



**T.C. İSTANBUL TİCARET  
ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE İSTANBUL VE KENTSEL  
DÖNÜŞÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ  
( İSTANBUL FİNANS MERKEZİ'NİN  
ÖNEMİ VE DÖNÜŞÜME ETKİSİ )**

**Gökhan Işık TÜTENK**

**Danışman  
Prof. Dr. İbrahim BAZ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
GAYRİMENKUL GELİŞTİRME KENTSEL DÖNÜŞÜM VE PLANLAMA  
ANABİLİM DALI  
İSTANBUL - 2018**

## KABUL VE ONAY SAYFASI

**Gökhan Işık TÜTENK** tarafından hazırlanan **Küreselleşme Sürecinde İstanbul ve Kentsel Dönüşümün Değerlendirilmesi ( İstanbul Finans Merkezi'nin Önemi ve Dönüşüme Etkisi )** adlı tez çalışması 09.07.2018 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde başarı ile savunularak, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Gayrimenkul Geliştirme Kentsel Dönüşüm ve Planlama Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Danışman**

**Prof. Dr. İbrahim BAZ**  
İstanbul Ticaret Üniversitesi

**Jüri Üyesi**

**Doç. Dr. H. Haluk Selim**  
İstanbul Ticaret Üniversitesi

**Jüri Üyesi**

**Dr. Öğr. Gör. Cumhuri Şahin**  
Gebze Teknik Üniversitesi



**Onay Tarihi : 23/07/2018**



**Prof. Dr. Necip ŞİMŞEK**  
Enstitü Müdürü

## AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başka yazarların eserlerinden yararlanmam durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- Kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Bu tezin herhangi bir bölümünü İstanbul Ticaret Üniversitesi'nde veya başka bir üniversitede tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

**Gökhan Işık TÜTENK**



# İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
İÇİNDEKİLER .....	iv
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	iii
TEŞEKKÜR.....	v
ŞEKİLLER.....	vi
ÇİZELGELER.....	viii
KISALTMALAR .....	ix
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR ÖZETİ .....	2
3. KÜRESELLEŞME KAVRAMI.....	3
3.1 Küreselleşme Tanımı .....	3
3.2 Küreselleşmenin Gelişimi .....	3
4. KÜRESEL KENTİN OLUŞUMU .....	5
4.1 Kent Kavramı .....	5
4.2 Kentleşme .....	6
4.2.1 19.Yüzyıl kentleri.....	6
4.2.2 20. yüzyıl kentleri.....	8
4.3 Küresel Kentler .....	11
4.3.1 Ekonomik özellikler .....	13
4.3.2 Sosyal ve kültürel özellikler.....	13
4.3.3 Mekânsal özellikler .....	14
4.3.4 Yönetimsel ve siyasal özellikler.....	15
4.3.5 Çevresel özellikler.....	16
5. REKABET HALİNDEKİ KÜRESEL KENTLER .....	18
5.1 Kentlerin Öne Çıkan Özellikleri .....	18
5.2 Doğu ve Batı Şehirlerinin Karşılaştırılması .....	22
6. İSTANBUL'UN GELİŞİMİ VE YAŞANILAN SÜREÇLER .....	34
6.1 İstanbul'un Sanayileşme Baskısı Altında Gelişimi .....	34
6.2 İstanbul'un Gelişimi ve Planlama Çalışmaları .....	36
6.2.1 Kalkınma planlarında İstanbul öngörüsü .....	37
6.2.2 Bölgesel gelişme ulusal strateji planlarında İstanbul öngörüsü .....	38
6.2.3 Çevre düzeni planı İstanbul öngörüsü.....	38

7. İSTANBUL'UN STRATEJİK DÖNÜŞÜMÜ .....	40
7.1 İstanbul Çevre Düzeni Planına (ÇDP) Genel Bakış	42
7.1.1 Bölgesel konum.....	43
7.1.2 Küresel konum .....	44
7.1.3 ÇDP sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri öngörülleri .....	45
7.1.4 Konut ve yaşam kalitesi .....	49
7.1.5 Ulaşım .....	50
7.2 İstanbul'un Stratejik Dönüşümüne Katkı Sağlayan Projeler	53
7.2.1 Merkezi iş alanlarının (MİA) gelişimi .....	53
7.2.1.1 Zincirlikuyu-Levent-Maslak MİA.....	54
7.2.1.2 Kâğıthane MİA.....	56
7.2.1.3 Havaalanı (Basın Ekspresi Aksı) MİA .....	58
7.2.1.4 Ataşehir-Kozyatağı MİA .....	60
7.2.1.5 Maltepe, Kartal, Pendik MİA .....	62
7.2.2 Sanayiden hizmetler sektörüne geçiş kapsamında gerçekleştirilen projeler .....	64
7.2.3 Teknoloji geliştirme bölgeleri projeleri .....	65
7.2.4 Dış ticaret ve lojistik alanlarının dönüşümü .....	65
7.2.5 Metropolitan ulaşım projeleri.....	67
7.3 İstanbul'da Stratejik Dönüşüm Kapsamında Başlatılan ve Gerçekleştirilen Kentsel Dönüşüm Projeleri	70
7.3.1 Tarlabası kentsel dönüşümü.....	71
7.3.2 Süleymaniye kentsel dönüşümü.....	74
7.3.3 Fikirtepe kentsel dönüşümü .....	77
7.4 İstanbul'un Stratejik Dönüşümünde Hizmet Sektörlerinin Geleceği (Finans Merkezi )	83
8. İSTANBUL FİNANS MERKEZİ PROJESİ.....	86
8.1 İstanbul Finans Merkezi Projesinin Önemi	86
8.2 Finans Merkezlerinin İFM ile Karşılaştırılması	87
8.3 İFM Stratejisi, İdari Yapılanma ve Eylem Planına Genel Bakış	93
8.4 Fiziksel Altyapının Geliştirilmesi	95
9. SONUÇ .....	103
KAYNAKLAR .....	106

# ÖZET

**Yüksek Lisans Tezi**

## **KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE İSTANBUL VE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ ( İSTANBUL FİNANS MERKEZİ'NİN ÖNEMİ VE DÖNÜŞÜME ETKİSİ )**

**Gökhan Işık Tütenk**

**İstanbul Ticaret Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü  
Gayrimenkul Geliştirme Kentsel Dönüşüm ve Planlama Anabilim Dalı**

**Danışman: Prof. Dr. İbrahim Baz**

**2018, 111 sayfa**

Ülkelerin birbiriyle olan ilişkilerini etkilemesi ve birçok açıdan birbirine bağımlı hale getirmesi bakımından oldukça önemli bir kavram olan küreselleşme, tüm dünyayı etkilemektedir. Küresel ölçekte teknolojik, ekonomik ve kültürel bağıllık olarak tanımlanması mümkün olan küreselleşme kavramının en çarpıcı etkileri ise her bakımdan gelişmenin ve ilerlemenin fiziksel göstergesi olan kentlerde görülmektedir. Dünya nüfusunun yaklaşık yarısının şehirlerde yaşadığı ve şehirleşmenin hızlı bir şekilde devam ettiği dikkate alındığında küreselleşmenin etkileriyle birlikte şehirlerin boyutları ve ülke ekonomisine yaptıkları katkı artmaktadır. Küresel olarak değerlendirildiğinde şehirlerin Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'ya (GSYH) etkisi %80 'den fazladır. Bu durum küresel işletmelerin, yatırım planlarında ülke bazlı hareket etmek yerine şehir bazlı hareket etmesine sebep olmakta, şehirlerin ülke ve dünya ekonomisindeki önemini artırmaktadır.

Londra, New York, Tokyo gibi gelişmiş şehirler küreselleşme yarışında pozisyonlarını korumak isterken gelişmekte olan ekonomilerin bulunduğu şehirler rekabette öne geçmek için yeni düzenlemeler yapmaya devam etmektedirler. Ancak rekabetin devam ettiği ortamda büyük fırsatlar olduğu kadar önemli risklerle karşılaşılması kuvvetle muhtemeldir.

Bu çalışmanın amacı İstanbul'un küresel rekabette öne geçmesi için planlanan ve uygulanmaya başlanılan stratejik dönüşümün değerlendirilmesidir. Çalışma kapsamında, projeler ile İstanbul'un finans merkezi olarak yapılanmasına yönelik plan, proje ve yatırım kararları değerlendirilerek söz konusu gelişmelerin kentsel dönüşüme etkisini ortaya koymak, bu dönüşüm süreciyle ilgili görüş ve önerileri paylaşarak sürece katkı sağlamak hedeflenmiştir.

Çalışma kapsamında küreselleşme ve küresel kent kavramları açıklanarak, küresel kent sıralamasında kullanılan çeşitli bileşenlerden bahsedilmekte, doğu batı şehirlerinin karşılaştırılması yapılmaktadır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde

küresel rekabette öne çıkmak için İstanbul'un dönüşüm sürecinde yapılan planlama çalışmaları ve bu planlama çalışmalarına bağlı olarak İstanbul metropoliten alanında gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamalarından bahsedilmektedir. Son olarak kalkınma hedeflerine bağlı olarak İstanbul'un Finans Merkezi olarak yapılanmasının önemi vurgulanarak hazırlanan Finans Merkezi stratejisi doğrultusunda yapılan fiziksel altyapı çalışmaları değerlendirilmekte ve konuyla ilgili görüş ve öneriler paylaşılmaktadır.

Çalışmada yer alan tanım ve değerlendirmeler için çeşitli yüksek lisans ve doktora tez çalışmalarından, küresel kentlerle ilgili küresellik endekslerinden, belediyelerin açıkladığı veriler ile özel şirketlerin hazırladıkları sektör raporlarından ve Finans merkezi projesiyle ilgili olarak da İstanbul Finans Merkezi Stratejisi Eylem Planı'ndan faydalanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Finans merkezi, kentsel dönüşüm küreselleşme, küresel kent,

# **ABSTRACT**

**M.Sc. Thesis**

**ASSESSMENT OF İSTANBUL AND URBAN TRANSFORMATION IN THE  
COURSE OF GLOBALIZATION  
( IMPORTANCE AND EFFECTS OF İSTANBUL FINANCIAL CENTER ON  
URBAN TRANSFORMATION )**

**Gökhan Işık Tütenk**

**İstanbul Commerce University  
Graduate School of Applied and Natural Sciences  
Department of Real Estate Development and Planning**

**Supervisor: Prof. Dr. İbrahim Baz**

**2018, 111 pages**

Globalization, which is a very important concept in terms of affecting relations between countries and making them dependent on each other in many ways, affects the whole world.

The most striking effects of globalization, which can be described as technological, economic and cultural cohesion on a global scale, are seen in cities with physical indicators of development and progression from every aspect. Considering the pace of urban sprawl and the fact that half of the world's population lives in cities, the size of the cities and contribution of cities to their country's economy is increasing with the impact of globalization.

When assessed globally, the effect of cities on the Gross Domestic Product (GDP) is over 80%. This causes global companies to act on city-basis with their investment plans instead of acting on a country basis, increasing the role and importance of cities in the country and world economy.

Developed cities such as London, New York, and Tokyo continue to make new arrangements to advance ahead of cities in developing economies where they want to keep their positions in the globalization race. However, it is highly probable that the competition will continue to face significant risks as well as great opportunities.

The purpose of this study is to evaluate the plans, projects and investment decisions of Istanbul as a financial center and to show the effect of urban transformation on the said developments and to share opinions and recommendations related to this transformation process which will contribute to the process in whole.

Within the scope of the study, the concepts of globalization and global city are explained, the various components used in the global city rankings are mentioned,



and the comparison of eastern and western cities is made. In the later part of the study, ongoing urban transformation and planning studies taking part in İstanbul metropolitan area, to get İstanbul a better position in global rankings are discussed. Finally, based on the development goals, emphasizing the importance of structuring İstanbul as a financial center, the physical infrastructure studies made in line with the finance center strategy are evaluated and opinions, suggestions related to the subject are shared. For the definitions and evaluations included in the study, various graduate and doctoral thesis studies, global city indexes, datas published by the municipalities, sector reports prepared by private companies and İstanbul Financial Center Strategy Action Plan are used.

**Key Words:** Financial center, global city, globalization, urban transformation, ,

## TEŞEKKÜR

Bu alıőmanın gerekleőtirilmesinde, iki yıl boyunca değerli bilgilerini benimle paylaőan, saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Dr. İbrahim BAZ'a, alıőmam boyunca benden bir an olsun yardımlarını esirgemeyen, tım zorlukları benimle gögüsleyen ve hayatımın her evresinde bana destek olan değerli aileme sonsuz sevgi ve teőekkürlerimi sunarım.

Gökhan Işık Tütenk  
İSTANBUL, 2018



## ŞEKİLLER

	Sayfa No
Şekil 5.1. Fiziki sermayenin küresel rekabetle ilişkisi .....	24
Şekil 5.2. Fiziki sermayenin ekonomik güç ile ilişkisi .....	25
Şekil 5.3. Beşeri sermaye küresel rekabet skoru ilişkisi .....	29
Şekil 5.4. Nüfus yoğunluğu küresel rekabet skoru ilişkisi.....	31
Şekil 5.5. Küresel şehirler endeksi .....	32
Şekil 7.1. Marmara bölgesi alt bölgeleri .....	43
Şekil 7.2. İstanbul’da sanayinin desantralizasyonu.....	46
Şekil 7.3. İstanbul merkezler kademelenmesi.....	49
Şekil 7.4. İstanbul deprem haritası .....	50
Şekil 7.5. Büyükdere Caddesi hava fotoğrafı.....	54
Şekil 7.6. Zincirlikuyu-Levent-Maslak MİA konut fiyatları değişimi.....	55
Şekil 7.7. Cendere Caddesi hava fotoğrafı.....	57
Şekil 7.8. Kâğıthane MİA konut fiyatları değişimi.....	57
Şekil 7.9. Basın Ekspres Aksı uydu görüntüsü .....	59
Şekil 7.10. Havaalanı MİA konut fiyatları değişimi .....	60
Şekil 7.11. Ataşehir-Kozyatağı aksı uydu görüntüsü.....	61
Şekil 7.12. Ataşehir Kozyatağı MİA. konut fiyatları değişimi .....	62
Şekil 7.13. Maltepe-Kartal-Pendik MİA uydu görüntüsü.....	63
Şekil 7.14. Maltepe-Kartal-Pendik MİA konut fiyatları değişimi .....	63
Şekil 7.15. Tarlabası yenileme alanı .....	72
Şekil 7.16. Süleymaniye’de dünya mirası listesine alınan tarihi alanlar.....	75
Şekil 7.17. Süleymaniye yenileme alanı etapları .....	76
Şekil 7.18. Süleymaniye kentsel dönüşüm alanı arsa rayiç değer değişimi.....	77
Şekil 7.19. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı konum .....	78
Şekil 7.20. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı mahalle sınırları .....	79
Şekil 7.21. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı bina durumu. ....	80
Şekil 7.22. Fikirtepe karakter bölgeleri.....	81
Şekil 7.23. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı arsa rayiç değerleri değişimi.....	82
Şekil 7.24. Fikirtepe konut fiyatları değişimi .....	83
Şekil 8.1. Türkiye’ye yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırım miktarı .....	87
Şekil 8.2. İstanbul’un finans merkezleri ile karşılaştırılması.....	90
Şekil 8.3. İstanbul’un düzenleyici ortam performansı .....	92
Şekil 8.4. İstanbul’da yaşama maliyetinin diğer merkezler ile karşılaştırılması.....	93

Şekil 8.5. İFM yapılanmasında öne çıkan bölgeler.....	96
Şekil 8.6. İFM kapsamında öne çıkan bölgeler ve karayolu yatırımları ilişkisi .....	97
Şekil 8.7. Öne çıkan bölgelerin raylı sistem yatırımları ile ilişkisi.....	98
Şekil 8.8. İstanbul A sınıfı ofis piyasası boşluk oranları. ....	99
Şekil 8.9. Ofis kiralari birim m <sup>2</sup> değişimleri .....	100
Şekil 8.10. İstanbul konut fiyatlarındaki değişim oranları.....	101



## ÇİZELGELER

	Sayfa No
Çizelge 4.1. 20. Yüzyıl kentlerinin, sanayi dönemi kentlerinden farkları	11
Çizelge 4.2. Küresel kentlerin özellikleri	12
Çizelge 5.1. DYSY'nin ve yüzdesel değerlerin dağılımı	20
Çizelge 5.2. Ülkelere yapılan DYSY tutarları 1962-1988 yılları	20
Çizelge 5.3. Ekonomik olarak en güçlü ilk otuz şehir sıralaması	27
Çizelge 7.1. İstanbul nüfusunun AB ülkeleri ile karşılaştırılması	44
Çizelge 7.2. Kademelenme çalışması hizmetler sektörü ve finans sektörü	45
Çizelge 7.3. İş gücü değişim oranları	47
Çizelge 7.4. İstanbul hizmet sektörünün ilçelere göre dağılımı	48
Çizelge 7.5. İstanbul temel ulaşım istatistikleri	51
Çizelge 7.6. İstanbul temel ulaşım istatistikleri	52
Çizelge 7.7. İnşaatı tamamlanan raylı sistem hatları	69
Çizelge 7.8.. İnşaatı devam eden raylı sistem hatları	69
Çizelge 7.9. Tarlabası yenileme alanındaki binaların durumu	72
Çizelge 8.1. Dünyanın ekonomik olarak en güçlü ilk on şehri	86
Çizelge 8.2. Küresel finans merkezleri endeksi ilk yirmi şehir	88
Çizelge 8.3. Finans merkezlerinin bulunduğu ülkelerde GSYH tutarları	89
Çizelge 8.4. Finans merkezlerinin bulunduğu ülkelerde DYSY miktarları	90

## KISALTMALAR

AVM	Alışveriş Merkezi
ÇDP	Çevre Düzeni Planı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DYSY	Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı
E5	Otoyol
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
HKFE	Hedonik Konut Fiyat Endeksi
IMF	Uluslararası Para Fonu
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İFM	İstanbul Finans Merkezi
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
KFME	Küresel Finans Merkezleri Endeksi
KİT	Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KTVKK	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
MİA	Merkezi İş Alanı
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
TEM	Otoyol
TGB	Teknoloji Geliştirme Bölgesi
TUVİMER	Türkiye Veri İşleme Merkez
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

# 1. GİRİŞ

Günümüzde dünya nüfusunun yaklaşık yarısının şehirlerde yaşadığı ve şehirleşmenin hızlı bir şekilde devam ettiği dikkate alındığında şehirlerin ülke ekonomisine yaptıkları katkının sürekli olarak arttığı görülmektedir. Küresel olarak değerlendirildiğinde şehirlerin GSYH'ye etkisi %80'i aşmıştır. Bu bakış açısıyla değerlendirildiğinde şehirler, ulusal ekonomilere yaptıkları katkılardan dolayı bölgesel ve ulusal kalkınmada daha etkin hale gelmektedir. Bu durum küresel işletmelerin yatırım planlarında ülke bazlı hareket etmek yerine şehir bazlı hareket etmesine ve dünyanın çeşitli metropollerini arasında rekabetin artmasına neden olmaktadır. Şehirler, küresel rekabette üst sıralara çıkmak için yönetsel, sosyal, kültürel ve mekânsal olarak çeşitli değişimlere uğramaktadırlar. Bu bağlamda dünya şehirlerinde yaşanan değişimlere paralel olarak kentleşmenin en yoğun yaşandığı, ülke ekonomisine en büyük katkıyı sağlayan ve Türkiye'nin küresel ekonomiye açılmasında en önemli şehri olan İstanbul'da yaşanan değişim ve dönüşüm sürecinin değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Bu çalışma ile İstanbul'un stratejik planlama çalışmalarında da değinildiği gibi küresel rekabette öne çıkmak amacıyla gerçekleştirilen finans merkezi yapılanmasının küresel ekonomi merkezleri ile karşılaştırarak, yapılanmanın riskli, güçlü yanlarını değerlendirmek ve devam eden kentsel dönüşüm süreciyle ilgili önerileri paylaşarak sürece katkı sağlamak amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda rekabet halindeki küresel kentlerin özellikleri dikkate alınarak, küresel rekabette İstanbul'un öne çıkması için başlatılan Finans Merkezi yapılanmasından beklenen faydayı sağlamak için geliştirilmesi gereken özellikler üzerinde durulmuştur. Gayrimenkul geliştirme modeli olarak uygulanan finans merkezi modeliyle ilgili yapılan planlama çalışmaları ve uygulamalar değerlendirilerek görüş ve öneriler paylaşılmıştır.

Yapılan çalışmada ele alınan konulara ilişkin olarak, literatür araştırmaları yapılmış, ekonomik kalkınma verilerinin ortaya konulması için küresel finans kurumlarının raporları incelenmiş, İstanbul'un planlama çalışmaları hakkında Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi plan notlarından faydalanılmıştır.

Yapılan çalışma 8 ana bölümden oluşmakta olup, tezin 2. ve 3. bölümlerinde küreselleşme kavramı tanımlanmış, küreselleşmenin gelişimi aktararak, küresel kent oluşumunun ortaya konması için kent ve kentleşme kavramları ile 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl kentlerinde meydana gelen değişiklikler aktarılmıştır. 4. bölümde küreselleşme sürecinde rekabet halindeki kentler tanımlanarak, rekabette öne çıkan kentlerin küreselleşme sürecinde uğradığı değişimler incelenmiştir. 5. Bölümde Küreselleşme sürecinde yapılan planlama çalışmaları aktarılmış, İstanbul'un kentleşmesi ve planlama sistemleri hakkında bilgiler verilmiştir. 6. Bölümde yapılan planlar dahilinde İstanbul'un Stratejik dönüşümü ile ilgili inceleme ve değerlendirmeler paylaşılmıştır. Tezin ilerleyen bölümlerinde İstanbul'un finans Merkezi olma potansiyeli ve proje hakkında bilgiler verilerek gayrimenkul geliştirmede finans merkezi modeli aktarılmış, sonuç bölümünde uygulanan model ile ilgili görüş ve değerlendirmeler aktarılmıştır.

## 2. LİTERATÜR ÖZETİ

Yaşamımızı önemli ölçüde etkileyen küreselleşme kavramı ve kavramın etkileri ile ilgili bol miktarda kaynak mevcuttur (Albarow ve King 1990). Fikir ve ürünlerin paylaşılması olarak tanımlanan kavramın, üretim şekillerini etkileyerek üretim biçimlerini değişime uğrattığını ortaya koymuşlardır Batiz ve Romer (1991), artan üretim faaliyetlerinin pazar ihtiyacı doğurarak ülkeler arası işbirliğini artırdığını, oluşan ülkelerarası ağ ile ekonomik aktivitenin arttığını belirtilen bir çalışma yapmışlardır. Sassen, (1991) küresel ticaretin artması sonucu küresel şehir ağlarının oluştuğunu ve küresel şehirlerin meydana geldiğini ortaya koymuştur. Sassen, New York, Londra, Tokyo şehirlerde biriken sermayenin söz konusu şehirlerin finans hizmetlerinde uzmanlaşmasına neden olduğunu belirtmiştir. Bu çalışmayla birlikte kentlerin, gelişim sürecinde geçirdikleri dönüşümlerle ilgili çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Pirenne (1994) ortaçağ kentleri gelişimi ile ilgili incelemeler yapmış kentleri sanayi öncesi, sanayileşmekte olan ve sanayi sonrası kentler olmak üzere farklı kategorilere ayrılarak incelenmiştir. Sjoberg. vd. (2002), Thomas (2002) sanayi öncesi ve sonrası kentlerin farklılıklarını ortaya koymak için üretim, çalışma biçimleri, politika, düşünce tarzı, mekânsal değişim gibi çeşitli sınıflandırmalar üzerinden karşılaştırma yapmış, küreselleşme sürecinde kentlerin üretim şekillerinin bilgi paylaşımına dayandığını ve hizmetler sektörüne dönüşüm tüm hızıyla devam ettiğini belirtmiştir.



### 3. KÜRESELLEŞME KAVRAMI

#### 3.1 Küreselleşme Tanımı

Kökünü eskilere dayanan bir kavram olmasına karşın günümüzde sıkça bahsedilen bir kavram olan küreselleşme kavramı ilk olarak 1960'lar da ortaya çıkmıştır. Özellikle 1980'lerde artan küreselleşme söylemleri ile birlikte kavram, daha sık kullanılır hale gelmiştir (Bozkurt, 2000).

Küreselleşme, İngilizce "Globalization" kavramının karşılığı olarak dünya görüşü, fikir ve ürünlerin paylaşımına bağlı olarak uluslararası birleşme sonucu gelişen bir kavram olarak tanımlanmaktadır (Albarow ve King, 1990)..

Diğer bir ifadeyle, maddi ve manevi değerlerin ulusal sınırları aşarak dünya çapında yayılması anlamına gelmektedir(Topal ve Akyazı, 1997).

Artan mal ve üretim piyasalarının entegrasyonu şeklinde tanımlanabilen kavram tam entegrasyonun sağlanması, uluslararası hizmet ve ürünlerin; sermaye, teknoloji ve işgücü kullanımında engellere takılmadan kullanılması şeklinde tarif edilebilir. Görüş birliğine varılmış bir tanım olmamakla birlikte tanımlamalardan anlaşıldığı üzere kavram, ulusal ekonomilerin birbirine daha bağımlı olması, uluslararası iletişim ve ilişkilerde sınırların aşarak gelişim sağlanmasını ifade etmektedir.

Küreselleşme; ideolojik, ekonomik ve siyasi olarak birbirine daha çok benzeyen ve bütünleşmiş bir dünya oluşturmaktadır (Koray, 1997). Ekonomik piyasaların ulusal sınırları aşarak uluslararası bir yapıya kavuşmasına, ekonomik piyasalardaki rekabetin artmasına ve ulusal ekonomilerin birbirine daha bağımlı hale gelmesine sebep olmaktadır. Ekonomik bağımlılıkla birlikte uluslararası alanda hizmet, işgücü paylaşımı uluslararası kültür ve tek çeşit küresel alan oluşmasına sebep olmaktadır.

Uluslararası Para Fonu (IMF) 2000'li yıllarda küreselleşmenin temel yönlerini; ticari ilişkiler ve işlemlerin artması, nakit ve yatırımların daha rahat hareket edebilmesi, insanların uluslararası hareket ve göç imkânlarının kolaylaşması ve bilginin paylaşılması olmak üzere 4 maddede tanımlamıştır (Self Study History, 2016).

#### 3.2 Küreselleşmenin Gelişimi

Ülkeler arası bağımlılık, artan dünya ticareti, birbirine bağlı finans merkezlerinin oluşması, liberalleşme, yerel kültürün yerini yerel politikalara bırakması olarak tanımlanabilen küreselleşme sürecinde özellikle 19.yüzyılda yaşanan gelişmeler büyük önem arz etmektedir. Sanayi devriminden önce ülkeler ve kıtalar arası ticaret ilişkileri incelendiğinde ticaretin daha çok toplumların küçük bir kesimini ilgilendirdiği, lüks ürünler üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Sanayi devrimi öncesi büyük uygarlıkların, imparatorlukların ve ekonomilerin belirli bölgelerde sıkıştığı görülmektedir. Mezopotamya medeniyetlerinin Fırat Dicle arasında etkili olduğu, Roma İmparatorluğunun Akdeniz çevresinde etkili olduğu, ipek yolunun ise Çin'den başlayıp Hindistan'dan geçerek Akdeniz'den Karadeniz'e uzandığı bilinmektedir (Self Study History, 2016). Bu dönemlere ilişkin ticari bağların hiçbiri günümüzde olduğu gibi dünyanın çeşitli yerlerinde bulunan uygarlıkları birbirine

bağlayamamıştır. 19.yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi, bilgi paylaşımı dünya ekonomisinin doğuşunun temel taşı olmuş, kapitalizmi kuvvetlendirerek küresel kapitalizmi doğurmuştur. Sanayi Devrimi öncesi yaşanan gelişmeler, küreselleşme kavramının doğmasına neden olan basamaklar olmakla birlikte, küreselleşme sürecinin hızlanmasına neden olan en önemli faktör, Sanayi Devrimidir.

Sanayi Devrimi, hızlı üretime olanak sağlayarak birçok ürünün fiyatının düşmesine sebep olmuştur. Büyük çaplı üretim hareketleri sanayi şehirlerinin meydana gelmesine neden olmuş, sanayileşen ülkelerin güçlenmesi ile ülkelerarası güç dengesinin değişerek ülkeler arası rekabeti artırmıştır.

Ucuz üretim ve pazar ihtiyacı küresel olarak ilişkilerin gelişmesine ve ülkelerin birbirine entegre olmasına yol açmıştır. Ekonomik ilişkilerin ve ülkeler arası entegrasyonun artması ürün fiyatlarının düşmesini sağlayarak orta halli vatandaşların tüketim alışkanlıklarının artmasına neden olarak tüm dünyada ekonomik aktiviteyi artırmıştır (Batiz ve Romer, 1991).

Tüm bu gelişmeler, dünya genelinde finansal sistemin kurularak ekonomik piyasaların birbirine daha bağımlı hale gelmesine yol açmıştır.

Sanayi Devrimi'ne bağlı olarak meydana gelen siyasal ve ekonomik gelişmeler ikinci Dünya savaşına neden olmuştur. Savaş sonrası küresel ticaretin ve ülkeler arası borç ilişkilerinin düzene sokulması için imzalanan Bretton Woods anlaşması, savaşın galibi olan Amerika Birleşik Devletleri'ni dünya ekonomisinde lider konuma getirmiştir. Ancak 1970'lerin başından itibaren ülke ekonomilerinde meydana gelen kırılganlıklarla birlikte, kurulan sistem değişmiş, oluşan boşluk büyük ölçüde Amerikan uluslararası sanayi kuruluşları ve bankaları tarafından doldurulmuştur (Harp Akademileri, 1992). Bu dönemde uluslararası ekonomik düzen belirli ölçüde büyük sanayi kuruluşlarının genel merkezlerinden yönetilmiştir. 1980'lerde 3. Dünya ülkelerinin almış oldukları kredileri ödeyememeleri üzerine meydana gelen ekonomik kriz ile birlikte şirketlerin pazar yüzdesi büyük ölçüde düşmüş fakat bu gelişmelere rağmen uluslararası ekonomi parçalanmamıştır (Sassen, 1991). Bunun sebebi küresel ekonominin coğrafi olarak bağımsız ancak küresel olarak entegre olacak şekilde geçirdiği dönüşümdür. 1990'larda siyasi kutuplaşmanın ortadan kalkmasıyla birlikte çok uluslu yabancı kuruluşlar ülke ekonomilerinde oldukça önemli bir konuma gelmiştir. Bu gelişmeler çalışma koşullarında dönüşüme sebep olarak uzmanlık sisteminin önemini artırmıştır. Farklı ülkelerde yer alan önemli şehirler değişime uğramıştır. Şehirlerin rollerindeki bu değişimler uluslararası ekonomik aktivite ve şehir tanımında önemli değişimlere neden olarak "Küresel Kent" olarak tanımlanan yeni bir kavramın ortaya çıkmasına ve kentler arası rekabetin artmasına neden olmuştur.

## 4. KÜRESEL KENTİN OLUŞUMU

Küreselleşmenin etkisiyle Dünya genelinde kentler, daha fazla insan ve yatırım çekmek için yeni pazarlama stratejileri ve yeni kent imajı oluşturma hedefleri doğrultusunda mekânsal ve işlevsel olarak değişime uğramaktadırlar. Kentler meydana gelen bu değişimler sonunda uluslararası faaliyetlerin toplandığı merkezlere yani küresel kentlere dönüşmektedir. Ancak kentlerin bu değişim süreçlerinin açıklanabilmesi için kent ve kentleşme kavramlarının açıklanması, bu kavramları etkileyen süreçlerin incelenmesi gerekmektedir.

### 4.1 Kent Kavramı

Evrensel olarak yapılmış bir tanım bulunmamakla birlikte Kent kavramı için çeşitli tanımlamalar mevcuttur. Kent: Tüm vatandaşlar için siyasal, toplumsal, ekonomik, yönetsel alanın var olduğu yaşam alanıdır (Akkoyunlu ve Mengi, 2007). Başka bir tanıma göre Kent: Sınırları belirli olan özgürlükler sistemidir. Mekânsal olarak kent: İnsanın hayatını devam ettirebilmek için oluşturduğu en büyük ve en önemli fiziki üründür (Cansever, 1996). Kent: Belirli nüfus yoğunluğuna sahip toplumlarda karşılanabilecek olan, ekonomik, fizyolojik, kültürel, sosyal ihtiyaçların belirli ölçüler çerçevesinde karşılandığı yerleşme mekânları olarak da tanımlanabilmektedir (İsbir, 1991). Genel olarak kentlerin yapıları, özellikleri ve işlevleri farklı olduğu için yapılan tanımlamalarda kentlerin farklı işlev ve özellikler ön plana çıkarılmaktadır. Kentler tanımlanırken teknolojik gelişimi ön planda tutarak kentleri sanayi öncesi, sanayileşmekte olan ve sanayi sonrası kentler olmak üzere üç sınıfa ayırarak tanımlamıştır (Sjoberg vd. 2002). Diğer bir kent tanımlamasında ise kentler köleci, feodal, sosyalist ve kapitalist olmak üzere gruplandırılmıştır (Keleş, 1990). Başka bir tanımlamada kentler tüccar sınıf, burjuva sınıfı gibi iktisadi durumunu göz önünde bulundurarak sınıflandırılmıştır (Pirenne ve Karadeniz, 1994).

Kent Kavramına yönelik birden fazla tanımlama mevcuttur. Ancak yapılan kent tanımlamaları birbirleriyle benzerlikler taşımaktadır. Bu tanımlamalar içerisinde belirtilen beş temel özellik aşağıda belirtilmektedir.

1. Üretim özelliği: Tarım dışı üretimin büyüklüğü ile.
2. Büyüklük: Nüfus büyüklüğü ile.
3. Yoğunluk: Birim alandaki nüfus ile.
4. Heterojenlik: Gelişim, yapılanma ve görünümdeki çeşitlilik ile.
5. Bütünleşme: İletişim yoluyla gerçekleşen insan ilişkilerinin söz konusu coğrafi alana ne şekilde dağıldığı ve bu ilişkilerin yoğunluğunu gösteren değişkenlik ile.

Belirtilen özellikler, kentlere ilişkin bazı tanımlamalar getirmekle birlikte karmaşık ve geniş bir kavram olan kent tanımını daraltmaya çalışmakta ancak dinamik bir yapı olarak sürekli değişen kent kavramıyla birlikte değişmektedir.

Değişen tanımlamalara rağmen tarihsel süreç içerisinde değişim göstermeyen tek özellik binlerce, milyonlarca insanı bir araya toplayan kentlerin çekim kuvvetidir.

Çekim kuvveti, kente gelen her bir birey ve inşa edilen her yeni yapı ile artış göstermekte, insanları yoğun, gürültülü ve karmaşa içindeki şehirlere çekmeye devam etmektedir. Günümüzde gelişen teknolojik imkânlar doğrultusunda ulaşım maliyet ve sürelerinin azalmasına rağmen kentlerin çekim gücü artarak devam etmektedir.

## 4.2 Kentleşme

Günümüzün modern kentlerinin kökenleri oldukça eski tarihlere dayanmaktadır. İçinde bulunduğumuz dönem kentleri ile ilk kent yapılanmaları karşılaştırıldığında kentlerin boyutlarının işlevlerinin ve yapılarının değişime uğradığı, bununla birlikte ilk kent yapılanması ile günümüz kentleri arasında bir miras ilişkisi olduğu görülmektedir (Huot vd. 2000).

Kentleşme süreci incelendiğinde temel olarak dört ana evreden söz etmek mümkündür. Bu evreler sırasıyla aşağıda yer almaktadır.

1. İnsanların bir arada toplanarak yerleşmesi
2. Sanayi öncesi kentin doğuşu
3. Sanayi kentinin doğuşu
4. Metropollerin (Küresel Kentlerin) oluşumu

### 4.2.1 19.Yüzyıl kentleri

Kentlerin ortaya çıkması ve gelişim süreci uygarlığın başlangıcına kadar uzansa da, kentlerin sosyal anlamda büyük dönüşümleri 19. yüzyılda gerçekleşmiştir.

19. yüzyılda yaşanan kentleşme süreci değerlendirildiğinde; kırsal kesimden kente göçlerin artış gösterdiği nüfus artışının yaşandığı bir süreçten bahsetmek gerekmektedir. Bu süreç içerisinde uzmanlaşma, farklılaşma ve örgütlenmeye bağlı olarak, tarım faaliyetleri azalmış, sanayileşme süreci hızlanmıştır. Üretim ve ticari faaliyetlerdeki değişim kent yapısının da değişmesine sebep olmuştur. Sanayileşmenin hızlanması ucuz iş gücünün şehir çeperlerinde kümelenmesine neden olmuştur. İş gücü ve sanayinin şehir çeperlerine kayması, ulaşım maliyetleri ve barınma ihtiyaçlarının karşılanması için işçi kentlerinin doğmasına neden olmuştur. Dolayısıyla kentlerin gelişmesi ve yayılması sanayileşme ile bağlantılıdır (Keleş, 1990). Ancak tüm kentlerin sanayileşme sürecinden farklı seviyede etkilenmesi kentlerin farklı şekillerde gelişmesine neden olmuştur. Bu farklılaşma, sanayileşmiş kentler ile sanayisi gelişmemiş olan kentler arasındaki ilişkinin yapısını etkilemiştir. Sanayisi gelişmiş ülkelerdeki kentsel yapı “metropoliten kent” olarak, gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel yapı ise: “tek hakim kent” (primate city) olarak tanımlanmıştır (Çadırcı, 2006). Sanayisi gelişmiş kentler ile diğer kentler arasındaki etkileşimin artması sonucunda köy-kasaba-şehir ilişkisi bozulmuştur. 19. yüzyılda gelişmiş kentlerde artan ham madde ihtiyacı ve tüketim, kentlerin çevre kentlerle olan ticari ilişkilerinin değişmesine neden olmuştur. Ham madde ve tüketim ürünleri ticaretinin gemilerle yapılması, ardından da demiryolu ile dağıtılması liman şehirlerinin ve demiryolu hattının geçtiği şehirlerin çok fazla büyümesine, diğer

şehirlerin de küçülmesine neden olmuştur. Bu süreç içerisinde köyler kasabalara, kasabalar kentlere, kentler ise günümüz kentlerinin en gelişmiş hali olan metropollere dönüşmüştür. Ancak söz konusu gelişim ve büyüme süreci oldukça hızlı bir şekilde gerçekleşmiş olup süreç içerisinde yerleşim yerlerinin hiçbirisi büyümenin hızına ayak uyduracak şekilde örgütlenememiştir (Stevenson, 2003).

On dokuzuncu. yüzyılda İngiltere başta olmak üzere Avrupa ülkelerinin de sanayileşme sürecine girmesiyle, kentleşme hız kazanarak etkisini göstermiştir. 1850'den itibaren Avrupa'da kentleşme oranı % 60 artmıştır (Dinçer, 2014). Bu bilgiler ışığında değerlendirildiğinde 20. yüzyılın modern kentlerinin 19. yüzyılda sanayileşme sürecine bağlı olarak geçirdiği değişim sonucu oluştuğu görülmektedir (Bairoch ve De Jericho, 1985). Ancak kentlerin dünya genelinde geçirdiği değişim Avrupa ve Amerika örnekleri değerlendirildiğinde benzerlik göstermesine karşın, üçüncü dünya ülkelerindeki kentsel gelişim 19. yüzyılda hızlanan sanayileşmeden kaynaklanmamıştır. Kentlerde meydana gelen nüfus birikimleri kırsal alandan kente çalışmaya gelen nüfus nedeniyle gerçekleşmemiştir. Bu ülkelerin sosyal yapıları, doğal nüfus artışını beraberinde getirmiş ve bu nüfus artışı sadece kentlerde değil kırsal alanlarda da yaşanmıştır (Stevenson, 2003). Dünya genelinde sanayileşme, kentsel yaşamı bir istisnadan kurala dönüştürmüş ve sosyal yapı değişime uğramıştır. Sanayileşmeyle birlikte ekonomik yapı kent sınırlarının dışına taşmış ve başarıya önem veren bir sınıf sistemi ortaya çıkmıştır (Sjoberg vd. 2002). İmalatın ve üretimin hızla gelişmesi, çalışan iş gücü ihtiyacını artırarak ücretlerin artmasına sebep olmuştur. Bu gelişmelere bağlı olarak kırsal kesimde yaşayan nüfus kentlere yönelmiştir. Yaşanan bu nüfus hareketleri ile kentlerde nüfus büyük oranda artmış ve bu artış proletaryayı meydana getirmiştir (Engels, 2007).

Kent merkezinde yaşanan hızlı kentleşmeyle birlikte düşük standartlı ve kalitesiz konut üretimi artış göstermiştir. Bu dönemde arsa fiyatlarının artış göstermesi nedeniyle mümkün olduğunca yüksek katlı çok sayıda birim içeren konut inşa edilmiştir. Böylelikle işçi sınıfından orta ve üst sınıflara kadar geniş bir kesimi kapsayan sıra evler, pansiyon türü konutlar ve en niteliksiz barınma biçimi olan tek hacimli konutlar ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelere rağmen artan konut talebi karşılanamamış, artan talebi karşılamak için konut birimleri bölünerek kiralanmıştır. Kiracı sayısının artması, mülk sahiplerinin elde ettikleri kira gelirlerinin artmasına neden olmuş, bu durum kentlerdeki binaların büyük bir yoğunluğa ulaşmasında ayrı bir motivasyon oluşturmuştur. Kiraların yükselmesi yoksul kentlerin oluşmasına neden olmuştur (Ragon, 2010). Avrupa başta olmak üzere 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyıl başlarında sadece fiziksel koşullar bozulmamış, sanayileşmeyle birlikte kentlerde artan bina sayısı, kentlerdeki sağlık standartları ve uygulamalarında ciddi bir düşüşe neden olmuştur (Stevenson, 2003). Uygun olmayan yapılaşma nedeniyle güneş ışığının yeteri kadar alınamamasına bağlı olarak çocuklarda raşitizm, temiz suyun bulunmaması nedeniyle deri hastalıkları, kanalizasyon sistemi bulunmaması nedeniyle ise tifo, çiçek hastalığı, gibi salgın hastalıklar ve meslek hastalıkları ortaya çıkmıştır (Mumford, 2007). Bu süreçleri yaşayan ilk ülke İngiltere'dir. 19. yüzyıl süresince yaşanan dönüşüm süreci, yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün batı ülkelerinde yaşanmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısında, hızlı kentleşmenin neden olduğu olumsuz etkileri ortadan kaldırmak için kentsel yenileme çalışmaları başlatılmış, bu çerçevede kamusal alanlar artırılmıştır. Sanayi kentlerinin sağlıksız koşulları ve kasvetli görüntüsünden kurtulmak, kentte yeşil alan oluşturmak amacı ile “Park Hareketi” başlatılmıştır. Bu amaca yönelik olarak 1844’te Liverpool’da Birkenhead Parkı, 1845’te Londra’da Victoria Parkı ve 1863’te de New York’ta Central Park yapılmış, kent merkezlerinde ferahlık hissinin oluşturulması amacıyla geniş caddeler ve bulvarlar oluşturulmuştur. Bu uygulamaların ilk ve en önemli örneği Fransız Baron Haussmann tarafından planlanmıştır. Kentlerin aksayan yanlarının ortadan kaldırılması için yapılan yenileme çalışmaları sonucunda fiziksel çevre iyileştirilmiş, trafik yoğunluğu ve kent çevresinin kalabalığı azaltılmıştır (Akkar, 2006). Bahse konu yenileme çalışmalarının ilk örnekleri Paris ve Londra’da gerçekleşmiştir. Avrupa’da yaşanan kentsel yenileme çalışmalarına benzer şekilde Kuzey Amerika’da “Güzel Kent” hareketi ortaya çıkmıştır. Kentlerde geniş caddeler ve bulvarlar oluşturulmuş, önemli kamusal binalar oluşturulan yeni bulvarlar ve caddeler üzerine inşa edilerek kent merkezleri yenilenmiştir. Bu dönemde ortaya çıkan “Güzel Kent” hareketi ile “İşlevsel Kent” hareketi gibi hareketler 19. yüzyılın sonuna doğru başlayan kentsel yenileme kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sonuç olarak sanayileşen dünyada kentleşme, 19. yüzyılda etkin mekânsal bir kavram haline gelmiştir (Thorns, 2004).

#### **4.2.2 20. yüzyıl kentleri**

19. yüzyılda öne çıkan kentlerde artan nüfusa bağlı olarak ortaya çıkan sağlıksız yaşam koşullarının düzeltilmesi için dönüşüm çalışmalarına başlanmıştır. 20. yüzyılda, kentlerde devam eden dönüşüm ve değişim süreçleri modernleşme olarak adlandırılmaya başlanmış, kentler kapitalizmin ana düşüncesi çerçevesinde yeniden şekillendirilmiştir. Sermayenin akışkanlığını kolaylaştırmak ve birikimi artırmak için kentsel mekânda sürekli değişimler yapılmış, eski kent yapısı sürekli olarak değişime uğramıştır (Karakurt, 2006). Yirminci yüzyılda ortaya çıkan ve gelişen modernizm süreciyle birlikte, eskimiş ve yıkılmış kentler yeniden yapılandırılarak canlandırılmış, kentsel bölgeler yeniden düzenlenmiştir. Bu nedenle fiziksel çevrenin iyileştirilmesi ve dönüştürülmesi ile sosyal yaşamın da dönüşüme uğrayacağı inancı doğmuş ve bu kapsamda mekânsal müdahaleler yapılmıştır. On dokuzuncu. yüzyıl kentinin tercih edilen düzenleme biçimi maddi ve insani güçleri bir araya getiren bulvarlar iken 20. yüzyılda bu planlama şekilleri terk edilmiş, bulvarları yok eden otoyollar oluşturulmuştur. Yirminci yüzyılda kentler arasındaki ilişkilerin artması ve sanayi üretiminin etkisinin artarak egemen üretim şekli haline gelmesiyle kentler ve toplumlar değişime uğramıştır. Söz konusu değişim büyük ölçekli mal üretimine bağlı olarak ihtiyaç duyulan büyük bir pazar ihtiyacı ve sanayileşmeye dayanan kent sistemlerinden, bilgi hizmetlerine bağlı olarak üretilen, servet etrafında kurulan, küresel yeni bir sisteme geçişi ortaya koymuştur (Thorns, 2004). Bu değişimde 2. Dünya Savaşının etkisi çok büyüktür. 2. Dünya savaşından sonra küresel ekonomide yaşanan yapısal değişimlerle birlikte güç dengesi değişmiş, piyasalar küreselleşmiş, liberal pazar ekonomilerinin hâkimiyeti artmıştır. Teknoloji alanında yaşanan gelişmelerle birlikte sektörel olarak istihdam dağılımı değişerek işgücünün niteliği

değişmiştir. Ulaşım ve haberleşme teknolojilerinde kaydedilen ilerlemelere bağlı olarak topluluklar ve yerleşimler arasında yeni etkileşimlerin doğması, etkileşimlerin sıklığının artması sonucu metropoliten alanlar meydana getirmiştir. Kentler arasında metropol olma isteğine bağlı olarak rekabet başlamış, banliyölerde biriken nüfus yoğunluğu yeni metropollerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Mumford, 2007). Metropol olarak kabul edilen kentlere sahip olan uluslar, tarihsel ve sosyo-ekonomik süreçlerine göre kurum ve yeni planlama yaklaşımları oluşturmuşlardır (Tekel, 2002). Bu bağlamda metropoliten planın ilk örneği 1944 yılında Abercrombie tarafından Londra için hazırlanmıştır. Ülkemizde ise metropoliten planlama çalışmalarına ilk kez 1965'te başlanmış İzmir, Ankara ve İstanbul'da Nazım Plan Büroları kurulmuştur (Demir, 2010).

2. Dünya Savaşı sonrasında, başta Avrupa ülkeleri olmak üzere birçok ülke çeşitli sorunlar yaşamıştır. Kapitalist dünya düzeninin kurgusu olan Marshall Planı'ndan yararlanmak için ülkeler arası ilişkiler geliştirilmiş, savaş sırasında büyük kayıplar yaşayan toplumların ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak için yeni programlar hazırlanmıştır. 2. Dünya Savaşı boyunca zarar gören kentlerin yeniden inşası (urban reconstruction) stratejisi gündeme gelmiştir. 1940 ve 1950'lerde uygulanan bu strateji ile hükümetlerin öncülüğünde yeniden yapılanma çalışmaları başlamıştır. Bu dönemde çeşitli konut kanunları yürürlüğe girmiş, farklı tarihlere uygulanmasına karşın çeşitli ülkelerde sosyal konut politikaları genişletilmiş ve kentsel yenileme kurumsallaştırılmıştır (Akkar, 2006). Merkezi yönetimler tarafından yerel yönetimlere kentsel yenileme ve geliştirme çalışmaları için destek sağlanmıştır. Hazırlanan planlar kapsamında, sağlıksız yapılaşma gruplarının bulunduğu kenar mahalleler temizlenmiş, çok katlı konut yapıları inşa edilmiştir. Gelişen sanayi ve teknolojiye bağlı olarak uzmanlaşmış alt bölgeler ve alt bölgeler ile bağlantı halinde kontrol ve koordinasyon merkezleri oluşturularak şehirler, merkezden çeperlere doğru genişletilmiştir. Merkezde, ofis ve ticaret alanları oluşturulmuştur (Oc ve Tiesdell,1997).

Kentsel gelişim (urban development) stratejisinin uygulanması, sanayinin merkezden ayrılması ve kent çeperlerine doğru genişlemesi kent ve kasaba çevrelerinde banliyölerin oluşmasına neden olmuştur (Akkar, 2006). Banliyöler yeni otoyol ağları ile kentlerin çeperlerini sarmalayacak şekilde oluşturulmuştur. Böylece modern kentin merkez alanları ticaret ve ofis alanlarına dönüştürülerek Sanayi Devriminin başındaki döneme benzer şekilde tekrar kalabalıklaşmaya başlamış, kent çeperlerinde yoğunluk artarak kentler tekrar büyümeye başlamıştır. Aynı dönemde Türkiye'de kırsal göçlere bağlı olarak kent çeperlerinde gecekondulaşma meydana gelmiş, kentlerde, devlet, boş arazilerin kentsel araziye dönüştürme maliyetlerine katlanamadığı için alt ve orta sınıf için toplu konut alanları oluşturulamamıştır. Sonuç olarak kırsal alandan göç eden nüfus iş olanaklarına en kolay ulaşabilecekleri mesafelerde yer alan, altyapısı bulunmayan kamu arazilerinde, kendi imkânlarıyla oluşturdukları yapılarla yaşamışlardır (Kurtuluş, 2006). 1960 ve 1970'lerde görülen ekonomik kalkınma ile birlikte kentsel iyileştirme (urban improvement) ve kentsel yenileme (urban renewal) stratejileri geliştirilmiştir. Refah seviyesinin artmasıyla toplum gereksinimleri değişikliğe uğramıştır. Bu değişimler, birikim temelli bir yönetim biçimini beraberinde getirmiş olup sosyal yaşamı da değişime uğratmıştır.

Kapitalist devletlerin stratejileri de değişime uğramış, birikim stratejisi ile birlikte Fordizm'in katı üretim biçimlerine alternatif olan esnek üretim tarzı kabul edilmeye başlanmıştır. Esnek üretim biçiminde işgücü piyasaları, emek süreçleri, ürünler ve tüketim kalıpları değişime uğrayarak başta finans hizmetleri ve yardımcı sektörler olmak üzere yeni yöntemler ve yeni piyasalar ortaya çıkmıştır. Teknolojik ve örgütsel yenilikler sonucunda ticaretin temposunu artmıştır. Bilgi paylaşımının artması, sermaye dolaşımının hızlanması ve dil birliği yaratılması sonucu 19. yüzyılda, merkez ülkelerde birikmiş olan sermaye uluslararası alanda dolaşır hale gelmiş ve başlıca üretim faaliyetleri, belirli mekânlarda kümelenmek yerine, dünya üzerinde en uygun mekânlara doğru kaymıştır. Ülkelerin büyük kentlerinde biriken büyük miktarda sermaye, mikro ölçekten makro ölçüğe ulusal alandan küresel alana doğru hareket etmiştir (Marcuse ve Kempen, 200). Bu durum kentlerin siyasi, ekonomik, sosyal özelliklerini değiştirerek coğrafi ayrışmanın ve bölgesel uzmanlaşmanın öneminin artmasına neden olmuştur. Fiziksel mekânın geri dönüşümü olmayan bir değişim yaşadığı bu süreçte, tarihin her döneminde toplumsal dönüşümün merkezi olma niteliğini koruyan kentler, kapitalizm in etkisiyle sermaye üretim mekânları haline gelmişlerdir. Kentler, sermayenin cazibe merkezleri haline gelerek ülkeleri potansiyel üretim alanı ve pazar olarak değerlendiren ve büyüyen şirketlerin oluşturduğu sistemde gitgide daha önemli mekânlar haline gelmişlerdir (Keyder, 1993). Bu gelişmelerle birlikte ulus devletler önemini yitirmiş yerel birimler, bölgeler ve kentler ise ekonomik açıdan daha önemli hale gelmiştir (Keyder, 1993).

Bu durum kentlerin, gerek ülke içinden gerekse ülke dışından yoğun bir şekilde göç almasına neden olarak kentsel mekânın yeniden bir yapılanma sürecine girmesine sebebiyet vermiştir (Keyder, 1993).

Yeniden yapılanma süreciyle birlikte özellikle yüksek ve orta gelir gruplarının tercih ettiği, güvenlik önlemleri ile korunan, donatı ölçüleri yüksek konut siteleri ortaya çıkmıştır. Mekânsal ve toplumsal değişimle birlikte kentlerin çoğunda benzer yapılaşma biçimleri ortaya çıkmış, artan yoğunluğa bağlı olarak yapılaşmaya uygun alanların azalması ile birlikte yaygınlaşan çok katlı yapılaşma şekilleri ve yükselen gökdelenler ile kentler giderek birbirine benzer hale gelmiştir. Artan göçlerle birlikte kentlerin giderek kalabalıklaşması ulaşım sorunlarını da beraberinde getirmiş, bu sorun çok katlı kavşaklar, köprüler ve yollarla çözülmeye çalışılmıştır. İnsanların yaptığı seçimlerde sıklıkla fayda ve maddi güvence sağlama amacı gütmeleri, bu amaçla yaptıkları faaliyetlerin büyük oranda kentlerde gerçekleşiyor olması kentlerin sürekli değişim ve dönüşüm geçirmesine neden olmaktadır. Kentlerdeki değişim ve dönüşüm, üretim çeşitliliğine doğrudan bağlı olup ekonomik büyümeyi ifade etmektedir. 19. yüzyıl ve 20. yüzyılda yaşanan gelişmeler, değişen ekonomik yapı kentlerin üretim şekillerinin, çalışma biçimlerinin farklılaşmasına neden olmuştur. On dokuz ve yirincinci yüzyıl şehirleri arasındaki farklar çizelge 4.1'de yer almaktadır (Thomas, 2002). Yüzyılda küresel ekonomiye entegre olma politikaları, kentleri etkileyerek "Küresel Kent" kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur.



Çizelge 4.1. 20. Yüzyıl kentlerinin, sanayi dönemi kentlerinden farkları (Thomas, 2002)

<b>20-19. Yüzyıl Kentlerinin Temel Farklılıkları</b>		
Sınıflandırma	19.yy (Endüstriyel Üretime dayanan Ekonomi)	20.yy (Bilgi paylaşımına dayanan Ekonomi)
Üretim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ulusal uluslararası üretim,</li> <li>• Toplu üretim</li> <li>• Tekdüze, istikrarlı üretim</li> <li>• Standart üretim</li> <li>• Hiyerarşik organizasyon</li> <li>• Yoğun tüketim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Küresel, üretim</li> <li>• Küçük ölçekli üretim</li> <li>• Amaca özel üretim</li> <li>• Talebe dayalı üretim</li> <li>• Kalite yönetimi</li> <li>• Pazara bağlı tüketim kalıpları</li> </ul>
Çalışma Biçimleri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tek görev çalışma şekli (üretim hattı biçimi)</li> <li>• Dikey iş organizasyonu</li> <li>• Uzun süreli çalışma şekli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çoklu görev çalışma şekli</li> <li>• Yatay iş organizasyonu</li> <li>• Esnek çalışma saatleri</li> </ul>
Politika	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Düzenleyici ve yenilikçi</li> <li>• Kollektif katılım ( Ücret müzakereleri, gelir düzenlemeleri )</li> <li>• Merkezi planlama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Serbest politika</li> <li>• Neoliberal, özel politikalar</li> <li>• Kentler arası rekabete yönelik planlama</li> </ul>
Düşünce Tarzı	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sosyal yardımlaşma/Dayanışma</li> <li>• Bilimsel araştırma ve kanıtlara dayalı planlı yaklaşım</li> <li>• Yoğun tüketim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bireysellik/ Girişimcilik</li> <li>• Rekabet doğrultusunda karar alma</li> <li>• Bireysel yaşam tarzı çerçevesinde tüketim</li> </ul>
Mekânsal Değişim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kırsal kesim ile şehrin ayrılması ( iki farklı yaşam)</li> <li>• Planlı ayırma ( konut - ticari faaliyetlerin ayrılması)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• İkiliğin bulanıklaştırılması, Kentsel dönüşüm, Soylulaştırma</li> <li>• Bölgesel, üstün merkezler oluşturulması</li> </ul>

### 4.3 Küresel Kentler

Küresel ekonomide yaşanan değişim ve dönüşümler büyük kentlerin stratejik rollerinin değişmesine ve “Küresel Kent” kavramının oluşmasına neden olmuştur.

Bu değişikliklere bağlı olarak sanayi toplumundan bilgi toplumuna dönüş sürecinde kentler yeniden düzenlenmiştir. Değişim süreci içinde, mekânlar eski anlamlarını yitirerek birbirine bağımlı birer değişken haline gelmiştir. Bu değişim sürecinde şekillenen kentler ekonomik, sosyal, kültürel, mekânsal, yönetsel, siyasal ve çevresel özellikler bakımından değişime uğrayarak Küresel Kent olarak tanımlanmaya başlanmıştır. Küresel kentlerin özellikleri Çizelge 4.2’de verilmiştir ( Batmaz, 2010).

Çizelge 4.2. Küresel kentlerin özellikleri (Batmaz, 2010)

Ekonomik Özellikler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hizmet sektörü ön plandadır</li> <li>• İmalat sektörü büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır.</li> <li>• Enformel sektörde istihdam artmaktadır.</li> <li>• Uzmanlaşmış iş gücü potansiyeli yüksektir.</li> <li>• Kentler arasındaki rekabet yaşanmaktadır.</li> <li>• Tüketim kültürü yaygındır.</li> <li>• Kentler üretim merkezi olmaktan çıkarak tüketim merkezlerine dönüşmektedir.</li> <li>• Emek piyasasında ikili yapı etkindir.</li> </ul>
Sosyal ve Kültürel Özellikler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emek yapısında ikili yapının etkin olması, sosyal kutuplaşmaları artırmaktadır.</li> <li>• Zayıf sosyal ve kültürel ilişkiler artmakta, yabancılaşma yaşanmaktadır.</li> <li>• Tek tipleşme yaygınlaşmaktadır.</li> <li>• Öz kültürden uzaklaşmaktadır.</li> <li>• Kentsel mekânda kutuplaşmalar artmakta, bölünmeler ve gelir dağılımında adaletsizlikler görülmektedir.</li> <li>• Suç ve şiddet artmaktadır.</li> <li>• İç ve dış göç çekmekte, uluslararası ve bölgeler arası göçmenlere rastlanmaktadır.</li> <li>• Kentsel topraklarının fiyatları ve buna bağlı olarak da kentsel yaşam maliyetleri artmaktadır.</li> </ul>
Mekânsal Özellikler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çok katlı plazalar, gökdelenler, lüks konut siteleri inşa edilmektedir.</li> <li>• Çağdaş yapı teknolojileri yaygın olarak kullanılmaktadır.</li> <li>• Aynılan kentler, benzer yapılar görülmektedir.</li> <li>• Gelir dağılımındaki dengesizlik fiziksel mekânlara da yansımaktadır (gecekondu-lüks konut).</li> <li>• Kentsel yeniden yapılanma ile yeni kentsel rantlar oluşturulmaktadır.</li> <li>• Kentsel ulaşımı kolaylaştırmak için çok katlı kavşaklar, yollar yapılmaktadır.</li> <li>• Araştırma merkezleri, teknoloji enstitüleri ve güzel sanatlar akademileri yer almaktadır.</li> </ul>
Yönetimsel ve Siyasal Özellikler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Devletin ekonomide etkisi azalmakta, kamu hizmetleri özel sektöre gördürülmektedir.</li> <li>• Küresel ve yerel birimler önem kazanmakta, kentsel yönetim önem kazanmaktadır.</li> <li>• Kentler arası rekabet görülmektedir.</li> </ul>
Çevresel Özellikler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çevre ve korumaya ilişkin kurallar, sermaye tercihleri doğrultusunda yapılmaktadır.</li> <li>• Tarihi ve kültürel değerler, ekonomik çıkarlar doğrultusunda göz ardı edilmektedir.</li> </ul>

### 4.3.1 Ekonomik özellikler

Sermayenin dünya kentlerinde hareket kabiliyetinin artması, tüketimin artmasına sebep olurken teknolojik gelişmeler ürünlerin pazar haline gelen kentlerde rahat hareket etmesine sebep olmuştur. Böylelikle kentlerin küresel ekonomide stratejik önemleri artmıştır. Bu yapı kentlerin küresel ekonomide akış ağına eklenilebilme kapasitesine göre küresel kentler olarak değerlendirilmesine neden olmuştur. Bu doğrultuda büyük şirketlerin yönetim merkezleri ekonomik hareketliliğin yoğun olduğu kentlerde kümelenme eğilimi göstermekte, sanayi kuruluşlarının sayısı gelişmiş ülkelerde azalmaktadır. İleri kapitalizmin bir parçası olarak enformel ekonomi ve sektörel uzmanlaşma artmıştır. Uzmanlaşmanın artmasıyla birlikte küresel ağlar, ürün çeşitliliğine bağlı olarak farklı ülke ve şehirlerin yer aldığı kümelenmelerin oluşmasına neden olmuştur. Farklı alanlarda uzmanlaşma sonucunda bazı kentler, hizmet ve ticaretin merkez noktaları haline gelmiştir. Bu merkez noktalardaki akışlara bağlı olarak artan finansal işlemler ve uzmanlaşma sonucunda söz konusu merkezler finans merkezleri olarak anılmaya başlanmıştır. Kentlerin finans merkezi olma hedefleri ortak olmakla birlikte finans merkezlerinin tür ve uzmanlık alanları değişiklik göstermektedir. Örneğin finansal bir ürün olarak altının küresel ağı incelendiğinde Londra, New York, Chicago, Zürih öne çıkarken, metallerin küresel piyasalardaki önemli ticari merkezler incelendiğinde Johannesburg, Mumbai, Dubai ve Sidney öne çıkmaktadır.

### 4.3.2 Sosyal ve kültürel özellikler

Teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, sosyal ve kültürel açıdan toplumlara etkilemektedir. Ulaşım ve iletişim imkânlarının gelişmesine bağlı olarak kısalan mesafeler, kentleri birbirine benzer hale getirmekle birlikte toplumlara da tek tipleştirilmektedir.

Uluslararası kurumsal firmaların ve yardımcı kurumların baş aktörler olarak anıldığı ekonomik yapıda artan küresel sermaye ile iş gücü arasında ters orantılı bir ilişki bulunmaktadır. Küresel kentlerde artış gösteren küresel sermaye, sanayi üretiminin hizmetler sektörüne dönüşmesine neden olarak çalışma hayatı için tek tip üretim şeklini oluşturmuş ve çalışma koşullarını değiştirmiştir. Ülkemizde de benzer süreç yaşanarak 1980'lerden itibaren temel ekonomik faaliyetlerden olan sanayi üretimi yavaşlamış, üst düzey tüketici hizmetleri ve finans sektöründe artış gözlenmiştir. Bu sektörel gelişmeler çalışan kesimin büyük bir kısmının uzun süreli çalışma şeklinin daha esnek çalışma biçimlerine dönmesine de neden olmuştur. Sektörel dönüşüm sürecinde çalışan kesimin ihtiyaç duyulan uzmanlık seviyesinde olmaması nedeniyle işsizlik rakamları artış göstermiş, ücret yapısı değişmiştir. Bu gelişmeler, uluslararası şirketlerin etki alanının artması kamunun toplumsal ve ekonomik açıdan adaleti sağlamakta yetersiz kalmasına neden olarak kentte toplumsal eşitliğin ortadan kalkmasına neden olmuştur (Aslanoğlu, 1998). Sosyal sınıflar arasında meydana gelen kutuplaşma yaşam şekillerini etkilemiştir. Sayısı artan yeni orta sınıf, etrafı duvarlarla çevrili konut sitelerinde ve soylulaştırılmış alanlarda yaşamaya başlamış,

lüks alışveriş merkezleri, özel okul ve özel hastanelerin sayısı artış göstermiştir. Bununla birlikte devam eden göçler ve işsizlik nedeniyle kent merkezinde oluşan çöküntü alanlar artmıştır.

küreselleşme sürecinde kentlerin giderek birbirine benzemesi farklı kültür ve sosyal çevreden kişileri küresel kentlere çekerek benzer yaşam biçimlerinin oluşmasına ülkeler ve şehirlerarası uzaklıklardan bağımsız olarak etkileşimin artmasına neden olmaktadır. ( Brezilya, Senegal, gibi çeşitli ülkelerde yetişen futbolcular, Hindistan, Rusya gibi farklı kültürlerde yetişen yazımcılar, kültürlerinden ve ülkelerinden farklı olmasına rağmen, mekânsal özelliklerin dünya genelinde tek tip hale gelmesi, uluslararası dilin kullanılması gibi küreselleşmeye bağlı gelişmelerden ötürü Dünya'nın farklı coğrafyalarında benzer yaşam şekillerini sürdürebilir hale gelmişler. )

Küreselleşmeyle birlikte, insanlar arasındaki kültürel paylaşım artarak yerel kültürler değişime uğramakta, kurumlar ve tüketim kalıpları tek tip hale gelmektedir. Tek tip kültür aynı tarz giyim, beslenme ve aynı tarz müzik dinleyen topluları oluşturmaktadır. Kültürün tek tip olması küresel markaların güçlenerek tekelleşmesine, ürün ve hizmet fiyatlarının standart hale gelmesine neden olmaktadır.

#### **4.3.3 Mekânsal özellikler**

Kentlerin mekânsal olarak gelişmesi ve büyümesi çevre kentlerin de büyümesine katkı sağlamakta, bu durum küresel kentlerin çevresi ile iş bölümü içerisinde gelişim göstermesine sebep olmaktadır. Merkezde hizmet sektörünün yoğunlaşması görülürken, sanayi üretiminin kent çeperlerine kayması mekânsal değişime neden olmaktadır (Çadircı, 2006).

Küresel Kent tanımlamasında nüfus büyüklüğü de mekânsal özelliği etkileyen önemli bir unsurdur. Ancak nüfus büyüklüğünün tek başına belirleyici olmadığı, küresel kentler dışında bazı kentlerin de büyük nüfus merkezleri olduğu bilinmektedir. Nüfus yoğunluğu ekonomik etkinlikle ilişkili olduğundan uluslararası faaliyet gösteren örgütler ve önemli finans, bankacılık, sigortacılık firmalarının yönetim merkezleri de bu kentlerde konumlanmaktadır. Finansal piyasa ve kuruluşların bu kentlerde yapılanması uluslararası para akışını değiştirerek kentlerin değişime uğramasına neden olmaktadır. Finans piyasalarının küresel kentlerde konumlanmaları iletişim, telekomünikasyon, bilgi işlem şirketleri, sigorta işlemleri, medya, pazar araştırmaları, reklamcılık sektörlerinde faaliyet gösteren şirketler, hukuk, müşavirlik ve yönetim danışmanlığı gibi çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren büyük ticari organizasyonların merkezlerini küresel kentlere taşımalarına sebep olmaktadır. Sonuç olarak küresel kentlerde meydana gelen yoğunlaşma, potansiyel hizmetlerin buldukları kentleri eskisinden çok daha aktif hizmet verebilecek konuma getirmektedir.

Hizmetler sektöründen sanayi sektörüne dönüşüm kapsamında rekabet içinde olan kentlerde büyük çaplı kentsel dönüşüm projeleri hayata geçirilmektedir. Planlanan

ve hayata geçirilen kentsel dönüşüm projeleri temel olarak geniş alanlara yayılmış olan sanayi alanlarını gelişmiş altyapı özelliklerine sahip hizmetler ve finansal sektörde faaliyet gösteren şirketlerin ihtiyaçları doğrultusunda değiştirmektedir. Değişimler sonucu eski sanayi alanları, ofis, konut, alışveriş alanları ve yeşil alanlara dönüşmektedir. Yapılan çalışmalar sonucunda ortaya çıkan yeni kent modelinde kentsel toprakların daha etkin bir şekilde kullanılması ve toplumsal etkileşimin artarak bilgi paylaşımının artması hedeflenmektedir.

Kentlerde devam eden küreselleşme sürecinde küresel sermaye akışına bağlı olarak artan refah seviyesi ile birlikte nüfus artışları devam etmektedir. Artan nüfus ve kent merkezlerinin dönüşüm çalışmalarıyla tekrar çekici hale gelmesi sonucu tüm küresel kentlerde çok katlı bina sayısı artmaktadır. Kent merkezinde artan finans kuruluşlarının sayısına bağlı olarak ofis alanlarının yakın çevresinde üst gelir grubuna yönelik lüks konut alanları artmakta, eski sanayi alanlarından dönüşen bu bölgelerde yaşayan alt gelir grupları şehir çeperlerine göç etmektedir. Mekânsal alan kullanımının değişmesi ve kentsel dönüşüm süreci, spekülasyonlara neden olarak kentsel ranta neden olmakta ve dünya genelinde kentlerde yaşam maliyetinin artmasına neden olmaktadır (Ercan, 1996).

Kentlerde oluşturulan yeni merkezlerin yüksek yapılaşma sonucu artan nüfusunun ihtiyaçlarının karşılanması ve küresel firmaların söz konusu merkezleri tercih etmesi için altyapı yatırımları artırılmaktadır. Altyapı yatırımları çerçevesinde, kentlerde oluşturulan mekânların küresel sermayeyi çekmesi amacıyla havaalanlarının kapasitesi genişletilmekte, otoyol, köprü ve raylı sistem hatları ile bağlantıları sağlanmaktadır.

Küresel kentler arası etkileşimin artması sonucu iş seyahatleri ve turistik amaçlarla kentlere gelen orta ve üst gelir grubundan ziyaretçi sayısının artışına bağlı olarak kentlerde büyük alışveriş merkezleri, lüks restoranlar, gece kulüpleri ve beş yıldızlı oteller artış göstermektedir.

#### **4.3.4 Yönetimsel ve siyasal özellikler**

Küreselleşme sürecinde ekonomik, mekânsal ve sosyal alanlarda farklılaşma ve değişim yaşanırken, kamu yönetimi sisteminde de değişim yaşanmaktadır. Küresel kentlerde devlet, küresel sermaye akışını sağlayabilmek amacıyla milli ve yerel kurum, kuruluş ve hizmetlerin bir kısmını özel şirketlere devretmektedir. Küreselleşme sürecinde toplumsal koşulların değişiklik göstermesi ile toplu tüketim alanlarına devletin daha müdahaleci davranması gerekirken, önemli yatırımlar uluslararası sermayenin denetimine bırakılmaktadır. Böylelikle devletin etkinliği azalmakta, küresel ve yerel birimler öne çıkmaktadır. 1980'lerde gündeme gelen, özelleştirme ve yerelleştirme politikaları sonucu yerel yönetimler kentler arası rekabete bağlı olarak kıyasıya yarışırken, daha fazla yatırımı kentte çekebilmek için karayolu, köprü inşaatı gibi büyük projeleri özel kurumlara devretmektedir. Özelleştirme çalışmalarının ana hedefi hizmet kalitesinde ilerleme kaydetmek, mevcut hükümet hizmetlerinde kaliteyi artırarak vergileri ve devlet harcamalarını

azaltmaktır. 1980'ler itibarıyla dünya genelinde yapılan özelleştirmelerin değeri 185 milyar \$'ı bulmuştur. Yalnızca 1990 yılında dünya genelinde yapılan özelleştirme tutarı 25 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. İngiltere de tek seferde yapılan en büyük özelleştirme 10 milyarın üzerinde gelir elde edilen on iki adet bölgesel elektrik şirketi olmuştur. Benzer şekilde Yeni Zelanda'da yedi adet telekomünikasyon şirketi özelleştirilmiş ve 3 milyar doların üzerinde gelir elde edilmiştir (Goodman ve Loveman, 1991).

Uluslararası şirketler küresel kentlerde, çevre temizliği, otoyol, köprü işletmeciliği, atık imha, çöp toplama, park alanı yönetimi, hapisane işletmeleri, havaalanı işletmeleri, faturalama vb. kamu hizmetlerine talip olmaktadır. Bahse konu kamu hizmetlerinin bir kısmının kâr oranları çok yüksek olmamasına ve hatta zarar ettirmesine karşın uluslararası şirketler diğer iş kollarından sağladıkları yüksek kârlar nedeniyle hizmet sunmaya devam etmektedirler (Goodman ve Loveman, 1991).

Kentleri uluslararası pazara açarak yatırımları kentlere çekmeyi hedefleyen yönetimlerin küreselleşme hedefleri kapsamında yaptıkları benzer tercih ve uygulamalar kentlerde şu sonuçları doğurmaktadır (Goodman ve Loveman, 1991).

- Kamu hizmetlerinde fiyat artışı ve ticarileşme.
- Yerel hizmetlerde istihdamın azalması, çalışma koşullarında bozulma ve ücretlerde düşüş.
- Kamu sektörünün yoksullaşması ve küçülmesi.
- Yerel yönetimlerin yerli ve yabancı özel sektöre olan borçlarının artış göstermesi.
- 

Özel sektör yatırımlarının artması kent yönetiminin uluslararası kuruluşların etkisi altına girmesine neden olmaktadır. Küresel kentlerin ülke ekonomilerinden aldıkları paylar göz önünde bulundurulduğunda yabancı yatırımların artması sonucunda uluslararası şirketlerin ulusal siyasete olan etkisi artmaktadır.

Sonuç olarak küresel kentlerde gelişme hedefleri kapsamında kamu yararı gözetilmesinin yanında rant sağlama ve imaj yaratma hedeflenmektedir. Yönetimlerin verdikleri kararlar ile kurumlar tamamen ticari bakış açısıyla işler hale gelmekte, küreselleşmenin etkisi altında çeşitli kentlerde imaj yaratma hedeflerine bağlı olarak kamu hizmetleri daha pahalı hale gelmektedir. Bu durum kamu hizmetlerinde ticari yatırımların artarak ulusal sermayenin azalmasına ve ülkelerin savunmasız hale gelmesine sebep olmaktadır (Güler, 1997).

#### **4.3.5 Çevresel özellikler**

Kentlerin birbiriyle olan rekabeti nedeniyle imaj oluşturmak amacıyla yapılan çalışmalar kentleri çevresel olarak etkilemektedir. Küresel kentlerde süre gelen yoğun rekabet nedeniyle çevrenin korunmasına yönelik kurallar esnetilmektedir. Kentlerde yaşayan nüfusun artması nedeniyle özellikle küresel kentlerde doğal

kaynaklar hızlı bir şekilde tükenmekte, su ve enerji ihtiyaçları ve bu ihtiyaçları karşılama bedelleri artmaktadır (Johnston vd. 1995).

Kentlerin kültürel ve tarihi değerleri de kentler arası rekabet sonucunda ortaya çıkan olumsuzluklardan etkilenmektedir. Kent yönetimleri kentler arası rekabet nedeniyle tarihi ve kültürel değerlerin meydana gelen koşullardan olumsuz etkilenmesine, bazı durumlarda yitirilmesine göz yummaktadır.

Son yıllarda küreselleşme yarışı içerisindeki kentler gittikçe birbirine benzemekte, kültürel ve tarihi değerlerin yansıtıldığı yöresel mimari yerine benzer mimari özelliklerde yapılaşma artış göstermektedir. Bu durum kentlerin kültürel ve tarihi varlıklarının zaman içinde kaybolmasına neden olmaktadır.

Dünya nüfusunun kentlerde yaşama oranının sürekli olarak artış gösterdiği göz önünde bulundurulduğunda çevresel değerlerin korunması için “Sürdürülebilir Kentsel Gelişme” büyük önem taşımaktadır (Johnston vd. 1995).



## 5. REKABET HALİNDEKİ KÜRESEL KENTLER

Ülkeler arası güç dengesi farklı dinamiklere göre belirlenmektedir. Küresel ticaret hacimleri ülkelerin etki ve kontrol seviyesinin, diğer bir deyişle ülkelerin nüfuzunun belirlenmesinde önemli bir parametredir. Günümüzde dünya nüfusunun yarısından fazlası kentlerde yaşamaktadır ve kentleşme hızlı bir şekilde devam etmektedir. Kentlerde yaşayan nüfus, dünya genelindeki GSYH'nin %80'ininden fazlasını üretmektedir ve birbiriyle rekabet eden kentler küresel ekonominin büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Rakamsal büyüklükler değerlendirildiğinde küresel kentlerin küresel ekonomiye olan katkılarının Avrupa Birliği (15,5 milyon \$), Amerika Birleşik Devletleri ( 14,3 milyon \$) veya Çin (8,3 milyon \$)'den fazla olduğu görülmektedir (Johnston, Taylor, & Watts, 1995). Kentlerde oluşan ekonomik katkının sırasıyla çevre kentler ve ülke ekonomisine sağladığı artı değer ulusal ve uluslararası kentlerin birbiriyle rekabet içerisinde olmasına, hiyerarşinin tepesinde yer alan kentlerin ise küresel kent olarak tanımlanmasına neden olmaktadır (Gourevitch vd. 2000).

Bu nedenle özellikle gelişen piyasalar olarak tanımlanan, gelişmiş kuzey kentleri dışındaki kentlerin fiziksel çevre, ekonomik güç, finansal doygunluk, küresel imaj, vb. kategorilerde gösterdiği gelişim ve büyüme performansları küresel rekabette öne çıkmak için oldukça önemli hale gelmiştir. Artan ticari aktivite ve nüfus yoğunluğu uluslararası işletmelerin, şehirleri yakından izlemesine neden olmaktadır. Büyük ölçekli ulusal ve küresel firmalar bölgesel olarak dağılım gösteren faaliyetlerini yürütmek amacıyla yönetim merkezleri veya üretim faaliyetlerini daha verimli hale getirmek için yatırım kararlarını alırken stratejik ülkelerdeki küresel şehirlere odaklanmaktadır. Şirketler yatırımları için şehir belirlerken yerleşik iş gücünün kabiliyeti, uzmanlık seviyesi, tahmini büyüme rakamları, maliyet seviyeleri, kentin altyapı olanakları, çevresel özellikleri, kent imajı gibi çeşitli ölçütlere odaklanmaktadır. Böylece küreselleşme; şehirlerin, ekonomik yapılarının, organizasyon ve hizmet yoğunluklarının değişmesine ve sektörlerin dönüşmesine neden olarak gelir ve kar oranlarının değişmesi sonucunu doğurmaktadır.

### 5.1 Kentlerin Öne Çıkan Özellikleri

Kentlerin özellikleri ve rekabet ettikleri alanlar değerlendirildiğinde, hiçbir kentin rekabet ortamına ilişkin her alanda önde olmadığı, kentlerin farklı alanlarda gelişim gösterdiği ve farklı kent ağları oluşturduğu görülmektedir. Farklı kent ağları, ülke ve kent sıralamasının çeşitli parametreler üzerinden değerlendirilmesine ve sıralamanın finans, ticaret, üretim, vb. faaliyetler açısından değişiklik göstermesine neden olmaktadır. Örnek olarak ucuz arsa veya kuvvetli lojistik bağlantıları ihtiyacı olan ya da ucuz iş gücü arayışında bulunan firma veya üreticiler, uzmanlaşmış iş gücüne ihtiyaç duyan, teknolojik sektörlere yönelik çalışmalar yürüten firmalar ile farklı kentlere yatırım yapacaklardır. Aynı sektörde hizmet veren tüketici ürünleri satan ancak farklı müşteri kitlesine hitap eden firmalar dahi farklı dinamiklere sahip



şehirlere yatırım yapmayı tercih edecektir. Lüks markalar yerel tüketicinin alım gücü ve şehrin moda olan ilgisine göre yatırım kararı verirken, uygun fiyatlı ürünler sunan firmalar yatırım aşamasında nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu şehirlere odaklanacaktır. New York, Londra, Tokyo, Los Angeles, Hong Kong, Singapur ve benzeri küresel kentler birçok özelliği ( nüfus yoğunluğu, gelişmiş ulaşım olanakları, uzmanlaşmış iş gücü, yüksek gayri safi yurt içi hâsıla, vb.) bünyelerinde barındırdıkları için dünya genelinde finansal hizmetlerin merkezi haline gelmişlerdir (EIU, 2012).

Dünya genelinde tüm şehirler kentsel rekabette öne çıkmayı hedeflemektedir ancak bu hedef doğrultusunda şehirler farklı stratejiler kullanmaktadırlar. Örneğin Oregon Eyaletinde yer alan Portland kentsel büyümeyi engellemek için çalışmalar yürütmekte iken, Arizona Eyaletinde yer alan Phoenix, büyümeyi teşvik etmek için her yola başvurmuştur. Portland yönetimi hedef sektörler olan bilgi işlem şirketleri ve hizmetler sektörünün şehri tercih etmesi için şehrin fiziksel görünümünün korunması, çevreye duyarlı şehir yapısının devam ettirilmesi için katı politikalar izlemektedir (EIU, 2012). Şanghay’da şehrin iç kesimlerinde yer alan, şehrin şu anki büyüklüğüne ulaşmasında katkı sağlayan üretim alanlarının dönüştürülerek şehrin çok yönlü bir finans merkezine dönüşmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Sonuç olarak küreselleşmeye bağlı olarak kentler, uzmanlaştıkları faaliyet alanlarının yanında beşeri sermaye, ekonomik güç, fiziki sermaye vb. çeşitli özellikleri üzerinden değerlendirilerek sıralanmaktadır. Belirtilen kategorilerin tamamında öne çıkan bir şehir yoktur. Ancak dünya geneli incelendiğinde kentlerde, yabancı sermayeyi çekebilmek için şehirlerde, çevresel, mekânsal özellikleri geliştirmek için çeşitli stratejiler belirlendiği, üretim fonksiyonlarının hizmet fonksiyonlarına dönüştürüldüğü, üretim şehirleri de dâhil olmak üzere sektörel anlamda hizmet sektörüne geçiş yapıldığı ve beşeri sermayenin önem kazandığı görülmektedir. Küresel kent hiyerarşisinde üst sıralarda yer alan New York, Londra ve Tokyo’nun küresel rekabette öne çıkmak için geçirdiği süreçler benzerlik göstermiştir. 20. yy.’da başlayan liberalleşme ile yabancı sermaye ülkeler arası dolaşır hale gelmiş, hizmet sektörüne yapılan “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırım” (DYSY) miktarları üretim ve ham madde çıkarma ile ilgili sektörlerde yapılan yatırımdan daha hızlı büyüme göstermiştir. 1980’lerin ortasına doğru, dünya genelinde yapılan DYSY’nin %40 ‘ı hizmet sektörüne yapılmıştır. ( 1970’ler de hizmetler sektörüne yapılan yatırım tutarı %25, 1950’ler de ise %20 olarak belirlenmiştir.) (Sassen, 1991)

Küresel kent sıralamasının tepesinde yer alan Londra, New York ve Tokyo şehirleri, muhasebecilik, reklamcılık, hukuk hizmetleri, çeşitli bankacılık faaliyetleri, mühendislik ve mimarlık hizmetleri için merkez haline gelmişlerdir ve 1980’lerde dünyanın en büyük ilk 500 firmanın %26’sının merkezleri bu üç kentte toplanmıştır. Aynı dönemde dünyanın en büyük 100 bankasının 47’si, en büyük 25 menkul kıymet firmasının ise 24 ‘ü bu kentlerde toplanmıştır. Hizmet sektöründe faaliyet gösteren büyük firmaların bu kentlerde yer seçmesi DYSY yatırımlarının artarak bu kentlerin küresel merkez olmakla birlikte finans merkezi olmasına neden olmuştur. DYSY akışkanlığının artması ile ihracata dayalı üretim hızlı bir büyüme göstermiştir (Sassen, 1991). Fakat yatırım süreci 1980’lerin başına doğru değişime uğramıştır. 1979’a kadar lider yatırımcı ülke pozisyonunda olan Amerika Birleşik Devletleri

1981’de lider yatırım alan ülke haline gelmiştir. Amerika Birleşik Devletleri’ne yapılan yabancı yatırımlar tarihi zirveleri görmüştür. Çizelge 5.1’de 1980-1986 yılları arasında ülkelerin aldıkları yatırım tutarları ve yatırımların yüzdesel dağılım tutarları verilmiştir (IMF, 1987).

Çizelge 5.1. DYSY’nin ve yüzdesel değerlerin dağılımı (IMF, 1987)

Ülke	SDR (Milyon \$) *	Toplam %
Birleşik Devletler	122.962	60,5
Birleşik Krallık	34.227	16,8
Fransa	15.261	7,5
Avustralya	10.781	5,3
Hollanda	10.174	5,0
İtalya	4.958	2,4
Batı Almanya	4.909	2,4
<b>Toplam</b>	<b>203.272</b>	<b>99.9</b>

Amerika Birleşik Devletleri’nin en fazla doğrudan yabancı yatırım çektiği yıllarda (1980-1988 arası dönem) yatırım tutarı yaklaşık 117 milyar dolardan 530 milyar dolara çıkmıştır. Çizelge 5.2’de 1962-1988 yılları arasında çeşitli ülkelere yapılan yatırım tutarları verilmiştir (Sassen,1991). Japonya ise 4,5 milyar dolar yatırım tutarı ile en fazla yatırım yapan ülke konumuna gelmiştir (Sassen, 1991).

Çizelge 5.2. Ünelere yapılan DYSY tutarları 1962-1988 yılları (Sassen, 1991)

Kaynak	Milyar Dolar						
	1962	1966	1970	1974	1980	1987	1988
Kanada	2.064	2.439	3.117	5.136	12.457	24.013	27.361
Avrupa	5.247	6.274	9.554	16.756	55.226	186.076	216.418
İngiltere	2.474	2.864	4.127	5.744	14.400	79.699	101.909
Hollanda	1.082	1.402	2.151	4.698	4.675	49.115	48.991
Batı Almanya	152	247	680	1.535	6.716	20.315	23.845
İsviçre	836	949	1.545	1.949	4.675	14.686	15.896
Fransa	183	245	286	1.139	3.392	10.119	11.364
Japonya	112	103	229	345	5.398	35.151	53.354
OPEC				201	731	4.897	6.221
Diğer	189	238	370	2.706	9.320	21.651	25.496
<b>Toplam</b>	<b>12.339</b>	<b>14.761</b>	<b>22.059</b>	<b>40.209</b>	<b>116.990</b>	<b>445.722</b>	<b>530.855</b>

Yabancı yatırımlar Türkiye’de 1980’e kadar uygulanan ithal ikameci politikalara karşı izlenen korumacı politikaların sermaye hareketlerini kısıtlaması nedeniyle minimum düzeyde gerçekleşmiştir. Türkiye’de yabancı yatırımlarla ilgili ilk düzenleme 1962 yılında yapılmıştır. Bu nedenle 1979 yılı öncesi Türkiye’den yapılan yabancı yatırımlarla ilgili araştırma ve veriler oldukça sınırlıdır. Türkiye’nin ilk yurtdışı yatırımının 1932 yılında dış ticareti kolaylaştırmak, ihraç mallarının pazarlanmasını sağlamak için Almanya’da Hamburg ile Mısır’da İskenderiye şehirlerinde şube açmak amacıyla İş Bankası tarafından gerçekleştirildiği

bilinmektedir (Yavan, 2012). 1932 yılında yapılan yabancı yatırımları 1945 yılında Vehbi Koç tarafından yerli sermaye ile New York'a açılan ilk Türk şirketi olan Ram Commercial Corporation'a yapılan 25 bin dolar sermayeli yatırım izlemiştir. Yatırımdan beklenen fayda sağlanamadığı için şirket 1954 yılında kapatılmıştır (Koç, 1991).

Türkiye'den 1980 öncesi dönemde yapılan yabancı yatırımların en önemlileri Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT) tarafından yapılmıştır. Anılan dönemde kamunun Türkiye ekonomisindeki önemine bağlı olarak önemli KİT'ler olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolu İşletmeleri (TCDD), Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikası (SEKA), Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TEKEL) sırasıyla 1956, 1965, 1975 yıllarında yabancı yatırım yapan kamu kurumları olarak tarihe geçmişlerdir (Apan, 2006). Türkiye'den 1980 öncesi yapılan yabancı yatırımlar değerlendirildiğinde inşaat şirketlerinin 1970-1975 yılları arasında taşeron olarak 1975-1980 arasında da yüklenici olarak yer aldığı ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerine yatırım yaptıkları görülmektedir. 1980 öncesi yapılan yabancı yatırımlar değerlendirildiğinde bütün yabancı yatırımların Maliye Bakanlığı tarafından sıkı denetlemelere tabi olması nedeniyle yatırımların başta KİT'ler ve inşaat şirketleri tarafından yapıldığı görülmektedir (Yavan, 2012). 1980 sonrası dönemde ekonomide serbestleşmenin başlaması ve bürokratik işlemlerin kolaylaşması ile birlikte yabancı yatırım yapan Türk firmalarının sayısında artış yaşandığı ancak yatırım tutarlarının genellikle küçük miktarlar olduğu görülmüştür.

Dünya genelinde yabancı yatırımların artması ekonomik aktivitenin uluslararası boyuta taşınmasına ve yatırımların küreselleşmesine sebep olmuştur. Yabancı yatırımlar bir tarafta hizmet sektöründen fayda sağlarken bir taraftan hizmet sektörünün gelişmesine neden olmuştur. Endüstriyel üretimin ticaret ile küreselleşmesi ve doğrudan yabancı yatırımların artması bu ilişkileri destekleyecek Finans, muhasebe, hukuk alanlarında uzmanlaşma gereksinimi doğurmuştur. Bu gereksinimlerin artması hizmet sektörünün finansal piyasalarda ağırlığının artması sonucunu doğurmuştur. Dünyadaki DYSY'nin %70'lik kısmı Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Japonya, Almanya ve Fransa olmak üzere 5 ülke tarafından finanse edilmektedir. Ülkeler bazında yapılan yatırımlarında yaklaşık %40, %50'lik kısmı hizmet sektörüne yapılmaktadır. Uluslararası yatırım hareketleri incelendiğinde özellikle gelişmiş ülkelerin yatırımcı pozisyonunda olduğu ve en yüksek miktarda yatırım aktivitesinin Birleşmiş Milletler, Birleşik Krallık ve Japonya tarafından karşılandığı görülmektedir. Yatırım yapılan ülkeler ve hizmet sektörlerinin geliştiği şehirler değerlendirildiğinde üretimin ağırlıklı olarak az gelişmiş ülkelere yapıldığı, hizmet ve finans sektörleri gibi uluslararası işlemlerde önemli paya sahip sektörlerin ise New York, Londra ve Tokyo gibi büyük şehirlerde kümelenildiği görülmektedir.

Üretim hizmetlerinin yarattığı ekonomik hareketlilik yüksek yoğunluklu şehirlerin oluşmasına sebep olmakta, şehirlerdeki yoğunluk hızlı büyümeye bağlı olarak söz konusu ulusların geneline yayılım göstermektedir. Ülkemizin en önemli şehirlerinden olan İstanbul örneğinde olduğu gibi bu hizmetlere bağlı olarak üretim üssü

konumundaki merkez şehirlerde ölçülen büyüme rakamları ulusal büyüme rakamlarının üzerine çıkmaktadır.

Hizmet sektöründe lider pozisyonda olan ve küresel ekonomiye eklemlenme kabiliyeti yüksek olan şehirler komşu şehirleri de etkilemektedir. Konuyla ilgili en önemli örneklerden bir tanesi Londra'dır. Birleşik Krallığın hizmet sektörünün %31'lik bir bölümü Londra'da konumlanmaktadır. Bununla birlikte üretim şehri olarak kabul edilen diğer şehirlerin üretimden aldığı pay %16 seviyesindedir. Diğer ana şehirlerin her biri ayrı ayrı üretimden %2 pay almaktadır. Birleşik Krallık'ın tamamı değerlendirildiğinde Londra'nın üretimden aldığı yüzdenin yüksek olması sadece Londra'nın büyümesine katkı sağlamakla kalmayıp, ülkenin güneydoğusunda yer alan sanayi şehirleri olarak tanımlanan şehirlerde üretim şekillerinin değişerek sanayi üretiminin hizmet üretimine doğru kaymasına neden olmaktadır. Londra'nın değişimine benzer şekilde Japonya'nın Tokyo kentinde de değişimler meydana gelmiştir. Lider sektörlerin hizmet üretim faaliyetlerinin koordinasyon merkezi olarak Tokyo'yu tercih etmeleriyle birlikte şehrin yoğunluğu artmış, bir zamanlar Japonya'nın en büyük sanayi şehri pozisyonunda olan Osaka, Tokyo karşısında cazibesini kaybetmiştir.

Birleşik Devletler'de en önemli sanayi üretim şehri olan Chicago, sektörel değişime ayak uyum sağlayamayarak New York ve Los Angeles şehirleri karşısında büyük ölçüde cazibesini yitirmiştir.

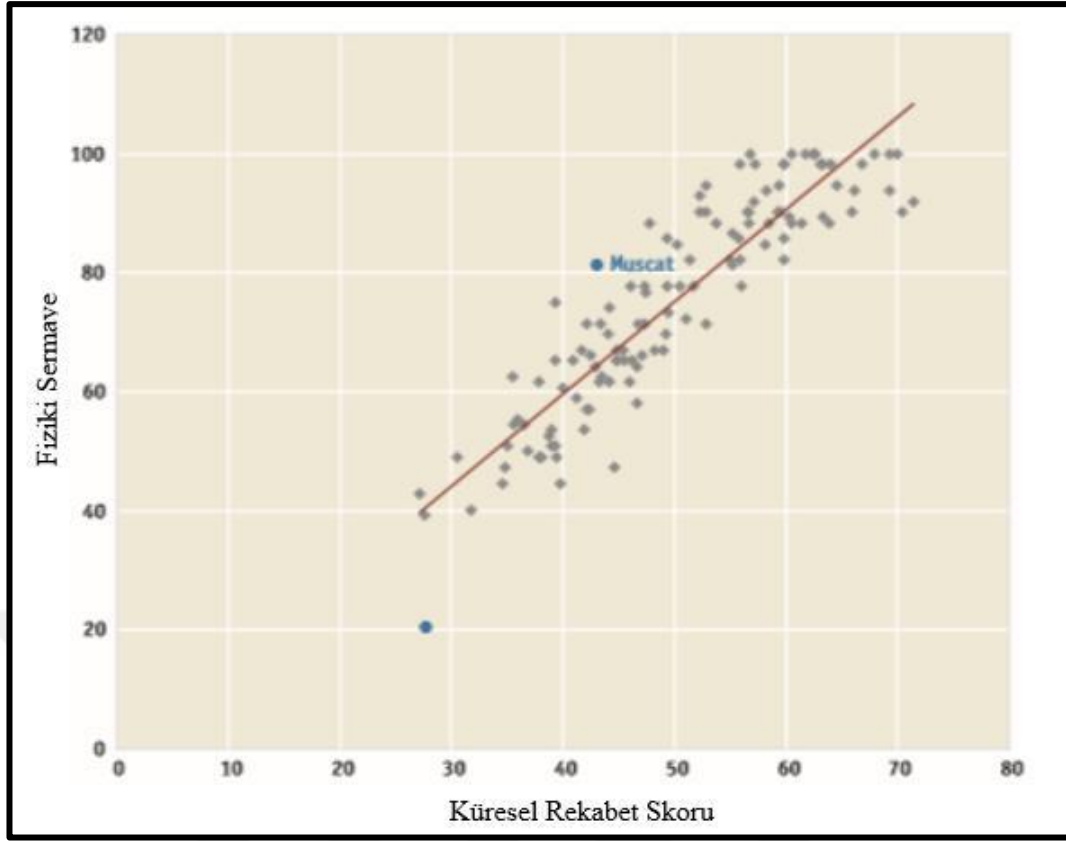
## **5.2 Doğu ve Batı Şehirlerinin Karşılaştırılması**

Küreselleşmenin etkisi ve sermayenin ülkeler arası dolaşımının rahatlaması Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan, ekonomisi, sanayi üretimine dayanan, kalabalık ülkelerde yer alan şehirlerde rekabetin artmasına neden olmaktadır. New York, Tokyo gibi nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu, gelişmiş ülke şehirleri, küresel rekabetin artması nedeniyle üst sıralardaki pozisyonlarını korumak için yenilik merkezi olarak kalabilmek için daha çok çalışmak durumunda kalmaktadır. Hong Kong, Singapur gibi nüfus yoğunluğu bakımından küçük ölçekli şehirler ise doğru politikalar ve düzenlemeler ile son yıllarda atak yaparak küresel rekabette öne çıkmaktadırlar. Ahmedabad, Tianjin gibi gelişmekte olan ekonomilerin bulunduğu şehirler, ekonomilerinin gösterdiği çift rakamlı büyüme oranları ile küresel rekabette pozisyonlarını yukarı taşımaktadırlar. Ekonomik büyüklük, büyüme rakamları küresel rekabet açısından önemli parametreler olmakla birlikte fiziki çevre, yaşam kalitesi, beşeri sermaye gibi çeşitli parametreler genel rekabet seviyesini etkilemektedir. Tüm bu değişkenler göz önünde bulundurulduğunda Birleşik Devletler ve Avrupa şehirleri küresel rekabette ilk sıralarda yer almaktadır. Finansal krizin etkilerinin şehirlerdeki kentsel yenileme ve altyapı çalışmalarını yavaşlatmasına karşın, Avrupa ve Birleşik devletlerin önde gelen şehirleri küresel rekabette pozisyonlarını korumayı başarmışlardır. Krizin etkilerinin yavaş yavaş ortadan kalkması gelişmekte olan ekonomilere ait şehirlerin daha önemli adımlar atmasını gerektirecektir. Şehirlerarası rekabetin ölçülmesine yönelik önemli parametrelerden olan ekonomik büyüme ve ekonomik güç gibi parametreler

değerlendirildiğinde ilk yirmi içinde yer alan beş şehrin Asya şehirleri olduğu görülmektedir. Tianjin, Shenzhen, Dalian gibi şehirler listenin başında yer almaktadır (EIU, 2012). Ekonomileri çift rakamlı büyüme kaydeden şehirler altyapı yatırımlarına büyük önem göstermektedir (Altyapı yatırımları değerlendirildiğinde en büyük atılımı yapan şehir Kuala Lumpur'dur). Ancak söz konusu şehirlerin gökdelen yatırımları, metro hatları ve diğer altyapı yatırımlarının yanında eğitim kalitesi, yaşam kalitesi ve kişisel özgürlükler gibi parametrelerde ilerleme kaydetmesi gerekmektedir.

Küresel şehirlerin geniş alt yapı imkânlarına sahip oldukları, bu nedenle de söz konusu şehirlerin mekânsal olarak, yeni gelişen şehirlere oranla çekim gücünün daha kuvvetli olduğu, diğer taraftan gelişmekte olan şehirlerin yaptıkları altyapı yatırımları ile durumun hızla değiştiği görülmektedir. 2008 yılında açılan Pekin Uluslararası Havaalanı yolcu oranları ve modernlik kategorilerinde önde gelen ancak eskimeye başlayan Amerikan hava alanları ile rekabet etmektedir. Benzer şekilde İstanbul'da yapımı devam eden 3. havaalanı teknolojik özellikler ve yolcu kapasitesi kategorilerinde dünya sıralamasında ön sıralarda yer almaktadır. Hali hazırda dünyanın en büyük altyapı çalışmalarının doğuda devam etmesine karşın Batı ekonomileri de önde gelen şehirlerin küresel rekabette mevcut pozisyonlarını korumak adına yatırım planları yapmaktadırlar. Gelişmekte olan şehirlerin yaptıkları altyapı yatırımlarına karşın şehirlerarası rekabette ana ölçüm kalemleri olan fiziksel altyapı ve telekomünikasyon altyapısı gibi parametreler değerlendirildiğinde gelişmiş şehirlerin daha başarılı olduğu görülmektedir.

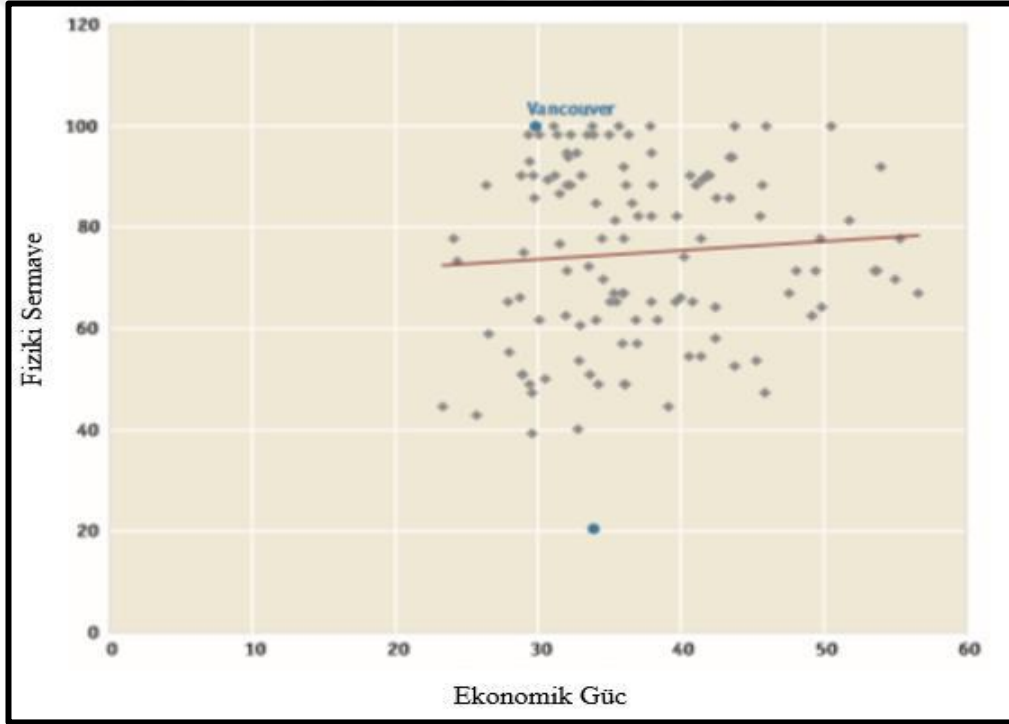
Stockholm, Frankfurt, Amsterdam ve Zürih gibi Avrupa şehirleri gelişmiş toplu taşıma sistemleri ve ağ kapasitesi ve kaliteli yapı stoğu vb. özelliklerden ötürü rekabet halinde olan şehirlerarasında üst sıralarda yer almaktadırlar. Şehirlerde belirtilen altyapı sisteminin kurulması büyük yatırım ve uzun zaman gerektirmesine karşın, yapılan yatırımlar sermaye ve çalışan iş gücünün şehirlere akmasına, şehirlerin rekabet seviyesinin artmasına neden olmaktadır. Sonuç olarak mekânsal ve fiziksel bakımdan değerlendirildiğinde altyapı yatırımlarının tamamlanması uzun bir yatırım dönemi gerektirmektedir. Şehirler arası rekabet birçok parametre göz önünde bulundurularak belirlenmektedir ancak şehirlerin rekabet açısından sıralanmasında fiziki sermayenin önemi büyüktür. Şekil 5.1. fiziki sermayenin artmasının küresel rekabeti artırdığını göstermektedir (The Economist, 2012). İyi bir altyapı sistemi de fiziksel sermaye artışına doğrudan etki ederek şehirlerin genel olarak rekabet seviyesinin artmasına fayda sağlamaktadır.



Şekil 5.1. Fiziki sermayenin küresel rekabetle ilişkisi (The Economist, 2012)

Şehirler arası rekabetin sürekli olarak canlı olmasının en önemli nedenleri küresel şirketlerin ekonomik büyüme verilerini yakından takip etmesidir. Son dönemde şehirlerin ekonomik büyüme değerleri önemli değişimler göstermekte ve ekonomik açıdan değerlendirildiğinde doğunun batıya göre daha hızlı büyüme sağladığı görülmektedir. Hızlı büyüyen Asya ekonomilerinin daha gelişmiş olan rakiplerini yakalamak için etkili adımlar attığı görülmektedir. 2010-2016 döneminde en hızlı büyüyen Batı Avrupa şehri %3,2 büyüme oranı ile Stockholm olurken, diğer Avrupa şehirleri belirtilen dönemde yıllık olarak %3'ün altında büyümüş, Yunanistan ve Portekiz ekonomileri ise genel olarak daralmıştır. Avrupa'ya kıyasla daha hızlı gelişim gösteren Dallas, Houston, Seattle gibi Amerikan şehirleri ise %4 'ün üzerinde büyümüşür (EIU, 2012). Ancak Asya şehirlerinin büyüme beklentileri Avrupa ve Amerika'nın performansının ciddi bir şekilde üstünde gerçekleşmiştir. Asya'da on iki şehrin büyüme rakamları aynı dönem için %10'un üzerinden gerçekleşmiştir. Bu şehirler içerisinde en fazla büyüyen şehirler Çin'de yer almaktadır. Asya'da yer alan kırk dört şehrin 32 tanesi %5'in üzerinde büyüme sağlamıştır. Asya bölgesinde yer alıp Avrupa şehirleriyle benzer büyüme kaydeden şehirler gelişmiş olan Avustralya ve Japon şehirleridir. Ulusal ekonomide yaşanan hızlı büyüme ile önde gelen şehirlerin mekânsal değişimi daha önceki dönemlerde görülmemiş bir hızda gerçekleşmiştir. Avrupa ve Amerika'nın öne çıkan şehirleriyle rekabet edebilmek için Asya ülkelerinde yer alan şehirlerde altyapı yatırımları düzenli olarak artırılmakta ve şehirlerin mekânsal değişimi sağlanmaktadır. Dubai, Shanghai, Shenzen gibi şehirler hızlı mekânsal dönüşümün en çarpıcı örnekleri

arasında yer almaktadırlar. Son on yıl baz alındığında Çin kentlerinde yapılan altyapı yatırımları ( yol, köprü, toplu taşıma, çeşitli kamu yatırımları) yıllık olarak %20 artış göstermiştir. Bu yatırım eğiliminin önümüzdeki yıllarda devam etmesi beklenmektedir (EIU, 2012). Buna karşın son on yılda birçok gelişmiş şehirde bütçe açıkları nedeniyle yatırım kararları iptal edilmiştir. 2007-2008 yıllarında ekonomik krize bağlı olarak Avrupa genelinde kamu yatırımları sınırlandırılmış, hükümet teşvikleri sınırlandırılmış, önemli yatırım projeleri iptal edilmiştir. Benzer şekilde Amerika'da altyapı yatırımları sabit seyretmiştir. Altyapı yatırımları ve şehirlerin mekânsal dönüşümü, şehirlerin tercih edilme sebeplerinden bir tanesi olmakla birlikte ekonomik büyümeye önemli bir etkisi yoktur. Gelişmiş bir ulaşım ağının olması Avrupa da olduğu gibi şehirlerin iş gücü açısından daha çok tercih edilir olmasına ve üretkenliğin artmasına neden olurken fiziki sermaye, ekonomik gücün sağlanması bakımından doğrudan etkili değildir. Şehirlerin geleceğe yönelik ekonomik gücü ile şehirlerin fiziksel gelişmişliği arasında doğrudan ilişki bulunmamaktadır. Şekil 5.2'de fiziki sermaye ile ekonomik güç arasındaki ilişki görülmektedir (The Economist, 2012).



Şekil 5.2. Fiziki sermayenin ekonomik güç ile ilişkisi (The Economist, 2012)

Şehirlerarası rekabetin ölçülmesinde kullanılan önemli parametrelerden bir tanesi de ekonomik güçtür. Ekonomik güç, temel olarak şehirlerin gayri safi yurtiçi hasılası, büyüme oranı ve diğer şehirlere göre elde edilen gelirlerin mukayese edilmesi sonucu belirlenmektedir. Ancak şehirlerin ekonomik güçlerinin karşılaştırılması amacıyla yapılan analiz ve çalışmalar tahmin edilenin aksine yeni bir ilk on şehir sıralamasına işaret etmektedir. Çizelge 5.3'de yer alan küresel şehirler sıralamasına göre ilk on şehir sıralamasına yalnızca New York (dördüncü sırada) ve Tokyo (onuncu sırada)

girmiştir. Bununla birlikte Tianjin, Shenzhen ve Dalian listede ilk üç sırayı almaktadır (The Economist, 2012).

Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde bu analizler gelişen piyasalarda başta Asya olmak üzere devam eden hızlı kentleşmeyi ortaya koymaktadır. Yapılan analizlerin ortaya koyduğu diğer bir çarpıcı gösterge ise küresel olarak önde gelen, nüfusu on milyon ve üzerinde olan şehirlerinin rekabette geride kaldığıdır. Analizlere göre endekste yer alan yirmi üç şehirde toplam üç yüz elli milyon insan yaşamaktadır ancak önemli ekonomik güç olarak kabul edilen, trilyon dolardan fazla ekonomik sermayesi bulunan şehirler olmasına rağmen listede yer alan şehirlerden yalnızca dokuz tanesi ilk otuz sıralamasına girmektedir. Tokyo ve New York güçlü ekonomisi olan ve listeye girebilen en önemli şehirlerdir. Bu veriler gelişen piyasaların bulunduğu şehirlerin önemini ortaya koymaktadır. Hâlihazırda bir milyonun üzerinde nüfus yoğunluğu bulunan yüz elli adet Çin şehri bulunmaktadır. 2020 yılına gelindiğinde analistler bu rakamın iki yüz yirmi ila dört yüz şehir arasında değişeceğini öngörmektedirler (EIU, 2012). Ekonomik büyüme verileri göz önünde bulundurulduğunda Mc Kinsey'e göre 2025 yılına kadar gelişmiş piyasalar ve gelişen piyasaların küresel büyümedeki payı %70'ten %20'ye düşecektir ve büyümenin ağırlık olarak %40'luk bölümü gelişen piyasaların bulunduğu şehirler tarafından sağlanacaktır (EIU, 2012). Söz konusu şehirler, nüfus yoğunluğu ve gayrisafi yurtiçi hâsıla verileri bakımından gelişmektedir. Tüketim toplumunun bulunduğu ve bol miktarda yatırımın yapıldığı bu şehirlerde yer almak isteyen şirketler, büyük küresel şehirler dışında hızlı gelişim gösteren benzer şehirleri yakından incelemeye başlamıştır. Batıda yer alan küresel şehirlerin 2010-2018 yılları arasındaki %6,3 büyüme beklentisine karşı yeni gelişen iki buçuk milyonun üzerinde nüfusu bulunan şehirlerin ortalama %8,7 büyümesi beklenmektedir. Bu bilgiler doğrultusunda gelecek yüzyılda gelişmekte olan şehirlerin küresel şirketlerin yatırım planlarını etkileyerek, daha fazla yatırım çekmesi muhtemeldir.



Çizelge 5.3. Ekonomik olarak en güçlü ilk otuz şehir sıralaması (The Economist, 2012)

Sıralama	Şehirler	Ekonomik Güç Skoru/100	2010-2016 GSYH (Reel Değişim)
1	Tianjin	56.6	12,9
2	Şenzen	54.4	11,5
3	Dalian	55.0	12,7
4	New York	54.0	2,4
5	Doha	53.7	8,3
6	Guangzhou	53.6	11,3
7	Şangay	51.8	9,5
8	Tokyo	50.5	1,7
9	Chongqing	49.9	12,2
10	Beijing	49.8	9,4
11	Qingdao	49.4	11,4
12	Chengdu	49.2	11,7
13	Jiangsu	48.1	10,5
14	Hangzhou	47.6	10,3
15	Singapur	46.0	5,7
16	Bangalore	45.9	10,3
17	Los Angeles	45.7	2,7
18	Houston	45.6	4,4
19	Ahmedabad	45.3	10,1
20	Hong Kong	43.8	4,9
21	Hanoi	43.8	10,2
22	Paris	43.6	2,2
23	Washington	43.4	3,6
24	Dallas	43.4	4,1
25	Abu Dhabi	42.5	4,7
26	Mumbai	42.4	8,4
27	Delhi	42.4	8,9
28	Seattle	42.0	4,2
29	Taipei	41.9	5,1
30	Londra	41.9	2,7

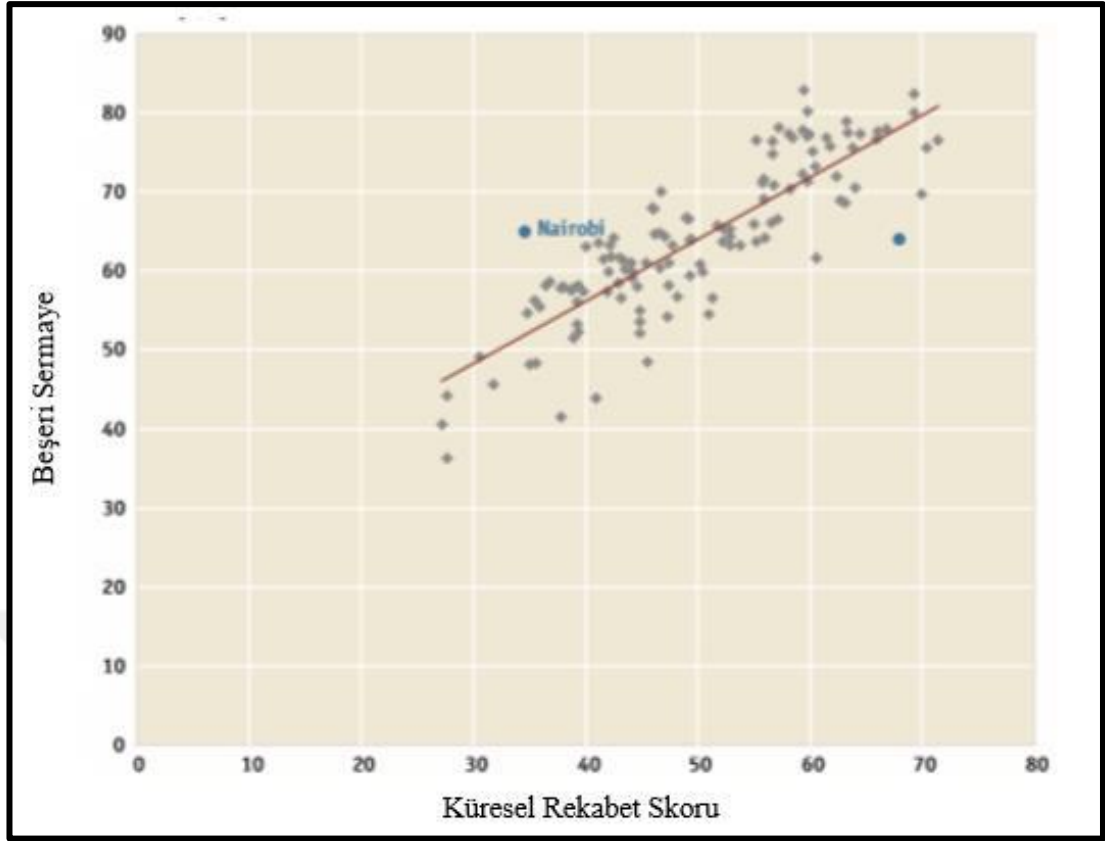
Hızlı büyüyen şehirlerin gelişimi farklı dinamiklere bağlı olacaktır. Kimi şehirler tüketici ürünlerinin üretimine odaklanacak kimi şehirler düşük maliyetli üretim şehirleri olarak öne çıkacak Masdar, Tianjin vb. şehirlerde olduğu gibi son teknoloji çevre dostu ( %80 az su sarfiyatı sağlayan, çöplerin %100 geri dönüştürülebildiği, karbondioksit salınımının %0 olduğu, vb.) ekolojik şehirler ortaya çıkacaktır. Büyüme dinamiklerine bağlı olarak şehirler farklı alanlarda faaliyet gösteren küresel

firmaların yatırımlarını çekecektir. Üretim maliyetlerinin düşük olduğu şehirler, hızlı üretim bazlı çalışan firmalar tarafından tercih edilecek, diğer taraftan ekolojik şehirler ise teknoloji firmalarının yatırımlarını çekecektir (EIU, 2012).

Doha gibi hızlı gelişen şehirler ise demir, çelik, beton ve finans hizmetlerinin yoğunlaştığı şehirler olarak gelişecektir.

Günümüzde kurumsal firmalar yüksek eğitilmiş, yetenekli iş gücüne büyük önem vermektedir. Bu kapsamda firmalar operasyonları ve yatırımları için yetenekli iş gücünün bulunduğu şehirleri yakından izlemektedirler. Ekonomilerin uğradığı bilgi ve yetenek odaklı değişim, şehirlerarası rekabette beşeri sermayenin öneminin artmasına neden olmaktadır. Nitelikli iş gücü ise yaşamlarını sürdürecekleri şehir seçimlerinde yalnızca iş imkânlarını değil aynı zamanda şehirlerdeki yaşam kalitesini göz önünde bulundurmaktadır. Bu durum beşeri sermayenin yaşayacakları şehirleri seçerken sıklıkla tercihlerini gelişmiş şehirlerden yana kullanmasına neden olmaktadır ve şehirlerarası rekabeti doğrudan etkilemektedir. Sağlık sistemi ve eğitim kalitesi gibi çeşitli faktörler açısından değerlendirildiğinde gelişmiş şehirler daha avantajlı konumdadır. Örneğin 2017 senesi Yüksek Öğretim sıralamasına göre ilk 200 üniversite içerisinde Hindistan'dan hiçbir üniversite yer almazken Singapur ve Çin'den yalnızca ikişer adet üniversite yer almaktadır. Listede yer alan üniversitenin büyük bir çoğunluğu ise Avrupa ve Amerika da yer almaktadır (Times Higher Education, 2017).

Şekil 5.3 beşeri sermaye ile şehirlerarası rekabetin doğrudan orantılı olduğunu göstermektedir. Bu değerlendirme gelişmekte olan şehirlerin beşeri sermayeyi çekmek konusunda yeteri kadar başarılı olmadığını göstermektedir. Bu durumu değiştirmek oldukça uzun ve zor bir hedeftir. Ortadoğu'daki örneklerden de görüleceği üzere yalnızca eğitime yapılan yatırımlarla, eğitim kurumlarının sayısının artırılması, çekici bir eğitim ortamının oluşturulması ile hedefe ulaşmak mümkün olmamaktadır. Düşük maliyetli ve kalifiye olmayan çalışanlara dayalı ekonomi üzerine kurulmuş, hızlı büyüyen Asya şehirlerinde beşeri sermayenin artırılması büyük bir problem olarak görülmemesine karşın küresel olarak yoğun rekabetin yaşandığı, bilgi ekonomisine dayalı şehir sıralamasında üst sıralarda yer almayı hedefleyen şehirler için cazibe merkezi olarak görülmek oldukça önem arz etmektedir. Küresel olarak rekabet eden şehirlerin yetenekli ve yüksek eğitilmiş iş gücünü koruyamaması durumunda şehirlerin büyüme beklentileri düşüş eğilimi göstermektedir.



Şekil 5.3. Beşeri sermaye küresel rekabet skoru ilişkisi (The Economist, 2012)

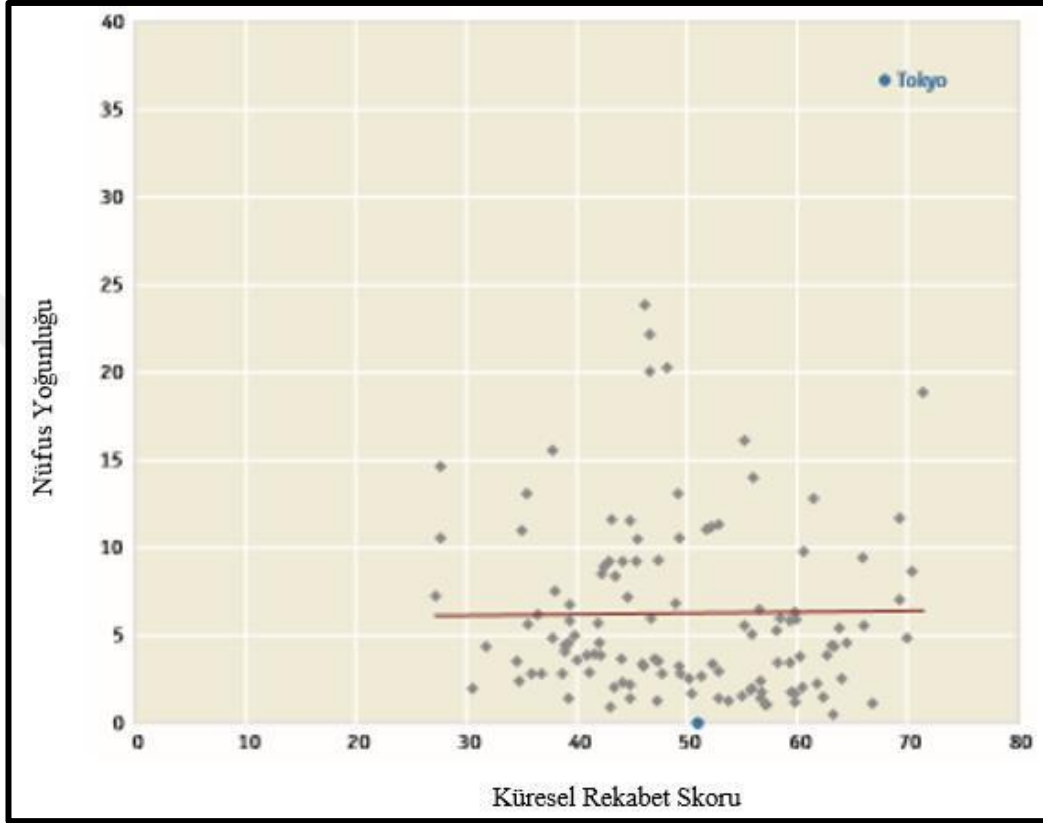
Ancak yetenekli ve yüksek eğitilmiş bireyler oldukça mobildir. Bu durum beşeri sermaye bakımından şehirler için hem fırsat hem de problem oluşturmaktadır. Bu nedenler beşeri sermayeyi çekmek konusunda şehirlerarası rekabet oldukça yüksektir. Eğitim kalitesinin yüksek olması nedeniyle öğrencileri kendisine doğru çeken şehirler bazı durumlarda eğitimi tamamlayan bireylerin şehri terk etmesine engel olamamaktadır. Bu duruma en güzel örnekler Boston ve Oxford' tur. Her iki şehirde eğitim kalitesi bakımından sıklıkla tercih edilmesine karşın mezunların büyük bir kısmı mezuniyet sonrası şehirleri terk etmektedir.

Bu perspektiften değerlendirildiğinde iş imkânlarının kısıtlı olması nedeniyle gelişmiş şehirler tehdit altındadır. Özellikle son dönemde Avrupa ve Amerikan şehirlerindeki işsizlik oranları uzun bir süredir yüksek seyretmektedir. Benzer şekilde Vancouver, Vienna ve Zürich gibi yaşam kalitesi sıralamasında en üst sıralarda yer alan şehirler iş imkânlarının çeşitliliği bakımından oldukça zayıf bir performans göstermektedirler. Gelişmiş şehirlerde iş imkânları, kalifiye olmayan iş gücü açısından da oldukça sınırlıdır. Bu nedenle dünyanın en rahat hareket edebilen, en mobil bireyleri iş merkezleri başka yerlerde olsa dahi Londra ve New York gibi şehirlerde yaşamayı tercih etmektedirler. Hindistan çeliğin sahibi Lakshi Mittal, Asya Havayolu şirketinin sahibi Malezyalı Tony Fernandes ve Güney Afrikalı gayrimenkul zengini Nathan Kirsch gibi önemli iş adamları Londra'da yaşamayı tercih etmektedirler. Bu tercihlerde birden fazla sebep olmakla birlikte kişisel özgürlükler, güvenlik vb. çeşitli özellikler şehirlerin çekim gücünde önemli rol

oynamaktadırlar. Şehirlerarası rekabet arttıkça fırsat kollayan şehirler boşlukları kapatmak için tüm imkânlarını seferber etmektedirler. Dubai, Singapur, Santiago dünya genelindeki yetenekli iş gücünü çekmek amacıyla özel olarak program belirlenmiş olan şehirlere örnek oluşturmaktadırlar. Bu amaca yönelik olarak Dubai iş odaklı, sıfır vergi ve vergi teşviki politikası yürütürken, Santiago ulusal bilinirliğini artırarak dünyanın çeşitli şehirlerinden girişimcileri şehre çekmeyi hedeflemektedir. Singapur ise Asya'nın hızlı büyüyen ekonomilerine açılan ve kaliteli yaşam sunan şehir olarak öne çıkmaktadır. Ancak rekabet içindeki şehirler göz önünde bulundurulduğunda New York, Londra, Tokyo vb. tarihsel geçmişi olan şehirler, güçlü rakipler olarak öne çıkmak için yeniliklere ve çalışmalara devam etmektedirler.

Rekabet halinde olan şehirler genel olarak incelendiğinde sıralamanın tepesinde yer alan şehirlerin nüfus yoğunluklarının değişiklik gösterdiği tespit edilmiştir. Listede ilk beşte yer alan şehirler değerlendirildiğinde 38 milyonun üzerinde nüfusu ile Tokyo, en kalabalık şehir olarak öne çıkarken Londra ve Paris şehirlerinin nüfusu on milyonun üzerinde, New York'un nüfusu 8 milyonun üzerinde, Singapur'un nüfusu ise beş milyonun üzerindedir (World Population Report, 2018). Bu durum şehirlerarası rekabetin ölçülmesinde şehirlerin büyüklüğünün ne derece önemli olduğu sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Şirketler açısından değerlendirildiğinde nüfus yoğunluğu, çeşitli bir işgücü, üretilen ürün ve hizmetler için daha yoğun bir talep anlamına gelmektedir. Ayrıca şehirlerin büyüklüğüne göre kişi başına düşen gelir, patent sayısı, vergi gelirleri vb. verilerde artış gözlemlenmektedir (World Population Report, 2018). Nüfus yoğunluğunun artması yalnızca ekonomik açıdan yarar sağlamakla kalmaz. Şehirlerdeki nüfus yoğunluğu arttıkça nüfus çeşitliliği ve farklı ihtiyaçların ortaya çıkmasına bağlı olarak üretkenlik artar, yeni iş alanları ortaya çıkar, ürün ve hizmetlerin kalitesinde rekabete bağlı olarak artış yaşanır. Olumlu etkileri olmasına rağmen şehirlerin büyümesi düzgün bir şekilde planlanmazsa, şehirler küresel anlamda rekabet etme kabiliyetlerini kaybedebilir. Bu duruma örnek teşkil eden en önemli ihtiyaç ulaşım altyapısıdır. Büyük şehirlerde toplu taşıma ağlarını kurmak için daha geniş imkânlar bulunmasına karşın kapsanması ve hizmet götürülmesi gereken alan daha geniştir. Mekânsal ve nüfus yoğunluğu açısından hızlı büyüme sağlayan şehirlerin birçok problemi çözmesi gerekmektedir. Bu duruma en iyi örnek oluşturan şehirler Latin Amerika şehirleridir. Latin Amerika şehirleri son dönemde kapasitelerinin üzerinde büyümüşlerdir. Ancak hızlı büyüme adaptasyon sorunu meydana getirmiş ve küresel anlamda gelişmeyi engellemiştir. Hali hazırda bölgede yer alan ilk 10 şehrin büyüme rakamları ortalama büyüklükteki şehirlerin gerisinde kalmaktadır (World Population Report, 2018). Şehirlerin büyümesinin yanında verimlilik oldukça önem kazanmaktadır. Hong Kong ve Meksika verimlilik açısından önemli örnek şehirlerdir. Her iki şehirde sırasıyla 38 ve 8 milyonun üzerinde nüfus yoğunlukları ile büyük şehirlerdir. Ancak Hong Kong şehirlerarası küresel rekabet sıralamasında ilk 5'te yer alırken Meksika listenin çok gerisinde yer almaktadır. Her iki şehri ziyaret edenler Hong Kong'un toplu taşıma hattının kolay anlaşılabilir ve etkili olduğunu, buna karşın Meksika'da toplu taşıma ağının kısıtlı olduğunu ve bu nedenle karayolu ulaşımında ciddi bir birikim olduğunu görmektedirler. Şehirlerin yoğunluklarının artması ile ilgili yapılan çalışmalar, nüfus yoğunluğunun 2 kat artmasının üretkenliği %2-4 oranında artırdığını göstermektedir (EIU, 2012). Bu durumda Çin'in hızlı büyüme ve nüfus artışı yaşayan şehirleri için

önemli bir göstergedir. Ancak nüfus artışına bağlı olarak harcamaların artması, ulaşım problemlerinin ortaya çıkması ve iş gücü piyasasında meydana gelebilecek problemler, büyümenin doğru yönetilememesi durumunda, birikim ekonomisinin sağlayacağı faydalardan daha fazla zarar verecektir. Bir bütün olarak ele alındığında şehrin büyüklüğü, rekabet açısından faydalar sağlamakla birlikte iyi yönetilememesi halinde rekabete olumsuz etki edecektir. Şekil 5.4 nüfus yoğunluğu ile küresel rekabet skoru arasındaki ilişkiyi göstermektedir (The Economist, 2012).

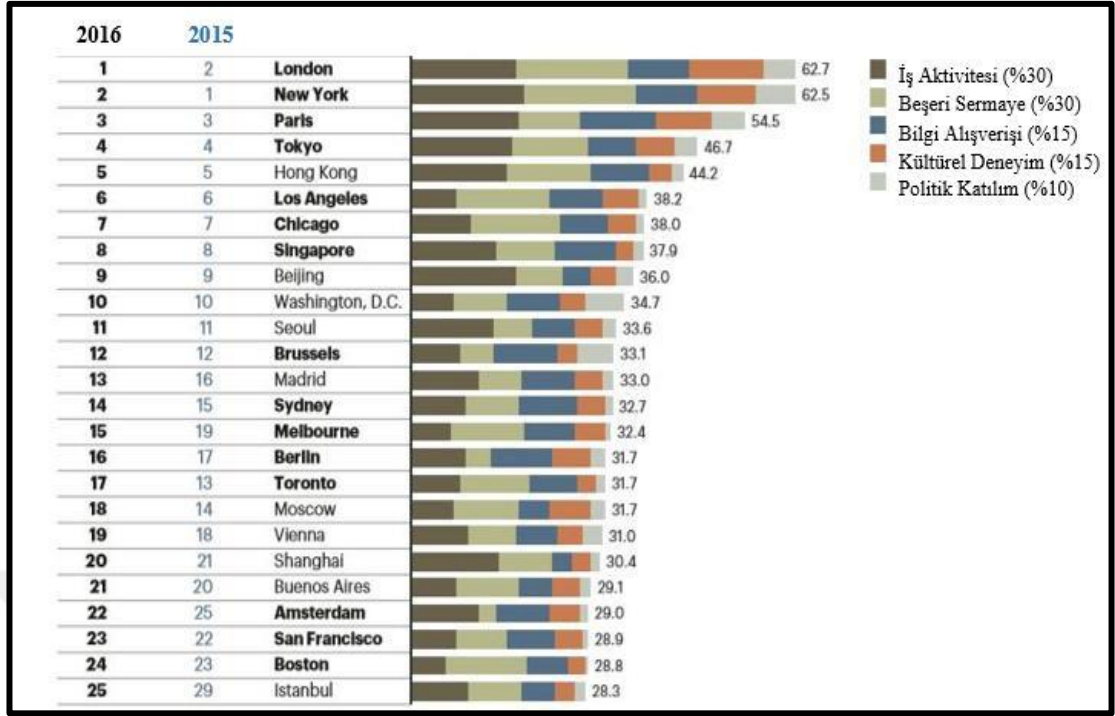


Şekil 5.4. Nüfus yoğunluğu küresel rekabet skoru ilişkisi (The Economist, 2012)

Görüldüğü üzere nüfus yoğunluğu ile şehirler arası rekabet arasında korelasyon bulunmamaktadır. Bu durum nüfus yoğunluğu bakımından küçük şehirlerin rekabet kabiliyetinin azalmadığını bununla birlikte kalabalık şehirlerin planlama konusunda daha titiz çalışmalar yapması gerektiğini göstermektedir.

Şehirlerarası rekabetin ölçülmesi amacıyla hazırlanan Şekil 5.5'te yer alan sıralama iş aktivitesi, beşeri sermaye, bilgi alışverişi, kültürel deneyim, politik katılım olmak üzere 5 ana boyut göz önüne alınarak yapılmıştır ( AT Kearney, 2016). Sıralama, 5 ana boyutun ağırlıklı ortalamaları hesaplanarak elde edilmiş olup, 2016 yılı itibarıyla önde gelen ilk 25 şehri göstermektedir (AT Kearney, 2016).

Türkiye, ticaret, ekonomi, politika ve kültür merkezi olarak öne çıkan İstanbul listede 25. sırada yer almaktadır. 2017 senesinde yenilenen endekste ilk sıraya tekrar New York'un yerleştiği, Londra'nın ise 2. sıraya gerilediği, İstanbul'un ise 25. sıradaki pozisyonunu koruduğu belirtilmiştir.



Şekil 5.5. Küresel şehirler endeksi (AT Kearney, 2016)

Sonuç olarak şehirler arası rekabeti etkileyen birden fazla parametre mevcuttur. Rekabet halinde olan şehirlerin pozisyonları atılan adımlara bağlı olarak önümüzdeki yıllarda değişim gösterecektir. İstanbul'un da içinde bulunduğu hızlı büyüyen ve küresel rekabette atak yapabilen şehirler 2020'ye kadar listede daha üst sıralara çıkma şansı bulacaktır. % 6'nın üzerinde büyüme sağlayan Bahndung, Huangho, Lima gibi şehirler ile İstanbul gibi genç nüfustan güç alan, ekonomik anlamda hızlı büyüyen şehirler umut vaat etmektedir (AT Kearney, 2016). Ancak önemli olan şehirlerin rekabette öne çıkmasını sağlayan dönüşüm ve gelişimin ne hızda gerçekleşeceği. Gelişmekte olan şehirler gelişmiş şehirlerin geçirdiği süreçleri ve süreyi yaşamadan küresel rekabette öne geçebilir mi? Son dönemde Şanghay bu dönüşüme önemli bir örnek oluşturmaktadır. 2004 yılı küresel ticari gayrimenkul yatırımları sıralamasında Şangay 190. sırada yer alırken 2011-2013 yılları arası değerlendirmelerde küresel sıralamada 11. sırada, sınırlar ötesi yatırım hareketliliğinde ise 8. sırada yer almaktadır (Jones Lang Lasalle, 2014). Dolayısıyla küresel anlamda şehirlerarası rekabet sıralaması hızlı bir şekilde değişebilmektedir. Gelişmekte olan ekonomilerin önde gelen şehirleri küresel rekabette kısa zamanda öne çıkmak için fırsat kollamaya devam etmektedir. Körfez şehirleri tüm potansiyellerini ortaya koyarak gelişmiş şehirlerin geçirdiği sanayileşme evresini atlatarak çeşitli sektörlerde küresel arenada öne çıkmayı amaçlamaktadır. Bu amaca yönelik olarak iletişim teknolojileri alanında çeşitli yatırımlar yapılmaktadır. Gelişmekte olan şehirler yüksek hızlı kablosuz internet ağının kurularak kablolu internet altyapısının aşılması ve Dell gibi çeşitli teknoloji firmalarının yatırımlarını çekmeyi hedeflenmektedir (EIU, 2012). Ancak yalnızca altyapı yatırımları ve hızlı büyüme rakamları küresel şehir sıralamasında kalıcı yer edinmek için yeterli değildir.

İstanbul'un da içerisinde bulunduğu şehirlerarası rekabette öne çıkmak ve kalıcı olmak için rekabet eden şehirlerin kurumsal etkinlik, sosyal yapı, finansal olgunluk ve küresel görünüm gibi çeşitli yönlerini de geliştirmesi gerekmektedir.

Diğer bir deyişle gelişmekte olan ülkelerin önde gelen şehirlerinin yatırım çekmekle birlikte yetenekli ve eğitimli iş gücü için tercih edilir konuma gelmesi gerekmektedir. Son 12 yılda demokratikleşme ve özgürlük alanlarının genişlemesi, küresel ekonomiye entegre olan ekonomik restorasyon ile desteklenmiş aktif dış politika sayesinde küresel rekabette İstanbul ilerleme kaydetmiştir. Ekonomik anlamda yaşanan gelişme ile birlikte kişisel iyilik, demokratikleşme ve küresel görünümde olumlu gelişmeler sağlanmıştır. Ancak 2016'da yaşanan siyasi gelişmeler olumlu yöndeki gelişmelerin yavaşlamasına sebep olmuştur. İç ve dış siyasette yaşanan gelişmeler, ekonomik etkinliğin yavaşlamasına neden olarak devam eden altyapı yatırımlarına rağmen büyüme, politik bütünleşme ve demokratikleşme gibi küresel rekabette öne çıkmak için önemli parametrelerde olumsuz yönde değişim yaşanmasına neden olmuştur.

## 6. İSTANBUL'UN GELİŞİMİ VE YAŞANILAN SÜREÇLER

20. yüzyılda hız kazanan küreselleşme ve kentler arası rekabet, kentlerin şekillenmesini etkilemiştir. Nüfus artışı, kırsal kesimden kente olan göç nedeniyle kentlerin büyümesi şeklinde yaşanan sürecin benzeri Türkiye'nin en önemli şehri olan İstanbul'da da yaşanmıştır. Kentleşmenin en yoğun yaşandığı, ülke ekonomisine en fazla katkı sağlayan ve Türkiye'nin küresel ekonomiye açılmasında en önemli şehir olan İstanbul 20. yüzyılda küreselleşme etkisiyle önemli değişimlere sahne olmuştur. Tez çalışmasının bu bölümünde gelişim sürecinde İstanbul'da meydana gelen değişimler; sosyal, ekonomik, mekânsal olmak üzere üç farklı kategori üzerinden ele alınmış küreselleşme etkisinde yaşanan süreçlere bağlı olarak gelişen planlama sistemi hakkında bilgi verilmiştir.

### 6.1 İstanbul'un Sanayileşme Baskısı Altında Gelişimi

Dünyanın önemli kentlerinde yaşanan sürece benzer şekilde, sanayileşmeye bağlı olarak artan nüfus, İstanbul'un değişime uğramasına neden olmuştur. Hükümet politikaları kapsamında dünya ölçeğinde süregelen kentler arası rekabette kenti ön plana çıkararak ulusal ekonomiye girdi sağlama çalışmaları sonucunda İstanbul, sosyal, ekonomik ve mekânsal olarak değişime uğramıştır. On dokuzuncu yüzyıl boyunca İstanbul'da gözlenen gelişme tek bir merkezde artan sanayi fonksiyonları ve bu sanayi fonksiyonlarına bağlı olarak gelişen, yabancı kurumların kontrolünde bulunan hizmet fonksiyonlarının kümelenildiği ikinci merkezden oluşmaktadır. Az gelişmiş kentlerde görülen bu gelişme şekli tek egemen kent gelişimine örnek oluşturmaktadır (Çadircı, 2006). On dokuzuncu yüzyılda İstanbul'un tek egemen kent yapısına en iyi örnek oluşturan bölgeler Galata ve Beyoğlu bölgeleridir. Söz konusu bölgeler, İstanbul'a yakın çevreden gelen gıda maddelerinin biriktirilerek yabancı kurumlar vasıtasıyla Avrupa'ya iletimin sağlandığı merkez olarak gelişmiştir (Çadircı, 2006). Bu dönemde Avrupa ile olan ilişkilerin artması, modern taşıt sistemlerinin hayata geçirilmesi, tramvay hattının kurulması, Haliç üzerinde inşa edilen köprüler ve deniz ulaşımının rahatlaması için yapılan geniş rıhtımlar Galata ve Pera'nın yabancı banka, banker ve komisyoncuların yerleştiği bir merkez haline gelmesine neden olmuştur. Bu gelişim, ulaşım bağlantılarının kuvvetlenmesiyle birlikte Unkapanı, Galatasaray-Taksim ve Tarlabası'nın gelişmesini desteklemiştir. İki yaka arasında vapur seferlerinin başlaması Anadolu Yakası'nda Üsküdar ve Kadıköy'ün gelişmesine neden olmuştur (İBB, 2009) 19. yüzyılın yarısından itibaren dünya kentleri ile karşılaştırıldığında geri kalan Osmanlı Devleti ilerleme kaydetmek için devlet destekli sanayi hareketi başlatmış, Tophane, Zeytinburnu, Eyüp, Bakırköy, Beykoz gibi İstanbul'un çeşitli semtlerinde fabrikalar kurulmuştur. Kent imajı ile ilgili hazırlanan raporlarda kentin fiziksel görüntüsünün değiştirilmesi için "süsleme", "düzenleme" kavramları sıklıkla kullanılmıştır (Çelik, 2017). Bu dönemde küresel kentlerin düzenine yaklaşmak için kentin belirli bölgelerini Avrupa kentlerinin mimari yapısına benzer hale getirmek üzere planlamalar yapılmış ancak İstanbul'un köklü değişime sosyolojik ve maddi açıdan hazır olmaması nedeniyle örnek alınan kent tasarım kuralları parçacıl olarak uygulanmıştır.



Planlama ve düzenleme çalışmalarının kısmi olarak hayata geçmesi sosyal değişimin de kısıtlı olmasına yol açmıştır. İstanbul'un bu yapısı 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam etmiştir. Bu dönemde hazırlanan en önemli plan olan İstanbul Nazım Planı ile kentin gelişimine yön verilmiştir. Plan kapsamında uygulanan bölgeleme mantığı ile sanayinin gelişme bölgeleri belirlenmiş ve dönemin önde gelen şehirlerinde olduğu gibi meydanlar ve önemli kamu yapıları yapılmıştır. Plan kapsamında Haliç'in girişine hal, balıkthane ve toptan gıda ticareti yapan şirketler, Haliç'in kuzey batısına doğru ise büyük sanayi yerleştirilmiştir (İBB, 2009). 1947 yılında Belediye İmar Müdürlüğü tarafından hazırlanan İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatname doğrultusunda Eyüp-Silahtarağa, Eyüp-Edirnekapı ve Yedikule-Bakırköy arası ağır sanayiye açılmıştır. Takip eden süreçte Eyüp'ün kuzeyi, Maltepe çevresi Davutpaşa yolu, Kazlıçeşme, Zeytinburnu, Bakırköy'ün dış kesimini, Yeşilköy, Küçükçekmece, Anadolu Yakası'nda ise Maltepe-Kartal- Pendik ve Kadıköy-Gazhane çevresi sanayi alanlarına eklenmiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren tarımda sanayileşmenin gelişmesine bağlı olarak hızlanan kırdan kente göç sonucunda İstanbul'un plan dışı yerleşme alanları kaçak yapılaşmaların oluşturduğu gecekondular alanlarına dönüşmüştür.

1950'de 983.041 olan kent nüfusu, 10 yıl sonra 1.466.535'e ulaşmıştır (İBB, 2009). Göç dalgası ile kente gelen nüfus sanayi alanlarının çevresinde gecekondular mahallelerinin artmasına neden olmuştur. Avrupa yakasında Haliç ve çevresi, Anadolu yakasında ise bugünkü E-5 aksı çevresi sanayi alanları olmaları nedeniyle ilk olarak gecekondulaşan bölgeler haline gelmişlerdir. İç üretimin artması, sanayinin, teknoloji, ulaşım ve iletişim ağının gelişmesiyle birlikte İzmit, Adapazarı, Bursa illeriyle olan koordinasyonun ve etkileşimin artması çevre illerin büyümesine sağlamış ve metropoliten alan oluşumunu hızlandırmıştır. İstanbul çevre kentlerle olan bağlantısını artırarak faaliyet ve uzmanlık alanlarına göre gelişmeye başlamıştır. 60 ve 70'li yıllar boyunca devam eden göçler ve altyapı yatırımları ile birlikte şehrin nüfus yoğunluğu artmaya devam etmiş, 1965 yılında çıkan Kat Mülkiyeti Kanunu ile birlikte kentsel toprak değerlerinde önemli artışlar yaşanmıştır (İBB, 2009). Arsa fiyatlarındaki artış inşaat sektörünün hızlanmasına neden olmuş, maliyetlerin yükselmesi ile birlikte sanayi, şehrin dışına doğru kaymaya başlamıştır.

1980'lerde kentin temel hedeflerinde biri "küresel kent" olmak şeklinde değişime uğramıştır. Kent kaynaklarının büyük bir kısmı bu amaca yönelik olarak kullanılmış, küresel kent olma, hedefi kent planlamasında hâkim amaç haline gelmiştir. 70'li yıllar boyunca devam eden inşaat faaliyetleri, sanayileşmenin yavaşlamasına ve inşaat faaliyetleri başta olmak üzere hizmet sektörünün yavaş da olsa artmasına neden olmuştur. Haziran 1979'da başlatılan Nazım Plan çalışması, İmar ve İskân Bakanlığı Planlama Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin katılımı ile "Marmara Bölgesi Gelişme şeması ve Kentleşme Politikaları" çalışmaları ile bütünleştirilerek 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 1995 hedefine göre hazırlanmış ve 29.7.1980 tarihinde onanmıştır (İBB, 2009). Bu planlama çalışmasının amacı "Metropoliten İstanbul'un öz değerlerini yitirmeden, küresel düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması ve ülkenin kalkınma hedefleri doğrultusunda Metropoliten'in büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" olarak tanımlanmıştır. Bu doğrultuda artan kentsel toprak değerleri ve inşaat sektörünün önem kazanması sanayi üretiminin kent çeperlerine kaydırılması

sürecinin hızlanmasına ve kent merkezinde hizmet sektörünün hâkim olarak Merkezi İş Alanının (MİA) değişmesine neden olmuştur. Sanayi'nin gelişme döneminde İstanbul'un MİA'sı kentin ve çevresindeki kentlerin kontrol alanı iken Küreselleşme etkisi ile birlikte Metropolitan İstanbul MİA'nın hizmet alanı ulusal alanın tamamı ve diğer ülke kentleri haline gelmiştir.

## 6.2 İstanbul'un Gelişimi ve Planlama Çalışmaları

Küreselleşme sürecinde başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerin gelişimlerinin kontrol edilmesi, planlamanın düzenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla kısa süreli çözümler üreten parçacıl kararlar içeren yaklaşımlar terk edilmeye başlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak 20. yüzyılda 6785 sayılı İmar Kanunu çıkarılmıştır ve alınan kararlar İstanbul'un Nazım İmar Planlarının hazırlanması görevi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na verilmiştir (Ayrancı, 2013). Bu durum günümüzde devam eden planlama yetkisinin merkezileştirilmesine yönelik ilk uygulamalardandır.

İstanbul Metropol alanında gerçekleştirilen planlama çalışmalarının amaç ve hedeflerinin açık bir şekilde ortaya konması açısından özellikle 20. Yüzyılda geliştirilen plan kavramlarını özetlemek faydalı olacaktır. Türkiye'de yürürlükteki plan türleri incelendiğinde planların 3 ana başlıkta toplandığı görülmektedir.

1985 tarihinde yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu'nda plan kademeleri; Bölge Planları, Çevre Düzeni Planları (ÇDP) ve İmar Planları olarak üçe ayrılmış, İmar Planları' da Nazım ve Uygulama İmar Planları olarak ikiye ayrılmıştır. Planlar arasında bu tür bir kademelenmeye gidilmesinin amacı en üst düzeyde alınan plan kararları ile alt düzeydeki plan kararları arasında ülke düzeyinde uyum sağlanmasıdır. (Planlama sisteminin en üst kademesinde yer alan planlar Ulusal Kalkınma Planları ve Bölge Planlarıdır.) Bölge Planları ise, Kalkınma Bakanlığı'na bağlı olarak çalışan Kalkınma Ajansları tarafından, Ulusal Kalkınma Plânında belirlenmiş ilke ve politikalarla uyumlu olarak bölgesel gelişmeyi hızlandırmak amacı ile hazırlanmaktadır. (Ulusal Kalkınma Planları 2011 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın kapatılması ve yerine Kalkınma Bakanlığı'nın kurulmasından itibaren Kalkınma Bakanlığı tarafından her beş yılda bir hazırlanmakta olup, ülkenin uzun vadeli gelişme stratejisinin ortaya koymaktadır ve ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanmaktadır.) Planlama kademelenmesi içinde, bölge planından sonra gelen ÇDP, Büyükşehir Belediyelerinin bulunduğu illerde Büyükşehir Belediyelerince, diğer illerde ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanmakta olup, bu planlarda genel arazi kullanımı ile arazi kullanımına ilişkin strateji ve politikaları belirlemektedir. Plan kademeleri içerisinde genel arazi kullanımı, nüfus ve yapı yoğunluğu, yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklüklerini ve ulaşım sistemine ilişkin ilkeleri belirleyen mekânsal planlar ise Nazım İmar Planlarıdır. Söz konusu planlar ÇDP'ye uygun olarak ilgili Belediyelerce hazırlanmaktadır. Uygulama İmar Planları ise, Nazım İmar Planlarına uygun olarak hazırlanan ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını içeren planlardır. Nazım İmar Planlarına benzer

şekilde Belediyelerce hazırlanmaktadır. Plan kademelenmesi doğrultusunda belirlenen hedeflerin İstanbul Metropoliten alanına etkilerinin açık bir şekilde ortaya konması bakımından güncel planların üst ölçek-alt ölçek ilişkisi gözetilerek incelenmesi fayda sağlayacaktır. Bu nedenle tezin ilerleyen bölümünde Bölgesel Gelişme Ulusal Strateji Planından başlayarak, Kalkınma Planı ve ÇDP'nin İstanbul Metropoliten Bölgesine yönelik amaç ve hedefleri aktarılmıştır.

### **6.2.1 Kalkınma planlarında İstanbul öngörüsü**

2014-2018 dönemini kapsayan Onuncu Kalkınma Planında Türkiye'nin uluslararası değer zinciri hiyerarşisinde üst basamaklara çıkması, yüksek gelir grubu ülkeler arasına girmesi amaçlanmıştır. Kalkınma hedeflerine tam olarak ulaşılabilmesi, kalkınmanın sürdürülebilir olması ve refahın yaygınlaştırılması için yaşam kalitesinin ve yaşam standartlarının yükseltilmesi gerektiği, bu çerçevede şehirlerin özgün şart ve özelliklerine göre, daha iyi iş fırsatları ve yaşam ortamları sunabilir hale gelmesi gerektiği belirtilmiştir (TC. Kalkınma Bakanlığı, 2013). Planın amaçlarına ulaşması için yerleşim alanlarında temel yaşam kalitesi normları oluşturularak özellikle düşük gelirli bölge ve şehirler öncelikli olmak üzere lojistik, ulaştırma ve iletişim altyapısının iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Gelişmiş bölge ve şehirlerin gelişiminin desteklenmesi için ise söz konusu yerleşimlerin küresel ekonomiyle bütünleşmesi güçlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Bu amaçla kentsel imaj yönetimi ve markalaşma çalışmalarıyla şehirlerin çekim merkezi haline dönüştürülmesi gerektiği belirtilmiştir. Kentsel dönüşüm, canlandırma, iyileştirme, yenileme gibi uygulamaların bir bütün olarak ele alınması gerektiği, uygun büyüklükteki alan tanımlaması ve iyi planlamayla, kentsel dönüşümün kaliteli, güvenli ve sağlıklı yaşam ortamına ulaşılması bakımından etkili bir uygulama olacağı ifade edilmiştir. Kentsel dönüşümün iyileştirme ve yenileme ihtiyacına katkı sağlarken değişen üretim ve hizmet faaliyetlerini de olumlu yönde etkileyeceği varsayılmıştır.

Afet riski taşıyan alanlar olmak üzere üretim alanlarında yüksek fayda ve değer üreten, kalkınmaya ve büyümeye katkı sağlayan, yaşam kalitesini görünür bir şekilde artıran dönüşüm projelerine öncelik verileceği belirtilmiştir. Küresel rekabette pozitif olarak ayrışmak ve daha hızlı gelişim göstermek için fiziki ve beşeri altyapının geliştirilmesi, nitelikli işgücünün sağlanması, istihdamın artması ve şehirleşmenin kurumsallaşması konularında ilerleme sağlanması gerektiğine vurgu yapılmıştır. Büyükşehirler başta olmak üzere sanayi ve hizmet sektörlerinde artan rekabette öne çıkmak için Ar-Ge yatırımlarının artırılarak Teknoloji Geliştirme Bölgeleri (TGB)'ne yönelik teşvikler sağlanması gerektiği ifade edilmiştir. Küresel Kentlerin ulaştırma hizmetlerindeki gelişimleri doğrultusunda daha kısa sürede daha güvenli ve konforlu ulaşım sağlayan, çevreye karşı daha duyarlı olan ulaşım türleri arasında homojen dağılımın sağlanmasına yönelik yatırımların önemi vurgulanmıştır. Plan kapsamında kritik reform alanları içerisinde yer alan İstanbul Finans Merkezi (İFM) Programı kapsamında kaynakları toplayabilen, uluslararası alanda hizmet

ihraç edebilen bir finans sektörünün oluşmasına katkı sağlayacak İFM çalışmalarının devam ettirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

### **6.2.2 Bölgesel gelişme ulusal strateji planlarında İstanbul öngörüsü**

Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan 2014-2023 Bölgesel Gelişme ve Kalkınma Planında Onuncu Kalkınma Planına atıfta bulunularak kalkınmanın sürdürülebilir kılınması ve yaygınlaştırılması yönünde şehirlerin ve kırsal alanların kendine özgü koşul ve niteliklerine göre daha iyi iş fırsatlarını ve yaşam ortamlarını çevreye duyarlı bir şekilde sunabilmesine yönelik politikaların ortaya konulduğu belirtilmiştir. Öncelikli amacın bölgesel farkların azaltılması ve bölgesel gelişmenin sağlanması olduğu vurgusu yapılmıştır.

İkincil amacın ise atıl kalmış, değere dönüştürülmemiş kaynakların ve tüm bölgelerin içsel potansiyelini harekete geçirerek, bölgelerin rekabet gücünü artırmak, böylece bölgelerin ulusal büyümeye ve kalkınmaya katkılarını azami seviyeye çıkartmak olduğu belirtilmiştir. Hızlı büyümenin ülkenin rekabet gücünün artırılmasına, dolayısıyla bölgelerin ve şehirlerin gelişmesine bağlı olduğu belirtilmiş, bölgelerin gelişme süreçlerinin hızlandırılması için öncelikle şehirlerin güçlü bir üretim yapısıyla kendi ayakları üzerinde durabilmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Ülke genelinde nüfus ve iktisadi faaliyetlerin başta İstanbul ve Marmara Bölgesi olmak üzere ülkenin batı kesiminde yoğunlaştığı belirtilerek, bölgelerde büyümenin ve istihdamın itici gücü olan kentlerin ve kentsel ağların desteklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Bu çerçevede yerleşimlerin ülke genelinde oynadıkları roller ve nitelikleri dikkate alınarak Metropol alanların küresel rekabet gücünün artırılması, gerektiği belirtilmiştir. Türkiye'nin rekabet gücünün artırılması için Metropolere yönelik politikalar kapsamında Türkiye'nin geleneksel olarak en büyük şehri İstanbul'un Metropol özelliklerinin destekleneceği belirtilmiştir.

Uluslararası rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak ileri teknoloji sektörler, ihtisaslaşmış hizmetler gibi metropollere yönelik sektörler için uygun ekonomik, sosyal, kültürel ve mekânsal ortamı bir bütün olarak sağlamaya yönelik tedbirlerin bir bütün halinde değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

İFM projesi kapsamındaki politikalar, gelişmeler değerlendirilerek sürdürüleceği ve ilgili sektörleri de kapsayacak biçimde dünya çapında yaratıcı şehir olma yönündeki çalışmaların artırılacağı belirtilmiştir.

### **6.2.3 Çevre düzeni planı İstanbul öngörüsü**

Kalkınma planı hedefleri çerçevesinde bölgesel yaklaşımlarda göz önünde bulundurularak İstanbul'un kentsel gelişimine yön vermek amacıyla 22.08.2006 tarihinde 1/100.000 ölçekli İstanbul ÇDP hazırlanmıştır. Söz konusu plan, küresel kentler ile rekabet halinde olan İstanbul'un sıralamada üst sıralara yerleşmesi için gerekli olan kapsamlı dönüşüm ve yapılması zorunlu olan sektörel değişimi ifade etmektedir. Küresel kentler arası rekabette öne çıkması hedefinin gerçekleştirilmesine yönelik olarak aşağıda yer alan ana stratejiler belirtilmiştir.

- Ulaşım, haberleşme ve kentler arası yatırım olanaklarının artırılması, diğer küresel merkezler ve İstanbul'un bölgesel hinterland ile güçlü bağlantıların kurulması,
- İstanbul'un bölgesel ekonomiyi yönlendiren finans/hizmet ve yönetim merkezi kimliğinin kazandırılması,
- Merkez bölgenin yaşam standartlarını yükseltecek kentsel dönüşüm uygulamalarının geliştirilmesi,
- MİA'nın ulusal ve küresel merkezlerle olan ilişkilerinin güçlendirilmesi,
- MİA üzerindeki baskıyı azaltacak hizmet ve ticaret birimlerinin bulunduğu birinci ve ikinci derece alt merkezlerin oluşturulması,
- Kent genelinde deniz ve demiryolu başta olmak üzere kaliteli ve yüksek kapasiteli toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması,
- İstanbul'un ulusal ve uluslararası ihtiyaçları göz önünde bulundurularak havaalanı kapasitelerinin artırılması, havaalanları arası entegrasyonun sağlanarak ulaşımı destekleyecek toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi,

Söz konusu stratejiler ile ilgili açıklamalar tezin ilerleyen bölümünde yapılmış olup, konunun bütünlüğü açısından daha ÇDP'nin değerlendirmesinden önce İstanbul'un Stratejik Dönüşümünün değerlendirilmesi faydalı olacaktır.

## 7. İSTANBUL'UN STRATEJİK DÖNÜŞÜMÜ

Küreselleşmeyle birlikte kentlerin küresel rekabette öne çıkmaları, kentlerin yakın çevresinde yer alan diğer kentler ile bölgesel gelişmeye neden olmaktadır. Bu durum ülkenin toplumsal ve ekonomik kalkınmasına katkı sağlamaktadır. Ülkelerin kalkınmasında şehirlerin önemi nedeniyle kentlerin rekabet gücünün artırılması amacıyla kent planlarının uygulanabilirliğinin izlenerek yönetim ve planlama çalışmalarının sürekli olarak yenilenmesi gerekmektedir.

Bu bağlamda İstanbul'un küresel ekonomiye entegre olması ve çevre kentlerle olan ilişkisinin güçlendirilmesinin sağlanması amacıyla bölgedeki fırsatlar ve küresel gelişmeler dikkate alınarak iki önemli çalışma yapılmıştır.

Bu çalışmalar, 2008 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından hazırlanmış olan İstanbul Metropoliten Alan Çalışması ve İstanbul Metropoliten Planlama ofisi tarafından hazırlanan İstanbul Metropoliten Alan Stratejik Planı'dır. Her iki çalışmada İstanbul'u küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bölgesel ve küresel ekonominin merkezi ve uluslararası ticaret akışının odak noktası haline getirmek amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda; çok merkezli kalkınma modelinin benimsenmesi, kültür endüstrisinin geliştirilip desteklenmesi gerektiği, bilgi üreten işgücü oluşturulmasına yönelik eğitim altyapısının güçlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Türkiye ekonomisine en büyük katkıyı sağlayan İstanbul son yüzyılda oldukça önemli değişimlere sahne olmuştur. 20. yüzyılın ilk yarısında itibaren İstanbul'un nüfusu hızlı bir şekilde artarak Türkiye nüfusunun %20'sine ev sahipliği yapar hale gelmiştir. Nüfus artış hızı 20. yüzyılın sonlarına doğru yavaşlamış olmasına karşın İstanbul, OECD ülkeleri ve kentleri arasında en kalabalık şehir olarak yerini almıştır. Türkiye'de küresel arenada öne çıkmak amacıyla yapılan reformlar, hem ulusal sıralamada İstanbul'un yerini korumasına katkı sağlamış hem de uluslararası rekabette kentin pozisyonunu korumasını sağlamıştır. 2008 verilerine göre İstanbul, GSYH'nin %27'si, ulusal sanayi üretiminin %38'ini, hizmet sektörünün %50'sini, toplam vergi gelirinin %40'ını karşılamaktadır. İstanbul'un GSYH oranı, Türkiye ortalamasını %70 oranında aşmaktadır (OECD, 2008). Diğer OECD üyesi ülkelerindeki metropoller ile karşılaştırıldığında İstanbul'un GSYH'si düşük olmasına karşın diğer metropollerden en hızlı gelişen şehir olarak ayrılmaktadır. Doğrudan yabancı yatırım payı bakımından değerlendirildiğinde ise İstanbul Türkiye genelinde en yüksek payı alan kent konumundadır. İstanbul, coğrafi konumu, tarihsel ve mimari özellikleri, önemli altyapı yatırımları ve ucuz işgücü gibi sahip olduğu avantajları ile ulusal açıdan endüstriyel, finansal ve lojistik merkez konumundadır.

Küresel rekabet kapasitesi bakımından değerlendirildiğinde Çin ve Hindistan gibi Asya kıtasında düşük maliyetli üretime dayanan, emek yoğun üretimin yapıldığı ülkeler, Türkiye'nin ve İstanbul'un ekonomik büyümesini zorlaştırmaktadır (OECD, 2008). Bu bağlamda öne çıkmak için İstanbul'da ekonomik çeşitliliğin artırılması ve hizmet sektörünün geliştirilmesine yönelik dönüşümler devam etmektedir.

Sektörel olarak değerlendirildiğinde İstanbul'un 2/3 'sinin hizmet sektörüne yöneldiği görülmektedir. Ancak, OECD üyesi ülkelerin metropollerini ile karşılaştırıldığında İstanbul'da büyük oranda üretime yönelik faaliyetlerin devam etmekte olduğu görülmektedir. Üretim sektörüne ilişkin incelemelerde ise emek yoğun, eski teknoloji, üretim aktivitelerinin devam ettiği gözlenmektedir. Bu durum İstanbul'un stratejik dönüşümünü öngören ÇDP'de de yerini bulmuş ve konvansiyonel sanayinin ıslah edilerek ileri teknoloji üreten sanayiye dönüştürülmesi öngörülmüştür.

2008 itibarıyla Tekstil ve tedarik zinciri toplam iş gücünün %37'sini, GSYH'nin ise %26'sını oluşturmaktadır (OECD, 2008). Bu olumsuz tablonun değiştirilmesine yönelik olarak tekstil kümelenmesi stratejisi belirlenerek moda ve tasarım sektörlerine yönelim benimsenmiş, ilave olarak ilaç ve elektronik sektörü gibi yüksek katma değer oluşturan sektörlerle doğru dönüşüm başlamış bulunmaktadır. Söz konusu dönüşümün başarıya ulaşması için İstanbul'u yenilik ve bilgiye dayalı merkez haline getirmek amaçlanmaktadır. Bu amaca ulaşmak için ekonomik, hukuksal ve kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. Örneğin Tekstil sektöründe bilgi paylaşımının artırılması, küçük ve orta boy işletmeler arası koordinasyonun sağlanması ve ihrac pazarına girişi artırmak için İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği kurulmuştur. Üretkenlik, yenilik, iş ve teknoloji geliştirme kapasitesinin artırılması için Teknoloji Geliştirme Bölgeleri ve Teknoparklar açılmış, Ulusal Bilim ve Teknoloji gelişimini sağlamak için yasal düzenlemeler yapılmıştır. Girişimciliğin desteklenmesi, KOBİ'lerin teknolojik ve yönetim ile ilgili konularda desteklenmesi ve çağın gereklerine uygun hale getirilmesi için KOSGEB kurulmuştur (OECD, 2008). DYSY'nin artması, taşma etkisinin çoğalması amacıyla siyasi istikrar, piyasa erişimi, uzun dönem büyüme potansiyeli, kalifiye işgücü ve gerekli altyapının sağlanması amacıyla çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 2003 yılında Doğrudan Yabancı Yatırım Kanunu çıkarılmasıyla birlikte ülkeye giren yabancı yatırım performans endeksinde ilerleme kaydedilmiştir. 1988-1990 yılları sıralamasında 69'uncu sırada yer alan Türkiye, 2015 itibarıyla 22'inci sıraya yükselmiştir (TÜİK, 2018). Ülke ekonomisine sektörlerden bağımsız olarak en fazla katkı sağlayan kentin İstanbul olduğu düşünüldüğünde İstanbul'un DYSY çekmesi amacıyla geçirdiği dönüşümün etkisi ortaya çıkmaktadır. Stratejik dönüşüm kapsamında sektörel kümelenme stratejisi belirlenerek çeşitli alanlarda yoğunlaşma kararı alınmıştır. ÇDP'de belirtilen kararların sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için İBB, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi tarafından İstanbul'da faaliyet gösteren başta sanayi ve hizmet sektörleri olmak üzere rekabetçilik ve kümelenme analizleri yapılmıştır. Konuyla ilgili detaylar çalışmanın ilerleyen bölümlerinde açıklanmaktadır. Kümelenme stratejisinin başarılı bir şekilde yürütülmesini engelleyen en büyük zorluklardan olan, üretken, yenilikçi bir kent oluşturmak ve İstanbul'un ekonomisini güçlendirmek için kayıt dışı ekonominin

ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bu kapsamda faizler düşürülmüş, vergi sisteminde reform yapılmış, vergi denetimleri artırılmış, çeşitli vergi afları uygulanmış ve vergilerin kolay bir şekilde ödenmesi, için e-devlet uygulaması kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa ve Asya arasında yer alan bölgesel bir merkez olan, gelişmekte olan ülkelere açılan koridor konumundaki İstanbul'un lojistik açıdan gelişimine yönelik çeşitli planlamalar yapılmıştır. Türkiye'nin toplam ticaret kapasitesinin %60'ının yönlendirildiği İstanbul'un ulaşım üssü pozisyonunun kuvvetlendirilmesi ve geliştirilmesi için ulaşım altyapısına ciddi yatırımlar yapılmıştır. Türkiye'nin en büyük yatırımlarından 3. havaalanı ve Kanal İstanbul projeleri başta gelen örneklerden olup, bu projelerin entegre bir şekilde faaliyet göstermesi hedeflenmiştir. 2. Ekim 2009 tarihli ve 27364 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren, İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı'nda (Strateji ve Eylem Planı) belirtildiği üzere İstanbul'u bölgesel merkez haline getirmek için finans sektöründe çeşitli adımlar atılmıştır. Kentler arası rekabette öne çıkmak için İstanbul'u finans merkezine dönüştürme stratejisi belirlenmiştir. Bu strateji çerçevesinde sermaye piyasasında işlem gören borsaları tek çatı altında toplayan Borsa İstanbul kurulmuştur. Kurulduğu tarihten itibaren Borsa İstanbul'un işlem hacmi önemli ölçüde artış göstermiş, ancak finansal enstrümanların yetersiz olması, uluslararası yatırımların azlığı ve tasarruf seviyesinin düşük olması nedeniyle büyüme sınırlı kalmıştır. İstanbul'un finansal alanda rekabet gücünün artırılması için düzenleyici politikalar hayata geçirilmiş, bankacılık sektörüne yönelik denetimler artmıştır. İstanbul'u finans merkezi olarak geliştirme amacıyla fiziksel mekânda dönüşüm çalışmalarına başlanmıştır. Nüfus artışına bağlı olarak 60'lı yıllardan itibaren artış gösteren kaçak yapılaşmalar İstanbul'un çevre sorunlarının artmasına, neden olmakta ve kenti tehdit eden deprem tehlikesinin oluşturduğu riski artırmıştır. Küresel anlamda rekabet eden finans merkezlerinin yabancı yatırımcılar açısından tercih edilmesinde fiziksel çevrenin etkisi ve çevresel riskler göz önünde bulundurularak Kentsel Dönüşüm çalışmalarına ağırlık verilmiştir.

## **7.1 İstanbul Çevre Düzeni Planına (ÇDP) Genel Bakış**

Doğal çevre ile yapay çevre arasındaki ilişkinin bozulmasına neden olan en temel etken insanoğlunun refah seviyesini yükseltmek amacıyla yaptığı ekonomik faaliyetlerdir. Ekonomi ve ekoloji arasındaki çelişkinin giderilmesi için tüm dünya kentlerinde planlama çalışmaları yapılmaktadır. ÇDP'nin temel amacı toplumsal kalkınma hedefiyle oluşturulması amaçlanan yapay çevre ile doğal çevre, yaşam alanları ile doğal kaynaklar arasında çatışma yaratmayan, sürdürülebilir bir ilişkiler zinciri oluşturmaktır (İBB, 2009). Bu bağlamda ÇDP'de sosyoekonomik ve mekânsal sistemi oluşturan bileşenler ile ekolojik sistemler ele alınmıştır. Bu sistemleri etkileyen iki önemli değişken olan demografik yapı ve ekonomi-ekoloji ilişkileri ile ilgili analizler yapılmıştır. Sektörel olarak yapılan analizler sonucunda yerleşim alanları, yerleşim dışı alanlar ve yerleşilebilir alanlar saptanmıştır. İstanbul'un gelişmesine yönelik olarak öngörülen alanların hangi öncelikte ve hangi koşullarda hayata geçirilebilecekleri belirtilmiştir. Plan kapsamında İstanbul'un küresel kentlerle olan rekabette öne çıkması, sürdürülebilir bir şekilde gelişmesi, bölge ve ülke ekonomisine sağladığı katkıyı artırması için dönüşüm ve değişim



yapılması gereken alanlar belirtilmiştir. İstanbul'un mekânsal fonksiyonunun turizm, üst düzey yönetim ve ileri teknoloji üretimine dönüştürülmesi gerektiği belirtilerek İstanbul vizyonunun temel hedefinin kenti, ulusal ve uluslararası ölçekte kararların alındığı yönetim merkezi haline dönüştürmek olduğu vurgulanmıştır.

### 7.1.1 Bölgesel konum

İstanbul'un aşırı büyümesi sürdürülebilirliğe engel olmaktadır. Artan nüfus ve sosyoekonomik gelişmişlik üretim ve hizmet maliyetlerinin artmasına sebep olduğu gibi yapısal açıdan da risk yaratmaktadır. Plan dâhilinde İstanbul'un kontrolü gelişiminin sağlanması, mekânsal iş bölümünün yapılarak çevre illere olan etkisinin düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu amaca yönelik olarak Marmara Bölgesi Trakya, Kuzey Marmara, Güney -Batı Marmara ve Güney - Doğu Marmara olmak üzere dört alt bölgeye ayrılmıştır. Şekil 7.1'de alt bölgelerin Marmara bölgesindeki dağılımı gösterilmiştir (İBB.,2010).



Şekil 7.1. Marmara bölgesi alt bölgeleri (İBB., 2010)

Trakya alt bölgesinin batı ülkeleriyle bağlantı yolu olduğu, İstanbul'a otoyol, devlet yolu ve demiryolu bağlantıları bulunduğu, Kuzey Marmara Alt Bölgesi'nin Türkiye'de sanayileşmenin en yoğun şekilde geliştiği bölge olduğu belirtilmiştir. Bahse konu bölge içerisinde yer alan Kocaeli'nin, Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarına ev sahipliği yaptığı belirtilmiş, ilin yakın çevresinde üretim kalitesini arttırmak için yazılım ve bilişim sektörüne dayalı olarak kurulacak teknoparkın sağlayacağı katkı vurgulanmıştır. Çanakkale ve Balıkesir illerinden oluşan Güney Batı Marmara alt bölgesinin ağırlıklı olarak tarım ve orman alanlarından oluşması nedeniyle ekonomik yapısının tarıma dayalı sanayi üzerine kurulduğu belirtilmiştir. Güneydoğu Marmara alt bölgesiyle ilgili; Bölgede tarım ve orman alanlarının yaygın olmasına karşın Bursa il merkezinden başlayan ve batıda Balıkesir il merkezine ulaşan bir aks ile Bursa'nın doğusunda Eskişehir'e ulaşan başka bir aks boyunca gelişmiş olan sanayi aksından bahsedilmektedir. Plan kapsamında İstanbul'un küresel rekabette ilerleme sağlaması halinde alt bölgelerin de dolaylı olarak gelişme göstereceği vurgulanmıştır. İstanbul'un Finans ve yönetim merkezi

kimliğinin öne çıkması için farklı fonksiyonlara sahip alt bölgeler ile olan etkileşim ve bağlantıların güçlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu hedef doğrultusunda İstanbul'un güney batı ve güneydoğu Marmara bölgeleriyle olan bağlantılarının kuvvetlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

### 7.1.2 Küresel konum

Türkiye'nin en gelişmiş şehri olan İstanbul aynı zamanda Türkiye'nin ekonomik anlamda çekim merkezi konumundadır. Doğu ve Batıyı birbirine bağlayan köprülerin bulunduğu şehir, yıllarca küresel ticaretin kalbi olmuş, tüccarların yerleşmeyi tercih ettiği bir merkez olarak görülmüştür. Doğu ve batı arasında ticaretin yapıldığı şehir olması dolayısıyla küresel pazarlara her zaman eklenmiş ve bölgede yaşanan tüm olumsuzluklara karşı ekonomik açıdan dayanıklı bir yapı sergilemiştir.

Avrupa Birliği'ne aday veya üye konumunda olan toplam 29 ülkenin 15'inden daha fazla nüfusa sahip olup, nüfus yoğunluğu açısından Avrupa ülkelerinin birkaç tanesinin toplam nüfusu kadardır. Çizelge 7.1'de İstanbul ile Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin nüfus yoğunlukları karşılaştırılmıştır (TÜİK, 2016). İstanbul Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında ülke kent konumundadır.

Çizelge 7.1. İstanbul nüfusunun AB ülkeleri ile karşılaştırılması (TÜİK., 2016)

ÜLKELER	NÜFUS (milyon)	ÜLKELER	NÜFUS (milyon)
ALMANYA	82,7	İSVİÇRE	8,5
<b>TÜRKİYE</b>	<b>80,8</b>	AVUSTURYA	8,7
FRANSA	66,9	BULGARİSTAN	7,1
İNGİLTERE	66,9	DANİMARKA	5,7
İTALYA	60,6	FİNLANDİYA	5,5
İSPANYA	46,4	NORVEÇ	5,3
<b>İSTANBUL</b>	<b>15,0</b>	MACARİSTAN	9,6
HOLLANDA	17,0	İRLANDA	4,8

Çizelge 7.1'de görüldüğü üzere İstanbul'daki nüfus yoğunluğunun Avrupa'nın çeşitli ülkelerindeki nüfustan fazla olması konut ve istihdam ihtiyacının artmasına neden olmuştur. CDP kapsamında İstanbul'un dünya genelinde yaşanan değişime uygun olarak hizmetler sektöründe gelişimini sürdürmesi gerektiği vurgulanmıştır.

1999 yılında Beaverstock, Smith ve Taylor tarafından, yapılan sıralamada dünya kentleri reklam, muhasebe finans ve avukatlık sektörlerine hizmet veren firmaların varlığına bağlı olarak alfa, beta gama olarak sınıflandırılmıştır. Yapılan sınıflandırmada İstanbul, en sonuncu kategori olan Gamma kentleri arasında 49. Sırada yer almıştır. Aynı çalışmada İstanbul, genel hizmet sektöründe Avrupa kentleri içinde 14. sırada, finans ve bankacılık sektörleri sıralamasında ise 7. sırada yer almıştır Çizelge 7.2'de hizmetler sektörü. ve finans sektörü kademelenmesi yer almaktadır ( İBB.,2009).

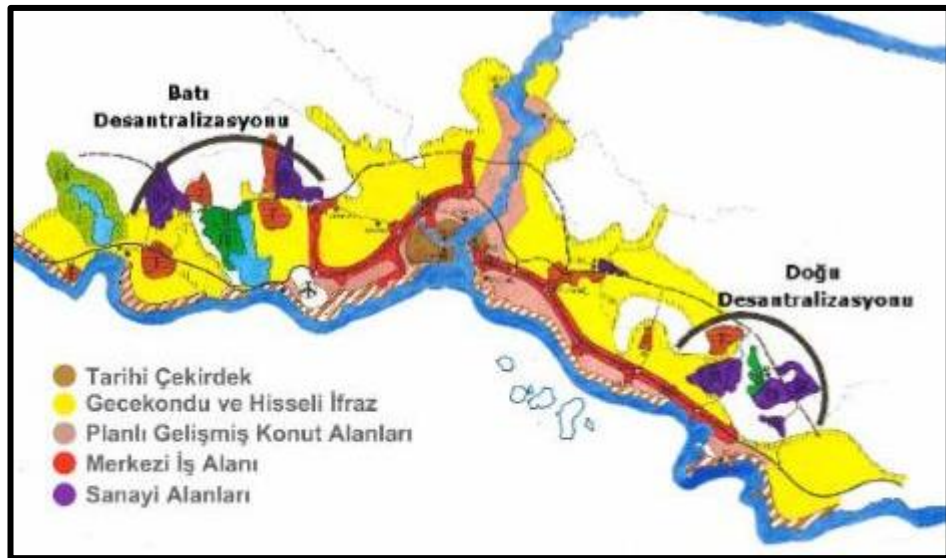
Çizelge 7.2. Kademelenme çalışması hizmetler sektörü ve finans sektörü (İBB.,2010)

Genel Hizmetler Sektörü	Finans ve Bankacılık Sektörü
London	London
Paris	Paris
Milan	Frankfurt
Madrid	Madrid
Amsterdam	Milan
Frankfurt	Brussels
Brussels	<b>İstanbul</b>
Zurich	Amsterdam
Stockholm	Warsaw
Prague	Dusseldorf
Dublin	Moscow
Barcelona	Luxembourg
Moscow	Dublin
<b>İstanbul</b>	Zurich
Vienna	Athens
Warsaw	Berlin
Lisbon	Prague
Copenhagen	Hamburg
Budapest	Budapest
Hamburg	Munich
Munich	Geneva
Dusseldorf	Barcelona
Berlin	Rome
Rome	Lisbon
Athens	Stuttgart
Luxembourg	Stockholm
Oslo	Cologne
Geneva	Kiev
Helsinki	Bucharest

İstanbul'un aralarında bulunduğu gama grubu kentlerinin küresel güç olarak kabul edilen alfa grubu kentlerin baskınlığı altında işlevler üstlenebildiği belirtilmiştir. Küresel reklamcılık hizmetleri sektöründe, İstanbul'un ikinci grup içinde yer aldığı; küresel hukuk hizmetleri sektörü ve küresel banka hizmetleri sektöründe ise üçüncü grup içinde yer alarak dünya çapında bir alt merkez olarak ön plana çıktığı ifade edilmiştir (İBB, 2009).

### 7.1.3 ÇDP sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri öngörülleri

Özellikle İstanbul'un 1950-1980 dönemindeki gelişimi incelendiğinde en önemli unsurun sanayi alanları olduğu görülmektedir. Bahsedilen dönemde, sanayi temel ulaşım aksları boyunca gelişim göstererek kent yapısını gerek yerleşik alan sınırları gerekse düzen açısından büyük ölçüde değiştirmiştir. Sanayi, Anadolu Yakası'nda E5 aksı boyunca gelişerek Gebze'ye kadar, Avrupa Yakası'nda ise; özellikle Eyüp'ten havaalanına doğru E-5 aksında göstermiş ve kuzeye Tem yönünde saçılma göstermiştir. Anılan dönemde MİA sanayi gelişimine paralel olarak Eminönü ve Şişli bölgesi üzerinden TEM'e doğru yayılarak Maslak bölgesine doğru gelişme göstermiştir. Sanayi alanlarının yayılmasıyla birlikte kaçak yerleşimler artış göstermiş ve kent yapısının sağlıklı gelişmesine neden olmuştur. Takip eden süreçte, transit taşımacılık güçlenmiş, çevre yolları, kent içi ulaşım ağının temel ögesi haline gelmiştir. Karayolu ve ulaşım ağının gelişmesi yerleşim bölgelerinin dışı doğru yayılmasına neden olmuş, sanayinin yayılmasını hızlandırmıştır. CDP'de bu gelişimin İstanbul Metropolitan Alanı'nda artan toprak kullanımının efektif bir şekilde kullanılmaması nedeniyle negatif etki yarattığı belirtilmiştir. İstanbul'un merkezinde sanayi ağırlığının azaltılarak hizmetler sektörüne geçiş yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Bölgeler arası farkı azaltmak için Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) stratejisine ağırlık verilmesi gerektiği belirtilerek OSB'lerin kapasitelerini etkili bir şekilde kullanması halinde bölge genelinde dengeli büyümenin sağlanabileceği, vurgulanmıştır. Avrupa Yakası'nda İkitelli ve Hadımköy, Anadolu Yakası'nda Dudullu'da yer alan sanayi alanlarının kirletici etkileri nedeniyle gelişmelerinin teşvik edilmeyeceği, bu bölgelerde sınırlandırma yapılacağı açıklanmıştır. İstanbul'da geliştirilecek sanayinin küresel rekabete destek sağlayacak yüksek katma değer yaratan ileri teknolojiye dayanması gerekliliğinden hareketle tarif edilen sanayi çeşidine katkı sağlamak, gelişimini hızlandırmak için teknoparkların nitelik ve sayısal olarak artırılması gerektiği belirtilmiştir. Geleneksel sanayinin İstanbul'un doğu ve batı çeperlerinde oluşturulan altyapı ihtiyaçları planlanarak oluşturulmuş OSB bölgelerine kaydırılması gerektiği planlanmıştır. (şekil 7.2.)



Şekil 7.2. İstanbul'da sanayinin desantralizasyonu (İBB, 2009)

Ticaret ve hizmetler sektörüne yönelik yapılan çalışmalarda plan dâhilinde hizmetlerin eğitim sağlık, idari gibi toplumsal hizmetler ve iş hizmetleri şeklinde planlandığı dikkat çekmektedir. Bu düzenlemede amaç toplumsal hizmetler ile kentte yaşam kalitesini artırmak ve nüfusa iş imkânı yaratmaktır. İş hizmetleri alanında ise finans, gayrimenkul yatırım danışmanlığı, hukuk ve sigorta gibi üst düzey hizmetler grubu yer almaktadır.

Ticaret ve hizmet 2006-2007 yılları arası dağılımı incelendiğinde söz konusu hizmetlerin MİA genelinde yoğunlaştıkları, bu yoğunlaşmanın da hizmet işgücü değişimini etkilediği görülmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından hazırlanan 1985-2002 yılları arası dönemi kapsayan veriler incelendiğinde Bahçelievler, Bakırköy, Beşiktaş, Kadıköy, Küçükçekmece, Şişli, Üsküdar ilçelerinin işgücü değişiminde öne çıktığı görülmektedir. Çizelge 7.3. İş gücü değişim oranlarını göstermektedir. (İBB., 2010)

Çizelge 7.3. İş gücü değişim oranları (İBB.,2010)

İlçe Adı	Yıllara Göre Çalışan Sayısı			İlçe Adı	Yıllara Göre Çalışan Sayısı		
	1985	1992	2002		1985	1992	2002
Adalar	1046	6185	1122	Güngören	15397	15397	32302
Avcılar		5961	13586	Kadıköy	38361	47191	106717
Bağcılar		8633	33311	Kağıthane		13219	30701
Bahçelievler		12192	39755	Kartal	16648	9158	32863
Bakırköy	39430	15598	41406	K.çekmece		9680	42211
Bayrampaşa		11913	21474	Maltepe		10574	26161
Beşiktaş	12741	32570	78779	Pendik		8136	25650
Beykoz	2502	3241	12327	Sarıyer	4833	4865	10206
Beyoğlu	43055	47084	49359	Silivri	2166	3031	8933
B.çekmece		3884	23701	Sultanbeyli		1139	6538
Çatalca	2285	1354	6083	Şile	229	609	1460
Eminönü	54977	58125	76049	Şişli	61089	61040	139535
Esenler			13501	Tuzla		2731	9962
Eyüp	11945	8525	13216	Ümraniye		9933	34404
Fatih	26260	25546	42924	Üsküdar	15077	17069	47853
Gazios.pasha	8061	15122	30998	Zeytinburnu	12358	15361	37898

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından (Ticaret ve Hizmetler Grubu, 2006) hazırlanan firma sayılarının; üretici, dağıtıcı, kişisel ve sosyal olmak üzere 4 ana hizmet türüne ayrılması ile elde edilen hizmet sektörel dağılım değerlendirildiğinde dağıtıcı hizmetlerin tüm ilçelerde yoğunlaştığı ve ön plana çıktığı görülmektedir.

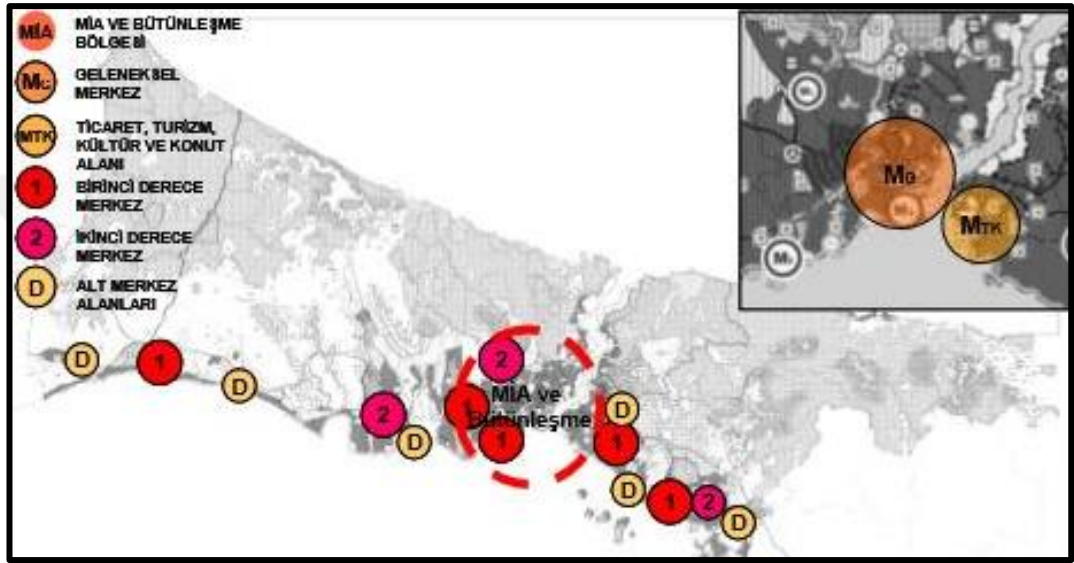
Çizelge 7.4.'te yer alan verileri incelendiğinde İstanbul genelindeki toplam üretici hizmet firma sayısının 42613 olduğu görülmektedir. Üretici hizmet firmalarının Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki dağılımı değerlendirildiğinde Avrupa Yakasının % 63'lük oranla ön plana çıktığı, Anadolu Yakası'nın ise %37'lik orana sahip olduğu, Kadıköy ilçesinin de Anadolu Yakası genelinde %60 oranla öne çıktığı görülmektedir.

Çizelge 7.4. İstanbul hizmet sektörünün ilçelere göre dağılımı (İTO.,2006)

İlçe	Üretici	Dağıtıcı	Kişisel	Sosyal
Adalar	24	179	30	2
Avcılar	407	3711	117	61
Bağcılar	836	8542	194	89
Bahçelievler	1325	8095	228	161
Bakırköy	1441	5007	374	331
Bayrampaşa	525	7563	119	49
Beşiktaş	4160	8296	790	378
Beykoz	544	2310	151	51
Beyoğlu	2736	10127	850	125
Büyükkçekmece	928	8667	238	99
Çatalca	129	1065	27	5
Eminönü	1478	17422	834	323
Esenler	251	3407	70	41
Eyüp	335	4795	95	37
Fatih	1139	6631	384	285
Gaziosmanpaşa	456	6971	160	97
Güngören	573	7258	110	53
Kadıköy	9499	28467	2007	1247
Kağıthane	936	6448	261	57
Kartal	799	6367	181	93
Küçükçekmece	1125	11231	210	116
Maltepe	977	5915	204	106
Pendik	532	5214	159	73
Sarıyer	514	2229	267	64
Silivri	98	1463	54	17
Sultanbeyli	114	1406	28	16
Şile	20	213	22	2
Şişli	6577	16949	935	790
Tuzla	342	3811	72	18
Ümraniye	1210	13407	260	140
Üsküdar	1755	7193	331	199
Zeytinburnu	828	7946	141	51
<b>Batı yakası</b>	<b>26797</b>	<b>153823</b>	<b>6458</b>	<b>3229</b>
<b>Doğu yakası</b>	<b>15816</b>	<b>74482</b>	<b>3445</b>	<b>1947</b>
<b>İstanbul genel</b>	<b>42613</b>	<b>228305</b>	<b>9903</b>	<b>5176</b>

Dağıtıcı hizmet sayısı değerlendirildiğinde 285997 adet firma ile İstanbul'un dağıtıcı hizmetler payı %80'dir. Dağıtıcı Hizmet türünde yapılan değerlendirmeye göre firmaların % 67 oranla Avrupa yakasında %33 oranla ise Anadolu yakasında yer almaktadır (İBB, 2009). Kişisel ve Sosyal Hizmetler kategorilerinde faaliyet gösteren firmaların oransal dağılımı değerlendirildiğinde benzer şekilde Avrupa Yakası'nda büyük bir yığılma olduğu göze çarpmaktadır. İş gücünün hızlı bir şekilde hizmetler sektörüne kayması sonucunda MİA yoğunluğunun artmasına bağlı olarak karayolu geçişleri olmak üzere altyapı yatırımlarının yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu

probleme çözüm olarak İstanbul'un tek merkezli yapısının çok merkezli bir yapıya dönüştürülmesi ve Anadolu Yakası'nda çekim merkezi olarak faaliyet gösterecek güçlü alt merkezler oluşturulmasının iki yaka üzerindeki baskıyı azaltacağı öngörülmüştür. Şekil 7.3'te yer alan alt merkez kademelenmesi ile Anadolu Yakası'ndaki mevcut hizmet sektörü yığılmasının Kartal ve Kurtköy aksına kaydırılması ve söz konusu bölgenin geliştirilmesi kararı alınmıştır. Bölgedeki kara, deniz, demiryolu ulaşım sistemlerinin entegre edilebilir olması, konumu dolayısıyla Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakın olması nedeniyle ilçede yer alan yeterli derecede gelişim gösteremeyen sanayinin şehir dışına alınması kararlaştırılmış ve Kartal, Anadolu Yakası'nın birinci derece MİA'sı olarak planlanmıştır.



Şekil 7.3. İstanbul merkezler kademelenmesi (İBB.,2009)

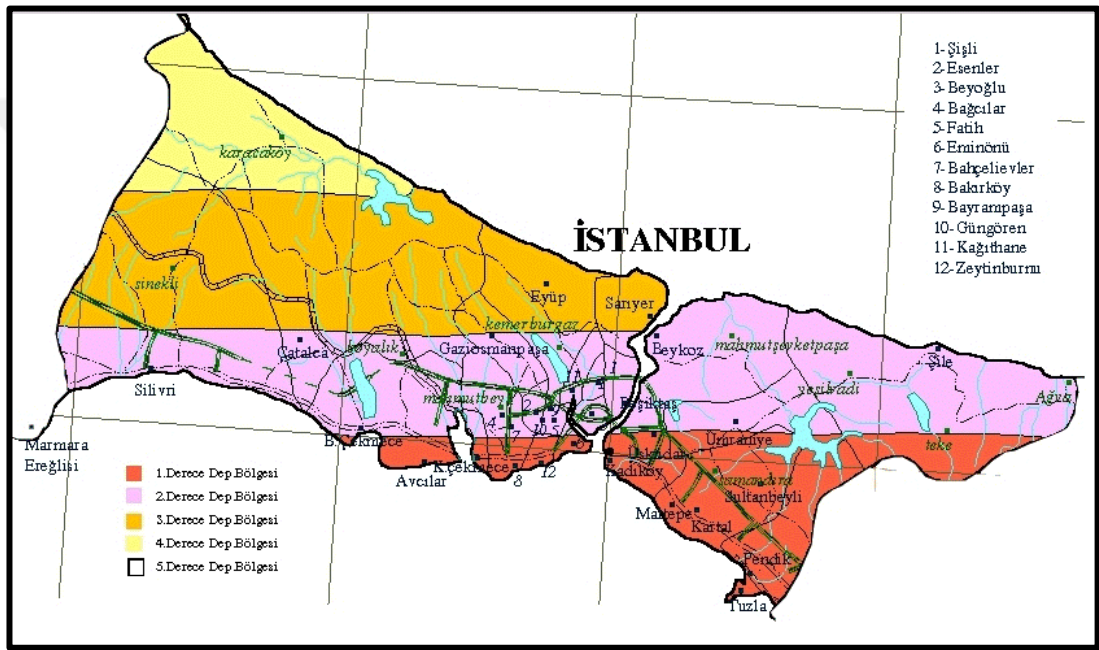
Avrupa Yakası'nda ise Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan mevcut MİA'nın batı yönünde geliştirilmesine karar verilmiş, Bakırköy ile birlikte Yenibosna Basın Ekspresi aksı birinci derece merkez olarak belirlenmiştir. Avrupa Yakası'nda yer alan MİA'nın yükünü azaltarak, iki yaka arasındaki işgücü ve ulaşım dengesini sağlayacak turizm, ticaret, kültür, konut yönetim ve rekreasyon alanlarının bulunduğu merkez ihtiyacını karşılamak amacıyla Anadolu Yakası'nda Kartal'a ilave olarak Kozyatağı-Ataşehir bölgesinin de birinci derece merkez olarak gelişmesine karar verilmiştir. Kozyatağı-Ataşehir bölgesi işyeri, konut, alışveriş merkezi gibi fonksiyonlara ilaveten üst düzey hizmet odaklı uluslararası finans merkezi olarak tanımlanmıştır.

Yeni geliştirilecek olan merkezlerin altyapı yatırımları sonucu birbirine bağlanarak çok merkezli bir yapı oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.

#### 7.1.4 Konut ve yaşam kalitesi

İstanbul metropoliten alanı içerisinde yer alan konut yapılaşmalarının doğal yapıya uyum sağlayan, deprem tehlikesine karşı yeterli dayanıma sahip, tarihi ve kültürel

dokuya uygun, yüksek yaşam kalitesi standartlarına sahip olması hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda ÇDP'de kayıt dışı konut üretiminin engellenmesi gerektiği, alt gelir gruplarını hedef alan konut üretiminin artırılması gerektiği belirtilmiştir. Belirtilen kitle için üretilecek konutların alansal olarak çok küçük olmaması gerektiği ve üretimin örgütlenmesinin Toplu Konut İdaresi tarafından yapılması gerektiği belirtilmiştir. Devam eden konut üretim sürecinde Halkalı, Başakşehir, Bahçeşehir, Ataşehir gibi toplu konut projelerine odaklanmasının gerektiği bununla birlikte yapı-satıcılar tarafından yapılmış olan ekonomik ömrünü tamamlamış olan alanların dönüştürüleceği ifade edilmiştir. 1996 senesinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan Şekil 7.4'te yer alan Deprem Bölgeleri haritasına göre İstanbul'un %17'si I. derece, % 41'i II. derece, % 31'i III. derece ve % 11'i IV. derece deprem bölgesinde yer almaktadır (Afet İşleri Genel Müdürlüğü, 1996).



Şekil 7.4. İstanbul deprem haritası (Afet İşleri Genel Müdürlüğü, 1996)

CDP kapsamında yapılan değerlendirmede İstanbul'da toplam konut alanının yaklaşık %33 'ünün düzensiz yapılaşmadan meydana geldiği, bu düzensiz yapılaşmaların da yaklaşık %15'inin deprem riski altında kalan alanlarda yer aldığı belirtilerek bu alanlarda dönüşümün öncelikli olarak gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Söz konusu riskli alanların düzensiz yapılaşmaya da bağlı olarak Avrupa Yakası'nda Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece ve Bağcılar ilçeleri, Anadolu yakasında ise Ümraniye ve Sultanbeyli ilçeleri olduğu belirtilerek konut alanlarına yönelik dönüşümün öncelikli olarak bu ilçelerden başlaması gerektiği vurgulanmıştır.

### 7.1.5 Ulaşım

Dünyanın tüm büyük şehirlerinde yaşanan nüfus artışına paralel olarak trafik yoğunluğu artış göstermektedir. Gelişen teknoloji ve artış gösteren uluslararası ticaret, ulaşım altyapısının geliştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu kapsamda



ÇDP temel alınarak İstanbul Ana Ulaşım Planı hazırlanmıştır. Planlama çalışmaları kapsamında başta uluslararası taşımacılıkta yaşanan aksaklıkların giderilmesi amacıyla ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı üzerine kurulu olan sisteminin raylı sistem taşımacılığına kaydırılması gerektiği belirtilmiştir. Raylı sistemlerin Avrupa'daki hızlı tren ağına entegre edilmesi halinde uzun mesafeli taşımalarda raylı sistemlerin kullanılabilmesi ve kent içinde karayoluna dayanan ulaşım sistemine de etki ederek yığılmayı engelleyeceği öngörülmüştür. İstanbul'da özellikle sabah ve akşam saatlerinde trafikte meydana gelen tıkanmaların dengeli arazi kullanımı ulaşım ilişkisinin sağlanması, yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemlerinin kurulması ile ortadan kaldırılabilmesi belirtilmiştir.

ÇDP kararları doğrultusunda sürdürülebilir ulaşım sistemindeki sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik olarak:

- İnsanların ekonomik ve güvenli bir biçimde ulaşımının sağlanması amacına yönelik olarak toplu taşıma sisteminin geliştirilerek özendirilmesi
- Kentin çok merkezli gelişimine katkı sağlayacak, kentin doğu-batı ekseninde dengeli gelişmesi için raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin kurulması üzere ana hedefler belirlenmiştir.

İstanbul'un bugünkü arazi kullanımı göz önünde bulundurulduğunda kentin, doğuda Gebze sınırına batıda ise Silivri'ye kadar uzanan bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. 2009 yılı Temel Ulaşım verileri incelendiğinde Karayolu taşımacılığının %88,8'lik oranla en büyük paya sahip ulaşım şekli olduğu görülmektedir. 2018 yılı itibarıyla Türkiye Veri İşleme Merkezi ve Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü'nün açıkladığı verilere göre karo yolu taşımacılığının oranı %70'e inmiş, İstanbul'da toplam araç sayısı 3.571.000, otomobil sayısı ise 2.669.000 'i bulmuştur (TUVİMER, 2018). Çizelge 7.5. ve 7.6'da yer alan veriler değerlendirildiğinde aradan geçen zaman içerisinde İstanbul'da toplam araç sayısının yaklaşık %40, otomobil sayısının ise %60 arttığı görülmektedir (Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, 2018).

Çizelge 7.5. İstanbul temel ulaşım istatistikleri (İBB, 2009)

<b>Günlük Yolculuk</b>	<b>20.924.134 adet</b>
Karayolu	%88,8
Raylı Sistemler	%8,3
Denizyolu	%2,9
<b>Toplam Araç Sayısı</b>	<b>2.525.573 (2008 yılı)</b>
Otomobil Sayısı	1.635.400 (2008 yılı)
Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı	128 (2008 yılı)
Ortalama Yolculuk Süresi	48,9 (2006)
İki Kıta Arasındaki Günlük Yolculuk	1.097.020
Özel Araçla Yapılan Yolculuk Oranı	%29
Toplu Taşımayla Yapılan Yolculuk Oranı	%71

Çizelge 7.6. İstanbul temel ulaşım istatistikleri (Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, 2018)

Günlük yolculuk	31,8 milyon adet
Karayolu	70%
Raylı sistemler	25%
Denizyolu	5%
Toplam Araç Sayısı	3.571.000
Otomobil Sayısı	2.669.000
Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı	187
Ortalama Yolculuk Süresi	45 dk
İki Kıta arasındaki günlük Yolculuk	1,9 milyon
Özel Araçla yapılan Yolculuk Oranı	30%
Toplu taşıma ile yapılan Yolculuk Oranı	70%

Yapılan ulaşım yatırımları incelendiğinde yatırımların büyük bir kısmının karayolu taşımacılığına yönelik yapılmış olması ve kentsel gelişimin, artan nüfus etkisine de bağlı olarak karayolu aksına paralel gerçekleştiği görülmektedir. ÇDP’de kentin belirtilen gelişimi nedeniyle karayolu ulaşımını takip eden niteliksiz yapılaşmaya bağlı olarak doğal yapıyı tahrip eden yerleşme sürecinin önüne geçilmesi, demiryolu ağının geliştirilerek raylı sistem ağının planlanması gerektiği belirtilmiştir. Nüfus yoğunluğu ve boğaz geçişlerinde yaşanan yoğunluklar göz önünde bulundurularak hazırlanacak boğaz geçiş köprülerinin raylı sistemler ile entegre hizmet verebilecek şekilde planlanması gerektiği ifade edilmiştir. Yeni inşa edilecek otoyol geçitlerinin gelecekte oluşabilecek yolcu ve yük yoğunlukları dikkate alınarak raylı sistemlerle entegre edilebilecek şekilde projelendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Günümüzde havacılık alanında gelişmiş altyapıya sahip şehirlerin küresel anlamda öne çıkarak ciddi kazanımlar elde ettiği görülmektedir. Bu ortamın İstanbul’un küresel rekabette öne çıkması amacıyla havacılık alanında yapılması gereken bir dizi düzenleme ve yatırımı gerekli kılmaktadır. ÇDP kapsamında küresel merkezler ve şehirler arası ulaşımın geliştirilmesi için Yeşilköy’de yer alan Atatürk ve Kurtköy’de yer alan Sabiha Gökçen Havalimanlarına yönelik iyileştirmelerin gerekliliği belirtilmiştir. Atatürk Havaalanının kapasitesinin üzerinde, Sabiha Gökçen havaalanının ise mevcut kapasitesinin altında hizmet verdiği belirtilerek Sabiha Gökçen Havaalanının efektif kullanımının Atatürk Havaalanının da kapasitesinin artırılması gerektiği vurgulanmıştır.

Mevcut durumda İstanbul’un en yoğun havaalanı olarak hizmet veren Atatürk Havaalanı ünite eklenmesi ve geliştirilme çalışmaları sonucu kapasitesinin sınırına gelmiştir. Sabiha Gökçen Havaalanı ulaşımının da daha konforlu ve hızlı hale

getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda plan dahilinde Sabiha Gökçen Havaalanının raylı sistem ağına entegre edilerek kentle bütünleşmesi ve iki hava havaalanı arasındaki bağlantının sağlanması gerekliliği vurgulanmıştır.

ÇDP’de İstanbul hava yolu ulaşım talebinin Atatürk Havaalanı kapasitesini aşması halinde talebin, Sabiha Gökçen Havaalanına kaydırılacağı 2020 yılına kadar artan talep doğrultusunda Sabiha Gökçen Havaalanına ek olarak Çorlu Havaalanının geliştirilmesi gerektiği buna ek olarak rezerv alan olarak Silivri-Gazitepe bölgesinde yeni bir havaalanı inşa edileceği belirtilmiştir. Ancak Bakanlar kurulunun aldığı karar ile Silivri’de inşa edilmesi planlanan havaalanı Marmara’nın kuzeyine Arnavutköy ilçesine taşınmıştır.

## **7.2 İstanbul’un Stratejik Dönüşümüne Katkı Sağlayan Projeler**

Küresel rekabet kapsamında İstanbul’un diğer uluslararası kentlerle olan rekabette öne çıkması, İstanbul’un mevcut potansiyelinin etkili bir şekilde kullanılması amacıyla hazırlanan kalkınma planı ve bu kapsamda İstanbul’daki mekânsal dönüşümün çerçevesini oluşturan CDP’nda belirtilen hedefler doğrultusunda çeşitli projeler ortaya konmuştur. Çalışmanın bu bölümünde İstanbul’un Stratejik dönüşümüne katkı sağlayan bu projeler Sanayiden Hizmetler sektörüne dönüşümü sağlayan projeler, eğitim ve bilim teknolojisinde gerçekleştirilen projeler, MİA’nın gelişimi ve merkez kademelenmesine bağlı olarak gerçekleştirilen projeler, ulaşım projeleri ve kentsel dönüşüm projeleri olmak üzere başlıklara ayrılarak açıklanmıştır.

### **7.2.1 Merkezi iş alanlarının (MİA) gelişimi**

Küreselleşmenin etkisiyle birlikte 80’li yıllardan itibaren İstanbul’da sektörel değişimler yaşanarak ekonomik taban sanayi üretiminden hizmetler sektörüne doğru yönelme eğilimine girmiştir. Aynı dönemde uygulanan politikalar sonucu, kent, daha hızlı bir şekilde yatırımları çeker hale gelerek dönüşüme uğramıştır. İstanbul’a gelen yabancı sermayenin büyük bölümü finans ve hizmetler sektöründe, yerli sermaye ise inşaat sektöründe değerlendirilmiştir. İstanbul’un dünya kenti olma vizyonu kapsamında mekânsal değişimi, kent içinde kalan sanayi alanlarının desantralize edilmeye başlamasına ve kentteki ofis yapılarının sayısının artmasına neden olmuştur. Ofis yapılarının kümelendiği özellikle üst düzey hizmet sektörünün yoğunlaştığı bu merkezler MİA olarak tanımlanmıştır. Ulaşım ve telekomünikasyon sistemlerinin iyileştirilmesi bu merkezlerin dağılım göstermesine neden olmuştur. Merkezlerin dağılımına örnek teşkil eden en önemli yatırımlar köprü projeleri olmuştur. 90’lı yıllara kadar yapılan altyapı yatırımları, sektörel değişimlerle birlikte üretim hizmetlerinin artmasına neden olarak MİA’nın alt merkezler ile olan kademelenmesinin bozulmasına yol açmıştır. Etki alanı ve kapasitesi genişleyen MİA İstanbul’un sınırlarını aşarak Tekirdağ’dan Gebze’ye kadar uzanan bölgenin iş merkezi haline gelmiştir (İBB, 2009). MİA’nın bu gelişimine paralel olarak İstanbul’un Avrupa ve Anadolu yakalarında çok merkezli bir yapı meydana gelmiş, MİA’nın Avrupa Yakası’nda yoğunluk göstermesi iki yaka arası dengeli gelişimi engelleyerek Avrupa Yakası MİA’nın trafik yoğunluğu açısından olumsuz

etkilenmesine, arsa fiyatlarının ve yatırım maliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Bu olumsuz etkilerin giderilmesi amacıyla hazırlanan ÇDP çerçevesinde MİA'nın 1. derece, 2. derece ve alt merkez olmak üzere kademeli olarak doğu-batı ekseninde geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu doğrultuda Avrupa Yakası'nda, Levent-Maslak aksındaki yoğunluğun batıya doğru kaydırılması gerektiği, Avrupa Yakası'ndaki genel yığılmanın azaltılması için Anadolu Yakası'ndaki Kavacık, Ümraniye, Altunizade merkezlerine ilave olarak Kozyatağı-Ataşehir ve Kartal bölgelerinin 1. derece MİA olarak geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde ÇDP kapsamında daha fazla gelişmesi öngörülmemiş merkez bölgeler incelenmemiş olup, Avrupa Yakası'ndaki ofis kümelenmesi sonucu oluşan yoğunluğu azaltmak ve çok merkezli modeli gerçekleştirmek amacıyla gelişim gösteren merkezler ve altyapı yatırımlarının devam ettiği merkezi alanlar incelenmiş ve bu bölgelerde görülen mekânsal değişimler aktarılmıştır.

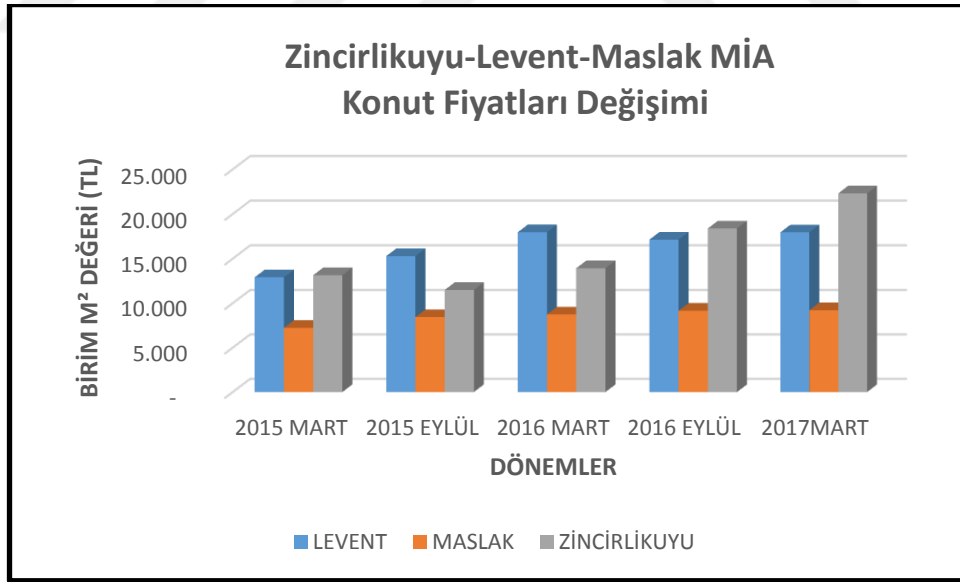
### 7.2.1.1 Zincirlikuyu-Levent-Maslak MİA

Levent Maslak Bölgesi olarak bilinen MİA bölgesi İstanbul'un Avrupa Yakasında yer almaktadır. Bölge Esentepe, Zincirlikuyu, Levent, Sanayi ve Maslak semtlerini kapsamakta olup, bu semtler boyunca uzanan Büyükdere aksı İstanbul'un en önemli akslarından biridir. Büyükdere aksı konum olarak E5 ve TEM otoyolunun birbirine en yakın geçtiği kısımda yer almakta olup, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne bağlanmaktadır. Büyükdere aksının erişilebilirliğinin kentin diğer bölgelerine oranla oldukça kolay olması Levent Maslak bölgesinin MİA bölgesi olarak gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Şekil 7.5'te bölgenin hava fotoğrafı yer almaktadır.



Şekil 7.5. Büyükdere Caddesi hava fotoğrafı

Konum avantajının yanı sıra 80'lere kadar yatay yapılaşma ve gelişim gösteren bölgede yapı yoğunluğunun artırılması bölgenin gelişmesine katkı sağlamıştır. Dikey yapılaşmanın önünün açılmasıyla birlikte bölgeye akan sermaye sonucu İstanbul'un ilk gökdelenleri söz konusu aks üzerinde inşa edilmeye başlanmıştır. Konum avantajı ve İstanbul'un en prestijli yapılarının bulunduğu bölge özel mevduat ve yabancı bankalarının büyük birçoğunun genel merkezlerine ev sahipliği yapmaktadır. Akbank Tic. AŞ, Türkiye İş Bankası AŞ, Yapı ve Kredi Bankası AŞ, Fibabank AŞ, Türkiye Garanti Bankası AŞ, Citibank AŞ, Denizbank AŞ, Odea Bank AŞ, Genel Müdürlüğü Levent-Maslak Bölgesinde yer alan bankalara örnek oluşturmaktadır. Merkezi iş alanı olarak gelişen bölge, konut talebinde artışı da beraberinde getirmiştir. Holdinglerin yönetim merkezlerinin, finans kurumlarının ve bu sektörlere hizmet veren büyük sigorta kuruluşlarının yönetim merkezlerinin yer alması nedeniyle Levent Maslak Bölgesi, İstanbul'da üst gelir gruplarına hitap eden projelerin yer aldığı bir merkeze dönüşmüştür. Üst gelir gruplarının yaşam alanlarının prestijli sosyal tesisleri bulunan, geniş sosyal imkânlar sunan, yaşam alanlarını tercih etmeleri nedeniyle bölgede kaliteli tasarım ve malzeme özelliklerini barındıran konut tipi karma projeler hızla yükselmeye başlamıştır. Bölgenin prestij ve ayrıcalıklı yaşam kavramlarının karşılığı olarak kabul edilmesiyle birlikte nüfus yoğunluğu artmış, proje sayısı çoğalmıştır. Talebin sürekli artması buna karşın proje geliştirilecek arsa sayısının azalması ile birlikte gayrimenkul fiyatları artış göstermiştir. Şekil 7.6'da yer alan veriler değerlendirildiğinde birim m<sup>2</sup> konut fiyatlarında dalgalanmalar yaşanmasına rağmen, incelemenin yapıldığı dönemlerde konut fiyatlarının artış gösterdiği görülmektedir.



Şekil 7.6. Zincirlikuyu-Levent-Maslak MİA konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Artan gayrimenkul fiyatları ve trafik yoğunluğu nedeniyle Büyükdere aksı üzerindeki projeler kuzey ve güney yönlerinde yayılım göstermiştir. Hâlihazırda Büyükdere Caddesi üzerinde çok sayıda karma proje bulunmakta olup bölgede geliştirilen yeni projelerin Alışveriş merkezi (AVM), ofis ve konut olmak üzere çoğunlukla karma

projeler olarak tasarlandığı görülmektedir. Levent – Maslak aksı ve çevresinde yer alan önde gelen gayrimenkul projelerinden bazıları takip eden sayfada yer almaktadır.

<b>Proje</b>	<b>Konum (İlçe/Mahalle)</b>	<b>Konsept</b>	<b>Tamamlanma Tarihi</b>
Metrocity	Şişli/Esentepe	Avm, Ofis, Konut	2005
Kanyon	Şişli/Esentepe	Avm, Ofis, Konut	2006
Levent Loft	Şişli/Esentepe	Konut	2007
Kempinski Residences	Şişli/Esentepe	Avm, Ofis, Konut	2007
Bellevue Residences	Beşiktaş/Levent	Konut, Ofis	2007
İstinyepark	Sarıyer/İstinye	Avm, Konut	2007
Sapphire Center	Şişli/Esentepe	Avm, Konut	2011
Mashattan	Sarıyer/Maslak	Avm, Konut	2011
Trumph Tower	Şişli/Mecidiyeköy	Avm, Ofis, Konut	2012
Zorlu Center	Beşiktaş/Levazım	Avm, Ofis, Konut,	2013
Spine Tower	Sarıyer/Maslak	Ofis, Konut	2014
Eclipse Maslak	Sarıyer/Maslak	Konut	2014
İstanbul	Şişli/Esentepe	Ofis, Konut	2015
42 Maslak	Sarıyer/Maslak	Avm, Ofis, Konut	2015

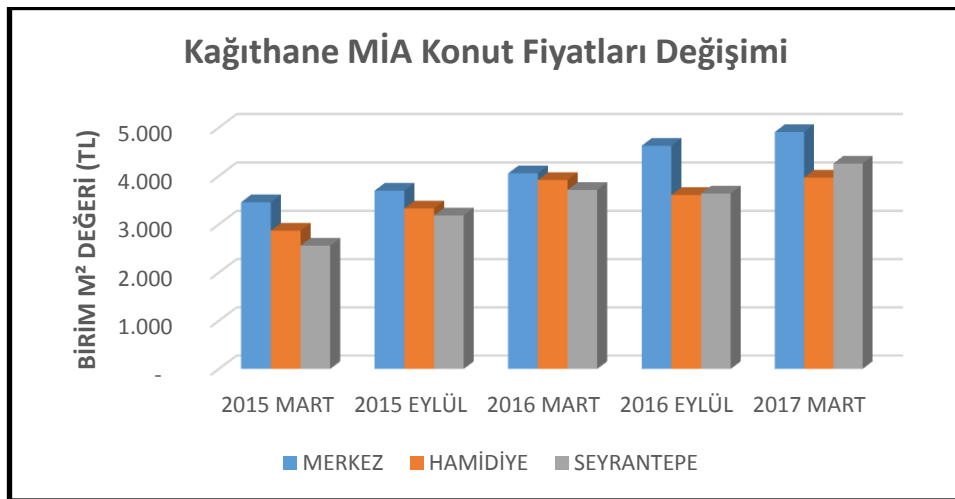
#### **7.2.1.2 Kâğıthane MİA**

İstanbul finans merkezi (İFM) projesi ve küreselleşme etkisi altında yapılan yatırımlar, Zincirlikuyu -Levent- Maslak hattının Avrupa Yakası'nın birincil MİA'sı olması, ulaşım imkânlarının rahatlığı gibi olumlu özellikler Levent –Maslak bölgesinde ciddi bir yoğunluk oluşmasına neden olmuştur. Sonuç olarak bölgede gayrimenkul fiyatları yükselmiş ve yapılaşmaya uygun alanlar oldukça sınırlı hale gelmiştir. Bu durum yeni projelerin söz konusu aksın batısına doğru kayarak Kâğıthane'de ikinci bir merkez bölge oluşumuna neden olmuştur. Kâğıthane Bölgesi Cendere Caddesi boyunca son dönemde hızlı bir şekilde gelişmiştir. Gelişimin en önemli nedeni Levent Maslak bölgesinin ana ulaşım aksı olan Büyükdere Caddesi'ne benzer şekilde Cendere Caddesi'nin TEM ve E-5 Otoyollarını birbirine bağlamasıdır. Şekil 7.7 Cendere Caddesi'nin uydu görüntüsünü göstermektedir.



Şekil.7.7. Cendere Caddesi hava fotoğrafı

Konum özelliği ve Avrupa Yakası'nın MİA bölgesi olan Maslak-Levent-Zincirlikuyu bölgesine yakın konumda yer alması nedeniyle bölge hızlı bir değişim ve dönüşüm geçirmektedir. Son yıllarda bölgede birçok proje gerçekleştirilmiş olup gerçekleştirilen projelerin ağırlıklı olarak konut ve ofis fonksiyonlarından oluştuğu görülmektedir. Sanayi bölgesi olarak yapılanmış olan bölgenin fonksiyonunun hizmet sektörüne kayması bölgenin demografik yapısını da etkilemekte olup bölgede, konuta olan talepleri de beraberinde getirmiştir. Artan konut talebine paralel olarak Kâğıthane MİA'da yenileme faaliyetlerinin yoğun olarak devam ettiği mahalleler başta olmak üzere konut fiyatları artış göstermiştir. Şekil 7.8'de yer alan konut fiyatları değişim verileri incelendiğinde ilgili dönemler için fiyatların dalgalı seyrine rağmen artış gösterdiği görülmektedir (Sahibinden, 2018).



Şekil 7.8 Kâğıthane MİA konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Bölgede son dönemde inşa edilen konut projeleri incelendiğinde yapılaşmanın; Maslak-Levent-Zincirlikuyu bölgesine benzer şekilde sosyal imkânları olan, bünyesinde alışveriş merkezleri bulunan karma projelerden oluştuğu görülmektedir. Bölgenin çekim merkezi haline gelmesi amacıyla Londra'nın Islington

Mahallesi'nde yapılan uygulamaya benzer olarak, Galatasaray Spor Kulübü tarafından Türk Telekom Arena projesi gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında toplam 128.000.000 € maliyet ile tamamlanan komplekste Galatasaray Futbol Kulübü'nün iç saha maçları oynanmakta ve çeşitli sosyal etkinlikler düzenlenmektedir. Yatırımlara bağlı olarak artan nüfusun meydana getirdiği trafik yoğunluğunun kontrol altına alınması için Mecidiyeköy Mahmutbey Metro Hattı ve Büyük İstanbul Tüneli gibi altyapı projelerinin çalışmaları yürütülmektedir. Bölgede devam eden ve tamamlanan büyük karma projelerin listesi aşağıda yer almaktadır.

Proje	Konum (İlçe/Mahalle)	Konsept	Tamamlanma Tarihi
Kordon	Kağıthane/Hamidiye	Konut	2019
Vadi İstanbul	Sarıyer/Ayazağa	Avm, Ofis, Konut	2014
Nef 03	Kağıthane /Merkez	Ofis, Konut	2016
İstanbul INN	Kağıthane/Ortabayır	Ofis, Konut	2016
Skyland	Sarıyer/Ayazağa	Konut, Ofis, Otel	2018
Nidapark	Sarıyer /Huzur	Avm, Konut	2017
Z Ofis	Kağıthane /Merkez	Ofis	2014
Ferko Line	Kağıthane /Hamidiye	Ofis, Otel	2019
Tempocity	Kağıthane /Hamidiye	Konut	2019

### 7.2.1.3 Havaalanı (Basın Ekspresi Aksı) MİA

Havaalanı bölgesi; Güneşli-Yeşilköy-Topkapı-Atış Alanı bölgelerinde yoğunlaşan ofis alanlarını içermekte olup MİA'ya en uzak ofis alt bölgesidir. Bu nedenle, tekstil ve taşımacılık gibi belli başlı firmaların merkezleri tarafından tercih edilmektedir. Bölgenin gelişimi 25 yıl öncesinde basın kuruluşlarının merkezlerini taşımasıyla başlamıştır. E-5, Tem ve Sahil yolunu birleştiren güzergâh boyunca yer alan basın kuruluşları nedeniyle aks, Basın Ekspres aksı olarak adlandırılmıştır. Şekil 7.9 Basın Ekspres aksının uydu görüntüsünü içermektedir.

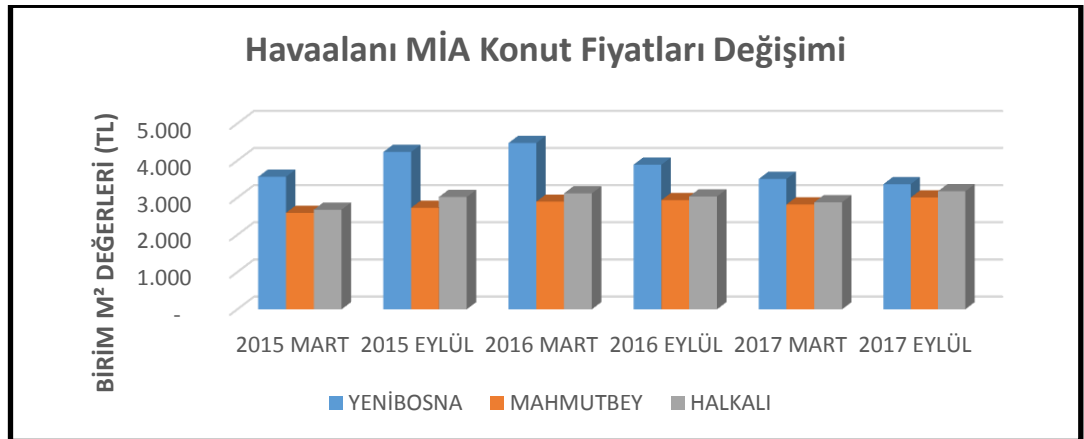




Şekil 7.9. Basın Ekspres Aksı uydu görüntüsü

Atatürk havaalanına ve İstanbul'un önemli fuar alanlarından olan CNR Fuar Merkezi'ne yakınlığı nedeniyle bölge, otel, ofis ve konut bölgesine dönüşmeye başlamıştır. Bölge, mevcut durumda İstanbul ofis stokunun en yüksek olduğu bölgedir. Ulaşımın ağırlıklı olarak karayolu ile sağlanmasına bağlı olarak meydana gelen trafik yoğunluğu nedeniyle ofis boşluk oranı yüksek seviyede olmasına rağmen, bölgede devam eden metro, tren hattı gibi altyapı yatırımlarının devam ediyor olması ve bölgenin 3. havalimanı ile bağlantı sağlayacak güzergah üzerinde yer alması bölgenin önemini artırmaktadır. Konut fiyatlarındaki değişimler değerlendirildiğinde fiyatların 2015-2017 yılları arasında önemli değişiklik göstermediği gözlenmektedir. Şekil 7.10'da yer alan konut fiyatları incelendiğinde 2015 - 2016 Mart dönemleri arasında konut fiyatlarının artış gösterdiği ancak takip eden süreçte yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmelerle birlikte fiyatların bir miktar gerilediği görülmektedir (Sahibinden 2018).

Konut fiyatlarındaki dalgalanmalara rağmen bölge, 38.500 hektarlık alanının dönüşümünü sağlayacak olan Kanal İstanbul projesinin planladığı ilçelere komşu olması nedeniyle büyük yatırım çekmektedir. Bölgede yer alan inşaatı tamamlanan ve devam eden önemli projelerin listesi aşağıda yer almaktadır.



Şekil 7.10. Havaalanı MİA konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Proje	Konum (İlçe/Mahalle)	Konsept	Tamamlanma Tarihi
Serenity Plus	K.çekmece/Halkalı	Konut, Ofis, Mağaza	2017
Mall of İstanbul	Başakşehir/ Mahmutbey	Konut, Ofis, Otel	2016
Balance			
Güneşli	Bağcılar /Mahmutbey	Ofis, Konut, Avm	2016
Ekspress 24	Bağcılar /Mahmutbey	Ofis, Konut	2018
Nurolpark	Bağcılar/Güneşli	Ofis	2017
Townofis	Bahçelievler/Yenibosna	Ofis, Avm	2015
İstwest	Bahçelievler/Yenibosna	Ofis, Konut	2014
Karat 34	Bahçelievler/Yenibosna	Ofis, Konut	2016
İstanbul			
vizyonpark	Bahçelievler/Yenibosna	Ofis, Avm	2014
Antplato	K.çekmece/Halkalı	Ofis, Avm	2017
Businessport			
Plaza	Bahçelievler/Yenibosna	Ofis	2013
Nish İstanbul	Bahçelievler/Çobançeşme	Ofis, Konut, Avm	2012
Ağaoğlu 212	Bağcılar /Mahmutbey	Ofis, Avm	2011

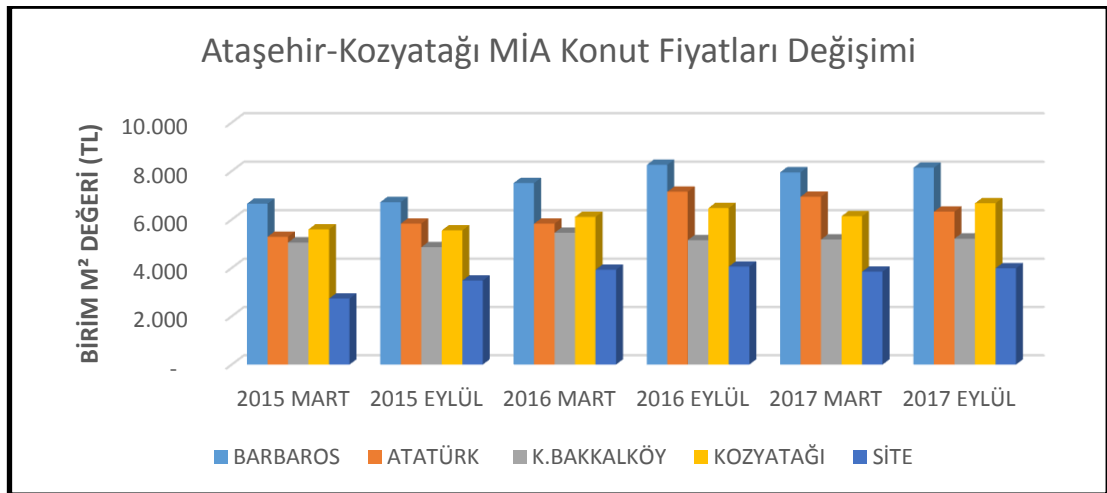
#### 7.2.1.4 Ataşehir–Kozyatağı MİA

İstanbul'un en büyük ilçelerinden olan Ataşehir ve Kozyatağı özellikle 1980'lerden sonra hızlı bir gelişim yaşamıştır. Bölgenin D100 karayolunu Fatih Sultan Mehmet Köprüsüne bağlayan O-2 otoyoluna bağlantı noktasında yer alması, yüksek yapılaşmaya izin verilen bir bölge olması ve Anadolu Yakası'nın 1. derece MİA 'sı olması hızlı gelişimin temel nedenleridir. Toplu konut, ofis yapılaşmasından oluşan karma yapılaşmaya bağlı olarak zaman içinde Kozyatağı-Ataşehir bölgesi, Anadolu Yakası'nın ofis gelişimi bakımından en saygın ve tercih edilen bölgesine dönüşmüştür. Bölge, Anadolu Yakası'nda yer alan Optimum, Carrefour, Palladium, Brandium alışveriş merkezlerine ev sahipliği yapmakla birlikte Akasya Avm'ye de yakın konumda yer almaktadır. Karayolu ulaşımının rahat olması, düzenli gelişen bir konut bölgesi olması, yakın çevresinde çok sayıda sosyal donatı alanı bulunması nedeniyle 2009 yılında alınan karar doğrultusunda İFM projesinin Anadolu yakasındaki 1.derece merkezi olarak açıklanmıştır. Şekil 7.11 Kozyatağı – Ataşehir aksının uydu görüntüsünü göstermektedir.



Şekil 7.11. Ataşehir-Kozyatağı aksı uydu görüntüsü

Takip eden süreçte Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, Sermaye Piyasası Kurumu, Merkez Bankası, Ziraat Bankası, Vakıf Bankası, Halkbank gibi kamu kuruluşları ve bankaların genel merkezlerinin bölgede yer alacağı açıklanması ile Kozyatağı-Ataşehir bölgesi ve yakın çevresinde gelişmeler hızlanmış, arsa değerleri artmıştır. Değer artışına neden olan diğer bir etken de inşaatı devam eden Bostancı-Dudullu, Göztepe-Ataşehir-Kazımkarabekir metro hatlarının bölgeden geçmesidir. Bahse konu altyapı yatırımları, hem Kozyatağı-Ataşehir aksının hem de çevre bölgelerin mekânsal dönüşümünü etkilemektedir. Yapılan altyapı yatırımları ve yeni projeler konut fiyatları başta olmak üzere gayrimenkul fiyatlarının artmasına neden olmuştur. 2015-2017 yılları arası konut fiyatlarındaki değişimler şekil 7.12’de belirtilmiştir (Sahibinden, 2018). İlgili bölgelerdeki fiyat değişimleri incelendiğinde 2016 Eylül ayında konut fiyatlarının, en yüksek değerleri gördüğü, takip eden süreçte yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerin etkisiyle bir miktar gerilediği görülmektedir.



Şekil 7.12. Ataşehir Kozyatağı MİA. konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Konut fiyatlarındaki dalgalanmalara karşın söz konusu aksta yapılan her yeni yatırım bölgenin yakın çevresinin dönüşmesine ve gelişmesine neden olmaktadır. Bölgede bulunan inşaatı tamamlanan ve devam eden önemli projelerin listesi aşağıda yer almaktadır.

Proje	Konum (İlçe/Mahalle)	Konsept	Tamamlanma Tarihi
AND Kozyatağı	Ataşehir/İçerenköy	Ofis	2019
Flora Suites & office	Ataşehir/K.bakkalköy	Konut, Ofis	2012
Rönesans Tower	Ataşehir/K.bakkalköy	Ofis	2010
Palladium Tower	Ataşehir/Barbaros	Ofis	2014
Varyap Meridian	Ataşehir/Barbaros	Konut, Ofis	2012
Metropol İstanbul	Ataşehir/Atatürk	Avm, Konut, Ofis	2018
Nida Kule Kozyatağı	Kadıköy/Kozyatağı	Ofis	2001
Nida Kule Kuzey	Ataşehir/Barbaros	Ofis,Konut	2016
Nida Kule Güney	Ataşehir/Barbaros	Ofis,Konut	2016
Sarphan Finans Park	Ümraniye/Site	Avm, Konut, Ofis	2017

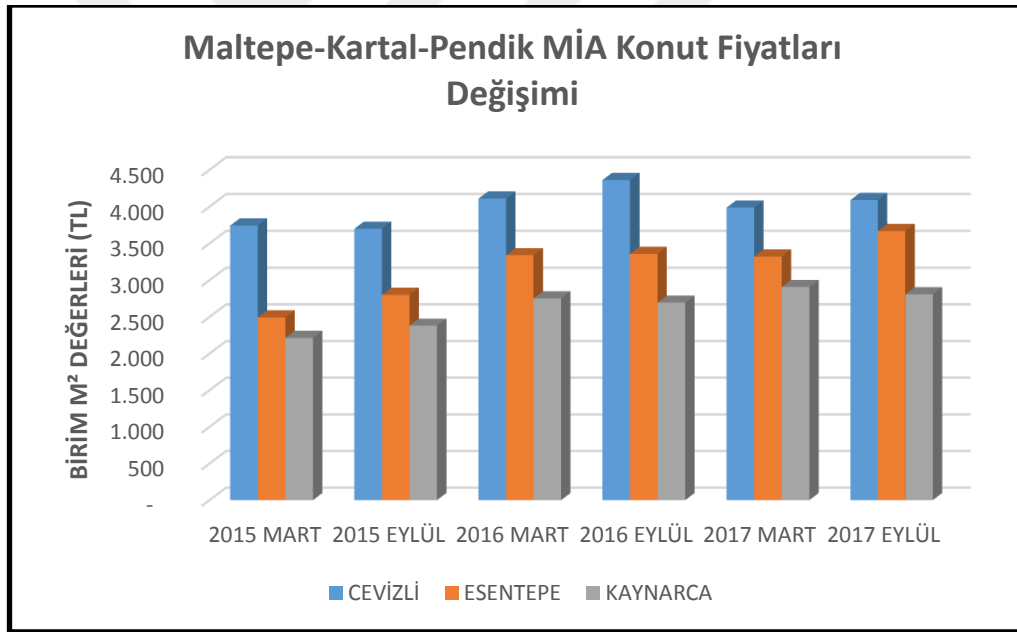
#### 7.2.1.5 Maltepe, Kartal, Pendik MİA

İstanbul'un Anadolu Yakası'ndaki önemli gelişim bölgelerinden olan Maltepe-Kartal-Pendik MİA bölgesi Avrupa Yakası'ndaki havaalanı bölgesine benzer özellikler taşımaktadır. Bölge, Anadolu Yakası'nda yer alan Sabiha Gökçen havaalanına yakın olması, deniz yolu ulaşımına uygun olması ve sanayiden dönüştürülecek alanların bulunması bağlı arsa arzının yüksek olması nedeniyle MİA dışı merkez olarak belirlenmiştir. Şekil 7.13. Maltepe Pendik aksının uydu görüntüsünü göstermektedir.



Şekil 7.13. Maltepe-Kartal-Pendik MİA uydu görüntüsü

Söz konusu aksın gelişiminde, 2006 yılında Zaha Hadid tarafından hazırlanan Kartal'ın E-5 ve Sahil yolu bağlantısı boyunca uzanan eski sanayi bölgesinin dönüşümünü amaçlayan kentsel dönüşüm projesi büyük öneme sahiptir. Eski fabrika ve imalathane bölgesinin hizmet sektörüne dönüştürülmesini hedefleyen planlamanın mahkeme tarafından iptal edilmesi bölgenin gelişimi bir süreliğine yavaşlatmış olmasına rağmen 2011 yılından itibaren aks hızlı bir şekilde gelişmeye devam etmiştir. Bununla birlikte 2012 yılında tamamlanan İstanbul Anadolu Adliyesinin bölgede yer alması ve Sabiha Gökçen Havaalanı'na kadar uzatılması planlanan Kartal-Pendik Metro Hattının, Kartal etabının tamamlanmasıyla söz konusu bölgeye yapılan yatırımlar büyük oranda artış göstermiştir. Bölgedeki konut fiyatları değişimleri incelendiğinde 2015 yılından 2016 yılına kadar değerlerin arttığı, 2017 yılının ilk yarısında bir miktar düştüğü ve tekrardan yükselmeye başladığı görülmektedir. Şekil 7.14. Maltepe, Kartal ve Pendik bölgesinde bulunan konutların fiyat değişimlerini göstermektedir.



Şekil 7.14. Maltepe-Kartal-Pendik MİA konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Bölgede devam eden raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak kentsel dönüşümün devam etmesi, yatırımların artmasına neden olmaktadır. İnşaatı tamamlanan ve devam eden gayrimenkul yatırımlarının listesi aşağıda verilmiştir.

Proje	Konum (İlçe/Mahalle)	Konsept	Tamamlanma Tarihi
Monumento Kartal	Kartal/Esentepe	Ofis, Konut	2013
Dumankaya Vizyon	Kartal/Esentepe	Konut, Ofis	2012

İst Marina	Kartal/Yunus	Avm, Konut, Ofis	2017
Lapis Han	Kartal/Esentepe	Ofis	2014
Ofisim İstanbul	Maltepe/Cevizli	Ofis, Mağaza	2013
Yasa Kule	Kartal/Esentepe	Ofis	2017
Kartal Kule	Kartal/Esentepe	Ofis	2017
Helis Metro Ofis	Pendik /Kaynarca	Ofis	2017
The Holl Pendik	Pendik /Kaynarca	Ofis, Konut	2019
Dumankaya Ritim	Maltepe/Barbaros	Avm, Konut, Ofis	2016
Deluxia Park	Maltepe/Cevizli	Mağaza,Ofis,Konut	2020
Piazza Maltepe	Maltepe/Barbaros	Mağaza,Ofis,Konut	2018

### 7.2.2 Sanayiden hizmetler sektörüne geçiş kapsamında gerçekleştirilen projeler

Teknoloji alanında yaşanan gelişmeler üretim süreçleri ve üretim birimlerinin konumlanışında değişikliğe sebep olmuştur. Bu gelişmelere bağlı olarak bilgi toplumuna dönüşüm süreci içerisinde “rekabet” ve “pazar” olgularında değişimler yaşanmıştır. Küresel anlamda doğal kaynaklar ve işgücüne dayalı rekabet anlayışı katma değeri yüksek ürünler ve üretim teknolojisi geliştirme rekabetine dönüşmüş, dünya piyasalarına açılma önem kazanmıştır. Küresel olarak değişen talepler ve yaşanan gelişmelere bağlı olarak hazırlanan Kalkınma Planı ve mekânsal gelişme stratejisini belirleyen CDP kapsamında İstanbul’un sektörel dönüşüm gereklilikleri belirtilmiştir. Plan kapsamında çevre kirliliği, mevcut alanlardaki teknik ve sosyal altyapı yetersizliği, işlevler arasında rasyonel ilişkilerin kurulamaması, doğal alanlar ve kaynaklar üzerindeki olumsuz etkiler Sanayi’nin İstanbul’un dışına taşınmasına yönelik temel gerekçeler olarak sıralanmıştır. Bu gerekçelere ilave olarak şehir merkezinde yer alan ancak üretim değerini bulamayan, işlevini kaybeden diğer bir değişle verimli olmayan sanayi alanlarının hizmetler sektörüne dönüşümünün sağlanması ile birlikte kent imajının olumlu yönde değişmesine bağlı olarak söz konusu alanların yatırımcılar açısından cazip hale getirilmesi hedeflenmektedir. 20. Yüzyıldan itibaren uluslararası küresel şehirlerde yabancı yatırımları çekmek amacıyla uygulanan politikalara benzer olarak, başta atıl duruma gelen kıyı alanlarında yer alan tersaneler bölgesi ve tarihi yarımada olmak İstanbul’un merkezi alanlarının gayrimenkul yatırımları için uygun hale getirilmesine yönelik çeşitli projeler gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda tarihi yarımada kentsel dönüşüm sürecine girmiş, eski cazibesini kaybeden Karaköy, Haliç gibi semtlerde kümelenen küçük sanayi işletmeleri bölgeden uzaklaştırılmıştır. Bahse konu semtlerin fonksiyonları değiştirilerek hizmet sektörüne yönelik olarak Haliçport ve Galataport gibi çeşitli projelere yönelik planlama çalışmaları yapılmıştır. Söz konusu kıyı alanlarının dönüşümüne yönelik gerçekleştirilen planlama ve ihale çalışmalarının bir kısmına açılan davalar nedeniyle dönüşüm sürecinin yarıda kalmasına rağmen yatırım çekmek için cazip kent alanı yaratmak hedeflerine bağlı olarak söz konusu projelerin uzun dönemde gerçekleşeceği düşünülmektedir. Sanayinin şehir merkezinden uzaklaştırılması ve küçük sanayinin kümelenme gösterdiği bölgelerin dönüştürülmesi amacıyla başta Bağcılar, Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece, Ümraniye ( Otosanayi ), Güngören, Bayrampaşa, Kartal ve Esenler ilçelerinde çeşitli projeler gerçekleştirilmektedir. Tamamlanan ve inşaatı devam eden projelerin söz konusu

bölgelerde yaşayan insanların sosyoekonomik yapılarını dönüştürmeye yönelik olarak, yaşayanları başka bölgelere taşınmak zorunda bırakan, üst düzey hizmet sektörü çalışanlarına hitap edecek şekilde planlanan ticari birimler ve lüks konut alanlarından oluştuğu görülmektedir.

### **7.2.3 Teknoloji geliştirme bölgeleri projeleri**

Teknolojinin gelişimi ve bilgi teknolojisinin yaygınlaşmasına bağlı olarak kentlerdeki üretim şekilleri sanayiden hizmetler sektörüne kaymıştır. Kentlerdeki üretim şekillerinin değişmesi sonucu eski üretim biçimin ürünleri olan ve kent merkezinde kümelenme gösteren sanayi kuruluşları, plan kararları doğrultusunda kent merkezinden uzaklaştırılarak şehrin çeperlerine ötelenmiştir. Bilgi teknolojisinin yaygınlaşması doğrultusunda İstanbul da benzer bir süreçten geçmektedir. Kent merkezi hizmetler sektörünün kümelenme gösterdiği mekânlara dönüşürken sanayi kuruluşları, altyapı planlamasının sanayi sektörünün ihtiyaçları doğrultusunda planlandığı, mekânsal gelişime elverişli alanlara doğru kaydırılmaktadır. Fonksiyon değişikliğine bağlı olarak bu süreçten sağlanacak katkının artırılması için yapılan planlama çalışmaları doğrultusunda sanayi üretiminin yüksek katma değer yaratacak ürünlere yönlendirilmesi hedefi ortaya konmuştur. Söz konusu ürünlerin geliştirilmesiyle birlikte hem üretim faaliyetlerinin gerçekleştirildiği kentin ekonomisine ve hem de komşu bölgelerin ekonomisine katkı sağlamak amaçlanmıştır. Bu bağlamda yüksek katma değer yaratan teknolojik ürün geliştirilmesinin desteklenmesi için yenilikçi bilgi üreten merkezler olan üniversiteler ile araştırma kurum ve kuruluşları ile sanayi kuruluşlarını bir araya getiren TGB'nin önemi ortaya konmuştur. Plan kararları ve Ülkemizde 06.07.2001 tarihinde yürürlüğe giren 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu ile teknopark ve TGB bölgelerinin sayıları artış göstermiştir. Mevcut durumda Türkiye genelinde 71 adet Bakanlar Kurulu Kararı ile ilan edilmiş TGB bulunmakta olup, bunların 56 tanesi faaliyetlerine devam etmektedir. Bu gelişmeler çerçevesinde Türkiye'nin ülke ekonomisine katkı sağlayan, beşeri sermaye bakımından gelişmiş olan sanayi üretiminin yoğun olduğu en önemli şehri olan İstanbul, ülke genelinde en fazla TGB bulunan kentler arasında yer almaktadır. İstanbul' daki teknoparkların mekânsal dağılımı değerlendirildiğinde teknoparkların genel olarak kentin çeperlerinde yer aldığı görülmektedir.

### **7.2.4 Dış ticaret ve lojistik alanlarının dönüşümü**

Ham maddelerin kaynağından ürün oluşmasına kadar uzanan, ürünlerin depolama faaliyetleri sonucu son tüketiciye ulaştırıldığı, hizmet ve bilgi akışının iki yönlü olarak iletiminin sağlandığı tedarik süreci olarak tanımlanabilen lojistik sektörü her geçen gün önem kazanmaktadır. Sektörün ana faaliyetleri taşımacılık, depolama ve ambalajlama ve müşteri hizmetleri olmakla birlikte satış sonrası hizmetler, geri dönüşüm, sigortalama ve gümrükleme gibi destekleyici hizmetler de sektörle doğrudan ilişkilidir. Sektörün dünya genelinde önem kazanmasının en önemli nedeni küreselleşme etkisidir. İletişim ve bilgi teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler küresel ticaretin artmasına neden olmuştur. Artan küresel ticarete bağlı olarak ortaya

çıkan markalaşma firmaların, hammaddeleri ve kendi uzmanlık alanları dışındaki üretim, hizmet ihtiyaçlarını dışardan karşılama yolunu tercih etmelerine neden olmuştur. Bugünün küresel markaları (Samsung, Sony, Apple, Adidas ve benzerleri) geçtiğimiz yıllarda küresel tedarik zincirleri kurarak faaliyetlerini geliştirmişler ve küresel yaşam tarzlarını pazarlayarak ürünleri için talep yaratmışlardır. Talep artışı lojistik destek gereksinimlerinin artmasına sebep olmuş ve şirket içerisindeki lojistik faaliyetlerin bu talebi karşılayamaması, gelişmekte olan ülkelerdeki riskler nedeniyle küresel firmalara dışardan destek veren yalnızca lojistik hizmeti veren üçüncü parti lojistik firmaları kurulmuştur.

Lojistik destek veren firmaların sayısının artması sonucu Çin ve Hindistan gibi düşük ücretli işgücünün yoğunlaştığı ülkelere büyük yatırımlar yapılmıştır. 2005 yılında gelişmekte olan ülkelerin dünya ticareti içindeki payı %31'e yükselmiştir (Rushton ve Walker, 2007). İmalat sektörünün ucuz üretim yapan ülkelere kayması ve stokların azaltılması kara, deniz ve hava taşımacılığında yaşanan gelişmelere bağlı taşımacılık fiyatlarının düşmesi sektörün daha hızlı gelişmesine neden olmuştur.

Dünya Ticaret Örgütü'nün verilerine göre 1980'lerden bu yana deniz taşımacılığında maliyetler %70 oranında düşerken, hava kargo taşımacılığında da aynı dönem için senelik %3-4 oranında düşüşler meydana gelmiştir (Rushton ve Walker, 2007). Bugünkü durum değerlendirildiğinde lojistik sektörünün gelişiminde konum, terminaller ve akışlar olmak üzere 3 temel özelliğin büyük önem arz ettiği görülmektedir. Bu temel özelliklerden depolama alanları, hava ve deniz limanları, demiryolu istasyonları, kargo köyleri terminallere; kara, hava, deniz olmak üzere ulaşım sistemleri de akışlara örnek teşkil etmektedir. 3 temel özellik olan "konum" ise iyileştirilmesi, geliştirilmesi mümkün olmayan tek özellik olması nedeniyle diğer temel özelliklerden farklı bir öneme sahiptir.

Bu gelişmeler çerçevesinde Türkiye'nin, coğrafi konumu dolayısıyla Doğu ve Batı arasında bir köprü niteliğinde olması sektörle ilgili ekonomik kazanımların artırılması açısından önemli bir potansiyel yaratmaktadır. Sektörün geçirdiği büyüme ve potansiyeller çerçevesinde Türkiye, Avrupa Birliği, Rusya ve Ortadoğu arasında çeşitli gümrük anlaşmaları yapılmış, ülkenin rekabet gücünün, toplumun yaşam kalitesinin artırılmasına büyük katkı sağlayan lojistik sektörün geliştirilmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ihalesi gerçekleştirilen, Türkiye Lojistik Master Planı'nın uygulamaya geçmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir. Plan çerçevesinde kent analiz ve sınıflandırması yapılarak lojistik merkez kurulma öncelikleri açısından kentler sıralanmıştır. İstanbul, ülkenin Avrupa'ya açılan kapısı olması, üretim, tüketim ve lojistik merkez olması, üretim, tüketim ve lojistik dağıtım merkezi olması ve ek olarak Türkiye'nin toplam gayrisafi yurtiçi hasılasına en büyük katkıyı yapan il olması nedeniyle sektörün gelişmesi için yapılan yatırımların odak noktası İstanbul olmuştur.

Sektörün gelişiminin sağlanması ve ülke ekonomisine yapılan katkının artırılması için sektöre bağlı akışlarda deniz ulaşımından sonra en büyük paya sahip karayolu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla İstanbul boğazını geçen ve Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantılı olan 3. köprü projesi tamamlanmıştır. 3. köprü projesinin



transit geçiše uygun olması hem kent içi trafiği rahatlatmış hem de kamyon ve tırların şehir içi trafik yoğunluğuna bağlı olarak duraklama nedeniyle sarf ettiği yakıt miktarını azaltılmıştır. Lojistik sektöründeki akışlar değerlendirildiğinde en düşük orana sahip olan demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi, şehir içi trafik yoğunluğunun ve ulaşım ücretlerinin azaltılması amacıyla Asya ve Anadolu'yu boğazın altından demiryolu ile bağlayan Marmaray projesi tamamlanmıştır. Proje ile birlikte Üsküdar ve Fatih ilçeleri birbirine bağlanmıştır. Hattın lojistik sektörüne de katkı sağlanması amacıyla yolcu taşımacılığının yapılmadığı geç saatlerde yük taşımacılığı için kullanılacağı belirtilmiştir. Marmaray'ın mevcut durumda yenileme çalışmaları devam eden Gebze Halkalı tren hattı ile entegrasyonunun sağlanması durumunda Gebze'den Halkalı 'ya raylı sistem ile ulaşım mümkün olacaktır. Tren hattı çalışmaları ve Haydarpaşa tren garında devam eden çalışmaların tamamlanması durumunda işletmeye alınacak olan banliyö ve şehirlerarası hızlı trenleri hem lojistik sektörünün gelişmesine fayda sağlayacak hem de İstanbul'un kent içi trafiğinde rahatlamaya neden olacaktır. Demiryolu hattının aktif hale gelmesiyle birlikte Çin'den Avrupa'ya tren ile ulaşım mümkün hale gelecektir. Projenin kent imajı açısından en büyük önemi ise tarihi yarımada ve boğaz köprüleri üzerindeki araç yoğunluğunun azaltılması olacaktır. İstanbul'un yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım şekli olan deniz taşımacılığını geliştirme amacıyla en büyük projelerden olan Kanal İstanbul projesi açıklanmış projenin güzergâhı belirlenmiştir. Projeye gerekçe olarak Haydarpaşa ve Ambarlı limanlarının demiryolu ve havaalanları ile güçlü bağlantılarının olmadığı belirtilmiştir. Limanların konumları nedeniyle genişleme imkânlarının bulunmaması buna karşın Kanal İstanbul projesinin tamamlanması ile birlikte İstanbul Boğazı'na alternatif oluşturan kanalın Karadeniz ve Marmara denizini bağlayarak transit yük taşımacılığına katkı sağlayacağı ifade edilmiştir. İnşaatı devam eden 3. Havaalanı projesi ile Kanal İstanbul projesi kapsamında inşa edilmesi planlanan limanlar demiryolu, havaalanı bütünleşmesinin sağlanması planlanmıştır. Atatürk Havaalanı'nın kapasitesinin tamamının kullanılması ve havaalanının genişlemesinin mümkün olmaması nedeniyle İstanbul'da inşaatı devam eden, en büyük projelerden olan 3. Havaalanı'nın 2018 yılı sonunda işletmeye açılması hedeflenmektedir. Projenin Kuzey Marmara Otoyolu, proje duyurusu yapılmış olan ancak ihalesi henüz gerçekleştirilmemiş olan Kanal İstanbul Projesi ile entegre edilebilir olması nedeniyle kara, deniz ve havaalanı entegrasyonu sağlanmış olacaktır. Bahsedilen büyük projelerin hepsi, lojistik sektörün gelişimine katkı sağlamakla birlikte şehrin mekânsal ve demografik açıdan değişmesine de neden olacaktır.

### **7.2.5 Metropolitan ulaşım projeleri**

Artan nüfusa bağlı olarak konut alanlarının merkezden uzağa yayılması, kentsel alan yüzölçümünün artmasına dolayısıyla şehir içi ulaşım süresinin ve seyahat maliyetinin artmasına neden olmaktadır. Ulaşım imkânları kentlerin fiziksel ve ekonomik gelişmelerine katkı sağlayan en önemli değişkenlerden olup, kent topraklarının fonksiyonel gelişimi üzerinde doğrudan etki etmektedir. Kentsel gelişme ulaşım akslarının gelişmesine paralel bir şekilde devam etmektedir. Bu bilgiler ışığında değerlendirildiğinde İstanbul'un en büyük problemlerinden olan ulaşım probleminin

çözülmesi ve kalkınma hedefleri doğrultusunda geçirdiği dönüşüm sürecinde gerçekleştirilen ve devam eden ulaşım projelerinin incelenmesi önem arz etmektedir. İstanbul'da yaşanan nüfus artışı ve ekonomik büyüme ile birlikte motorlu araç kullanımı hızla artmış, trafik sıklığı sorunu ciddi boyutlara ulaşmıştır. Trafik sıklığının en önemli sebepleri ulaşım sisteminin büyük ölçüde karayolu üzerinden sağlanması ve İstanbul'un her iki yakasındaki merkezi kümelenme farkına bağlı olarak köprü geçişlerinde yaşanan yığılmadan kaynaklanmaktadır. Ulaşım sistemindeki aksaklıkların giderilmesi amacıyla nüfus, istihdam ve kentsel arazi kullanımına yönelik düzenlemeleri içeren 1/100.000 ölçekli İstanbul ÇDP'ye bağlı olarak Ulaştırma Master Planı hazırlanmıştır. Plan kapsamında toplu ulaşım sistemini rehabilite etmek, ulaştırma sistemindeki dengesizliği gidermek amacıyla karayoluna verilen ağırlığın demiryolu taşımacılığına kaydırılması, demiryolu ağının Avrupa'daki hızlı demiryolu ağıyla entegrasyonunun sağlanması planlanmıştır.

Bu kapsamda İstanbul'un her iki yakası arasında ulaşımın rahat bir şekilde sağlanması amacıyla İstanbul'un kuzeyinde inşaatı devam eden 3. Havalimanını, Sabiha Gökçen ve Atatürk Havalimanlarına raylı sistem ile bağlayacak olan hem karayolu hem de raylı sistem entegrasyonu bulunan 3. Köprü projesi, Avrupa ve Asya kıtalarını demiryolu ile boğazın altından bağlayan Marmaray projesi tamamlanmıştır. Bu projelere ilave olarak Asya-Avrupa arasında karayolu ulaşımına katkı sağlamak amacıyla Avrasya Tüneli projesi açılmıştır. İstanbul'un doğusu ve batısı arasındaki ulaşım aksına ilave olarak kuzey güney aksındaki ulaşım imkânlarının geliştirilmesi ve yük taşımacılığında karlılığın artırılması amacıyla İstanbul-Bursa ve İzmir'i bağlayan Osmangazi Köprüsü çalışmalarına başlanmıştır.

2016 senesinde köprünün inşaatı tamamlanarak açılışı yapılmıştır. İlave olarak yine kuzey güney aksında Marmara bölgesi ile Ege bölgesi arasında karayolu ulaşımının sağlanarak yük taşımacılığı nedeniyle Boğaz köprüleri üzerindeki artan baskının azaltılması ve yolculuk süresinin kısaltılması amacıyla Çanakkale Köprüsü Projesi çalışmalarına başlanmıştır.

Köprü, tünel ve tüp geçit gibi büyük ulaşım projelerine ek olarak İstanbul'un çeşitli semtlerinde artan nüfus yoğunluğuna bağlı olarak çeşitli raylı sistem hatları faaliyete geçmiştir. Çevre Düzeni ve Ulaştırma Planları doğrultusunda yapılan yatırımlarla birlikte 2009-2016 tarihleri arasında İstanbul'da inşaatı tamamlanan toplam raylı sistem hat uzunluğu 82,9 km'ye ulaşmıştır 2017 tarihi itibarıyla ihalesi tamamlanan hatlarda dâhil olmak üzere çalışmaların devam ettiği hat uzunluğu 199,8 km olarak belirlenmiştir. Çizelge 7.7'de 2009 tarihleri arasında inşaatı tamamlanan raylı sistem hatlarının listesi verilmiştir. Listede Avrupa Yakası'nda çok sayıda hat açılmasına rağmen açılan hat uzunlukları incelendiğinde Anadolu Yakası'nın öne geçtiği görülmektedir (İBB, 2018). Çizelge 7.8'de yer alan inşaatı devam eden hatlar incelendiğinde Anadolu Yakası'nda tamamlanan altyapı projelerinde olduğu gibi devam eden altyapı projelerinde de öne çıktığı görülmektedir (İBB, 2018).

Tamamlanan, devam eden hatların güzergâhları incelendiğinde çalışmaların merkezi iş alanları ile yakın çevresindeki merkezlerin ulaşım ağını desteklediği ve söz konusu bölgelerin havaalanı ile bağlantılarını güçlendirmeyi hedeflediği görülmektedir.

Çizelge 7.7. İnşaatı tamamlanan raylı sistem hatları (İBB, 2018)

<b>2009-2016 Tarihleri Arasında İnşaatı Tamamlanan Raylı Sistemler</b>			
<b>Tarih</b>	<b>Raylı Sistem</b>	<b>Güzergâh</b>	<b>Uzunluk (KM)</b>
2009	Tramvay Hattı	Topkapı-Edirnekapı	2
2009	Metro Hattı	Şişhane Taksim	1,65
2009	Metro Hattı	4. Levent -İTÜ Ayazağa Oto Sanayi	5,5
2010	Metro Hattı	Atatürk Oto Sanayi -Darüşşafaka Metro	1,27
2010	Metro Hattı	Sanayi- Seyrantepe	1,67
2011	Metro Hattı	Darüşşafaka-Hacıosman	1,35
2012	Metro Hattı	Kadıköy-Kartal	21,7
2013	Metro Hattı	Otogar-Kirazlı-Başakşehir Olimpiyatköy	21,7
2013	Tüp Geçit	Marmaray	13,5
2013	Metro Hattı	Yenikapı-Haliç-Şişhane	3,55
2013	Metro Hattı	Yenikapı-Aksaray	0,7
2015	Metro Hattı	Levent- Rumeli Hisarüstü	3,3
2016	Metro Hattı	Kartal YakacıkPendik-Tavşantepe	4,5

Çizelge 7.8.. İnşaatı devam eden raylı sistem hatları (İBB.,2018)

<b>İnşaatı Devam Eden Raylı Sistemler</b>		
<b>Raylı Sistem</b>	<b>Güzergâh</b>	<b>Uzunluk (KM)</b>
Metro Hattı	Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy-Sancaktepe	20
Yüzeysel Metro Hattı	Halkalı-Gebze	63,5
Metro Hattı	Kabataş-Beşiktaş- Mahmutbey	7
Metro Hattı	Bakırköy İDO-Bağcılar Kirazlı	9
Metro Hattı	Sabiha Gökçen Havaalanı-Kaynarca	7,4
Metro Hattı	Ataköy-Basın Ekspres-İkitelli	13
Metro Hattı	Dudullu-Bostancı	14,3
Metro Hattı	Ümraniye-Ataşehir-Göztepe	13
Metro Hattı	Bağcılar Kirazlı-K.çekmece Halkalı	9,7
Metro Hattı	Başakşehir-Kayaşehir	6,2
Metro Hattı	Hastane-Sarıgazi-Çekmeköy Taşdelen	6,9
Metro Hattı	Çekmeköy-Sancaktepe-Sultanbeyli	17,8
Metro Hattı	Kaynarca Merkez-Pendik Merkez	12

Bahsedilen ulaşım projelerinin tümü geçtikleri güzergâhtaki kentsel toprakların dönüşümüne katkı sağlayarak söz konusu bölgelerin yabancı yatırımcılar açısından cazip hale gelmesine neden olmaktadır. Yapılan yatırımlarla birlikte söz konusu bölgelerde lüks yapılanmalar artarak buldukları bölgedeki vatandaşların sosyal ve ekonomik seviyeleri değişime uğratmaktadır.

### 7.3 İstanbul'da Stratejik Dönüşüm Kapsamında Başlatılan ve Gerçekleştirilen Kentsel Dönüşüm Projeleri

Kentsel dönüşümle ilgili çeşitli tanımlamalar olmakla birlikte uygulamanın genel olarak bozulmuş, eskimiş, çöküntü alanı haline gelmiş kentsel alanların yeniden düzenlenerek kentin sosyal ve ekonomik yapısına entegre edilmesi şeklinde tanımlanması mümkündür. İstanbul'da gerçekleştirilen Kentsel dönüşüm çalışmaları incelendiğinde çalışmaların beş temel amaca hizmet ettiği görülmektedir. Bunlardan birincisi, kentin fiziksel koşulları ile toplumsal koşulları arasındaki ilişkinin kurulmasıdır (Rushton ve Walker, 2007).. Kentsel dönüşüm projelerinin en önemli hedefi toplumsal bozulmaya sebep olan nedenlerin tespit edilerek kentsel bozulma sonucu ortaya çıkan çöküntü alanların oluşmasına engel olmaktır.

Kentsel dönüşümün ikinci amacı, kenti oluşturan değişkenlerin yenilenen ve değişen ihtiyaçlarına cevap vermektir. Kentsel dönüşüm projeleri kentin büyüyen, değişen ve yıpranan dokusunda meydana gelen fiziksel, çevresel, ekonomik, toplumsal ve altyapısal ihtiyaçlara göre kenti şekillendirmektir.

Kentsel dönüşümün üçüncü amacı ise refah ve yaşam kalitesini artıran etkili bir ekonomik kalkınma yaklaşımı ortaya koymaktır. Kentsel dönüşüm projeleri fiziksel ve toplumsal canlanmayı sağlamak, doğal tarih, kültürel mirasın korunması ve ekonomik canlılığı da sağlayacak stratejiler geliştirerek kentsel refah ve yaşam kalitesini artırmayı hedeflemektedir.

Dönüşüm projelerinin dördüncü amacı artan talep karşısında zamanla tükenen kentsel toprakların en etkin ve verimli biçimde kullanılmasını sağlayarak kentsel yayılmanın önüne geçmektir. Beşinci ve son olarak, kentsel dönüşüm dünya genelindeki değişim trendleri, toplumsal koşullar ve ulusal politikaya bağlı olarak kentin şekillendirilmesi amacına hizmet etmektedir.

Önceki bölümlerde belirtildiği üzere uluslararası sermayenin toplandığı merkezler haline gelen kentler, küresel ekonominin yönetim ve kontrol merkezleri olmak için rekabet etmektedirler. Bu rekabet, uluslararası finans kurumları, büyük firmaların genel merkezlerine cazip hale gelebilmek için kentlerin dönüşüm geçirmesine neden olmaktadır. Bu doğrultuda kentin fiziksel görüntüsünün iyileştirilmesi, altyapı hizmetlerini geliştirilmesi, uzmanlaşmış iş gücünün ve yabancı sermayenin kentlere çekilmesi hedefleri doğrultusunda büyük kentlerin çekiciliğinin artırılması için sıklıkla Kentsel Dönüşüm çalışmaları yürütülmektedir. 80'li yılların başından itibaren dünya kentlerinde görülen değişime paralel olarak kentsel dönüşüm uygulamaları İstanbul için üretilen kentsel politikaların başında yer almıştır. Bunun için çeşitli kanuni düzenlemeler yapılmış ve kentsel dönüşüm projelerinin hayata geçirilmesi amaçlanmıştır. Ancak, geçmiş dönem hükümetlerinin, seküler grupların ve büyük sermaye gruplarının desteğini alamaması nedeniyle kentsel dönüşüm çalışmalarının önemli bir kısmı gerçekleştirilememiştir. Mevcut hükümetin kalkınma planı vizyonu ve beklenen İstanbul depreminin oluşturabileceği zararın önüne geçmek amacıyla yaptığı çalışmalar sonucunda son dönemde kentsel dönüşüm

çalışmaları oldukça hız kazanmıştır. Bu kapsamda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 07.10.2012-21.04.2017 tarihleri arasında, İstanbul'da toplam 49 bölgede riskli alan ilan edilerek Kentsel Dönüşüme ağırlık verilmiştir. Ancak süregelen dönüşüm sürecinin temel dayanağının Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun olması ve dönüşüm alanı olarak ilan edilen alanların İstanbul deprem haritasına göre 2. derece deprem bölgesinde kalması sıklıkla rant yaratma eleştirilerine konu olmuştur. Devam eden kentsel dönüşüm projeleri incelendiğinde, çalışmaların afet riskini ortadan kaldırmak hedefiyle birlikte kalkınma hedefleri doğrultusunda, ticari merkez, önemli ulaşım aksı ve turistik alan olarak belirlenen bölgelere yakın lokasyonlarda gerçekleştirildiği ve küresel rekabette İstanbul'u öne çıkarmak amacıyla fiziksel mekânın önemli noktalarını dönüştürmeyi hedeflediği görülmektedir. Dikkat çeken diğer bir nokta ise dönüşüm uygulamalarının vatandaşlar, uygulayıcılar ve idare olmak üzere tüm taraflar açısından en hızlı ve en fazla maddi kazanç sağlayacak bölgelerde gerçekleştiriliyor olmasıdır.

Çalışmanın bu bölümünde İstanbul'da stratejik dönüşüm kapsamında başlatılan ve gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamaları incelenmiştir. Farklı uygulama örnekleri olması bakımından Tarlabası-Süleymaniye bölgeleri ile Anadolu Yakası'nın MİA 'sı olarak belirlenen ve bu doğrultuda gelişen Ataşehir-Kozyatağı bölgesine yakın konumda yer alması açısından önemli bir dönüşüm örneği olan Fikirtepe bölgesinde devam eden kentsel dönüşüm çalışmaları incelenmiştir.

### **7.3.1 Tarlabası kentsel dönüşümü**

İstanbul'un Avrupa Yakasında bulunan Tarlabası semti Beyoğlu ilçesine bağlı olup Haliç'in kuzey doğusunda yer almaktadır. Bölge, özellikle 1960 'lı yıllarda nüfusun büyük bir kısmını oluşturan azınlıkların göç etmesiyle değişime uğramıştır. Bu dönemde yaşanan olaylar ve azınlıkların hızla göç etmesi nedeniyle binaların büyük bir kısmı sahihsiz kalmış, boşalan bölgeye şehir dışından göç eden alt gelir gruplarının yerleşmesiyle Tarlabası ve çevresi düşük standartlı yerleşim yerlerinden oluşan tam bir çöküntü alanına dönüşmüştür. 1980'li yıllardan 2000'li yıllara kadar geçen süre içerisinde Tarlabası suç, bakımsızlık ve kutuplaşma kavramları ile anılan bir bölge haline gelmiştir. Bölgenin yenileme alanı ilan edilmesiyle birlikte dönüşüm süreci başlamıştır. Dönüşüm kapsamında altyapı eksikliği bulunan yıpranmış yapıların yenilenerek bölgenin daha sağlıklı, kentle bütünleşmiş bir alan haline dönüştürülmesi hedeflenmiştir. Beyoğlu Belediyesi önderliğinde sosyal içerikli çalışmalar planlanarak vatandaşların süreç boyunca kazanım elde etmeleri amaçlanmıştır. Proje sonrası bölgenin ana faaliyet konusu olması beklenen turizm ve ticaret gibi sektörlerde istihdam edilmek üzere vatandaşların eğitilerek iş imkânlarının artırılması konusunda çalışılmıştır. Bu çalışmalara ilave olarak kadınlara yönelik anne-çocuk sağlığı, okuma ve yazma eğitim kursları, gençlere yönelik yabancı dil, müzik tiyatro programları planlanmıştır. 2006 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile Avrupa Yakası'nda Beyoğlu ilçesinde yer alan Tarlabası bölgesi "yenileme alanı" ilan edilmiştir. Alınan kararla birlikte Tarlabası bölgesi için belirlenen 21 imar adasından 360, 361, 362, 363, 385, 386, 387, 593, 594 no'lu 9

imar adasını içeren yaklaşık 20.000 metrekarelik bölümün 1. Etap Yenileme Alanı olarak ilan edilmesiyle bölgede kentsel dönüşüm başlamıştır. Şekil 7.15. Tarlabası bölgesinde yer alan 9 adet imar adasının konumunu göstermektedir (Beyoğlu Belediyesi, 2017).



Şekil 7.15. Tarlabası yenileme alanı (Beyoğlu Belediyesi, 2017)

Yenileme alanı ilan edilen bölgede yapılan tespitlerde yapıların yarıya yakınının oldukça yıpranmış olduğu, altyapı imkânlarının yetersiz olduğu, iyi durumda olan binaların sayısının oldukça az olduğu belirlenmiştir. Binaların fiziksel durumlarının sayısal dağılımı Çizelge 7.9’ da verilmiştir. Çizelgede belirtilen yapıların durumları incelendiğinde yapıların büyük ir çoğunluğunun orta veya kötü durumda olduğu görülmektedir (İlyasoğlu, 2016).

Çizelge 7.9. Tarlabası yenileme alanındaki binaların durumu (İlyasoğlu, 2016).

	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	TOPLAM
<b>İYİ</b>	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	5
<b>ORTA</b>	13	21	18	27	4	12	17	10	6	0	128
<b>KÖTÜ</b>	15	16	9	11	6	19	16	12	1	0	105
<b>HARAP</b>	0	0	11	2	2	1	2	0	0	0	18
<b>BOŞ PARSEL</b>	0	1	1	15	0	0	0	0	0	0	17
<b>TOPLAM</b>	29	38	41	56	12	33	35	22	7	0	273

Yenileme alanı içerisinde yer alan imar adalarında fonksiyon değişikliği ve yeşil alan tasarlanmıştır. Yenileme projesi kapsamında alanın, %52’si konut, %12’si ticaret, %17’si turizm ve %14’ü ofis birimi olarak belirlenmiştir.

Proje kapsamında ihtiyaç duyulan yeşil alanların yaratılması için avlu şeklinde açık kamusal alanlar planlanmış, yapı alanında kayıp yaşanmaması için yapı yüksekliği artırılmıştır. Dönüşüm ve yenileme çalışmalarının birçoğunda olduğu gibi Tarlabası Kentsel dönüşüm projesi de dönüşümün taraflarına haksız kazanç sağladığı gerekçesiyle eleştirilmiştir.

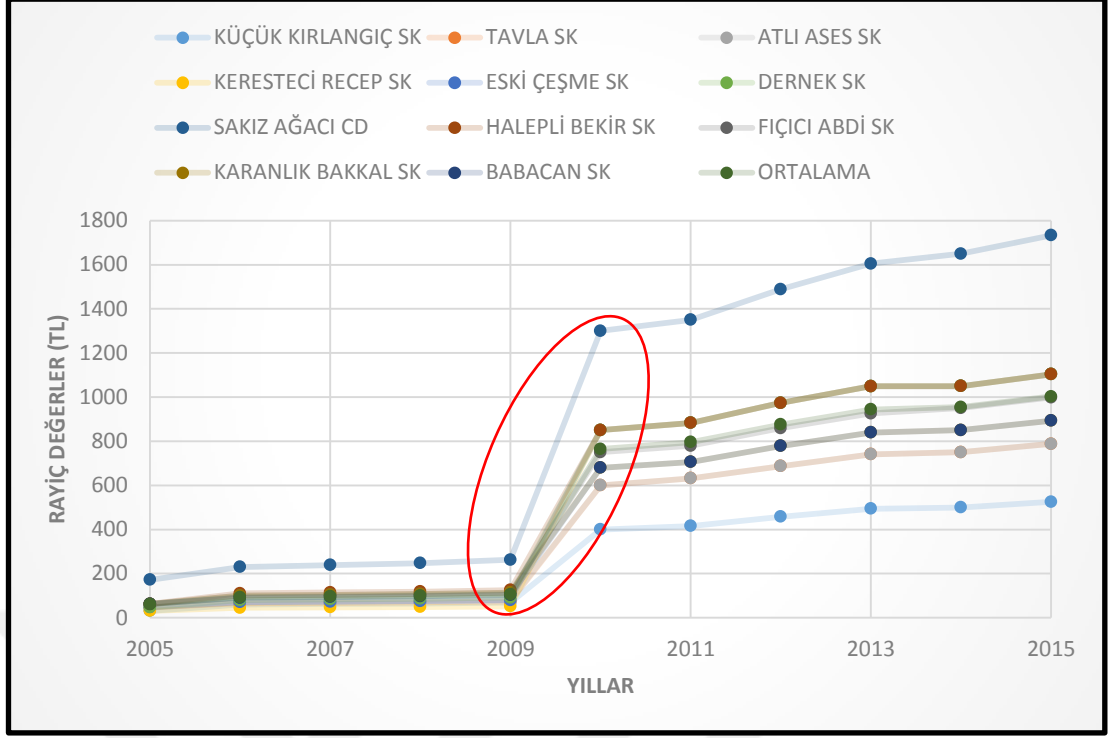
Süreç, toplumun büyük bir kısmı tarafından rant elde edebilmek adına çeşitli gerekçeler öne sürülerek meşrulaştırılmaya çalışılan uygulama olarak kabul edilmiştir. Ancak dönüşüm uygulamaları dünyadaki örneklerine paralel olarak tüm paydaşlar bakımından karlı olduğu sürece uygulanabilmektedir. Neoliberal bakış açısıyla değerlendirildiğinde, dönüşüm ve yenileme çalışmalarının çoğunlukla toprak rantıyla doğrudan ilişkili olduğu görülmektedir. Tarlabası'nın mevcut halinin korunmasının karlı olmamasına karşın, yenilenmesi ve dönüştürülmesi halinde yenileme alanı olarak ilan edilen 1. Etapla birlikte bölge genelinde oluşacak ekonomik fayda yüksek olduğu için yenilenme çalışmalarına başlanmıştır.

Dünyadaki örneklerine benzer şekilde eskimiş binaların yenilenmesi, tarihi yapıların restore edilmesi ya da yeniden inşa edilmesi fiziksel görüntüyü değiştirerek uzun dönemde bölgeye katkı sağlamakta ve gayrimenkul fiyatlarının artmasına neden olmaktadır. Benzer süreç Tarlabası'nda da yaşanmıştır.

İstanbul Emlak Komisyoncuları Oda Başkanı Tarlabası'nda yenilemeye ilişkin söylemlerin başlamasıyla birlikte eski semtlerde hızla gayrimenkul alımlarının gerçekleştiğini, inşaat firmalarının bölgeye yüklü bir şekilde yatırım yaptıklarını belirtmiştir. Yenileme alanıyla ilgili haberler bölgede spekülasyon fiyat artışları ve ciddi bir mülkiyet değişimine yol açmıştır.

Bölgede yaşamayan evini kiraya veren birçok mülk sahibi yükselen fiyatlar nedeniyle mülkünü satma yoluna gitmiştir. Bu durum Tarlabası'nın geneli için geçerlidir. Değer artışları ile ilgili belirtilen değişikliklerin doğruluğunu denetlemek amacıyla bölgenin dönüşüm öncesi ve son dönemdeki rayiç bedelleri karşılaştırılmıştır. Rayiç değer arsaların gerçek değerini yansıtmamakla birlikte emlak vergisine esas teşkil etmesi bakımından taşınmaz fiyatlarının değişikliğini tespit etmek açısından önemli bir gerekçedir. Beyoğlu Belediyesi'nden elde edilen rayiç değerleri incelendiğinde 20.02.2006 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararıyla Tarlabası'nın yenileme alanı ilan edilmesiyle birlikte kentsel dönüşüm ilan edilen alan ve yakın çevresinde arsa rayiç değerlerinde ilk artışların gerçekleştiği görülmüştür.

Şekil 7.15'te yer alan Rayiç değerlerdeki değişimler incelendiğinde kentsel dönüşüme başlamak için maliklerle anlaşma aşamasına geçilen ve binaların yıkımına başlanan 2010 yılında arsa rayiçlerinde büyük artışlar gerçekleştiği görülmektedir. (Beyoğlu Belediyesi, 2018)



Şekil 7.15. Tarlabaşı yenileme alanı cadde ve sokak rayiçlerindeki artışlar (Beyoğlu Belediyesi, 2018)

### 7.3.2 Süleymaniye kentsel dönüşümü

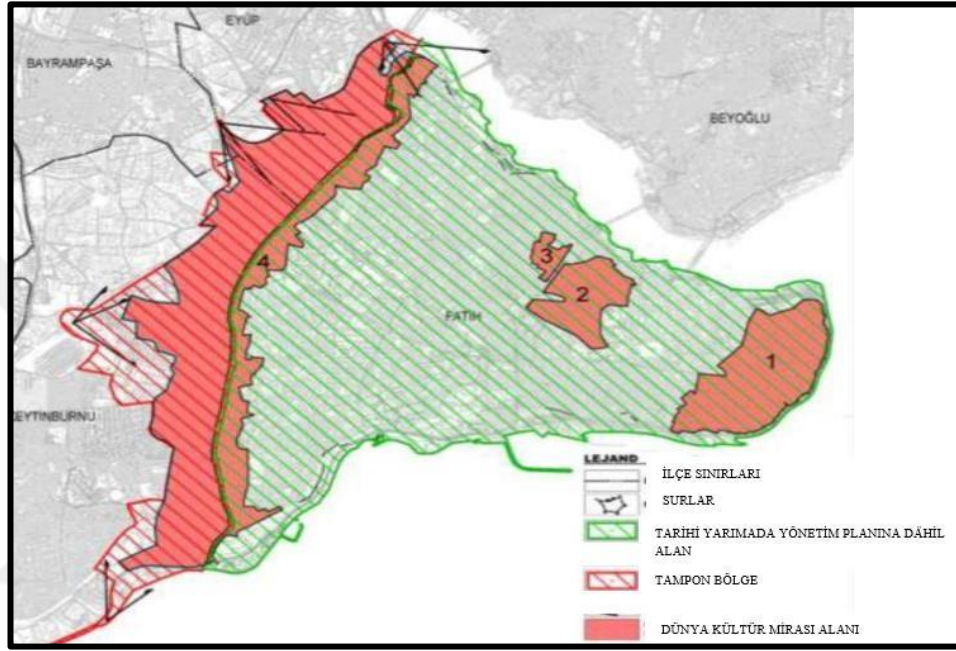
Süleymaniye, İstanbul'un Avrupa yakasında Fatih İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Semt, Atatürk Caddesi, Şehzadebaşı Caddesi, Fuat Paşa Caddesi ve Haliç Kıyısı boyunca uzanan Ragıp Gümüşpala Caddeleri ile çevrenmekte olup, ismini, tarihi yarımada bulunan 16. yüzyılda Kanuni Sultan Süleyman tarafından Mimar Sinan'a yaptırılan Süleymaniye Cami'nden almaktadır. Kuzeyde Haliç, güneyde Vefa semtlerini kapsayan alan; batıda Atatürk Bulvarı, doğuda Beyazıt Meydanı ile son bulmaktadır.

Bölge birçok anıt eser, tescilli eser, Süleymaniye Camisi ve sivil mimarlık örneğine ev sahipliği yapması bakımından oldukça önemli bir bölgedir. 20. Yüzyıla kadar boyunca büyük çoğunlukla İstanbul'un üst gelir grubundan vatandaşların ikamet ettiği bölgede Cumhuriyet'in kuruluşu ile değişim başlamıştır. Başkent'in Ankara'ya taşınmasıyla birlikte semtte yaşayan demokratların bölgeyi terk etmesi ile değişim süreci başlamıştır. Semtin Haliç boyunca uzanması ve ticaretin yoğun olduğu Eminönü ile bağlantılı olması nedeniyle küçük imalatçılarla başlayan hızlı sanayileşme süreci tüm İstanbul'u etkilediği gibi tarihi yarım adayı da etkilemiştir.

Sanayinin Haliç kıyıları boyunca uzanması bölgenin göç almasına neden olmuştur. 60'lı yıllar boyunca devam eden göç sonucu yasal olmayan yapılaşmalar artarak sağlıklı planlama bozulma sürecine girmiştir. Başta Haliç kıyıları olmak üzere Fatih'in çeşitli semtlerinde ve Süleymaniye 'de artan sanayileşme sonucu bölge hem



sanayi hem de konut bölgesi olarak gelişim göstermiştir. 80'li yıllar Tarihi yarımada için oldukça önemli bir sürecin başlangıcı olmuştur. Türkiye'nin taraf ülke olarak 14.04.1982 tarihinde UNESCO'nun Dünya Doğal ve Kültürel Mirası Koruma Sözleşmesi'ni kabul etmesi ile birlikte 1985 yılında İstanbul tarihi alanları dünya kültür mirası listesine alınmıştır. Listeye alınan 4 bölge içerisinde Zeyrek, Sur Koruma alanı, Arkeoloji parkı ile birlikte Süleymaniye Camisi ve çevresi yer almıştır. Şekil 7.16'da yer alan kroki, listeye alınan bölgelerin tarihi yarımada üzerindeki konumlarını göstermektedir (Kültür Bakanlığı ve İBB.2011).



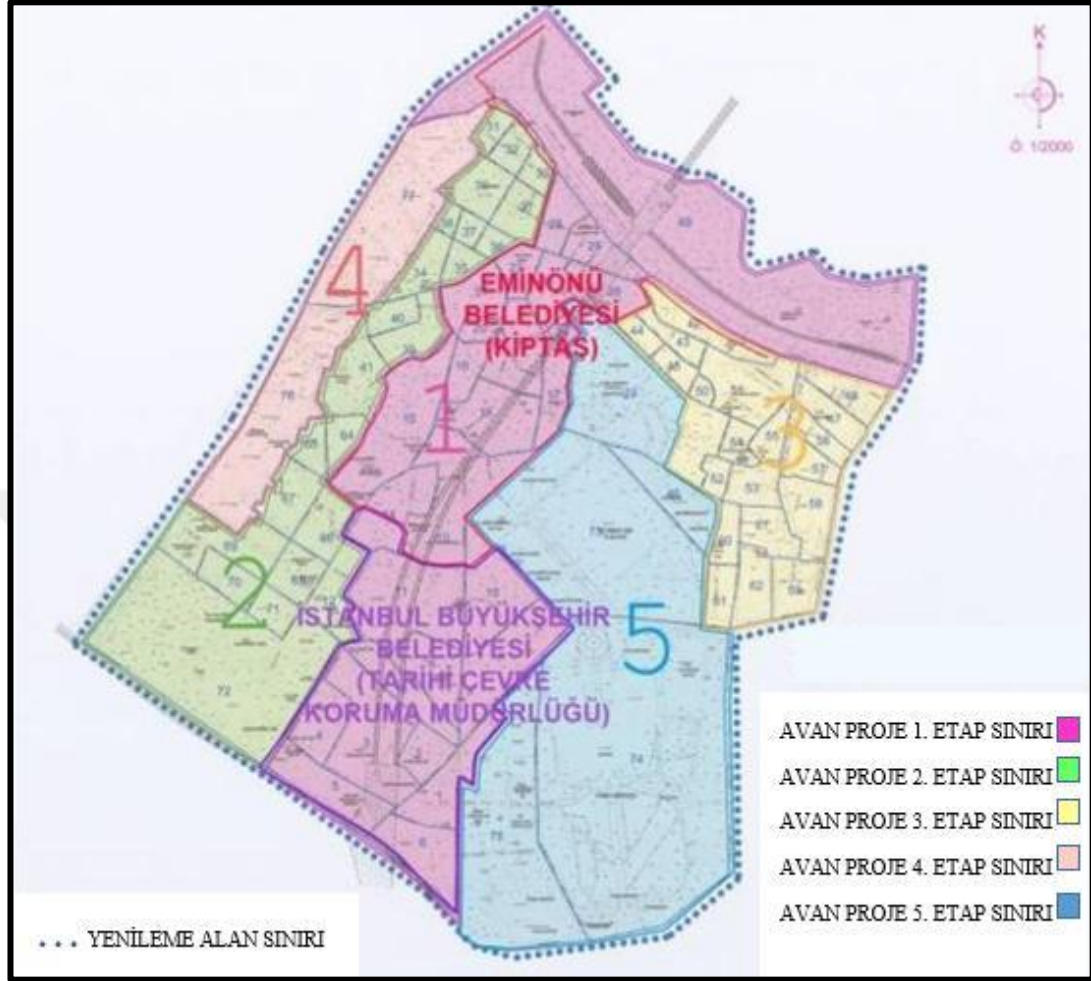
Şekil 7.16.Süleymaniye'de dünya mirası listesine alınan tarihi alanlar (Kültür Bakanlığı ve İBB.2011).

İzleyen süreçte İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun (KTVKK)12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanı ilan edilmiş, Süleymaniye bölgesi Kentsel ve Tarihi Sit Alanı sınırları içerisinde kalmıştır (Balcan, 2012).

Bu süreçten itibaren Tarihi Yarımada'daki plan süreçleri çıkmaza girmiş ve hazırlanan planların hepsi iptal edilmiştir. 26.01.2005 tarihinde düzenlenen I Numaralı KTVKK toplantısında Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Fatih ve Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları kabul edilmiş ancak daha sonra Danıştay kararıyla planların yürürlüğü iptal edilmiştir.

Aynı dönemde 5366 sayılı Kanun kapsamında Bakanlar Kurulu'nun 24.05.2006 tarih ve 2006/10501 sayılı kararı ile Süleymaniye Bölgesi Yenileme Alanı ilan edilmiş ve karar, 22.06.2006 gün ve 6206 sayılı Resmi Gazete 'de yayınlanmıştır. Yenileme projesi kapsamında Süleymaniye bölgesi 5 etaba ayrılmıştır. Şekil 7.17, Süleymaniye

bölgesi sınırları içinde yer alan etapların sınırlarını göstermektedir (Kültür Bakanlığı ve İBB. 2011).



Şekil 7.17. Süleymaniye yenileme alanı etapları (Kültür Bakanlığı ve İBB. 2011).

Korunması Gerekli Kültür Varlıklarının yitirilmiş olması nedeniyle yeniden inşa edilmesi kapsamında yapılan çalışmalar doğrultusunda hazırlanan 2012 – 2015 yıllarına ait envanter çalışmasında Süleymaniye Camisi çevresinde 468’i anıt eser ve 498’i sivil mimarlık örneği olmak üzere 966 adet tescilli korunması gerekli kültür varlığı bulunduğu tespit edilmiştir.

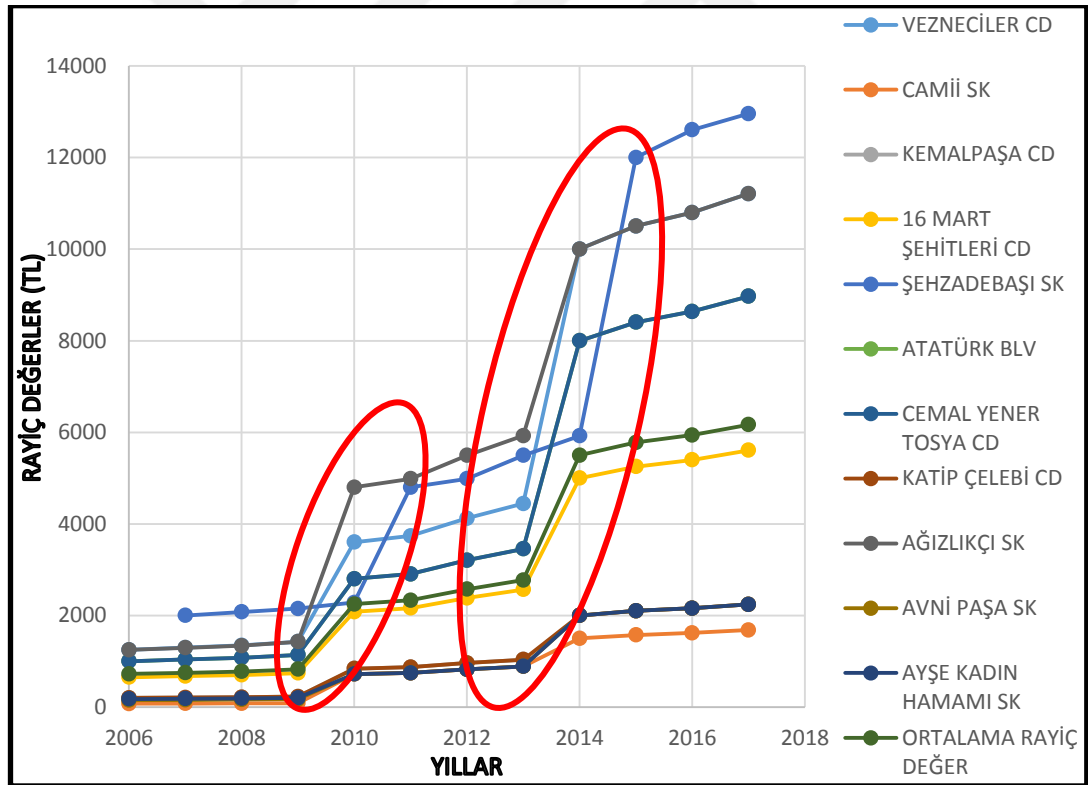
Çalışma kapsamında yenileme alanlarına ayrılan dönüşüm alanınının 1,2 ve 3 numaralı etaplarında tescilsiz yapılar, anıtsal yapılar, tescilli yapılar; 4. Etapta İstanbul Manifaturacılar Çarşısı; 5. Etapta ise İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü ile Süleymaniye Camisi’ne ait yapılar bulunmaktadır.

Dönüşüm alanı tarihi yarımadanın genelinde olduğu gibi eğimli bir topoğrafyaya sahip olup, yapılaşma biçiminin ticaret ağırlıklı olması nedeniyle ulaşımın problemlili olduğu, trafik yoğunluğunun yüksek olduğu bir bölgedir. Yenileme Projesi kapsamında temel hedef, fiziksel olarak bozulmaya uğrayan, sosyal açıdan değişen ve yaşam koşulları açısından sağlıksız bir hale gelmiş olan bölgenin tarihsel

dokusunun restore edilerek kente kazandırmak olarak belirlenmiştir. Yenileme çalışmaları kapsamında 2008 tarihinden bugüne kadar yenileme alanının 1 ve 2 numaralı etaplarında olmak üzere 26 adet yapı adasına ilişkin avan projeleri onaylanmıştır. Ancak 2008 yılından bu yana hiçbir ada da uygulamaya başlanmamıştır. Projenin çok büyük bir alanı kapsaması, maliyetinin çok yüksek olması, dönüşüm alanının anıt eser ve sivil mimarlık örnekleri içermesi nedeniyle planlama süreci üzerinden uzunca bir süre geçmiş olmasına rağmen henüz uygulamaya geçilmemiş olması gibi olumsuz yönleri bulunmasına karşın 2007 yılında buyana arsa değerlerinde ciddi artışlar yaşanmıştır.

Şekil 7.18’de yer alan arsa rayiç değerlerindeki değişimler incelendiğinde 2008 yılında projeyi gerçekleştirmek için anlaşılan Kiptaş ve İBB’nin, yıkılan yapıları toplamaya başlamaları ve 2009-2011 yılında eski eser binaların yenileme çalışmalarının başlamasıyla rayiç değerler önemli ölçüde arttığı görülmektedir (Fatih Belediyesi, 2017).

Takip eden süreçte plan iptali nedeniyle değer artışlarının daha yavaş bir şekilde artmaya devam ettiği 2012 senesinde ise projenin devam etmesi yönünde yapılan görüşmelerin başlaması ile fiyatların tekrar artış gösterdiği görülmektedir.



Şekil 7.18. Süleymaniye kentsel dönüşüm alanı arsa rayiç değer değişimi (Fatih Belediyesi, 2017)

### 7.3.3 Fikirtepe kentsel dönüşümü

Fikirtepe, İstanbul'un Anadolu Yakası, Kadıköy ilçesinde yer alan bir semttir. Semtin Batısında Hasanpaşa, doğusunda Sahrayıcedit, kuzeyinde Acıbadem, Ünalın Mahalleleri, güneyinde ise Feneryolu Mahallesi yer almaktadır. Fikirtepe 70'li yıllarda artan nüfus nedeniyle Fikirtepe, Eğitim ve Dumlupınar Mahalleleri olmak üzere 3 mahalleye bölünmüştür. Bugün, 3 mahalleye ilaveten Merdivenköy mahallesinin de bir kısmını içeren bölge Fikirtepe Bölgesi olarak bilinmektedir. Bölgeyi doğu-batı ekseninde kesen en önemli caddeler Mandıra ve Hızırbey Caddeleridir.

Fikirtepe Kadıköy ilçesinde yer alması, İstanbul'un iki yakası arası ana ulaşım akslarına yakın olması, Anadolu Yakası'nda bulunan önemli iş merkezlerine yakın olması bakımından ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Şekil 7.19 Fikirtepe'de dönüşüme giren alanların ayrıcalıklı konumunu gözler önüne sermektedir (TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013).



Şekil 7.19. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı konum (TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013).

Semt; merkezi konumu dolayısıyla 1950'li yıllarda artan yoğun göçler sebebiyle Anadolu Yakası'ndaki ilk gecekondu bölgesi haline gelmiştir. 1966 yılında uygulamaya konan Sanayi Sahaları Planı doğrultusunda Maltepe, Kartal ve Pendik ilçelerinin sanayi üretim bölgeleri haline gelmesiyle birlikte sanayi bölgesinde çalışan vatandaşlar için cazip bir yerleşim bölgesine dönüşmüştür. 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ve çevreyolu bağlantıları sonucu bölgede nüfus kontrolsüz bir şekilde artmıştır. Bölgeye göçle gelen sosyo ekonomik düzeyi düşük vatandaşların kendi imkânlarıyla, inşa ettikleri altyapısı bulunmayan yapılaşmaların artması sonucu bölge çöküntü alanı haline gelmiştir. Semtteki çarpık yapılaşmanın önüne geçmek için çeşitli planlama ve kanuni düzenleme çalışmaları yapılmış olmasına karşın bölgenin ihtiyacı olan dönüşüm gerçekleştirilememiştir.

1999 yılında meydana gelen Gölçük depremi sonrası yapılaşma standartlarına uygun olmayan niteliksiz yapıların dönüşümü sağlamak amacıyla planlama çalışmaları hız kazanmıştır.

Bu kapsamda 09.03.2005 yılında yürürlüğe konan “1/5000 ölçekli Kadıköy Merkez İle E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı” ile Eğitim, Dumlupınar ve Fikirtepe Mahallerinin bir bölümü “Özel Proje Alanı” lejantına alınmıştır. Yapılan plan değişikliği sonucu 22.03.2007 tarihinde onaylanan Nazım İmar Planında Özel Proje Alanı” lejantına “Kentsel Dönüşüm Alanı” ifadesi eklenmiştir

Bölge 09.05.2013 tarih ve 2013/4749 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanunun 2. Maddesine göre riskli alan ilan edilmiştir. Şekil 7.20’de sınırları belirtilen Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı Fikirtepe, Dumlupınar, Eğitim ve Merdivenköy mahallelerini kapsamaktadır (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı, 2013).







Şekil 7.20. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı mahalle sınırları (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı,2013)

Fikirtepe bölgesinde yapılan analizlere göre, toplam bağımsız bölüm sayısının 17,728 olduğu ve bu sayının 14,664’ünün konut olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Yapılan araştırma sonuçlarına göre ortalama hane halkı büyüklüğünün 3,25 olduğu, bu doğrultuda planlama alanında toplam 47,655 kişi bulunduğu tespit edilmiştir. Kentsel alan kullanımında 24,42 ha ile konut alanının yüksek paya sahip olduğu, konut alanından sonra en fazla payı yol alanının aldığı belirtilmiştir.

Şekil 7.21’de yer alan dönüşüm bölgesinde yapılan bina durumu tespitleri incelendiğinde semtte yer alan toplam 6341 yapının yalnızca 208 adedinin, yüzdesel olarak %3,28’inin iyi durumda olduğu geriye kalan yapıların %36,93’ünün orta,

%59,28'inin kötü ve %0,50'lik bir kısmının ise kullanılamaz halde olduğu görülmektedir (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı, 2013).

Bina Durumları		Adet	%
İyi		208	3,28
Orta		2342	36,93
Kötü		3759	59,28
Yıkık		32	0,5
Toplam		6341*	100

\*1059 adet müstemilat vardır

Şekil 7.21. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı bina durumu (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı, 2013).

TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca, Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Dumlupınar Mahalleleri ile Eğitim ve Merdivenköy Mahallelerinin bir kısmını kapsayan yaklaşık 134 hektarlık alana yönelik olarak 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır (2013). Planın ana hedefleri;

- Bölgedeki nüfus artışını sabitlemek
- Bölge sakinlerinin yaşamlarını kolaylaştıracak hizmetler geliştirmek
- Bölgede hizmet veren kaliteli ve ekonomik ulaşım ağı oluşturmak
- Bölgedeki sosyal ve mekânsal farklılıkları gidermek için gerekli olan mekânsal

Değişimi sağlamak olarak belirlenmiştir. Bu hedefler doğrultusunda Çevre Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kadıköy Belediyesi, yatırımcılar, mülk sahipleri, sivil toplum örgütlerinin görüş ve önerilerini paylaşmaları, için Fikirtepe Kentsel Tasarım Çerçevesi oluşturulmuştur. Fikirtepe dönüşüm alanı konum, içerik, topoğrafya ve altyapı özellikleri göz önünde bulundurularak toplam 5 adet karakter bölgesine ayrılmıştır. Karakter bölgeleri ile ilgili açıklamalar aşağıda yer almaktadır.

Karakter alanları ve özellikleri;

A Bölgesi: E-5 karayolunun doğusunda yer alan kısım

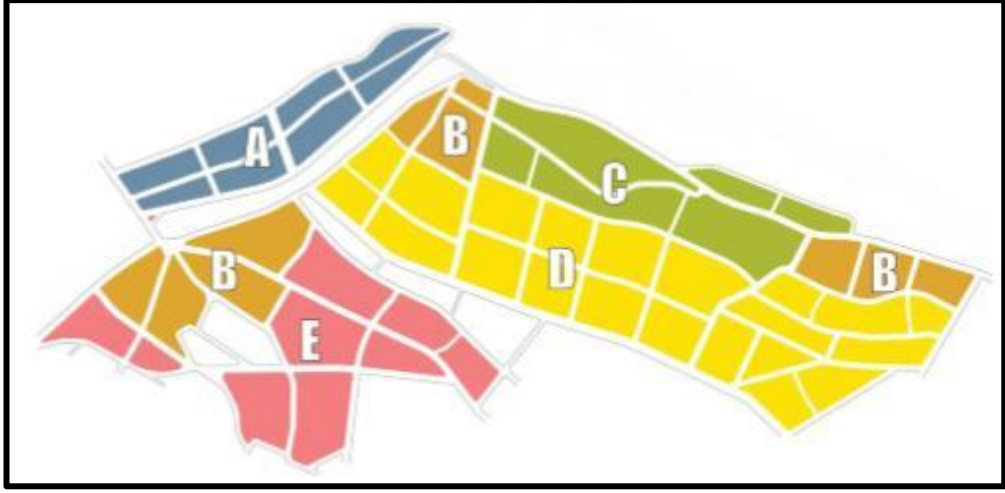
B Bölgesi: Metro istasyonlarına hızlı ve kolay erişime sahip görünürlüğü yüksek kısım

C Bölgesi: Topografyası nedeniyle ön plana çıkan kısım

D Bölgesi: Fikirtepe'nin güney yamacı, Mandıra Caddesine kadar uzanan kısım

E Bölgesi: Proje alanının güneyinde yer alan ve konut alanlarıyla sınırlandırılmış olan kısım olarak belirlenmiştir.

Karakter bölgelerinin dönüşüm alanı mahalle sınırlarına dağılımı Şekil 7.22'de verilmiştir (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı, 2013).



Şekil 7.22. Fikirtepe karakter bölgeleri (TC. Çevre Şehircilik Bakanlığı, 2013).

Fikirtepe’de, canlı ve 24 saat yaşayan alanlar yaratabilmek için; ticari birimler, görünürlüğün en yüksek olduğu ve ulaşımın en rahat sağlandığı alanlara dağıtılmıştır. Dönüşüm öncesinde bölgede eksik olan donatı alanlarının oluşturulması için her parselin %25’i alınarak ihtiyaç duyulan donatı alanları oluşturulmuştur. Böylelikle Master Plan öncesi ada bazında ayrılacak olan yeşil alanlar ile ilgili belirsizlik çözüme kavuşturulmuş ve donatı alanlarının bütünleşmesi sağlanarak donatı alanları kamunun kullanımına açılmıştır.

Konumu dolayısıyla Fikirtepe’nin metro ağı ve karayolu ile güçlü bir bağlantı kurması hedefiyle Kentsel tasarım çerçevesinde; metronun bölge ile entegrasyonunun sağlanması funiküler sistem ile metroya ulaşımın rahatlatılması ve karayolu bağlantısının kuvvetlendirilmesi amacıyla geniş bulvarlar oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.

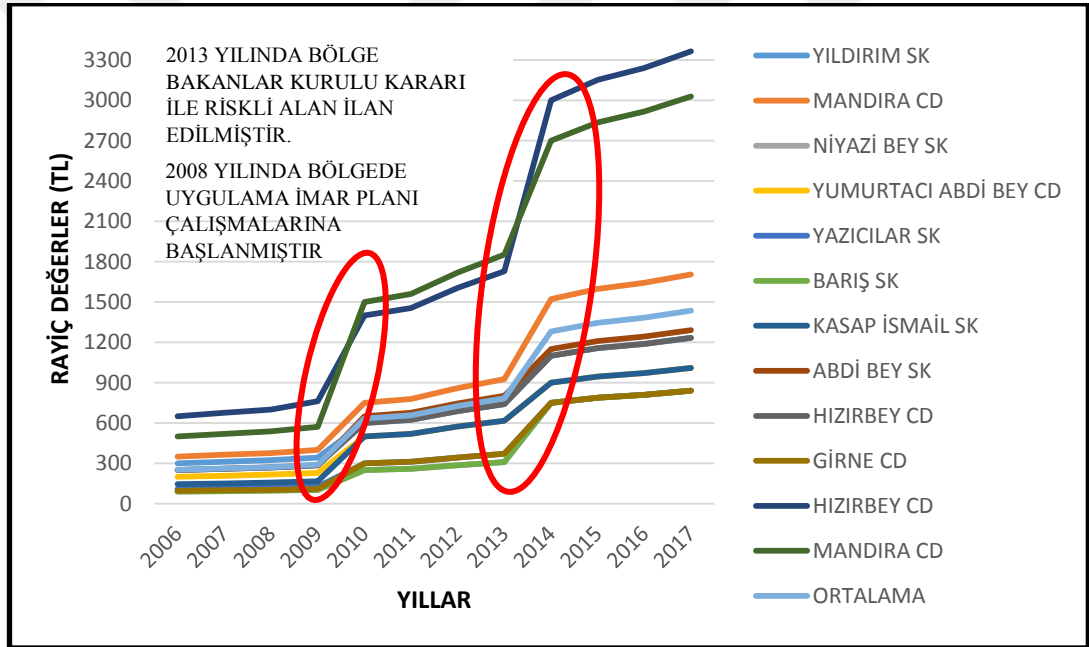
Yapılan planlar doğrultusunda Fikirtepe ’de eski problemler çözülmüş gibi görünmektedir. Ancak dönüşüm sonrası oluşacak nüfus yoğunluğu ilerleyen dönemde bölge için ciddi problemlere sebebiyet verecek gibi görülmektedir. 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Plan Raporu (2013) verilerine göre mevcut nüfus 47.655 belirtilmiştir. Kentsel Tasarım Çerçevesi ’ne göre Fikirtepe; 4 emsal yapılaşma koşuluyla, 4 milyon metrekare inşaat alanı ile yaklaşık 140.000 kişinin yaşadığı, 60.000 kişinin çalıştığı yeni bir kente dönüşecektir.

Bir başka ifadeyle, uygulama sürecinin tamamlanması sonunda Fikirtepe’nin kalıcı nüfusu yaklaşık 3 kat artacak, Kadıköy’e ise yaklaşık 100.000 yeni kentli yerleşecektir.

Bölge mevcut durumda D-100 karayolunda trafik yoğunluğunun en yoğun olduğu kısımda yer almaktadır. Planlama sonrası tahmin edilen nüfus yoğunluğunun bölgeye yerleşmesi ve açılacak olan ticaret alanlarının etkisiyle birlikte D-100 karayolu ulaşımında önemli aksamlar yaşanacağı tahmin edilmektedir.

Dönüşüm ile birlikte sosyo ekonomik seviyesi yüksek grupların bölgeye yerleşimi amaçlanmaktadır. Ancak bölgenin küreselleşme hedefleri kapsamında düzenlenmesi sonucunda gayrimenkul fiyatlarının artması hem yatırımcılar hem de konut geliştiriciler açısından risk oluşturmaktadır. Yüksek yatırım maliyetlerine katlanarak bölgeye yatırım yapan grupların, yatırımlarının karşılığını alamaması dönüşümün temel hedefleri olan afet riskini ortadan kaldırmak ve küresel kent imajı oluşturmak için yapılan çalışmaların boşa çıkması riskini taşımaktadır. Dönüşümün riskli ve olumsuz yanları bulunmasına karşın çalışmaların, bölgedeki arsa rayiç değerlerinin önemli ölçüde arttırmasına neden olduğu görülmektedir.

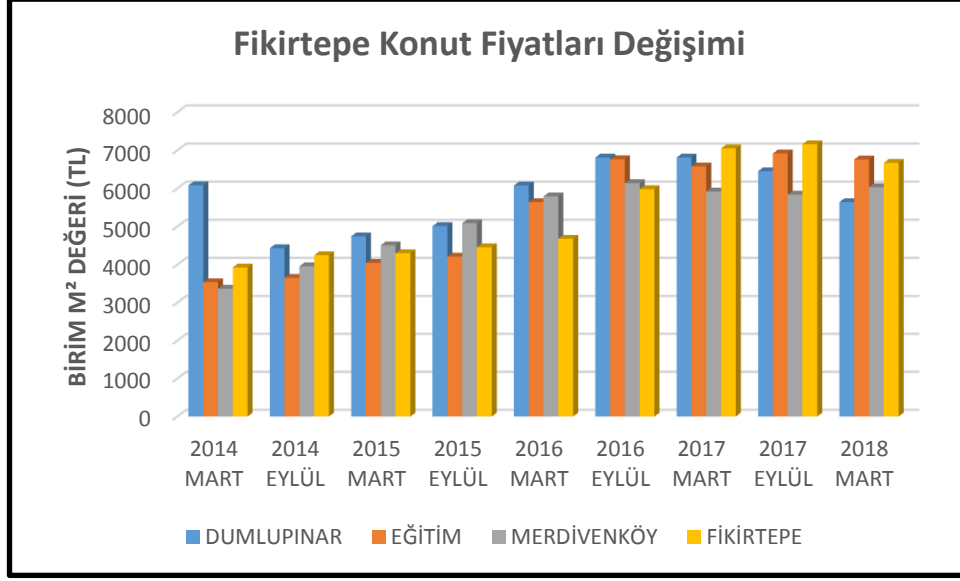
Şekil 7.23'te yer alan rayiç değer artışları incelendiğinde; bölgeye yönelik uygulama imar planı çalışmalarının başlamasıyla birlikte arsa rayiç değerlerinin uygulamaya konu bazı alanlarda 2 katın üzerinde arttığı, artışların 2013 yılına kadar devam ettiği ve riskli alan ilanı ile rayiç değerlerin tekrardan 2 kat yükseldiği görülmektedir (Kadıköy Belediyesi, 2017).



Şekil 7.23. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı arsa rayiç değerleri değişimi (Kadıköy Belediyesi, 2017).

Dönüşüm bölgesinde 2014-2018 yılları arası konut fiyatlarının değişimi incelendiğinde fiyatların 2014 yılından 2017 yılına kadar düzenli olarak artış gösterdiği ancak, son dönemde yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak dönüşüm alanı içinde kalan mahallelerin tümünde konut fiyatlarında gerileme olduğu görülmektedir. Şekil 7.24'te görülen 2018 yılı birim fiyatlarındaki gerilemenin kısa vadede düzelmeyeceği öngörülmektedir.





Şekil 7.24. Fikirtepe konut fiyatları değişimi (Sahibinden, 2018)

Ancak fiyatların birim fiyatlarda yaşanan olumsuz dalgalanmalara rağmen kentsel dönüşüm uygulamaları sanayileşmeye bağlı nüfus artışı sonucunda çöküntü alanlara dönüşen afet riski altındaki semtlerin dönüşümünü sağlayarak fiziksel mekânı iyileştirmektedir.

Farklı semtlerde gerçekleştirilen uygulamaların dikkat çeken diğer özelliği şehrin nüfus ve istihdam yapısında meydana gelen değişimlerin ekonomik mekânda hızlı yapılanmayı doğurmasıdır. Söz konusu yapılanma ile birlikte şehrin fonksiyonu başta finans olmak üzere hizmetler sektörüne kaymaktadır.

#### 7.4 İstanbul'un Stratejik Dönüşümünde Hizmet Sektörlerinin Geleceği

##### ( Finans Merkezi )

Son 30 yılda dünyada yaşanan gelişmelere bağlı olarak kentsel politikalar değişime uğramıştır. Politikalarda yaşanan değişimler kentlerin fiziksel planlama anlayışları ve fonksiyonlarının da değişmesine neden olmuştur. Konuyla ilgili önemli çalışmalar yapan Friedmann tarafından yazılan "World City Hypothesis" adlı eser de 20. Yüzyıldan itibaren artan küreselleşmeye bağlı olarak kentlerin, küresel sermayenin çekildiği merkezler olarak yapılandığı, kentlerin mekânsal organizasyonu ve fonksiyonel değişimine bağlı olarak ta küresel kent hiyerarşisindeki öneminin değiştiği ifade edilmiştir.

Günümüzde küresel kent hiyerarşisinde üst sıralarda yer alan küresel kentlerin yabancı sermayenin aktığı merkezler olmakla birlikte küresel anlamda kontrol merkezi konumunda oldukları görülmektedir. Küresel kontrol merkezi olarak kabul edilen şehirler incelendiğinde bu şehirlerdeki üretim yapısı ve hizmet sektörlerinin benzerlik gösterdiği görülmektedir.

Küresel şehirlerin 3 temel özelliği incelendiğinde bu şehirlerin:

- Dünya ekonomisiyle ilgili organizasyon merkezi oldukları
- Finans ve servis sektörleri gibi önemli endüstrilerin yer aldığı önemli pazarlar oldukları
- Önemli endüstrilerin yer aldığı sektörleri destekleyen nitelikli servis hizmetlerinin verildiği yenilik merkezi olarak kabul edildikleri görülmektedir.

Ekonomik, politik ve sosyal aktivitelerin bileşimi olarak ortaya çıkan hizmetler sektörünün mekânsal dağılımı merkez bölgeler ve şehir çeperlerinde kümelenme göstererek şehirlerin gelişme eğilimlerini şekillendirmektedir. Şehirlerin gelişmesinin hizmet sektörü gelişimiyle paralellik göstermesi nedeniyle merkezi otoriteler servis hizmetlerinin gelişmesi için altyapı yatırımları başta olmak üzere önemli yatırımlar yapmaktadırlar.

Küresel şehirlerde yaşanan gelişmelere paralel olarak Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda önde gelen, en yoğun nüfusa sahip, ülke geneli GSYH'nın %20 sini oluşturan İstanbul, son yıllarda önemli bir dönüşüm sürecinden geçmektedir. İçinde bulunduğumuz yüzyılın şartları nedeniyle ulusal gelişmenin diğer dünya ülkeleri ve kentleri ile bütünleşmeye bağlı olması dolayısıyla İstanbul'un üretim ve tüketim olmak üzere faaliyet biçimlerinde önemli değişimler yaşanmıştır ve yaşanmaya devam etmektedir. İstanbul, değişen uluslararası konjonktür doğrultusunda bölgesel merkez olmak yolunda ilerlemektedir. 80'li yıllarda korumacı politikalarından vazgeçilerek liberal politikaların izlenmesi ve 1996 yılında kabul edilen Avrupa Gümrük Birliği Antlaşması İstanbul'un Marmara Bölgesi ve Türkiye'nin en hızlı büyüyen şehri olmasına sebep olmuştur. Dünya genelinde yaşanan trendler doğrultusunda sanayinin desantralizasyon süreci başlamış ve kültür, finans ve yönetim işlevleri başta olmak üzere İstanbul hizmetler sektörünün toplandığı merkez olmak üzere gelişmeye başlamıştır. Ülkenin üretim biçiminin sanayiden hizmet sektörlerine kayması ile birlikte yapılan DYSY miktarının artış gösterdiği 2003-2013 arası dönemde yapılan yatırımların %70'inin İstanbul'a yapıldığı tespit edilmiştir (İSTKA, 2013). 1996 yılı itibarıyla Ülke genelinde %15,9 olan sanayi ve %39,2 olan Hizmet Sektörünün payı 2007 itibarıyla sırasıyla %19,2 ve %53,2 olarak değişim göstermiştir. Söz konusu değişim oranlarının artış göstermesinde Ülke ekonomisinde 2006-2007 90'lı yıllarda büyük pay alan tarım sektörünün payının azalması rol oynamıştır. Üretici, dağıtıcı, kişisel ve sosyal olmak üzere 4 ana başlık altında toplanan hizmet sektörlerinin İstanbul'daki dağılımı incelendiğinde 2006-2007 yılları itibarıyla 1.sırada dağıtıcı hizmetlerin yer aldığı 2. sırada ise bankacılık, sigortacılık, danışmanlık gibi üst düzey hizmetlerden oluşan üretici hizmetlerin yer aldığı görülmüştür (Karamustafaoğlu, 2011).

Küreselleşmeye bağlı olarak gerçekleşen liberalleşme ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak yatırım maliyetlerinin azalması sonucunda sermayenin ülkeler arası dolaşımının artması nedeniyle ulusal, uluslararası banka ve sigorta şirketi merkezleri İstanbul da gruplanmaya başlamıştır. Bu gelişmeler çerçevesinde bankaların ve aracı kurumların sundukları hizmetler ve farklı ürünlerle yatırımcı çekme hedefi

doğrultusunda İstanbul'u Finans merkezi haline getirme stratejisi ortaya çıkmıştır. İstanbul'un İstikrarlı bir şekilde büyümesi, küresel ölçekte rekabet gücünün artırılması ve finans merkezi olması vizyonuyla 2009 yılında CDP hazırlanmıştır.

İstanbul'da tüm hizmet sektörlerinin ağırlıklı olarak Avrupa yakasında kümelenme göstermesi nedeniyle kentin doğu batı eksenlerinde çok merkezli ve kademeli gelişmesini sağlamak, bu kapsamda karayolu ağırlığının azaltılarak ulaşım ağının geliştirilmesini sağlamak, hedeflenmiştir. İlave olarak Finans merkezi dönüşümün sağlanması için sanayinin desantralizasyonu ile birlikte merkez bölgelerde hizmet sektörünün kümelenmesini artırmak ve finans sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücünü oluşturacak, İstanbul'un ve bilgi toplumuna dönüşümünü sağlayacak üniversite, Ar-Ge merkezi ve Teknoparkların sayısını artırma stratejileri geliştirilmiştir.



## 8. İSTANBUL FİNANS MERKEZİ PROJESİ

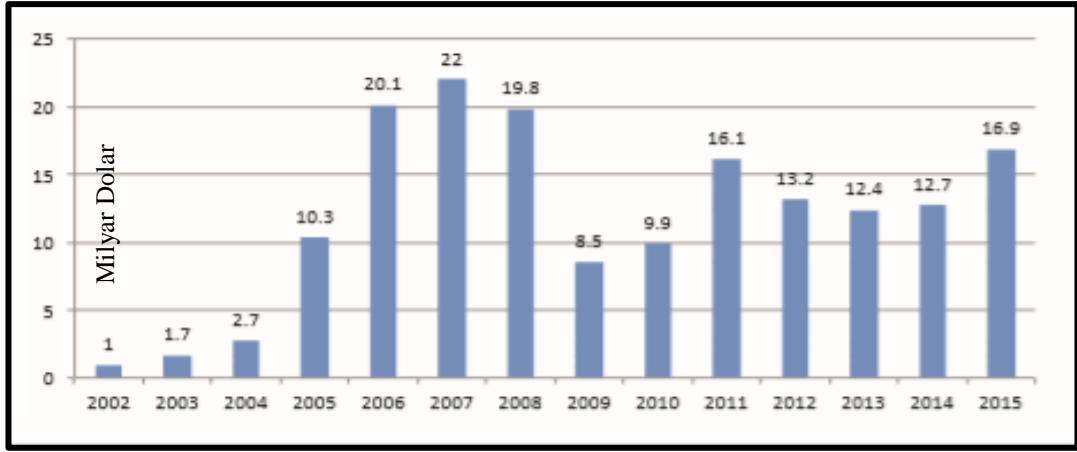
### 8.1 İstanbul Finans Merkezi Projesinin Önemi

Küreselleşme, ülkelerin ticaretten elde ettikleri gelirlerin değişmesine neden olarak ülkelerin ekonomik gücünün ve uluslararası rekabet kapsamında pozisyonlarının değişmesine neden olmuştur. Bu değişim ülkelerin uluslararası rekabette etkin bir konumda olabilmek için önde gelen şehirlerini finans merkezine haline getirerek makroekonomik görünümünü güçlendirme stratejisine yönlendirmelerini doğurmuştur. Finans merkezi yapılanması başta DYSY ve vergi gelirleri olmak birçok alanı etkileyerek ekonomik büyümeye ciddi katkı sağlamaktadır. Finans merkezi olarak gelişimini tamamlayan ve merkez haline gelen şehirlerin ekonomik kalkınmalarının buldukları bölge ve ülke ekonomisine de katkı sağlayarak benzer konumdaki şehirlerden ve ülkelerden pozitif olarak ayrıştığı görülmektedir. Çizelge 8,1'de dünyanın ekonomik olarak en güçlü ilk 10 şehrinin yer aldığı sıralamada yer alan şehirler, küresel finans merkezi endekslerinde de üst sıralarda yer almaktadırlar.

Çizelge 8.1. Dünyanın ekonomik olarak en güçlü ilk on şehri (Martin Prosperity Institute, 2015)

Sıralama	Şehir	Puan
1	New York	48
2	Londra	40
3	Tokyo	29
4	Hong Kong	21
5	Paris	19
6	Singapur	17
7	Los Angeles	13
9	Viyana	9
10	Toronto	8

Son dönemde Türkiye ekonomisinin dönüşüm sürecine girdiği ve makroekonomik verilerinde gözlenen düzelmeler, İstanbul'un bu doğrultuda değişimine neden olmuştur. Ülke ekonomisine yapılan katkı değerlendirildiğinde İstanbul diğer şehirlerden büyük bir farkla pozitif olarak ayrışmaktadır. Ülke genelinde yapılan ithalatın üçte biri, ihracatın ise yaklaşık %20'si İstanbul'dan yapılmaktadır. 2014 verilerine göre İstanbul, GSYH'den %30,5 pay almış, toplam vergilerin yaklaşık %37'si İstanbul'dan elde edilmiştir (Eliçalışkan, 2011). Bununla birlikte Ülkemizde faaliyet gösteren yabancı şirketlerin yarısından fazlasının merkezi İstanbul' da yer almaktadır (Fortune, 2018). 2001 senesinde yaşanan ekonomik krizin ardından bankacılık ve sigortacılık sektöründe yapılan düzenlemeler sonucunda gerçekleştirilen yapısal reformların etkisiyle birlikte DYSY miktarlarında ciddi artışlar yaşanmıştır.



Şekil 8.1. Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırım miktarı (SETA, 2017)

Şekil 8.1'de görüldüğü üzere gerçekleştirilen yapısal reformlar sonrasında 2004 yılında 2,7 milyar dolar olan DYSY miktarı 2005'te yaklaşık 4 kat artarak 10,3 milyar doları bulmuş, 2006 yılında ise Türkiye'ye yapılan DYSY tutarı 20,1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. DYSY tutarlarında yaşanan artışlar çerçevesinde elde edilen kazanımların ülke ekonomisine uzun vadede sağlayacağı katkılar göz önünde bulundurularak hazırlanan kalkınma planları kapsamında İFM projesi ortaya çıkmıştır. 2023 hedefleri doğrultusunda gerçekleştirilmesi planlanan İFM projesinin, Ortadoğu ve İslam Dünyası ile artan ilişkiler doğrultusunda şehrin merkezi konumunu güçlendirerek Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde İstanbul'un Finans merkezine dönüşüm sürecinin değerlendirilmesi için çeşitli ülkelerdeki önde gelen finans merkezlerinin geçirdiği dönüşümler incelenmiştir.

## 8.2 Finans Merkezlerinin İFM ile Karşılaştırılması

İstanbul'un Finans merkezi olması hedefi doğrultusunda bölgesinde yer alan finans merkezleriyle karşılaştırılması ve küresel rekabette öne çıkan merkezlerin sağladığı ekonomik katkıların incelenmesi önem arz etmektedir. Küresel Finans Merkezleri Endeksi (KFME) sıralamasında ilk 20'de yer alan şehir ve ülkelere bakıldığında finans merkezlerinin ekonomik ve ticari anlamda öne çıkan bölgelerde toplandığı görülmektedir. Çizelge 8.2'de yer alan sıralama dikkate alındığında ilk 10 sırada yer alan şehirlerin ekonomik güç sıralamasında da ilk on sırada yer aldığı dikkate çekmektedir.

Çizelge 8.2. Küresel finans merkezleri endeksi ilk yirmi şehir (Dünya Bankası, 2016)

SIRALAMA	ŞEHİR	PUAN
1	Londra	795
2	New York	794
3	Singapur	752
4	Hong Kong	748
5	Tokyo	734
6	San Francisco	714
7	Boston	712
8	Chicago	711
9	Zürih	709
10	Washington DC	707
11	Sidney	706
12	Lüksemburg	705
13	Toronto	699
14	Seul	698
15	Montreal	694
16	Şangay	693
17	Osaka	692
18	Dubai	689
19	Frankfurt	688
20	Vancouver	687
57	İstanbul	620

Çizelge 8.2’de yer belirtilen sıralama değerlendirildiğinde bir önceki bölümde incelenen Londra, New York, Hong Kong, ve Singapur’un küresel rekabette en üst sıralarda buldukları ve mevcut durum itibarıyla dünyanın en önemli finans merkezleri oldukları görülmektedir. KFME’ de üst sıralarda yer alan şehirlerin bulunduğu ülkelerdeki kişi başına düşen milli gelir oranlarına bakıldığında verilerin yüksek olduğu görülmektedir.

Çizelge 8.3’te yer alan veriler incelendiğinde ABD ve İngiltere gibi ekonomi ve finans konularında geçmişi bulunan lider pozisyonda olan ülkelere benzer şekilde hızlı gelişme sağlayıp KFME’ de üst sıralarda yer alan Singapur ve Hong Kong gibi merkezlerin kişi başı milli gelir tutarlarının oldukça yüksek olduğu görülmektedir (Dünya Bankası, 2016).

Çizelge 8.3. Finans merkezlerinin bulunduğu ülkelerde GSYH tutarları (Dünya Bankası, 2016)

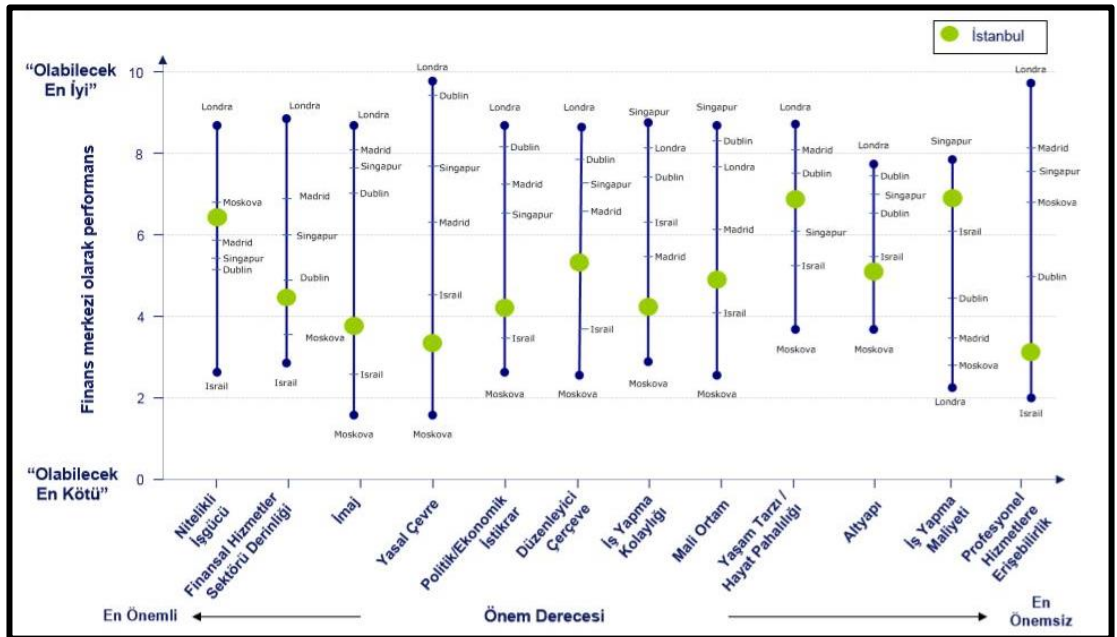
Trilyon Dolar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ABD	48	48,4	47	48,3	49,7	51,4	52,6	54,3	55,8
Almanya	41,8	45,6	41,7	41,7	45,9	44	45,6	47,7	41,2
İngiltere	48,4	45,1	37,1	38,2	41	41,2	42,2	46,2	43,7
Japonya	34	37,8	39,3	42,9	46,2	46,7	38,5	36,1	32,4
Kore	23,1	20,4	18,3	22,1	24,1	24,4	25,9	27,9	27,2
Singapur	39,2	39,7	38,5	46,5	53	54,4	55,6	56	52,8
Hong Kong	30,5	31,5	30,6	32,5	35,1	36,7	38,3	40,2	42,4
BAE	42,9	45,7	32,9	34,3	39,9	41,7	42,8	43,9	40,4

Finans merkezlerinin küresel ticarete ve iş ağının genişlemesine bulunduğu katkıya bağlı olarak yabancı yatırım oranları, bu merkezlerin bulunduğu ülkelerde oldukça yüksek miktarlara ulaşmaktadır. Çizelge 8.4’de yer alan veriler incelendiğinde birden fazla finans merkezine sahip olması bakımından DYSY tutarlarında ABD’nin lider pozisyonda olduğu İngiltere’nin ise 2007-2008 yıllarında yabancı yatırımlarda gördüğü artışlar sonrasında yurtiçi yatırımlara ağırlık verdiği ve yabancı yatırım miktarlarının düzensiz gittiği görülmektedir. Bununla birlikte önemli finans merkezleri olan Hong Kong ve Singapur’da DYSY tutarlarında ciddi artışlar yaşandığı görülmektedir (Z/Yen Group, China Development Institute, 2016).

Çizelge 8.4. Finans merkezlerinin bulunduğu ülkelerde DYSY miktarları (Dünya Bankası, 2016)

Milyar Dolar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ABD	340,065	332,734	153,788	259,344	257,41	232,001	287,162	131,829	409,874
Çin	156,249	171,534	131,057	243,703	280,072	241,213	290,928	268,097	249,859
Almanya	50,844	30,926	56,668	86,053	97,481	65,464	62,712	9,445	46,227
İngiltere	209,514	253,454	14,547	66,734	27,011	46,75	35,015	45,456	39,533
Japonya	21,631	24,624	12,226	7,44	-0,85	0,546	10,648	18,409	-0,418
Kore	8,826	11,187	9,021	9,497	9,773	9,495	12,766	9,898	5,042
Singapur	47,733	12,2	23,821	55,0755	48,001	56,659	64,793	67,522	65,26
Hong Kong	62,121	67,035	54,275	82,709	96,135	74,887	76,857	129,847	180,844
BAE	14,186	13,723	4,002	5,5	7,678	8,828	9,491	10,823	10,976

Küresel finans merkezlerinin ülke ekonomisine sağladıkları katkılar değerlendirildiğinde İstanbul'un Türkiye ekonomisine finans merkezi olarak sağlayacağı katkının artırılması için faaliyet alanında yer alan yeni gelişen finans merkezleri ile karşılaştırılması gerekmektedir. Bu doğrultuda Avrupa'nın en önemli merkezi olan Londra ve İstanbul'un hedef pazarlarına hizmet veren Singapur küresel merkezler olarak İstanbul ile karşılaştırılmıştır. İlave olarak Küresel merkez olarak Londra'ya destek veren Dublin ile İstanbul'un hedef bölgesine hizmet veren yeni gelişmekte olan merkez olarak gelişen Madrid, Moskova ve Dubai'nin yerini almak amacıyla İsrail Hükümeti tarafından desteklenen yeni finans merkezleri karşılaştırılmıştır.

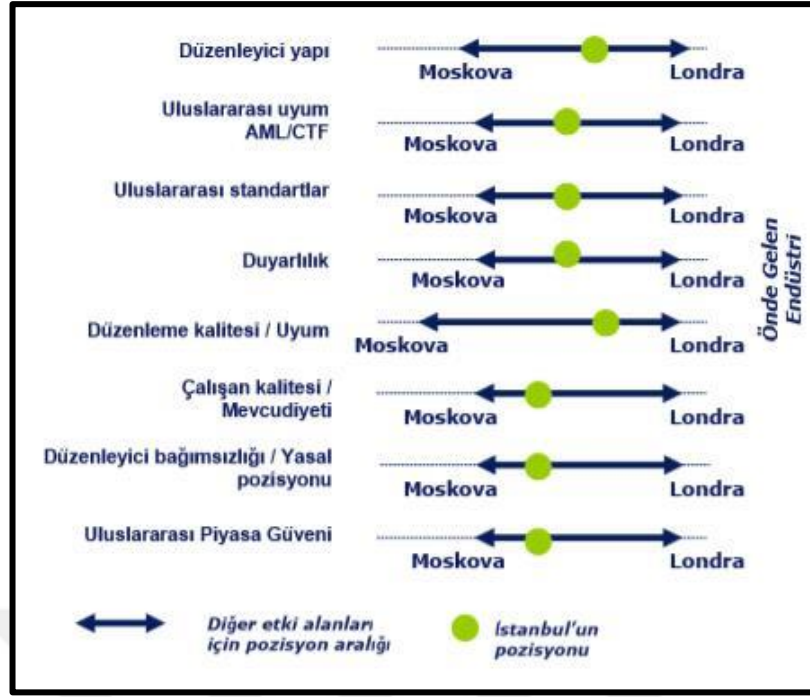


Şekil 8.2. İstanbul'un finans merkezleri ile karşılaştırılması (DPT, 2009)



İFM projesi için hazırlanan strateji belgesi çalışmaları kapsamında Deloitte Danışmanlık'ın hazırlamış olduğu raporda İstanbul'un 12 bileşen üzerinden diğer finans merkezleri ile karşılaştırılması yapılmıştır. Şekil 8.2'de yer alan karşılaştırmaya göre nitelikli iş gücü değerlendirilmesi çerçevesinde Londra ve Moskova'nın gerisinde kaldığı bununla birlikte İstanbul'un eğitim düzeyi artan genç nüfusa sahip olduğu belirtilmiştir. Finansal hizmet sektörü değerlendirmesinde İstanbul'un GSYH içindeki finansal hizmetlerin oranının düşük olduğu, finansal hizmetlerin alt pazarlarının geliştirilmesinin gerektiği ve finansal hizmet sektörlerinin büyüme potansiyelinin büyük olduğu belirtilmiştir. Yapılan karşılaştırılmada İstanbul'un karşılaştırıldığı merkezlere göre İsrail ve Moskova'nın ilerisinde olduğu bununla birlikte bölgesel merkez olarak Avrupa'da rakip olarak görülen Madrid'in gerisinde kaldığı görülmektedir.

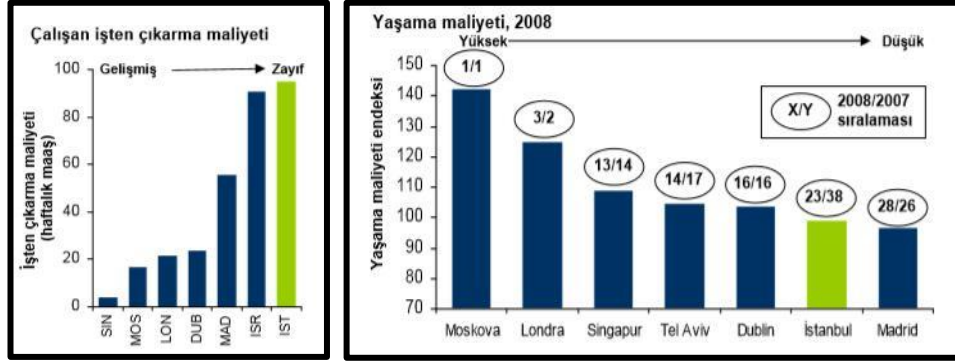
İmaj konusunda Türkiye'nin finansal hizmetler sektöründe gelişme sağlamak için çalışmalara ağırlık vermesi gerektiği belirtilmiştir. Ülkeler arasında yapılan imaj sıralamasında Türkiye 34. sırada şehir sıralamasında ise İstanbul 39. sırada yer almıştır (DPT., 2009). Türkiye imaj çalışmaları kapsamında 2009 IMF, 2010 Dünya Bankası toplantısı ve 2010 Avrupa Kültür Başkenti organizasyonlarına önemli bütçeler ayırmıştır. Ancak son dönemde iç ve dış siyasette yaşanan gelişmeler Türkiye'nin imajının negatif yönde değişmesine neden olmuştur. Türkiye'nin en kısa sürede imaj çalışmalarına ağırlık vermesi gerekmektedir. Yasal ortam değerlendirmesinde ise Türkiye'nin yalnızca finans merkezi olmak için yasal haklar konusunda yeterli olmadığı belirtilmiştir. Karşılaştırılma yapılan ülkelerle birlikte incelendiğinde Türkiye'nin yasal ortam değerlendirmesinde sonuncu sırada yer alan Rusya'nın önünde yer aldığı görülmektedir. Finans alanında nitelikli yargısal kararların verilebilmesi için ihtisas mahkemelerinin oluşturulması gerektiği ve Türkiye'nin politikacılar ve kamu kurumlarına ilişkin yolsuzluk algısını gidermesi gerektiği vurgulanmıştır. 180 ülke arasında yapılan yolsuzluk algısı ölçümlerinde Türkiye 58. olmuştur. Finans merkezi olma yolunda önemli göstergelerden olan politik ve ekonomik istikrar endeksinde Türkiye'nin skorunun artırılması gerektiği ifade edilmiştir. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde gösterdiği kararlılığı sürdürmesi ve bu doğrultuda gerçekleştirdiği değişikliklere devam etmesi gerekmektedir. Politik ve ekonomik özgürlük ölçeğinde yapılan karşılaştırmada küresel merkez olan Singapur ve İngiltere'nin en yüksek skora sahip olduğu, Rusya ve İsrail'in ise en düşük skorları aldığı görülmektedir. Düzenleyici çerçeve yapısı bakımından İstanbul'un uyum sürecinin devam ettiği, 2001'de yaşanan bankacılık krizinden sonra iyileştirme çalışmalarının devam ettiği görülmektedir. Bununla birlikte rakip ülkelerle karşılaştırıldığında özellikle düzenleyici kuruluşların bağımsızlığının sağlanması ve nitelikli çalışan sayısının artırılması konularında çalışmaların artırılması gerektiği görülmektedir. Şekil 8.3'de görüldüğü üzere düzenleyici çerçeve ve nitelikli çalışan sayısının az olması uluslararası piyasa güvenini aşağı çekmektedir (DPT, 2009).



Şekil 8.3. İstanbul'un düzenleyici ortam performansı (DPT, 2009)

İş yapma kolaylığı ölçütüne göre yapılan sıralamada İstanbul'un Moskova'nın önünde yer almasına rağmen bazı süreçlerin ciddi zaman aldığı dolayısı ile iş açma süreçlerinin kısaltılması ve çalışanlarla ilgili süreçlerin esnetilmesi konularında çalışmalar yapılması gerektiği görülmektedir. Finans merkezi yapılanmalarında yatırımcıların karar vermesine etki eden diğer önemli bir bileşen olan mali ortam bileşeniyle ilgili olarak İstanbul için vergi durumunun makul olmakla birlikte geliştirilmesi gerektiği görülmektedir. Türkiye'nin rekabet halinde olduğu merkezlerle birlikte değerlendirildiğinde %20 olan kurumlar vergisi cazip olmasına rağmen mali ortam değerlendirmesi çerçevesinde en yüksek skora sahip olan İrlanda'da vergi oranı %12,5 tur. Bununla birlikte son dönemde uygulamaya girmiş düzenlemeler bulunmasına rağmen vergi sisteminin yatırımcıları cezbetmesi bakımında çeşitli çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bu noktada vergi sisteminin sadeleştirilmesi, Türkiye'de yatırım yapacak kişi ve kurumların mevzuata uyum maliyetlerinin düşürülmesi ve vergi işlemlerinin kesinliği, diğer bir deyişle mahkeme vb. kurumların vergi kanunlarını tam uygulamaları önemli faktörler olarak öne çıkmaktadır. Altyapı gelişmişlik oranı bakımından yapılan değerlendirmelerde ise İstanbul Moskova'nın önünde yer almaktadır. Bu değerlendirmeler ışığında ulaşım altyapısı başta olmak üzere bilgi ve iletişim teknolojisinde de İstanbul'un atılım yapması gerektiği belirtilmiştir. Bilgi ve iletişim teknolojisinin geliştirilmesi ile ilgili olarak kablosuz ağ sisteminin geliştirilmesi ve mobil haberleşme teknolojisinde en gelişmiş şebeke yapısına sahip teknolojiye geçilmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Bu doğrultuda İstanbul'un Anadolu Yakası'nda inşaatı devam eden Ataşehir finans merkezi projesini, bölgenin diğer merkezleri ve Sabiha Gökçen Havaalanı'na raylı sistem ile bağlamak için metro çalışmaları devam etmektedir. İstanbul'un havalimanları kapasitelerinin talebi karşılamakta yetersiz kalması nedeniyle de inşaatına başlanan 3. Havaalanı projesi hızla devam etmektedir.

Şekil 8.4'te yer alan grafikler incelendiğinde hayat pahalılığı ve iş yapma maliyetleri İstanbul'da Singapur, Londra, Dublin, Moskova gibi merkezlere göre avantajlı pozisyonda olduğu ancak işten çıkarma maliyetlerinin karşılaştırılan merkezler içerisinde en yüksek olduğu görülmektedir (DPT, 2009).



Şekil 8.4. İstanbul'da yaşama maliyetinin diğer merkezler ile karşılaştırılması (DPT, 2009)

### 8.3 İFM Stratejisi, İdari Yapılanma ve Eylem Planına Genel Bakış

İFM hedefi, küresel merkezlerde yaşanan gelişmelere paralel olarak 2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planında yer almıştır. Dokuzuncu Kalkınma Planının 546. maddesinde "İstanbul'un uluslararası finans merkezi olması sağlanacaktır." ifadesi yer almıştır. Bu doğrultuda İFM strateji belgesi çalışmaları kapsamında oluşturulan Mevcut Durum Analizi Çalışma Grubu'nun talebiyle Türkiye Bankalar Birliği (TBB) tarafından Deloitte Danışmanlık AŞ 'ye İstanbul'un Finans Merkezi olma potansiyelinin değerlendirildiği rapor hazırlanmıştır. 2007 yılının sonunda hazırlanan rapor doğrultusunda Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonunda "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı" hazırlanmış ve Yüksek Planlama Kurulu kararı ile 29 Eylül 2009 tarihinde onaylanmıştır. Eylem Planı çerçevesinde öncelikli hedefin İstanbul'u bölgesel finans merkezi, takip eden süreçte de uluslararası finans merkezi yapmak olduğu ifade edilmiştir. İstanbul'un etkili bir finans merkezi olması için:

- Hukuk altyapısının geliştirilmesi,
- Finansal ürün ve hizmet çeşitliliğinin artırılması,
- Basit ve etkin vergilendirme sisteminin oluşturulması,
- Düzenleyici ve denetleyici çerçevenin geliştirilmesi
- Fiziksel altyapının iyileştirilmesi
- Teknolojik altyapının geliştirilmesi
- İnsan kaynaklarının geliştirilmesi
- İFM tanıtım ve imaj oluşturma

Çalışmalarının öncelikli olarak gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

Bu hedef doğrultusunda İFM'nin çalışmalarını yürütmek, koordine etmek ve desteklemek için:

- İFM Yüksek Konseyi
- İFM Ulusal Danışma Konseyi
- İFM Koordinatörlüğü
- Çalışma Komiteleri
- İFM Uluslararası Danışma Konseyi

Kurulmuştur (İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdari Yapılanması, 2010). İdari yapılanmayla ilgili olarak hazırlanan 27568 sayılı, 1 Mayıs 2010 tarihli resmi gazetede yayınlanan İFM İdari Yapılanması konulu genelge'de aşağıda belirtilen tanımlamalar yapılmıştır.

**İFM Yüksek Konseyi:** İFM projesinin hedefine ulaşılabilmesi için ilgili kurum ve kuruluşların faaliyetlerini yönlendirmek, strateji oluşturmak, sorunların çözümü için gerekli tedbirleri almak, Uluslararası Danışma Konseyi, Ulusal Danışma Kurulu, Koordinatörlük ile çalışma komitelerinden gelen raporları ve önerileri değerlendirmek ve karar almak, uygulamaları takip etmek, Koordinatörlükçe sunulan yıllık iş planlarını onaylamakla görevlendirilmiştir.

**İFM Ulusal Danışma Konseyi:** Finansal sistem içerisinde faaliyet gösteren özel sektör kuruluşları ve meslek örgütleri ile kamu kesimi arasında görüş birliği oluşmasına yardımcı olmak, İFM projesiyle ilgili olabilecek mevzuat değişiklik çalışmalarının Strateji ve Eylem Planına uygunluğunu değerlendirmek, çalışma komitelerinde yapılan çalışmaları izlemek, değerlendirmek ve bu çalışmalar neticesinde hazırlanan raporlara ilişkin olarak Yüksek Konseye görüş bildirmek, Yapacakları çalışmalara ilişkin olarak çalışma komitelerine önerilerde bulunmakla görevlendirilmiştir.

**İFM Uluslararası Danışma Konseyi:** Yılda bir kez Yüksek Konseyle toplanarak Uluslararası İFM Projesine yönelik görüş ve önerileri ile diğer finans merkezlerindeki en iyi uygulamalar değerlendirmek, toplantı sonucunda, takip eden dönemde yapılması gereken faaliyetlere ilişkin tavsiyeleri içeren bir sonuç bildirgesi yayınlamakla görevlendirilmiştir.

**İFM Koordinatörlüğü:** Yüksek Konsey, Ulusal ve Uluslararası Danışma Konseylerinin çalışmalarının organizasyonundan ve çalışmaların Strateji ve Eylem Planı doğrultusunda eşgüdüm içerisinde yürütülmesinden sorumludur. Öncelikle bölge ülkelerine yönelik olarak, uluslararası platformlarda yürütülecek İFM Projesi tanıtım faaliyetlerinin etkin bir şekilde eşgüdümünden İFM Koordinatörü sorumludur. Bu görevlere ilaveten; Strateji ve Eylem Planında yer alan eylemlerin gerçekleşme durumu, finans merkezi olmaya yönelik göstergeler ve finans merkezi olma yolunda kat edilen gelişmeler değerlendirildiği raporları hazırlayarak raporları 6 aylık süreçlerle kamuoyu ile paylaşmakla görevlendirilmiştir.

**Çalışma Komiteleri:** İFM Projesine ilişkin teknik çalışmaları yürütmek üzere sekiz adet çalışma komitesi kurulmuştur. Strateji Eylem Planında İstanbul'un Finans Merkezi olarak yapılandırılması hedefine yönelik tamamlanması gereken çalışmalardan sorumlu olan komiteler:

- Hukuk Komitesi (Adalet Bakanlığı - Müsteşar Yardımcısı),
- Piyasalar ve Enstrümanlar Komitesi (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK) - Başkan Yardımcısı),
- Vergi Komitesi (Maliye Bakanlığı - Müsteşar Yardımcısı),
- Düzenleyici ve Denetleyici Çerçeve Komitesi (Hazine Müsteşarlığı - Müsteşar Yardımcısı),
- Altyapı Komitesi (İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) - Genel Sekreter),
- Teknoloji Komitesi (Takasbank - Genel Müdür),
- Tanıtım ve İmaj Komitesi (Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı - Başkan),
- İnsan Kaynakları Komitesi (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı – Müsteşar Yardımcısı) olarak belirlenmiştir.

#### **8.4 Fiziksel Altyapının Geliştirilmesi**

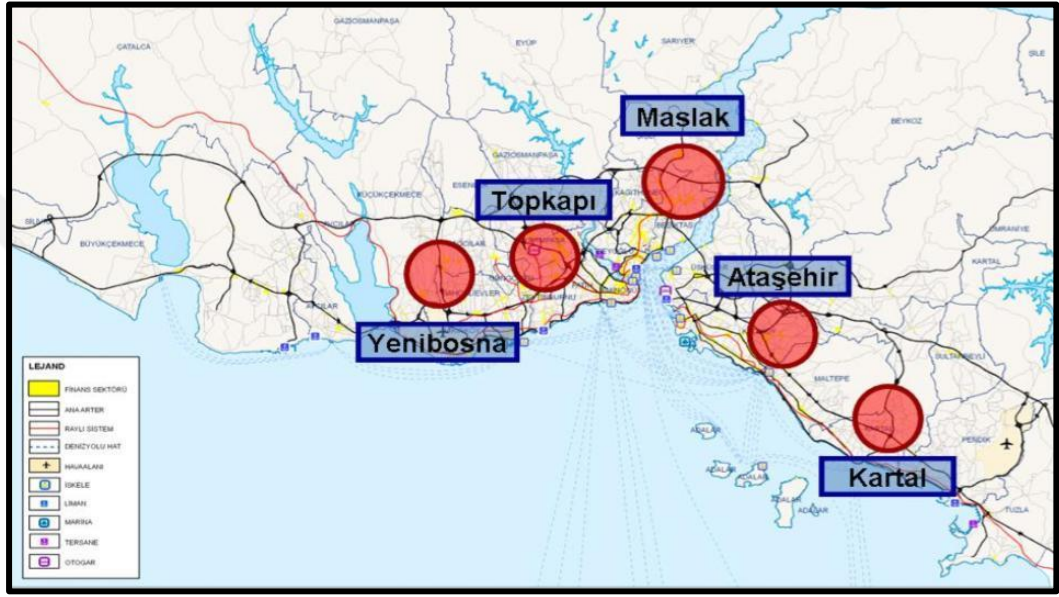
Tez çalışması, İstanbul'da artış gösteren hizmet sektöründeki kümelenme ve bu doğrultuda ortaya çıkan İFM yapılanmasının kentsel dönüşüme etkisini ortaya koymak amacıyla yapıldığı için İFM Strateji Eylem Planında belirtilen 8 ana hedeften sadece fiziksel altyapının geliştirilmesi hedefiyle ilgili yapılan çalışmalar ve ilerlemeler değerlendirilmiştir. İFM projesi kapsamında İstanbul'da yaşanan değişimin değerlendirilmesi için hizmetler sektöründeki kümelenmenin ve bu doğrultusunda yapılan altyapı yatırımlarına bağlı olarak gelişim gösteren gayrimenkul yatırımlarının incelenmesi İFM projesinin kentsel mekânda meydana getirdiği değişikliğin gözler önüne serilmesi ve geleceğe dair beklentilerin ortaya konması açısından oldukça önemlidir.

İFM projesi kapsamında hizmet veren finans sektörünün yoğunlaşma bölgeleri dikkate alındığında birimlerin çok merkezli olmak üzere Anadolu ve Avrupa yakalarında dağılım gösterdiği görülmektedir. Finans sektörünün her iki yakada gösterdiği yayılma eğilimleri incelendiğinde Avrupa yakasında batı yönünde, Anadolu Yakası'nda ise doğu yönünde yayılma olduğu görülmektedir.

Ancak finans sektörünün ana yoğunlaşma alanları incelendiğinde Avrupa Yakası'ndaki yoğunlaşmanın Anadolu Yakası'na oranla daha fazla olduğu, Şişli-Mecidiyeköy-Büyükdere-Levent-Maslak aksının ana yoğunlaşma aksı olarak geliştiği ve yavaşlamış olmasına rağmen gelişmeye devam ettiği görülmektedir.

İstanbul'un mekânsal gelişiminin sürdürülebilir şekilde devam etmesi ve İstanbul'un her iki yakasındaki dengesiz dağılımın önüne geçmek amacıyla hazırlanan 1/100.000 ölçekli ÇDP'de MİA'nın sıçramalı odaklarla çok merkezli bir mekânsal düzenlemeyle büyümesi gerektiği vurgulanmış, İFM projesi kapsamında tek bir

bölgeye odaklanılmayacağı, gelişmenin İstanbul'un bütününü kapsayacağı tekrar belirtilmiştir. Bu noktalardan hareketle Altyapı Çalışma Komitesi Çalışma Raporu Eylem Planı kapsamında MİA olarak gelişen Şişli-Mecidiyeköy-Büyükdere-Levent – Maslak aksının Avrupa Yakası'nda bütünleşme bölgesi olarak Atatürk Havalimanına yakın olması nedeniyle Yenibosna-Basın Ekspres Yolu ve Topkapı - Maltepe-Bayrampaşa aksıyla desteklenmesi planlanmıştır. Avrupa Yakasında oluşabilecek yığılmanın önüne geçmek ve İFM projesi kapsamında her iki yaka arası hizmet sektörünün dağılımını sağlanması için Anadolu Yakası'nda Kozyatağı-Ataşehir aksı ve Kartal bölgesinin MİA olarak gelişmesi planlanmıştır. Şekil 8.5'te İFM yapılanmasında öne çıkan bölgelerin konumları gösterilmiştir (İBB, 2011).



Şekil 8.5. İFM yapılanmasında öne çıkan bölgeler (İBB, 2011).

Yapılan planlama ve söz konusu bölgelerde yaşanan değişimler sonucunda ön plana çıkan bölgelerin havaalanı ve kent merkezleriyle olan bağlantıları kuvvetlendikçe gelişmeler söz konusu bölgelerin yakın çevresinin ve bölgesel alt merkezlerin gelişmesini etkilemektedir. 2011 yılında İBB tarafından hazırlanan Altyapı Komisyonu Çalışma ve Eylem Planında kısa vadede gelişmesi öngörülen Şişli-Mecidiyeköy-Büyükdere-Levent-Maslak aksındaki gelişmelerin günümüzde neredeyse tamamlandığı bu nedenle bu bölgedeki gelişmelerin metro, altgeçit, vb. altyapı yatırımlarının da etkisiyle planda da belirtildiği şekilde Cendere Vadisi ve Seyrantepe bölgesine kaydığı, Yeni Bosna aksında benzer şekilde Atatürk Havaalanı ve TEM'in kuzeyinde gelişen 3. Havaalanı inşaatının devam ettiği bölgeyle olan bağlantının sağlanması için yapılan yatırımlarla birlikte hızlı bir gelişmenin devam ettiği görülmektedir. Anadolu Yakası'nda Ataşehir-Kozyatağı bölgesinde yapılan konut, AVM, ofis yatırımları, düzenli gelişen bölgede artan gayrimenkul fiyatları nedeniyle gelişmenin Ümraniye'ye doğru kaymaya başladığı görülmektedir. Ataşehir bölgesine yakın olması nedeniyle kentsel dönüşümün tamamlanması halinde Kâzımkarabekir bölgesinin altyapı yatırımlarının da etkisiyle gelişmesi beklenmektedir. Kartal bölgesinde devam eden altyapı çalışmalarıyla birlikte yapılaşmaların doğuya Tuzla ve Gebze yönüne doğru ilerlediği görülmektedir.

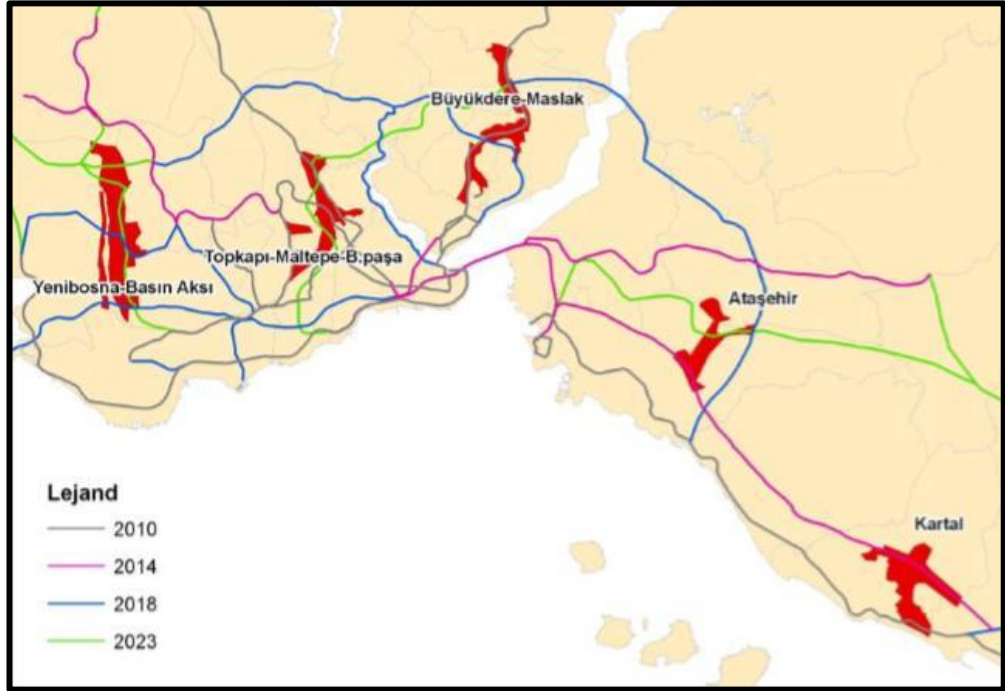
Diğer taraftan İFM projesi kapsamında belirlenen MİA'nın gelişiminin sürdürülebilir şekilde devam etmesi için merkezler arası erişimin konforlu bir şekilde geliştirilmesi ve söz konusu merkezlerde artan yoğunluğun azaltılması için ulaşım altyapısına yönelik yatırımların hızlı bir şekilde tamamlanması oldukça önemlidir.

İFM projesi kapsamında yoğunluğun tüm kente düzenli bir şekilde dağılımını sağlamak, merkezlerin yakalar arası bağlantılarını kuvvetlendirerek ve diğer merkezlerle olan bağlantılarını güçlendirmek için 3. Boğaz Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi önemli karayolu projeleri hayata geçirilmiştir. 2018-2023 arası dönemde karayolu ulaşımının, inşaatı devam eden 3 Havaalanı projesine bağlantının sağlanması için devam eden Kuzey Marmara Otoyolu'nun uzatılması ve yeni bağlantı yollarının açılması için 195 km daha uzatılması planlanmıştır (İBB, 2011). Karayolu projelerinin İFM projesi kapsamında belirlenen merkezlerle olan ilişkisi kentin gelişimine yönelik önemli ipuçları taşımaktadır. Şekil 8.6'da yer alan Karayolu gelişim aksı incelendiğinde Avrupa Yakası'nda önemli derecede gelişim gösteren Başakşehir ve Avcılar İlçelerinin Ziya Gökalp ve Tahtakale Mahalle'leri başta olmak üzere kuzeye doğru gelişmeye devam edeceği beklenmektedir. Anadolu Yakası'nda ise Çekmeköy ilçesinin, Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantısı nedeniyle CDP'de kuzeye doğru gelişiminin engelleneceği belirtilmiş olmasına rağmen kuzeye doğru konut ağırlıklı olarak gelişeceği öngörülmektedir. İFM projesi kapsamında her iki yakadaki yığılmanın önüne geçmek ve merkezlerin birbiriyle etkileşiminin artırılması için hizmete sunulan Marmaray projesi büyük önem taşımaktadır. Aralık 2017 itibarıyla günlük ortalama 191.000 yolcu taşıyan sistemin daha etkin bir şekilde kullanılması için raylı sistemlerin geliştirilmesine ve yeni hatların kullanımına açılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir (UDH, 2018).



Şekil 8.6. İFM kapsamında öne çıkan bölgeler ve karayolu yatırımları ilişkisi (İBB, 2011)

İstanbul'un Anadolu Yakası'ndaki finans kümelenmesinin Sabiha Gökçen Havaalanı ve Marmaray projesine bağlanması için Kadıköy-Tavşantepe Metrosu'nun Sabiha Gökçen Havaalanı ile bağlantısını sağlayan bölümde çalışmalar devam etmektedir. Diğer taraftan kısmi olarak açılışı yapılan Üsküdar-Sancaktepe Metrosu'nun Kozyatağı-Ataşehir MİA ile bağlantısının sağlanması için Göztepe-Ataşehir-Ümraniye Metro Hattında çalışmalara başlanmıştır. Avrupa Yakası'nda ise Yeni Bosna-Basin Ekspres merkez bölgesinin Anadolu Yakası ile bağlantısının sağlanması için Halkalı-Gebze tren hattıyla bağlantıyı sağlayan Ataköy-Basin Ekspres-Halkalı hattının inşaatına başlanmıştır. Raylı sistemlerin tamamlanması ile birlikte mevcut durumda 140 km olan toplam raylı sistem hattının kısa vadede 335 km'ye çıkarılması hedeflenmektedir. Altyapı yatırımlarına paralel olarak gelişen ofis piyasası değerlendirildiğinde İFM projesi kapsamında A ve B tipi ofis yatırımlarının MİA çevresinde yoğunlaştığı ve ofis yapılaşmasının artış gösterdiği görülmektedir. 2009 yılında 2.877.024 m<sup>2</sup> olan ofis stoğu 2017 yılı son çeyreğinde 3.375.892 m<sup>2</sup>'ye ulaşmıştır. Bu durum İFM projesiyle birlikte merkez bölgelerde ofis yapılaşması artarak şehrin fiziksel bakımdan değişmesine neden olmaktadır. Raylı sistem yatırımları başta olmak üzere altyapı yatırımlarının da bu bölgelerde artış göstermesi, ofis yapılanması dağılımını etkilemekte ve İFM kapsamında belirlenen bölgelerin öne çıkmasına neden olmaktadır. Şekil 8.7'de yer alan raylı sistem yatırımları incelendiğinde çalışmaların MİA çevresinde odaklandığı görülmektedir (İBB, 2011).



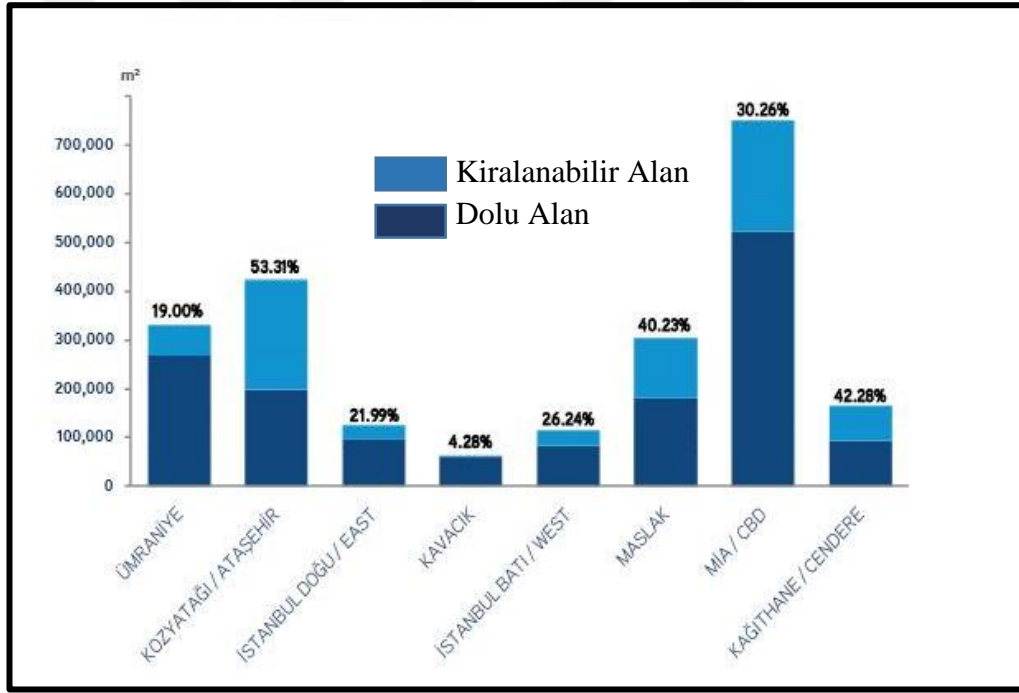
Şekil 8.7. Öne çıkan bölgelerin raylı sistem yatırımları ile ilişkisi (İBB, 2017)

2017' nin son çeyreği itibarıyla 3.375.892 m<sup>2</sup> ye ulaşan A ve B sınıfı ofis yapılanmasında İFM projesinin etkisiyle beraber A sınıfı ofis yapılanmasının en fazla ihtiyaç duyulan ofis tipi olduğu görülmektedir. Toplam ofis stoğunun %33'ünün Avrupa MİA'da olduğu, yoğunluk açısından bu bölgeyi %19 yoğunluk ile Kozyatağı-Ataşehir bölgesinin ve %15, %13 ile sırasıyla Ümraniye ve Maslak



bölgelerinin takip ettiği görülmektedir. Diğer taraftan İFM projesi kapsamında İstanbul'da devam eden ofis yapılanmasıyla birlikte A sınıfı ofisler için Avrupa Yakası ofis oranlarının 2017 yılının son çeyreği için %33,25 'ten %33,67'ye yükseldiği, Asya Yakası'nda ise %33,20'den %33,86'ya yükseldiği görülmektedir. Bölge bazlı değerlendirildiğinde Kozyatağı-Ataşehir bölgesi başta olmak üzere Merkezi MİA ve Ümraniye bölgelerinde boşluk oranlarının arttığı görülmektedir. Şekil 8.8'de yer alan birim m<sup>2</sup> fiyatları değerlendirildiğinde ise Kozyatağı ve Ümraniye bölgelerinde fiyatların arttığı geri kalan tüm bölgelerde fiyatların düştüğü buna rağmen özellikle Merkez MİA 'da boşluk oranlarının arttığı görülmektedir (Colliers International, 2017).

Bu veriler değerlendirildiğinde İFM'nin çok merkezli yapılanmasının, Avrupa Yakası'ndaki yoğunluğu Anadolu Yakasına yönlendirme hedefinde başarılı olduğu bununla birlikte yüksek boşluk oranlarına rağmen önümüzdeki 2 yıl içinde toplam 1019,087 m<sup>2</sup> alanın stoka eklenmesi beklenmektedir. Söz konusu stok artışının Avrupa Yakası merkez MİA ile birlikte yeni gelişen Kâğıthane Cendere ve Kozyatağı-Ataşehir bölgelerinde gruplandığı görülmektedir.

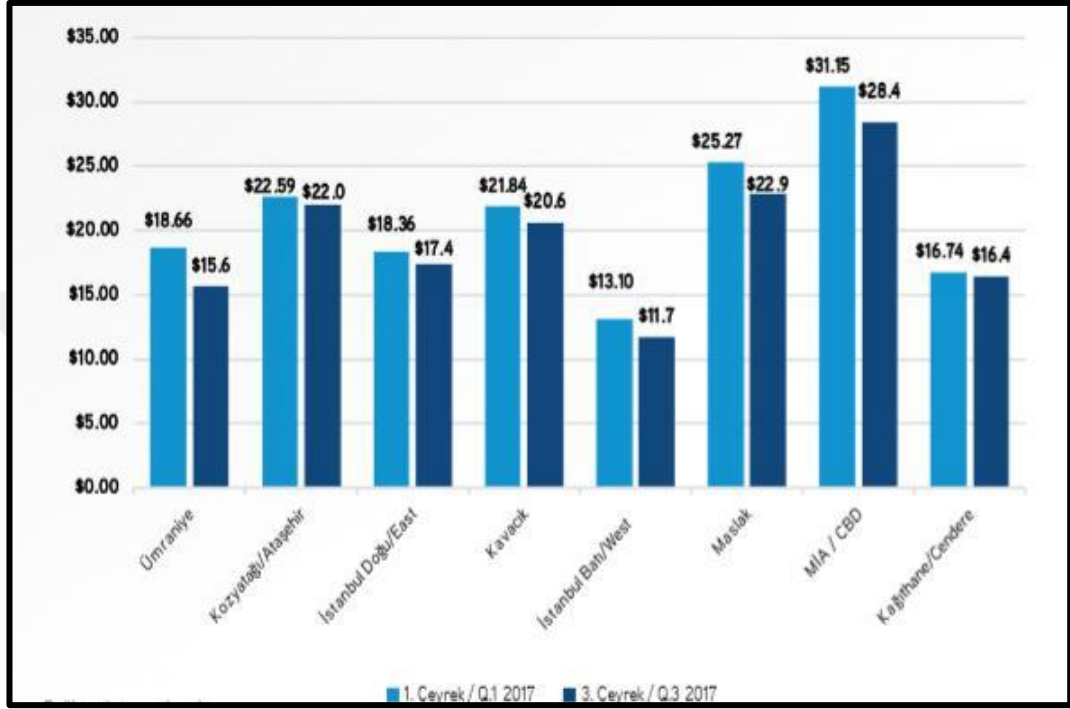


Şekil 8.8. İstanbul A sınıfı ofis piyasası boşluk oranları (Colliers International, 2017).

Boşluk oranlarındaki değişikliklerin, temel nedeninin son dönemde yaşanan ekonomik gelişmeler ile birlikte arz talep dengesizliklerinden kaynaklanmaktadır. Boşluk oranlarının kira değerlerine yansımaları incelendiğinde ise İstanbul genelinde 2016-2017 yılları arasında %5-%20 arasında değişiklik göstermekle birlikte kira değerlerinde düşüş olduğu gözlenmektedir (Colliers International, 2017).

İstanbul'un geneli değerlendirildiğinde ofis kiralardaki düşüş 2017 yılında da devam etmiştir. 2017 'nin 1. çeyreğinde ve Asya yakalarındaki A sınıfı ofislerin

ortalama kira değerleri Avrupa yakasında 28,2\$/m<sup>2</sup> ‘den 25,6 \$/m<sup>2</sup> ‘ye, Anadolu Yakası’nda ise,21.1 \$/m<sup>2</sup> den 19,4 \$/m<sup>2</sup>’ye düşmüştür (Colliers International, 2017). Şekil 8.9’da yer alan İstanbul genelindeki A sınıfı ofis kiralardaki 2017 yılının 1. ve 3. çeyreği arasında değişiklikler değerlendirildiğinde tüm bölgelerde fiyatların düşüş gösterdiği bununla birlikte Kozyatağı-Ataşehir ve Kâğıthane-Cendere bölgelerinde düşüşlerin daha sınırlı olduğu dikkat çekmektedir (Colliers International, 2017).

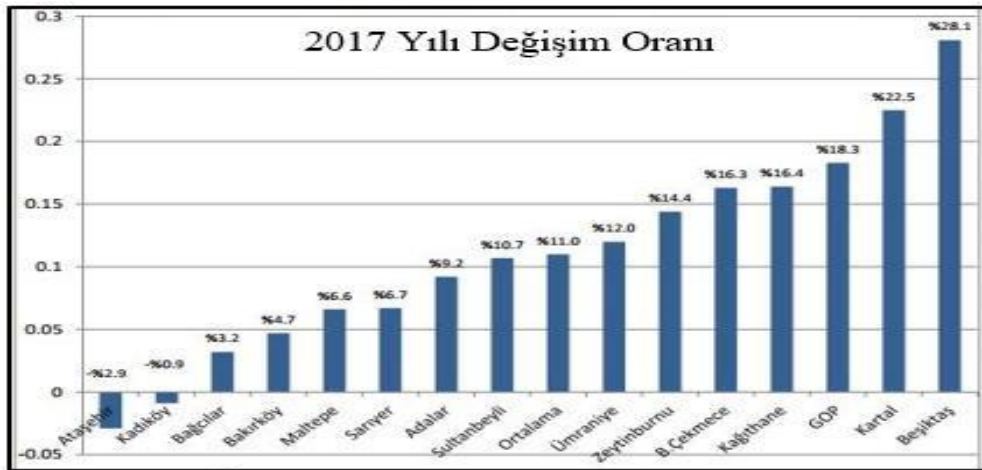


Şekil 8.9. Ofis kiralari birim m<sup>2</sup> değişimleri (Colliers International, 2017).

İFM projesi kapsamında yakalar arası yoğunluğu dengeli bir şekilde dağıtma hedefiyle belirlenen MİA konut yapılaşmasını da ciddi biçimde etkilemiştir. Metro hatlarının MİA’ya yönelmesi ve İstanbul’un kuzeyinde devam eden 3. havaalanı projesi nedeniyle konut projeleri kentin doğusu, batısı ve kuzeyine yönelmiştir. Konut projelerinin kentin doğu batı ve kuzey çeperlerinde artış göstermesinin diğer bir nedeni de kent merkezinde proje geliştirilebilecek alanların kısıtlı olması ve arsa maliyetlerinin yüksek olmasıdır. Bununla birlikte son dönemde konut projeleri MİA’nın yakın çevresinde de kümelenme gösterdiği ve yeni inşa edilen konut projelerinde sosyal imkânların artış gösterdiği dikkat çekmektedir. Konut projelerinin sosyal imkânlarının artışındaki temel neden MİA’ya yakın konumda yer seçen vatandaşların ağırlıklı olarak hizmetler sektöründe görevlendirilen beyaz yaka çalışanlardan oluşmasıdır. Konut yapılaşmasının MİA çevresinde kümelenmesinin diğer bir nedeni de altyapı yatırımlarının bu merkezlerde yoğunlaşmasıdır. Bu doğrultuda değerlendirildiğinde konut yapılaşmasının hızlı bir şekilde devam ettiği Esenyurt-Halkalı-Beylikdüzü bölgesinin; Atatürk Havaalanı, Yenibosna aksı, 3. Havaalanı, Kanal İstanbul projesine yakın olması ve devam eden metro hattı çalışmalarının bu bölgeden geçmesi nedeniyle hızlı bir şekilde geliştiği görülmektedir. Benzer şekilde Göktürk-Cendere Vadisi bölgesi de hem Maslak-

Levent aksına yakın olması hem de 2. ve 3. Köprü arasında olması nedeniyle hızla gelişmektedir. Anadolu Yakası'nda Ataşehir Kozyatağı aksı ve bu aksla bağlantılı olarak Ümraniye'de konut inşaatlarının artış gösterdiği, bu bölgelerde 3 adet raylı sistem hattının çalışmasına devam edildiği görülmektedir. Kartal-Kurtköy bölgesinin de 3. Köprü Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantının sağlandığı noktada olması ve Sabiha Gökçen Havaalanı'na bağlanacak olan, inşaatı devam eden metro hatlarının bu bölgeden geçmesi nedeniyle hızla geliştiği görülmektedir. İstanbul'un finans merkezi olarak yapılanması ve devam eden altyapı yatırımları konut sektöründe önemli değişiklikler yaşanmasına neden olmaktadır. 2010-2017 yılları arası hedonik konut fiyat endeksi (HKFE) <sup>1</sup> incelendiğinde Türkiye ölçeğinde %92,4 artış yaşanırken İstanbul'da %118,6 artış yaşanmıştır (TCMB, 2017). İstanbul geneli 2011-2016 yılları arasında konut fiyatlarındaki değişimler incelendiğinde ise İFM projesinin çok merkezli kademelenmesine bağlı olarak Anadolu Yakası'nın 1. derece MİA'sı olarak gelişen Ataşehir bölgesinin öne çıktığı, MİA'lar arasında da Beşiktaş, Ümraniye ve Kartal ilçelerinde de fiyat artışlarının yüksek olduğu görülmektedir.

2017 yılı verileri değerlendirildiğinde ise Ataşehir bölgesinde finans merkezi yapılanmasına bağlı olarak çok hızlı artan konut değerlerinin duraklamaya girdiği bununla birlikte MİA'ya yakın olan ve 5 yıllık dönemde fazla fiyat artışı görülmeyen bölgelerde ciddi fiyat artışları olduğu tespit edilmiştir. Şekil 8.10'da son dönemde konut fiyatlarında artış yaşanan bölgeler gösterilmiştir (Kuvayttürk, 2017). Kâğıthane bölgesinin İstanbul'un merkez MİA'sı olan Levent-Maslak-Mecidiyeköy aksına yakın olması ve gelişen Seyrantepe-Cendere aksına yakın olması konut fiyatlarının artışıdaki önemli nedenlerdendir.



Şekil 8.10. İstanbul konut fiyatlarındaki değişim oranları (Kuvayttürk, 2017)

Sonuç olarak önemli gayrimenkul projelerinin geliştirildiği ve ulaşım altyapısının geliştiği bölgelerde fiyatların sürekli olarak artış gösterildiği dikkat çekmektedir. Mevcut durum itibarıyla İstanbul'da konutlar için birim ortalama satış fiyatı 4.480 TL/m<sup>2</sup> olarak hesaplanırken Beşiktaş (6.135 TL/m<sup>2</sup>), Sarıyer (7.003 TL/m<sup>2</sup>), Kadıköy (7.084 TL/m<sup>2</sup>) ve Eyüp (6,139TL/m<sup>2</sup>) ilçeleri devam eden ulaşım altyapısı yatırımlarından dolayı en yüksek konut satış fiyatlarına sahiptir. En düşük konut satış fiyatları ise Esenyurt (2,784TL/m<sup>2</sup>), Sultangazi (2,769TL/m<sup>2</sup>), Gaziosmanpaşa (2,588TL/m<sup>2</sup>), Arnavutköy (2569TL/m<sup>2</sup>) ve Avcılar (2,566TL/m<sup>2</sup>) ilçelerinde gözlenmektedir (Hürriyet Gazetesi, 2017). Konutlar için metrekare birim fiyatları ve şehrin yerleşim yoğunluğu değerlendirildiğinde, merkez ilçelerden ziyade şehir çeperlerinde yer alan projelerin fiyat artışlarının daha hızlı olacağı öngörülmektedir. Avrupa Yakası'nda Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantısı olan aynı zamanda 3. Havaalanına yakın konumda olan Arnavutköy bölgesinin, Kanal İstanbul projesine yakınlığı nedeniyle, Başakşehir ilçesi sınırlarında kalan Kayaşehir ve kuzeyinde yer alan bölgelerin ise Kanal İstanbul projesine yakın olması nedeniyle değer kazanacağı düşünülmektedir. Anadolu Yakası'nda ise Sabiha Gökçen Havaalanı'na ulaşım ağının kuvvetlendirilmesi ve Gebze-Halkalı Tren hattının devreye girmesiyle birlikte Pendik ve Tuzla ilçelerinde fiyat artışlarının olacağı öngörülmektedir. Şehir çeperlerinde yer alan bölgelerden Anadolu Yakası'nda Sancaktepe-Çekmeköy bölgelerinin Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantısı olması ve raylı sistemin bu hatta entegre edilecek olması nedeniyle değer artışının devam edeceği düşünülmektedir. Şehir çeperlerinde yer alan gelişme bölgelerine ek olarak şehir içinde Avrupa Yakası'nda Kâğıthane, Gaziosmanpaşa; Anadolu Yakası'nda ise Ümraniye, Üsküdar ilçelerinde planlanan kentsel dönüşüm çalışmalarının ve ulaşım altyapısında devam eden çalışmaların tamamlanması ile değer artışı olması beklenmektedir.

## 9. SONUÇ

Teknolojinin gelişmesi, küreselleşme sürecinin hızlanarak ülkeler arası ticaretin ve ekonomik aktivitelerin hızlanmasına neden olmuştur. Bu durum ülkelerin uluslararası rekabette öne çıkma stratejilerini değiştirmiş ve şehirlerin önemini artırmıştır. Küreselleşme etkisiyle birlikte şehirler ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel olarak değişmeye başlamıştır. Değişim sürecinde küresel ağlara eklenenebilen şehirlerin ekonomik açıdan önemli kazanımlar elde ederek ülke ekonomisine de ciddi katkılar sağladığı görülmüştür. Günümüzde bu şehirler küresel şehirler olarak anılmakta olup New York, Londra, Paris, Tokyo, Hong Kong, Singapur, küresel şehirlerin en önemli örnekleri olarak görülmektedir. Bu şehirler fonksiyonel olarak hızlı bir değişime uğramış, sanayi üretiminden hizmet sektörüne geçerek finansal hizmetlerde uzmanlaşmış şehirlerdir. Yaşanan değişim, şehirlerin önemli derecede iç ve dış göç almasına neden olarak nüfus yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. Bununla birlikte şehirlerdeki iş olanaklarının artması ve dönüşüme uğraması eğitim sisteminin gelişmesine, dolayısıyla uzmanlaşmış işgücünün artış göstermesine neden olmuştur. Şehirlerin fonksiyonel dönüşümleri ve halkın artan eğitim seviyesi kentlerdeki sosyal yaşamın ve mekânsal ortamın benzer şekilde değişmesine neden olmuştur. Ulaşım altyapısının sürekli olarak geliştiği küresel şehirlerde ağırlıklı yapılaşma, lüks konut, ofis alanlarından oluşan çok katlı plaza ve gökdelenlerden oluşmaktadır. Kentsel toprak fiyatları ve yaşam maliyetleri bu şehirlerdeki yapılaşma şekli ve sıklıkla uygulanan kentsel dönüşüm uygulamaları nedeniyle oldukça yükselmiştir. Bu doğrultuda kentlerde daha fazla kazanç sağlamak için üretim faaliyetleri azalmış, inşaat faaliyetleri yoğunlaşarak kentsel topraklardan kazanç elde etmek ve hizmet üretmek önemli hale gelmiştir. Sonuç olarak önemli şehirler, yatırım çekmek için üretim merkezi olmaktan çıkarak tüketim merkezine dönüşmüşler ve daha fazla yatırım çekmek için diğer kentlerle küresel olarak rekabet etmeye başlamışlardır. Küresel sermaye de çağın imkânları doğrultusunda daha kısa sürede daha fazla kazanç sağlamak için bu şehirlere doğru hareket etmekte ve şehirlerin ekonomisine katkı sağlayarak söz konusu şehirlerdeki üretim ve ticaret hacminin artarak ekonomik olarak gelişmesine neden olmaktadır. Günümüzde New York, Londra, Tokyo, Singapur gibi küresel kentler aynı zamanda uluslararası finans merkezleridir. Kentler arası rekabet endeksleri incelendiğinde batı şehirlerinin sıralamada lider pozisyonda yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte finans merkezi olmak için, eğitim sistemini geliştirerek nitelikli işgücü oluşturan, finansal hizmetlerde uzmanlaşan, altyapı yatırımları ile kentin gelişimini sağlayan ve mekânsal olarak yabancı yatırımlar ve yabancı iş gücü için çekici ortam yaratan doğu şehirlerinin sıralamada hızlı şekilde ilerleme kaydettiği görülmektedir. Bu gelişmeler çerçevesinde son on yılda Türkiye ekonomisinde yaşanan olumlu gelişmelere bağlı olarak küresel ekonomi ile bütünleşmenin artırılması, fiziki ve beşeri sermayesinin artırılması için İstanbul'un finans merkezi olarak yapılandırılması kararlaştırılmıştır. İstanbul'un ülke ekonomisine sağladığı katkıyı artırmak, kentin sürdürülebilir bir şekilde büyümesine yön vermek amacıyla hazırlanan ÇDP'de bölgesel ekonomiyi

yönlendirmek için kentin finans ve hizmet merkezi olarak gelişmesine yönelik amaçlar belirlenmiştir. İstanbul'un finans ve hizmet merkezine dönüşmesi için belirlenen çok merkezli yapılanmaya bağlı olarak kentin doğu ve batı yönlerinde gelişmesine neden olmaktadır. Finans merkezi hedefi doğrultusunda, kentin sağlıklı şekilde gelişmesini sağlayacak olan çok merkezli yapılanma kapsamında İstanbul'un MİA'sı Avrupa Yakası'nda Levent-Maslak, Topkapı-Maltepe Bayrampaşa, Yenibosna Basın Ekspres Yolu; Anadolu Yakası'nda ise Ataşehir Kozyatağı ve Kartal olmak üzere 5 merkeze ayrılmıştır. MİA'nın birbiriyle, mevcut havaalanları ve inşaatı devam eden 3. Havaalanıyla bağlantılarının güçlendirilmesi için başta raylı sistem yatırımları olmak üzere altyapı yatırımları devam etmektedir. MİA'daki gelişmelere ilave olarak İstanbul'un deprem kuşağında yer alması nedeniyle riskli alanda yer alan yeterli altyapıya sahip olmayan kalitesiz yapı stoğunu dönüştürmek için kentsel dönüşüm çalışmaları devam etmektedir. Finans merkezi olma hedefi doğrultusunda fiziksel mekânın ve altyapının geliştirilmesi için yapılan altyapı yatırımları ve kentsel dönüşüm çalışmaları, kent genelinde gayrimenkul fiyatlarının ve kentte yaşam maliyetinin artmasına neden olmaktadır.

İstanbul'da geliştirilen gayrimenkul projeleri ele alındığında projelerin:

- Kent merkezinde yer alan eskiyen ve riskli hale gelen yapıların dönüşümünü amaçlayan Kentsel dönüşüm uygulamaları,
- Kent çeperlerine doğru uzanan altyapı yatırımları doğrultusunda yapılan yeni projeler,
- MİA'nın gelişimine bağlı olarak yapılan yeni projeler olmak üzere sınıflandırılması mümkündür.

İstanbul'da tamamlanan ve devam eden kentsel dönüşümün devam ettiği bölgeler değerlendirildiğinde uygulamaların sıklıkla arsa fiyatlarının yüksek olduğu bölgelerde yer aldığı görülmektedir. Bu durum dönüşüme giren gayrimenkul fiyatlarının doğal olarak daha da yüksek olmasına yol açmakta ve kentsel dönüşümün toplumun geneli tarafından rant yaratma aracı olarak görülmesine neden olmaktadır.

MİA'nın gelişimine bağlı olarak devam eden gayrimenkul projeleri değerlendirildiğinde ise ÇDP'de belirlenen alanların genelinde hizmetler sektöründe kümelenme oluşturmak amacıyla inşa edilen ofis tarzında yapılaşmalarla birlikte, çok sayıda lüks konut inşaatının devam ettiği görülmektedir.

Yapılan gayrimenkul projeleri incelendiğinde kentin Anadolu Yakası'nda; doğuya Gebze'ye doğru, kuzeyde ise Sancaktepe-Çekmeköy'ün kuzeyine doğru gelişmeye devam ettiği görülmektedir. Avrupa Yakası'nda devam eden yeni konut projelerinin ise Başakşehir'in kuzeyine, Beylikdüzü'nün batısına ve Esenyurt'un kuzeyine doğru gelişme gösterdiği görülmektedir. Fiziksel mekânda yaşanan bu değişimler değerlendirildiğinde İstanbul'un sürdürülebilir gelişiminin devam etmesi ve rekabet gücü yüksek, talep gören bir finans merkezi olarak gelişmesi için CDP'de alınmış olan kararların daha sıkı şekilde uygulanması gerekmektedir.

Kentin mekânsal gelişimi açısından devam eden kentsel dönüşümün, öncelikli olarak riskli alanlardaki yapı stoğunun dönüştürülmesi ve MİA'nın yakın çevresinde yer alan eskimiş, yeterli altyapıya sahip olmayan yapı stoğunun yenilenmesini sağlamak amacıyla yürütülmesi gerekmektedir. Bu çerçevede hem riskli alan olması hem de MİA 'ya yakın konumda yer alması nedeniyle Yenibosna Basın Ekspres yolu, Levent-Maslak-Mecidiyeköy, Ataşehir-Kozyatağı ve Kartal çevresindeki yapıların kentsel dönüşümüne öncelik verilmeli ve bu bölgelerde dönüşüm uygulamaları ada bazında yapılmalıdır. Kentin yeni gelişen bölgelerinde devam eden ulaşım altyapısına yönelik projeleri takip eden gayrimenkul gelişiminin yalnızca doğu batı aksında devam etmesi sağlanmalıdır. MİA'ların yakın çevresinde devam eden yeni gayrimenkul projeleri azaltılmalıdır. Söz konusu merkezlerdeki boşluk oranları dikkate alındığında yeni proje geliştirilmesi hem mal sahipleri hem de yatırımcılar açısından risk oluşturmaktadır. Tüm dünya kentlerinde yaşanan sürece benzer olarak İstanbul'da devam eden kentsel toprak ve yaşam maliyeti artışlarının toplumun dar gelirli kesimlerinin merkezden ayrılmasına neden olmaktadır. Merkezden ayrılan kesimin şehri terk etmeyi tercih etmeyerek şehrin çeperlerine yerleşeceği ve bu yerleşim kararlarında merkezle olan ulaşım ağının önemli rol oynayacağı öngörüsüyle ilerleyen dönemde İstanbul'un devam eden ulaşım yatırımlarıyla birlikte kentsel yayılmaya devam edeceği öngörülmektedir. Kentsel yayılmanın devam edeceğinin öngörülmesiyle birlikte son dönemde yaşanan gelişmeler kentsel gelişmeyi ve gayrimenkul yatırımlarının seyrinin değişmesine neden olmuştur. 2017 yılının başından itibaren Amerikan ekonomisindeki büyümeye bağlı olarak TL'nin, dolar karşısında değer kaybetmesi, Amerikan Merkez Bankası'nın faiz artırma kararı alması ve Türkiye'nin yakın çevresindeki jeopolitik risklerin artması ile iç siyasette yaşanan gelişmeler, gayrimenkul fiyatlarının önce sabit seyretmesine ardından gerilemesine neden olmuştur. Bu gelişmelere rağmen ÇDP çerçevesinde devam eden çalışmalara bağlı olarak gayrimenkul fiyatlarının orta vadede artacağı, devam eden ulaşım yatırımlarının geçtiği bölgelerde fiyat artışlarının daha hızlı gerçekleşeceği öngörülmektedir. Avrupa Yakası'nda ulaşım aksının Büyükçekmece ve Arnavutköy ilçelerinin kuzeyine doğru devam ettiği, Anadolu Yakası'nda ise Tuzla ilçesi başta olmak üzere Gebze'ye doğru uzanan raylı sistem bakım onarım çalışmaları nedeniyle ile bahsedilen ilçelerin ulaşım aksına yakın konumda yer alan bölgelerinde değer artışlarının olması beklenmektedir. Bu ilçelere ilave olarak Çekmeköy, Sancaktepe ve Samandıra ilçelerinde devam eden raylı sistem yatırımları nedeniyle bu ilçelerin de ulaşım aksına yakın konumda yer alan kısımlarında değer artışlarının olması beklenmektedir. Sonuç olarak İstanbul'un hizmetler sektöründe sürdürülebilir şekilde gelişmesi, İFM projesinden beklenen faydanın sağlanması için kentin fiziki mekânının geliştirilmesi sağlanmalı, altyapı yatırımlarına devam edilmelidir. Kentsel gelişmenin doğal sonucu olan kentsel yaşam maliyetlerinin artmasının neden olabileceği sosyal kutuplaşma vb. problemlerin önüne geçmek için ise toplumun, yeni oluşan kent yapısı içerisinde yer edinmesini sağlamak amacıyla eğitim seviyesinin artırılarak bütünleşmesini sağlamaya yönelik çalışmalara ağırlık verilmelidir. Bu çalışma kapsamında İFM projesinin kentsel dönüşüme etkileri incelenmiş olmasına karşın İFM projesinden beklenen faydanın sağlanması için hazırlanmış olan İFM Strateji Belgesi'nde belirtilen iyileştirilmesi gereken alanlarla ilgili çalışmaların tamamlanması gerekmektedir. Bu doğrultuda yabancı sermayenin İstanbul'u tercih etmesi için kentsel mekânın dönüştürülmesine ek olarak vergi

politikalarının İstanbul'un rekabet halinde olduğu kentlere oranla cazip hale getirilmesi, finansal işlem maliyetlerinin azaltılması, kayıt dışılığın azaltılması, iş kurma maliyetlerinin düşürülmesi için yapılan çalışmalar artırılmalıdır.

## KAYNAKLAR

- Afet İşleri Genel Müdürlüğü, D. (1996). *İstanbul Deprem Haritası*. Afet İşleri genel Müdürlüğü, Deprem Araştırma Dairesi, İstanbul.
- Akkar, Z. M. (2006). Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye. *Planlama Dergisi*(36), s. 30-31.
- Akkoyunlu, K., & Mengi, A. (2007). *Sürdürülebilir Kent, Kent ve Politika: Antik Kentten Dünya Kentine*. Ankara: İmge Yayınevi.
- Albarow, M., & King, E. (1990). 12 10, 2016 tarihinde wikipedia: <https://en.wikipedia.org/wiki/Globalization> adresinden alındı
- Apan, E. (2006). Türkiye'nin Yurtdışına Firmaların Doğrudan Yatırımları ve Türk Firmaların Doğrudan Dış Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörler. 82-85. Ankara: Hazine Müsteşarlığı.
- Aslanoğlu, R. A. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Asa Kitabevi.
- AT Kearney. (2016). *Global Cities*. Londra.
- Aydoğan, A. (2005). *Şehir ve Cemiyet*. İstanbul: İz Yayıncılık.
- Ayrancı, İ. (2013). Metropolitan Alanlarda Planlama Kentsel Gelişimin Yönetimi İlişkisi ve Bir İzleme Değerlendirme Model Önerisi. 113. İstanbul.
- Bairoch, P., & De Jericho, A. (1985). *Mexico Villes et Economie Dans l'Histoire*. Paris: Galimard.
- Balcan , C. (2012). "Kentsel Yenileme ve İki Şehir Hikayesi: Tarlabası Süleymaniye". İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi.
- Batmaz, N. Y. (2010). Küresel Kentlerin Yönetimi ve İstanbul İçin Bir Model. 48-49. İstanbul: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi.
- Beyoğlu Belediyesi. (2011, 01 15). *Tarlabası Projesi Marka Projeler*. <http://www.beyoglubuyukdonusum.com/tarlabasi/detay/Haritalar/56/190/0>, adresinden alındı
- Beyoğlu Belediyesi. (2018, 01 05). *Emlak Rayiç Değerleri*. <https://webserver.beyoglu.bel.tr/web/guest/5> adresinden alındı
- Bozkurt, V. (2000). *Küreselleşme Kavram, Gelişim ve Yaklaşımlar: Küreselleşmenin İnsani Yüzü*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Cansever, T. (1996). *Şehir, Cogito: Kent ve Kültürü*. Yapı Kredi Yayınları.
- Colliers International. (2017). *Sonbahar Kış Ofis Raporu*. İstanbul.
- Çadircı, H. (2006). *Küresel Kentler ve İstanbul'un Küreselleşmesi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Mahalli İdareler ve Yerinde Yönetim.
- Çelik, Z. (2000). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. (S. Deringil, Çev.) İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Çelik, Z. (2018, 01 10). *19. Yüzyıl Osmanlı Başkenti*. İstanbul.net.tr: [www.istanbul.net.tr/İstanbul\\_rehberi\\_19](http://www.istanbul.net.tr/İstanbul_rehberi_19) adresinden alındı



- Demir, K. (2010). Türkiye’de Metropolen Kentlerin Nüfus Gelişimi. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(28), s. 203.
- Demirtaş, Y., & Esgin, İ. (2006). Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona. (2), 157.
- Diñçer, B. (2014). *Kentsel Dönüşüm ve Sosyal Adalet*. İstanbul: Galatasaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı.
- DPT. (2009). *İstanbul’un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi Raporu*. İstanbul.
- EIU. (2012). *Benchmarking Global City Competitiveness*. The Economist.
- Eliçalışkan, M. (2011). İstanbul Ekonomisi. Coğrafya,gen.tr. adresinden alındı
- Engels, F. (2007). *İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu*. Ankara: Eriş Yayınları.
- Eraydın, A. (2001). *Küreselleşme-Yerelleşme ve İşlevleri Farklılaşan Kentler*. Ankara: Ankara Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Ercan, F. (1996). Küresel Kentler ve İstanbul’un Küreselleşmesi. (71), 77.
- Fatih Belediyesi. (2017). *Emlak Rayiçleri*.  
<https://ebelediye.fatih.bel.tr/OnlineIslemler/api/sokakrayic/rayiclistele.htm> adresinden alındı
- Fortune. (2018). Türkiye İki Yabancı Şirketten Biri İstanbul’da.
- Garcia, B. (2004). *Cultural Policy and Urban Regeneration in Western European Cities: Lessons From Experience, Prospects for the Future*. New York: SagePublications.
- Goodman, J. B., & Loveman, G. W. (1991). Does Privatization Serve The Public Interest ? *Harvard Business Review Dergisi*(1991), s. 69-70.
- Gourevitch, P., Bohn, R., & McKendrick, D. (2000). Globalization of production: insights from the hard disk drive industry. *World Development*(2), s. 310.
- Güldüler, E. S. (2010). *Gaziosmanpaşa Belediyesi Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Politikaları ve Uygulamaları*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı.
- Güler, B. A. (1997). Küreselleşme ve Yerelleşme. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 6(3), s. 70.
- Ha, S. K. (2004). Housing Poverty and the Role of Urban Governance in Korea. *16*(1), 142.
- Harp Akademileri. (1992). *Bretton Woods Anlaşması*. wikipedia:  
[www.wikipedia.org/Wiki/Bretton\\_Woods\\_Anlaşması](http://www.wikipedia.org/Wiki/Bretton_Woods_Anlaşması) adresinden alındı
- Hess, D. B. (2006). Transportation Beautiful: Did the City Beautiful Improve Urban Transportation. *Journal Of Urban History*, 32(4).
- Huot, J. L., Thalmann, J. P., Valbelle, D., & Girgin, A. B. (2000). *Kentlerin Doğuşu*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Hürriyet Gazetesi. (2017). *Konut Endeksi*. <https://www.hurriyetemlak.com/Emlak-Endeksi/Detayli-Analiz> adresinden alındı
- İBB. (2008). *Nazım İmar Planı Analitik Etüdüleri İşi*. İstanbul.
- İBB. (2009).
- İsbir, E. (1991). *Şehirleşme ve Meseleleri*. Ankara.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2009). *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*. İstanbul: İBB.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2011). *İstanbul Metropolen Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*. İstanbul.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2011). *İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı*. İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2011). *İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Projesi Altyapı Komitesi Çalışma Raporu ve 2011 Eylem Planı*. İstanbul: İBB.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2013). *Fikirtepe ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Plan Raporu*. İstanbul.
- İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdari Yapılanması*. (2010). TC. Resmi Gazete: 27568.
- İSTKA. (2013). *Business Service Sector In Turkey*.
- Johnsthor, R. J., Taylor, P. J., & Watts, M. J. (1995). *Geographies of Global Change: Remapping The World In Late Twentieth Century*. Backwell: Oxford.
- Jones Lang Lasalle. (2014). *Shanghai On The World Stage*. Jone Lang Lasalle.
- Kadıköy Belediyesi. (2017, 8 5). *Emlak Rayiç Değerleri*.  
<https://ebelediye.kadikoy.bel.tr/ebelediye/rayicdegerler.aspx> adresinden alındı
- Karakurt, E. (2006). Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri: Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(26), 6.
- Karamustafaoğlu, M. (2011). Üretici Hizmet Sektörü Yerleşimi Modellemesi (Şişli, Beşiktaş, Büyükdere ile Kadıköy, Kozyatağı, Ataşehir Akslarının Karşılaştırılması).
- Keleş, R. (1990). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keleş, R. (2005). Kent ve Kültür Üzerine. *Mülkiye*, 29(246), s. 9.
- Keskin, D., Sürat, Ö., & Yıldırım, Ö. (2003). Londra'da Sürdürülebilir Kentsel dönüşüme Yönelik Çalışmalar, Gelecekte İstanbul'un Dönüşümünde Nasıl Ele Alınabilir. (P. P. Özden, İ. Karakaş, S. Turgut, H. Yakar, D. Erdem , & N. Palaoğlu, Dü) *TMMOB Şehir Plancıları Odası Kentsel dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, s. 406.
- Keyder, Ç. (1993). *Ulusal Kalkınmacılığın İflası*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Koç, V. (1991). *Hayat Hikayem*. İstanbul: Apa Ofset Basımevi.
- Koray, M. (1997). Küreselleşme İlerlerken Gerileyenler: Ekonomi Karşısında, Sosyal Sermaye Karşısında Emek, Piyasa Karşısında Siyaset. (369), 17.
- Kurtuluş, H. (2006). Kentsel Dönüşüme Modern Kent Mitinin Çöküşü Çerçevesinden Bakmak. (2006/2).
- Kuveyttürk. (2017). *Türkiye ve İstanbul Gayrimenkul Sektörü Görünümü*. İstanbul.
- Lee, J. Y. (2000). The Practice of Urban Renewal in Seoul, Korea: Mode, Governance, and Sustainability. (s. 2). Taegu: The 2nd International Critical Geography Conference.
- Lend Lease & Southwark Council. (05, 07 2017). *Elephant & Castle Regeneration*. (Uk Org) 12 5, 2017 tarihinde [www.elephantandcastle.org.uk/](http://www.elephantandcastle.org.uk/) adresinden alındı
- Marcuse, P., & Kempen, R. V. (2000). *Globalizing Cities: A New Spatial Order ?* Maiden: Blackwell Publishers.
- Martin Prosperity Index. (2016). 5.
- Mendieta, E. (2010). Invisible Cities: A Phenomenology of Globalization From Below. *City*, 5(1).

- Mumford, L. (2007). *Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Oc, T., & Tiesdell, S. A. (1997). *Safer City Centres: Reviving the Public Realm*. Newyork: Sage Publications.
- OECD. (2008). *Territorial Reviews Istanbul, Turkey*.
- Ökten, B. (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri. *Planlama Dergisi*, 2(36), s. 55.
- Pirenne, H., & Karadeniz, Ş. (1994). *Ortaçağ Kentleri -Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ragon, M. (2010). *Modern Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. İstanbul: Kabalcı Kitabevi.
- Ramazanoğulları, S. T. (2004). *İstanbul'un Yönetimi Bir Kent Planlama Yönetimi Denemesi*. İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınevi.
- Rivera-Batiz, L. A., & Romer, P. M. (1991). Economic Integration and Endogenous Growth. *The Quarterly Journal of Economics*, 106(2), 1531-555.
- Rushton Alan, & Walker, S. (2007). *International Logistics And Supply Chain Management*. London ve Philedelphia: Kogan Page Ltd.
- Sahibinden . (2017). *Konut Endeksi*. <https://www.sahibinden.com/emlak-endeksi/konut/satilik/istanbul> adresinden alındı
- Saraç, M. (2014). *Kentsel Dönüşüm ve Gelişimi, Sosyal Boyutu, Kentsel Dönüşümden Doğan Hukuki Sorunlar*. Ankara: Çankaya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı.
- Sassen, S. (1991). *The Globalcity Newyork, London, Tokyo*. New Jersey: Princeton University.
- Self Study History. (2016, 11 08). <https://selfstudyhistory.com/2015/01/25/industrialisation-and-globalisation> adresinden alındı
- Siyaset Ekonomi ve Toplum Araştırma Vakfı (SETA) . (2017). *İstanbul'un Finans Merkezi Olma Arayışı*. İstanbul.
- Sjoberg, G., Duru, B., & Alkan, A. (2002). *Sanayi Öncesi Kenti*. Ankara: 20.Yüzyıl Kenti,İmge Yayınevi.
- Soygeniş, M., Çınar, Ş., & Karaman, B. (2006). Kentsel Dönüşüm Projeleri Dünya Örnekleri. (2006), 4.
- Stevenson, D. (2003). *Cities and Urban Cultures*. Philedelphia: Open University Press.
- Suher, H. (2001). Planlama Açısından İstanbul'un Sorunları. *Türkiye Mühendislik Haberleri*(413), s. 15.
- TC. ÇŞB. (2013). *Fikirtepe ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Plan Raporu*. İstanbul.
- TC. ÇŞB. (2013). Yatırımcılar ve Tasarımcılar, KCAP, Kentsel Strateji.
- TC. Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)*. Ankara: TC. Kalkınma Bakanlığı.
- TC. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (10, 3 2017). *Marmaray İstatistik Bilgiler*. İstatistik Bilgiler: [www.marmaray.gov.tr](http://www.marmaray.gov.tr) adresinden alındı
- Tekel, A. (2002). Metropoliten Planlamanın Önemi ve Gerekliliği Üzerine. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 11(1), s. 46.

- The Telegraph. (2016, 12 22). *www.telegraph.co.uk*. 8 21, 2017 tarihinde <http://www.telegraph.co.uk/business/events/business-of-sport/2017-arsenal-stadium-urban-regeneration/> adresinden alındı
- Thorns, D. C. (2004). *Kentlerin Dönüşümü, Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam*. (E. Nal, & H. Nal, Dü) Soyak Yayınları.
- Times Higher Education. (2017, 10). 10 15, 2017 tarihinde THE: [www.timeshighereducation.com/world-university-rankings/2017](http://www.timeshighereducation.com/world-university-rankings/2017) adresinden alındı
- Topal, A. K., & Akyazı, H. (1997, Ocak). Yeni Küresel Ekonomik Sistem ve Ulusal Kalkınmanın Önemi. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 6(14), s. 12.
- TUVİMER. (2018). *İstanbul Trafik Verileri*.
- UDH. (2018). <http://www.marmaray.gov.tr> adresinden alındı
- World Population Report. (2018). (Tableau) 10 12, 2017 tarihinde World Population Review: <http://worldpopulationreview.com/> adresinden alındı
- Yavan, N. (2012). Türkiye'nin Yurt dışındaki Doğrudan Yatırımları: Tarihsel ve Mekansal Perspektif. 243. Ankara: Ankara Üniversitesi, Dil Tarih Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Bölümü.
- Z/Yen Group, China Development Institute. (2016). *The Global Financial Centres Index*. Z/Yen Group.

## ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Gökhan Işık TÜTENK  
Doğum Yeri ve Yılı : İstanbul, 18/10/1985  
Medeni Hali : (Bekâr)  
Yabancı Dili : İngilizce  
E-posta : gisik.tutenk@istanbulticaret.edu.tr

### Eğitim Durumu

Lise : Özel Marmara Lisesi, 2003  
Lisans : Kocaeli Üniversitesi, /// Mühendislik Fakültesi, /// Jeofizik Mühendisliği  
Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi,  
Fen Bilimleri Enstitüsü, /// Gayrimenkul Geliştirme Kentsel Dönüşüm ve Planlama Anabilim Dalı

### Mesleki Deneyim

Saha Mühendisi  
NYS Proje Danışmanlık İnşaat Sanayi Tic. Ltd 2008-2009  
Ace Gayrimenkul Değerleme AŞ.  
Gayrimenkul Değerleme Uzman Yardımcısı. 2009-2010  
Archi Gayrimenkul Değerleme AŞ.  
Gayrimenkul Değerleme Uzman Yardımcısı 2010-2012  
Ritim Gayrimenkul Değerleme AŞ.  
SPK Lisanslı Gayrimenkul Değerleme Uzmanı 2012-2014  
Druz OSGB,  
B Sınıfı İş Güvenliği Uzmanı 2014-(devam ediyor)