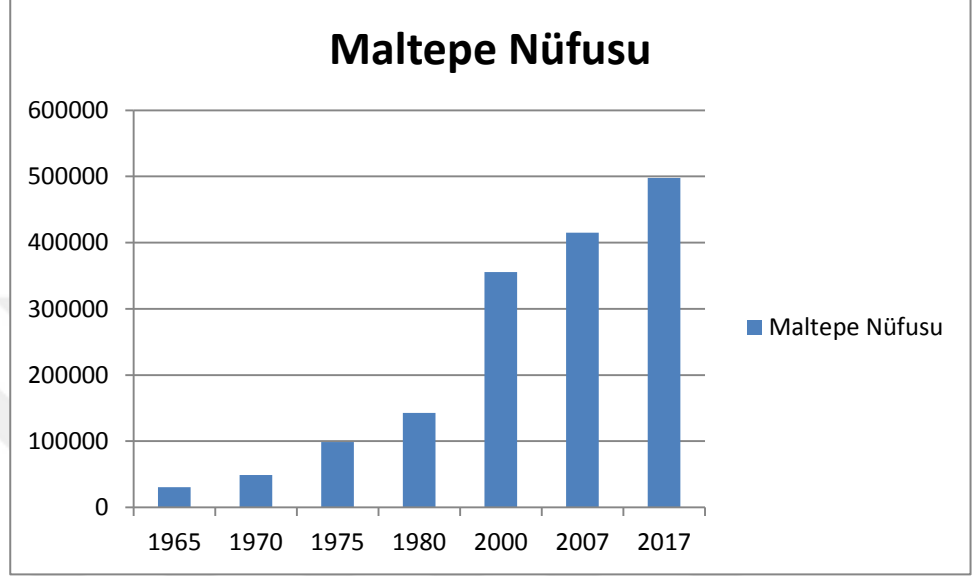
Kaynak: Maltepe Belediyesi Arşivi

Gerçekleştirilen bu planlama Maltepe’de yerleşmenin demir yolu ve çevresiyle sınırlandırılmasını öngörmüştür. 1960’ların başına kadar (Fotoğraf 17) sayfiye yeri olma özelliğine sahip olan Maltepe, bu tarihten sonra hızla İstanbul’la bütünleşmeye başlamıştır. D-100 (E-5) kara yolu civarına yerleşen sanayi tesislerinin etkisiyle yerleşmeler de hızla doğuya ve kuzeye doğru yayılmıştır. Önce kuzeyde ve doğuda Başibüyük, Gülsuyu, Gülensu daha sonra Aydınevler, Zümrütevler, Esenkent mahalleri oluşmuştur. Sanayiye bağlı olarak gerçekleşen bu hızlı kentleşme Maltepe’nin yeşillığe dayalı, makiliklerin ve ormanlık alanlarının da hızla tahribine neden olmuş ve gecekondulaşmanın da gerçekleşmesi ile Maltepe sayfiye yeri olma özelliğini yitirmiştir (Aksel, 1994d: 282).

Hızlı gecekondulaşma süreci Maltepe’nin nüfusuna da yansımıştır. Özellikle 1990’lı yıllardan sonra Maltepe’nin ayrı bir ilçe olmasıyla nüfusu da sürekli

artmıştır. 2000’de 350.000 civarında olan nüfus 2017 yılında 500.000’e kadar çıkmıştır (Şekil 52).

**Şekil 52:** Maltepe'de nüfusun yıllara göre değişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

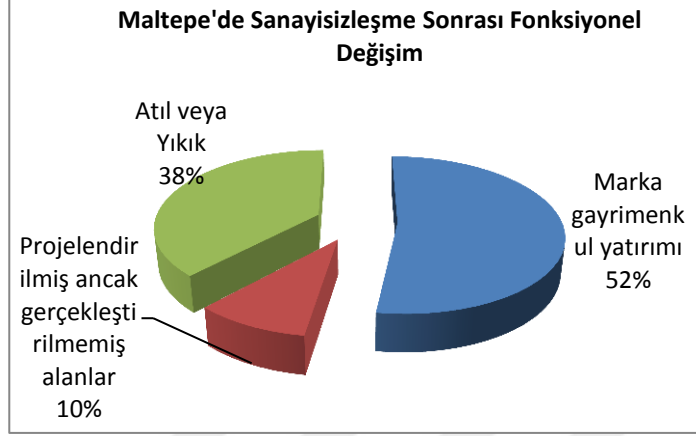
Maltepe’de 1960’lı yıllardan sonra görülen sanayileşme ve sonrasında yaşanan sanayisizleşme, mekânsal kümelenmeler göstermektedir. Yapılan saha çalışmaları neticesinde Maltepe’de toplamda 21 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı tespit edilmiştir. Bu 21 adet fabrika alanının 11 tanesi marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüştür. 8 tanesi de atıl veya yıkık vaziyette dururken, 2 tane fabrika alanı da kısa bir zaman zarfında marka bir projeye dönüşecektir. Bu fabrikaların sektörel dağılımına bakıldığında araç, giyim, gıda, alüminyum gibi çeşitli sektörel oluşumlara ait tesislerdir. 4 adet fabrikanın ise hangi üretim alanında hizmet verdiği tespit edilememiştir (Tablo 13).

**Tablo 13:** Maltepe'de sanayisizleşen fabrika alanları ve tahmini alansal büyüklükleri

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
..... Fabrikası	Dap yapı Dalga Projesi	4325
Ören Bayan Diktaş Fabrikası	Marka bir proje yapılacak	13858
..... Fabrikası	Dap yapı Royal Center Yapıldı	9674
..... Fabrikası	Dap Yapı Burgu Projesi Yapıldı	5140
Amasyalı Soba Üretim Fabrikası	Yıkık Vaziyette	7663
Otoyol Fiat Fabrikası	Dumankaya Ritim İstanbul Projesi	11228
Karsan Cips Fabrikası	Adakule Rezidans	2169
Singer Dikiş Fabrikası	Novo Dragos Projesi	33896
Sabun Fabrikası	Marka bir proje yapılacak	2576
Türk Ambalaj Sanayi Fabrikası	Atıl Vaziyette	5988
Eski Tütün Depoları	Yıkık Vaziyette	2989
Metal Kaplama Fabrikası	Yıkık Vaziyette	5312
Arı Makine Mes Alüminyum	Wloft Projesi	2012
..... Fabrikası	Dap Yapı Tango Projesi	2087
Cıvata Fabrikası	Dragos Park Kule Projesi	1469
Mobilya Fabrikası	Başyapıt Dragos Projesi	6055
Zirai İlaç ve Far Glass Fabrikası	Dap Yapı Vazo Kule	5133
Vinleks Fabrikası	Atıl Vaziyette	7724
Ersöz Sanayi Tesisleri	Atıl Vaziyette	8435
İlaç Fabrikası	Atıl Vaziyette	1246
Un Fabrikası	Atıl Vaziyette	2010

Maltepe’de şu ana kadar sanayiden diğer fonksiyonlara geçişte gözlemlenen süreç Maltepe’nin lüks konutlara dayanan bir dönüşüm içerisinde olduğunu göstermektedir. Sanayi fonksiyonundan sonraki dönüşümün %52’si marka gayrimenkul yatırımına ayrılmıştır. Buna yakın zamanda dönüşecek fabrikaları da eklendiğinde oran %62’ye çıkmaktadır (Fotoğraf 18, Fotoğraf 19, Fotoğraf 20, Fotoğraf 21, Fotoğraf 22). Atıl veya yıkık vaziyette duran alanlar ise %38 dolayındadır(Şekil 53).

**Şekil 53:** Maltepe'de sanayi fonksiyonundan sonraki değişim



**Fotoğraf 18:** Zirai İlaç ve FarGlass Cam Fabrikası. Şuan DAP Yapı Vazo Kule.



**Fotoğraf 19:** Atıl vaziyette duran Ersöz Sanayi Üretim Tesisleri



**Fotoğraf 20:** Maltepe İlaç Fabrikası



**Fotoğraf 21: Maltepe Un Fabrikası**



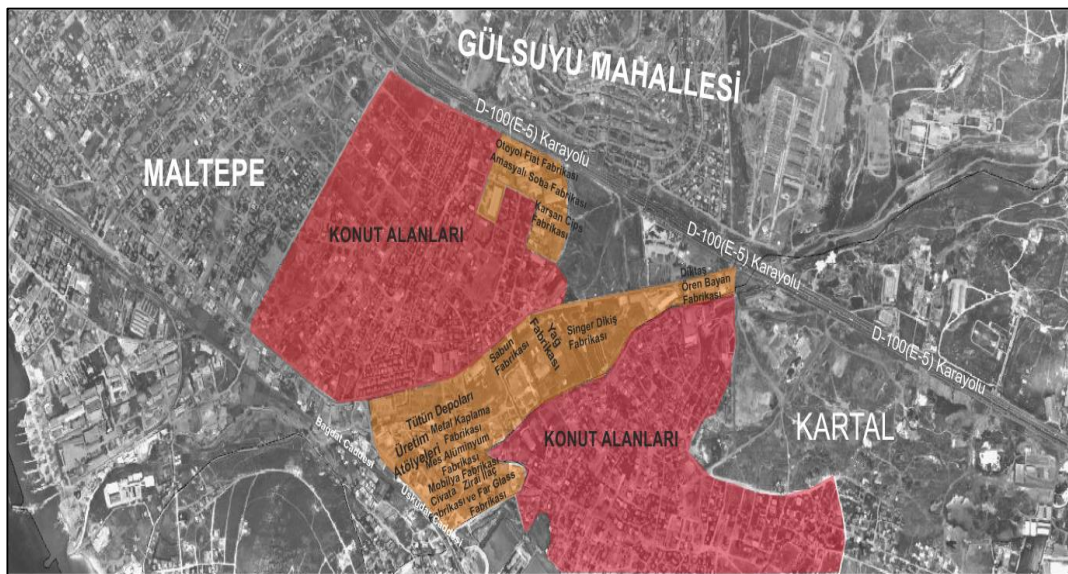
**Fotoğraf 22: Maltepe Türk Ambalaj Sanayi Fabrikası**



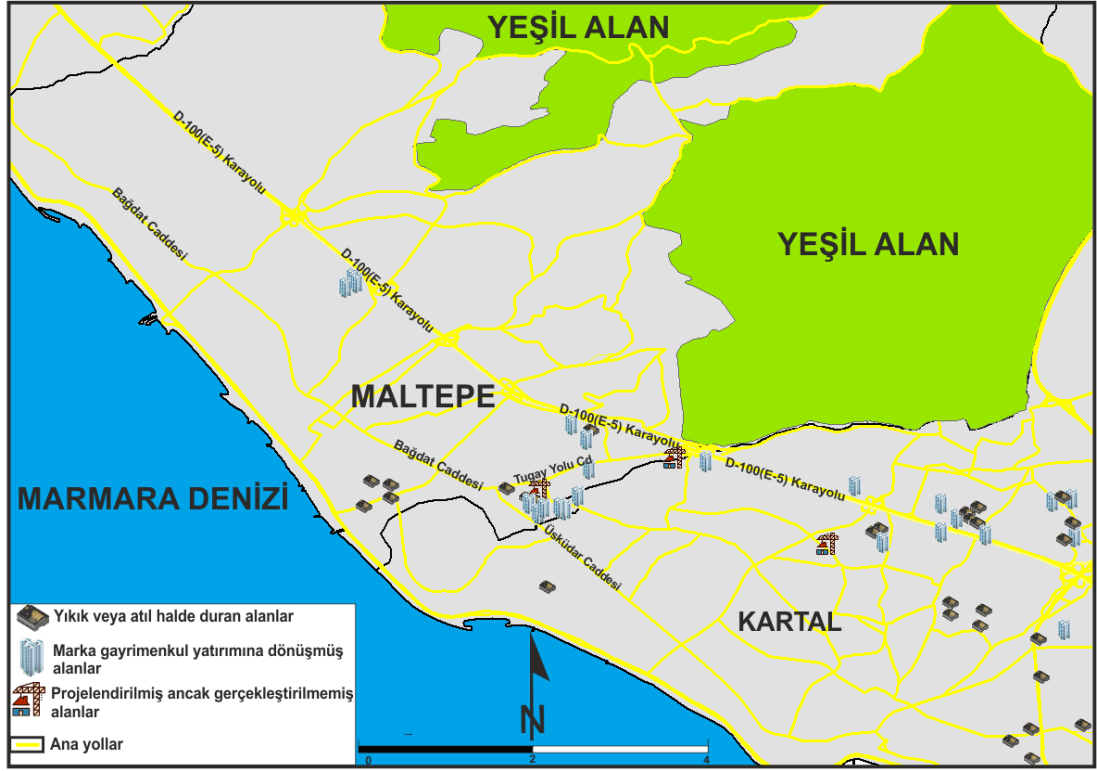
Maltepe’de sanayisizleşen fabrika alanlarının coğrafi olarak dağılışıma bakıldığında ise ilk yığılma alanı cılız fakat Kartal’ı takip ettiği için onun bir devamı olarak görünen D-100 kara yolunu batıdan takip eden hattır. Bu hat üzerinde Diktaş

Ören Bayan Fabrikası, Amasyalı Soba Fabrikası gibi dönüşmüş veya dönüşmeyi bekleyen sanayi tesisleri yer almaktadır. Bu hattın güneydoğusunda ise esas olarak Maltepe'deki sanayisizleşmenin öbek halinde toplandığı ikinci bir hat gelmektedir. Bu sanayisizleşme öbeği D-100 kara yolundan güneydoğu istikametine uzanan Tugay Yolu Caddesi ile bu caddeye paralel olarak uzanan Bağdat Caddesi ve Üsküdar Caddesi arasında yer almaktadır. Civata Fabrikası, Metal Kaplama Fabrikası, Sabun Fabrikası, Yağ Fabrikası gibi sanayisizleşen fabrika alanlarının yer aldığı bu alanda kimi fabrikalar atıl veya yıkık vaziyetteyken fabrikaların birçoğu marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş vaziyettedir. Bu fabrikalar kısa zaman içinde kendi gecekondularını da oluşturmuştur. Fabrika alanlarının doğusu ve batısı zamanla çok katlılaşmış gecekondular alanlarından oluşmaktadır (Şekil 54). Maltepe'deki sanayisizleşmenin üçüncü toplanma alanı ise en güneyde Marmara Denizi'ne paralel olarak uzanan sahil yolu olan Turgut Özal Bulvarı ile onu kuzeyden kesen Piri Reis Caddesi ve Ziya Gökalp Caddesi'dir. Bu toplanma alanındaki fabrikalar Un Fabrikası, İlaç Fabrikası, Ersöz Sanayi Tesisleri, Vinleks Fabrikası'dır. Bu fabrikaların sanayisizleşme açısından ortak noktası dönüşümün başlamamış olmasıdır. Bu anlamda adı geçen 4 fabrika alanı da atıl bir vaziyette beklemektedir (Şekil 55).

**Şekil 54:** 1982 tarihli Maltepe'de sanayi ve konut alanlarının gelişimi



Şekil 55: Maltepe'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.2.5. Beykoz İlçesi

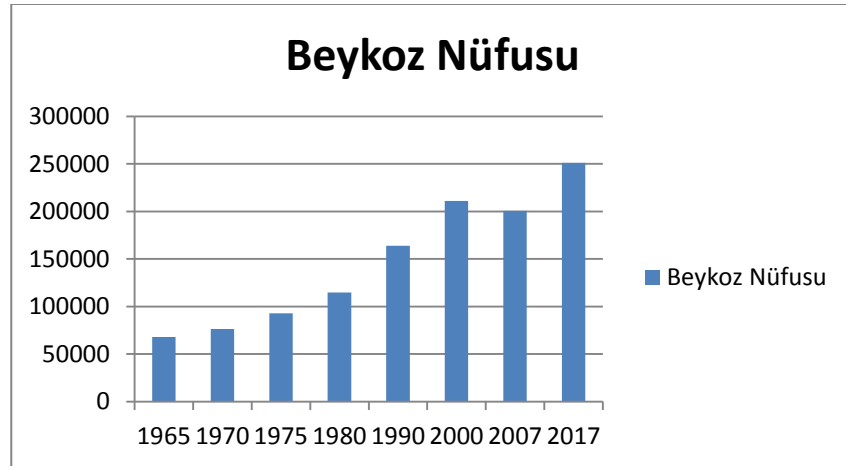
Boğaziçi'nin kuzeyinde yer alan Beykoz ilçesi doğuda Çekmeköy, güneyde Ümraniye ve Üsküdar ilçeleriyle sınırlanmaktadır. Kuzeyi ve kuzeydoğusunda yer alan köyler dışında yerleşme Boğaz'ın Anadolu kıyıları boyunca güneye doğru uzanmaktadır. 25 adet mahalleden oluşan ilçede Kanlıca, Paşabahçe, Çubuklu, Merkez Mahalleri gibi hem sayfiye, dinlenme hem de sanayiye konu olmuş alanlar vardır.

Beykoz denize kıyısı olan bağ ve bahçelerin fazla balıkçılık ve odunculuk gibi ekonomik faaliyetlerin temel geçim kaynağı olduğu bir yerleşmedir. Beykoz'un bu görünümünü sanayi tesisleri değiştirmiştir. 19.yy.ın başından itibaren sanayinin varlığını hissettirdiği yerleşmede (Avcı, 2014: 324) ilk kurulan sanayi tesisleri Hünkâr İskelesi ve kuzeyde Servi Burnu'na doğru uzanan alandır. Beykoz'un bu dönemdeki sanayisiyle özdeşleşen cam sanatı ise bugün dahi unutulmayan faaliyetler arasındadır (Varlık, 1999). 1950'lere kadar sakin bir kıyı yerleşmesi olarak beliren



Beykoz 1955'te hazırlanan İstanbul Sanayi Bölge Planı ile Boğaziçi'nde sanayi alanlarının belirlenmesine paralel olarak sanayi alanı ilan edilmiştir (Tümertekin, 1972: 8). Böylece Osmanlı'dan beri oluşan sanayi fonksiyonu daha da belirginleşmiştir. İlerleyen yıllarda Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası, Paşabahçe Cam Fabrikası, Tekel Fabrikası, Halat Fabrikası gibi çok fazla iş gücü barındıran fabrikaların olması Beykoz'u sanayi fonksiyonu anlamında öne çıkarmıştır. Bu fabrikaların etkisiyle kırsal alandan özellikle Karadeniz'den insanlar Beykoz'a çalışmak için gelmiştir. Gelen bu nüfus kendi spontan yerleşme şekilleri olan gecekondular<sup>2</sup> oluşturmuş, Beykoz kısa zaman diliminde gecekondularla dolmuştur (Varlık, 1999). Sanayileşmeye bağlı olarak nüfusun kültürel, etnik yapısında ve miktarında da artış görülmüştür. İstanbul'un sanayileşmeye bağlı olarak nüfuslandığı 1950 sonrasındaki artış Beykoz'da da paralel bir seyir izlemektedir. 1965'ten sonra Beykoz nüfusunda da sürekli olarak artış gözlenmiştir. 1960'lı yıllarda 60.000 civarında olan nüfus 2017'de yıllarda ortalama olarak 5 kat artış göstererek 250.000 civarına kadar yükselmiştir (Şekil 56).

**Şekil 56:** Beykoz'da tarihsel süreçte nüfus miktarı.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

Beykoz'da sanayi tesisleri sahil şeridi boyunca kabaca kuzey-güney doğrultusunda gelişmiştir. Bu dağılışa uygun olarak Beykoz'da yapılan saha

<sup>2</sup>(AVCI, 2014)'de Beykoz'daki 2B alanları incelenmiştir. 2B alanları üzerinde inşa edilmiş gecekonduların ilçedeki dağılışı verilmiştir. Ayrıca çalışma kapsamında Beykoz'daki 2B alanlarına dair birtakım çıkarsamalar da yapılmıştır (AVCI, 2014).

çalışmaları neticesinde 8 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı tespit edilmiştir. Bu fabrikalardan fonksiyonel dönüşümü tamamlanmış tesis bulunmamaktadır. Saha çalışmaları neticesinde tespit edilen 4 fabrika alanı atıl veya kullanılmaz vaziyettedir. 1 adet fabrika alanı parka dönüşmüşken, 1 adet fabrika alanında hizmet binası yer almaktadır. 1 adet fabrika alanının da otel olarak kullanılması planlanmıştır. Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası da binasıyla beraber fonksiyon değiştirerek şimdilik dizi ve reklam çekimleri için kullanılmaktadır (Tablo 14).

**Tablo 14:** Beykoz'da fabrikaların dönüşümü ve fonksiyonel kullanımı

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Paşabahçe Şişecam Fabrikası	Atıl Vaziyette	72880
Çubuklu Cam Fabrikası	Dedeoğlu Parkı	18464
Petrol Ofisi Depoları	Atıl Vaziyette	6104
Shell Depoları	Beykoz Belediyesi	4448
Halat Fabrikası	Atıl Vaziyette	5132
Tuğla ve Kiremit Fabrikası	Yıkık Vaziyette	7845
Deri ve Kundura Fabrikası	Reklam ve Dizi Çekimleri İçin Kullanılmaktadır	92885
Tekel Fabrikası	Torunlar GYO Otel Yapılacak	37678

En kuzeyde Süreyya İlmen Caddesi üzerinde kalan Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası sanayisizleşmenin en kuzeyinde yer almaktadır. Daha güneye inilmeye başlandığında yerini belediye fonksiyonuna bırakan Shell Depoları Kelle İbrahim Caddesi'nin doğusunda yer almakta, bu hattın 700 metre güneyinde üç bölümden oluşan Paşabahçe Şişecam Fabrikası yer almaktadır. Şişecam'ın doğusunda Ekşi Sokak ile Fıstıklı Sokak'ın merkezinde ise Tuğla ve Kiremit Fabrikası (Fotoğraf 23) vardır. Bu fabrika bugün yıkık vaziyette durmaktadır. İncirli Caddesi'nden daha güneye doğru inildiğinde sahille bitişik Tekel Fabrikası sanayisizleşen fabrikaların halkalarından birini oluşturmaktadır. Barbaros Caddesi'nin batısında kalan fabrikanın daha güneyinde Petrol Ofisi Depoları ve Çubuklu Cam Fabrikası yer



çalışmalarında insanların bu durumdan üzüntüyle bahsettiği, fabrikaların kapanmasıyla kimi insanların yaşam alışkanlıklarının da ciddi derecelerde değiştiği tespit edilmiştir. Örneğin fabrikaların aktif olarak faaliyet gösterdiği yıllarda fabrikaların sirenleriyle aynı zamanda gündelik hayatın düzenlendiği yapılan saha çalışmalarından elde edilen sonuçlar arasındadır. Buna ek olarak fabrika çıkış saatlerinde yerleşmede var olan mavi tulumlu işçi profili bugün kendini sıradanlaşan işçi topluluklarına bırakmıştır.

### 5.2.5.1. Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası

Beykoz'un geleneksel fabrikaları arasında önemli bir yer tutan fabrikaların başında Deri ve Kundura Fabrikası gelmektedir. Tarihsel süreç anlamında bugüne kadar gelmiş ve bir nevi endüstri mirası olarak değerlendirilebilecek tesis ilk üretimine Osmanlı Devleti zamanında başlamıştır. Üretim Hamza Efendi'nin kurduğu debbağhanelerde bireysel bir teşebbüs olarak başlamıştır. 1812 yılında Hamza Efendi'den alınan fabrika Tabakhane-i Klevehane-i Amire olarak adlandırılmıştır (Güler, 1995: 73). Fabrika daha sonra günümüze kadar sürecek olan Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası olarak anılmaya başlamıştır (Fotoğraf 24).

**Fotoğraf 24:** 1934 yılı Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası.



Kaynak:Loran Sebuhyan Arşivi.

Fabrikanın üretim süreci, çalıştırılan işçi sayısı çeşitli dönemlerde farklılık göstermiştir. Fabrika, üretimini çok uzun süreler askeri ihtiyaçları karşılamak üzere

planlamıştır. Fakat özellikle Cumhuriyet'ten sonra dericiliğin her alanında üretim gerçekleştirilmiştir. 1856 yılında Paris'teki fuarda sergilenen ayakkabılar, 1877 yılında Viyana Uluslararası Fuarı'nda birincilik kazanmıştır (Güler, 1995: 73). Fabrika üretimi, geliştirilen teknolojik yatırımlarla beraber artış göstermiştir. 1870'lere gelindiğinde günde ortalama 300 kundura üretilen tesiste, 1912 yılında iki dizel motor ve buhar kazanın getirilmesiyle günlük üretim ortalama 1000 kunduraya kadar çıkmıştır (Kayabal, 1999: 59-60). Sırasıyla 1955 yılında yapılan 43 milyon TL'lik yatırımla yıllık kapasitesi 1.860.000 çift kunduraya çıkmış, 1977 yılında ise bu rakam 2,5 milyon çift kunduraya yükselmiştir. 1984 yılında son işçi alımı gerçekleştirildikten sonra 1986 yılında fabrika ilk defa zarar etmiş, 1999 yılında kapanma işlemi gerçekleştirildikten sonra 2003 yılında Sümerbank'ın özelleştirilmesi suretiyle özel bir firmaya devredilmiştir (Tolga, 2006: 83-84).

Fabrika günümüzde reklam ajanslarının fotoğraf ve film çekimleri için kullanılmaktadır. Fiziki anlamda çok fazla yıkıma veya yıpranmaya uğramamıştır (Fotoğraf 25). Beykoz'daki Tekel ve Şişecam fabrikalarının akıbeti ile karşılaştırıldığında fabrikanın bu şekilde kullanılması, endüstriyel mirasın korunması anlamında önemlidir. Fakat bu fonksiyonel kullanım tarzının ne kadar sürdürülebileceği tartışmalıdır. Bunun yerine tesise yeni fonksiyonlar kazandırılarak işler hale getirilmesi önem kazanmaktadır.

**Fotoğraf 25:** Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nın Güncel Görünümü.



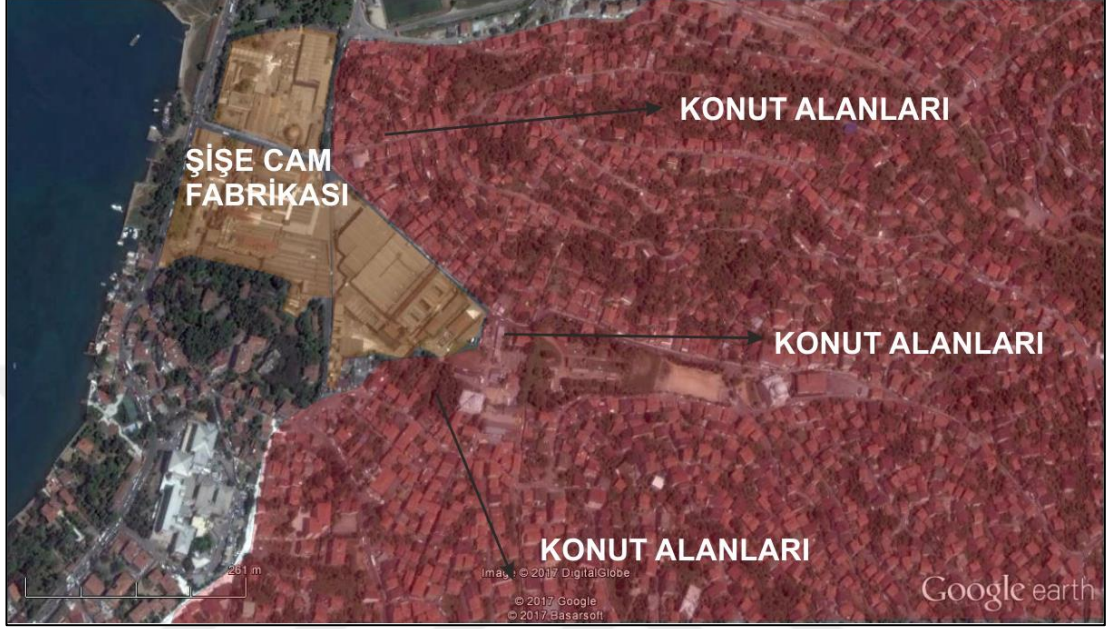
Kaynak: (Uçar, 2013)

### 5.2.5.2. Beykoz Paşabahçe Şişecam Fabrikası

Beykoz'daki fabrika gelişim sürecinin önemli halkalarından bir diğeri Paşabahçe Şişecam Fabrikası'dır. Fabrikanın Beykoz'da kurulması ilçenin 19.yy.dan devraldığı cam sanatının geleneksel etkisinin varlığını sürdürmesiyle yakından ilgilidir. Bu sebeple 1934 yılında Vekiller Heyeti Türkiye İş Bankası'na Beykoz'da cam üretimine dayalı bir fabrikanın kurulması talimatını vermiştir. 1935 yılında üretimine başlayan fabrika aynı yıl 3.000 ton cam üretimi gerçekleştirmiştir. 1954 yılında 4 otomatik makinenin getirilmesiyle üretim artmış ve 5.000 tona çıkarılmıştır. Beykoz Şişecam Fabrikası'nın en önemli taraflarından biri kapanmasına kadar olan süreçte geleneksel cam işçiliğini sahiplenmiş olmasıdır. El işçiliğine dayalı bu üretim 1999 yılında 6-7.000 ton civarında gerçekleştirilmiştir. Aynı yıl makineli üretim de 65.000 tona kadar çıkarılmıştır (Küçükerman, 1994a: 229).

Beykoz'daki büyük ve geleneksel fabrikaların kurulması ve zaman içinde gelişmesi işçi nüfusunun da Beykoz'a gelmesinde etkili olmuştur. Özellikle Şişecam Fabrikası'na bağlı olarak kurulan ünite sayısının fazlalaşması 1935'te 400 kişinin çalıştığı fabrikada 1960 yılında 3000 kişinin çalışmasını sağlamıştır (Çelik & Aydın, 2006). Çalışan işçi sayısının artması kentsel alanda da birtakım etkiler yaratmıştır. Özellikle Paşabahçe başta olmak üzere, İncirköy gibi mahallerde de fabrikada çalışan işçilerin oluşturduğu gecekondu yerleşmeleri hızla çoğalmıştır (Şekil 58). Özellikle gelen nüfusun ağırlıklı bir kısmı başta Karadeniz olmak üzere doğu ve Trakya'dan gelmiştir (Alnıaçık, 2008: 36). Sonuçta coğrafi olarak yerleşmeye çok da elverişli olmayan Beykoz'un eğimli arazilerinde gecekonduya dayalı konut oluşumu kendini hissettirmiş ve ilerleyen yıllarda hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.

**Şekil 58:** Şişecam Fabrikası'nın çevresi ve etrafındaki konut oluşumunun dağılışı



Beykoz'daki sanayisizleşme süreci 2000'li yıllardan sonra yaşanmaya başlamıştır. 1980'den sonraki neoliberal yeniden yapılanma etkisini Beykoz'da 2000'lerde hissettirmiştir. Deri ve Kundura Fabrikası 2001'de Tekel Fabrikası ise 2006'da kapanmıştır. Şişecam Fabrikası'nın ise kapanması zaman içinde işçi alımlarının azalması, belli ünitelerin devre dışı bırakılması şeklinde aşamalar halinde gerçekleşmiş ve fabrika 2002 yılında faaliyetine son vermiştir. Fabrikada çalışanların sayısı 1991'de 3000 iken kapandığında 873 işçiye kadar inmişti. Beykoz'daki üç fabrika 1980'de tüm fonksiyonlarıyla çalışırken 10.000 kişiyi istihdam etmiştir. 2002 yılında Şişecam Fabrikası'nın kapanmasına kadar olan süreçte bu sayı 2000'e kadar inmiştir (Alınacak, 2008: 46). Sanayisizleşmenin göstergelerinden biri olan iş gücü kaybı böylece Beykoz'da gözlenebilmektedir. İlçede vasıfsız iş gücü haline gelen bu kesim hizmet sektöründe veya Beykoz'da yeni konutların inşasında işçi olarak istihdam edilmektedir. Fabrikanın fiziki yıkım süreci ise bugün hâlihazırda devam etmektedir (Fotoğraf 26; Fotoğraf 27).

**Fotoğraf 26:** Şişecam Fabrikası'nın güncel görünümü



**Fotoğraf 27:** Şişecam Fabrikası ve sırtlardaki konut oluşumu

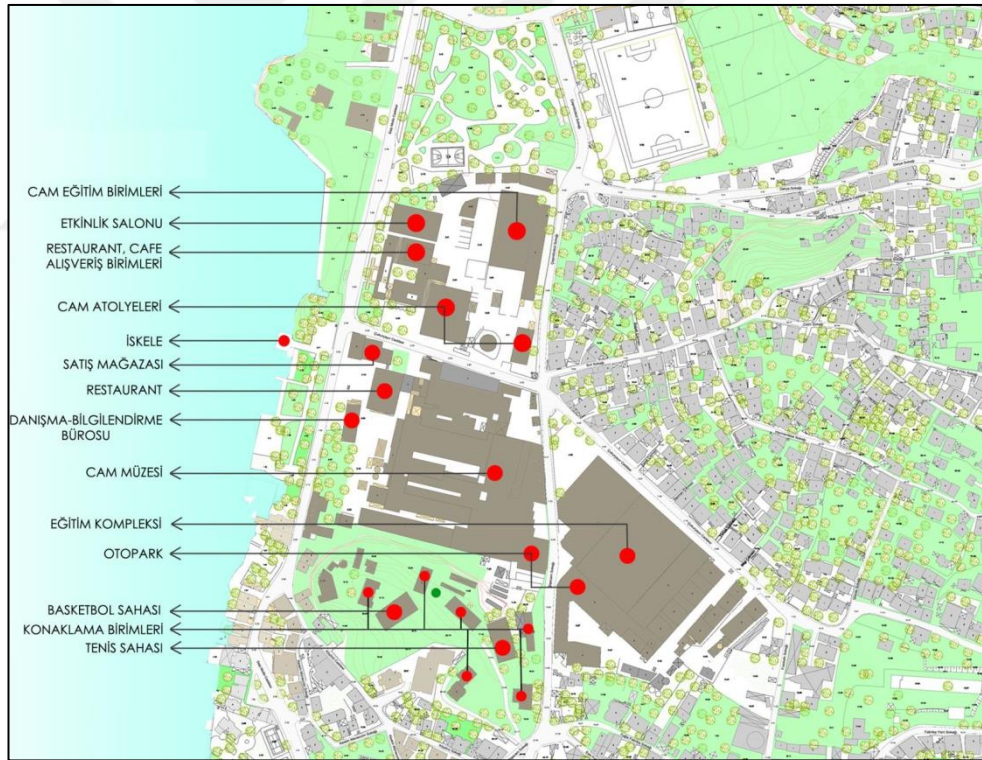


Fabrikadaki üretimin durmuş olması fabrikaya bağlı olarak Beykoz'a yerleşmiş nüfus üzerinde işsizlik baskısı yaratmıştır. Beykoz'un sırtlarında meydana gelen gecekondu yerleşmelerinde yaşayan nüfus, ağırlıklı olarak hizmet sektöründe ucuz iş gücü olarak çalışmaktadır. Fabrika'nın yeniden farklı bir şekilde



işlevlendirilmesi yakın civarda var olan dayanışma ağlarının korunması, kültürel sürecin devamlılığı, cam işçiliğinin sürdürülmesi gibi birçok etkeni olumlu yönde etkileyecektir. Bu konuda bazı deneme çalışmaları da yapılmıştır. Fabrika alanına yönelik yapılan yeniden işlevlendirme modellerinin birinde fabrika alanının farklı kesimlerine farklı fonksiyonlar oluşturulmuştur (Gün, 2014). Çalışmada fabrikanın güneydoğu kesiminde kalan alanın tekrar cam üretim tesisi olarak açılması, özellikle fabrikada çalışmış eski ustaların cam okulları açması fikri öneriler arasındadır. Çeşitli sosyal ve ticari donatıların fabrika sahasında oluşturulması yapılabilecek öneriler arasındadır (Şekil 59).

**Şekil 59:** Paşabahçe Şişecam Fabrikası'nın Yeniden İşlevlendirilmesine Yönelik Öneriler.



Kaynak: (GÜN, 2014).

### 5.2.5.3. Beykoz Tekel ve İspirto Fabrikası

Beykoz Tekel ve İspirto Fabrikası'nın tam kuruluş tarihi bilinmemektedir. Fabrika alanının gelişimi Osmanlı'nın 19.yy.daki sanayileşme atılımlarına

rastlamaktadır. Modiano Cam Fabrikası ve İspermeçet Mum Fabrikası alanın ilk sanayi tesisleridir. 1822’de Modiano Cam Fabrikası kapandıktan sonra Hasan Hulki Bey 8 işçi ile birlikte İspirto ve Müstahzarat-ı Kimyeviye Fabrikası’nı kurarak Tekel Fabrikası’nın temellerini atmıştır (Fotoğraf 28). Zamanla fabrika el değiştirmiş ve genişlemiştir. 1930’da 200 kişinin çalıştığı fabrikada ilerleyen süreçte üretim çeşitlenmiştir (Küçükerman, 1994b: 229).

**Fotoğraf 28:**Paşabahçe Tekel ve İspirto Fabrikası ve hemen arkasında şu an çok katlılaşmış eski gecekondular alanları.



Kaynak: TorunlarReic Web Sitesi.

Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 2002 yılında Tekel hakkında aldığı özelleştirme kararı sonrasında mülkiyeti Tekel’de olmak üzere 2004 yılından 5 yıl süre ile kullanım hakkı Mey Alkollü İçkiler Sanayi ve Ticaret A.Ş’ye verilmiştir. 31.12.2006 tarihi itibarıyla fabrikayı alan şirketin yönetim problemleri ve işletmede karşılaştığı güçlükler nedeniyle fabrika kapanmış, haklar Tekel’e iade edilmiştir. Torunlar GYO ortaklığı araziye 2012 yılında 355 milyon TL’ye bünyesine katmıştır. Fabrika binalarının bir kısmı yıkılmış ve yerine otel yapılmasına ilişkin çalışmalara 2017’de başlanmıştır (Fotoğraf 29).

**Fotoğraf 29:** Paşabahçe Tekel ve İspirto Fabrikası'nın bugünkü görünümü. Torunlar GYO alanda 2019'da bitirilmesi düşünülen bir proje hazırlığındadır.



### 5.2.6. Üsküdar İlçesi

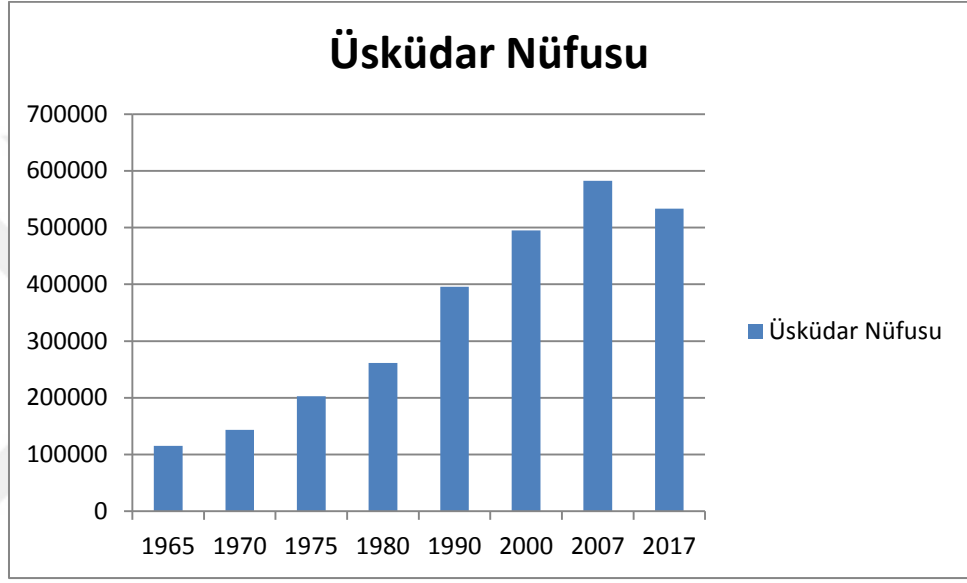
Üsküdar ilçesi kuzeyde Beykoz, doğuda Ümraniye, güneydoğuda Ataşehir ile güneyde ise Kadıköy ilçeleri ile komşudur. 33 adet mahalleden oluşan ilçenin yaklaşık yüzölçümü ise 35.7 km<sup>2</sup>'dir. Üsküdar, İstanbul'un ilk yerleşilen alanları arasındadır.

Üsküdar Bizans Dönemi'nde ufak bir kasabayken, Osmanlı Dönemi'nde nüfusu artmış, kuzeye ve doğuya doğru yayılımını sürdüren bir yerleşme durumuna gelmiştir (Mazlum, 1994). Yerleşmenin sıkışık bir düzene sahip olan merkezi kısmından çevreye doğru gidildikçe bahçedeki köşklerin oluşturduğu seyrek yapılaşma görülmektedir.

1950 sonrası İstanbul'un gelişmesinden Üsküdar da etkilenmiştir. 1960'tan sonra Çamlıca, Bulgurlu ve daha doğudaki boş alanlarda hızlı bir nüfuslanma ve gecekondulaşma meydana gelmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün açılması bu dönemdeki kırsal alanların yapılaşmasını, eski köylerin de (Beylerbeyi, Kuzguncuk gibi) Üsküdar nüfusuyla bütünleşmesine neden olmuştur. 1960'larda 100.000 civarında olan nüfus 1980'li yıllarda 250.000'e ulaşmıştır. 2000'li yıllarda 500.000 dolayında

olan Üsküdar'ın nüfusu 2017'de 533.570'dir (Şekil 60). Üsküdar nüfusunun hızla artmasının bir kısmını Ümraniye'ye borçludur. Ümraniye'nin bazı alanlarının sanayi bölgesi olarak ayrılması sebebiyle hızla kalabalıklaşmasına yol açmıştır. 1988'de ise Ümraniye Üsküdar'dan ayrılarak ilçe haline gelmiştir.

**Şekil 60:** Üsküdar'da nüfusun yıllara göre nüfusu. Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS



Üsküdar'daki sanayileşme adımları ağırlıklı olarak Osmanlı Dönemi'ne denk düşmektedir. Fakat sanayi gelişiminin oldukça sınırlı olduğu Üsküdar'ın ekonomik yapısı ticarete dayalıdır. Kentin iktisadi yapısında ticaret küçük ölçekli bir yapıda gelişmiştir (Karaman, 2004: 234). Üsküdar'da yapılan saha çalışmaları neticesinde toplamda sanayisizleşme sürecine uğrayan 7 adet sanayi alanı tespit edilmiştir. Bunlardan üçü (Paşalimanı Un Fabrikası, Ford Otosan Fabrikası, Sumahan İçki Fabrikası) doğrudan üretim yapılan tesislerdir. Nemlizade Tütün Deposu ile Şemsipaşa Tütün Depoları tütünün işlendiği ve depolandığı alanları, Tekel Depoları ise depoculuk faaliyetlerinin gerçekleştiği alanları oluşturmaktadır. Bağlarbaşı'ndaki tramvay elektrik terfi merkezi de bu alanlara dâhil edilebilir (Fotoğraf 30, Fotoğraf 31, Fotoğraf 32, Fotoğraf 33, Fotoğraf 34, Fotoğraf 35.) Fotoğraf 36). Fabrikaların değişen fonksiyonel kullanımına bakıldığında karşımıza değişik kullanım alanları çıkmaktadır. Paşalimanı Un Fabrikası atıl bir vaziyette dururken, Eski Tekel Depoları şehir tiyatrosu, Ford Otosan fabrikası AVM, Sumahan

İçki Fabrikası otel, tramvay deposu ve elektrik terfi merkezi kafe ve müze (kültür merkezi), Nemlizade Tütün Deposu iş merkezi olarak kullanılmaktadır. Şemsipaşa Tütün Depoları ise yıkılmış ve alan Üsküdar meydanına dahil edilmiş, yeraltında Üsküdar metro hattı oluşturulmuştur (Tablo 15).

**Tablo 15:** Üsküdar’da sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Paşalimanı Un Fabrikası	Bina atıl vaziyette	1266
Eski Tekel Depoları(Paşalimanı)	Şehir Tiyatrosu olarak kullanılıyor	4672
Anadol Otomobilleri Otosan Fabrikası	Akasya AVM	26358
Sumahan İçki Fabrikası	Sumahan Otel	2241
Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi	Bağlarbaşı Kültür Merkezi	4537
Nemlizade Tütün Deposu	Ciner Holding Binası	2000
Şemsipaşa Tütün Deposu	Metro İstasyonu	4604

Sanayisizleşen 7 fabrika alanının coğrafi olarak dağılışına bakıldığında Beykoz’dan güneye doğru uzanan sanayisizleşme hattının devam ettiği görülmektedir. Beykoz’daki Halat Fabrikası’nın 3,5 km güneyinde yer alan Sumahan İçki Fabrikası Üsküdar’ın kuzey-güney doğrultusunda uzanan sanayisizleşme hattının ilk fabrikasıdır. Fabrika sahil yoluna paralel uzanan Kuleli Caddesi’nin batısında kalmaktadır. Sahil yolunu güneye doğru takip eden istikamette Paşalimanı Caddesi’nin hemen doğusunda yer alan Eski Tekel Depoları ve Paşalimanı Un Fabrikası kuzey-güney eksenli uzanan sahil hattının diğer sanayisizleşen fabrika alanlarıdır. Bu alanın doğusunda Gazi Caddesi üzerinde yer alan Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi ve bu alanın da doğusunda E-5 güzergâhında kalan Anadol Otomobilleri Otosan Fabrikası ise sanayisizleşen alanların sonuncusunu oluşturmaktadır (Şekil 61).

**Şekil 61:** Üsküdar'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



**Fotoğraf 30:** Paşalimanı Un Fabrikası'nın güncel görünümü. Kaynak: Uğurcan Ayık



**Fotoğraf 31:** Eski Tekel Depoları'nın güncel görünümü. Kaynak: Uğurcan Ayık



**Fotoğraf 32:** Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi. Kaynak: Uğurcan Ayık



**Fotoğraf 33:** Tramvay Deposu ve Elektrik Terfi Merkezi 'nin güncel fonksiyonel kullanımı



**Fotoğraf 34:** Üsküdar Ford Otosan Fabrikası. Kaynak: Pinterest.com



**Fotoğraf 35:** Üsküdar Ford Fabrikası'nın güncel görünümü Akasya AVM. Kaynak: Hürriyet Emlak Web Sitesi

**Fotoğraf 36: Şemsi Paşa Tütün Depoları.**



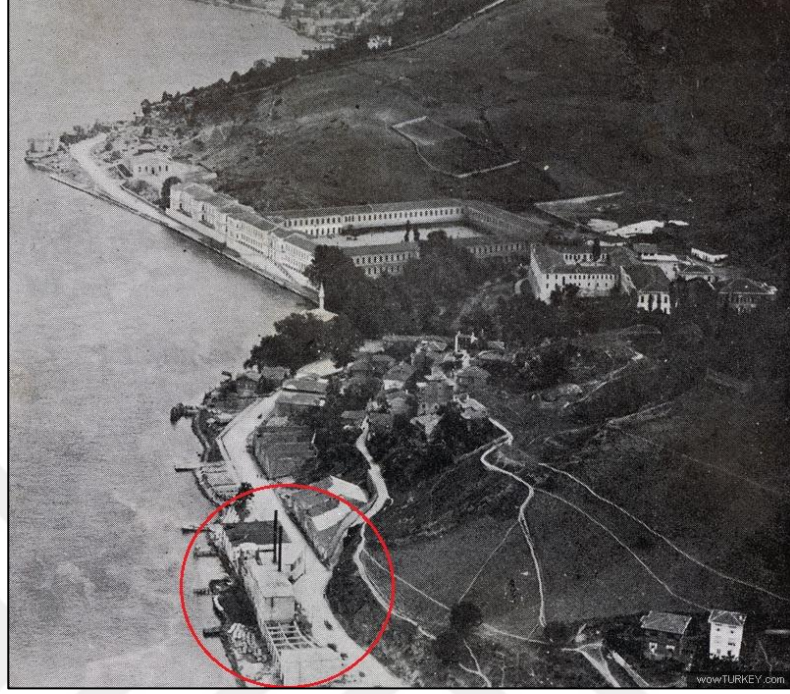
Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=93886&start=25>

### **5.2.6.1. Sumahan İçki Fabrikası**

Sumahan İçki Fabrikası (Fotoğraf 37) Osmanlı'nın son dönem sanayi tesislerinin arasındadır. 1875 yılında kurulan fabrika incir ve üzümün şekerle mayalandırılıp, daha sonra damıtılmasıyla elde edilen sumadan ismini almaktadır. Hammadde olarak kullanılan üzüm ve incir deniz yoluyla taşınarak kıyıda yer alan fabrikaya kolayca ulaştırılabilmıştır. Türkiye'deki tüm alkollü içeceklerin Tekel tarafından üretileceğinin 1932 yılında kararlaştırılması nedeniyle fabrika kullanılamaz hale gelmiştir (Yarış, 2012: 67-68).



**Fotoğraf 37:** Sumahan İçki Fabrikası 1935-1936.



Kaynak: Wowturkey.com

Fabrikanın asıl sahibi Tefik Cenani Bey ölünce 3. kuşak torunu Nedret Butler otel olarak fabrikayı işletmeye karar vermiştir. 1994 yılında fabrikaların ilk olarak restoran olarak işletmeye açılması diğer alanların da restorasyonunu hızlandırmıştır (AY, 2013: 65-66). Fabrika nihayet 2005 yılında otel olarak hizmet vermeye başlamıştır (Fotoğraf 38).

**Fotoğraf 38:** Güncel görünümüyle Sumahan Otel. Kaynak: Sumahan.com



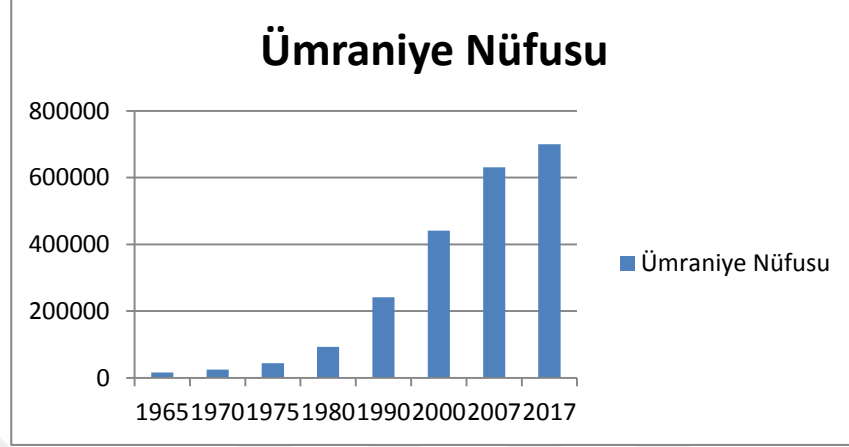
### **5.2.7. Ümraniye ve Sancaktepe İlçeleri**

Ümraniye ilçesi kuzey ve kuzeydoğudan Beykoz, güneyde Ataşehir ve Kadıköy, batıda Üsküdar, doğuda ise Sancaktepe ile komşudur. Ümraniye 35 adet mahalleden oluşmaktadır. İstanbul'un kıyıya sınırı olmayan ilçelerindendir. 4.538 hektar yüzölçümüne sahiptir (Ümraniye Belediyesi t.y.).

Özellikle Osmanlı'dan Cumhuriyet'in ilk devrelerine kadar Ümraniye daha çok kırsal özelliklerin hâkim olduğu bir yerleşme olarak kalmıştır. Ümraniye'deki yerleşme ağının gelişimi 1950 sonrası hızlanmıştır. 1950'de 1.000 kişiyi bulmayan nüfus 1960 yılında 7000'e yaklaşmıştır. Nüfusun ve yerleşmenin gelişimi birbiriyle sanayileşme temelinde bağlantılıdır. Özellikle NETAŞ ve PTT gibi büyük fabrikaların kurulması Ümraniye'nin gelişimini hızlandırmıştır. Buna ek olarak MODOKO mobilyacılar sitesi ile küçük ve büyük sanayi siteleri de Ümraniye'ye nüfusun gelmesini sağlamıştır (Aksel, 1994g: 340).

Ümraniye'de sanayinin gelişiminin en önemli sonucu gecekonduların oluşumudur. 1976 sonrasında 1 Mayıs (Mustafa Kemal) Mahallesi başlı başına bir gecekondular yerleşmesi olarak doğmuş ve bugüne kadar gelmiştir. Özellikle Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin açılması ve bu köprülerin bağlantı yollarının hızla gelişmesi Ümraniye'nin mahallerinin de genişlemesine, nüfusun artmasına yol açmıştır (AKSEL, 1994g: 341). Bu durum nüfusta da birtakım artışlar yaşanmasını sağlamıştır (Şekil 62).

**Şekil 62:** Yıllara göre Ümraniye'de nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

Ümraniye’de 14 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı tespit edilmiştir. Sayının Üsküdar, Kadıköy, Pendik gibi ilçelerden yüksek olması Ümraniye’nin belli dönemlerde sanayi alanı olarak ilan edilmesi ile ilgilidir. Bu 14 tesisin bir kısmı yeni fonksiyon kazanmış alanlara sahiptir. 4 adet fabrika alanı atıl veya yıkık bir vaziyette durmaktadır. Özellikle Ümraniye Boru Fabrikası (Fotoğraf 39), NETAŞ Fabrikası (Fotoğraf 40), Teletaş Fabrikası (Fotoğraf 41) bu atıl halde duran fabrika alanlarının en bilindik olanlarıdır. Buna ek olarak 7 adet fabrika alanı marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüştür. Bunlardan 6 tanesi konut tipi projeyken, 1 tanesi de AVM formatında hizmet vermektedir. Nestle Fabrikası, Üntel Kablo Fabrikası marka gayrimenkul yatırımına dönüşen alanların önemli simgeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ümraniye’de 2 adet fabrika alanı yakın zamanda marka bir projeye dönüşecekken, 1 adet fabrika alanı da hastane fonksiyonu olarak hizmet vermektedir (Tablo 16).

**Tablo 16:** Ümraniye'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Netaş Ümraniye Tesisleri	Atıl Durumda	5040
Mobilya Aksesuarları Fabrikası	Yıkık Durumda	1559
Nestle Fabrikası	Eltes Güneşi Projesi Yapıldı	31657
Metal Döküm Fabrikası	White Side Projesi	18090

	Yapıldı	
Mazz Motorsiklet Fabrikası	Saloon Rezidans Projesi Yapıldı	2482
Metal Döküm Fabrikası 2	Glow 3 Projesi Yapıldı	14195
Paspas Fabrikası	Sur Yapı Şehir Konakları Projesi Yapılıyor	1734
Alcatel Teletaş Fabrikası	Canpark AVM oldu	45562
Alcatel Teletaş Fabrikası2	Atıl Durumda	58273
Telekom Plastik Kutu Fabrikası	Telekom 2.Bölge Müdürlüğü Yapılıyor	8854
Üntel Kablo Fabrikası	Marka Konut Projeye Dönüştü	4562
Şen Sac Fabrikası	Marka Konut Projeye Dönüştü	4815
Tekstil Fabrikası	İstanbul Beyin Hastanesi Oldu	4994
Ümran Boru Fabrikası	Yıkık Vaziyette	136356

**Fotoğraf 39:** Ümran Boru Fabrikası



**Fotoğraf 40:** Ümraniye Netaş Fabrikası. Kaynak: doga.com.tr



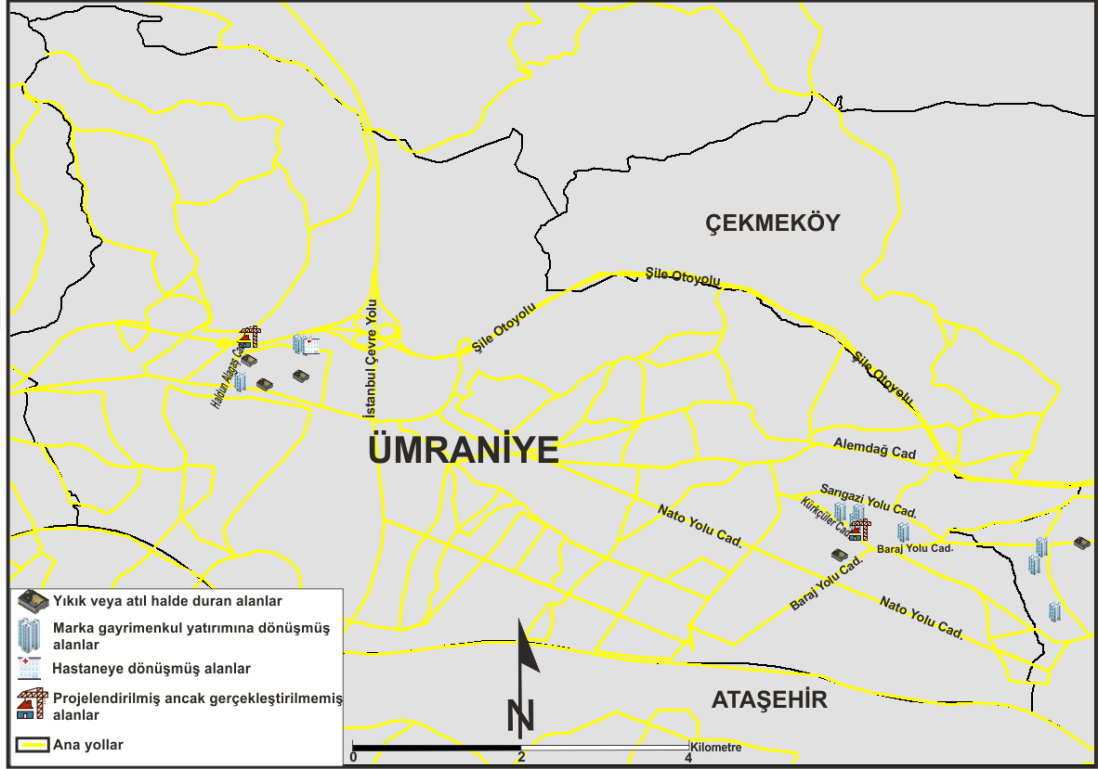
**Fotoğraf 41:** Ümraniye Teletaş Fabrikası ve arazisi



Ümraniye’de kapanan sanayi kuruluşlarının iki farklı alanda yoğunlaştığı görülmektedir. Bunlardan ilki TEM bağlantı yolunun batısında kalan alandır. Bu alan batıda Haldun Alagaş Caddesi ile en doğuda İstanbul Çevre Yolu arasında kalmaktadır. Aynı zamanda küçük sanayi sitelerine komşu olan fabrika alanlarında dönüşüm hâlihazırda devam etmektedir. Teletaş Fabrikası, Şen Sac Fabrikası, Ümraniye Boru Fabrikası, Tekstil Fabrikası bu alanda bilinen başlıca tesislerdir. Ümraniye’deki ikinci yoğunlaşma alanı idari olarak Sancaktepe ilçesi ile komşu olan alandır. Bu alan kuzeyde Sarıgazi Yolu Caddesi ve güneyde Baraj Yolu Caddesi arasında kalmaktadır. Metal Döküm Fabrikası, Mazz Motosiklet Fabrikası, Paspas Fabrikası,

Nestle Fabrikası bu alanın başlıca tesisleridir. Bu alanın daha güneyinde ise Mobilya Aksesuarları Fabrikası yer almaktadır (Şekil 63).

**Şekil 63:** Ümraniye'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



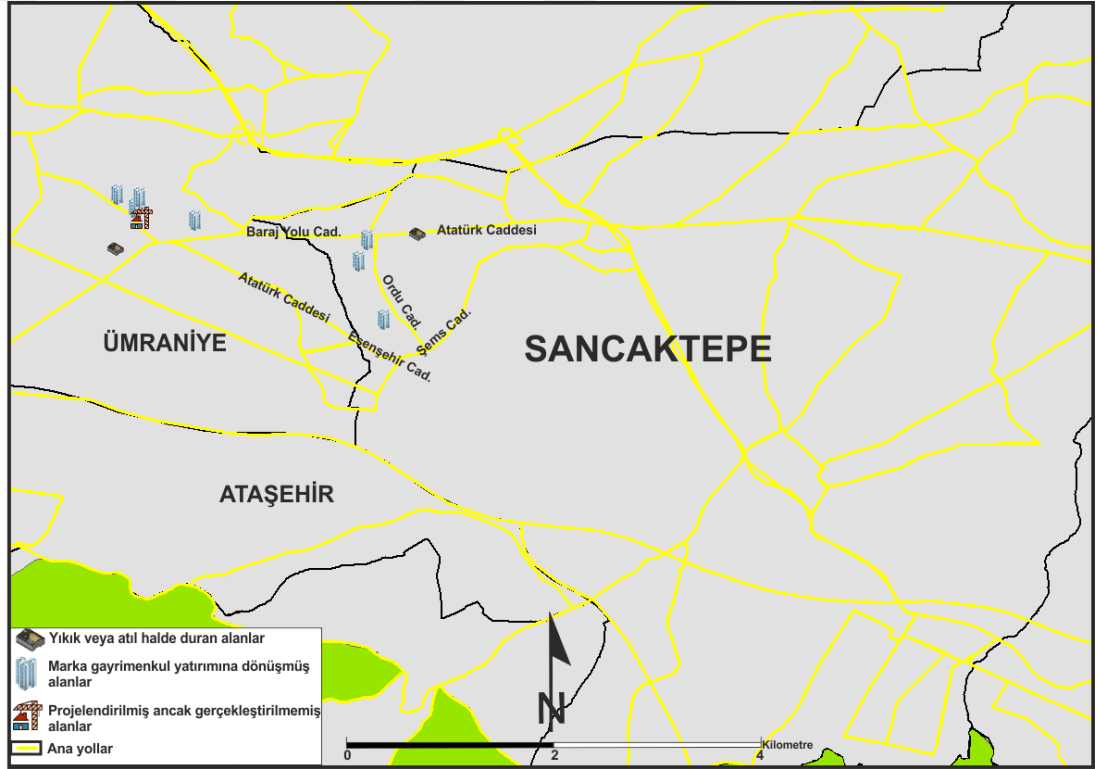
Sarıgazi, Yenidoğan ve Samandıra beldelerinin ve 20 mahalle ile 2 köyün birleştirilmesiyle 2008 yılında Sancaktepe oluşturulmuştur. Kuzeyinde Çekmeköy, güneyinde Kartal ve Maltepe, doğusunda Sultanbeyli ve Pendik, batısında ise Ümraniye ve Ataşehir ilçeri yer almaktadır.

Sancaktepe İlçesinde 4 adet kapanmış fabrika alanı tespit edilmiştir (Tablo 17). Bu fabrikaların kapanmaları Ümraniye ilçesindekiler ile paralel bir süreç içerisinde gerçekleşmiştir. Kapanan tesislerin 2'sinin yerine konut projesi geliştirilmiş, kereste fabrikası ise süpermarkete dönüştürülmüştür. 1 fabrikanın da atıl halde beklediği tespit edilmiştir (Şekil 64).

**Tablo 17:** Sancaktepe'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Aydınlı Örme Fabrikası	Suryapı Adapark Projesi	46680
Tofaş Parça Üretim Fabrikası	KentLife Projesi	36685
Daloğlu Kereste Fabrikası	Kipa Süpermarket	8219
Gergi Tavan Sistemleri Fabrikası	Atıl Durumda	2711

**Şekil 64:** Sancaktepe'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



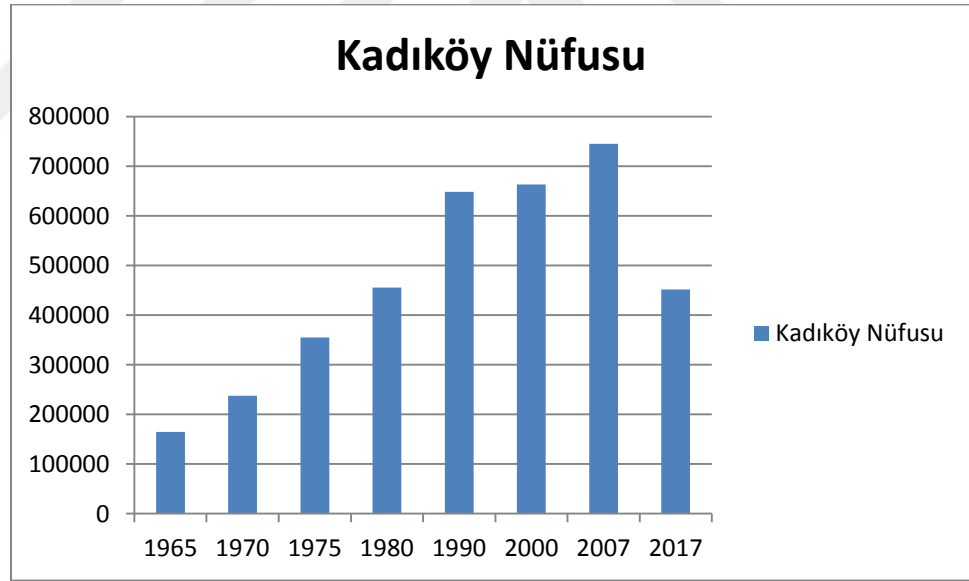
### 5.2.8. Kadıköy ve Ataşehir İlçeleri

Kadıköy yerleşim tarihi açısından İstanbul'un en eski yerleşmeleri arasında yer almaktadır. Kuzey ve kuzeybatıdan Üsküdar, kuzeydoğudan Üsküdar ve Ataşehir, doğudan Maltepe ilçeleriyle komşu olan Kadıköy'ün güneyinde Marmara Denizi yer almaktadır. Kadıköy İlçesi 21 adet mahalleden meydana gelmiştir.

19.yy.da Üsküdar ilçesine bağlı olan Kadıköy ve çevresi Osmanlı Dönemi'nde sahil sarayları, bahçeler ve köşkler ile özellikle üst düzey yöneticilerin

tercih ettiği alanlar arasında yer alıyordu. Söz konusu alan Bostancı, Erenköy, Göztepe gibi köyler dışında daha çok yazlık olarak kullanılıyordu. 1950 yılında ayrı bir ilçe statüsü kazanan Kadıköy’de nüfusun yoğunlaşması 1950’den sonra olmuştur. Boğaziçi Köprüsü’nün ardından da sahil yolunun açılmasıyla hızlı bir nüfus artış süreci yaşanmıştır. 2010 yılında 500.000’nin üzerinde olan nüfus, Ataşehir ilçesinin oluşturulması nedeniyle ilçenin bir kısmı yeni ilçeye bağlandığı için azalmış ve 2017 yılında 450.000’i biraz geçmiştir (Şekil 65). Eski köşk ve yazlık evlerin yerini zaman içinde apartmanlar almış, Bağdat Caddesi, Fahrettin Kerim Gökay Caddesi (Minibüs yolu), gibi yeni ulaşım akslarının oluşması nüfusun artışına katkı yapmıştır. 1950’lerden sonra Fikirtepe çevresinde gelişmeye başlayan gecekondu, kentsel dönüşüm kapsamında yıkılarak, çok katlı marka projelerin olduğu yeni bir mekân yaratılmıştır.

**Şekil 65:** Yıllara göre Kadıköy’de nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları ve ADNKS

Kadıköy’de yapılan saha çalışmaları ilçe sınırları içinde sanayi tesislerinin çok az olduğunu var olanların da zaman içinde tasfiye edildiklerini göstermektedir. Kadıköy tarihte ve günümüzde iş yerine dayalı hizmetler sektörünün hâkim olduğu bir yapıda olmuştur. Saha çalışmaları neticesinde elde edilen 1 adet sanayisizleşen tesise rastlanmıştır. O da geçmişi Osmanlı Dönemi’ne dayanan Hasanpaşa



Gazhanesi'dir (Fotoğraf 42). Fabrika bugün atıl halde durmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yürüttüğü çalışmalar kapsamında fabrika alanında enerji müzesi ve kültür merkezi planlanmaktadır. Eskiden Kadıköy sınırları içinde yer alan günümüzde ise Ataşehir sınırları içinde kalan Genoto Otobüs Fabrikası'nın kapanmasından sonra arsasında hipermarketler faaliyete geçmiştir. Halen bu arsa üzerinde İçerenköy Carrefour ve Bauhaus yer almaktadır.

**Fotoğraf 42:** Hasanpaşa Gazhanesi. Kaynak: <https://www.sabah.com.tr/>



### **5.3.Sanayisizleşme Açısından İstanbul'un Avrupa Yakasındaki İlçeler**

#### **5.3.1. Şişli ve Beşiktaş İlçeleri**

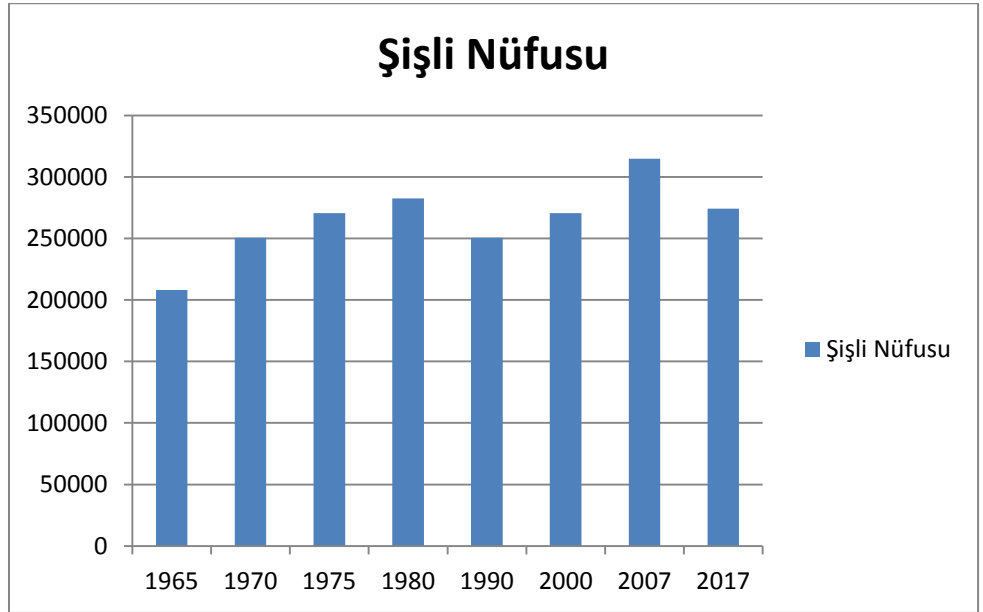
Şişli ilçesi bugün kuzeyde Kâğıthane, kuzeydoğuda Sarıyer, doğuda Beşiktaş ve güneyde Beyoğlu ilçeleriyle komşudur. Yönetmel olarak birtakım değişiklikler neticesinde zaman içinde hem nüfusunda hem de yüzölçümünde birtakım değişiklikler gerçekleşmiştir. Şişli 25 adet mahalleden oluşmaktadır.

Şişli ve çevresinin yerleşime konu olması 19.yy'da gerçekleşmiştir. 19.yy.da Osmanlı'nın nispeten zengin sayılabilecek nüfusunun Şişli'de konaklar inşa ettirdikleri bilinmektedir. 17 Eylül 1912'de Şişli tramvay deposunun açılmasıyla ulaşım açısından rahatlayan Şişli ve çevresinde nüfus artmaya başladı. Feriköy'de Bira Fabrikası'nın kurulması ve Etfal Hastanesi'nin açılması çevrenin iskânına

dinamik ve farklı boyutlar kazandırmıştır. Şişli İlçesi lüks yerleşim dokusuyla belirginleşmiştir. Bu algı Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren yerleşmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde Şişli İlçesi'ndeki ana güzergâhlarda (Büyükdere Caddesi ve Abide-i Hürriyet Caddesi) bitişik nizamdaki apartman dokusu öne çıkmaya başlamıştır.

1950 sonrası İstanbul'un kentleşme dinamiklerinde birtakım farklılıkların gerçekleştiği dönemdir. Kırdan şehre doğru gerçekleşen göç hareketleri şehirlerde nüfusun da hızlı bir şekilde artmasına neden olmuştur. İstanbul'a bitişik, aynı zamanda yerleşmeye müsait boş alanları ile dikkat çeken Şişli'de nüfuslanmaya bağlı olarak yerleşme dokusunda farklılaşmalar görülmüş ve alana sanayi tesisleri ve gecekondular gelmeye başlamıştır. Nüfusun hızla artması 1954'te Şişli'nin Beyoğlu'ndan ayrılarak ayrı bir ilçe hüviyeti kazanmasını sağlamıştır. 1960-1970'lerde gecekondular oluşumları hızlanmış Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe gibi gecekondular yerleşmeleri oluşmuştur. Bu yeni oluşumlar Şişli'deki lüks hayatın yanına farklı bir kompozisyonda hayat tarzını da eklemiş, nüfusun da artışını beraberinde getirmiştir (Şekil 66).

**Şekil 66:** Şişli'de nüfusun gelişimi



Şişli İlçesi'nde gecekonduların yoğunlaşmasını sağlayan en önemli etken sanayidir. Sanayi alanlarının geçmişte yer seçim tercihinde bulunduğu iki ana alan karşımıza çıkmaktadır. Bunlar Bomonti ve çevresi, Levent ile Sanayi Mahalleri arasındaki Büyükdere Caddesi aksıdır. Bomonti sanayi bölgesini bilimsel anlamda çalışan ilk kişi Tümertekin'dir. Tümertekin Bomonti'yi Feriköy Fırın Sokağı ile Sıracevizler Caddesi ve Baruthane Deresi yamaçları arasında kalan, çoğunlukla çok katlı apartmanların yer aldığı bir alan olarak tanımlar (Tümertekin, 1997). Bomonti sanayi bölgesinin gelişim süreci İstanbul'daki diğer sanayi alanlarından farklılıklar arz etmektedir. Özellikle alanın ilk gelişim sürecine tekabül eden 1950'ye kadar olan süreçteki ucuz arazi varlığı ve ucuz iş gücü bulma kolaylığı burasının gelişmesindeki ana faktörlerdir. 1892 yılında Bomonti Bira Fabrikası'nın kurulması, diğer sanayi tesislerine ilham kaynağı olmuştur. 1950'ye kadar yavaş gelişen sanayileşmeye 1923'te ikinci sanayi tesisi olan Mısırlı Trikotaj Fabrikası eklenmiştir. Daha sonraki süreçte 1926'da Yemen Şark Çikolata, Yeni Türk Mensucat Fabrikası, Nestle Çikolata Fabrikası 1950'ye kadar Bomonti Sanayi Bölgesi'nde kurulan fabrikalara örnektir (Doldur, 2009: 43). 1950'den sonra kurulan sanayi tesislerinin fazlaşmasına bağlı olarak aynı yıl İstanbul Belediye Meclisi'nin aldığı karar neticesinde Bomonti, sanayi alanı olarak ilan edilmiştir (Tümertekin, 1997: 117).

Fakat özellikle 1950 sonrasında Bomonti'de sanayinin gelişim seyri hafif sanayiye yönelik gerçekleşmiştir. Bugün Bomonti'de görülen birçok binanın çeşitli katları tarihsel süreç içerisinde fabrika olarak hizmet vermiştir. Fabrikaların bu şekilde faaliyet göstermesi Bomonti'yi İstanbul'un diğer sanayi alanlarından ayıran temel özelliktir (Doldur, 2009: 44). Üretimin 1960'lı yıllarda bu derece esnek hale gelmesi beraberinde üretimin sektörel durumunda da çeşitlenmeler meydana getirmiştir. Bomonti'de kısa zamanda elektrik makineleri, mobilya ve mefruşat, makine, kauçuk, optik alet sanayi gibi farklı üretimlerde uzmanlaşmış fabrikalar yer almıştır. Tümertekin 1956-1960 yılları arasında 34, 1961-1966 yılları arasında 54 yeni tesisin hizmete girdiğini belirtmektedir (Tümertekin, 1997: 122). İstanbul'un alansal genişlemesi sonucunda Bomonti şehir dışı olarak nitelenen sanayi alanı iken, şehir içinde kalmıştır (Şekil 67) (Doldur, 2009: 43). Sanayinin hızlanan bu ritmi

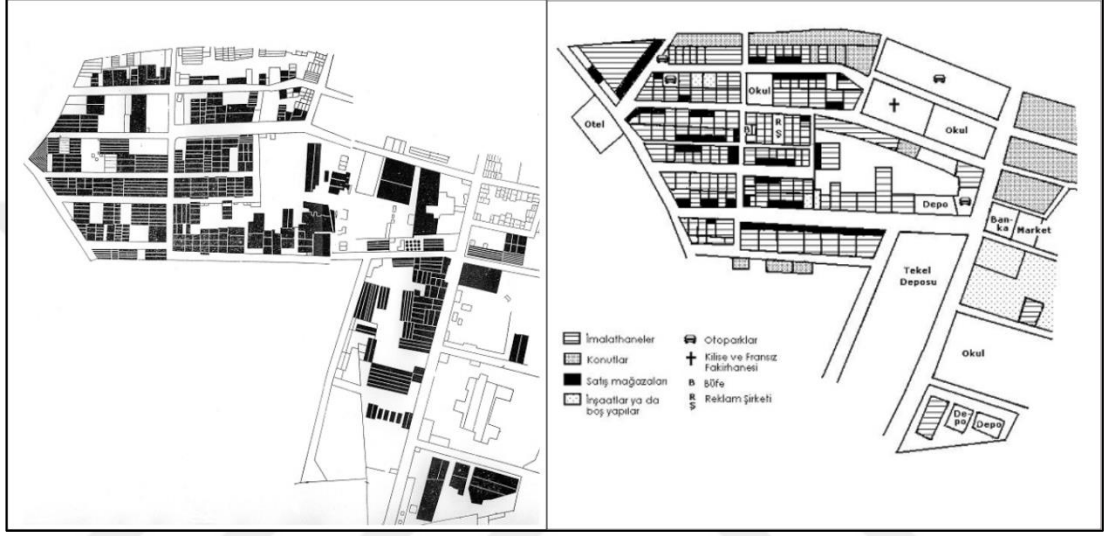
beraberinde konut dokusuna da yansımıştır. Alandaki gecekonduların varlığı 1950'den sonra kendisini hissettirmeye başlamıştır (Fotoğraf 43). Gecekondular ise 1980'lerden sonraki imar aflarından yararlanmış ve bugün çok katlı konutlara dönüşmüştür.

**Fotoğraf 43:** 1967 yılında Bomonti'nin güneyindeki gecekonduların oluşumu.



Kaynak: TÜMERTEKİN, 1967 atfen; DOLDUR, 2009, s. 52

**Şekil 67:** 1.Resimde Bomonti'nin genel kullanımının 1969 yılındaki halini yansıtmaktadır (Tümertekin, 1997: 141). İkinci şekil ise 2009 yılındaki fonksiyonel kullanıma aittir (DOLDUR, 2009: 46). Özellikle 2009 yılında bölgede sanayi dışı kullanımların yaygınlığı dikkati çekmektedir. İlk şekilde görülen siyah alanların tamamı imalat tesislerine aittir.



Şişli'de sanayinin geliştiği ikinci aks ise Büyükdere Caddesi civarındır. Bu aksı Bomonti'den ayıran yegâne zıtlık fabrikaların büyüklüğüdür. Bomonti'de yer alan fabrikalar ne kadar ufak ve hafif sanayiye hitap ediyorsa Büyükdere Caddesi üzerinde yer alan fabrikalar ise fazla yer kaplayan tesislerdir. Esasında bu bölgenin gelişimi Levent-Maslak aksının gelişimiyle beraber değerlendirilmelidir. Bu açıdan bakıldığında bu aksın gelişimi 1950 sonrasındaki İstanbul'un şehirleşme dinamikleriyle paralel bir süreç izlemiştir.

Levent-Maslak hattındaki ilk yerleşmelerin oluşumu 1.Levent'teki konutların yapımı ile başlamaktadır. 1956 yılında ilaç firmalarının iş yeri ve fabrika tercihleri de bu aks üzerindeki hareketlenmeleri etkileyen ikinci unsurdur (Öktem, 2016: 40). İlaç firmaları ve sonrasındaki fabrikaların yer seçim tercihleri alanın 29.04.1966 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli İstanbul Sanayi Sahaları imar planı ile sanayi fonksiyonuna dönüşmesini sağlamıştır (Erdönmez, 2005: 99-100). 1960 ve 1970'lerde sanayileşme Maslak ve Ayazağa'ya sıçramıştır. Buralarda hem yeni kurulan sanayi tesisleri hem de kentin diğer yerlerinden desantralize olan tesisler

hizmet vermeye başlamıştır. Sonraki süreçte Atatürk Oto Sanayi ve diğer küçük ölçekli sanayi alanlarıyla aks boyunca sanayi tesisleri hızla yayılmıştır (Öktem, 2016: 42). Bu gelişmeler neticesinde Büyükdere Caddesi üzerinde birçok büyük fabrika yer seçim tercihinde bulunmuş, alan kısa zamanda fabrikaya dayalı bir görünüme kavuşmuştur. Fabrikaların hızlı bir şekilde çoğalması beraberinde gecekondu oluşumunu da getirmiştir. Gültepe, Çeliktepe, Sanayi Mahalleri gibi gecekonduların yaygın olduğu alanlar Levent-Maslak hattında belirginleşen fabrikalara ucuz iş gücü bulmak amacıyla halkın kendiliğinden oluşturdukları yerleşmelerdir (Şekil 68).

Büyükdere-Maslak hattındaki fonksiyonel dönüşüm ise 1980 sonrası ülkenin benimsediği neoliberal politikalarla gerçekleşmiştir. Büyükdere-Maslak hattı da Dalan'ın belediye başkanlığı zamanında (1984-1989) büyük bir fonksiyonel değişim içerisine girmiştir (Öktem, 2016: 45-46). Bu değişimin nirengi noktasını uluslararası iş merkezinin yaratılması fikri oluşturmaktadır. İş merkezlerinin oluşumu Garanti, İş Bankası, Sabancı gibi yatırımcılar tarafından desteklenmiştir.

Plan kararlarında aksın dönüşümü ise ağırlıklı olarak 1988 yılına gerçekleşmiştir. Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama İmar Planı ve Şişli Ayazağa Revizyon İmar Planı alana yönelik uygulanan planlardır. Bu planlara göre Şişli Büyükdere Aksında emsal oranları 4,5, Maslak'taki aralarda ise 2,3 olarak belirlenmiştir ( Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları İmar Plan Notları atfen Öktem, 2016: 49). Bu kararlar 1990 ve sonrasında gelen partiler ve yerel yönetimler zamanında bazen hızlanan bazen yavaşlayan bazen de duraksayan dönemler halinde uygulanmaya devam etmiştir. Fakat özellikle 2000'lerden sonra Büyükdere-Maslak hattında fabrikaya dayalı coğrafi görünüm kaybolmuş, bunun yerine yüksek katlı rezidans, iş merkezleri ve gökdelenler hakim görünümü oluşturmuştur. Hâlihazırda aks tamamen iş merkezi ve büyük firmaların yer seçtiği bir görünümde (Fotoğraf 44).

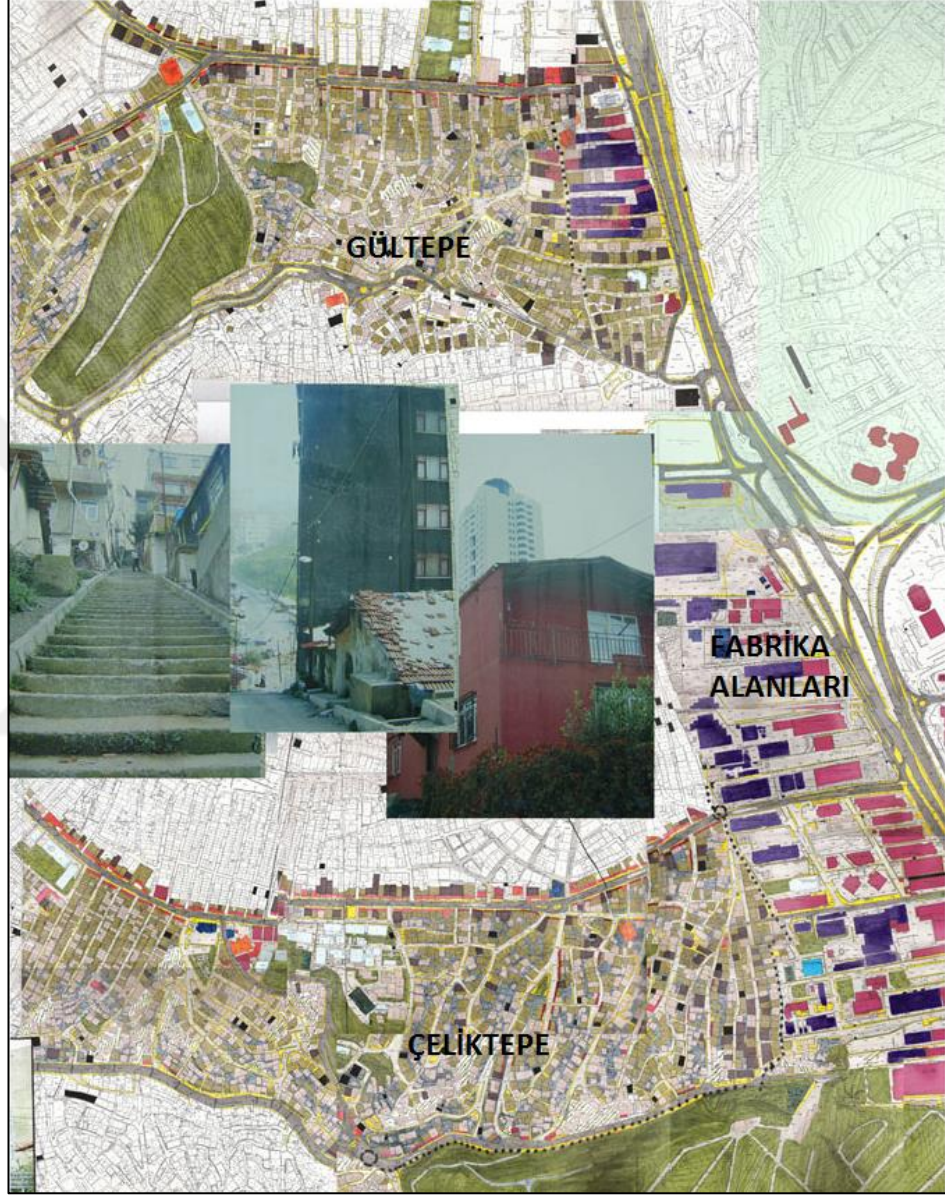
**Fotoğraf 44:** Levent-Maslak hattının güncel görünümü.



Kaynak: Uğurcan Ayık.

Şişli’de sanayileşmenin tarihsel gelişim süreci aynı zamanda sanayisizleşmeye yönelik de birtakım sonuçların sentezinde yardımcı olmaktadır. Sanayisizleşmenin yoğunlaştığı iki temel yığılma öbeği Bomonti ve Büyükdere Caddesi civarındır. Özellikle Bomonti civarında yapılan saha çalışmalarında sanayisizleşen tesis sayısının tespitinde birtakım zorluklarla karşılaşmıştır. Bunun en önemli nedeni ise alandaki sanayi tesislerinin apartmanlarda faaliyetlerini yürütmüş olmalarıyla ilgilidir.

**Şekil 68:** Büyükdere-Maslak Hattında fabrika alanlarına bağlı olarak gelişen gecekondular yerleşmeleri.



Kaynak: Erdönmez, 2005'den düzenlenmiştir.

Şişli'de sanayisizleşmeye yönelik yapılan saha çalışmaları neticesinde toplamda 26 adet sanayisizleşme sürecine uğrayan fabrika alanı tespit edilmiştir (Tablo 18). Bu fabrikalar Bomonti'de Bira Fabrikası, Nestle Çikolata Fabrikası, Royal Çikolata Fabrikası gibi daha fazla bilinen tesislerdir. Büyükdere Caddesi istikametinde ise sanayisizleşmenin etki gücü ve şiddeti ise daha fazladır. Roche İlaç



Fabrikası, Tekfen Ampül Fabrikası, Fako İlaç Fabrikası, Eczacıbaşı İlaç Fabrikası ise Büyükdere Caddesi istikametindeki sanayisizleşen tesislere örnek olarak gösterilebilir. Bu iki yıkılma öbeği dışında Topkim İlaç ve Organik Kimya Fabrikası, Likör ve Kanyak Fabrikası gibi lokasyon olarak bu iki alanın dışında olan fabrikalar da vardır.

**Tablo 18:** Şişli ve Beşiktaş'ta sanayisizleşen fabrika alanları

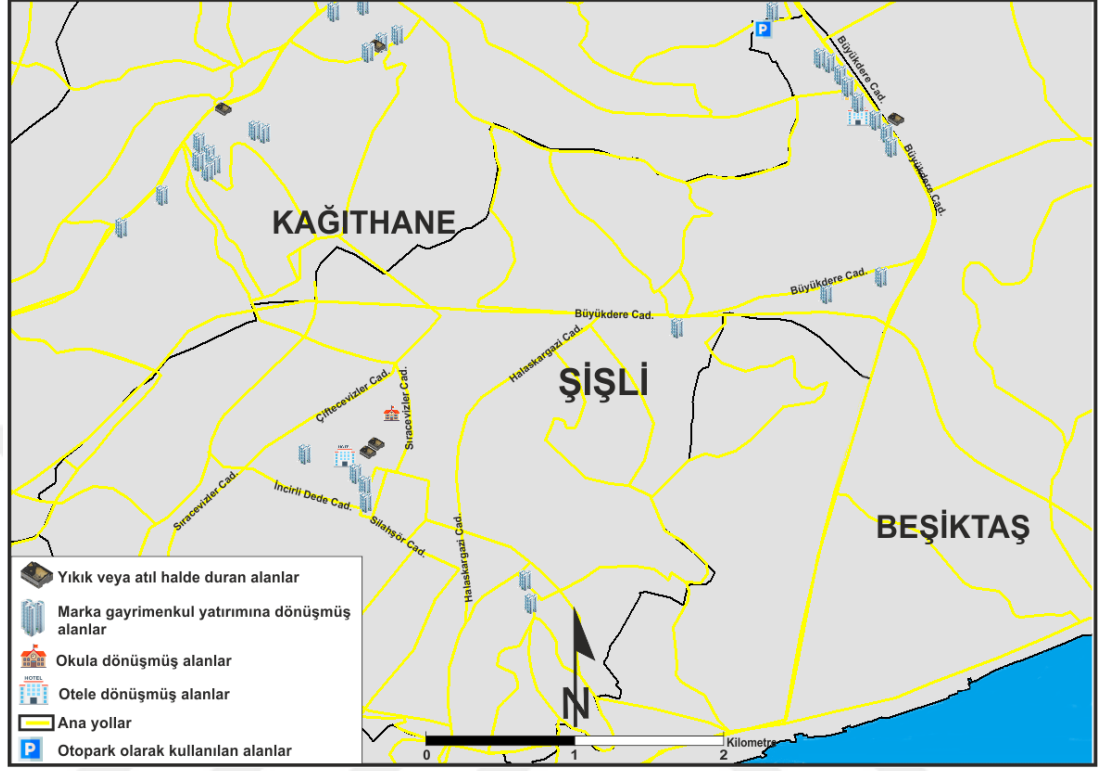
FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Bomonti Bira Fabrikası	Endüstri Mirası kapsamında/Bir kısmına otel inşa edildi.	31896
Sanofi İlaç Fabrikası	Now Bomonti Projesi Yapıldı	3784
Organik Kimya Fabrikası	Bakır Palas İnşa Edildi	1115
Topkim İlaç Fabrikası	Kuzey Bomonti Projesi Yapıldı	1021
Kent ve Çikolata Fabrikası	Neslin Değişen Sesi İlkokulu oldu	1553
Lion Melba Çikolata Fabrikası	Binalar Yıkık Durumda	4280
Yün Boya Fabrikası	Binalar Yıkık Durumda	2503
Royal Çikolata Fabrikası	Royal İş Merkezi oldu	3055
Şişli Tekstil Fabrikası	Rezidans ve Cafe olarak kullanılmakta	3047
Nestle Çikolata Fabrikası	Elysium Residance yapıldı	4390
Roche İlaç Fabrikası	Özdilek Park AVM Yapıldı	24928
Tekfen Ampül Fabrikası	Tekfen Tower yapıldı	10719
Philips TV Fabrikası	Metrocity AVM yapıldı	13764
Eczacıbaşı İlaç Fabrikası	Kanyon AVM yapıldı	26116
Fako İlaç Fabrikası	İstanbul Tower 205 yapıldı	14126
Likör ve Kanyak Fabrikası	Quasar İstanbul Yapıldı	11587
Neyir Trikotaj Fabrikası	Banka Olarak Kullanılıyor	1821
Sandoz(Novartis) Fabrikası	Finansbank Yıldız Kule'ye dönüştü	10570
Doğan Lastik Fabrikası	Sapphire AVM'ye dönüştü	13129
Metal Kapak Fabrikası	Dedeman Otel'e dönüştü	2033
Apa Ofset Matbaa	ApaGiz plazaya dönüştü	2489

Deva İlaç Fabrikası	Levent199 plazaya dönüşü	13562
Üretim Sektörü Tespit Edilemeyen Fabrika Alanı	Şekerbank Kulesine dönüşü	8900
Arı Bisküvü Fabrikası	Maya Akar Plaza	5600
Gripin Fabrikası	Özsezen İş Merkezi	11766
Kent Akü Fabrikası	Otopark	1176
Squibb İlaç Fabrikası(Beşiktaş)	Yıkık durumda	19812
Astro Tütün Fabrikası-Grundig Fabrikası(Beşiktaş)	Shangri-La Bosphorus otele dönüşü	4306
Nuri Demirağ Uçak Fabrikası(Beşiktaş)	İstanbul Deniz Müzesi'ne dönüşü	9800

Fabrikaların fonksiyonel dönüşüm sürecine bakıldığında ise Şişli'nin mevcut durumuna uygun olarak lükse dayalı bir sürecin hâkim olduğu görülmektedir. Mevcut 26 adet sanayisizleşen tesisten 19 tanesinde marka gayrimenkul yatırımı yapılmıştır. Özellikle Büyükdere Caddesi istikametindeki yüksek emsal oranları çok katlı yapıların hâkim olmasını sağlamıştır. Aynı şekilde Bomonti de günümüzde fabrika fonksiyonunu büyük ölçüde kaybetmiş, hizmetler sektörüne yönelik bir yapılanma içerisine girmiştir. Şişli'de 2 adet fabrika alanı yıkık veya atıl halde dururken, 1 adet fabrika alanı okul fonksiyonuna dönüşmüş, 2 fabrika otele, 1 fabrika da yıkılarak banka binası olmuştur. 1 adet fabrika yıkılmış, fabrika alanı otopark olarak kullanılmaktadır (Şekil 69).

Beşiktaş'ın her ne kadar gelişiminde sanayinin rolü az ise de yapılan saha araştırmaları neticesinde sanayisizleşme sürecine uğrayan 3 fabrika alanı tespit edilmiştir. Bunlardan Squibb İlaç Fabrikası yıkık durumdayken sahilde yer alan Astro Tütün Fabrikası (Grundig Fabrikası) otel, Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ise İstanbul Deniz Müzesi olarak kullanılmaktadır.

Şekil 69: Şişli'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.1.1. Bomonti Bira Fabrikası

Bomonti Bira Fabrikası Osmanlı'da özel teşebbüse dayalı olarak kurulan tesislere bir örnektir. İsviçreli Bomonti kardeşlerin girişimleriyle 19.yy.ın sonlarında kurulan fabrika, Osmanlı'daki ilk büyük bira üreten fabrika olma özelliği taşımaktadır (Tanyeli & İkiz , 2009: 110-111). 20.yy.ın başlarında bira üretiminde rekabetin artmasından dolayı ikinci bir kuruluş (Nektar şirketi) de Büyükdere'de bir bira fabrikası açmıştır. Rekabetin artması nedeniyle zarar eden iki şirket 1912 yılında birleşerek Bomonti-Nektar Bira Birleşik Bira Fabrikaları Şirketi'ni kurmuştur (Türk, 2004: XI). Birleşmeyle beraber daha kârlı bir üretim pozisyonuna geçen fabrikalarda üretim de zaman içinde artış göstermiştir (Fotoğraf 45). Cumhuriyet'in kurulmasından sonra Bomonti Bira Fabrikası'nın üretim sürecine dair de birtakım kararlar alınmıştır. Özellikle içki tekelinin kurulmuş olması üretimin devletin kontrolüne geçmesine sebebiyet vermiştir. İlk defa Polonyalı bir şirkete devredilmesinin ardından fabrika 1938 yılında TEKEL idaresine devredilmiş (Zat, 1994: 296) 1994 yılına kadar da bira üretimine devam etmiştir.

**Fotoğraf 45:** Bomonti Bira Fabrikası'nın eski görüntüsü



. Kaynak: Değişti.com

Üretimini durdurduğu 1994 yılı ve sonrası Bomonti Bira Fabrikası için de birtakım olumsuz hadiselerin başlangıcı olmuştur. Özellikle birçok tarihi üretim tesisinin yıkılması bu alandaki olumsuz örneklerin başında gelmektedir. Bomonti Bira Fabrikası İstanbul I numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 25.02.1996 gün 9294 sayılı kararıyla korunması gereken taşınmaz kültürel varlık olarak tescillenmiştir. Fakat 2008 yılında yapılan bir düzenlemeyle fabrikanın E-G-H blokları fiziki yetersizlik nedeniyle yıkılmıştır (Tanyeli & İkiz , 2009: 115). 2008 yılındaki bu düzenleme İstanbul'daki genel lükse dayalı dönüşümün fabrika üzerinde de etkisini göstermesine neden olmuştur. Yıkılan bu alanlarda otel inşaatı yapılmış ve üretim fonksiyonu göz ardı edilmiştir (Fotoğraf 46). Fabrikanın kalan bölümünde ise kültür-sanat aktiviteler, sergiler gerçekleştirilmektedir.

**Fotoğraf 46:** Bomonti Bira Fabrikası ve yıkılan alanlarındaki inşa edilen otel.



Kaynak: Sedat Avcı arşivi

### **5.3.2. Sarıyer İlçesi**

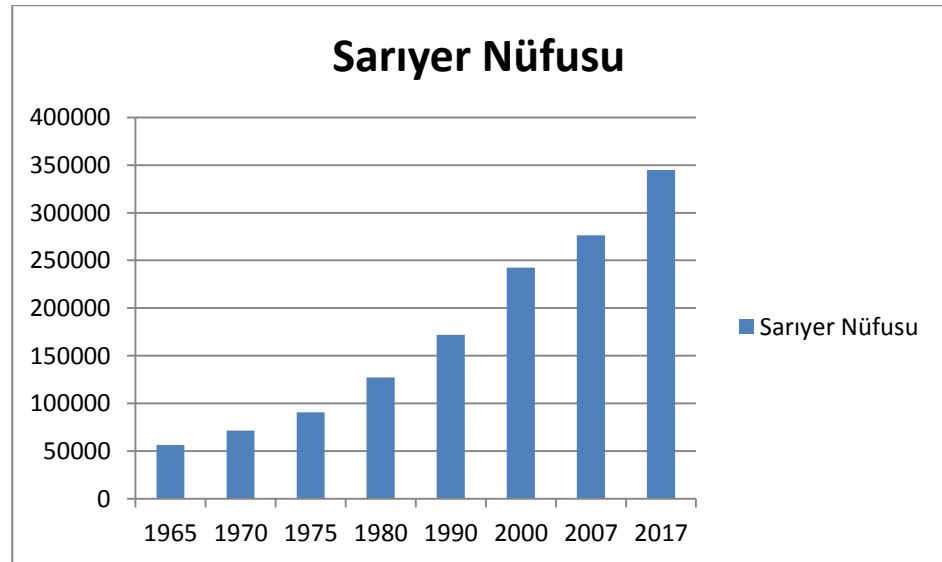
Çatalca Yarımadası'nın en doğusunda yer alan, kuzeyde Karadeniz'in doğal bir sınır oluşturduğu Sarıyer İlçesi, doğudan İstanbul Boğazı'yla sınırlanmaktadır. İlçe güneyden Beşiktaş, güneybatısından Kâğıthane, batısından ise Eyüp ilçeleriyle komşudur. Bugün gelişmiş fonksiyonlarıyla öne çıkan Sarıyer, aynı zamanda kıyı yerleşmesi olmasının verdiği birtakım olumlu etkenlere de sahiptir.

Sarıyer ve çevresi Bizans ve Osmanlı'da ağırlıklı olarak bir sayfiye ve dinlenme yeri olarak kullanılmıştır. Burada yer alan köylerde yaşayanlar balıkçılık,

meyhane işletmeciliği, gemicilikle hayatlarını kazanmışlardır (Aysu, 1994: 465). 1950 sonrası İstanbul'un hızlı nüfuslanma süreci Sarıyer'in yerleşme ve nüfus dokusunda da hızlı değişimler yaratmıştır. Bu süreçte birçok gecekondu mahallesi oluşmuştur. Sahil şeridindeki konaklar ve yalılar da Sarıyer'in yerleşim dokusundaki ikili yapının diğer bileşenidir. Ayrıca kuzeydeki bitki örtüsü tahrip edilerek bazen modern bazen de geleneksel olarak tanımlanabilecek gecekondu inşaa edilmiştir. Tüm bu yapılaşmalar Sarıyer'in genel nüfusunda da artışların yaşanmasını beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla ilçe 1950'lere kadar koruduğu mesire alanı, balıkçı kasabası olma hüviyetini hızla yitirmiştir.

İdari açıdan Sarıyer ilçesi 38 adet mahalleden oluşmaktadır. İlçe hüviyetine 1930 yılında kavuşmuştur. Sarıyer'in nüfuslanmasında hizmet sektörünün yanında sanayi tesislerinin de payı büyüktür. Hizmetler sektörü yönünde gelişim nüfus kompozisyonunda değişiklikler yarattığı gibi nüfusun gelişiminde de etkili olmaktadır. Bakıldığında nüfusun gelişim seyri 1960'lı yıllardan sonra artış göstermiştir. Özellikle 2000'li yıllardan sonra hızlı bir şekilde artan ilçe nüfusu 2017 yılında 344.876'dır (Şekil 70).

**Şekil 70:** Yıllara göre Sarıyer'de nüfusun gelişimi.



Sarıyer'in gelişimini tetikleyen itici güçlerden biri de ulaşım ağlarının zaman içindeki gelişimidir. Önceleri kara ulaşımının zor olduğu Sarıyer ve çevresi, Şirket-i Hayriye'nin vapur hizmetlerine başlamasıyla kolaylaştırmıştır (Fotoğraf 47;

Fotoğraf 48). Zamanla iskele sayısının artması deniz trafiğinin de sıklaşmasını sağlamıştır. İlçede özellikle 1950’li yıllardan sonra kara yolu ağı da gelişme göstermiştir. Büyükdere Caddesi ve Maslak hattına ek olarak sahil yolunun da gelişmesi kara yolu ile ulaşımı kolaylaştırmıştır. Son olarak metro hattının Hacıosman’a kadar gelmesi Sarıyer İlçesi’nin İstanbul’un diğer ilçeleri ile bağlantısının güçlenmesini sağlamıştır.

**Fotoğraf 47:** 1910 yılında Mesarburnu (Sarıyer) Vapur İskelesi.



Kaynak: Genim, 2006 atfen; Kaptanoğlu, 2014, s. 15.

**Fotoğraf 48:** Günümüzde Mesarburnu (Sarıyer) İskelesi.



Kaynak:wowturkey.com

Sarıyer İlçesi'nde görülen ekonomik faaliyetler, zaman içinde bazı farklılıklar göstermektedir. Hâlihazırda hizmetler sektörüne dayanan ilçe ekonomisinde sanayinin payı çok fazla olmamıştır. Buna karşılık Sarıyer'de özellikle büyük sanayi, bazı fabrikalarla temsil edilmektedir. Bunların en başında Kavel Kablo Fabrikası, Türk-Ay Kibrit Fabrikası, Beldeyama ve Beldesin Motor Fabrikası, Termoteknik Petek Fabrikası ve Ford Motor Fabrikası gibi tesisler gelmektedir (Şekil 71). Bu fabrikalar Sarıyer ilçe sınırlarında tarihsel süreçte gelişmiş fabrikalardır. Özellikle Kavel Kablo Fabrikası ve Kibrit Fabrikası kent hafızasında güçlü bir yere sahiptir.



**Şekil 71:** Sarıyer İstinye Vadisi'nde sanayisizleşen geleneksel fabrika alanları



Bu fabrikaların haricinde Sarıyer'in tarihsel süreçteki ilçe sınırlarının değişmesine paralel olarak bugün Sarıyer ilçe sınırları içinde kalan aynı zamanda sanayisizleşmenin yoğun olarak yaşandığı iki alandan söz edilebilir. Bunlardan birincisi Cendere Vadisi'ni güneyden kuzeye takip eden alandır. Bu alanda sanayisizleşmeye uğramış büyük fabrikalar arasında Teklos Fabrikası, Evyap Fabrikası, Eczacıbaşı Baxter Fabrikası sayılabilir. İlçedeki diğer yığılma alanı ise bugünkü Türk Telekom Stadyumu'nun kuzeydoğusunda kalan Büyükdere Caddesi üzerindeki fabrikalardır. Bilim İlaç Fabrikası, Tekstil Fabrikası, Çorap Fabrikası, Çuval Fabrikası gibi tesislerle temsil edilen bu hatta kapanmış ve fabrika arazisinin farklı kullanımlara sahne olduğu birçok alan tespit edilmiştir. Nihayetinde bu iki yığılma öbeğinin tam merkezinde kalan Maslak-Ayazağa Caddesi'nin kuzeyindeki Süperateş Tuğla Fabrikası ise Sarıyer'in geleneksel fabrikasıyken, üretimini durdurmuş fabrikalara örnek verilebilir (Tablo 19).

Sanayisizleşen fabrikaların üretim kollarına göre dağılımına bakıldığında herhangi bir yoğunlaşma söz konusu değildir. Tuğla, tekstil, çorap, çuval, ilaç, egzoz, porselen, kibrit gibi üretimin farklı kollarına mensup fabrikalar geçmişte Sarıyer'de faaliyet göstermiştir. Fabrikaların kapanmasından sonra fabrika arsalarının nasıl

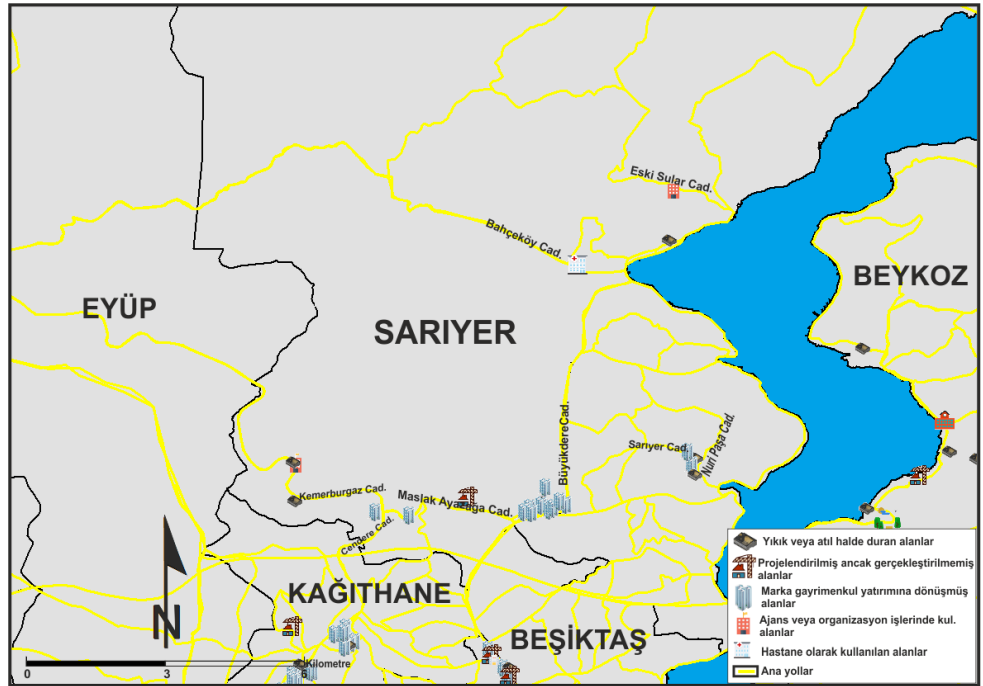
kullanıldığı incelendiğinde, bazı grupların oluştuğunu görmek mümkündür. Toplamda 24 adet kapanan fabrika alanı tespit edilmiştir. Bunlardan 12 tanesi marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüşken, 2 tanesi de yakın bir zamanda marka bir projeye dönüşecektir. Tespit edilen bu fabrika alanlarından yıkık veya atıl vaziyette duran alanlar 6 tanedir. 1 adet fabrika alanı da hastane fonksiyonu kazanmıştır. 2 adet fabrika alanı da ajans ve organizasyon işlerinde, ayrıca 1 adet fabrika alanı da araç servis bakım işlerinde kullanılmaktadır (Şekil 72). Marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş ve yakın dönemde dönüşmesi beklenen fabrika alanlarının bir kısmı Büyükdere Caddesi'nin Maslak kesiminde yer almaktadır. Bu alan MİA olarak 2000'li yıllarda belirginleşmiştir. Neticede üretim yaptıkları dönemde Sarıyer'in farklı üretim kollarını temsil eden bu fabrikalar, bugünkü dönüşümde Sarıyer'in kent imajının da değişmesini beraberinde getirmiştir. Dönüşen veya dönüşecek 14 adet fabrika alanı yüksek katlı konutlar veya AVM alanlarıyla temsil edilen lüks gayrimenkul yatırımlarıdır. Sarıyer'e yönelik kentsel projeksiyonlar, geçmişte balıkçılık ve sayfiye yerleşmesi olarak beliren ilçenin ileride hem fonksiyon hem de coğrafi görünüm olarak farklılaşacağını ipuçlarını vermektedir.

**Tablo 19:** Sarıyer'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
İstanbul Çorap Fabrikası	42 Maslak Projesi Yapıldı	34522
Süperateş Tuğla Fabrikası	Proje Başlayacak	33839
Kereste Fabrikası	Yıkık Durumda	1769
Çuval Fabrikası	Sun Plaza Yapıldı	10720
Bilim İlaç Fabrikası	Kar Plaza Yapıldı	4114
Tekstil Fabrikası	Burgan Bank Genel Müdürlük	1528
Tekstil Fabrikası	Garanti Bankası Ofisi	1654
Plastik Bebek Fabrikası	Spring Giz Plaza	1144
Egzoz Fabrikası	Spine Kule Oldu	7037
Beldeyama Motor Fabrikası	Atıl Durumda	18700
Kavel Kablo Fabrikası	Carrefour AVM olarak kullanılıyor	19743
Türk-Ay Kibrit Fabrikası	Migros ve dükkânlar olarak kullanılıyor	11499
Tekel Nektar ve Bira Fabrikası	Hastaneye Dönüştü	7070

Eczacıbaşı Baxter Fabrikası	Atıl Durumda	34007
Termoteknik Petek Fabrikası	Renault Maris Servis Olarak Kullanılıyor	9680
Evyap Fabrikası	Vadi İstanbul Projesi Yapıldı	90317
Teklos Fabrikası	Boulevard Projesi Yapılıyor	3697
Esen Akü Fabrikası	Reklam Ajansı Olarak Kullanılıyor	4011
Bakır Fabrikası	Depo Olarak Kullanılıyor	9238
Kocataş Su ve Gazoz Fabrikası	Atıl Durumda	-
Hünkâr Suyu Fabrikası	Atıl Durumda/Organizasyon İşleri Yapılıyor	1960
Ford Motor Fabrikası	Araç Servis Noktası Oldu	13795
Beldesan Fabrikası	Atıl Durumda	3166
Porselen ve Kaset Üretim Fabrikası	Noramin İş Merkezi	7140

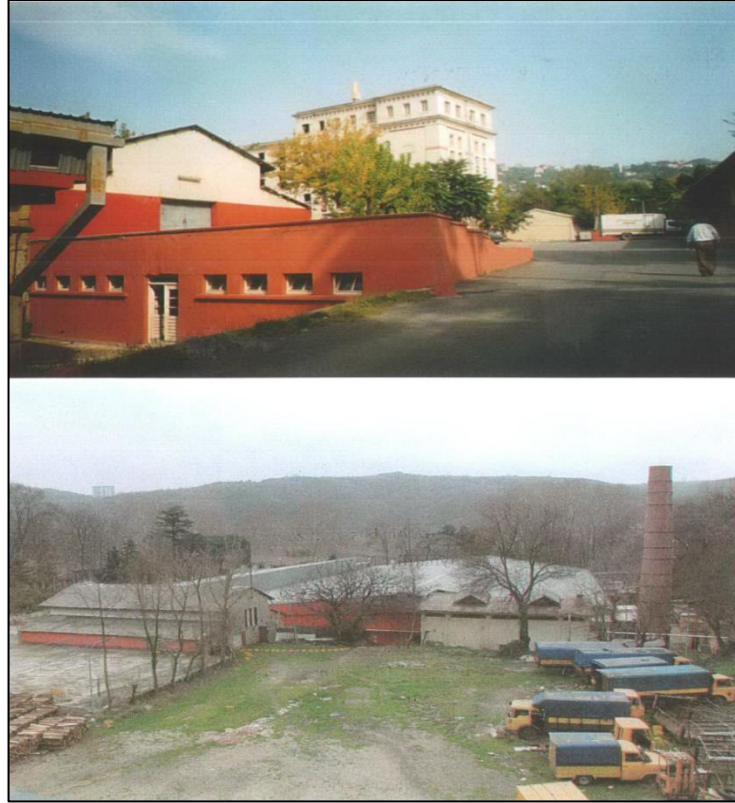
Şekil 72: Sarıyer'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.2.1. Büyükdere Tekel Nektar ve Bira Fabrikası (Kibrit Fabrikası)

19.yy.ın sonu ve 20.yy.ın başı sanayileşme açısından bazı tesislerin kurulduğu dönemi oluşturmaktadır. Bira üretimi de Feriköy’de kurulan Bomonti Bira Fabrikası’yla birlikte büyük miktarlara erişmiştir. Biranın toplumda kabul bulması bu alanda rekabeti de beraberinde getirmiştir. Bunun sonucunda 1909 yılında Büyükdere’de bir bira fabrikası daha kurulmuştur. Fakat fabrikanın kurulmasıyla beraber her iki fabrika da zarar etmeye başlayınca Büyükdere’deki fabrika ile Bomonti Bira Fabrikası birleştirilmiştir (Türk, 2004: XI). 1912-1940 yılları arasında malt üretimi yapılan fabrika, TEKEL’in mülkiyetine geçtikten sonra 1985’e kadar arpa deposu olarak kullanılmıştır. 1961 tarihli vaziyet planında fabrika arazisinde bir kibrit fabrikasının da kurulduğu görülmektedir (Fotoğraf 49).

**Fotoğraf 49:** Üstte Nektar Bira Fabrikası ve Kibrit Fabrikası. Altta Eski Kibrit Fabrikası ve kazan daireleri.



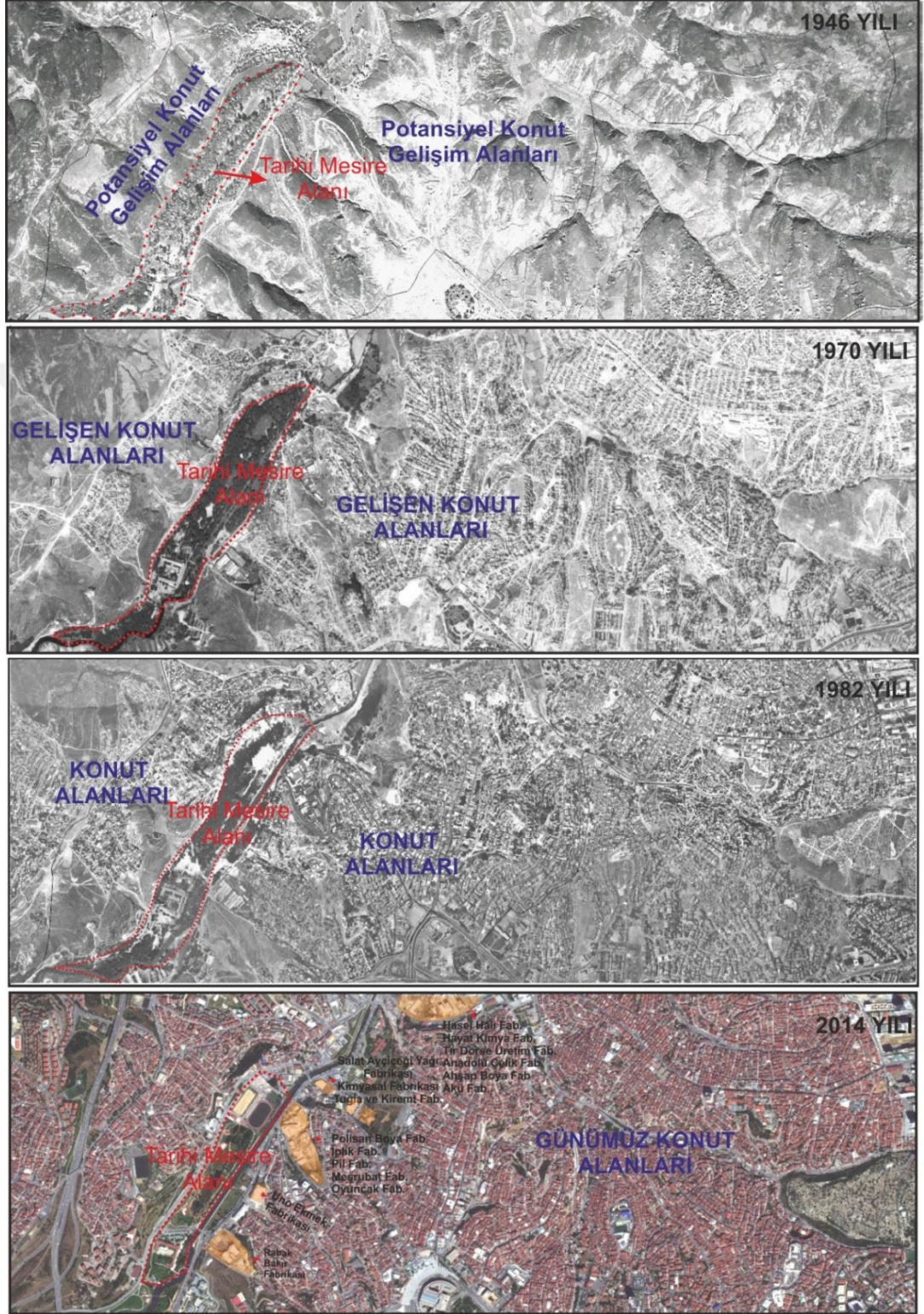
Kaynak: (TÜRK, 2004, s. 77).

### 5.3.3. Kâğıthane İlçesi

Kâğıthane İlçesi kuzey ve kuzeydoğudan Sarıyer, kuzeybatı ve batıdan Eyüp, güneybatıdan Şişli, en güneyde Beyoğlu ilçeleri ile komşudur. 19 adet mahalleden oluşmaktadır. Kâğıthane ve çevresi tarihsel süreç içerisinde farklı kullanımlara sahne olmuştur. Osmanlı'da 16.yy.da çok da önemsenmeyen bir mesire alanı olarak kabul gören Kâğıthane ve çevresi 18.yy.dan 20.yy.a kadar özellikle tercih edilen yerler arasındadır. Sadabat Kasrı ve diğer kasırların inşası Kâğıthane mesire alanına olan bu talebin bir göstergesidir (Aksel, 1994b: 382). Kâğıthane'nin mesire alanı özelliğini yitirmesi ise Cumhuriyet'ten sonra uygulamaya konan Prost Planı'ndan sonradır. Planda Haliç ve kuzeyine doğru Kâğıthane Deresi kıyıları sanayi alanı olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle Kâğıthane Deresi kısa zamanda fabrika atıkları nedeniyle siyah akmaya başlamıştır. 1950'li yıllarda yapılan istimlaklar nedeniyle arazisi kamulaştırılanlara Kâğıthane'den yer verilmesi de bu alanın nüfuslanmasına ve yapılar ile dolmasına yol açmıştır (Aksel, 1994b: 383).

Çeliktepe, Nurtepe, Hürriyet Mahallesi gibi birçok mahalle bu süreçte oluşmuştur. Bu mahallerin ortaya çıkmasında ilçede kurulan kağıt, demir çelik fabrikası gibi ağır sanayilerin payı yadsınamayacak düzeydedir. Bu mahallerde gecekonduların bir kısmının zaman içinde çok katlı konutlara dönüşmesi ilçede farklı görünümünün oluşmasına yol açmıştır (Şekil 73). Gecekondu alanlarının kurulduğu alanlarda eğitim değerlerinin %25 ve üzerinde olması bu gecekondularda birçok olumsuzluğun da doğmasına sebep olmuştur. Acil durumlarda ulaşım, doğal yapının tahribi, ulaşımında yaşanabilecek aksamalar bu olumsuz faktörlerin başında gelmektedir (Terzi, 2004: 41-42).

Şekil 73: Kâğıthane’de kentleşmenin ve sanayileşmenin gelişimi



Hızlı şehirleşme sonucunda Kâğıthane ve çevresi 1987’de Şişli İlçesi’nden ayrılarak yeni bir ilçe oluşturmuştur. Kâğıthane’de sanayi ve gecekondulaşma

ilişkinin gelişimi her ne kadar gecekonduların plansız bir gelişimi üzerinde kurulduysa da sanayi tesislerinin kuruluşunda planlama kararları etkili olmuştur. 1937 tarihli İstanbul Nazım İmar Planı Henry Prost'un öncülüğünde hazırlanan aynı zamanda Cumhuriyet Dönemi'nin İstanbul'a yönelik uyguladığı ilk kapsamlı planlama çalışmasıdır. İlerleyen yıllarda hazırlanan 1954 yılı Beyoğlu Nazım İmar Planı'nda Kâğıthane ve çevresine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır (Akpınar, 2016: 61-62). Bölgedeki sanayinin dönüşümü 1980'den özellikle 2000'den sonra gerçekleşmiştir. Günümüzde Kâğıthane ilçesi hızla ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik tesislerle büyümesini sürdürmektedir (Fotoğraf 50; Fotoğraf 51).

**Fotoğraf 50:** Kâğıthane'de (Cendere Vadisi ve çevresi) sanayi alanlarının dönüşümü



Kaynak: (Akpınar, 2016).

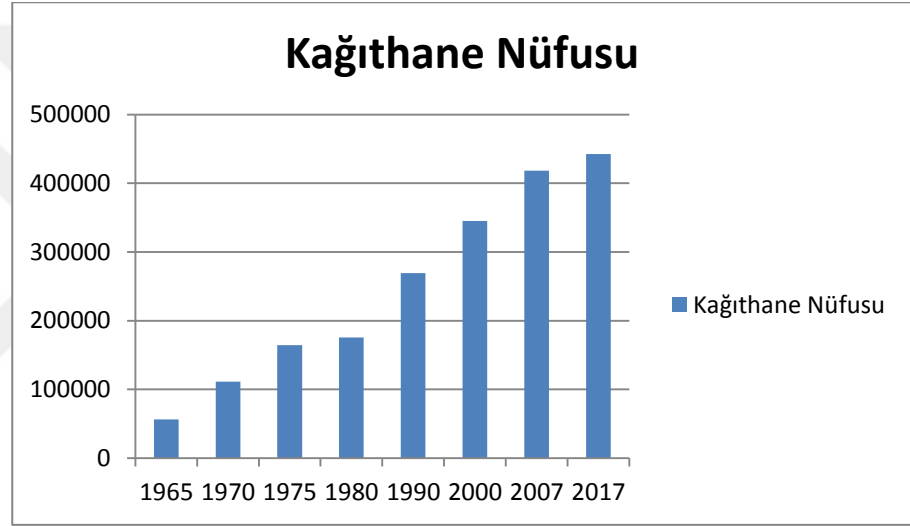
**Fotoğraf 51:** Kâğıthane'de (Cendere Vadisi ve çevresi) sanayinin dönüşümü



Kaynak: (Akpınar, 2016).

1950’de 1400 civarı olan Kâğıthane köyünde nüfus bu tarihten sonra hızla artmaya başlamıştır. 1960’ta 22.000’lere 1970’lerde 110.000’lere ulaşmıştır. Kâğıthane İstanbul’un bir parçası haline gelmiştir. İlçenin kurulmasından sonra bu alandaki nüfus, daha fazla artış göstermiştir. 2017’de Kâğıthane nüfusu 442.694’tür (Şekil 74). 1990’lı yıllara kadar olan nüfus artışında sanayinin payı yadsınamaz, buna karşılık 2000’li yılların başından itibaren ilçede genel bir sanayisizleşme eğilimi başlamıştır.

**Şekil 74:** Kâğıthane’de nüfusun gelişimi



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi ve (AKSEL, 1994)’ten derlenmiştir.

Kâğıthane’de sanayisizleşmenin gözlemlendiği ana hat, Kâğıthane Deresi’ni kuzey-güney ekseninde takip eden ve bugün idari anlamda İmrahor Caddesi’nden başlayıp daha kuzeydoğuya doğru Cendere Vadisi boyunca uzanan hattır. Bu alandaki kimi yerlerde tek fabrikalar varken kimi alanlarda ise fabrikalar topluluğundan söz etmek mümkündür. Bu hattın en güneyi Kâğıthane Rabak Fabrikası’yla temsil edilirken, daha kuzeye doğru çıkıldıkça Uno Ekmek Fabrikası, Oyuncak Fabrikası, Pil Fabrikası, Tuğla ve Kiremit Fabrikası, Ayçiçeği Yağı Fabrikası (Fotoğraf 52) gelmektedir. Daha kuzeyde ise bir başka kümelenme alanı Cendere Caddesi ile Ayazma Yolu Caddesi arasındadır. Bu alanda Anadolu Çelik Fabrikası, Ege Kimya Fabrikası, Boya Fabrikası, Hayat Kimya Fabrikası, Hasel Halı



Fabrikası gibi günümüzde kapanmış ve farklı fonksiyonlar ile kullanılan alanlar yer almaktadır (Tablo 20). Bu hattın dışında kapanan bir diğer fabrika da Beşler Sucuk Fabrikası'dır.

**Fotoğraf 52:** Kâğıthane Salat Ayçiçeği Yağı Fabrikası



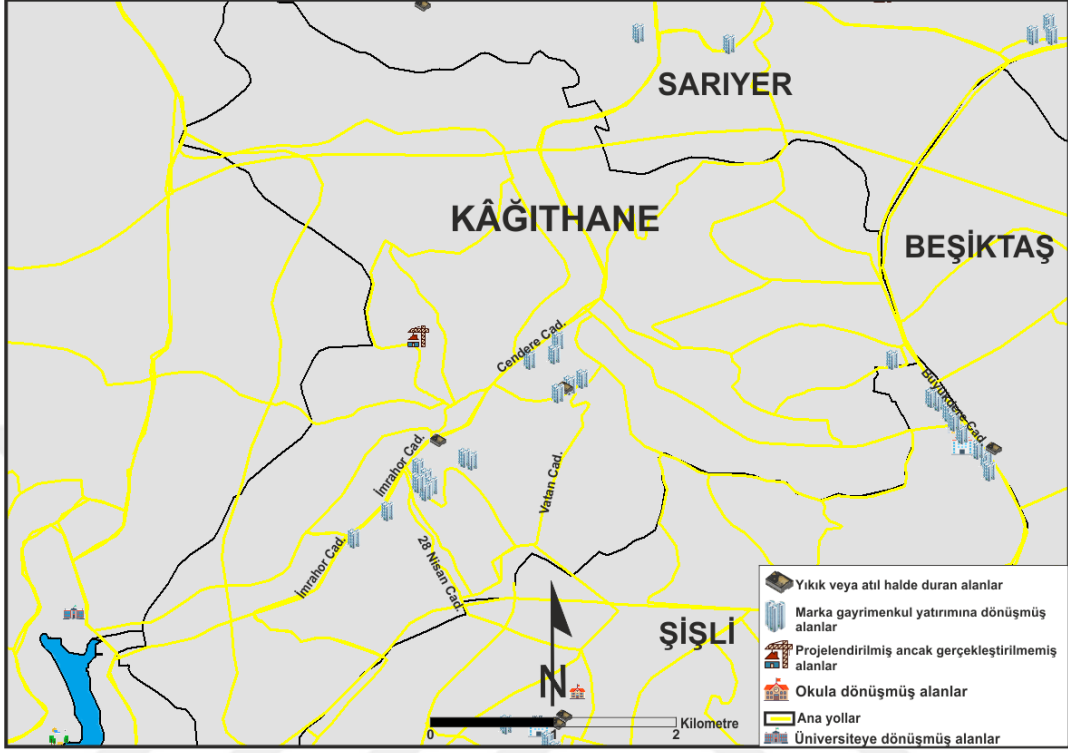
**Tablo 20:** Kâğıthane'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Kâğıthane Polisan Boya Fabrikası	Dap Yapı Z Ofis Projesi Oldu	14000
Hasel Halı Fabrikası	Axis AVM Oldu	4716
Anadolu Çelik Fabrikası	Metro Market Oldu	12318
Tır Dorse Üretim Fabrikası	Ofishane Projesi Yapıldı	14168
Ege Kimya Fabrikası	Papirüs Plaza Projesi Yapıldı	9931
Ahşap Boya Fabrikası	Yıkık Durumda	8952
Beşler Sucuk Fabrikası	DKY On Projesi Yapılıyor	3352
Kaya-Can Şişe Fabrikası	Sinpaş Flat Projesi Yapıldı	2431
Kimyasal Fabrikası	Sinpaş Flat Projesi Yapıldı	2827

Salat Ayçiçeği Yağı Fabrikası	Atıl Vaziyette	5907
Akü Fabrikası	Nef Cadde Projesi Yapıldı	4308
Hayat Kimya Fabrikası	Axis AVM Projesi Yapıldı	12256
İplik Fabrikası	DAP Yapı Bumerang Projesi Yapıldı	3278
Uno Ekmek Fabrikası	Koton Genel Müdürlük Oldu	5685
Meşrubat Fabrikası	DAP Yapı Bumerang Projesi Yapıldı	2225
Oyuncak Fabrikası	DAP Yapı Bumerang Projesi Yapıldı	4136
Pil Fabrikası	DAP Yapı Bumerang Projesi Yapıldı	2522
Rabak Bakır Fabrikası	Premium Kampüs Ofis Projesi Yapıldı	22675

Kapanan fabrikaların fonksiyonel dönüşümüne bakıldığında Kâğıthane’de sanayi fonksiyonundan sonra ilçenin marka gayrimenkul yatırımlarının öncülüğünde bir dönüşüm içerisine girdiği anlaşılmaktadır. Sanayisizleşme sonrası tespit edilen 18 adet sanayi alanından 15’i (%83) marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüşken, 1 fabrika alanı (%6) yakın zamanda lüks bir projeye dönüşecektir. Ayrıca 2 adet fabrika alanı (%11) da atıl veya yıkık vaziyette durmaktadır (Şekil 75). Bu anlamda Kâğıthane İlçesi’nde yerleşmenin evrimini üç devreye ayırmak mümkündür. Bunlardan birincisi Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinden Cumhuriyet’in ilk yıllarına kadar devam eden mesire alanı kullanımı, ikincisi özellikle 1950’de başlayan ve sanayileşme ile eşgüdümlü gelişen gecekondulaşma dönemi, üçüncüsü ise 1990’lı yıllardan sonra temposunu giderek arttıran lüks konutların yer aldığı dönemdir (Fotoğraf 53). Bu evredeki dönüşümün en önemli ayağından biri sanayi fonksiyonunu kaybetmiş alanlar, diğeri ise parsel veya ada bazında dönüşümü gerçekleştirilen gecekondu alanlarıdır.

Şekil 75: Kâğıthane'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



Fotoğraf 53: Kâğıthane'de sanayi alanlarından marka projelere dönüş.



Kaynak: Uğurcan Ayık

#### 5.3.4. Eyüp İlçesi

İstanbul'un kuzey-güney doğrultusunda uzanan ve yüzölçümü olarak en büyük ilçelerinden olan Eyüp kuzeyden sınırını Karadeniz ile sınırlanmaktadır. Kuzeydoğudan Sarıyer, kuzeybatıdan Arnavutköy, güneyde Sultangazi ve Gaziosmanpaşa, güneydoğudan Kâğıthane ilçeleriyle komşudur. 242 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip olan ilçede 28 mahalle vardır.

İstanbul surlarının dışında kalmasına karşılık bu alanda kırsal yerleşmelerin olduğu, 1453'te Fatih'in İstanbul'u almasından sonra Eyüp ve çevresinin nüfuslandığı bilinmektedir (Ortaylı, 1994: 124-125). Osmanlı'dan itibaren Haliç ve çevresi sanayileşmeye başlamış ve bu sanayileşme Haliç üzerinde birtakım tahribat ve çevre kirlenmesi yaratmıştır (Ortaylı, 1994: 125). Dolayısıyla Haliç'teki çoğunluğu oluşturan ufak sanayi tesislerinin kaldırılması ve Haliç'in rehabilite edilmesi uzunca sürelerden beri Türkiye kamuoyunda tartışılmıştır. Sanayiden arındırılma işlemi bugün büyük ölçüde tamamlanmıştır. Haliç ve çevresi hâlihazırda çoğu yerde yeşilliğin eşlik ettiği donatı alanlarının nehir boyunca takip ettiği bir görünümde. Ortaylı özellikle Haliç çevresinde 15.yy.dan itibaren gelişen sanayiye şu şekilde özetlemektedir: *"15.yüzyılın köylü ve göçebe Türkmenlerden oluşan imparatorluğu İstanbul'a tophaneyi, Haliç'e tersaneyi kurmakta tereddüt etmemiştir. 18-19. yüzyılın Barok devletleri gibi askeri sanayi için Haliç'in kasır ve yalılarını, II. Mahmud örneğinde olduğu gibi Karaağaç Kasrını yıktırıp kışla yaptırıyor. III. Selim, Hatice Sultan Sarayı'nı kışlaya ve ardından fabrikaya çevirtiyor. Kâğıthane gibi bir mesire semti fabrika alanı haline getiriliyor. Hasköy'de baruthaneler kuruluyor. Bu zihniyet gaddar bir sanayi zihniyetidir ve tarihçilerin ifade ettiği sözde sanayiden uzak Osmanlı zihniyetiyle pek alakası yoktur"* şeklinde özetlemektedir (Ortaylı, 1994:126).

Eyüp ve çevresinde II. Mahmud Dönemi'nden itibaren (19.yy başı) büyük değişikliklerin olduğu görülmektedir. Haliç kıyılarının sanayi için kullanılmaya başlamasıyla bu alana olan ilgi Haliç'ten Boğaziçi'ne kaymıştır. Eyüp sahilindeki konak ve yalılar yıkılmış bunların yerine imalathaneler kurulmuştur. Defterdar'da fes üretim tesisi kurulmuş, tesis daha sonra dokuma fabrikasına dönüşmüştür.

Sanayileşme sürecinde ikinci adım ise 20.yy.ın başında kurulan Silahtarağa Elektrik Santrali'dir (KARA, 1994a: 248-249).

Cumhuriyet'le beraber Eyüp'te de birtakım değişiklikler gerçekleşmiştir. Özellikle 1939'dan sonra uygulamaya konulan Prost Planıyla beraber Haliç ve çevresi sanayi alanı olarak kabul edilmiş ve bu karar Eyüp'ün bir sanayi alanına dönüşmesine yol açmıştır. Şehrin içinde yol açtığı sorunlar nedeniyle ise 1983 sonrası yapılan yasal düzenlemelerle Haliç çevresi ve Eyüp sanayiden arındırılarak park ve donatı alanı olarak değerlendirilmeye başlanmıştır (Artan , 1995: 2). Bu dönüşüm aynı zamanda Eyüp'teki hizmetler sektörüne dayalı dönüşümün de başlangıcı sayılabilir.

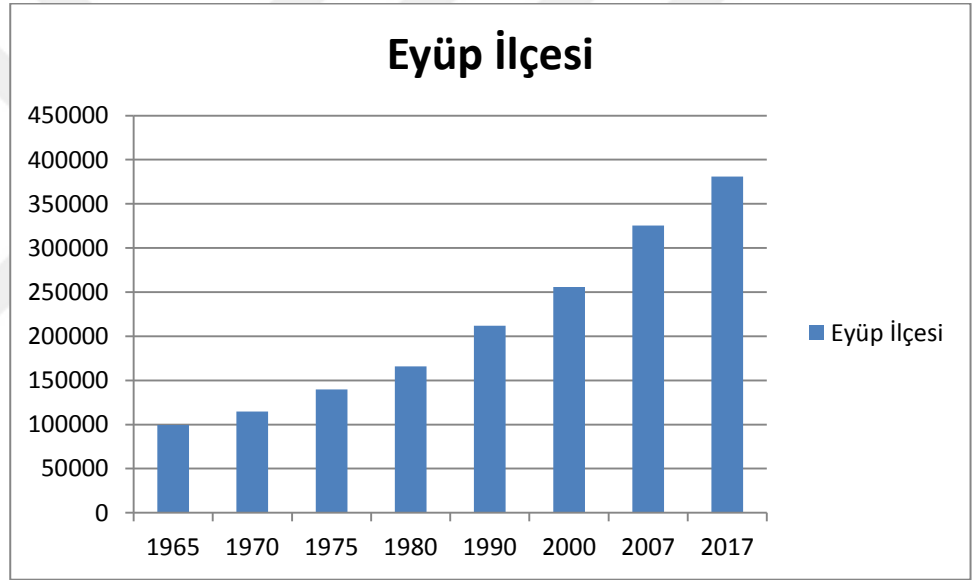
Eyüp'ün sanayileşme sürecini iki ana hat üzerinden değerlendirmek mümkündür. Bunlardan birincisi Osmanlı'dan gelen ve birtakım coğrafi avantajlarından dolayı gelişen Haliç kıyılarıdır. Eyüp'te çok uzun süreler ağırlıkla küçük sanayi Haliç kıyıları çevresinde gelişme göstermiştir. Fakat küçük sanayinin yanında Silahtarağa Elektrik Santrali, Tuğla Fabrikası gibi büyük tesisler de kurulmuştur. Haliçteki bu gelişim 1950'li yıllara kadar devam etmiştir. Eyüp İlçesi'ndeki sanayinin gelişiminde ikinci devre 1960'lı yıllardan itibaren gelişmeye başlayan Rami ve civarında görülen gelişimdir. Sanayinin Haliç'ten Rami'ye yönelmesindeki önemli nedenlerinden biri de ulaşım ağlarının gelişimidir. 1960'lı yıllardan itibaren Haliç'in batısında, D-100 karayolunun kuzeyinde Rami- Topçular Sanayi ve Küçük Sanayi Bölgesi oluşmuş, Haliç'teki bazı sanayi kuruluşları da yeni gelişen alana yönelmişlerdir (Yenen, Akın, & Yakar, 2000: 149).

Eyüp ilçesinde Haliç'teki sanayiye ek olarak, Rami- Topçular ekseninde de sanayinin gelişmesi, yerleşme üzerinde de baskısını arttırmıştır. Kısa sürede Alibeyköy ve Kâğıthane dereleri civarında iskân yoğunlaşmış, Rami Kışlası Caddesi boyunca uzanan sanayi yapıları mezarlıklara ve boş alanlara doğru yayılma eğilimi göstermiştir. Bu dönemde Eyüp'teki eski boş alanlar, metruk araziler, tekke arazileri hızla yapı ile dolmaya başlamıştır. Haliç kıyılarında başlayan sanayileşmenin batıya da sıçraması Eyüp'ün doğal yapısını etkilediği gibi tarihi yapısını da tehdit eder hale getirmiştir. Sanayiye bağlı gelişimin görüldüğü Eyüp İlçesi gecekondu ile hızla

dolmaya başlamıştır. Hatta eğitim değerlerinin %45'lere kadar ulaştığı alanlarda dahi gecekonduların yerleşmeleri oluşmuştur (Yenen, Akın, & Yakar, 2000: 149-150).

Eyüp'teki erken sanayileşme ve kentleşme hareketleri neticesinde 1936 yılında Eyüp İlçesi kurulmuştur. 1990 yılında Bayrampaşa, Eyüp'ten ayrılmıştır (Avcı, 1994b: 251). Eyüp İlçesi'nin 1940 yılında 35 bine yaklaşan nüfusu 1950 sonrasında hızlı bir artış eğilimine girmiştir. 1955'de 90 bin, 1965'te 100 bin olan nüfus, 1985'de 200 binin üstüne çıkmıştır. İdari bakımdan ortaya çıkan değişikliklerle 1990'da 210 bin dolayına inen nüfus 2017'de 380 bini aşmıştır (Şekil 76).

**Şekil 76:** Yıllara göre Eyüp'te nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK ve AVCI, 1994'ten oluşturulmuştur.

Eyüp'te yapılan saha çalışmalarında toplamda 7 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı tespit edilmiştir. Fakat Eyüp gibi Haliç kıyısında yer alan diğer ilçelerde alanı terk eden sanayi tesislerinin belirlenmesini zorlaştıran ana etken Haliç kıyısında birçok ufak sanayi tesisinin kurulmuş olmasıdır. Eyüp'te Silahtarağa Elektrik Santrali, Arslan Tuğla Fabrikası, Simtel Fabrikası, Feshane Fabrikası, Uzel Makine ve Traktör Fabrikası gibi fabrikalar günümüzde üretimin gerçekleşmediği, farklı fonksiyonlarıyla dikkat çeken alanlardır (Tablo 21). Mevcut fabrikaların üretim sektörlerine göre dağılımı incelendiğinde herhangi bir sektörde uzmanlaşmadan söz etmek mümkün değildir.

**Tablo 21:** Eyüp'te sanayisizleşen fabrika alanları

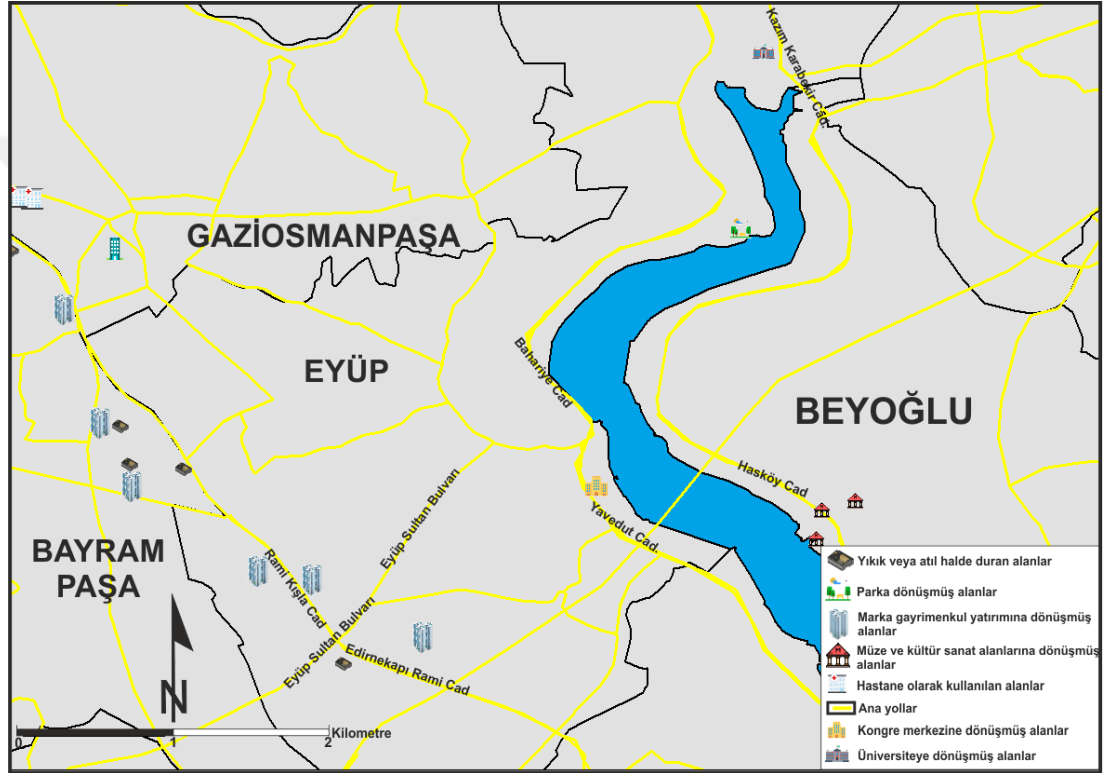
FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Silahtarağa Elektrik Santrali	Santralİstanbul Kültür, Sanat ve Eğitim Müzesi olarak kullanılıyor	118.000
Teksan Su Sayaçları Fabrikası	Nef İki Projesi Oldu	10680
Arslan Tuğla Fabrikası	Kent Parkı Oldu	
Tokuz Marangoz Fabrikası	Beyaz İnşaat Mihmandar Projesi Yapıldı	6359
Simtel Fabrikası	Beyaz İnşaat Eyüp Beyaz Rezidans Yapıldı	10843
Feshane Fabrika-i Humayun	Sergi ve Konferans Sarayı Olarak Kullanılıyor	46498
Uzel Makine ve Traktör Fabrikası	Atıl Durumda	30639

Mevcut sanayisizleşmenin Haliç'in her iki yakasında da etkili olduğu görülmektedir. Fakat bu alanda gerçekleşen sanayisizleşme doğrudan belli bir ekonomi politikasının uygulanmasından çok sanayi tesislerinin çevresel etkilerinin kaldırılması ve Haliç'in temizlenmesine yöneliktir. Sanayisizleşme sonrasında İstanbul'daki arazi fiyatlarının yüksekliği ve etkili büyük fabrika alanlarının oluşu, birkaç fabrikanın lüks projelere dönüşümünde etkili olmuştur. Eyüp'teki sanayisizleşme hattının Haliç kesiminin en güneyindeki temsilcisi Feshane Fabrika-i Hümayun 'dur. Feshane Fabrikası'nın ufak bir bölümü bugün kongre ve sergi salonu olarak hizmet vermektedir. Aynı zamanda Yavedut Caddesi'nin hemen doğusuna konumlanan fabrikanın 2 km kuzeyinde yine Haliç istikametinde Arslan Tuğla Fabrikası ise kent parkına dönüşmüştür. Aynı hattın en kuzeyinde Silahtarağa Caddesi'nin devamında Kâğıthane ve Alibeyköy derelerinin birleştiği son noktada ise Silahtarağa Elektrik Santrali yer almaktadır (Şekil 77). Santral bugün Santral İstanbul olarak Bilgi Üniversitesi bünyesinde müze fonksiyonuna sahiptir.

Eyüp'teki sanayisizleşmenin ikinci hattını ise 1960 sonrası sanayileşmeye başlayan Rami Kışlası Caddesi'nin batı ve doğu yakası oluşturmaktadır. Caddenin en güneyinde Uzel Traktör Fabrikası atıl durumdayken Simtel Fabrikası ise marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüştür. Kuzeye doğru çıkıldıkça yer alan Tokuz Marangoz Makinaları Fabrikası, Teksan Su Sayaçları Fabrikası ise üretim

fonksiyonundan marka gayrimenkul yatırıma dönüşen alanlara örnektir. Bu alanlar kentin zaman içinde büyümesine karşılık hâlihazırda sanayi fonksiyonunu büyük ölçüde sürdürmektedir. Fakat alanın içinde sanayi tesislerinin başka fonksiyonel kullanımlara dönüşümlerinin başlaması, buraların da kısa zaman sonra değişeceğinin göstergesidir (Şekil 77).

**Şekil 77:** Eyüp'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.4.1. Silahtarağa Elektrik Santrali

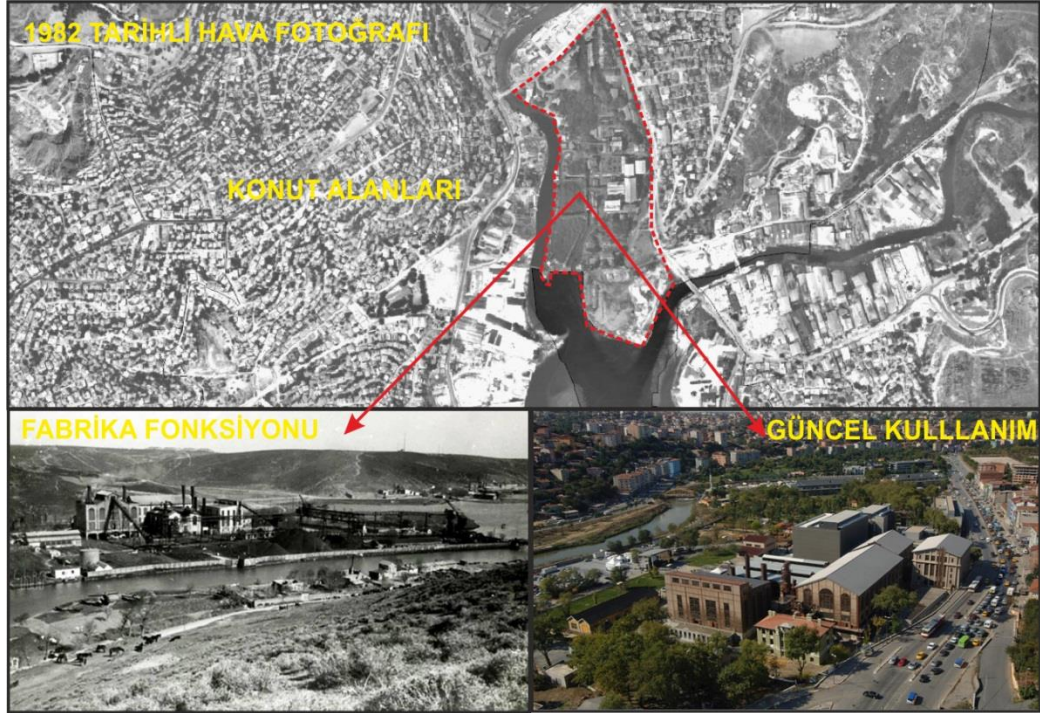
Osmanlı'dan günümüz Türkiye'sine miras kalan önemli sanayi alanlarından biri de Alibeyköy ile Kâğıthane Dereleri arasında kurulmuş olan Silahtarağa Elektrik Santrali'dir. Santral, İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılamak amacıyla 1913 yılında yaklaşık 118.000 m<sup>2</sup>'lik bir alan üzerine inşa edilmiştir (Aksoy, Açıkbaş, & Akman, 2007, s. 2). 1938 yılına kadar da İstanbul'un tek santrali olma durumunu korumuştur. Daha sonraki süreçte kentin elektrik ihtiyacını karşılamak amacıyla Çatalağzı ve K.Batı Anadolu Santrali ile beraber hizmet vermeye devam etmiştir. Zamanla teknolojiye değişimler, makinelerin atıl ve geri kalması, Alibeyköy Deresi'nin soğutma işleminde yetersiz kalması gibi sebeplerin etkisiyle 18 Mart 1983 tarihinde



elektrik enerjisi üretimi durdurulmuştur. Santral uzun bir süre atıl kaldıktan sonra 6 Mart 1991 yılında ilk defa korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir (Kara, 1994b: 555; Aksoy, Açıkbaş, & Akman, 2007: 15-16).

Santralin kurulmasında birtakım coğrafi avantajlar önemli olmuştur. Bunların en başında tesiste üretimi sağlayacak kömürün naklinin su yoluyla rahat bir şekilde iletilmesi gelmektedir. Buna ek olarak dönemin teknolojik seviyesi elektrik kaybına oldukça müsaittir. Bu nedenle lokasyon tercihinde ne kentin çok dışında ne de çok içinde bir yer seçilmiştir. Tesisin kurulmasını tetikleyen üçüncü bir etken de Alibeyköy ve Kâğıthane derelerinin soğutma suyu sağlama işlevini uzunca bir süre sürdürmeleridir. İstanbul'un diğer fabrika alanlarında olduğu gibi elektrik santrali de etrafındaki gecekondu oluşumuna (Şekil 78) sanayinin Haliç'i seçmesine neden olmuştur (Kaşlı, 2009: 48-49).

**Şekil 78:** Silahtarağa Elektrik Santrali değişen fonksiyonel kullanım.



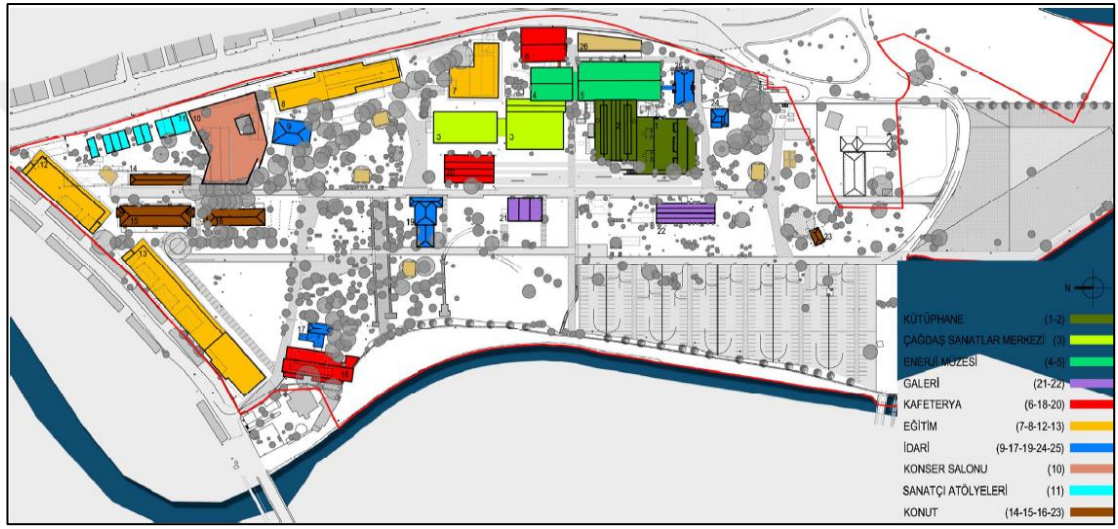
Kaynak: Eski fabrika fotoğrafı Natalia Avazyany; güncel kullanım

Santralistanbul.org

Mekân üzerinde yer alan her yapıda olduğu gibi sanayi tesisleri de döneminin ihtiyaçları sonucunda şekillenmiştir. Dolayısıyla değişen toplumsal ve

mekânsal ihtiyaçlar bu yapıların da zaman içinde değişimini ve fonksiyonel farklılaşmasını beraberinde getirmektedir. Silahtarağa Elektrik Santrali yaklaşık 70 yıl kentin elektrik ihtiyacını karşılamıştır. Ancak yetersiz kalması nedeniyle bir dönem atıl vaziyette kaldıktan sonra, 2000'li yılların başında teknopark, enerji müzesi, üniversite kampüsü gibi farklı fonksiyonel kullanımların gerçekleştirildiği bir alan haline gelmiştir (Şekil 79).

**Şekil 79:** Santralİstanbul'un hâlihazırdaki plan fonksiyonu.



Kaynak: (Kaşlı, 2009: 54).

### 5.3.5. Beyoğlu İlçesi

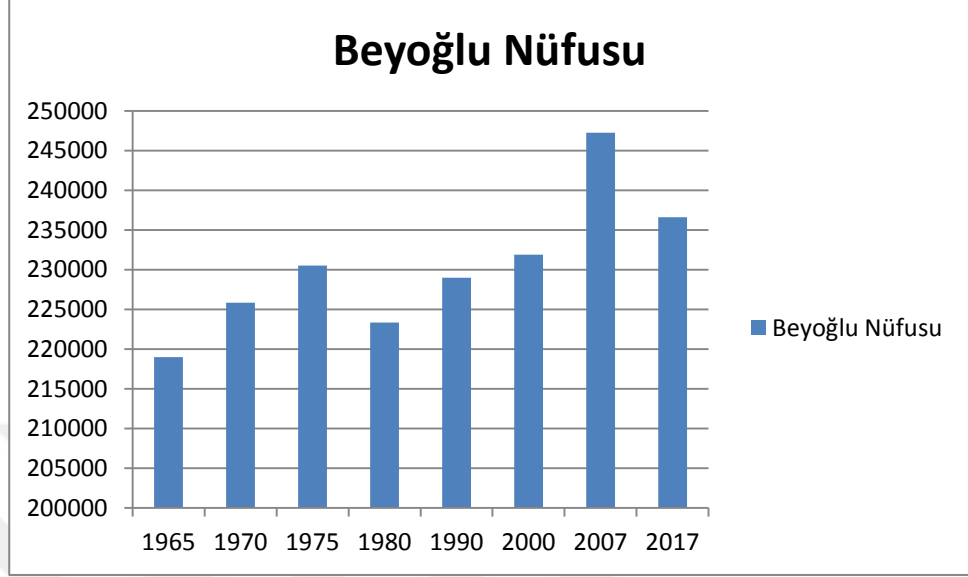
İstanbul'un hem tarih hem de bu tarihi besleyen kültürel miras anlamında eski olan ilçelerinden biri Beyoğlu'dur. Kuzeyinde Şişli, kuzeydoğusunda Beşiktaş, kuzeybatısında ise Kâğıthane ilçelerinin yer aldığı Beyoğlu İlçesi, güneyden Haliç, güneydoğudan ise İstanbul Boğazıyla sınırlanmıştır. Ulaşım sistemlerinin gelişmesi ilçenin önemini arttırmaktadır. Köprüler, deniz yoluyla yapılan seferler de ilçenin tarihi yarımadaıyla bağlantısını oluştururken karayolu sistemleri ile raylı sistemler (metro, hafif metro vb.) çevre ile bağlantısının güçlenmesine katkı sağlamıştır.

Yerleşmedeki gayri-müslim nüfusun artışı ilerleyen yıllarda da devam etmiştir. Beyoğlu İlçesi özellikle 20.yy.ın başlarına kadar yabancıların tercih ettiği bir yerleşim alanıydı. Bu durum sosyal ve kültürel yaşamdan, yapıların fiziki görünümüne kadar tüm alanlarda görülebilmektedir.

Beyoğlu'nun gelişimi iki dönem halinde değerlendirilebilir. Birincisi 16.yy ile 19.yy sonu ve 20.yy başlarına kadar olan dönemdir. Diğer dönem ise özellikle 20.yy.dan sonraki dönem ve Cumhuriyet'le beraber esaslı bir dönüşümün yaşandığı devredir. İlk devreye gayrimüslimler, yabancılar ve Levantenler damgasını vurmuştur. Yaratılan Batı tip mimari, okullar, hastaneler, tiyatrolar, elçilik binaları ve buralarda verilen şölen ve balolar, Batılı bir kültürü aksettirmektedir. 20.yy.ın başından itibaren bu durum değişikliğe uğramaya başlamıştır. Beyoğlu'nda çoğu ahşap olan konakların büyük yangınlarla ortadan kalkmaları büyük fiziksel dönüşümler için boş arsa stoku yaratırken mahallerin fiziksel yapısı değişmiş, kapitülasyonların kaldırılması, Varlık Vergisi, II. Dünya Savaşı, 1955'te yaşanan 6-7 Eylül olayları, Kıbrıs Harekâtı'nın yapılması gibi olaylar silsilesi Beyoğlu'ndaki toplumsal yapının dönüşmesine neden olmuştur. 1960'lı yıllar ve sonrasında Beyoğlu'na olan ilgi azalmıştır. Lüks ve özendirici dükkânların yerini ucuz mağazalar ve imalathaneler almıştır.

Beyoğlu'nun idari olarak bir ilçe haline gelmesi Cumhuriyet sonrası döneme denk gelmektedir. 20 Nisan 1924 yılında yapılan idari değişikliklerle Beyoğlu ilçe hüviyeti kazanmıştır. 1924 yılında kurulan ilçede ilerleyen yıllarda birtakım yasal değişiklikler gerçekleşmiştir. Kurulduğu ilk yıllarda Beşiktaş, Şişli, Kemerburgaz'ı içine alan Beyoğlu İlçesi'nden 1930'da Beşiktaş ayrılmış, 1936'da Kemerburgaz Eyüp'e bağlanmış ve son olarak 1954'te Şişli ayrılarak ayrı bir ilçe olmuştur (Avcı, 1994a: 221). Tüm bu gelişmeler ilçe nüfusunda artış ve azalışların meydana gelmesine neden olmuştur. Beyoğlu İlçesi'nin 2017 nüfusu 236.606'dır (Şekil 80).

**Şekil 80:** Beyoğlu'nda nüfusun gelişimi.



Kaynak: TÜİK Genel Nüfus Sayımları, ADNKS ve AVCI, 1994a.

İstanbul'un diğer birçok ilçesinde olduğu gibi Beyoğlu'na damgasını vuran, mekânı dönüştürme işlevi olan büyük fabrika alanları yoktur. Bu kapsamda sadece 3 adet sanayi tesisi tespit edilmiştir. Bunlar Hasköy Tersanesi, Lengerhane ve Hasköy Yün İplik Fabrikasıdır (Tablo 22).

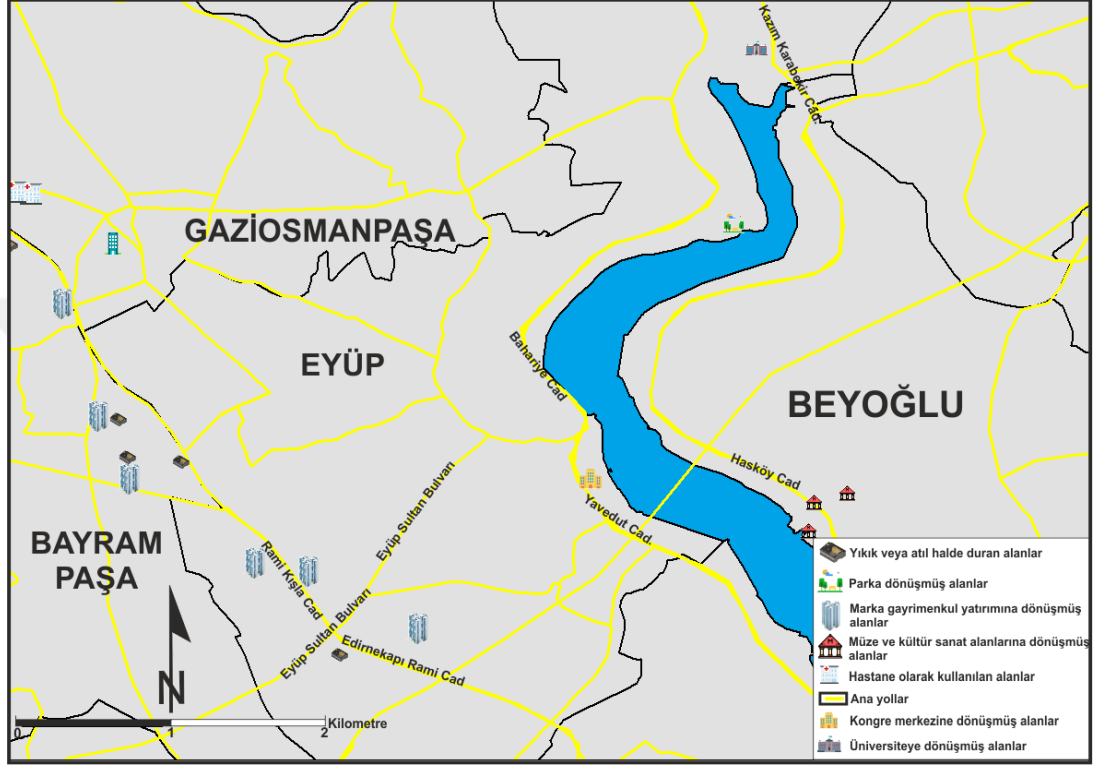
**Tablo 22:** Beyoğlu'nda sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Hasköy Tersanesi	Rahmi Koç Müzesi olarak kullanılıyor	11384
Lengerhane	Rahmi Koç Müzesi olarak kullanılıyor	2341
Hasköy Yün İplik Fabrikası	Sanatsal ve kültürel aktiviteler için kullanılıyor	7749

Mevcut sanayisizleşen bu tesislerin coğrafi dağılışına bakıldığında odaklanılan coğrafi mekânın Hasköy ve civarı olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 81). Özellikle Hasköy Tersanesi ve Lengerhane tarihsel kökeni oldukça eski sanayi tesisleridir. Bu tesislerin buralarda bulunması 1950 sonrası sanayileşmesi hızla artan İstanbul'daki diğer fabrikaların da buraların yakınlarında yer seçmesini sağlamıştır.

Nihayetinde Beyoğlu'nda sanayisizleşen 3 tesis de hâlihazırda kültürel ve sanatsal faaliyetler amacıyla kullanılmaktadır.

**Şekil 81:** Beyoğlu'nda sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.6. Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa İlçeleri

Gaziosmanpaşa İlçesi'nin kuzeyinde Eyüp ve Sultangazi, doğusunda Eyüp güneyinde Bayrampaşa, batısında ise Esenler yer almaktadır. 1950 sonrası gelişen sanayinin etkisi ilçenin oluşturulmasında etkili olmuştur. Gaziosmanpaşa kadar tarihi eski olmayan Bayrampaşa İlçesi ise 1990 yılında artan nüfus ve gelişen kentsel fonksiyonlarıyla ayrı bir ilçe statüsüne kavuşmuştur.

Gaziosmanpaşa'nın gelişim sürecinin bir ayağını sanayi, diğer ayağını da göçler oluşturmaktadır. Gaziosmanpaşa'nın ilk geliştiği 1950'li yıllarda Bulgaristan'da yaşayan Türkler'in Taşlıtarla'ya yerleştirilmesi alanın yerleşmeye açılmasındaki ilk dönemi oluşturmaktadır (AVCI, 1994c). 1950'li yılların sonlarında İstanbul'un aldığı göçler nedeniyle yeni mahaller gelişmeye başlamıştır. Bunu Haliç'teki sanayi tesislerinin Eyüp-Rami tarafına doğru yer değiştirmesi izlemiştir. Bu nedenle başta Taşlıtarla (Fotoğraf 54) daha sonra ise Güngören'in gelişim süreci

hızlanmış ve nüfusları artmıştır (Şekil 82). Bu dönemde Güngören ve çevre ilçelerdeki sanayi yapılarının da kurulması teşvik edilmiştir. Böylece Taşlıtarla 1957 yılında İstanbul'un ikinci büyük gecekondu alanı haline dönüşmüştür (Çakılcıoğlu 2004 atfen Güldüler, 2010: 48). 27 Ağustos 1963'te yürürlüğe giren 309 sayılı yasayla Taşlıtarla, Gaziosmanpaşa'nın merkezi olmuş ve bundan sonra Gaziosmanpaşa adıyla anılmaya başlamıştır (Yenen, Akın, & Yakar, 2000). Bayrampaşa İlçesi'ndeki şehirleşme süreci de dış göçlerden beslenmiştir. Bulgaristan, Makedonya, Yugoslavya'dan gerçekleşen bu göçler Bayrampaşa'da hem nüfus artışına hem de yerleşmenin büyümesine neden olmuştur (Bayrampaşa Belediyesi t.y.).

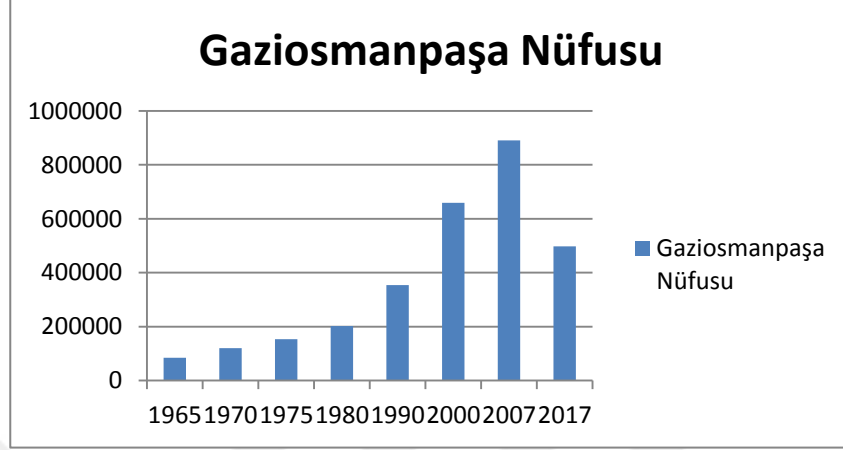
**Fotoğraf 54:** Taşlıtarla'da 1950 sonrasında gelişen kentsel yaşam.



Kaynak: wowturkey.com

İlçenin yer aldığı alanda temel ekonomik faaliyetler çok uzun süreler tarıma bağlı kalmıştır. 1950 öncesinde alanda birçok tarımsal ürünün ekiminin yapıldığı bilinmektedir. 1950 sonrası gelişen sanayi neticesinde iktisadi yapı da değişime uğramıştır. 1994 yılında iktisaden faal nüfusun % 60'ı tarım dışı faaliyetlerle uğraşmaktaydı. Aynı yıllarda çevredeki kırsal alanlarda buğday ve yulaf üretimi yapıldığı belirtilse de (AVCI, 1994c: 381) bugün ilçede bu ürünlerin üretimi yok denecek kadar azdır. Gaziosmanpaşa'daki hâkim görünüm hâlihazırda sanayiden de soyutlanmış vaziyettedir. İlçe hızla hizmetler sektörünü geliştirecek şekilde büyümektedir.

**Şekil 82:** Gaziosmanpaşa'da yıllara göre nüfusun gelişimi



Gaziosmanpaşa'da sanayisizleşmeye yönelik yapılan saha çalışmaları neticesinde alanın sanayisizleşme hattının kuzeyden güneye doğru Gaziosmanpaşa-Bayrampaşa-Eyüp eksenine bütünlük bir durum sergilediği anlaşılmıştır. Gaziosmanpaşa İlçesinde toplamda 4 adet kapanmış fabrika alanı tespit edilmiştir (Tablo 23). Bu fabrikaların sektörel durumuna bakıldığında ise tekstil ve dokuma alanlarında uzmanlaştığı anlaşılmaktadır. Kalan diğer fabrikalar da kimyasal sanayi ve deri alanında uzmanlaşmıştır. Gaziosmanpaşa-Bayrampaşa-Eyüp hattının en kuzeyini temsil eden bu hattın sonra Bayrampaşa ilçesinde sanayisizleşmeye uğrayan fabrika alanlarının 7'ye ulaştığı görülmektedir. Bu fabrikalar arasında Pancar Motor Fabrikası, Erka Balata Fabrikası, Bereç Pil Fabrikası gibi diğerlerinden daha tanınır fabrikaların olduğu görülmektedir (Tablo 23).

**Tablo 23:** Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa'da sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Sabun Fabrikası(G.Osmanpaşa)	SGK Binasına dönüştü	7222
Tül ve Mensucat Fabrikası(G.Osmanpaşa)	Medical Park Hastanesi oldu	5379
Battaniye Fabrikası(G.Osmanpaşa)	Yeni Yüzyıl Hastanesi oldu	5154
Alüminyum Fabrikası (Bayrampaşa)	Atıl Durumda	1205
Gön Deri Fabrikası (G.Osmanpaşa)	Atıl Durumda	10000
Pancar Motor Fabrikası	Binalar Yıkık Durumda	40981

(Bayrampaşa)		
Erka Balata Fabrikası (Bayrampaşa)	Titanik Otel Oldu	11248
İnmak Makine Fabrikası (Bayrampaşa)	Otel Projesi Yapılıyor	12058
Arzum Fabrikası (Bayrampaşa)	Atıl Durumda	5776
Tekstil Fabrikası (Bayrampaşa)	Rezidans Projesi Oldu	5035
Bereç Pil Fabrikası (Bayrampaşa)	Pashador Rezidans Projesi Oldu	7937

En kuzeyde kapanan sanayi tesisleri Gön Deri Fabrikası ile başlamakta, Gaziosmanpaşa Battaniye ve Tül Fabrikalarıyla devam ederek en güneydeki Eyüp'e kadar ulaşmaktadır. En kuzeyde Gaziosmanpaşa'daki iki fabrika olan Battaniye ve Mensucat Fabrikaları Çukurçeşme Caddesi ile Eski Edirne Asfaltı arasındaki adada yer almaktadır. Hâlihazırda birtakım marka gayrimenkul yatırımlarının da yapılmaya başlandığı bu adada var olan bu iki fabrika hastane fonksiyonuna dönüşmüştür (Fotoğraf 55). Bu adanın daha doğusunda Ali Galip Caddesi'nin güneyinde yer alan Gaziosmanpaşa'nın sanayisizleşen son fabrika alanı ise Sabun Fabrikasıdır. Fabrika mevcut haliyle SGK binası olarak hizmet vermektedir.

**Fotoğraf 55:** Fabrikadan hastaneye dönüşen alanlar



Eski Edirne Asfaltını takiben bu caddenin en kuzeyinde Pancar Motor Fabrikası bunun daha güneyinde ise Bereç Pil Fabrikası sanayisizleşmeye uğrayan



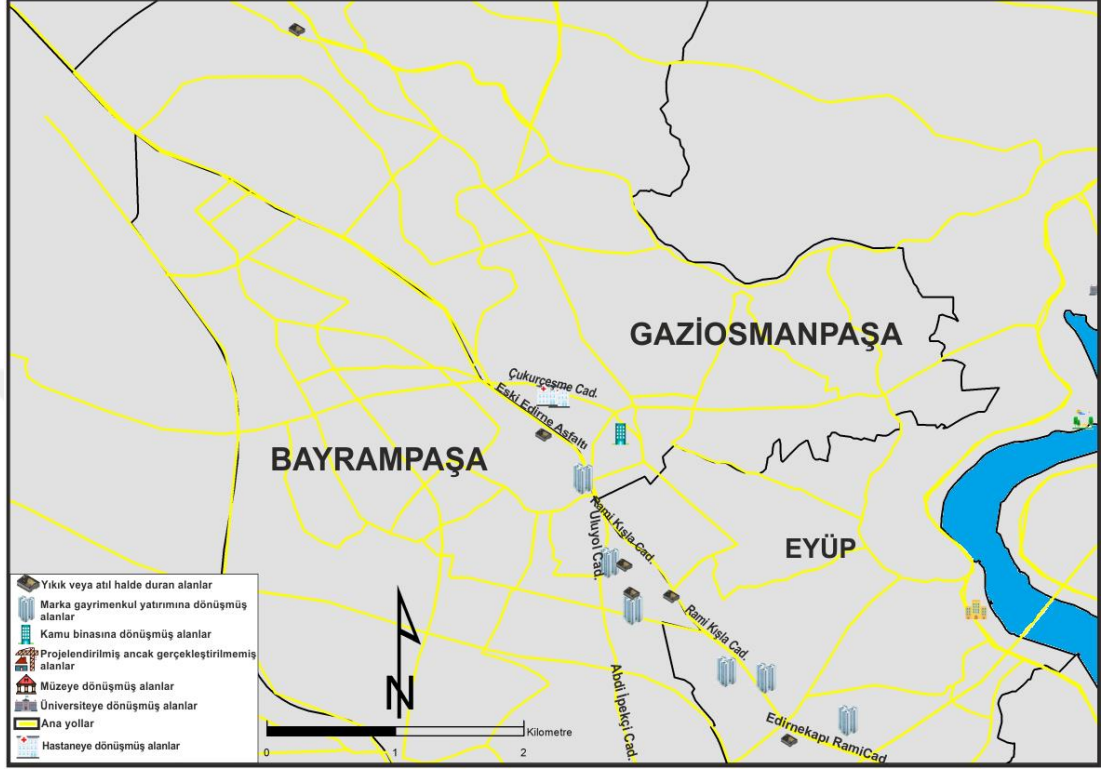
fabrika alanlarıdır. Pancar Motor Fabrikası yıkık durumdayken, Bereç Pil Fabrikası marka bir rezidansa dönüşmüştür (Fotoğraf 56).

**Fotoğraf 56:** Bereç Pil Fabrikası yerine inşa edilen Pashador Rezidans.



Daha güneye doğru inildiğinde sanayisizleşme hattının biraz daha yoğunlaştığı görülmektedir. Eski Edirne Asfaltının çatallanıp ikiye ayrıldığı Rami Kışla Caddesi, Ulukışla Caddesi, Abdi İpekçi Caddesi aksının ortasında kalan ve Rami'deki sanayisizleşme bölgesini oluşturan alanda birçok fabrika sanayisizleşmeye uğramıştır. Bu adada dönüşen fabrikalara Tekstil Fabrikası, Arzum Fabrikası, İnmak Makine Fabrikası, Erka Balata Fabrikası ve Alüminyum Fabrikaları örnek olarak gösterilebilir. Bu fabrikaların kapanmalarından sonra gelişen kullanımlarında bir benzerlik yoktur. Buna karşılık kapanan tesislerin yerine otel açılmasına daha sık rastlanmaktadır. Tarihsel olarak bölgede tanınan Erka Balata Fabrikası'nın Titanik Otele dönüşmesi, İnmak Makine Fabrikası'nın bulunduğu alanda yakın bir zaman dilimi içerisinde otel yapılacak olması bunun kanıtıdır (Şekil 83).

**Şekil 83:** Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.7. Zeytinburnu İlçesi

Zeytinburnu İlçesi Çatalca Yarımadası'nda yer almaktadır. Kuzeyinde Bayrampaşa, kuzeydoğudan Eyüp, doğudan Fatih, kuzeybatıdan Güngören, batıdan Bakırköy ilçeleriyle komşudur. Güneyde ise Marmara Denizi vardır. 13 mahalleden oluşmaktadır.

Günümüzde Zeytinburnu İlçesi olarak tanımlanan alanda ilk yerleşilen yerler Kazlıçeşme çevresidir. II.Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra Kazlıçeşme'de tabakhaneleri kurdurması, geleneksel bir sanayi faaliyetinin de burada gelişmesine imkân vermiştir. Bununla beraber Fatih'in Kazlıçeşme'ye bir de cami inşa ettirmesi bu caminin etrafında ufak bir yerleşmenin doğmasını beraberinde getirmiştir. Böylece bugünkü idari sınırları içinde Zeytinburnu'nda yerleşme başlamıştır (Aksel , 1994a).

Zeytinburnu 2000'lerin başlarına kadar sürdürdüğü sanayi fonksiyonunu 19.yy.da Tanzimat Dönemi'nde başlattığı sanayileşme hamleleriyle kazanmıştır.

Avrupa'daki gelişmelerin de etkisiyle Osmanlı Devleti'nde bazı sanayi tesisleri kurulmaya çalışılmıştır.

Fatih Sultan Mehmet zamanında Anadolu'nun çeşitli yerlerinde dağınık olan debbağların memleketin deri ihtiyacını tek elden karşılamak amacıyla Kazlıçeşme'ye getirilmesi sürecin başlangıcını oluşturmaktadır. Fatih zamanında sayıları 360'ı bulan debbağlar uzun süre Zeytinburnu'nda sanayiye dair kalıcı imajlar bırakmıştır (Yelmen, 2003: 60). Zaman içinde bunlara yenileri eklenmiş, tesislerin kapasiteleri artarken önemli bir üretim merkezi halini almışlardır. Kazlıçeşme'deki tabakhaneler Tuzla'ya taşınmış, binalar 1990'lı yılların sonunda yıkılmıştır. Günümüzde bir iki mimari öge dışında Kazlıçeşme'de tabakhaneleri hatırlatan sanayi tesisi kalmamıştır. Tabakhanelerin dışında Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurulmuş sanayi tesisleri de vardır. Bunların başında Mensucat Fabrikası gelmektedir. 1928-1929'da kurulan fabrika 1990'lı yıllarda ailenin diğer yatırımlarının zarar görmesi sonrasında 1993 yılında kapanmıştır.

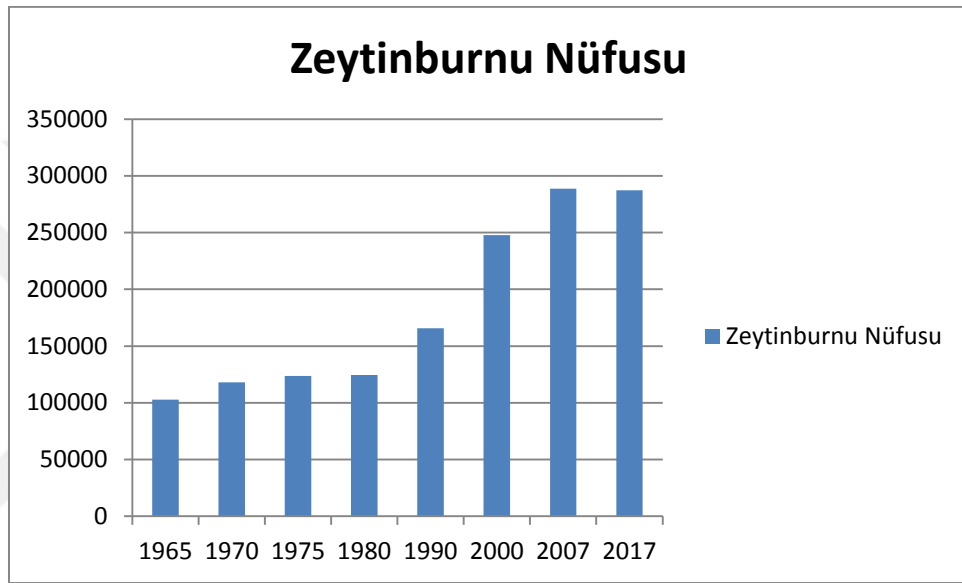
Günümüzde Zeytinburnu Demir Fabrikası olarak bilinen fabrika kompleksi ilk kurulduğu yıllarda Zeytinburnu Fabrika-i Humayun adını taşıyordu. 1843'te Ohannes Dadyan tarafından inşa edilen fabrikada roketane, güllhane, çelikhane, haddehane, bakırhane, demirhane, eğehane gibi üniteler yer alıyordu. Zamanla teknolojik gelişmelere bağlı olarak demir boru, çelik ray, pulluk, tüfek çakmakları, mızrak başı, top gibi birçok farklı tipte ürün üretilmiştir (Özvar, 2003: 52-53).

Ayrıca Zeytinburnu Dokuma Fabrikası da 19.yy sanayileşmesinde kurulan bir diğer büyük fabrikadır (Akbulut, 2003: 190). 1848 yılında kurulmuş, 1930'da Sümerbank'ın fabrikalarından biri olmuştur. 2004 yılında özelleştirme kapsamında kapatılmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde Zeytinburnu'nun sanayi kenti imajı güçlenerek devam etmiştir. Osmanlı'dan devralınan tesislerle beraber yeni fabrika binaları da faaliyete geçmiştir. Fakat sanayi tesislerinin sayısının artmasına paralel olarak ilçede nüfus da artmıştır (Şekil 84). Zeytinburnu 1945-1946 yılında İstanbul'da oluşmuş ilk gecekondu alanlarından (Fotoğraf 57). İstanbul'da 1949 yılında gecekondu sayısı 5.000 olarak belirlenirken, bunların 3.218 tanesi

Zeytinburnu'ndadır. İstanbul'daki gecekonduların sayısı 1950'de 8.239'a 1959'da 61.000'e, 1963'te 120.000'e ulaşmıştır (Gökçen, 2003: 182). Gecekondular kısa zamanda Zeytinburnu'nun tanıtıcı işareti olmuşlardır. Gecekondular, 1970'li yıllarda çok katlılaşmış, 1980'li yıllarda da çeşitli aforlarla yasal hale gelmiştir. 1957 yılında 7.033 sayılı yasayla ilçe olarak kabul edilmiştir (Akçay, 1974: 15-16).

**Şekil 84:** Yıllara göre Zeytinburnu'nda nüfusun gelişimi



**Fotoğraf 57:** Zeytinburnu'nda ilk gecekondular mahalleri.



Kaynak: Wowturkey.com

Cumhuriyet Dönemi'nde sanayiye verilen önem neticesinde birtakım sanayi bölgeleri tesis edilmiştir. Bu yapılanma sanayiye teşvik etmenin yanında aynı

zamanda sanayinin şehir içinde planlı bir dağılışı göstermesi kaygısından da kaynaklanmıştır. Zeytinburnu yerleşme anlamında her ne kadar planlı bir yapıda gelişmemişse de sanayiye teşvik etmek ve planlamak anlamında birtakım düzenlemelere konu olmuştur. 1947 yılında İstanbul İmar Müdürlüğü tarafından yayınlanan genelgede sanayi alanları birtakım bölgelere ayrılmıştır. Ağır sanayinin Eyüp'ten, Silahtarağa'ya ve Yedikule'den Bakırköy'e kadar olan kısımda yer alması gerektiği belirtilmiştir. Orta büyüklükteki sanayinin ise Haliç'in iki yakasına yerleştirilmesi düşünülürken, küçük sanayi tesislerinin ise mevcut durumları korunma suretiyle yerinde kalması kararlaştırılmıştır<sup>1</sup>. İlçenin sanayi alanı haline getirilmesi deri, dokuma, çimento diğer kollarındaki iş yerlerinin de burada toplanmasına ve yeni birçok sanayi tesisinin de kurulmasını sağlamıştır (Şenyapılı, 1998: 302). Daha sonraki süreçte bölge sanayiye yönelik planlama kararları devam ettirilmiştir. 1980 yılında bölgenin sanayi yapısı değiştirilmeye ve sanayinin şehrin dışına çıkartılmasına ilişkin çalışmalara başlanmıştır. Hazırlanan planlar neticesinde ilçe konut alanı ve kısmen sanayi alanı olarak tanımlanmıştır. Sanayinin desantralize olmasına yönelik bu kararların ilk somut adımı 500 yıldır faaliyet gösteren dericilerin Tuzla'da oluşturulan Deri Organize Sanayi Bölgesi'ne taşınmasıyla başlamıştır. 1990'lı yıllarda bu taşınma süreci tamamlanmıştır (Akbulut, 2003: 191-192). Zeytinburnu 1980'li yıllardan itibaren kazandığı sanayi fonksiyonunu yavaş yavaş yitirmeye başlamıştır.

Fonksiyon değişikliğinde tabakhanelerin taşınması öncü olurken, birçok fabrikanın da kapatılmasıyla Zeytinburnu İlçesi'nde sanayiye görünür olmaktan çıkarmıştır. Zeytinburnu'nda 24 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı

---

<sup>1</sup> Zeytinburnu'nda sanayiye yönelik planlar uygulanırken bu planların uygulanması esnasında irili ufaklı birçok sanayi tesisi de faaliyete geçmeye başlamıştır. Dönemin sanayi odası, ticaret odası ve emniyet kayıtlarına dayanılarak hazırlanan bir sanayi envanterinde ilçedeki sanayi iki bölüme ayrılmıştır. Kazlıçeşme'deki dericilik üzerine olan tesisler ilk bölümü oluştururken, ilçedeki tüm üretim kollarındaki fabrikalar da diğer bölümü oluşturmaktadır. Aktarılan bilgilere göre 1972 yılında deri ve deri ürünleri sektöründe 95, öteki 33 sanayi kolunda 325 sanayi tesisinin var olduğu belirtilmektedir. Aynı çalışma toplamda ilçede faaliyet gösteren sanayi tesislerinin sayısının 500'e ulaştığını vurgulamaktadır (Akçay, 1974: 331). Çalışmamızda Zeytinburnu'nda kapanan fabrikalara ait alanların 22 adet olması, söz edilen 500 fabrikanın çoğunluğunun ufak atölye tipi imalathane olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca bu fabrikaların kısa zaman aralıklarında faaliyet gösterip kapanmaları gibi nedenler de bu fabrikaların çalışmaya dahil edilmemesine neden olmuştur. Tespit edilen 22 adet fabrika alanı, ilçede tarihsel sürekliliği olan, alansal olarak geniş yerler kaplayan fabrika alanlarıdır.

tespit edilmiştir (Tablo 24). Bu fabrikalar ağırlıkla 1950 sonrası kurulmuş, varlıklarını 2000’li yıllara kadar sürdürmüştür. Ayakkabı ve deri üretiminden, cam ve cam ürünlerine, tekstil sektöründen elektronik alet üretimine kadar üretimin her safhasında uzmanlaşmış fabrika alanları geçmişte Zeytinburnu’nda faaliyet göstermiştir. Sanayisizleşen bu fabrikalar arasında Yeşil Kundura Fabrikası, Tank Bakım Fabrikası, Şişecam Fabrikası, General Elektrik Ampül Fabrikası, İplik Fabrikası ilçenin sanayisizleşmeye uğrayan bilindik fabrikalarıdır.

**Tablo 24:** Zeytinburnu’nda sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Yeşil Kundura Fabrikası	Avrupa Konutları Projesi Yapıldı	16924
Tekstil Fabrikası	Avrupa Konutları Projesi Yapıldı	3194
MAN Fabrikası	Avrupa Konutları Projesi Yapıldı	3360
Tank Bakım Fabrikası	Büyükyalı İstanbul Projesi Devam Ediyor	9835
Çimento Fabrikası	Ottomare Sinpaş Projesi Yapıldı	55622
Şişecam Fabrikası	İstanbul Projesi Yapılıyor	113723
Şişecam Fabrikası	Okul Yapıldı	21131
General Elektrik Ampül Fabrikası	Koç Üniversitesi Tıp Fakültesi Oldu	52920
Kazlıçeşme Mensucat Fabrikası	Yıkıldı	6437
Et ve Balık Kurumu	Yedi Mavi Projesi Yapıldı	93246
Ellialtıoğlu Çivi Fabrikası	Yeni Yüzyıl Üniversitesi Oldu	24904
Atlı Zincir Fabrikası	Beyaz Park Projesi gerçekleşti	14128
Surp Pirgiç Ermeni Hastanesi İmalathaneleri	Hastane Olarak Kullanılmaktadır	11840
İplik Fabrikası	Atıl Durumda. Depo Olarak Kullanılıyor	5522
Konserve Fabrikası	Atıl Durumda. Depo Olarak Kullanılıyor	6628
Tekfen Fabrikası	Yıkık Durumda	13699
İdaş Yatak Fabrikası	Beyaz Rezidans Yapıldı	10802
Boya Fabrikası	Beyaz Rezidans Yapıldı	5548

İlaç Fabrikası	Nef13 Projesi Yapıldı	8240
Gelbul Matbaa Fabrikası	Suryapı Topkapı Evleri Yapılıyor	21292
Zeytinburnu Kazlıçeşme Tabakhaneler	Marmaray İstasyonu Yapıldı	42859
Mensucat Fabrikası	Merkez Park Yel Evleri Yapıldı	10692
Şerbetçioğlu Soğutma Sistemleri Fabrikası	Atıl Durumda	20916
Mercedes-Benz Otomobil Fabrikası	Araç Satış ve Servis Alanı Olarak Kullanılıyor	36000

Zeytinburnu'nda fabrika sonrası fonksiyonel dönüşüme bakıldığında ise tespit edilen 24 adet fabrika alanından 10 tanesi marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş, 3 fabrika alanı projelendirilmiş fakat gerçekleştirilmemiştir. Bunlardan ayrı olarak 1 fabrika alanı okula, 1 proje alanı hastaneye 1 fabrika alanı da araç satış ve servis yerine dönüşmüştür. 5 fabrika alanı da atıl veya yıkık vaziyette durmaktadır. Ayrıca 2 fabrika alanı da üniversiteye, 1 fabrika alanı Marmaray Projesi kapsamında değerlendirilmiştir (Şekil 85).

**Şekil 85:** Zeytinburnu'nda sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.8. Bakırköy ve Bahçelievler İlçesi

İstanbul ilinin batısında Çatalca Yarımadası üzerinde yer alan Bakırköy'de güneyden Marmara Denizi doğal bir sınır oluşturmaktadır. Kuzeyden Güngören ve Bahçelievler, kuzeybatıdan K c k ekmece, doğuda ise Zeytinburnu İlçesi ile komşudur. Kuruluşunda çok daha geniş alan kaplayan Bakırköy İlçesi günümüzde 15 mahalleden oluşmaktadır.

Bakırköy' n Roma Dönemi'ne kadar inen geçmiŐine rağmen Cumhuriyet Dönemi'ne köy olarak ulaşan Bakırköy (Makriköy) 17.yy.da sarayda yaşayanlar tarafından tercih edilen bir yerleşme yeri idi (Bakırköy Belediyesi, 1987: 23-28).

Bakırköy İlçesi'nde ilk modern sanayi tesislerinden biri Ohannes Dadyan tarafından kurulan Baruthanedir. Bir diğer fabrika olan ve 19.yy.da kurulan Kibrit Fabrikası ise 1900'lerde üretimini durdurmak zorunda kalmıştır. 20.yy.a girildiğinde Makriköy bir sayfiye alanı görünümüne kavuşmuştur. Dönemin önemli ve zengin kiŐileri Makriköy'de konaklar inşa ettirmiştir.

1950 sonrasında Bakırköy'de kurulmuş birçok sanayi tesisi bugün Zeytinburnu, Bahçelievler, K c k ekmece gibi ilçelerin sınırları içerisinde kalmıştır. Dolayısıyla kapanan birçok fabrika alanı da diğer ilçelerin güncel sınırları içinde yer almaktadır. Bakırköy'de sanayisizleşen alanların tespiti yapılırken bu etken göz önünde bulundurulmuŐ ve Bahçelievler İlçesi ve Bakırköy' n sanayisizleşen alanları beraber değerlendirilmiştir.

Bakırköy ve Bahçelievler ilçelerinde yapılan saha araştırmaları neticesinde toplamda 19 adet sanayisizleşme sürecine uğrayan fabrika alanı tespit edilmiştir. 12 adet sanayisizleşen fabrika alanı marka gayrimenkul yatırıma dönüşmüşken, 5 adet fabrika alanı atıl veya yıkık vaziyette durmakta, 2 adet fabrika alanı da yakın bir zamanda lüks konut olarak yapılmak üzere projelendirilmiş bulunmaktadır. Yağ, iplik, mensucat, plastik, gıda gibi üretim çeşitli kollarına mensup fabrikalar geçmişte iki ilçede faaliyet göstermiştir. Bu fabrikalar arasında Aksu İplik Fabrikası, Unilever Sana ve Vita Yağ Fabrikası (Fotoğraf 58), Bakırköy Sümerbank Bez Fabrikası, Akın Tekstil Fabrikası, Efes Pilsen Fabrikası, Elvan Gazoz ve Coca Cola



Fabrikası, Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası (Fotoğraf 59), Altınyıldız Fabrikası gibi tanınmış fabrikalar bulunmaktadır. Bugün bu fabrika arazilerinin birçoğunda lüks konut veya AVM projeleri inşa edilmektedir (Tablo 25).

**Tablo 25:** Bakırköy ve Bahçelievler’de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Bahçelievler Efes Pilsen Fabrikası	Üretim durdu. Taşınıyor.	82.000
Bahçelievler Tekstil Fabrikası	Hilton INN inşa edildi.	5967
Bahçelievler Sek Süt Fabrikası	Koçtaş oldu	34604
Bahçelievler İstanbul Meşrubat Sanayi (İMSA)	Yıkılıyor. Delta İncirli adlı proje inşa edilecek.	15903
Bahçelievler Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası	Sportive Mağazası oldu	2050
Bahçelievler Altınyıldız Fabrikası	İstWest Projesi inşa edildi.	67726
Bakırköy Aksu İplik Fabrikası	Üretim yok. Depo olarak kullanılıyor.	30888
Bakırköy Unilever ve Vita Yağ Fabrikası	Carousel AVM yapıldı	12681
Bakırköy Sümerbank Konfeksiyon Fabrikası	Pruva34 adlı konut projesi inşa edildi.	69288
Bakırköy Vezüv Soba Fabrikası	Depo olarak kullanılıyor	13643
Bakırköy Mensucat Fabrikası	Central Park İstanbul Yapıldı	13900
Bakırköy Demir-Çelik Fabrikası	Bakırköy City Projesi inşa edildi.	15358
Bakırköy Deri Fabrikası	Bakırköy Referans projesi inşa edildi.	1898
Bakırköy Canbebe Bebek Bezi Fabrikası	Bakırköy Referans projesi inşa edildi.	1262
Bakırköy Derby Fabrikası	Bakırköy Referans projesi inşa edildi.	5930
Bakırköy Ariş İplik Fabrikası	Bakırköy Referans projesi inşa edildi.	13430
Bakırköy Akın Tekstil Fabrikası	Atıl durumda.	51700
Bakırköy Akfil Tekstil Fabrikası	Atıl Durumda	47683

Bakırköy Dora Plastik Fabrikası	Ağaoğlu Central Park Projesi Yapılıyor	43218
---------------------------------	--	-------

İki ilçedeki sanayisizleşen fabrika alanlarının coğrafi dağılışıma bakıldığında Bahçelievler’de dağılışın ana odağını D-100 (E-5)’in kuzeyinin oluşturduğu anlaşılmaktadır. D-100 kara yolu günümüzde Bakırköy ve Bahçelievler ilçelerinin idari olarak da sınırını çizmektedir. D-100 kara yolunun Bahçelievler sınırları içerisinde en batıda Sek Süt Fabrikası, onun daha doğusunda sırasıyla Bahçelievler Elvan Gazoz ve Coca Cola Fabrikası, Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası yer almaktadır. Bahçelievler’in son fabrikaları da kuzeybatıda Değirmenbahçe Caddesi’nin güneyinde, 29 Ekim Caddesi’nin batısında kalan ve İstWest adlı gayrimenkul yatırımına dönüşmüş Altınyıldız Fabrikası ve bu fabrikanın kuzeyinde kalan ve Hilton Oteli olarak hizmet vermekte olan Tekstil Fabrikasıdır (Şekil 86).

**Fotoğraf 58:** Unilever Yağ Fabrikası ve güncel kullanımı. Fabrika yerini Carousel AVM’ye bırakmıştır.



Kaynak:

<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/3032/001502212006.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

**Fotoğraf 59:** Kuruluş yıllarında Pereja Fabrikası ve günümüzdeki fonksiyonel kullanımı.



Kaynak: <https://www.perejastore.com/>

Günümüzün Bakırköy İlçesi'nde sanayi tesisleri D-100 kara yolu çevresine değil, daha çok Aksu Caddesi ve çevresine toplanmıştır. Bu hattın en kuzeyinde Akın Tekstil Fabrikası atıl bir vaziyette dönüşümü beklerken, daha güneyde Çırpıcı Koşuyolu Sokak'ta Bakırköy Akfil Tekstil Fabrikası yer almaktadır. Bakırköy'ün tarihi fabrikalarından olan Bakırköy Aksu İplik Fabrikası onun da batısında Ariş İplik, Derby, Deri, Canbebe fabrikalarının yer aldığı alanda Aksu Fabrikası hariç diğer fabrika alanları parsel bazlı birleştirmelerle Bakırköy Referans adlı lüks konut yatırımlarına dönüşmüştür (Şekil 86).

Bakırköy'de daha güneye doğru inildiğinde Demir-Çelik Fabrikası, yine Aksu Caddesi üzerinde Dora Plastik ve Mensucat Fabrikası ise hızla dönüşen yatırımlar arasında yer almaktadır. Aksu Caddesi'nin en güneyinde caddenin sahil yoluyla birleşme noktasında Vezuv Soba Fabrikası yer almaktadır. Bu hattan

tamamen bağımsız olarak batıda Ebuziyya Caddesi'nde Sana ve Vita Yağ Fabrikası'nın da Carousel AVM olarak dönüşümü gerçekleşmiştir (Şekil 86).

**Şekil 86:** Bakırköy ve Bahçelievler'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



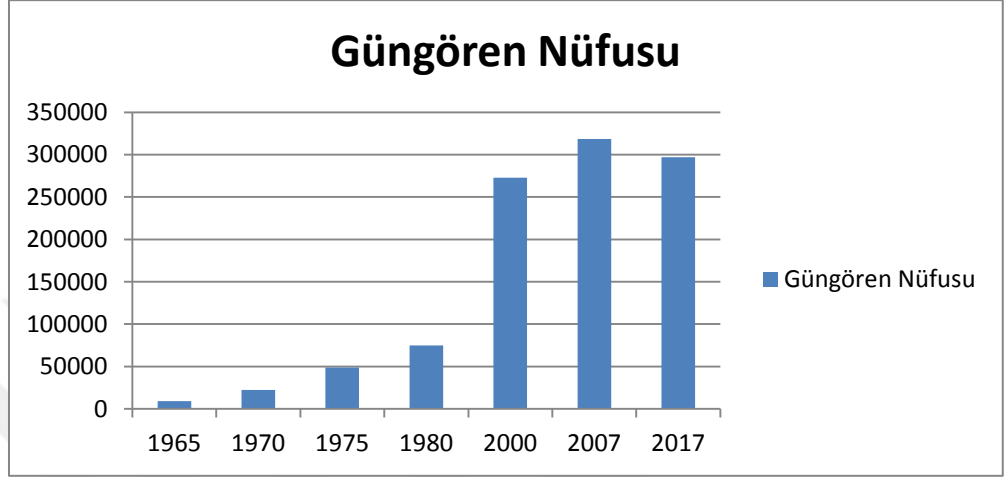
### 5.3.9. Güngören İlçesi

İstanbul İlinin batısında Çatalca Yarımadası'nda yer alan Güngören İlçesi 3 Haziran 1992 yılında yürürlüğe giren 3806 sayılı yasayla ilçe hüviyeti kazanmıştır (Avcı, 1994d: 452). İlçe kuzeyinde Esenler, doğusunda Zeytinburnu, güneyinde Bahçelievler, batısında ise Bağcılar İlçesi ile komşudur. 11 adet mahalleden oluşmaktadır.

Bizans Dönemi'nde bir köy olan ve çiftliklerden oluşan Güngören'de 1935 yılında 259 nüfus vardır. Kendi içinde bağımsız yerel bir belediyenin de kurulmasının etkisiyle nüfus 1970'te 20.000'i, 1980'de 70.000'i aşmıştır. 2000 yılı nüfus sayımında ise 272.950 kişinin Güngören'de yaşadığı tespit edilmiştir. 2017 yılında Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre ise Güngören'in nüfusu 296.967 kişidir (Şekil 87). Nüfusun artışında yine birtakım dönemsel artış sebepleri vardır. 1940-1950'li yıllar arasındaki artış 2.Dünya Savaşı'nın etkisiyle olmuşken, 1950'li yıllardan sonra gerçekleşen artışlar sanayi-şehirleşme ilişkisinden

kaynaklanmaktadır. Ayrıca ilçenin idari bakımdan sınırlarındaki değişiklikler de bu nüfus artış veya azalışlarını etkileyen sebepler arasındadır.

**Şekil 87:** Güngören'de nüfusun gelişimi



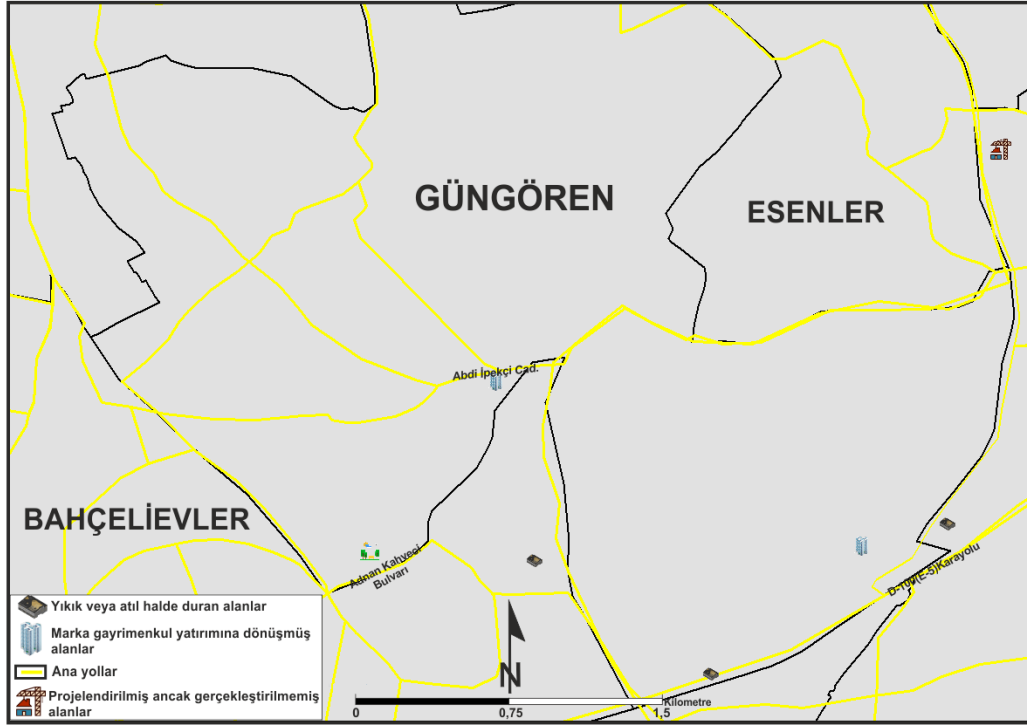
Güngören'de sanayisizleşmeye yönelik yapılan saha araştırmalarında 4 adet sanayisizleşme sürecine uğramış fabrika alanı tespit edilmiştir. Bu fabrikalar sayıca az olmasına karşılık ilçenin temel karakteristiğini yansıtan üretim tesisleridir. Güngören'de kapanan fabrikalar Vakko Fabrikası, Pepsi ve Fruko Fabrikası, Magirus Fabrikası ve Kale Kilit Fabrikasıdır (Tablo 26).

**Tablo 26:** Güngören'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Vakko Fabrikası	Platform Merter Projesine dönüştü	33918
Pepsi ve Fruko Fabrikası	Atıl durumda	15194
Magirus Fabrikası	Kent parkına dönüştü	20708
Kale Kilit Fabrikası	Atıl durumda	17062

Kapanan fabrikaların arsaları yeni kullanımlara sahne olmaktadır. Kapanan 4 fabrika alanında farklı fonksiyonel kullanım türlerinin olduğu tespit edilmiştir. Vakko Fabrikası marka bir gayrimenkul yatırımına dönüşmüşken, Kale Kilit Fabrikası ve Pepsi ve Fruko Fabrikası ise atıl bir durumda beklemektedir. Güngören’de fabrika sonrası dönüşümde dikkat çeken bir detay Magirus Fabrikası’nın kent parkına dönüştürülmesidir.<sup>2</sup> Sık rastlanmayan fabrika sonrası dönüşüme denk gelen bu tarz bir kullanım fabrika sonrası coğrafi görünümde de pozitif bir değişiklik yaratmıştır. Fabrika alanının bulunduğu lokasyon bugün çeşitli donatı alanlarıyla kamu hizmeti vermektedir (Şekil 88).

**Şekil 88:** Güngören’de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



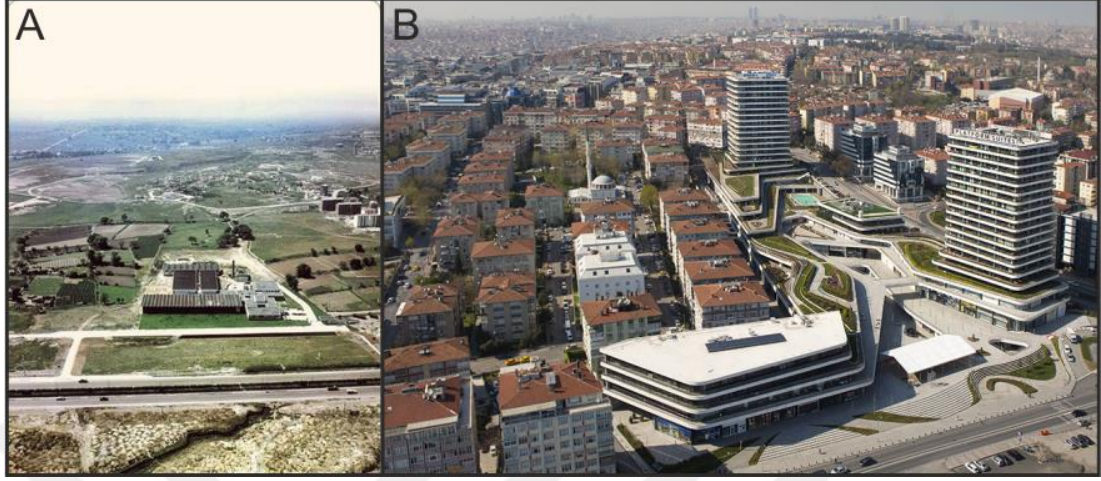
<sup>2</sup> Fabrika’nın sahibi olan KOÇ grubu ile Güngören Belediyesi Magirus Fabrikası’nın arazisinin değerlendirilmesine yönelik uzunca süre anlaşmışlardır. KOÇ Grubunun alana dair AVM yapma düşüncesi Belediye’nin imar sorununa takılmış, dönemin belediye başkanı Yahya Baş ise alana park yapacağına dair seçim vaadinde bulunmuştur. Kendisinden sonra gelen belediye yönetimlerinin de fabrika alanını park yapma ısrarı neticesinde KOÇ grubuyla kamulaştırma üzerinden anlaşmaya varılmaya çalışılmıştır. Bunun üzerine her ne kadar iki tarafın rakamları arasında ciddi farklar olsa da anlaşma zemini sağlanmıştır. Bunun neticesinde 2011 yılında dönemin İBB Başkanı Kadir Topbaş parkın açılışını yapmıştır. 2014’te ise park alanının altına inşa edilen otopark hizmete alınarak süreç tamamlanmıştır. Süreçle ilgili daha detaylı bilgiler için bkz: Kılıç, 2007; Emlak Kulisi.Com, 2011.

### 5.3.9.1.Güngören Merter Vakko Fabrikası

İstanbul'un eski fabrikaları arasında sayabileceğimiz bir diğer üretim tesisi bugün Güngören ilçe sınırları içerisinde kalan Merter'deki eski Vakko Fabrikasıdır. 1969 yılında Vitali Hakko tarafından faaliyete geçirilen fabrika Mimar Haluk Baysal tarafından tasarlanmıştır. İçinde bulunan gazino, lojman, lokanta, spor sahaları gibi aktivite alanları fabrikanın mimari anlayışında fabrika dışı kullanımların da önem taşıdığına göstergesidir. Fabrikanın inşaatı yaklaşık 62.500 m<sup>2</sup> alan üzerinde 14.000 m<sup>2</sup>'lik fabrika alanı olarak konumlandırılmıştır. Geriye kalan alanlar da yeşil alan olarak değerlendirilmiştir. Fabrikanın içi ayrıca Bedri Rahmi Eyüpoğlu, Jale Yılmazbaşar gibi sanatçıların yaptığı eserlerle de süslenmiştir (Arkitekt, 1970).

Değişen ekonomi politikalarına bağlı olarak İstanbul'un sanayisizleşmesi kapsamında fonksiyon değişikliği gerçekleşen alanlardan Vakko Fabrikası'nın bulunduğu yere günümüzde Platform Merter adlı konut ve AVM fonksiyonunu barındıran binalar inşa edilmiştir (Ayık & Avcı, 2018: 518). Dışarıdan bakıldığında İstanbul'un marka imajını arttırması için ihtişamlı görünümüyle dikkat çeken projede İstanbul'un imajının yükseltilmesi ile mekânın fonksiyonel kullanımı arasındaki tezatlığı yansıtmaktadır. Tezatlığın yanı sıra coğrafi görünümde yarattığı keskin değişiklik de sanayiden konut ve hizmetler sektörüne dönüşümün bir örneği olarak değerlendirilebilir (Fotoğraf 60).

**Fotoğraf 60:** A-Merter Vakko Fabrikası'nın ilk kurulduğu yıllardaki görüntüsü.



Kaynak:<https://i.pinimg.com/564x/31/56/58/315658e3f50af68ffc9541b8b647bb42.jp> B-Fabrika yerine inşa edilen Platform Merter Projesi.

Kaynak: <http://doga.com.tr/Platform-Merter>.

### 5.3.10. Bağcılar İlçesi

İstanbul'un batı yarısında kalan Bağcılar, Çatalca Yarımadası üzerinde yer almaktadır. Kuzeydoğusunda Esenler, kuzeybatısında Başakşehir, güneyinde Bahçelievler, batısında ise Küçükçekmece İlçesi yer almaktadır. Doğusunda ise Esenler ve Güngören ilçeleri yer almaktadır. İstanbul'un 1990 sonrası ilçe hüviyeti kazanmış yerleşmelerinden olan Bağcılar, Bakırköy'den ayrılan üç ilçeden bir tanesidir. Günümüzde 22 mahallesi vardır.

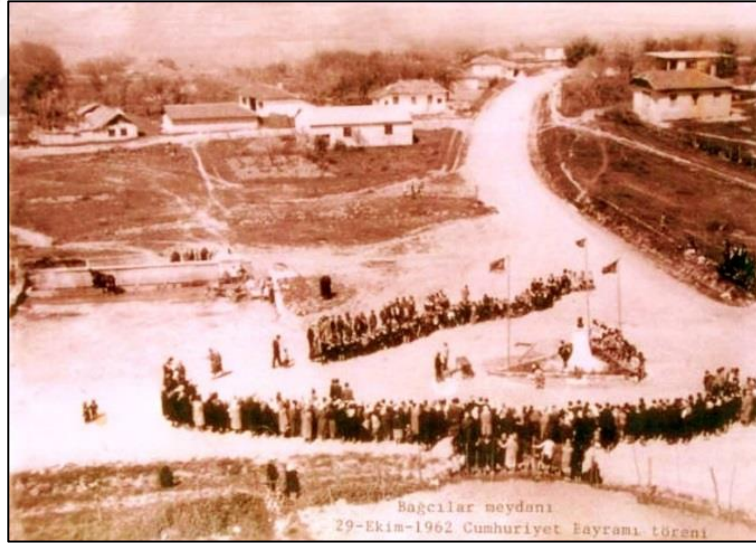
Osmanlı Dönemi'nde Bağcılar, Roma ve Bizans'tan devralmış olduğu sur dışı yerleşmesi vasfını korumuştur. Özellikle Bizans'ta sur dışının güvenlik sebebiyle iskân olarak pek tercih edilmemesi, bu alanların tarımsal üretim sahalarını oluşturmasına neden olmuştur. Buralarda genellikle birkaç köy dışında çiftliklerden oluşan bir yerleşim düzeni hâkimdir (Avcı, Güllü, Bozkurt, & Kara, 2013: 58).

Osmanlı'nın yıkılması ve Cumhuriyet'in kurulmasıyla Bağcılar başta olmak üzere diğer pek çok yerleşmede de gelişmeler gözlenmiştir. Osmanlı'da birden fazla fonksiyonuna ek olarak geniş üzüm bağlarıyla ünlü olan yerleşme Cumhuriyet Dönemi'nde de bu vasfını korumuştur. Fakat gerek Balkanlar'dan yapılan göçler



gerekse Müslüman nüfusun yer seçimi başta Bağcılar (Çiftburgaz) olmak üzere Müslüman nüfusun yerleşmede etkisini arttırmasını sağlamıştır. Böylece Cumhuriyet idarecileri 1924 yılında yapılan mübadele antlaşmaları gereği ilk etapta Selanik'in Kavala, daha sonra 1929 yılında Bulgaristan'ın Varna Vilayeti'nde yaşayan Müslüman Türkleri buraya yerleştirmiştir. Varna vilayetinden yapılan göçte Çiftburgaz adı ile bilinen 17.000 dönümlük çiftlik arazisi göçmenler tarafından satın alınmıştır (Yıldırım, Avcı, Bozkurt, & Kara, 2013: 80-83). Bağcılar'ın üzüm bağlarıyla simgeleşen tarım fonksiyonu, 1970'li yıllara kadar devam etmiş ve yerleşmeye ismini vermiştir (Fotoğraf 61). Bu açıdan yerleşme İstanbul'un 1950'li yıllardan sonra edindiği sanayileşme sürecine geç uyum sağlayan alanlardan birini oluşturmaktadır. Bağcılar'da sanayinin gelişmesi 1970'li yılların sonu 1980'li yılların başını bulacaktır.

**Fotoğraf 61:** Bağcılar'ın 1960'lı yıllardaki görünümü.



Kaynak:

<http://eski.istanbulium.net/post/102555538558/ba%C4%9Fc%C4%B1lar-meydan%C4%B1-29-ekim-1962>

İlçede sanayi tesislerinin kuruluş yıllarına göre dağılışına bakıldığında sanayileşmenin yeni bir olgu olarak karşımıza çıktığı daha iyi anlaşılmaktadır. 2012 yılında yapılan bir çalışmaya göre Bağcılar'da irili ufaklı toplamda 710 adet sanayi tesisi tespit edilmiştir. Bu tesislerin dokuma, giyim eşyası, deri sanayi, kâğıt ve kâğıt

ürünleri, metal eşya, ulaşım araçları üretimi gibi farklı sektörlere ait olduğu belirlenmiştir. Tesislerden 55'i 1980 öncesinde, 655'i 1980 sonrasında kurulmuştur (Temurçin, 2012: 112).

Bağcılar'da sanayinin ağırlıklı bir kısmının 2000'li yıllardan sonra kurulması İstanbul'da 2000'li yıllardan sonra benimsenen sanayisizleşme politikalarıyla zıtlık oluşturmaktadır. Günümüzde Bağcılar İlçesi'nde sanayi alanları oldukça geniştir. Bu durumun oluşmasında kentin diğer alanlarına nazaran hâlihazırda çeperde yer almasının da payı vardır. Bağcılar'da sanayisizleşmeye yönelik yapılan saha araştırmasında toplamda 12 adet fabrikanın kapandığı tespit edilmiştir. Bu fabrikalar dokuma, gıda, metal eşya üretimi gibi farklı kollarda uzmanlaşmış fabrikalardır. Özellikle İçdaş Fabrikası, Ateştuğla Fabrikası, Dandi Sakız Fabrikası, Midas Kuyumculuk Fabrikası, Kureş Metal Fabrikası Bağcılar'daki sanayisizleşmeye uğrayan bilindik fabrika alanlarını temsil etmektedir (Tablo 27).

**Tablo 27:** Bağcılar'da sanayisizleşen fabrika alanları

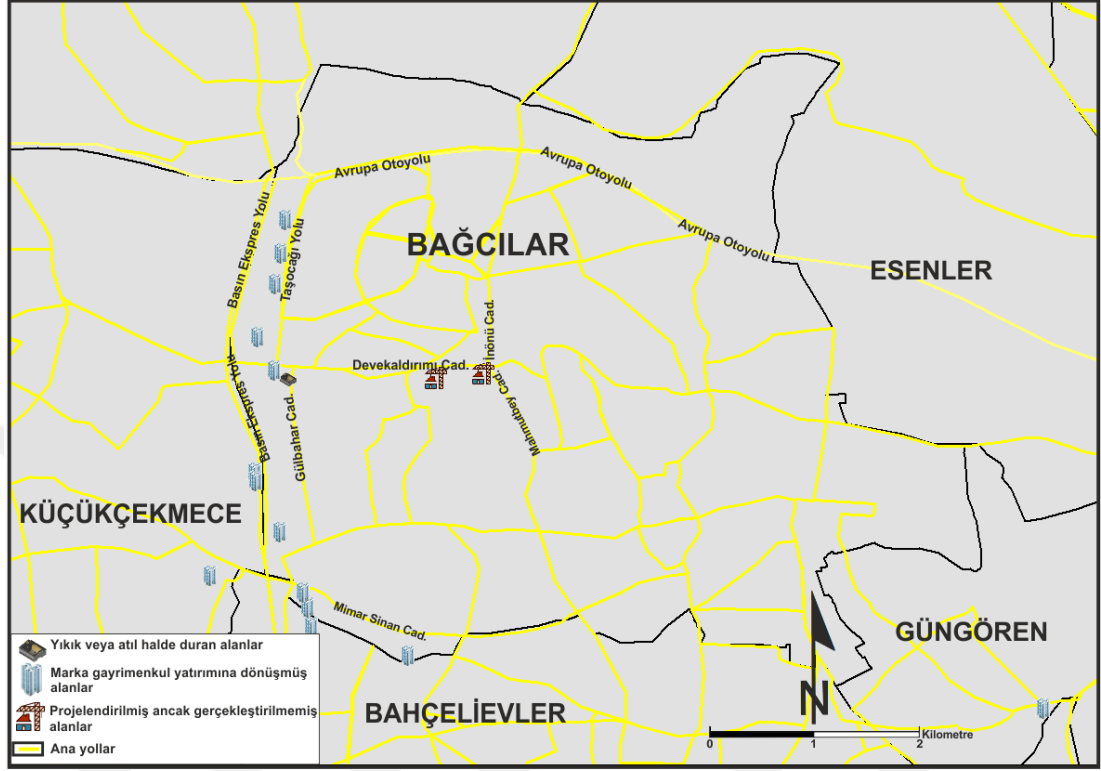
FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Kablo ve Tel Üretim Fabrikası	Gül Proje Express Konut Projesine dönüştü	18137
İplik Fabrikası	G-YOO Rezidans Projesine dönüştü	17662
Nur Yıldız Fabrikası	Mirage Rezidans Projesine dönüştü	36519
Dema Ayakkabı Fabrikası	Atıl Durumda	1614
Kureş Metal Fabrikası	Divan Residance Projesine dönüştü	18479
Ateştuğla Fabrikası	Güneşli Referans Projesi Olacak	12094
İçdaş Fabrikası	İçdaş Güneşli Karma Projesi Yapılacak	102586
Dandi Sakız Fabrikası	Balance Güneşli Rezidans Projesine Dönüştü	21712
Edip İplik Fabrikası	212 AVM ve Konut Projesine Dönüştü	66119
Alüminyum Fabrikası	Güneşli Corridor Projesi Yapıldı	49821
Midas Kuyumculuk Fabrikası	GPLUS Projesi Yapıldı	12997
Sünger Fabrikası	NG Rezidans Projesine	35478

Bağcılar'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışına bakıldığında belirginleşen tek hat Basın Ekspres Yolu'dur. 1980'li yıllardaki sanayileşmenin yoğun olduğu bu alanda günümüzde sanayisizleşme süreci yaşanmaktadır. Kuzey-güney ekseninde uzanan Basın Ekspres Yolu'ndaki sanayisizleşme Bahçelievler hattının bir devamı niteliğindedir. Yolum en güneyinde Kureş Metal ve Midas Kuyumculuk Fabrikasıyla simgeleşen alan, kuzeye doğru sırasıyla Bağcılar Nur Yıldız Fabrikası, Mermer Fabrikaları, Sünger Fabrikası, Edip İplik Fabrikası, Dandi Sakız Fabrikası, İplik Fabrikası ve Kablo ve Tel Üretim Fabrikasıyla belirginleşmektedir. Güney-kuzey ekseninde biçimlenen bu hat üzerinde kalan ismi geçen bu fabrikaların tamamı lüks bir konut ve AVM'ye dönüşmüştür. Bağcılar'da bu aksın dışında sanayisizleşen diğer fabrika alanları Gülbahar Caddesi üzerindeki Dema Ayakkabı Fabrikası'dır. Bu fabrika atıl durumdayken, Deve Kaldırımı Caddesi üzerinde İçdaş ve Ateştuğla Fabrikası ise sanayisizleşmenin son halkalarını oluşturmaktadır (Şekil 89). Bağcılar'daki dönüşümün artan arsa rayıcı ve daha kârlı yatırımlara imkân sağlamasına paralel olarak hızlanması, coğrafi görünümde de önemli değişiklikler yaratmaktadır. Kent hafızası açısından yeni denebilecek fabrikaların yerine özellikle Basın Ekspres Yolu'nda yüksek katlı konutlar inşa edilmektedir (Fotoğraf 62).

**Fotoğraf 62:** Basın Ekspres Yolu'nun güncel görünümü



**Şekil 89:** Bağcılar'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.11. Küçükçekmece İlçesi

Adımı ilçe sınırları içerisinde bulunan gölden alan Küçükçekmece ilçesi tarihsel süreçte İstanbul'un önemli ve stratejik bir yerleşmesidir. Çatalca Yarımadası'nda yer alan ilçe toprakları kuzeyde Başakşehir, batıda Bağcılar, doğuda Esenyurt, güneydoğuda Beylikdüzü ilçeleriyle komşudur. İlçenin güneyinde ise Marmara Denizi bulunmaktadır. 21 adet mahalleye sahiptir

19.yy.da 80 evde 300 kadar kişi yaşamaktadır (Rhodes 1850 atfen: Eyice , 2012: 81). 1847 Veba Salgını, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, 1894 Depremi Küçükçekmece'deki nüfuslanma sürecini olumsuz etkilemiştir (Eyice , 2012: 82-83). Sirkeci-Halkalı tren hattı ve Londra Asfaltı'nın yapılmasının yanında göçle gelenlerin de olması nüfusun hızla artmasının temel nedenidir. Küçükçekmece'nin tarım fonksiyonundan başka fonksiyonlar edinmesi ise 1970'li yıllara rastlar. (ŞAHİN, 2009: 137-139). 1987 yılında ilçe olan Küçükçekmece'de 2017 verilerine göre 770.000 kişinin üzerinde insan yaşamaktadır.

Küçükçekmece'nin sanayileşme ile ilişkisi oldukça eskidir. Her ne kadar bugün idari olarak Başakşehir ilçesinin sınırları içinde yer alsa da Azatlı Baruthanesi Küçükçekmece'nin ilk sanayi tesisi olarak kabul edilebilir. III. Selim zamanında kurulan fabrika muhtemelen o dönemdeki sanayileşme hareketlerinden beslendiği gibi aynı zamanda Osmanlı'nın savaş mühimmatlarının tedarikinde yardımcı olması amacıyla kurulmuştur. Eldeki belgeler Baruthane'nin 1795-1796 yılında inşasının bitirildiğini göstermektedir. Baruthane 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sırasında Ruslar tarafından tahrip edilerek yıkılmıştır. Bu tarihten sonra ise onarım görmemiş ve yıkıntıları günümüze kadar ulaşmıştır (Eyice , 2012: 78, Fotoğraf 63).

**Fotoğraf 63:** Azatlı Baruthanesi'nden günümüze kalanlar



Kaynak: Başakşehir Belediyesi.

Küçükçekmece'de sanayileşme hamleleri neticesinde kurulan diğer tarihsel fabrika ise 19.yy.ın ikinci yarısında Florya ile Küçükçekmece arasına kurulan Kibrit Fabrikası'dır (Fotoğraf 64). Ökçün'e göre fabrika 1886 yılında 40 yıl süre ile verilen imtiyazla 1888 yılında 44.000 lira sermayeyle kurulmuştur. Yabancı ülkelerden getirilen fosforun temininde yaşanan sıkıntılar nedeniyle Kibrit Fabrikası 3-4 ay işletildikten sonra kapatılmıştır (Ökçün, 1997a:183). İşletmeye açıldığı yıllarda fabrika 200'e yakın işçi çalıştırmaktadır (Şahin, 2009: 56-57). Günümüzde fabrikanın bulunduğu alanın bir kısmı reklam ajansı olarak kullanılırken, diğer kısımları atıl beklemektedir. Nihayetinde hem Baruthane hem de Kibrit Fabrikası Küçükçekmece'nin sanayileşme sürecinde başı çeken erken dönem sanayi

tesisleridir. Küçükçekmece'nin sanayileşmesi ise 1980'li yıllardan sonra gelişmiştir ve günümüzde de devam etmektedir.

**Fotoğraf 64:** Küçükçekmece Kibrit Fabrikası.



Kaynak: Arkitera.com

Halkalı-Sirkeci banliyö hattı ile Londra Asfaltı'nın yapılması 1980'li yıllardan sonra Küçükçekmece'de sanayinin gelişmesine imkân tanımıştır. Gelişim Tem Otoyolu kenarına kurulan fabrikalar ve İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nin 1988 yılında faaliyete geçmesiyle artarak sürmüştür. İkitelli OSB'de faaliyet gösteren fabrikalar eski Haliç ve sur içindeki sanayinin desantralize edilmesiyle kurulmuş fabrikalardır (Ersöz, 2009: 357-358).

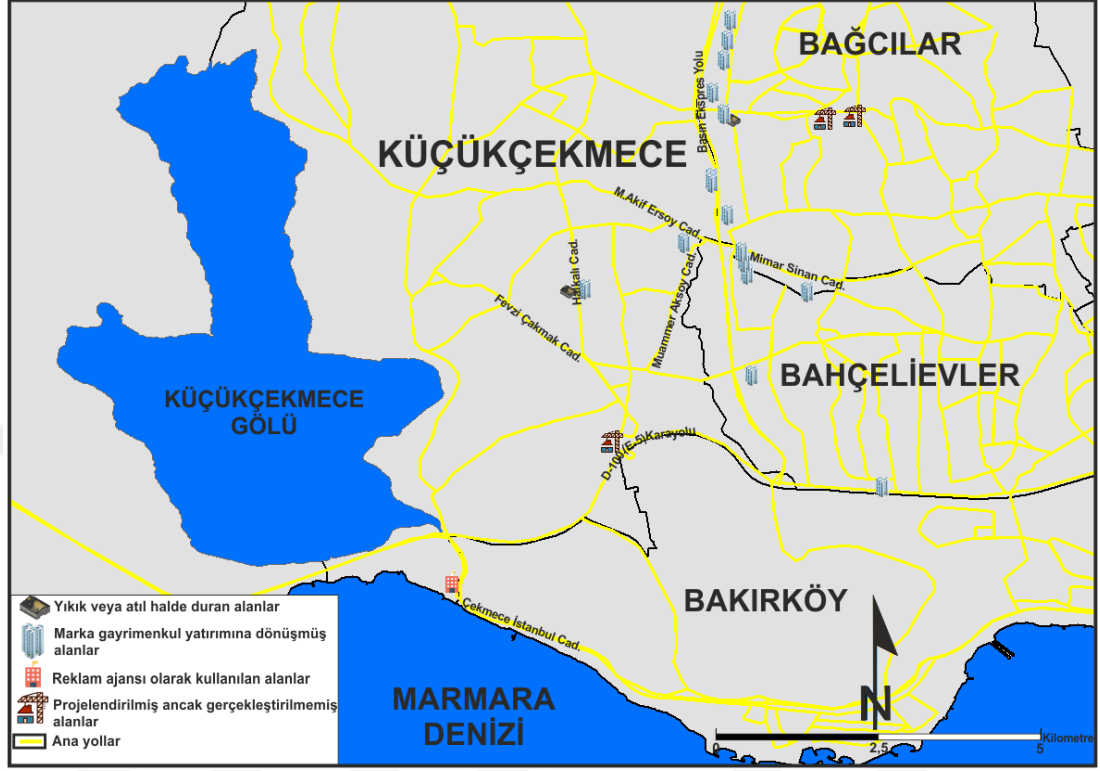
İlçede saha çalışmaları sonunda toplamda 8 adet fabrikanın kapandığı tespit edilmiştir. Bu fabrikaların üretim alanlarına bakıldığında kimyevi sanayiden, elektronik aletler üretimine deri ve deri ürünleri üretimine kadar çeşitli alanlarda uzmanlaşmış fabrikalar olduğu anlaşılmaktadır. Bu fabrikalar arasında Kibrit Fabrikası Küçükçekmece'yle özdeşleşmiş en önemli üretim tesisini temsil etmektedir. Ayrıca Zilan Ayakkabı Fabrikası ve Alo Mintaks Deterjan Fabrikası da ilçeye özdeşleşmiş eski fabrikaları temsil etmektedirler (Tablo 28).

**Tablo 28:** Küçükçekmece'de sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Kibrit Fabrikası	Reklam Ajansı olarak kullanılıyor.	5533
Zilan Ayakkabı Fabrikası	Yıkık Durumda	17362
Alo Mintaks Fabrikası	Avrupa Konutları adlı karma proje yapıldı	33733
Mermer Fabrikası	Office 11 karma projesine dönüştü.	5808
Mermer Fabrikası	Capital Tower Projesine dönüştü.	8875
Roventa Süperge Fabrikası	Nivo İstanbul Projesine dönüştü.	44031
Oerlikon Kaynak Fabrikası	Mar Yapı konut projesi yapılacak	7040
Bahariye Halı Fabrikası	MetroPark Evleri Projesine dönüştü	

Küçükçekmece’de kapanan sanayi tesislerinin dağılışı kümelenme veya bir dağılış kalıbı göstermez. En kuzeyde ve Basın Ekspres Yolu’nun batısında kalan Mermer Fabrikaları Küçükçekmece’deki kapanan ilk sanayi tesisleridir. Bu iki fabrika Basın Ekspres Yolu’nun dönüşümüne paralel olarak marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüşlerdir. Bu hattın daha güneyine doğru inildikçe Mehmet Akif Ersoy Caddesi üzerinde yer alan Roventa Süpürge Makinesi Fabrikası sanayisizleşme sonrası marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlardan bir diğeridir. Bu fabrikanın güneybatısında Halkalı Caddesi’nin doğusunda ve batısında yer alan Zilan Ayakkabı Fabrikası atıl bir durumdayken, Alo Mintaks Fabrikası ise marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüştür. Daha güneye doğru inildikçe Oerlikon Fabrikası yakın bir zamanda marka bir konut projesine dönüşecekken, en güneyde Florya ile Küçükçekmece arasında kalan Küçükçekmece Kibrit Fabrikası ise reklam ajansı kapsamında değerlendirilmektedir (Şekil 90). Küçükçekmece’deki sanayisizleşme eğiliminin yavaş olması ilçedeki sanayinin özellikle imalat sanayinin önemini korumasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla Küçükçekmece’deki sanayisizleşmenin ileriki yıllarda daha fazla artış gösterme eğiliminde olması kuvvetle muhtemeldir

**Şekil 90:** Küçükçekmece'de sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.12. Avcılar ve Esenyurt İlçeleri

Batıda Esenyurt, güneybatıda Beylikdüzü, kuzeyde Başakşehir İlçeleri ile komşu olan Avcılar İlçesi'nin doğusunda Küçükçekmece Gölü vardır. 10 adet mahalleden oluşmaktadır.

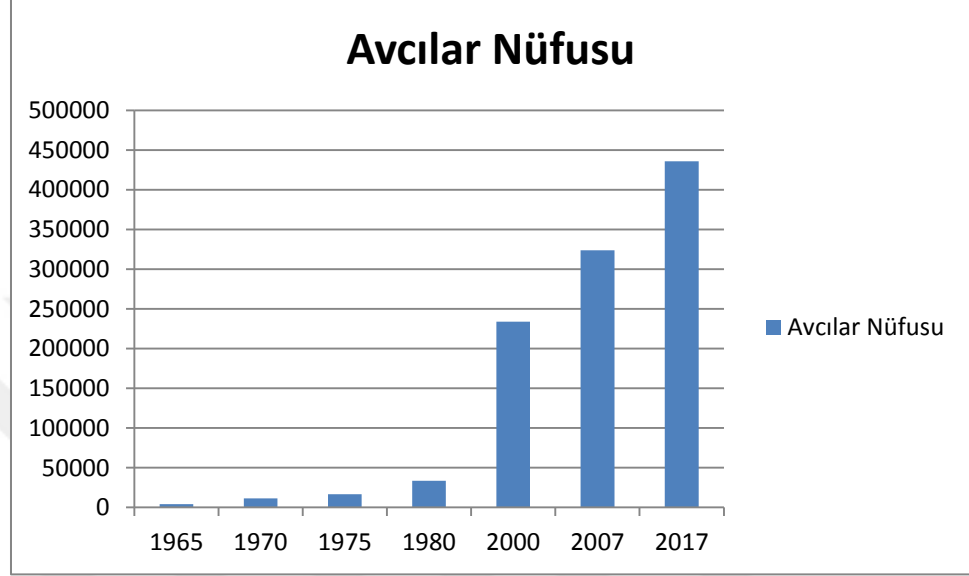
Esenyurt İlçesi ise kuzeyde Başakşehir, batıda Büyükçekmece, güneyde Beylikdüzü, doğuda ise Avcılar İlçesi ile komşudur. 20 mahallesi vardır.

Avcılar İlçesi'ndeki iktisadi faaliyetler İstanbul'un kentleşme serüvenine paralel olarak dönüşümler yaşamıştır. Tarım, bağcılık, balıkçılığa dayanan temel geçim kaynakları 1970'li yıllara kadar hâkimken, sonraları sanayi kendisini baskın hale getirmiştir. 1970 yılında sadece 9 olan sanayi tesisi sayısı hızla çoğalmaya başlamıştır (Tümertekin, 1994: 425). Sanayi tesislerinin yerleşmede yer seçimi tercihinde bulunması nüfusu da çeken başlıca etkenlerden birisi olmuştur. Dolayısıyla İstanbul'un merkezi sanayi alanlarının 1950'li yıllarda tecrübe etmeye başladığı gecekondulaşma- sanayileşme ilişkisini Avcılar 1970-1980'li yıllarda deneyimlemiştir. Bu deneyim ilçenin nüfusunda da 1980 sonrası özellikle 2000'lerin



başında artışına da doğrudan yansımıştır (Şekil 91). 2017 yılında nüfus 435.000'nin üzerindedir.

**Şekil 91:** Avcılar'da nüfusun yıllara göre değişimi



Esenyurt'un yerleşme serüveni de İstanbul'un sur dışında yer alan diğer yerleşmeleriyle paralellik taşır. 19.yy.da Ekrem Ömer Paşa'ya ait olan çiftlik toprağında yerleşme başlamıştır. Esenköy'ün nüfuslanmasında dış göçler ve iç göçler etkili olmuştur.

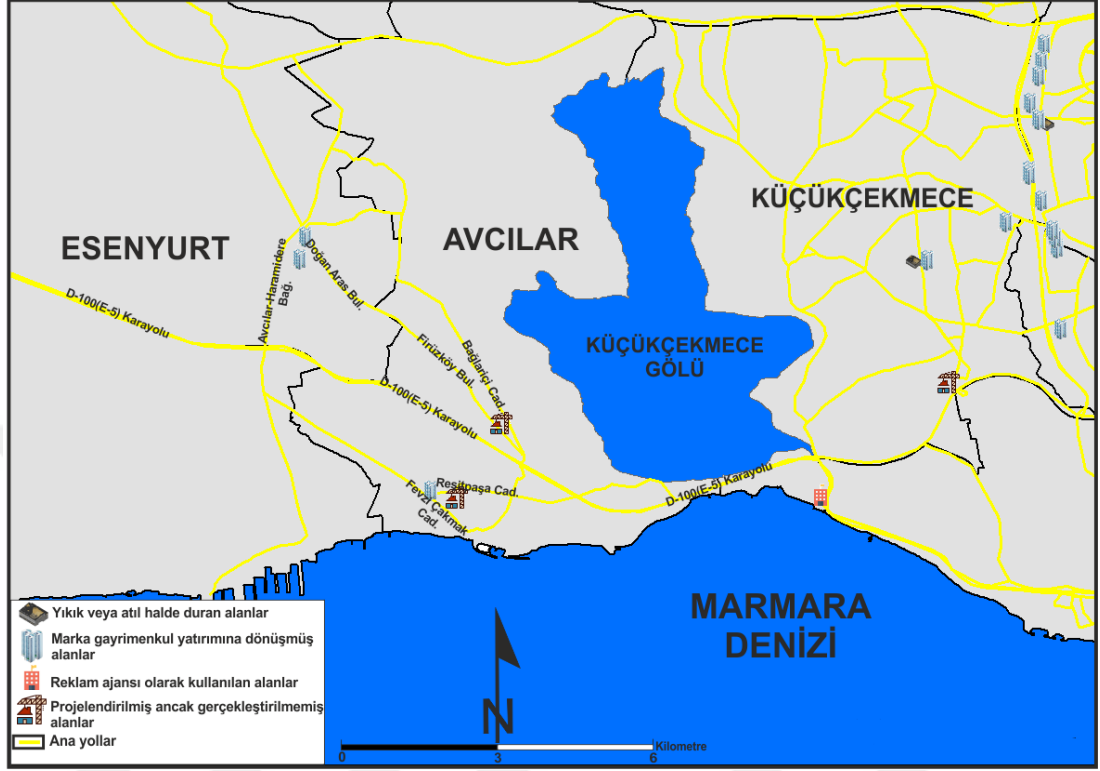
Hem Avcılar hem de Esenyurt her ne kadar 2000'li yıllardan sonra kentsel dönüşüm çalışmalarıyla hızlı bir değişim içerisine girmişse de sanayiye bağlı yapı günümüzde de devam etmektedir. Avcılar'da 3, Esenyurt'ta 2 olmak üzere toplamda 5 adet fabrikanın kapandığı ve arazilerinde farklı fonksiyonel kullanışların gerçekleştiği görülmektedir. Bu fabrikalar her iki ilçeye de karakteristiğini vermiş, oradaki nüfus gruplarının uzunca yıllar istihdamında büyüklükleri sebebiyle başrolü oynamışlardır. Kale Fabrikası, Kalekim Fabrikası, İplik Fabrikası Avcılar'da; Faber Castell ve Kâğıt Fabrikası ise Esenyurt'ta sanayisizleşme sürecine uğrayan alanlardır (Tablo 29).

**Tablo 29:** Avcılar ve Esenyurt'ta sanayisizleşen fabrika alanları

FABRİKA	FONKSİYONEL DEĞİŞİM	TAHMİNİ ALANSAL BÜYÜKLÜK(m <sup>2</sup> )
Avcılar Kalekim Fabrikası	Bayburtlu adlı konut projesi yapılacak	13820
Avcılar Kale Fabrikası	Marka konut projesi yapılacak	62626
Avcılar İnsa İplik Fabrikası	Avcılar Park projesine dönüştü	19159
Esenyurt Faber Castell Fabrikası	Nottoman adlı konut projesine dönüştü	18375
Esenyurt Kâğıt Fabrikası	Güneş Panaroma adlı konut projesine dönüştü	6439

İki ilçede sanayisizleşmenin coğrafi dağılışında belli bir düzen yoktur. Dönüşen veya atıl duran fabrika alanlarının mevcut arazi rantı veya engeller dönüşümü belirleyen ana etmenlerdir. Bu kapsamda Esenyurt'ta Doğan Araslı Bulvarı üzerinde yer alan Faber Castell Fabrikası Nottomon adlı marka gayrimenkul yatırımına dönüşmüşken, aynı hat üzerinde yer alan Kağıt Fabrikası ise Güneş Panaroma adlı gayrimenkul yatırımına dönüşmüştür. Esenyurt'taki fabrika sonrası dönüşüme her ne kadar genelleştirilebilecek örnek sayısı kısıtlı ise de dönüşen iki fabrika alanından hareketle lüks projelere doğru bir eğilimin olduğundan bahsedilebilir. Avcılar'da ise sanayisizleşmenin dağılışında Bağlariçi Caddesi ile Firüzköy Bulvarı arasında kalan adada yer alan Kale Fabrikası lüks bir konut projesine dönüşecektir. Buna ek olarak bu alanın daha batısında Reşitpaşa Caddesi üzerinde kalan İnsa İplik Fabrikası Avcılar Park adlı konut yatırımına dönüşmüştür. Bu alanın hemen güneydoğusunda Mezarlık Sokak'ta yer alan Kalekim Fabrikası arazisinde Bayburtlu adıyla bir konut projesi planlanmıştır. Nihayetinde iki ilçede dönüşüm devam etmektedir. İstanbul'un başta büyük sanayi tesisleri olmak üzere sanayi fonksiyonundan soyutlanması süreci her iki ilçedeki sanayisizleşmenin hızını da gelecekte tayin edecektir (Şekil 92).

**Şekil 92:** Avcılar ve Esenyurt'ta sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.13. Fatih İlçesi

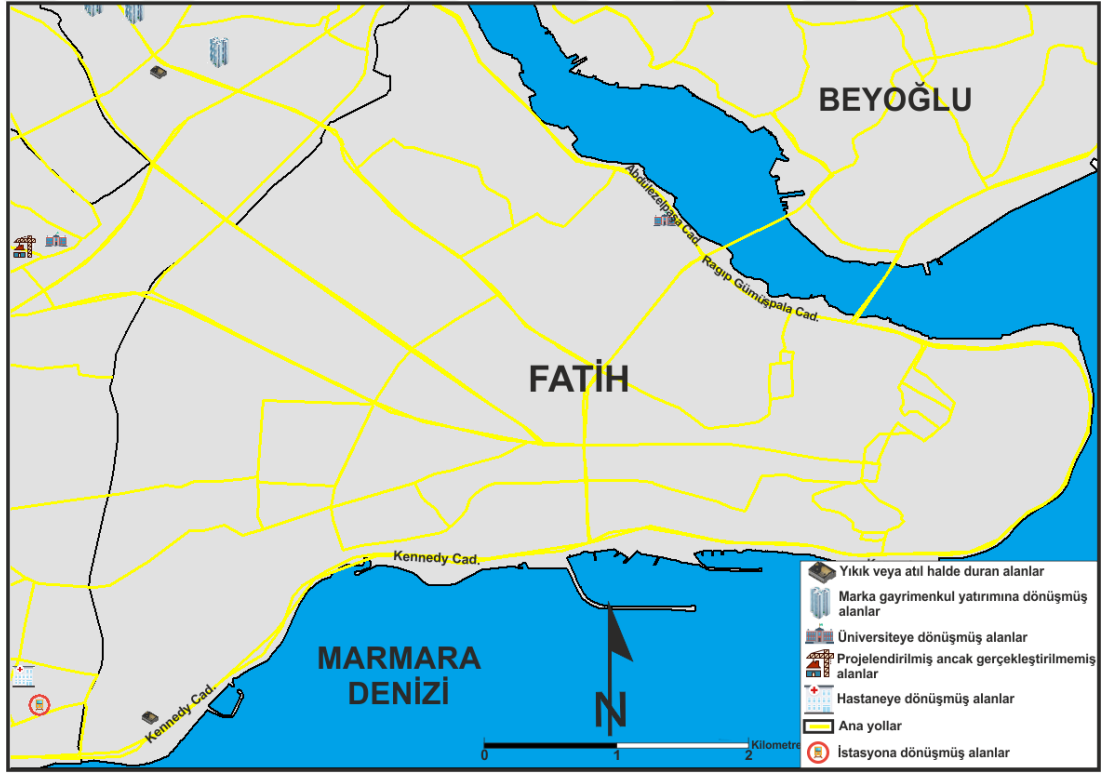
İstanbul'un yerleşim anlamında ilk iskân bölgesi olan Fatih İlçesi kuzeyde Haliç, güneyde ve doğuda Marmara Denizi ile doğal bir sınır ilişkisine sahiptir. İlçe kuzeybatıdan Eyüp ve güneybatıdan Zeytinburnu ilçeleriyle komşudur.

Fatih İlçesi'nin bulunduğu alan Bizans, Osmanlı gibi büyük devletlere ev sahipliği yapması sebebiyle önemli kültürel yapılarla doludur. Fatih tarihsel yapıları bünyesinde çokça barındırmasına rağmen sanayiyle ilişkisi ağırlıklı Cumhuriyet Dönemi'nden sonra olmuştur. Özellikle 1950'li yıllardan sonra Haliç'in doğu ve batı yakasında kurulan yüzlerce irili ufaklı sanayi tesisi, Haliç kıyısında yer alan ilçelerin ekonomik yapısında belirgin değişimler yaratmıştır. 1980'den sonra Haliç kıyısındaki fabrikaların desantralizasyonunu tartışmaya başlamışlardır. 2000'li yılların hemen başında desantralize olma durumu tamamlanmış, İkitelli Organize Sanayi Bölgesi buradan giden fabrikaların yerleştiği ikinci alan olmuştur.

Fatih bugün sanayiden daha çok ticari fonksiyonlarıyla öne çıkan bir yerleşme yeridir. Gerek Eminönü gerekse Karaköy, Beyazıt gibi semtler ticaret

fonksiyonunun çok belirgin olduğu yerlerdir. Fatih'te sanayisizleşmeye yönelik yapılan saha çalışmalarında Haliç kıyısındaki fabrikaların tespitinin güç olması sebebiyle bu alandaki fabrikalar çalışmanın dışında tutulmuştur. Saha çalışmaları sonucunda fonksiyonel olarak kullanımı değişen iki adet fabrika alanı tespit edilmiştir. Bunlardan birincisi Cibali Tütün Fabrikası, diğeri ise Yedikule Gazhanesi'dir. Fabrikaların fonksiyonel dönüşümüne bakıldığında farklı kullanımlarla karşılaşılmaktadır. Cibali Tütün Fabrikası Kadir Has Üniversitesi'ne dönüşmüşken, Yedikule Gazhaneleri ise atıl vaziyette durmaktadır (Şekil 93).

**Şekil 93:** Fatih'te sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



### 5.3.13.1. Cibali Tütün Fabrikası

İstanbul'un Cibali yerleşmesine ismini vermese de toplumsal yaşamında oynadığı rol anlamında geçmişte Cibali Tütün Fabrikası oldukça önemli olmuştur. Fabrika 20.yy.ın başında semte hüviyetini kazandıran, Cibali'nin uzunca bir süre işçi yerleşmesi olmasını sağlayan yegâne etkidir. Anadolu'nun çeşitli yerlerinden gelen nüfusa özellikle Karadenizli nüfusa uzunca süre ev sahipliği yapmıştır. Cibali'nin 20.yy.ın sonlarına kadar toplumsal çehresinin oluşmasını sağlayan fabrika, kadın

işçilere de erkekler kadar şans vererek kadınların toplumsal hayata katılmasında etkin rol oynamıştır. Fabrika arazisi birden fazla tesise ev sahipliği yapmıştır. Cibali Tütün Fabrikası yanında, Alkollü İçkiler Sanayi Müessesesi, Pazarlama ve Dağıtım Müessesesi, Tekel Genel Müdürlüğü Levazım Ambarları da burada yer almaktadır (İstanbul, 1994: 429).

1884'te tesis ilk kurulduğunda büyük ana binada sadece tütün işlenen bir yapı mevcutken, 1900'de sigara üretimine geçilmiş, 1925'te millileşerek Tekel İdaresi'ne bağlanmıştır. Daha sonra sırasıyla ilk puro, 1959'da ilk filtreli, kokulu, soslu sigara olan Samsun'u üretmiştir. 1984'te puro, 1985'te pipo tesisini devreye sokmuştur (İstanbul, 1994: 429). Fakat 1980'den sonra uygulanan ekonomi politikaları nedeniyle önce üretim azalmış sonra da durmuştur. Bunda sigara üretiminin özel sektöre açılmasının da önemli bir payı vardır. Fabrika hâlihazırda Kadir Has Üniversitesi olarak eğitim alanında hizmet vermektedir (Fotoğraf 65).

**Fotoğraf 65:** Cibali Tütün Fabrikası'nın güncel kullanımı.



Kaynak: (AYIK & AVCI, 2018, s. 514).

## SONUÇ

Modern sanayi, büyük miktarlarda hammadde ve enerji kullanılarak üretimin gerçekleştirildiği, üretim sürecinin çok sayıda işçi ile gerçekleştiği bir üretim biçimidir. Fazla işgücüne duyulan ihtiyaç, sanayi tesislerinin yoğun nüfuslanmış, aynı zamanda daha kalabalık olan şehirlerde toplanmasına yol açmıştır. Çoğu zaman kurulan her yeni tesis, nüfus için çekim merkezi halini almıştır. Süreç, özellikle liberal ekonomilerde ucuz işgücünün olduğu yerlerde sanayiinin, sanayiinin olduğu yerlerde ise işgücünün yoğunlaştığı bir döngü içinde işlemektedir. Sanayi çevresinin kısa sürede nüfuslanması, sanayi tesislerinin faaliyetlerini engelleyecek boyutlara erişebilir veya mekânın planlanmasında karar vericiler, sanayi için farklı alanları önerebilirler. Özellikle sanayiinin kullandığı arsanın arazi değerinin hızla yükselmesi, sanayi üretimi sonucunda elde edilebilecek kârlardan çok daha fazlasına imkân tanıdığı görülmektedir. Bu durumda da arsa veya tesis sahibi, herhangi bir öneri veya zorlama meydana gelmeden, ekonomik koşullar nedeniyle sanayiinin yer değiştirmesi yönünde karar alabilir. Bu sanayinin merkezden çevreye doğru yer değiştirmesine (*decentralization*), yeni bir alana yerleşmesine (*relocation*) veya alanın sanayisizleşmesine (*deindustrialization*) yol açar. Bu alan bir şehir veya bölge ölçeğinde olabileceği gibi ülke veya kıta da olabilir.

Günümüzde şehirleşme etkisini arttırarak devam ettirirken, şehirleşme süreci değişen ekonomik koşullar ile politikalardan etkilenmektedir. Geçmişin büyük şehirlerinin meydana gelmesine neden olan sanayilerin şehirlerden uzaklaştırılması günümüzde uygulanan neoliberal ekonomi politikalarının da bir sonucudur. Üretim faaliyetlerin bir sonucu olarak ortaya çıkan şehirler, uygulanan bu politikalar nedeniyle hızla finansın hâkim olduğu hizmetler sektörüne doğru geçiş yapmaktadır. İstanbul, nüfus ve ekonomik faaliyetler açısından Türkiye'nin en büyük metropolitan alanıdır. Çoğu zaman teorik olarak ileri sürülen farklı bilim dallarındaki konuların denemesine ve modellerin sınanmasına ilişkin örneklerin bulunuşu ile de dikkati çeker. İstanbul her üç şekilde de sanayiinin mekândan uzaklaşmasına/yer değiştirmesine ilişkin örnekleri barındırmaktadır.

Sanayisizleşmenin İstanbul özelinde araştırıldığı bu çalışmada geçmişle günümüz arasındaki bağ coğrafi bir bakış açısıyla analiz edilmiştir. Bu bakış açısı 1990'lı yıllardan sonra uygulamalı coğrafya araştırmalarında ihmal edilen İstanbul-sanayileşme-şehirleşme üçlüsünün "*İstanbul-şehirleşme-sanayisizleşme*" perspektifinde tekrardan ele alınmasıdır. Çalışma bu anlamda literatürde önemli bir boşluğu doldurmaktadır. İstanbul'da sanayinin gelişimine dair yapılacak diğer çalışmalar için başvurulacak önemli bir kaynaktır. Sanayisizleşme, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin temel makro göstergelerinde belirgin olarak hissedilmemektedir. Bu çalışma gelişmekte olan ülkelerde yapılacak sanayisizleşme için bir yöntem önerisi de sunmaktadır. Temel makro göstergelerin dışında ilçeler özelinde fabrika kapanmalarına bakmak ve bunun şehirselleşmeyle bağlantısını kurmak bu yöntemin önemli halkasıdır.

Bu çalışmanın temel hipotezi "*sanayisizleşmenin İstanbul'un fonksiyonlarında ve görünümünde köklü değişiklikler yarattığı*" şeklindedir. Hipotezi doğrulamak amacıyla;

a-sanayisizleşmeye neden olan ekonomik unsurlar ortaya konulmuş,

b-sanayisizleşmeye neden olan ve sanayisizleşmeden sonra ortaya çıkan mekânsal unsurlar incelenmiş,

c-sanayisizleşme sonrasında ortaya çıkan fonksiyon değişiklikleri belirlenerek mekânsal dağılışı ve nedenleri açıklanmıştır.

Elde edilen bulgular çalışmanın hipotezini doğrulamaktadır. Toplamda<sup>3</sup> 291 kapanan fabrikanın % 35'i (103 adet) marka gayrimenkul yatırımlarına dönüşmüştür. Bu oran, İstanbul'da sanayi tesislerinin kapanmasından sonra arazilerin dönüşümünün konut yapımı şeklinde olduğunu göstermektedir. Bu alanların dışında ayrıca gayrimenkul olarak planlaması yapılmış, ancak faaliyete geçilmemiş 23 fabrika alanı vardır ki bunların toplama oranı % 8 dolayındadır. Bu fabrikaların da

---

<sup>3</sup> Çalışmanın sonuç bölümünde yapılan sınıflandırma ilçelerde yapılan sınıflandırmalardan daha spesifiktir. Örneğin ilçeler bazında fabrika sonrası dönüşümde AVM'ler, işmerkezleri marka gayrimenkul yatırımı olarak değerlendirilmişken, sonuç bölümünde bunların hepsi ayrı başlıklar açılmıştır.

dâhil edilmesiyle fabrikaların kapanması sonrasında geliştirilen gayrimenkul yatırımlarının toplam içindeki payı % 43'e ulaşmaktadır. Günümüzde üretimin durdurulmuş olmasına karşılık, fabrikanın binasının durduğu veya binanın tamamen yıkıldığı alanlar mevcuttur. Toplam sanayisizleşen alanlar içinde payı % 30'u oluşturan 86 fabrika sahası bu durumdadır (Tablo 30). Bu alanlardaki dönüşümün gecikmesinin çeşitli nedenleri vardır. Uygun piyasa koşullarının oluşmaması, ekonomi politikaları ve imar planları ile şekillenen imar politikalarına bağlı olarak fabrika alanına istenilen nitelikte yeni bir tesis yapma imkânı vermemesine ilişkin yasal engeller, kimi durumlarda bu alanın yeniden değerlendirilmesine imkân vermeyebilmektedir. Aslında atıl veya yıkık fabrika alanlarının toplam içinde kapladığı oranın yüksekliği, sanayisizleşme sonrasında hızlı dönüşümün olmadığını yansıtmaktadır.

Geri kalan 79 eski fabrika alanı farklı fonksiyonların geliştiği alanlara dönüşmüştür. Toplam içinde bu alanların payı % 27'dir. Bu fonksiyonların içinde en belirgin olan hizmetler sektöründe yer alan tesislerdir. Bu alanlarda yaklaşık % 13'ü meydana getiren hizmetler fonksiyonuna (bankalar, iş merkezleri, telekomünikasyon binaları vb.) dönüşen alan sayısı 38'dir. İkinci olarak ise AVM'ler gelmektedir. Özellikle arsa rayiç bedelinin hızla yükselmesi, buna karşılık üretimin yeterince kâr getirmemesi, birçok alanda satış ve/veya kiralama nedeniyle elde edilen kazancın sanayi yatırımdan fazla olması bu yöndeki tercihleri şekillendirmektedir. AVM'lerden sonra bu grup içinde öne çıkan fonksiyonel kullanım eğitim ve kültür sanat fonksiyonuna dönüşen alanlardır. Bu alanların sayısı 14'tür. Sağlık fonksiyonuna dönüşen alanların sayısı ise 5'dir (Tablo 30).

Çalışma kapsamında kategorileştirilen fonksiyonel dönüşüm alanlarının ilçeler bazında dağılışı farklılıklar göstermektedir. Dönüşümde %35'le en fazla olan *marka gayrimenkul yatırımlarına dönüşen alanların* belirgin bir şekilde öne çıktığı iki ilçe vardır. Bunlar Kartal ve Şişli'dir (Şekil 94). Kartal'da tespit edilen 56 tesisten 19'u marka gayrimenkul yatırımlarına dönüşmüştür. Kartal'ın marka gayrimenkul yatırımlarında öne çıkmasının en önemli nedeni 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ilçenin üst düzey gelişim bölgesi ilan edilmesinden kaynaklanmaktadır. Kartal'ın Anadolu Yakası'nın yeni gelişim merkezi olması



Avrupa Yakası'nda MIA'ya bağlı yoğunlaşmayı İstanbul düzeyinde eşit bir şekilde dağılmasını sağlayacaktır. Böylece başta trafik sorunu olmak üzere birtakım şehirsel problemler zme kavuşturulabilecektir. Dönüşümün ilçe içindeki dağılışında D-100 kara yolu ve daha güneydeki Sanayi Caddesi ne çıkmaktadır. şişli'de ise tespit edilen 26 adet fabrika alanının 14' marka gayrimenkul yatırımlarına dönüşmüştür. şişli'de Bomonti ve çevresi ile Büyükdere Caddesi dönüşümün en fazla görüldüğü yerlerdir.

*Yıkık veya atıl halde duran alanlar* tespit edilen 291 fabrika içinde %30'luk bir yer tutmaktadır. Bu alanların en fazla olduğu yer Kartal'dır (şekil 94). Kartal'da tespit edilen 56 tesisten 29'u yıkık veya atıl halde beklemektedir. Bu alanların dönüşümünü geciktiren nedenler arasında beliren önemli engel yasal mevzuatın uygun olmamasıdır. Gerekli planlamaların yapılması bu alanların dönüşümünü hızlandıracaktır. Kartal'dan sonra Maltepe'de 8, Sarıyer'de 7 fabrika alanı atıl veya yıkık halde dönüşümü beklemektedir.

*Projelendirilmiş fakat gerçekleştirilmemiş alanların sayısı* 23'dr. Bu alanların bazılarında projeler başlangıç aşamasındayken, bazılarında ise planlama aşamasındadır. Bu alanların ilçeler düzeyinde dağılımında belirgin yoğunlaşma yoktur. Kartal, 4 adet fabrika alanıyla en fazla ne çıkan ilçedir (şekil 94).

*Hizmet alanına dönüşen fabrika alanları* toplamda 21'dir. Bu alanların dağılışında Kâğıthane belirgin bir şekilde ne çıkmaktadır (şekil 94). Kâğıthane'de tespit edilen 18 fabrikanın 9'u hizmet fonksiyonuna dönüşmüştür. İlçede zellikle Cendere Caddesi ile Kâğıthane Caddesi arasında kalan alandaki dönüşümde hizmet fonksiyonları ne çıkmaktadır. Bu alanın planlarda ticari fonksiyon olarak tanımlanması dönüşümde hizmetler sektörüne bağlı ticari fonksiyonların ne çıkmasını sağlamıştır. Hizmet fonksiyonuna dönüşen alanlar diğer ilçelere münferit olarak dağılmıştır.

*Alışveriş merkezine (AVM) dönüşen alanların sayısı* 15'dir. şişli, AVM dönüşümünde ne çıkan ilçedir (Tablo 30). İlçede 4 fabrika AVM'ye dönüşmüştür. Özellikle Kanyon AVM, zdilek Park AVM şişli'de Büyükdere Caddesi etrafında

oluşan ve son dönemde İstanbul'la özdeşleşmiş önemli AVM'lerdir. Şişli dışında AVM'ler, ilçelere birer ikişer dağılmıştır.

İstanbul eski bir sanayi şehri olması sebebiyle kuruluşu Cumhuriyet'in ilk dönemlerine, hatta Osmanlı'nın son dönemlerine dayanan birçok fabrikayı bünyesinde barındırmaktadır. 1980'den sonra, değişen ekonomi politikaları neticesinde bu fabrikaların birçoğu günümüzde kapanmıştır. Bu çalışma kapsamında Pancar Motor Fabrikası ve Erka Balata Fabrikası (Bayrampaşa), Aksu İplik Fabrikası (Bakırköy), Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası (Bahçelievler), Yunus Çimento Fabrikası (Kartal), Uzel Makine-Traktör Fabrikası (Eyüp), Vakko Fabrikası (Güngören), Kavel Kablo Fabrikası (Sarıyer), Bomonti Bira Fabrikası ve Likör ve Kanyak Fabrikası (Şişli), Şişecam Fabrikası (Zeytinburnu) gibi eski fabrikaların kapandığı tespit edilmiştir.

	Kartal	Pendik	Tuzla	Maltepe	Beykoz	Üsküdar	Ümraniye	Sancaktepe	Kadıköy	Ataşehir	Şişli	Bağlar	Sarıyer	Kağıthane	Fıyıp	Beyoğlu	Gaziosmanpaşa	Bayrampaşa	Zeytinburnu	Bakırköy	Bahçelievler	Güngören	Beğlar	KÇekmece	Avclar	Esenyurt	Fatih	Tezis sayısı	Toplama Oranı (%)
Marka Gayrimenkul yatırımına dönüşmüş alanlar	19	1	11	1	1	6	2			14	6	3	3					2	10	7	1	1	9	4	1	2	103	35	
Projelendirilmiş fakat gerçekleştirilmemiş alanlar	4	1	2	1	1			2	1		2	1						1	3	1	1	2	1	2			23	8	
Atıl veya yıkık haldeki alanlar	29	3	3	8	4	1	4	1	1	2	1	7	2	1	1	3	5	4	1	2	1	1	1	1			86	30	
Araç satış ve servis alanına dönüşmüş alanlar	1		1								2					1											5	2	
Hizmet Fonksiyonu	2	1	1			1				2	3	9									1		1				21	7	
AVM		1				1	1	1	1	1	4	2	3							1	1						15	5	
Otel			1		1					2	1					1					1						7	2	
Park ve donatı alanına dönüşmüş alanlar					1										1							1					3	1	
Kamu binası veya kamusal alana dönüşmüş alanlar					1	1											1										4	1	
Reklam organizasyonu için kullanılan alanlar					1							1											1				3	1	
Kültür-Sanat Faaliyetleri için kullanılan alanlar						2					1				2	3											8	3	
Holdering Binası						1																					1	0	
Hastane						1						1					2		1								5	2	
Otopark										1																	1	0	
Eğitim	1									1									3								1	6	2
Toplam	56	6	7	21	8	7	14	4	1	1	26	3	24	18	7	3	4	7	24	13	6	4	12	8	3	2	2	291	100

Tablo 30: İstanbul'da sanayisizleşmenin ilçelere ve alt kategorilere göre dağılımı

Şekil 94: İstanbul'da sanayisizleşmenin coğrafi dağılışı



## KAYNAKÇA

- AK, B., 2008 **Deindustrialization Under The Impact Of Globalization: The Case Of Istanbul** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- AKBEN, İ., AVŞAR, İ., 2018 “Zeytinburnu'nda Mekânsal Dönüşüm”, B. EVREN içinde, **Surların Öte Yanı İstanbul** (s. 186-209). İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- AKBULUT, M., 2003 “Zeytinburnu'nda Mekânsal Dönüşüm”, B. EVREN içinde, **Surların Öte Yanı İstanbul** (s. 186-209). İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- AKÇAY, F., 1974 **Zeytinburnu Gerçek Yönleriyle Bir Gecekondulu Kenti**, İstanbul: Akçay Yayınları.
- AKDOĞAN, M., 2014 **Kartal Tarihi M.Ö. 5000 M.S. 2011**, İstanbul: Kartal Belediyesi Yayınları.
- AKINCI, S.: “Dünya Web Sitesi Sanayicinin Taşınma Kaygısı”, Nisan 27, 2017 (Çevrimiçi) <https://www.dunya.com/ekonomi/sanayici-09Temmuz-2018>.
- AKPINAR, İ.: 2016 “Küreselleşmenin Kentleşme Etkisi: Kağıthane'nin Sosyo-Mekansal Değişimi”, **Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives**, 4(1), 55-68.
- AKRONOHİOMO MS t.y., “Rolling Acres – Quiet Photos” **AkronOhioMoms Web Sitesi**, Ağustos 06, 2018 (Çevrimiçi) tarihinde: <https://www.akronohiomoms.com/ohio/rolling-acres-quiet-photos/>.
- AKSEL, A., 1994a “Zeytinburnu İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 7, içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AKSEL, A., 1994b “Kâğıthane İlçesi”. **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** (s. 382-383), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AKSEL, A., 1994c “Kartal İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 4.Cilt (s. 471-473), içinde İstanbul: Tarih Vakfı.

- AKSEL, A., 1994d “Maltepe İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 5. Cilt (s. 281-282). içinde İstanbul: Tarih Vakfı.
- AKSEL, A., 1994e “Pendik İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 6.Cilt (s. 237-239), içinde İstanbul: Tarih Vakfı.
- AKSEL, A., 1994f “Tuzla İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 7. Cilt (s. 306-307), içinde İstanbul: Tarih Vakfı.
- AKSEL, A., 1994g “Ümraniye İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 7. Cilt (s. 340-341), içinde İstanbul: Tarih Vakfı.
- AKSOY, A.  
AÇIKBAŞ, F.,  
AKMAN, A.: 2007 **Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Hikayesi, Silahtarağa Elektrik Santrali**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- ALDERSON, A., 1999 “Explaining Deindustrialization: Globalization, Failure, or Success?”, **American Sociological Review**, 64(5), 701-721.
- ALKAN, M. t.y. Karanlık Fabrikalar ile İnsansız Üretim. “**Türkiye Endüstri 4.0 Platformu**” (Çevrimiçi), <http://www.endustri40.com/karanlik-fabrikalar-ile-insansiz-uretim/> 03 Temmuz 2018.
- ALMEIDA, K.: “Mega, Giga, Tera: Inside the Biggest Investment Boom in History”, **Truthout Web Sitesi**, Nisan 29, 2015, (Çevrimiçi) <http://www.truth-out.org/news/item/30495-mega-giga-tera-inside-the-biggest-investment-boom-in-history>, 11 Mayıs 2018.
- ALNIAÇIK, A., 2008 **After Deindustrialization, In The Midst Of Urban Transformation: The Case of Paşabahçe Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi.
- ANIL, A., 2005 **Tuzla'nın Mekânsal Gelişimi Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ARKİTEKT.: 1970 “Vakko Turistik Elişi, Eşarp ve Konfeksiyon Fabrikası”, **Arkitekt**(4), 159-166.
- ARTAN, T., 1995 “Eyüp”, **İslam Anksiklopedisi** (Cilt 12, s. 1-6), içinde Diyanet Vakfı.

- ASHOK, K., 2012 “Social Accounting of Corporate Social Responsibility”. S. BRAKMAN, H. GARRETSEN, C. V. MARREWĪJK, & A. V. WITTELOOSTUIJN içinde, **Nations and Firms in the Global Economy** (s. 54-63), New York: Cambridge University Press.
- ATAŞ, M., 2006 **İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Mekansal Etkileri Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- AVCI, S., 1994a “Beyoğlu İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 2 (s. 220-221), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AVCI, S., 1994b “Eyüp İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 3 (s. 251-252), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AVCI, H.,  
GÜLLÜ, R.,  
BOZKURT, A.,  
KARA, K., 2013  
AVCI, S., 1991 **Türkiye’de Şeker Sanayii Yayınlanmamış Doktora Tezi**. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- AVCI, S.: 1993 “Türkiye’de Şehir ve Şehirli Nüfusun Dağılışı”, **Türk Coğrafya Dergisi** (Sayı 28), 249-269.
- AVCI, S., 1994c “Gaziosmanpaşa İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 3 (s. 380-381), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AVCI, S. 1994d “Güngören İlçesi”. **İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 3 (s. 452), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- AVCI, S.: 2000 “Türkiye’nin Ekonomi Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, **Coğrafya Dergisi**(8), 29-70.
- AVCI, S., 2003 “Gelişimi ve Sorunları Açısından Türkiye’de Şehirleşme”, **Sırrı Erinç Sempozyumu Bildiri Kitabı**, (s. 218-224), İstanbul.
- AVCI, S., 2014 “Mekânsal Planlama, Mekâna Müdahale ve Sonuçları Açısından 2B Alanları: Beykoz İlçesi Örneği”, **İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri** (s. 313-340), İstanbul: Türkiye Ormanlılar Derneği Yayını.

- AY, İ.: 2012 “II. Dünya Savaşı Ulusal Planlama Faaliyetleri: 1946 İvedili Sanayi Planı ve 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'nın Karşılaştırmalı Analizi”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, 62(1), 147-172.
- AY, R., 2013 **Özgün İşlevini Yitirmiş Endüstri Mirası Yapıların Yeniden Kullanımında Uygun İşlev Seçimi: İstanbul-Çengelköy İspirto/ Suma Fabrikası Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- AYDEMİR, 1932 Ş.: “Plan Mefhumu Hakkında”, **Kadro**, 1(5), 5-12.
- AYİK, U., 2014 **Mekânsal ve Toplumsal Yansımalarıyla Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Projelerine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- AYİK, U., AVCI, S., 2013 “Bir Kentsel Dönüşüm Projesine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği”, **4.Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu** (s. 397-411), Muğla: KBAM.
- AYİK, U., AVCI, S.: 2018 “İstanbul'da Sanayisizleşme: Coğrafi Bir Bakış”, **Asos Journal**(65), 505-523.
- AYSU, Ç., 1994 “Sarıyer”. **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** (s. 465-466), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- BAKIRKÖY BELEDİYESİ, 1987 **Bakırköy Rehberi**, İstanbul: İki Nokta Yayınları.
- BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA BAŞKANLIĞI, 1982 **Türkiye'de Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi Ülke Yerleşme Merkezleri Sistemi**. Ankara: Kalkınmada Öncelikli Yörelere Başkanlığı.
- BAUMAL, W.: 1967 “Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban Crisis”, **The American Economic Review**, 57(3), 415-426.
- BAYRAMPAŞA BELEDİYESİ, t.y.: “Bayrampaşa'yı Tanıyalım”, **Bayrampaşa Belediyesi Web Sitesi**,(Çevrimiçi), <http://www.bayrampasa.bel.tr/icerik.asp?is=183q1167q10q10q>



10q10q11q1diq10q1isqp

- BAYSAL, C.: 2017 “Mega Projelere Genel Çerçveden Bakmak”. **Mimar.İst**(58), 36-43.
- BBC, 2014.: “The Death of the US Shopping Mall”, **BBC Culture** <http://www.bbc.com/culture/story/20140411-is-the-shopping-mall-dead> 07 Aralık 2016.
- BİLGİN, M., AR, S., 2004 **İstanbul Organize Sanayi Bölgeleri ve Siteleri**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Birlik Organize Sanayi Bölgesi. t.y. Firmalar, Ağustos 06, 2018 tarihinde Birlik Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi: <http://www.birlikosb.org.tr/tr/sectorler> adresinden alındı.
- BLUESTONE, B.: 1983 “Deindustrialization and unemployment in America”, **The Review of Black Political Economy**, 12(3), 27-42.
- BRADY, D., WALLACE, M.: 2001 “Deindustrialization and Poverty: Manufacturing Decline and AFDC Reciprocity in LakeCounty”, Indiana 1964-93, **Sociological Forum**, 2(16), 321-358.
- BROOKE, J.: “Korea Feeling Pressure as China Grows”, **New York Times Web Sitesi**, Mayıs 22, 2003, (Çevrimiçi) <http://www.nytimes.com/2003/01/08/business/korea-feeling-pressure-as-china-grows.html>, 04.06.2017
- BUREAU OF LABOR STATISTICS., 2012 **International Comparisons Of Hourly Compensation Costs In Manufacturing**, 2011. U.S Department Of Labor
- BURSA BELEDİYESİ. t.y. “Unesco Dünya Mirasi Fotoğraf Sergilerinin Yeni Durağı Kent Meydanı”, **Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Alan Başkanlığı Web Sitesi**, <http://alanbaskanligi.bursa.bel.tr/unesco-dunya-mirasi-fotograf-sergilerinin-yeni-duragi-kent-meydani/>, 6 Ağustos 2008.
- CAN, A., KIYMAZ, M.: 2016 “Bilişim Teknolojilerinin Perakende Mağazacılık Sektörüne Yansımaları: Muhasebe Departmanlarında Endüstri 4.0 Etkisi”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (CİEP Özel Sayısı)**, 107-117.
- CAO, L.: 2000 “Chinise Privatization: Between Plan and Market”, **Law and Contemporary**, 63(4), 13-62.

- CEYLAN, M., 2010 **Tüketim Toplumunun Yeni Kentsel Mekanı: Alışveriş Merkezleri Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- China Labor Watch.: Labor “An Investigation of Eight Samsung Factories in China”, **China Labor Watch Web Sitesi**, 04 Eylül, 2012,(Çevrimiçi) <http://www.chinalaborwatch.org/report/64> 06.08.2017
- China Labor Watch.: Labor “A Year of Regression in Apple’s Supply Chain”, **China Labor Watch Web Sitesi**, 03 Mayıs, 2017, (Çevrimiçi) tarihinde: <http://www.chinalaborwatch.org/report/124> 23 Mayıs 2017
- CLARK, C., 1940 **The Conditions Of Economic Progress**, London: MacMillan And Co., Limited.
- CLARK, E.: 1974 “The Ottoman Industrial Revolution”, **International Journal of Middle East Studies**, 1(5), 65-76.
- CUSHMAN&WA KEFIELD., 2014 **Shopping Centre Development Report**, Londra: A Cushman & Wakefield Research Publication.
- ÇAM, H., ESENGÜN, K.: 2011 “Organize Sanayi Bölgeleri ve Uygulanan Teşvik Politikalarının İşletmeler Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi: Osmaniye Organize Sanayi Bölgesinde Uygulama”, **KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 13(21), 55-63.
- ÇEKER, A., BELGE, R.: 2015 “İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Kapsamında Gerçekleşen Bir Olgü: Soylulaştırma”, **Türk Coğrafya Dergisi**(65), 77-86.
- ÇELİK, A., AYDIN, Z., 2006 **Paşabahçe 1966 - Gelenek Yaratan Grev**, İstanbul: Tüstav Yayınları.
- ÇEVİK, M., 2003 **Sociospatial Impacts of Deindustrialization: The Case Of Karabük** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- DASGUPTA, S., SINGH, A., 2006 **Manufacturing, Services and Premature Deindustrialization in Developing Countries** Research Paper No: 2006/49, United Nations University.
- DEMİRCİOĞLU, E., PEKDEMİR, D., CEYLAN, C., 2005 **Alışveriş Merkezlerinin Konut Fiyatlarına Etkisi**, Dünya Şehircilik Günü 29. Kollokyumu. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- DEWITT, P.: “Apple Trades 'Like a Steel Mill On Its Way Out of Business'”

**Fortune Web Sitesi**, 06 Şubat 2016, (Çevrimiçi), Ağustos 06, 2018 tarihinde: <http://fortune.com/2016/02/07/apple-steel-mill-andreessen/>, 06 Ağustos 2018.

- DİE., 1953 **İstatistik Yıllığı (Cilt 21)**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1964 **1964 Sanayi ve İşyerleri Sayımı: İmalat Sanayi**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1970a **Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı Temel Anket Sonuçları**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE. 1970b **Sanayi ve İşyerleri Sayımı İmalat Sanayi I. Büyük İmalat Sanayi**, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1973 **Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.
- DİE., 1982 **1980 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı Büyük İmalat Sanayi**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1984 **1980 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı İkinci Aşama Sonuçları Küçük İmalat Sanayi**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1997a **Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı İkinci Aşama Sonuçları Büyük İmalat Sanayi**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE., 1997b **Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı İkinci Aşama Sonuçları Küçük Ölçekli İmalat Sanayi**, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DOLDUR, 2009 H.: "Bomonti Sanayi Bölgesi'nde Meydana Gelen Değişimler", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi**, 39-56.
- DOMBROWSKI, U., & WAGNER, T.: 2014 "Mental Strain As Field Of Action In The 4Th Industrial Revolution", **Procedia CIRP**(17), 100-105.
- DORE, L., CROUCH, G.: 2002 "Promoting destinations: An exploratory study of publicity programmes used by national tourism organisations", **Journal of Vacation Marketing**, 2(9), 137-151.
- DOUSSARD, M., "After Deindustrialization: Uneven Growth and Economic

- PECK, J.,  
THEODORE, N.:  
2009  
Inequality in "Postindustrial" Chicago", **Economic Geography**, 85(2), 183-207.
- DPT., 1968-1972  
**İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- DUARTE, M.,  
RESTUCCIA, D.:  
2010  
"The Role of the Structural Transformation in Aggregate Productivity". **The Quarterly Journal of Economics**, 125(1), 129-173.
- DUDULLU OSB.  
t.y.  
"Bölge Tarihi", **İstanbul Dudullu Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi**, (Çevrimiçi) <http://www.idosb.org.tr/bolge-tarihi.php>, 18 Ekim 2016.
- DÜNYA  
BÜLTENİ:  
"Sanayici 'kolay para' diye inşaata yöneliyor", **Dünya Bülteni Web Sitesi**, Eylül 2, 2014, (Çevrimiçi), <http://www.dunyabulteni.net/manset/308028/sanayici-kolay-para-diye-insaata-yoneliyor>, 16 Kasım 2016.
- ELBİR, T.,  
TUNA, G.: 2013  
"Kanal İstanbul Projesi Sonrası İstanbul Boğazı'nda Gemi Trafiklerinden Kaynaklanan Hava Kalitesinde Beklenen Değişimlerin İncelenmesi", **Hava Kirliliği Araştırmaları Dergisi**(2), 1-10.
- EMLAK  
KULİSİ.COM.:  
"Güngören Kent Parkı hizmete açıldı!", **Emlak Kulisi Web Sitesi**, Haziran 22, 2011, (Çevrimiçi) Ağustos 03, <https://emlakkulisi.com/gungoren-kent-parki-hizmete-acildi/77306>, 3 Ağustos 2017.
- ENGELS, F., 2009  
**The Condition Of The Working Class In England**, Oxford; New York: Oxford University Press.
- ERAYDIN, A.,  
1992  
**Post- Fordizm ve Değişen Mekansal Öncelikler**, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi.
- ERDÖNMEZ, M.,  
2005  
**Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere-Levent-Maslak Aksı Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ERSÖZ, Y., 2009  
**Küçükçekmece'de İktisadi Hayat**, M. YILMAZ içinde, *Dündün Bugüne Küçükçekmece* (s. 353-391). İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi.
- ESER, U.: 2014  
"Dünya Yeniden Sanayiye Dönerken Türkiye Dünya Sanayinin Neresinde?", **İktisat ve Toplum**(45), 27-44.

- EŞİYOK, B.: 2009 “Sanayi Planlarından 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'na: Bir Dönüşümün Kısa Bir Öyküsü”, **Memleket Siyaset Yönetim**, 4(11), 86-131.
- EŞTÜRK, Ö.,  
ALBAYRAK, N.: 2018 “Tarım Ürünleri-Gıda Fiyat Artışları ve Enflasyon Arasındaki İlişkinin İncelenmesi”, **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi** (18.EYI Özel Sayı), 147-158.
- EYİCE , S.: 2012 “Tarihte Küçükçekmece”, **Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, 0(6-7), 57-123.
- FARAOOQ, U.: “Will Istanbul's Massive New Canal Be an Environmental Disaster?”, **National Geographic Web Sitesi**, Mart 28, 2018, (Çevrimiçi),<https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>, 05 Kasım 2018.
- GEÇ, Ş., 2008 **Türkiye'de Alışveriş Merkezlerinin Gelişimini Etkileyen Kentleşme Kriterleri Üzerine Bir Değerlendirme Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- GÖKÇEN, T., 2003 “Zeytinburnu Gecekonduları”. B. EVREN içinde, **Surların Öte Yanı Zeytinburnu** (s. 182-210), İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- GRABOWSKI, R.: 2017 “Premature Deindustrialization and Inequality”, **International Journal Of Social Economics**, 44(2).
- GREGORY, D.,  
URRY, J., 1985 “Introduction”. D. GREGORY, & J. URRY içinde, **Social Relations and Spatial Structures** (s. 1-8), Hampshire:Macmillan: Basingstroke.
- GÜLDÜLER, E., 2010 **Gaziosmanpaşa Belediyesi Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Politikaları ve Uygulamaları Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- GÜLER, M.: 1995 “Türk Dericilik Sanayii ve Beykoz Fabrikası”, **Gazi Üniv. End. Sant. Eğt. Fak. Dergisi**(3), 71-75.
- GÜN, A. 2014 **Kıyılarda Yer Alan Eski Endüstri Alanlarının Değerlendirilmesi: Paşabahçe Cam Fabrikası İçin Yeniden Kullanım Önerisi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- HALL , J., 2006 “Deindustrialization”, A. TOURAINE içinde, **The BlackWell Dictionary Of Modern Social Thought** (s. 146-147). Blackwell Publishing.
- HAMNETT, C., 2003 **Unequal City**, London and New York: Routledge.
- HARVEY, D., 1992 **The Condition of Postmodernity An Enquiry into the Origins of Cultural Change**, Cambridge, Massachusetts: Blackwell.
- HARVEY, D., 2000 **Space Of Hope**, Edinburgh: Edinburg University Press.
- HARVEY, D., 2007 **A Brief History of Neoliberalism**, Oxford: Oxford University Press.
- HARVEY, D., 2015 **Neoliberalizmin Kısa Tarihi**, İstanbul: Sel Yayıncılık.
- HATZICHRONOG LOU, T., 1997 **Revision of the High-Technology Sector and Product Classification**, Paris: OECD Science, Technology and Industry Working Papers.
- HERSLAG, Z., 1968 **Turkey: The Challenge of Growth**, Leiden: E.J Brill.
- İAYOSB. t.y. “Hakkımızda”, **İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi**,(Çevrimiçi)tarhinde:<http://www.iayosb.com/tr/iayosb/hakkimizda/100001>, 20 Ekim 2016.
- İDOSB. t.y. We'll Club Spor Kompleksi, İstanbul Dudullu Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi, (Çevrimiçi), <http://www.idosb.org.tr/spor-kompleksi.php>, 06 Ağustos 2018.
- İLKİN, A., 1981 **Atatürk Döneminde Sanayi Politikası, Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Semineri** (s. 88-109). İstanbul: Yapı ve Kredi Bankası Yayınları.
- İNALCIK, H., 2004 **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**,1300-1914 Cilt 1. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- İNAN, A., 1972a **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı-1933**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İNAN, A., 1972b **Türkiye Cumhuriyeti'nin II. Sanayi Planı-1936**, Ankara:

Türk Tarih Kurumu Yayınları.

- İNAN, A., 1982 **İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat- 4 Mart 1923**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- INN, K.: 2004 “Plan For City Identity Establishment And City Marketing The Case Of Kimpo City”, **Dela**(21), 233-240.
- İOSB.: İ.O.S.B “Genel Bilgiler”, **İkitelli Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi**, 2012, (Çevrimçi), Ekim 16, 2016 tarihinde: <http://www.iosb.org.tr/>, 16 Ekim 2016.
- IRMAK, H.: “Bir ağır sanayi tesis : TERSANE-İ AMİRE”, **Sanayici Ekonomi ve İş Dünyası Dergisi Web Sitesi**, Ocak 15,2013, (Çevrimiçi),<http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/bir-agir-sanayi-tesis-tersane-i-amire-h621.html>, 04 Temmuz 2018.
- İSTANBUL., 1994 “Cibali Tütün Fabrikası”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi 2. Cilt** (s. 429). içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ., 2006 **1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ., 2007 **İstanbul 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Raporu**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KÜLTÜR İŞLERİ DAİRE BAŞKANLIĞI İSTANBUL ARAŞTIRMALAR I MERKEZİ., 1998 **İstanbul Külliyyatı Cumhuriyet Dönemi İstanbul İstatistikleri Sanayi İmalat I(1932-1982)**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İŞİN, Ş., 2009 **Deindustrialization, Decline And Restructuring In Socio-Spatial Context: A Multi-Layer Exploratory Study On A Mono-Centric Local Economy, Zonguldak Case Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi.

- İTOSB.: “Ana Sayfa,” **İstanbul Tuzla Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi**, 2012, (Çevrimiçi), <http://www.itosb.org.tr/index.asp>, 22 Ekim 2016.
- IVANIŠEVIĆ, A., & LOŠONC, A.: 2014 “Deindustrialization: Why Would Anyone Consider It Is a Myth”, **International Journal of Industrial Engineering and Management (IJIEM)**, 5(1), 29-38.
- IVERSEN, T., CUSACK, T.:2000 “The Causes Of Welfare State Expansion Deindustrialization or Globalization?”, **World Politics**, 52(3).
- KAHRAMAN, T.: 2006 “İstanbul Kentinde Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Planlama Süreçleri”, **Planlama Dergisi**, 2, 93-101.
- KAPTANOĞLU, İ., 2014 **İstanbul-Sarıyer'de Tarihi Dokunun Sürdürülebilir Koruma Ölçütleri Açısından İrdelenmesi ve Öneri Geliştirilmesi**, İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- KARA, F., 1994a “Eyüp”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** Cilt 3 (s. 245-250), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- KARA, H., 1994b “Silahtarağa Elektrik Santrali”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 6.Cilt (s. 554-555), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- KARAMAN, M., 2004 **Üsküdar'ın Türkiye Kimliği: Üsküdar Anadolu, Üsküdar Sempozyumu-I** (s. 213-242), İstanbul: Üsküdar Belediyesi.
- KARPAT, K. H., 2007 **Türkiye'de Siyasal Sistemin Evrimi 1876-1980**, Ankara: İmge Yayınları.
- KASALAK, K.: 2012 “Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye’de Sanayileşmeye Etkileri”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**(27), 65-79.
- KAŞLI, B., 2009 **İstanbul'da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları ve İç Mekan Müdahaleleri: Santralİstanbul Örneği** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- KAYA, İ., 2013 “Coğrafi Düşüncede Mekân Tartışmaları”, **Posseible Düşünme Dergisi**(3), 1-13.
- KAYABAL, A., “Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası”, **Sky Life**,



- 1999 56-64.
- KAZGAN, G., 2016 **Liberalizmden Neoliberalizme Neoliberalizmin Getirisi ve Götürüsü**, İstanbul: Remzi Kitapevi.
- KENTSEL STRATEJİ., 2009 **Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi Mekansal ve Ekonomik Analiz Çalışması**, İstanbul: Kentsel Strateji Danışmanlık Proje Geliştirme Ltd Şti.
- KEPENEK, Y., 1983 **Türkiye'nin Sanayileşme Süreçleri**, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, 7, 1760-1796.
- KILIÇ, Y.: “Koç, Magirus arazisini iş merkezi; belediye yeşil alan yapmak istiyor”, Ağustos,15 2017, (Çevrimiçi) **v3.arkitera Web Sitesi** <http://v3.arkitera.com/h19358-koc-magirus-arazisini-is-merkezi;-belediye-yesil-alan-yapmak-istiyor.html>, 3 Ağustos 2018.
- KINGLESY, D.: 1955 “The Origin and Growth of Urbanization in the World”, **American Journal of Sociology**, 60(5), 429-437.
- KOBİ EFOR DERGİSİ.: “OsB Tanıtım”, **KOBİ Efor Web Sitesi**, Aralık, 1 2013, (Çevrimiçi),<http://www.kobi-efor.com.tr/osb/osb-tanitim/istanbul-dudullu-organize-sanayi-bolgesi-yeni-nesil-osb-h1984.html>, 18 Ekim 2016.
- KOÇAK, N., TANDOĞAN, G.: 2008 “Kent Turizmi Kapsamında Fuar ve Sergilerin İzmir Turizmine Olası Etkileri: EXPO Örneği”, **SOİD Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi**(2), 6-15.
- KOÇYİĞİT, A., 2015 **Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçimi Ölçütleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir Çalışma: Ümraniye Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.
- KONGAR, E., 1997 **İmparatorluktan Günümüze Türkiye'nin Toplumsal Yapısı**, İstanbul: Remzi Kitapevi.
- KOSB.: “Tarihçe”, **İstanbul Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi Web Sitesi**, 2014, (Çevrimiçi), tarihinde: <http://www.kosb.com.tr/tarihce>, 22 Ekim 2016.
- KÖKSAL, G.,2005 **İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- KUBİLAY, Y., “Tophane-i Amire Mimari”, **Dünden Bugüne İstanbul**

- 1994 **Ansiklopedisi 7.Cilt** (s. 279-280), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- KURUÇ, B., 1993 **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası(1929-1932) 1.Cilt**, Ankara: AÜSBF Yayını.
- KUŞLUVAN, S., 1994 **Multinational Enterprises in Tourism: A Case Study Of Turkey PhD Thesis**, Glasgow: The Scottish Hotel School University of Strathclyde Glasgow.
- KÜÇÜKERMEN, Ö., 1994a “Paşabahçe Cam Fabrikası”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi 6.Cilt** (s. 228-229), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- KÜÇÜKERMEN, Ö., 1994b **Paşabahçe Tekel İçki Fabrikası, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi 6.Cilt** (s. 229). içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- LAL, D., 2000 **The Poverty of Development Economics**, London and Massachusetts: The MIT Press.
- LAWRANCE, R., & EDWARD, L., 2013 **US Employment Deindustrialization: Insights from History and the International Experience**, Washington: Peterson Institute For International Economics.
- LEES, L.: “Regeneration in London has Pushed Poor Families Out,” **Theguardian Web Sitesi**, Ağustos, 29, 2013, (Çevrimiçi), <https://www.theguardian.com/local-government-network/2013/aug/29/mixed-communities-plan-government-regeneration>, 31 Mayıs 2017
- LOSONC, A., IVANISEVIC, A.: 2014 “Deindustrialization: Why Would Anyone Consider It Is A Myth”, **International Journal of Industrial Engineering and Management**, 5(1), 29-38.
- MACMILLIAN DICTIONARY.: “BuzzWord”, **Macmillian Dictionary Web Sitesi**, Ağustos 20,2012,(Çevrimiçi),<https://www.macmillandictionary.com/buzzword/entries/lights-out.html>, 03 Temmuz 2018.
- MANTRAN, R., 1990 **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul II.Cilt**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- MAPS.COM.: **Maps.com Web Sitesi**, 2013, (Çevrimiçi), 2018 tarihinde [http://www.maps.com/ref\\_map.aspx?pid=11426](http://www.maps.com/ref_map.aspx?pid=11426), 06 Mart 2013.

- MAZLUM, D.,1994., “Üsküdar”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi Cilt 6**, içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- MIHÇI, H.: “1998 Kalkınmanın Örüntüleri Yaklaşımı Ve Türkiye Ekonomisindeki Kalkınma Örüntüleri: 1950 – 1994”, **Ekonomik Yaklaşım**, 9(28), 65-96.
- MUMFORD, L., 2013 “Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Değişimler ve Geleceği”, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- MÜLLER-WIENER, W., 1992 “15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar”, E. İHSANOĞLU içinde, **Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler** (s. 53-120), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA.: “Foreign Direct Investment”, **National Bureau Of Statistics Of China Web Sitesi**, (Çevrimiçi), tarihinde <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm>, 18 Mayıs 2018.
- NEW YORK TIMES.: “In a Tidal Wave, China's Masses Pour From Farm to City”, **New York Times Web Sitesi**, Eylül, 12 2004, (Çevrimiçi), tarihinde:[http://www.nytimes.com/2004/09/12/weekinreview/i-n-a-tidal-wave-chinas-masses-pour-from-farm-to-city.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2004/09/12/weekinreview/i-n-a-tidal-wave-chinas-masses-pour-from-farm-to-city.html?_r=0), 18 Mayıs 2017.
- ODABAŞI, Y., 2006 **Tüketim Kültürü, Yetinen Toplumdan Tüketen Topluma**, İstanbul: Sistem Yayınları.
- OECD. t.y. “Real GDP Forecast”, (Çevrimiçi), OECD Data: <https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm>, 06 Ağustos 2018.
- O'HANLON, S., CHRIS, H.: 2009 “Deindustrialisation, Gentrification and the Re-invention of the Inner City: London and Melbourne, c. 1960- 2008”, **Urban Policy and Research**, 3(27), 211-216.
- ORTAYLI, İ., 1994 “Eyüp'te Sanayi ve Çevre Kirlenmesi”, **Eyüp-Dün Bugün** (s. 124-128), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- OXFAM., 2013 **Oxfam Media Briefing The Cost Of Inequality: How Wealth And Income**, Oxfam.
- ÖKÇÜN, G., 1997a **Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistikleri**, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.

- ÖKÇÜN, G. A., 1997b **Türkiye İktisat Kongresi 1923- İzmir Haberler-Belgeler-Yorumlar Bütün Eserleri-4**, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları.
- ÖKTEM, B., 2016 “Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekânı Dönüştürmedeki Rolü: Büyükdere-Maslak Aksı”, H. KURTULUŞ içinde, **İstanbul'da Kentsel Ayrışma** (s. 25-76), İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- ÖNSOY, R., 1988 **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası**, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- ÖZDEMİR, K., 2010 **İstanbul'un Parlayan Yıldızı Pendik: 5000 Yıllık Medeniyet Serüveni**, İstanbul: Pendik Belediyesi.
- ÖZDEMİR, M., 2011 **Tuzla Tarihi Yeni Taş(Neolitik) Çağından 2011'e Kadar**, İstanbul: Tuzla Belediyesi Yayınları.
- ÖZDOĞAN, M., BAŞGELEN, N.: 2007 **Anadolu Uygarlığının Doğuşu ve Avrupa'ya Yayılımı (Cilt 1)**, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- ÖZGÜÇ, N.: 1986-1987 “Türkiye'de Sanayi Faaliyetlerinin Gelişmesi, Yapısı ve Dağılışı”, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi(Sayı 2'den Ayrı Basım)**, 35-70.
- ÖZGÜÇ, N., 2013 **Turizm Coğrafyası Özellikler ve Bölgeler**, İstanbul: Çantay Kitabevi.
- ÖZVAR, E., 2003 “Osmanlılar Zamanında Zeytinburnu”, B. EVREN içinde, **Surların Öte Yanı Zeytinburnu** (s. 40-55). İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- ÖZYURT, H.: 1981 “Atatürk Dönemi, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planları ve Türk Ekonomisindeki Yapı Değişikliğine Etkileri (1933-1938)”, **Sosyoloji Konferansları Dergisi(19)**, 119-148.
- PACIONE, M., 2005 **Urban Geography- A Global Perspective**, London and New York: Routledge.
- PADDISON, R.: 1993 “City Marketing, Image Reconstruction and Urban Regeneration”, **Urban Studies**, 2(30), 339-349.
- PAMUK, Ş., 2014 **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- PEARSON, M.: “Why ‘Dark Factories’ Are Not Good for the Environment”, **Business Ethics**, Ocak 2, 2014, (Çevrimiçi), [286](http://business-</a></p></div><div data-bbox=)

ethics.com/2014/01/02/1516-why-dark-factories-are-not-good-for-the-environment/, 17.07.2017.

- PENDİK BELEDİYESİ.: Pendik Tarihi, Pendik Belediyesi Web Sitesi,2015, (Çevrimiçi) <http://www.pendik.bel.tr/sayfa/detay/pendik-tarihi> 29 Eylül 2017.
- PHELAN, J.: “The Truth About Thatcher And The Steel Industry”, **TheCommentator Web Sitesi**, Mayıs 13, 2013, (Çevrimiçi), [http://www.thecommentator.com/article/3509/the\\_truth\\_about\\_thatcher\\_and\\_the\\_steel\\_industry](http://www.thecommentator.com/article/3509/the_truth_about_thatcher_and_the_steel_industry), 18 Ağustos 2017.
- POLLARD, M., 1996 **Henry Ford ve Ford**, Ankara: İlk Kaynak Kültür ve Sanat Ürünleri.
- QUITO, A.: The Father Of The American Shopping Mall Hated What He Created. **Quartz Web Sitesi**, Temmuz 17, 2015, (Çevrimiçi), <https://qz.com/454214/the-father-of-the-american-shopping-mall-hated-cars-and-suburban-sprawl/>, 23 Temmuz 2018.
- REFERENCE WEB SİTESİ. t.y. “How many malls are in America?”, **Reference Web Sitesi**, (Çevrimiçi),<https://www.reference.com/businessfinance/many-malls-america-2c6bf4cf0de0813c#>, 07 Aralık 2016.
- ROBINSON, W., 2004 **A Theory of Global Capitalism Production, Class, and State in a Transnational World**, Maryland: The John Hopkins University Press.
- RODRIK, D.: 2015a Premature deindustrialisation in the developing world. **VOX CEPR's Policy Portal Web Sitesi**, Şubat 12, 2015, (Çevrimiçi),<https://voxeu.org/article/premature-deindustrialisation-developing-world>, 30 Nisan 2018.
- RODRIK, D., 2015b **Premature Deindustrialization Working Paper 20935**, Massachusetts: National Bureau Of Economic Research.
- ROWTHORN, R., & COUTTS, K., 2004 **De-Industrialization And The Balance Of Payments In Advanced Economies**, United Nations Conference on Trade and Development, Discussion Papers, No.170.
- ROWTHORN, R., & RAMASWAMY, R., 1997 **Deindustrialization: Causes and Implications**, Washington: International Monetary Found .
- ROWTHORN, R., & **Growth, Trade and Deindustrialization IMF Staff Papers**, International Monetary Found.

- RAMASWAMY, R., 1999  
SAEGER, S.: 1997 “Globalization and Deindustrialization: Myth and Reality in the OECD”, **Weltwirtschaftliches Archiv**, 133(4), 579-608.
- SCHOENBERGER, E.: 1988 “From Fordism to Flexible accumulation: technology, competitive strategies, and International Location”, **Environment and Planning : Society and Space**(6), 252-262.
- ŠKUFLIĆ, L., DRUŽIĆ, M.: 2016 “Deindustrialisation and productivity in the EU”, **Economic Research-Ekonomika Istraživanja**, 29(1), 991-1002.
- SMITH, C., THOMPSON, P., 1999 “Reevaluating the Labor Process Debate”. M. WARDELL, T. L. STEIGER, & P. MEIKSINS içinde, **Rethinking the Labor Process** (s. 205-231), Albany: State University of New York Press.
- SMITH, N., 2008 **Uneven Development Nature, Capital, and the Production of Space**, Atlanta: University of Georgia Press.
- SÖNMEZ, Ö.: 2016 “İstanbul Merkezli Sanayi Yayılımının Alt Kentlerde Mekansal Etkileri: Tekirdağ Örneği”, **Megaron**, 11(1), 137-149.
- SÖNMEZ, S.: 2016 “Bretton Woods, Fordizm ve Hegemonya”, **Haccettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 34(1), 43-62.
- STOVER, R., LICHTY, M., STOVER, P.: 1999 **Industrial Societies: An Evolutionary Perspective**, New Jersey: Prentice Hall.
- SWEZZY, P.: “More or Less on Globalization”. **Monthly Review An Independent Socialist Magazine**, Eylül 01, 1997, (Çevrimiçi), <https://monthlyreview.org/1997/09/01/more-or-less-on-globalization/> 05 Aralık 2017.
- ŞAHİN, A.: 2011 **Sanayinin Başkenti Başkent Organize Sanayi Bölgesi (1990-2010)**, Ankara: Başkent OSB Yayınevi.
- ŞAHİN, Ö., 2012 **Eski Sanayi Alanları Dönüşümünde Ortaklık Modeli Önerisi: Kartal Örneği Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ŞAHİN, S., 2009 “Küçükçekmece Tarihi”, M. YILMAZ içinde, **Dünden Bugüne Küçükçekmece** (s. 1-147), İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi.

- ŞAHİNKAYA, S., 2012 **Türkiye Sanayileşme Tarihinden İki Kesit: Birinci Sanayi Planı 1933 ve Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi (2011 – 2014)**, 3.Ulusal İktisat Kongresi (s. 1-10). İzmir: DEÜ İİBF İktisat Bölümü.
- ŞEKER, M., 2011 **İstanbul'da Yaşam Kalitesi Araştırması**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası-İstanbul'a Yönelik Araştırmalar.
- ŞEN, B., 2005 “Soylulaştırma:Kentsel Mekânda Yeni Bir Ayrışma Biçimi”, H. KURTULUŞ içinde, **İstanbul'da Kentsel Ayrışma:Mekânsal Dönüşümde Farklı Boyutlar** (s. 127-159), İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- ŞEN, B.: 2006 “Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması”, **Planlama Dergisi**(36), 65-76.
- ŞEN, B.: 2011, Mart “Kentsel Mekanda Üçlü İttifak: Sanayisizleşme, Soylulaştırma, Yeni Orta Sınıf”, **İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**(44), 1-21.
- ŞENSES, F., 2013 “Neoliberal Küreselleşme Kalkınma İçin Bir Fırsat Mı, Engel Mi?”, F. ŞENSES içinde, **Neoliberal Küreselleşme ve Kalkınma Seçme Yazılar** (s. 235-280), İstanbul: İletişim Yayınları.
- ŞENYAPILI, T., 1998 “Cumhuriyet'in 75.Yılı Gecekondu'nun 50.Yılı”, **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık** (s. 301-316), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- ŞİMŞEK, A., 2014 **Yeni Orta Sınıf- Sinik Stratejiler-**, İstanbul: Agora Yayınları.
- T.C. BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI t.y.: “Organize Sanayi Bölgeleri”, **OSB Bilgi Sitesi**, (Çevrimiçi) <https://osbbs.sanayi.gov.tr/> 06.05.2018.
- T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI.: “Tesis İstatistikleri”. **T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sitesi**,2015,(Çevrimiçi),<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9859/tesis-istatistikleri.html>, 24 Kasım 2016.
- TANYELİ, G., İKİZ, D.: 2009 “İstanbul'da Bir Endüstriyel Miras Örneği: Bomonti Bira Fabrikası”, **Tüba-Ked**(7), 109-121.
- TEKELİ, İ.: 1979-1980 “II. Dünya Savaşı Sırasında Hazırlanan "Savaş Sonrası Kalkınma Plan ve Programları"”, **ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayısı**, 289-325.

- TEMURÇİN, K.: 2012 “Bağcılar (İstanbul) İlçesi'nde Sanayinin Gelişimi ve Yapısı”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**(26), 105-123.
- TERZİ, F., 2004 **Gecekondular Alanlarına Yönelik Politika ve Yasal Düzenlemelerin Bu Alanlar Üzerindeki Etkileri: Kâğıthane Örneği** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- THE CONFERENCE BOARD.: “International Comparisons of Hourly Compensation Costs in Manufacturing, 2015 - China and India”, **The Conference Board Web Sitesi**, 2016, (Çevrimiçi), <https://www.conferenceboard.org/ilcprogram/index.cfm?id=38270>, 21 Ağustos 2017.
- THE WORLD BANK. t.y. “World Development Indicators”, **WORLD BANK Web Sitesi**,(Çevrimiçi),<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators> 06 Mart 2018.
- TOBB., 1983 **Türkiye’de ve Dünya’da Sanayi Bölgeleri ve Uygulamaları**, Ankara: TOBB Sanayi Dairesi Sanayi Bölgeleri Müdürlüğü.
- TOLGA, H., 2006 **Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- TOLUNAY, D., 2015 **İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı ÇED Raporunun Değerlendirilmesi**, 6. Ulusal Hava Kirliliği ve Kontrolü Sempozyumu, (s. 225-238). İzmir.
- TOPRAK, Z., 1985a “II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayi”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, 5, 1348-1359.
- TOPRAK, Z., 1985b “Osmanlı Devleti ve Sanayileşme”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, 5, 1340-1344.
- TOPRAK, Z., 1985c “Tanzimat'ta Osmanlı Sanayi”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, 5, 1345-1347.
- TOSUN, C., BİLİM, Y.: 2004 “Şehirlerin Turistik Açısından Pazarlanması: Hatay Örneği”, **Anatolia:Turizm Araştırmaları Dergisi**, 15(2), 125-138.
- TÖKİN, İ.: 1933 “Milli Kurtuluş Devletçiliği II”, **Kadro**, 2(19), 23-31.
- TUTEL, E., 1994 “Tersane-i Amire”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**



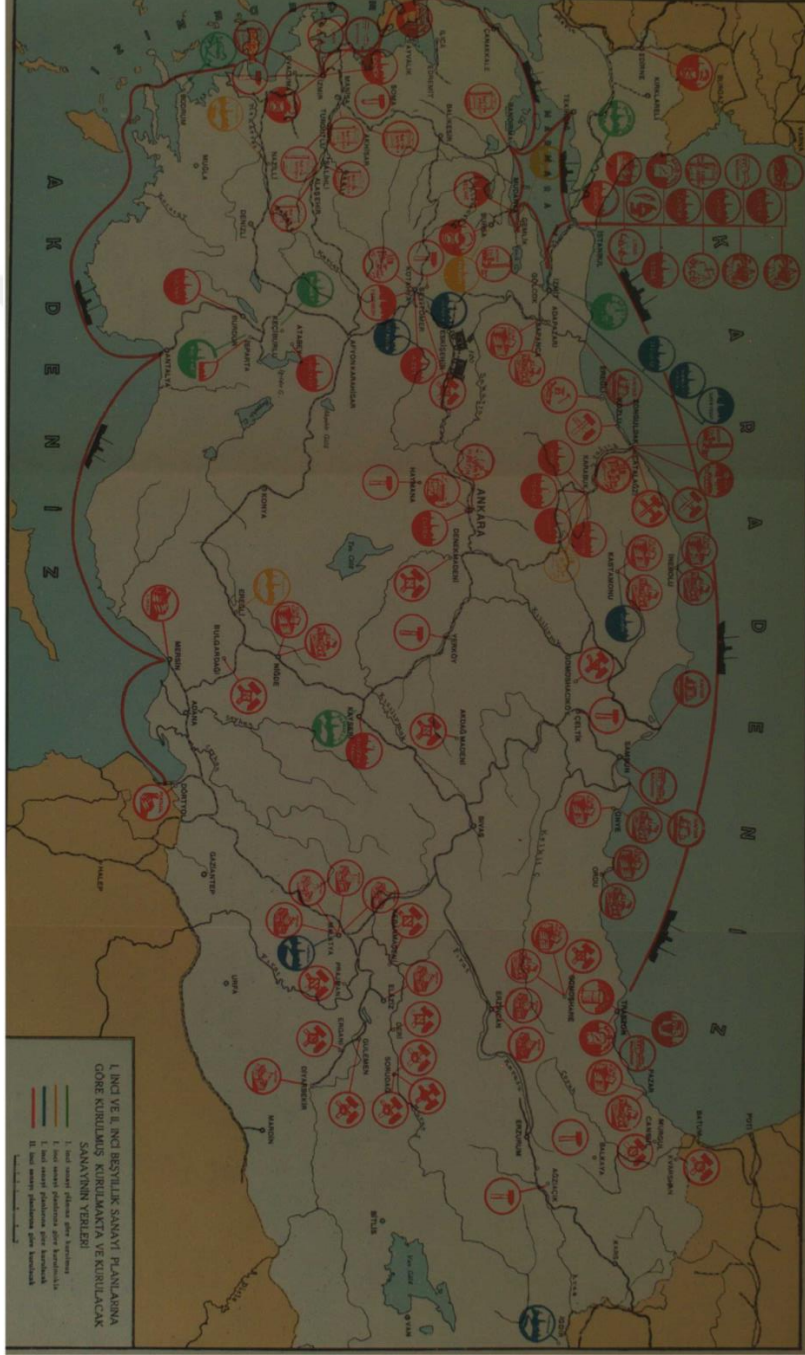
- 6.Cilt** (s. 253-256), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- TÜİK.: “Genel Nüfus Sayımları ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi”. **Türkiye İstatistik Kurumu Web Sitesi**, 2016, (Çevrimiçi) <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>, 14 Aralık 2017.
- TÜİK., 2006 **Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı 2002**, Ankara: T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK., 2015 **Ana Faaliyet Kollarına Göre Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurt İçi Hasıla-1987 Sabit Fiyatlarıyla**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK.: 2016a “Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi”, **Türkiye İstatistik Kurumu Web Sitesi**, 2016, (Çevrimiçi), [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1059](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059), 28 Aralık 2017.
- TÜİK., 2016b **Yıllık Sanayi ve Hizmet İstatistikleri,2015** Haber Bülteni, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK. t.y. “Bölgesel İstatistikler”, **TÜİK Web Sitesi**, (Çevrimiçi) tarihinde <https://biruni.tuik.gov.tr/bolgeselistatistik/06> Ağustos 2018.
- TÜMERTEKİN, E.: 1957a “Sanayinin Kuruluş Yeri”, **Türk Coğrafya Dergisi**(17), 128-137.
- TÜMERTEKİN, E.: 1957b “Türkiye Sanayinin Bünyesi ve Dağılışı”, **Türk Coğrafya Dergisi**(17), 24-50.
- TÜMERTEKİN, E.: 1958-1959 “Türkiye Sanayiinin Coğrafi Temelleri”, **Türk Coğrafya Dergisi**(18-19), 16-54.
- TÜMERTEKİN, E.: 1961 “İstanbul'da Sanayi Faaliyetlerinin Bünyesi ve Türkiye Sanayiindeki Yeri”, **İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi**(10), 105-125.
- TÜMERTEKİN, E.: 1967 İstanbul'un Merkezi İş Sahaları, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi**(16), 18-37.
- TÜMERTEKİN, E.: 1970 “İstanbul Şehri ve Çevresinde Sanayi: Özellikler ve Dağılışı”, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi**, 9(17), 33-69.

- TÜMERTEKİN,  
E.: 1970-1971 “Manufacturing And Suburbanization in Istanbul”, **Review of the Geographical Institute of The University of Istanbul**(13), 1-40.
- TÜMERTEKİN,  
E., 1972 **İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayını.
- TÜMERTEKİN,  
E.: 1974-1977 “Boğaziçi'nde Coğrafi Görünümü Değiştiren Bir Faktör Olarak Sanayi”, **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi**(20-21), 41-70.
- TÜMERTEKİN,  
E., 1985 “İstanbul Çevresinde Sanayinin Yeni Yayılma Alanları”, A. ISACC, A. ÖZEKEN, M. ETE, Z. İNHAN, & İ. ALKAN içinde, **Türkiye'de İşletme Biliminin Öncülerine Armağan** (s. 229-249), İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü 30. Yıl Yayınları.
- TÜMERTEKİN,  
E., 1994 “Avcılar İlçesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi** 1.Cilt (s. 425-426), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- TÜMERTEKİN,  
E., 1997 **İstanbul İnsan ve Mekân**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- TÜRK, Ş., 2004 **Büyükdere Nektar Bira Fabrikası Projesi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- UÇAR, B., 2013 **Endüstriyel Miras Ve Yeniden İşlevlendirme Kavramları Kapsamında Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nın İrdelenmesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ULUSAL  
KANAL.: Zeytinburnu Ambarlar'daki Nakliyeciler Sitesi'nin Yıkımına Protesto, **Ulusal Kanal Web Sitesi**, Ocak 09,2018, (Çevrimiçi),<https://www.ulusal.com.tr/gundem/zeytinburnu-ambarlar-daki-nakliyeciler-sitesi-nin-yikimina-protesto-h187406.html>, 12 Temmuz 2018.
- ÜMRANIYE  
BELEDİYESİ. t.y. Ümraniye İlçesinin Mahalle Bazında Nüfusları ve Yüz Ölçümü, Ümraniye Belediyesi Web Sitesi, (Çevrimiçi), <http://www.umraniye.bel.tr/tr/main/pages/umraniye-ilcesinin-mahalle-bazinda-nufuslari-/132> 23 Aralık 2017.
- ÜMRANIYE  
BELEDİYESİ. t.y. “Ümraniye Tarihi”, **Ümraniye Belediyesi Web Sitesi**, (Çevrimiçi),<http://www.umraniye.bel.tr/tr/main/pages/umraniye-tarihi/> 18 23 Aralık 2017.

- VARLIK, A., 1999 “Beykoz”, R. KOÇU içinde, **İstanbul Ansiklopedisi**.
- WEAVER, M. “Urban regeneration - the issue explained”, **Theguardian Web Sitesi**, 01 Mart, 2001, (Çevrimiçi), <https://www.theguardian.com/society/2003/jan/21/regeneration-communities> 30 Mayıs 2017.
- WOOD, A., 1994 **North-South Trade, Employment, and Inequality**, Oxford: Oxford University Press.
- WORLD BANK.: “Manufacturing, value added” (% of GDP). **World Bank Web Sitesi**, 2017, (Çevrimiçi), <https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS?locations=TR-LK-IN-BD-PK-CN-US-EU-1W>, 21 Ağustos, 2017.
- WORLD BANK. GDP Growth, World Bank Web Sitesi, (Çevrimiçi), [http://beta.data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2014&locations=TR-US-1W&name\\_desc=false&start=1960&view=chart](http://beta.data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2014&locations=TR-US-1W&name_desc=false&start=1960&view=chart), 06 Ağustos 2018.
- YARIŞ, S., 2012 **İstanbul'un 100 Sanayi Kuruluşu**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- YASHENG, H., 2003 **Is China Playing By The Rules? Free Trade, Fair Trade, And Wto Compliance**. Washington: Congressional-Executive Commission On China.
- YELDAN, E., & YILDIRIM, D.: “Küreselleşme ve Sanayisizleşme Bağlamında Türkiye de ve Dünyada Demokrasi Açığı”, **Çalışma ve Toplum**, 45(2), 65-88.
- YELMEN, H., 2003 “Kazlıçesme”. B. EVREN içinde, **Surların Öte Yarı Zeytinburnu** (s. 56-87), İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- YENEN, Z., AKIN, O., & YAKAR, H., 2000 **Eyüp Dönüşüm Sürecinde Sosyal- Ekonomik- Mekansal Yapı**, İstanbul: Eyüp Belediyesi.
- YILDIRIM, B., AVCI, H., BOZKURT, A., KARA, K., 2013 “Cumhuriyet Döneminde Bağcılar”. R. BOZLOĞAN içinde, **Bağcılar Perspektifi** (s. 79-90), İstanbul: Bağcılar Belediyesi.

- YURTOĞLU, N.: “Kalkınmanın Önemli Bir Unsuru, Kuruluşundan 50.Yılına 2015 Türkiye’de Çimento Sanayi (1910-1960)”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi XXXI** 92, 113-164.
- YÜCEBAŞ, E., 2014 **Yeni Bölgeselleşme Paradigması ve Sanayisizleşme: İzmir Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- ZAT, V., 1994 “Bomonti Bira Fabrikası”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi 2.Cilt** (s. 296-297), içinde İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- ZENGEL, R.: 2002 “Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekanları”, **Ege Mimarlık Dergisi**, 1(41), 10-13.

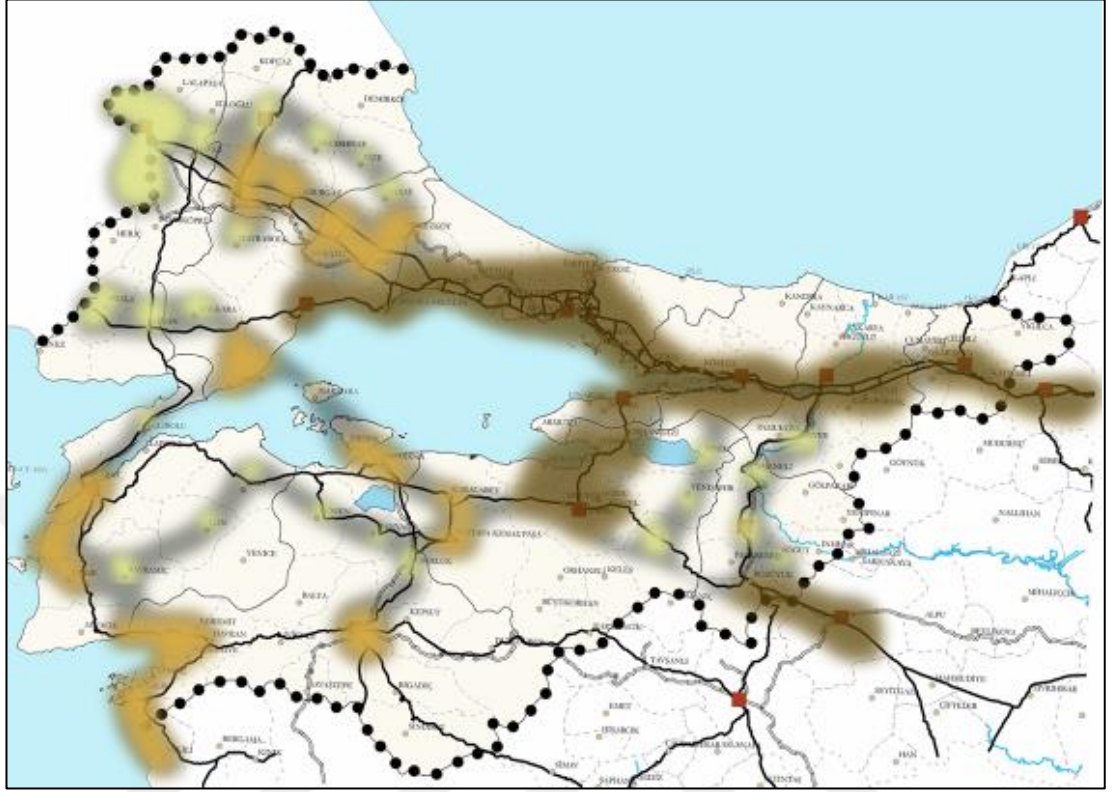
## EKLER



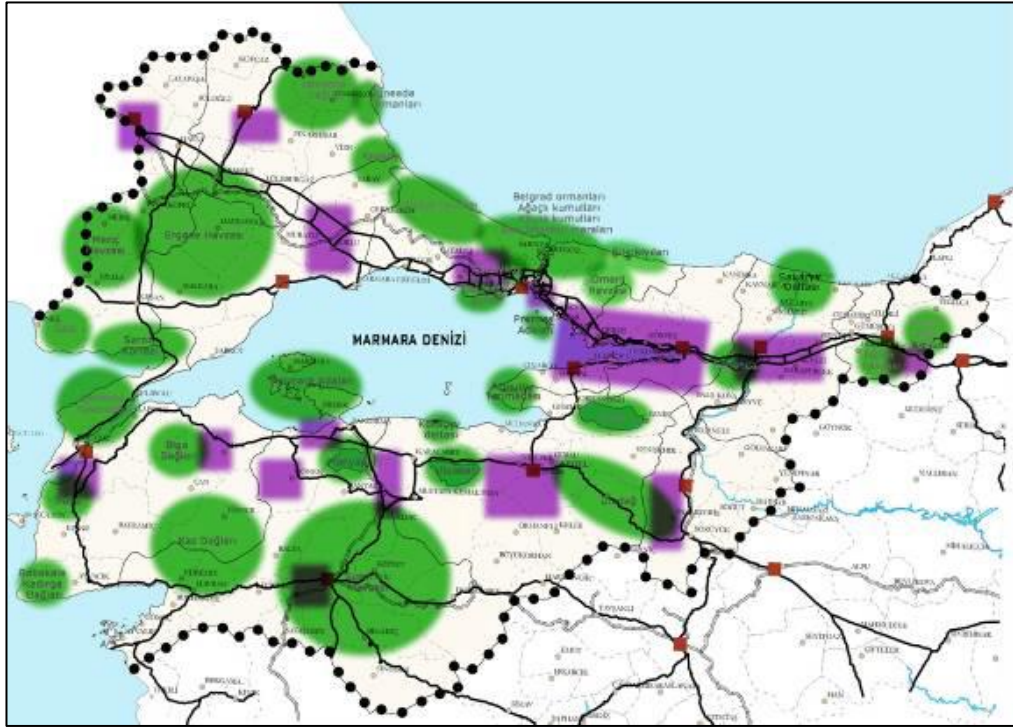
EK 1: I. ve II. Sanayi Planlarına Göre Kurulmuş ve Kurulacak Sanayi Tesisleri (İNAN, 1972)

SANAYİ TESİSİ ADI	KURULUŞ YILI	İLÇE	
1	Terkos Su Pompa İstasyonu	1883	Arnavutköy
2	Bakırköy Bez Fabrikası	1850	Bakırköy
3	Bakırköy Baruthanesi	18.yy başı	Bakırköy
4	Dolmabahçe Gazhanesi	1854	Beşiktaş
5	Yıldız Çini Fabrika-i Humayunu	1890	Beşiktaş
6	Beykoz Deri ve Kumdura Fabrikası	1810	Beykoz
7	Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası	1923	Beykoz
8	Beykoz Dikimhanesi	19.yy	Beykoz
9	Paşabahçe Tuğla ve Kiremit Fabrikası	1910	Beykoz
10	Taksim Su Tesisi	1732	Beyoğlu
11	Kasımpaşa Un Fabrikası	1886	Beyoğlu
12	Tersane-i Amire	15.yy	Beyoğlu
13	Tophane-i Amire	15.yy	Beyoğlu
14	Lengerhane	1703-1730	Beyoğlu
15	Şirket-i Hayriye	1861	Beyoğlu
16	Şahbaz Ağtaya Tuğla Fabrikası	1882	Beyoğlu
17	Matba-i Bahriye	1895	Beyoğlu
18	Bayrakçı Bayrak Fabrikası	1919	Beyoğlu
19	Silahtarğa Elektrik Santrali	1913	Eyüp
20	Feshane Fabrika-i Humayunu	1833	Eyüp
21	Yedikule Gazhanesi	1880	Fatih
22	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası	1884	Fatih
23	Unkaparı Un Fabrikası	1866	Fatih
24	Korse Fabrikası	19.yy sonu	Fatih
25	Sabuncuzade Şakir Sabun Fabrikası	1908	Fatih
26	Darphane-i Amire	18.yy sonu	Fatih
27	Kurukahveci Mehmed Efendi	1871	Fatih
28	Vefa Bozacısı	1876	Fatih
29	Gabaylar Müessesesi	1885	Fatih
30	Orisdi Black	1885	Fatih
31	Haznedar Ateş Tuğla Fabrikası	1918'den önce	Güngören
32	Hasanpaşa Gazhanesi	1891	Kadıköy
33	Haydarpaşa Garı Atölyeleri	20.yy başı	Kadıköy
34	Hamidiye Su Terazisi	1900'den önce	Kâğıthane
35	Azadlı Baruthanesi	1794	Küçükçekmece
36	Küçükçekmece Kibrit Fabrikası	1888-1897	Küçükçekmece
37	Hereke Fabrika-i Humayunu	1845	Körfez
38	Darıca Arslan Osmanlı Anonim Şti.	1910	Darıca
39	Bomonti Bira Fabrikası	1902	Şişli
40	Ayazağa Cendere Su Pompa İstasyonu	1902	Şişli
41	Kuzguncuk Gazhanesi	1864	Üsküdar
42	Üsküdar (Bağlarbaşı) Elektrik Fabrikası	20.yy başı	Üsküdar
43	Paşalimanı Un Fabrikası	1863	Üsküdar
44	Nalbanthane	1841	Üsküdar
45	Sumahan İçki Fabrikası	1875	Üsküdar
46	Üsküdar Matbaası	1803	Üsküdar
47	Makine ve Demir Fabrikası	1845	Zeytinburnu
48	Kazlıçeşme Mensucat Fabrikası	1890	Zeytinburnu
49	Surp Pirgiç Ermeni Hastanesi İmalathaneleri	1834	Zeytinburnu

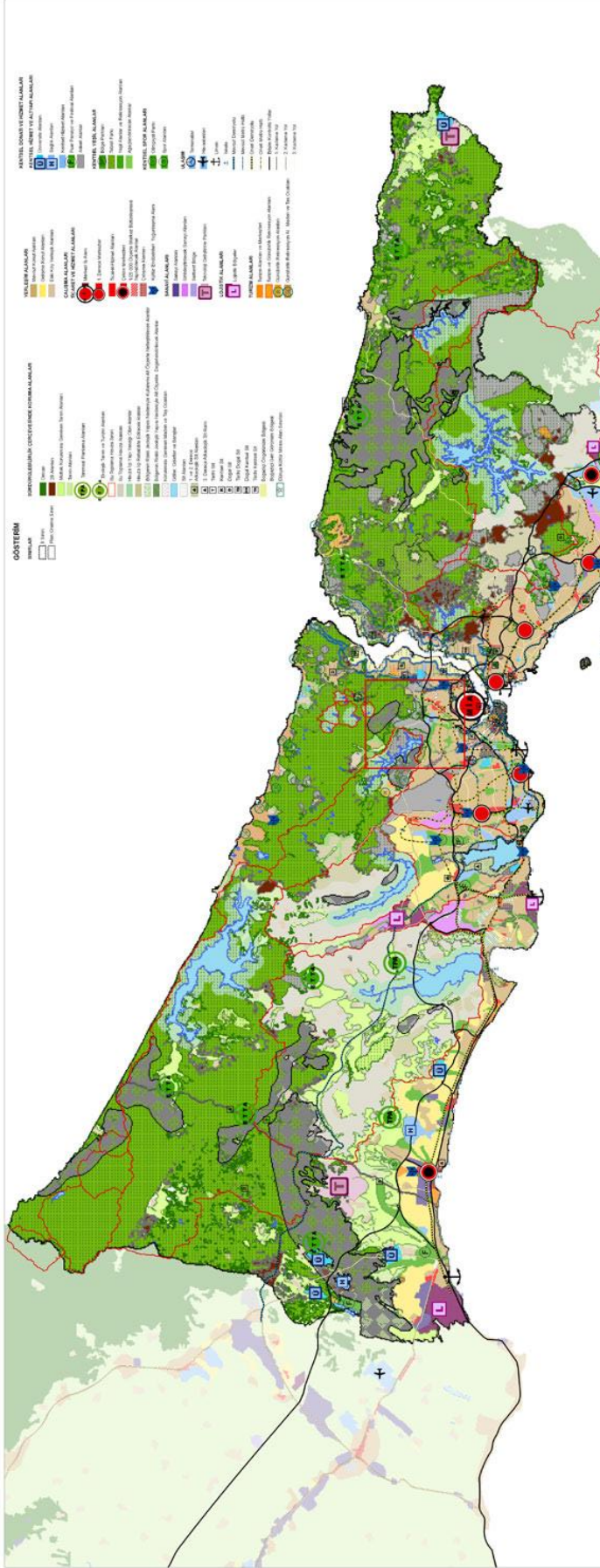
EK 2:Osmanlı'dan 1923'e kadar kurulmuş ve günümüze kadar varlığını fiziki olarak koruyabilmiş sanayi tesisleri



EK 3: Marmara Bölgesi Gelişim Eksenleri



EK 4: Marmara Bölgesi Koruma ve Sanayi Alanları



Ek5: İstanbul Çevre Düzeni Planı



ALİŐVERİŐ MERKEZLERİ	
ADALAR	0
ARNAVUTKÖY	0
BEYKOZ	0
ÇATALCA	0
SULTANGAZİ	0
ŞİLE	0
AVCILAR	1
BAYRAMPAŞA	1
BEYOĞLU	1
ÇEKMEKÖY	1
ESENLER	1
FATİH	1
GAZİOSMANPAŞA	1
KARTAL	1
MALTEPE	1
SARIYER	1
SİLİVRİ	1
TUZLA	1
ZEYTİNBURNU	1
BÜYÜKÇEKMECE	2
KADIKÖY	2
KAĞITHANE	2
SANCAKTEPE	2
SULTANBEYLİ	2
BAĞCILAR	3
BEŞİKTAŞ	3
GÜNGÖREN	3
ÜSKÜDAR	3
BAHÇELİEVLER	4
ESENYURT	4
KÜÇÜKÇEKMECE	4
EYÜP	5
BAŞAKŞEHİR	6
BEYLİKDÜZÜ	6
PENDİK	6
ÜMRANİYE	6
ATAŞEHİR	9
BAKIRKÖY	11
ŞİŞLİ	11

## ÖZGEÇMİŞ

Lisans: (2008-2012) İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü

Yüksek Lisans: (2012-2014) İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı

### Akademik Tecrübe

Araştırma Görevlisi: Gaziantep Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü(2017-)

### **ESERLER:**

#### Uluslararası Hakemli Dergilerde Yayımlanan Makaleler

Ayık, U. (2016). Türkiye'de Alternatif Turizm Faaliyetlerinin Gelişen Bir Kolu Olarak Kaplıcalar: Tuzla İçmeler Örneği. Gaziantep University Journal of Social Sciences, 15(1), 149-169.

Ayık, U., & Avcı, S. (2018). İstanbul'da Sanayisizleşme: Coğrafi Bir Bakış. Asos Journal(65), 505-523.

Ayık, U. (2015). A Gypsy Neighbourhood on The Brink of Transformation: Urban Regeneration in Kuştepe. Turkish Studies 14(10), 1-16.

#### Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında (Proceedings) basılan bildiriler

Ayık, U. (2018). Kuştepe ve Fikirtepe'de Kentsel Dönüşümün Karşılaştırmalı Analizi. Al Farabi II.Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu (s. 190-201). Gaziantep: IKSAD.

Ayık, U. (2014). Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi Örneğinden Hareketle Siyasal Alandaki Hegemonik Söylemin Kentsel Mekâna Yansımaları. Coğrafyacılar Derneği Uluslararası Kongresi Bildiriler Kitabı (s. 780-788). Muğla: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi.

Ulusal bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında basılan bildiriler

Ayık, U., & Avcı, S. (2013). Bir Kentsel Dönüşüm Projesine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği. 4.Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu (s. 397-411). Muğla: KBAM.

Diğer Yayınlar

Ayık, U., & Avcı, S. (2017). Dönüşen İstanbul'da Sanayisizleşmenin Coğrafi Görünümde Yarattığı Değişiklikler Özet Bildiri. III. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu. Kahramanmaraş: AsosCongress.

AYİK, U. (2014). Mekânsal ve Toplumsal Yansımalarıyla Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Projelerine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.