



**Sosyal Bilimler
Enstitüsü**

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI

**YIĞILMA EKONOMİLERİ YAKLAŞIMI:
İSTANBUL'UN İKTİSADİ GELİŞİMİ ÜZERİNE BİR İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

ATACAN TANMAN

İSTANBUL, 2023

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI

**YIĞILMA EKONOMİLERİ YAKLAŞIMI:
İSTANBUL'UN İKTİSADİ GELİŞİMİ ÜZERİNE BİR İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

ATACAN TANMAN

DANIŞMAN: DR. ÖĞRETİM ÜYESİ TOGAN KARATAŞ

İSTANBUL, 2023

ÖZET

YIĞILMA EKONOMİLERİ YAKLAŞIMI: İSTANBUL’UN İKTİSADİ GELİŞİMİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Mekan kavramı, iktisadi faaliyetlerin bir yerde gerçekleşmesi gerektiğinden ötürü önem arz etmektedir. Ancak neoklasik iktisat literatüründe mekan kavramı ile coğrafi/bölgesel unsurlarının çalışmalarda yeterince vurgulanmadığı görülmektedir. 19. yy’nin başlarından itibaren mekanı önceliklendiren iktisadi çalışmalar bulunsa da Paul Krugman (1991) öncülüğünde ortaya çıkan Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı son 30 yıllık süreçte iktisadi literatürde önem kazanmıştır. Dünyadaki ekonomik faaliyetler homojen bir şekilde dağılmazken bölgelerin gelişmişlikleri ve büyümeleri kısısında önemli farklılaşmalar görülmektedir. Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımında, bu bölgesel farklılaşmaların açıklanmasında ölçeğe göre artan getiriler, taşıma maliyetleri ve eksik rekabet koşullarının önemli bir yeri vardır. Bölgesel farklılaşmaları açıklayan modellerde Yığılma Ekonomilerinin varlığı vurgulanmaktadır. Literatürde ilk kez Alfred Marshall(1890) tarafından değinilen yığılma ekonomileri firmaların ve insanların birbirlerine yakın olması sonucu oluşan tüm faydaları temsil ederken bu faydalar temelinde paylaşım, eşleşim, öğrenim ve fırsat değeri olmak dört grupta sınıflandırılabilir.

Jeopolitik konumunun etkisiyle tarih boyunca önemli bir merkez olan İstanbul’un Cumhuriyet’in kuruluşundan 1950’ye kadar nüfus payında önemli bir değişim bulunmazken 1950’lerden sonra ise değişen iktisadi politikaların etkisiyle yoğun bir göç dalgası ile karşılaşmış ve kentsel saçaklanma yaşanmıştır. 1980’den sonra neoliberal politikaların etkisiyle İstanbul’un küresel bir şehre dönüşümü hedeflenmiştir. Bu amaç doğrultusunda kentsel dönüşüm ve sanayinin şehrin dış çeperine desantralizasyonu politikaları uygulanmıştır. Küresel şehir vizyonu dahilinde İstanbul’un merkezinde uzmanlaşmış hizmet sektörünün yoğunlaşması ile sanayinin şehrin dış çeperinde yoğunlaştırılmasıyla bir yığılma ekonomisi oluşturmak hedeflenmiştir. Ancak İstanbul dünyadaki küresel şehirlerin aksine sanayisizleşemediği gibi aynı zamanda şehrin yarattığı avantajlar ekonomik aktörlerin İstanbul’da bulunmasını birnevi zorunlu kılmıştır. Uygulanan politikaların etkisiyle 2004 sonrasında İstanbul’da oluşan coğrafi yoğunlaşmanın gelişimi çeşitli göstergeler üzerinden incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yeni Ekonomik Coğrafya, Yığılma Ekonomileri, Kentsel Saçaklanma, Küresel Şehir, Sanayi Desantralizasyonu, İstanbul Ekonomisi

ABSTRACT

AGGLOMERATION ECONOMIES APPROACH: A STUDY ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF ISTANBUL

The concept of space is considered important due to the necessity of economic activities taking place in a specific location. However it is acknowledged that the emphasis of geographical/regional aspects had been limited in the neoclassical economic literature. Even though there had been some economic studies which prioritize space since the early 19th century, The New Economic Geography approach, pioneered by Paul Krugman (1991), has gained prominence in the economic literature over the last 30 years. While economic activities in the world are not distributed homogeneously, significant differentiation can be observed in the development and growth of the regions. New Economic Geography approach evaluates increasing returns of scale in imperfect competition and transportation costs valuable in terms of explaining this regional differentiation. On the other hand, presence of the agglomeration economies, which were firstly defined by Alfred Marshall (1890), are emphasized in the models explaining the regional differences. Agglomeration economies represent all the benefits resulting from the proximity of firms and people. The mechanism of agglomeration economies could be classified into four groups based on sharing, matching, learning and amenity value.

Istanbul, which has been considered an important center throughout the history thanks to its geopolitical location, did not encounter any significant change in population from the establishment of Republic until 1950. Due to impact of the change in economic policies, an intense migration wave and urban sprawl occurred in Istanbul. With the impact of the neoliberal policies starting from 1980, Istanbul has been aimed to be transformed into a global city. In order to effectuate this goal, policies like decentralizing the industry to outer periphery and urban transformation, have been applied. In line with the global city transformation purposes on Istanbul, it is aimed to create an agglomeration economies for specialized service sectors in the center of the city and the industries in the outer periphery. However, unlike the global cities around the world, deindustrialization goal of Istanbul wasn't successful. On the other hand, somehow economic actors have to be in Istanbul due to the city's advantages. The development of geographic concentration that occurred in Istanbul after 2004 due to the policies, has been examined through various indicators.

Keywords: New Economic Geography, Agglomeration Economies, Urban Sprawl, Global City, Decentralization of Industry, Economy of Istanbul

ÖNSÖZ

İş hayatında aktif bir şekilde yer alan bir çalışan olarak aynı esnada bu tezi tamamlayabilmek benim için önemli bir meydan okumaydı ve bunu başarabildiğim için gerçekten çok mutluyum. Yorumcu olduğu kadar öğretici de olan bu süreç benim için çok değerli bir deneyim oldu. Çalışmanın ilk hali ile şu anki hali kıyaslandığında bu denli büyük bir gelişimin olmasında yapıcı yorumlarıyla çok değerli bir katkısı olan tez danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Togan Karataş'a, bu süreçte desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen ailem ve arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Çok kıymetli bir konuya sahip olduğuna inandığım bu tez çalışmasının, literatüre ufak da olsa bir katkısı olmasını temenni etmekteyim.

Atacan Tanman

2023

İÇİNDEKİLER

Kısaltmalar	viii
Tablolar Listesi	ix
Şekiller Listesi	xi
Grafikler Listesi	xii
1. GİRİŞ.....	1
2. İKTİSATTA MEKÂN VE YIĞILMA EKONOMİLERİ	4
2.1. Mekânı Konu Alan İktisadi Yaklaşımlar ve Yeni Ekonomik Coğrafya.....	4
2.1.1. İktisadi Coğrafya	4
2.1.2. Bölgesel İktisat	6
2.1.3. Yeni Ekonomik Coğrafya.....	9
2.2. Yığılma Ekonomileri Kavramı	18
2.2.1. Yığılma Ekonomilerinin Mekanizmaları.....	20
2.2.2. Yığılma Ekonomilerinde Dışsallıklar ve Ölçek Ekonomileri.....	23
2.2.3. Yığılmanın Negatif Yönleri.....	29
2.3. Kent Kavramı, Kentleşme ve Sanayileşme	32
2.3.1. Kentsel Saçaklanma ve Çok Merkezli Metropolen Alanlar	35
3. TÜRKİYE’NİN 1923-2000 YILLARI ARASI İKTİSAT POLİTİKALARI.....	37
3.1. Türkiye’nin 1923-2000 Yılları Arasındaki İktisat Politikaları	37
3.2. Ana Hatlarıyla 1923-1930 Dönemi İktisat Politikaları.....	38
3.3. Ana Hatlarıyla 1930-1950 Dönemi İktisat Politikaları.....	39
3.4. Ana Hatlarıyla 1950-1960 Dönemi İktisat Politikaları.....	41
3.5. Ana Hatlarıyla 1960-1980 Dönemi İktisat Politikaları.....	43
3.6. Ana Hatlarıyla 1980-2000 Dönemi İktisat Politikaları.....	45

4. İSTANBUL'UN CAZİBE MERKEZİNE DÖNÜŞÜMÜ.....	47
4.1. Genel Özellikleriyle İstanbul.....	47
4.1.1. İstanbul Nüfusunun Cumhuriyet'in Kuruluşundan Günümüze Olan Gelişimi	48
4.1.2. İstanbul'un Mekânsal Gelişimi ve Kentsel Saçaklanma	50
4.1.3. İstanbul'un Ulaşım Avantajları	54
4.1.4. Bir Ticaret ve Turizm Merkezi Olarak İstanbul	56
4.2. İstanbul'da Sanayinin Desantralizasyonu ve Yığılma Ekonomileri	57
4.2.1. Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri	58
4.2.2. Teknopark.....	61
4.3. İstanbul'un Küresel Şehre Dönüşüm Vizyonu ve Yığılma Ekonomileri	62
4.3.1. İstanbul Finans Merkezi	64
4.4. İstanbul'un Deprem Riski ve Kentsel Dönüşüm	66
4.4.1. 1999 Gölcük ve Düzce Depremlerinin Etkileri, İstanbul ve Deprem.....	68
4.4.2. Kentsel Dönüşüm ve İstanbul.....	69
4.5. İstanbul ve Kentsel Yığılma	71
5. COĞRAFİ YOĞUNLAŞMA VE İSTANBUL	73
5.1. Coğrafi Yoğunlaşma.....	73
5.2. İstanbul'da Coğrafi Yoğunlaşma.....	74
5.2.1. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (Üretim Yöntemiyle–2009 Fiyatlarıyla).....	74
5.2.2. Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (USD)	75
5.2.3. Faaliyet Alanı (NACE Rev. 2) Bazında GSYİH Dağılımı	77
5.2.4. Sanayi Kuruluşları	80
5.2.5. Girişim Sayıları	80
5.2.6. Patent Başvuruları ve Tescilleri.....	80
5.2.7. Dar Tanımlı İşsizlik ve İstihdam	82
5.2.8. İhracat ve İthalat	84
5.2.9. Vergi.....	85

5.2.10. Elektrik Tüketimi.....	86
5.2.11. Alışveriş Merkezleri	88
5.2.12. Üniversite Sayısı.....	88
6. SONUÇ.....	91
KAYNAKÇA	96



Kısaltmalar

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
AR-GE	Araştırma Geliştirme
AVM	Alışveriş Merkezi
BBYSP	Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
Eİİİ	Elektrik İşleri Etüt İdaresi
EU	European Union / Avrupa Birliği
GFCI	The Global Finance Center Index / Küresel Finans Merkezi Endeksi
GNS	Genel Nüfus Sayımı
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
ISO	İstanbul Sanayi Odası
İİS	İthal İkameci Sanayileşme
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
JLL	Jones Lang LaSalle
KSS	Küçük Sanayi Siteleri
MAR	Marshall-Arrow-Romer
MTA	Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü
NAFTA	North American Free Trade Agreement / Kuzey Amerika Serbest Ticaret Antlaşması
OECD	The Organization for Economic Cooperation and Development / İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
OSB	Organize Sanayi Bölgeleri
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SPK	Sermaye Piyasası Kurulu
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TL	Türk Lirası
TMMOB	Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
USD	Amerikan Doları
vd.	Ve diğerleri
YEC	Yeni Ekonomik Coğrafya
YÖK	Yükseköğretim Kurulu
yy	Yüzyıl

Tablolar Listesi

Tablo 1: Yeni Ekonomik Coğrafya'daki Nesiller.....	16
Tablo 2: Coğrafi Yoğunlaşmayı Etkileyen Temel Kuvvetler.....	18
Tablo 3: İnsan Sermayesinin ve Yoğunluğuna Göre Çalışan Başına Ortalama Çıktı	21
Tablo 4: Dinamik Dışsallıkların Piyasa Tipi ve Yığılmanın Kaynağına Göre Karşılaştırılması	27
Tablo 5: Yerelleşme ve Kentleşme Ekonomilerinin Etkinliklerini Kıyaslayan Literatürdeki Çalışmalar.....	28
Tablo 6: Genel Nüfus Sayımlarına göre Türkiye ve İstanbul'un 1927-2000 Yılları Arası Nüfusu	48
Tablo 7: İstanbul İlçelerinin Yıllar İçerisindeki Nüfus Değişimi	50
Tablo 8: İstanbul'daki Aktif Teknoloji Merkezleri	61
Tablo 9: Doğal Afetlerin Yarattığı Etkilerin Hesaplanması: Bazı Tanımlamalar ve Kavramlar	67
Tablo 10: Mw=7,5 Deterministik Gece Senaryosu Bina Hasar tahminleri	69
Tablo 11: İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019 İstanbul ve İstanbul Hariç En iyi Şehir	71
Tablo 12: 2004-2021 Yıllarında İstanbul, Tekirdağ, Ankara ve Bilecik Kişi Başına Düşen GSYİH Sıralaması.....	76
Tablo 13: İstanbul ve Doğu Marmara'nın 2004, 2018 ve 2021 Yıllarında Faaliyet Alanına Göre GSYİH Dağılımı (%).....	78
Tablo 14: İstanbul'daki faaliyet alanlarına göre GSYİH'nin Türkiye Payı (%).....	79
Tablo 15: 2009-2021 Arası Türkiye ve İstanbul'daki Girişim Sayıları (%).....	80
Tablo 16: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul'da yapılmış Patent Başvuru Sayıları.....	81
Tablo 17: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul'da yapılmış Patent Tescilleri Sayıları.....	82
Tablo 18: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul'da İhracatın İthalatı Karşılama Oranı.....	85
Tablo 19: 2021 yılında İstanbul ve Türkiye'de Vergi Gelir Hesaplarının Kıyaslanması	86
Tablo 20: Türkiye ve İstanbul'un 2004-2021 yılları arasındaki Elektrik Tüketimi ve Oranı..	87

Tablo 21: Kullanım Yerlerine Göre Türkiye ve İstanbul'un 2004 ile 2021 yıllarındaki Elektrik Tüketimi Dağılımı (%)	87
---	----

Tablo 22: Ticarethane ve Meskenlerdeki Elektrik Tüketiminin İstanbul Payı	88
--	----

Tablo 23: Geleneksel Kuruluş Yıllarına ve Türlerine Göre Üniversite Sayıları	89
---	----



Şekiller Listesi

Şekil 1: Küreselleşme ve Teknolojik Gelişimin İktisadi Coğrafyayla Etkileşimi	6
Şekil 2: Von Thünen Arazi Kullanım Modeli.....	12
Şekil 3: Arazi kirası ve merkeze uzaklığın ilişkisi.....	13
Şekil 4: Weber'in Endüstriyel Lokasyon Teorisi.....	15
Şekil 5: Manchester'ın 1750 ve 1850'deki Şehir Planlaması.	33
Şekil 6: Uluslararası Finans Merkezlerinin Başarılarını Etkileyen Faktörler	65



Grafikler Listesi

Grafik 1: Maliyetlerin veya Faydaların Bir Fonksiyonu Olarak Yığılmanın Avantajları ve Dezavantajları.....	30
Grafik 2: İstanbul'un Genel Nüfus Sayımlarındaki Nüfus Payı (%).....	49
Grafik 3: ADNKS'de İstanbul ve Ankara Nüfus Payları 2007-2021 Yılları	50
Grafik 4: İstanbul ve Ankara'nın Nüfus Yoğunluklarının (km ² başına) Karşılaştırılması	74
Grafik 5: Üretim yoluyla hesaplanan Yıllık Zincirlendirilmiş GSYİH (2009 fiyatlarıyla) (%).....	75
Grafik 6: İstanbul'un Kişi Başına Düşen GSYİH USD 2004-2021	76
Grafik 7: İstanbul Kişi Başına Düşen GSYİH'sinin Türkiye'ye Oranı.....	77
Grafik 8: 2004-2021 İstanbul ve Türkiye'deki Dar Tanımlı İşsizlik Oranları (%).....	83
Grafik 9: 2004-2021 İstanbul İşgücü, İstihdam ve Dar Tanımlı İşsizlerin Türkiye Payı(%)..	83
Grafik 10: 2004-2021 Türkiye'nin İhracatında İstanbul'un Payı (%).....	84
Grafik 11: 2004-2021 Türkiye'nin İthalatında İstanbul'un Payı (%).....	85
Grafik 12: 2022 Yılında Üniversitelerin İstanbul ve Bölgelerdeki Dağılımı (%).....	89
Grafik 13: 2023 Yılında Birinci ve İkinci Öğretim Öğrencilerin İstanbul ve Bölgelerdeki Dağılımı (%).....	90

1. GİRİŞ

Dünyadaki ekonomik faaliyetlerin mekânsal olarak dağılımı homojen bir şekilde gerçekleşmemekle beraber bölgesel gelişmişlikler ve büyümeler birbirinden farklılaşmaktadır. Neoklasik iktisat literatürüne yapılan eleştirilerden biri de her iktisadi faaliyetin bir mekânda gerçekleşmek zorunda olmasına rağmen iktisatın mekân kavramıyla olan ilişkisinin yeterince dikkate alınmamasıdır. 19. yy'den itibaren mekânı konu alan çeşitli iktisadi çalışmalar olsa da özellikle mekân kavramı iktisatçıların ilgisini 20. yy'nin ikinci yarısından itibaren çekmeye başlamıştır. Özellikle son 30 yıllık süreçte ise Paul Krugman'ın öncülüğünde Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı oluşmuş, mekânın iktisat ile olan ilişkisi üzerine çalışmalar artmaya başlamıştır. Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımının ortaya çıkışından önce mekân ile ilişkili birçok çalışmanın bulunması ve Yeni Ekonomik Coğrafyanın geçmiş literatürden sıklıkla yararlanmasından dolayı tamamen “yeni” bir yaklaşım olarak değerlendirilmez. Ancak Yeni Ekonomik Coğrafya'yı geleneksel mekân teorilerinden ve iktisadi coğrafyadan ayıran temel husus, mekânsal ekonomiyi eksik rekabet koşullarında genel denge modeli üzerinden ele alabilmesidir. Paul Krugman, Yeni Ticaret Teorisi ve Yeni Ekonomik Coğrafya alanındaki katkıları sayesinde 2008 yılında Nobel Ekonomi Ödülü'nü kazanmıştır.

Paul Krugman'ın modelinde önem verdiği konulardan biri ise literatürde ilk kez Alfred Marshall (1890) tarafından tartışılan firmaların birbirine yakın olması sonucu oluşan tüm faydaları temsil eden Yığılma Ekonomileri'dir. Ancak şu belirtilmelidir ki Marshall, birbirleriyle benzer sektörde bulunan firmaların birbirlerine yakın konumlanması sonucu oluşan faydaları ifade ederken hatta bu konuyu dışsal ekonomiler olarak isimlendirirken zaman içerisinde literatür çok genişlemesine rağmen literatürde çoğunlukla dışsal ekonomiler ve yığılma ekonomileri eş anlamlı olarak kullanılmaktadır. Bununla birlikte Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımının mikroekonomik olgulardan yararlanarak oluşturduğu modellerinde taşıma/nakliye maliyetlerinin büyük bir önemi bulunurken Yığılma Ekonomilerinin yarattığı faydalar da geniş bir bakış açısıyla değerlendirmek kaydıyla taşıma maliyetlerinden tasarruflar olduğu belirtilmektedir. Literatürde Yığılma Ekonomileri, belli bir coğrafi sınırla kısıtlanmamakla beraber şehirlerin oluşumunun altında yatan ana sebep olduğu iddia edilmektedir. Tarih boyunca jeopolitik konumu sayesinde çok önemli bir merkez olan İstanbul'un Cumhuriyet'in ilanı sonrası iktisadi gelişiminin de bu bağlamda incelenmesi literatüre katkıda bulunabilir.

Cumhuriyet'in kuruluşundan 1950'ye kadar İstanbul'un nüfus payı azalırken 1950'den sonra iktisadi politikalarda yaşanan değişim doğrultusunda İstanbul'da hızlı bir sanayileşme yaşanmış ve nüfusu ciddi bir anlamda artmış, kentsel saçaklanma yaşayarak “azman kent”e dönüşmüştür. Kentin

tarihsel merkezinin dışında başlayan bu kaçak yerleşmeler zaman içerisinde şehrin genişlemesine sebep olmuştur. 1980 sonrası süreçte 24 Ocak Kararları'nın etkisiyle Türkiye'de neoliberal politikaların ve küreselleşmenin etkisi iyice hissedilemeye başlarken İstanbul'a bu doğrultuda küresel şehir olma vizyonu biçilmiştir.

Uygulanan stratejilerde hem bu “azman kent”in mekânsal politikalar aracılığıyla ehlileştirilmesi hem de ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi gayesi bulunmaktadır. Bu doğrultuda özellikle ağır sanayinin kentin dış çeperine yönlendirilmesi amacı yatarken şehrin merkezinin ise küresel şehir olma vizyonu ile finans sektörü başta olmak üzere uzmanlaşmış işgücünün bulunduğu bir şehre dönüşümü amaçlanmıştır. Ancak küresel şehre dönüşme amacı bulunan İstanbul, Londra ve New York gibi küresel şehir örneklerinin aksine yeterince sanayisizleşemediği görülmektedir. Uygulanan politikalarda yığılma ekonomilerinin örnekleri görülmekle beraber Yeni Ekonomik Coğrafya'nın bölgesel yığılmaların oluşumundaki bütün sebeplerin barındığı sürekli sermayeyi ve yatırımı kendine çekmeye çalışan bir şehre dönüşmüştür. 1950'lerden itibaren İstanbul'un yüksek göç alması sonucu oluşmuş çalışan havuzunun varlığı, kentin ulaşım ile teknolojik altyapı avantajları, ayrıca sahip olduğu tüketim dışsallıklarıyla İstanbul, Türkiye'deki bütün şehirlere karşı eksik rekabetle farklılaşmıştır. Var olan bölgesel avantajlar sektör ayırt etmeksizin bütün firmaların İstanbul'da bulunmalarını birnevi zorunlu kılmaktadır. Bu durumun sonucunda da ülkenin ekonomik, sosyal ve birçok açıdan İstanbul'a olan bağımlılığı devam etmiştir. Bununla birlikte, 1999 Gölcük ve Düzce Depremleri'nin İstanbul ve çevresinde yarattığı yıkımın göz ardı edilmemesi ve beklenen İstanbul Depremi'nin gerçekleşmesi durumunda ülke ekonomisinin bu bölgeye olan bağımlılığı göz ardı edilmemelidir. Ancak 2000 sonrası uygulanan deprem riski gerekçelendirilerek rantın öne çıktığı soylulaştırma amacı güden mekânsal politikaların yarattığı problemler, İstanbul'un iktisadi gelişimi açısından önemlidir.

Bu çalışmanın ilk amacı, İstanbul'un Cumhuriyet'in ilanından itibaren gelişimi ve cazibe merkezine dönüşümüyle, son 30 yılda literatürde öne çıkan Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı ve Yığılma Ekonomileri literatürü ile beraber değerlendirilebileceği bir bağlam yaratabilmektir. İkinci amacı ise iktisadi tercihlerin sonucunda ülkenin yüzölçümünün sadece %0.7'sini oluşturan ve deprem riskine sahip olan cazibe merkezi İstanbul'da ki coğrafi yoğunlaşmanın gelişimini inceleyebilmek ve ülke ekonomisinin İstanbul'a olan bağımlılığını vurgulayabilmektir.

Çalışmanın birinci bölümünde mekân unsurunun vurgulandığı iktisadi literatür genel anlamda tanıtılacak olup Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımının ortaya çıkış süreci ve geleneksel iktisadi coğrafyadan hangi yönlerinin ayrıştığı belirtilecektir. Bununla birlikte Krugman'ın (1991) temel merkez-çevre modelinde coğrafi yoğunlaşmaya sebebiyet veren merkezci kuvvetler ile saçılmaya sebep olan merkezkaç kuvvetler değinilecektir. Ardından hem çalışmanın konusu olan hem de merkezci

kuvvetlerden biri olan Yığılma Ekonomileri kavramının literatürü derlenecek, hangi mekanizmalardan yararlandığı, araştırmacıların bu faydalar üzerine oluşturdukları sınıflandırmalar ve oluşabilecek olumsuz sonuç belirtilecektir. Bununla beraber kentleşme ile sanayileşme olgularıyla kentsel saçaklanma kavramı tanıtılacaktır. Çalışmanın ikinci bölümünde ise İstanbul'un iktisadi gelişiminin yorumlanabilmesi için bu konuda uzmanlaşmış araştırmacıların kaynaklarından yararlanılarak Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren Türkiye'nin uyguladığı iktisadi politikalar ana hatlarıyla ele alınacaktır. Üçüncü bölümde İstanbul'un iktisadi nüfus ve mekânsal olarak gelişimi ve cazibe merkezine dönüşümünün yığılma ekonomileriyle ilişkili uygulamaları incelenecektir. Bu bölümde özellikle kamu ve kamuyla işbirliği içerisinde olan organizasyonlarının planlama ve değerlendirme işlevi gören organlarının raporlarından yararlanılacaktır. Bununla birlikte cazibe merkezine dönüşen İstanbul'un sahip olduğu deprem riski ve kentsel dönüşüm süreçleri hakkında uzmanların değerlendirmeleri paylaşılacaktır. Çalışmanın dördüncü kısmında ise coğrafi yoğunlaşma kavramına değinilecek ve 1980'den beri benimsenen neoliberal iktisadi anlayış, küresel şehir vizyonu ve 2000'lerde küresel şehrin inşasının hayata geçirilmeye başlamasıyla bu dönüşümün İstanbul'a olan coğrafi yoğunlaşmayı nasıl etkilediği 2004-2021 yılları arasında incelenecektir. Bu bölümde kullanılan veriler ağırlıklı olarak TÜİK'ten sağlanacak olmakla beraber bazı göstergeler için kamu ve özel kuruluşların oluşturdukları raporlardan yararlanılacaktır.

2. İKTİSATTA MEKÂN VE YIĞILMA EKONOMİLERİ

2.1. Mekânı Konu Alan İktisadi Yaklaşımlar ve Yeni Ekonomik Coğrafya

İnsan ile çevre arasında kurulan ilişkinin mekânsal niteliğinden dolayı mekân kavramı, pek çok farklı bilim dalının araştırma konusu olmuştur. Neoklasik iktisat literatürü çerçevesinde iktisadi faaliyetlerin gerçekleştiği bir mekân bulunsada coğrafi ve bölgesel unsurlara yeterince yer verilmediği görülmektedir. Ancak her bir ekonomik faaliyetin belli bir mekânda yapıldığı ve bu mekânların sosyokültürel bir olgu olduğu düşünüldüğünde mekânın insanla ilişkisi, sürekli değişim gösteren karmaşık bir yapı oluşturur. Bu bakımdan, mekânsal iktisat, ekonomik faaliyetlerin mekân ile olan ilişkisinden süregelen bu karmaşık yapıyı incelemektedir. (Eser, Lecuna 2017: 138).

“Konum”, “ulaşım” ve “arazi” bileşenlerinden yararlanan mekânsal iktisat, taşıma maliyetlerinin teknolojik gelişmeler doğrultusunda giderek azalmasına rağmen ekonomik aktivitelerin mekânsal boyutta eşit bir şekilde dağılmaması, ülkeler içinde oldukça büyük bölgesel farklılıkların mevcudiyeti ve ölçek olarak değişkenliği gibi pek çok konuyu ele almaktadır. (Proost, Thisse 2019: 575-576). Ekonomik aktivitelerin belli bölgelerde yoğunlaşması birçok farklı coğrafi ölçekte gözlemlenebilmektedir. Küresel ölçekte bir örnek olarak NAFTA, EU ve Doğu Asya bölgeleri 1980’lerde dünya gayrisafi yurtiçi hasılasının (GSYİH) %70’ini oluştururken 2000’lerde bu bölgeler dünya GSYİH’sindeki payı %83’e yükselmiş ve ekonomik aktivitelerin bu bölgelerdeki yoğunlaşması artmıştır (Fujita, Mori 2005: 378).

Paul Krugman (1991) öncülüğünde başlatılan “Yeni Ekonomik Coğrafya” yaklaşımı, analitik bir çerçevede coğrafi mekanlarda oluşan ekonomik yığılmaların oluşum sürecini açıklamaya çalışmaktadır. Yeni Ekonomik Coğrafya, yığılmaların mekansal dağılımını mikroekonomik olgulardan yararlanarak genel denge modeli üzerinden açıklayarak geleneksel mekân teorilerinden ve ekonomik coğrafyadan ayrılmaktadır (Fujita, Mori 2005: 379-380). Bu yüzden, çalışmanın bu kısmında mekânı ele alan iktisadi literatür ve Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı genel bir çerçevede incelenecektir.

2.1.1. İktisadi Coğrafya

İktisadi coğrafya kavramı geniş manada, çeşitli ekonomik faaliyetlerin farklı coğrafi özellikleri baz alan ilişkisel dinamiklerini açıklamak ve bu ilişkideki farklı mekansal ölçekleri teorik ve kimi zaman ampirik olarak yorumlaya çalışan önemli bir beşeri coğrafya alt alanı olarak tanımlanabilir (Barnes 2009: 315). Daha önce yalnızca coğrafi dağılımın iktisadi yönünü hesaba katan bir bakış açısı olarak yer alan iktisadi coğrafya on dokuzuncu yüzyılın sonlarından itibaren hem Batı Avrupa’da hem de

Amerika Birleşik Devletleri'nde kurumsallaşmış bir yapıya bürünerek beşeri coğrafyanın bir dalına dönüşmüştür.

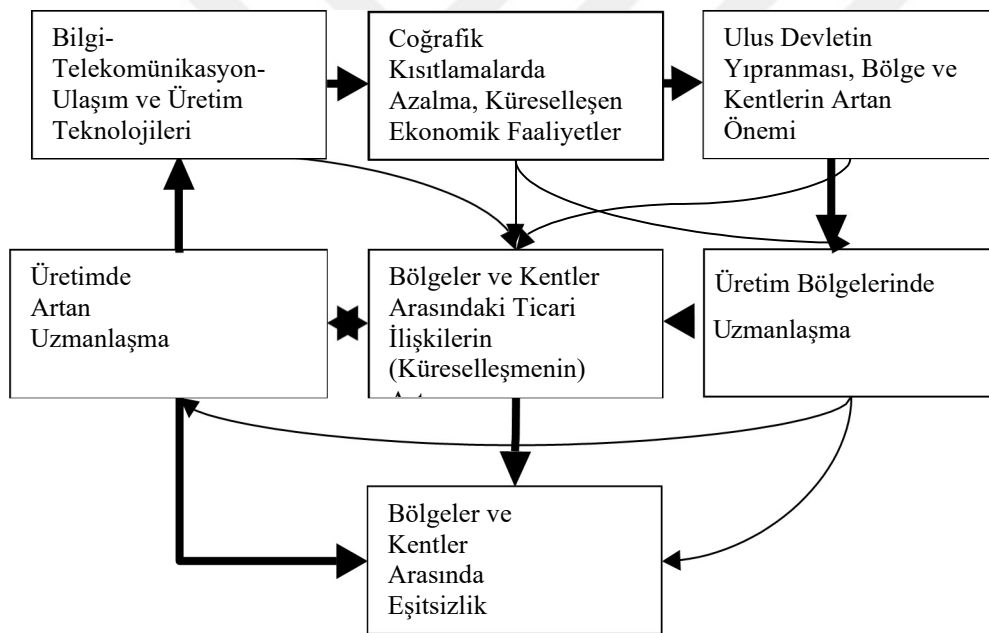
İktisadi coğrafyanın iktisat bilimindeki etkileri ve bu disiplinle olan bağlantıları uzunca süre yüzeysel bir seviyede kalmıştır. On dokuzuncu yüzyıldaki iktisat bilimiyle karşılaştırıldığında, iktisadi coğrafyanın görece daha ampirik temelli yaklaşımlara sahip olması, bölgesel vaka çalışmasına dayalı çalışmaların sıklığı, ilgili teorilerin ve modellerin daha soyut olması ve coğrafi özelliklerin etkisini temel bir etken olarak tutulması iktisadi coğrafya ve iktisat alanlarının etkileşiminin nispeten daha geç olmasının nedenlerini göstermektedir (Martin 1994: 33-36). Bir disiplin olarak on dokuzuncu yüzyılın sonlarında beliren iktisadi coğrafya kimi zaman ticari coğrafya olarak da adlandırılmış, devletlerin temsilcilerine pratik coğrafi bilgi sunması ve bu bilgilerin endüstriyel gelişimde nasıl kullanılacağına dair bir bakış açısı sağlamıştır. Özellikle, haritaların ve tabloların yer aldığı bu çalışmalarda, sömürgecilik çağındaki coğrafya bilgisinin öneminin ve o dönemden itibaren gerçekleşen iktisadi dönüşümde coğrafyanın rolünün açıklanması temel amaç olmuştur (Barnes 2009: 316).

Avrupa'daki endüstriyel gelişmelerde doğal kaynakların coğrafi dağılımlarının incelenmeye başlanmasıyla ekonomik coğrafyanın önemi giderek artmıştır (Topçuoğlu 2016: 102). Ekonomik coğrafya, bir yüzyıla yakın bir süredir bir alt disiplin olarak var olmasına rağmen ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana iktisat bilimi tarafından önemli biçimde şekillendirilebilmiştir (Kaygalak 2020: 2-3). Bununla birlikte, 1980'lerin ortalarına gelindiğinde, ekonomik coğrafya, endüstriyel yerleşim dinamiklerine ve genelde homojen olmayan bölgesel kalkınma sürecine odaklanan bir yaklaşım etrafında organize edilmiş ve bu yüzden, istikrarlı ve iyi yapılandırılmış bir akademik çalışma alanı olarak kendini göstermiştir (Martin 1994: 21).

1950'lerin sonlarından itibaren iktisadi coğrafyada "sayısal devrim" gibi kavramlar ortaya çıkmış ve bu süreçte "mekansal bilim" hem ekonomik coğrafyanın hem de iktisatın bir konusu haline gelmiştir. Genellikle neoklasik ekonomiden ilham alan teoriler matematiksel modeller de kullanılarak daha nicel bir coğrafi ekonomi yaklaşımı uygulanmaya çalışılmış ve bu nicel teknikler iki ayrı disiplinin birbirini yoğun bir şekilde etkilemesiyle sonuçlanmıştır (Kaygalak 2017: 347).

Küreselleşmenin 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren giderek karmaşık bir yapıya bürünmesi ile teknoloji ve bilişimdeki önemli gelişmeler, artık mesafenin ve lokasyon ilişkisindeki önemin giderek azaldığı düşüncesini doğurmuştur. Ancak, küreselleşmeye birlikte ülkeler arasındaki mesafenin önemi mütemediyen azalırken özünde coğrafyanın ve konumun bu sistemde nasıl daha efektif bir şekilde kullanılabileceği anlayışı varlığını korumuştur. Örneğin, üretim, ticaret, istihdam gibi ekonomik faaliyetlere ilişkin faktörler hem ülkeler içinde hem de uluslararası düzlemde pek de eşit olmayan bir şekilde gerçekleşirken küreselleşmenin çeşitli bölgelerdeki etkisine odaklanılarak bu ülkelerin küresel

sistemdeki konumlarından nasıl daha efektif bir şekilde faydalanılacağı sorusu önem kazanmıştır (Marin 2004: 20-21). Ayrıca, teknolojik gelişmeler sayesinde üretim mekanizmalarında artan uzmanlaşma ve dağıtımda ulaşım ve nakliye maliyetlerindeki düşüş küresel ekonomideki önemli gelişmelerdir. Bu gelişmeler, bölgeler arasında farklı uzmanlaşma alanları yaratarak ekonomik faaliyetlerin giderek küresel ölçekte bir örgütlenme yapısına ulaşmasını sağlamış ve sektörlerin daha geniş coğrafi alanlara etki etmesine neden olmuştur. Aşağıdaki Şekil 1’de küreselleşme, uzmanlaşma ve coğrafi eşitsizliklerin birbirleriyle olan etkileşimi gösterilmektedir. Telekomünikasyon ve taşıma konusundaki teknolojik gelişmelerin etkisiyle coğrafi kısıtlamaların azalması ekonomik faaliyetlerin küreselleşmesine imkan sağlamıştır. Küreselleşme, belli bölge ve kentlerin öneminin artmasına etki ederken bu bölge veya kentlerin uzmanlaşmasını beraberinde getirmiştir. Uzmanlaşma ise hem teknolojik gelişmelerin hızlanmasına hem de kentler arasındaki bölgesel eşitsizliklerin artması üzerine bir döngü yaratmaktadır (Marin 2004: 22-23).



Kaynak: (Marın 2004: 23)

Bölgesel iktisat, idari bölge düzeyindeki ekonomik değişimleri incelemekle birlikte piyasanın işleyiş analizine “mekân” boyutunu dahil eder. Talep oluşumu, üretim kapasitesi, çıktı seviyesi ve gelişimi, büyüme oranları ve gelir dağılımının yanı sıra bireylerin ve firmaların yer seçimlerini açıklayan ekonomik eğilimlerle ilgilenir (Hoover, Giarratani 2020: 12-13). Bölgesel iktisadın önemli amaçlarından diğeri, eşit olmayan kaynak dağılımı koşullarında ekonomik mekanizmaları organize eden ve yorumlayan mantıksal şemalar, yasalar ve modeller sağlamaktır. Bu, analize bir değişken olarak

mekânın önemli bir etken olduğu durumları kapsamaktadır. Bu bakımdan, bölgesel iktisat, firmaların ve bireylerin yer seçimlerini hangi ekonomik mantığın belirlediği, hangi ekonomik eğilimlerin bölgesel sistemlerin yapılanmasını açıkladığı ve neden bazı alanların diğerlerinden daha gelişmiş olduğu gibi temel soruları yanıtlamaya çalışır (Capello 2008: 747).

Bölgesel iktisat literatürünü oluşturan teoriler; kuruluş yeri teorileri ve bölgesel büyüme ile kalkınma teorileri olarak ikiye ayrılmaktadır. Kuruluş yeri teorileri, yirminci yüzyılın başında geliştirilen ve faaliyetleri mekansal olarak farklılaşmasını açıklayan ekonomik mekanizmalarla ilgilenen bölgesel iktisadın en eski çalışma alanlarından biridir. Firmaların ve bireylerin yer seçimlerine odaklanarak mekansal dağılımlardaki eşitsizlikleri ele alır. Bölgesel büyüme ise, ekonomik büyümenin mekansal boyutlarını bölgesel gelir dağılımıyla birlikte incelemektedir. Bu kategorilerin her ikisinin de mikro ve bazı durumlarda makro ekonomik temelleri vardır ve geleneksel olarak statik bir yaklaşım benimseme eğilimindedirler. Ancak, yer seçimlerine ve ekonomik büyümeye odaklanmaları açısından farklılık göstermektedir (Capello 2015: 2-3).

2.1.2.1. Kuruluş Yeri Teorileri

"Kuruluş yeri" teorileri, bölgesel iktisattaki en eski ve en geleneksel teoriler grubu arasındadır. Bu teorilerin, iktisatçıların ve coğrafyacıların ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımını ve onları etkileyen faktörleri incelemeye başladıkları yirminci yüzyılın başlarında ortaya çıktığı düşünülmektedir. İnsanların ve ekonomik aktörlerin seçimlerini ekonomik bir perspektiften ele alarak yalnızca kuruluş yeri teorisi açısından değil, aynı zamanda mekansal dağılımlarındaki eşitsizliklerin analizi de konu olarak yer almaktadır (Krugman 2011:2).

Bu teorilerin arkasındaki ana fikir, farklı yerler arasındaki fiziksel mesafe ve ulaşım maliyetlerinin, ekonomik faaliyetlerin nerede konumlandığını belirlemede çok önemli bir rol oynamasıdır. Bunlara göre, firmalar ve bireyler ekonomik faaliyetlerini oluştururken kaynak, üretim ve pazar arasındaki ulaşım maliyetlerinin en düşük olduğu ve diğer ekonomik birimlere yakınlığın en yüksek olduğu konumlara yerleştirmeyi seçeceklerdir (North 1955: 244).

Böylece, "kuruluş yeri" teorileri, mekânı, mesafesi ve bağlanabilirliği ile karakterize edilen "fiziksel-metrik" bir varlık olarak görme eğilimindedir. Kuruluş yeri teorilerinin temel katkılarından biri mekansal iş bölümü kavramını öne çıkarmasıdır. Bu kavram, farklı bölgelerin, konum ve kaynaklar açısından karşılaştırmalı avantajlarına dayalı olarak ekonomik aktörlerin farklı ekonomik faaliyet türlerinde uzmanlaştığını öne sürmektedir. Örneğin, bol miktarda doğal kaynağa sahip bölgeler birincil üretimde uzmanlaşabilirken, iyi ulaşım bağlantılarına sahip bölgeler imalat veya hizmetlerde uzmanlaşabilir. Fiziksel uzaklık ve ulaşım maliyetlerine odaklanmalarına rağmen, "kuruluş yeri"

teorileri, yer seçimlerini etkileyebilecek diğer faktörleri göz ardı etmez. Örneğin, vasıflı işgücünün mevcudiyetinin, sermayeye erişimin veya hükümet politikalarının da ekonomik faaliyetlerin nerede konumlandığını belirlemede rol oynayabileceğini kabul etmektedir. Ancak bu faktörler, mekânın fiziksel-metrik özelliklerine göre ikincil etken olarak görülmektedir (Capello 2015: 3-4).

"Kuruluş yeri" teorilerinde bir diğer önemli kavram da mekânsal dengedir. Bu kavram, ekonomik faaliyetlerin, yerin maliyet ve faydalarını dengeleyecek şekilde kendilerini mekansa uzayda dağıtma eğiliminde olacağı fikrini ifade eder. Diğer bir deyişle, iki yer arasındaki ulaşım maliyetleri artarsa, ekonomik faaliyetler maliyetlerin daha düşük olduğu başka yerlere kayma eğilimi gösterecektir (Glaeser 2004: 4-5).

2.1.2.2. Büyüme ve Kalkınma Teorileri

Bölgesel iktisadın diğer yönü, bölgesel büyüme ve kalkınma teorileridir. Bu teoriler, büyüme ve ekonomik kalkınmanın neden yerel düzeyde gerçekleştiğini, gelir eşitsizliklerinin neden ortaya çıktığını ve bölgesel düzeyde ekonomik büyümeyi hangi faktörlerin belirlediğini incelemektedir. Bu bakımdan, bölgeler arası farklılıkları azaltmaya odaklanan bölgesel ekonomik büyüme ve kalkınma teorilerinin gelişimi bölgesel eşitsizliklerin öne çıktığı 1950'lerden itibaren hız kazanmıştır (North 1955: 245-246).

Bölgesel büyüme sınırları kavramı, mekânsal ekonomi ve iktisadi coğrafyanın ilgi konusu olmuştur. Bölgesel ekonomi, ekonomik büyüme ve kalkınmanın neden yerel düzeyde gerçekleştiğini anlamayı amaçlayan bir çalışma alanı olarak bölgeler, iller, şehirler veya belirli ekonomik özelliklere sahip alanlar gibi ulus altı sistemlerin ekonomik faaliyetleri geliştirme, yatırım çekme ve kalkınma için koşullar yaratma yeteneğini de analiz eden bir yapıya sahiptir. Bu bakımdan, bölgesel ekonomik kalkınma, yerel bir ekonomik sistemin kaynaklarını verimli ve yaratıcı bir şekilde kullanarak küresel ekonomide belirli ve uygun bir rol bulma ve sürdürme becerisini ifade eder. Bu, karşılaştırmalı veya mutlak avantajlardan yararlanarak ulusal ve uluslararası ekonomik sistemin talep ettiği mal ve hizmetlerin üretilmesini de içermektedir (McCann, Van Oort 2019: 8-10).

Bölgesel büyüme teorileri, yirminci yüzyılın ortalarında, konum teorisinin fiziksel-metrik yaklaşımından tamamen farklı bir mekân kavramı kullanarak ortaya çıkmıştır. Bu yeni mekân kavramı, mekânı soyut ve içsel bir birim olarak görme eğilimindeydi. Coğrafi alan, büyük ölçüde idari birimlerle eşleşen sınırlı fiziksel-coğrafi büyüklükteki alanlara, yani bölgelere bölünmüştü. Bu bölgelerin, üretim faktörlerinin hareketine belirgin dışa açıklık ile karakterize edildiği bir yapıda olduğu düşünülmekteydi. Bu yeni mekân anlayışı, yerel büyüme olgusunu yorumlamak için makroekonomik modellerin kullanılması eğilimini sağlamıştır. Ancak, bu yaklaşımlar yerel yakınlığın avantajlarını göz ardı ederek

bölgelerarası yığılma mekanizmasını dışlamayı ve bölgeler arası eşitsizlikleri üretimin belirleyicileri olarak varsaymasını içeriyordu (Capello 2009:11-12). Bunlardan bazı yaklaşımlar büyümeyi bir çıktı ve istihdamdaki kısa vadeli bir artış olarak tanımlarken, diğerleri büyüme yolunu daha yüksek bireysel refah seviyeleriyle ilişkili çıktıdaki uzun dönemli bir artış olarak tanımlamıştır. (Capello 2019: 25-26).

Neoklasik bölgesel büyüme teorisi, ihracata dayalı teori ve bölgeler arası ticaret teorisi, bu mekân anlayışını benimseyen teorilerin örnekleridir. Bu teoriler, makroekonomi, neoklasik ekonomi, kalkınma ekonomisi ve uluslararası ticaret ekonomisi dahil olmak üzere 1950'ler ve 1960'larda ana akım ekonominin çeşitli dallarından geliştirilmiştir. Bu yaklaşımlardaki mekân anlayışı, bölgesel kalkınmanın daha çok iktisadi unsurlarını vurgulasa da ekonomik büyüme ve kalkınmayı yönlendirmede bölgeler arası yığılma, konum teorisi ve yerel yakınlığın önemini göz ardı ettiği için sınırlamaları olduğu düşünülmüştür (Capello 2011: 13; Ören 2022:22).

2.1.3. Yeni Ekonomik Coğrafya

Belli coğrafi özelliklere sahip olan bölgelerin diğer bölgelere göre daha avantajlı olabileceği bilinen bir durumken artan bölgesel dengesizlikler ve bu olumsuz durumun nedenlerine olan ilgi son zamanlarda artmıştır. Bu doğrultuda Paul Krugman (1991)'in öncülüğünde başlayan Yeni Ekonomik Coğrafya (YEC) yaklaşımı, mekânların hangi özelliklerinden dolayı firmalar için ilgi çekici olduğunu ve bunun ekonomik yığılmaların oluşumuna etkisini incelemektedir (Topçuoğlu, Çalışkan 2016: 106-107). YEC'nin oluşumunda yirminci yüzyılın sonlarına doğru, küreselleşmenin de etkisiyle endüstriyel organizasyonlardaki değişimin büyümeyi sağlayan faktörleri ve ticari sistemleri nasıl etkileyeceği tartışılmış ve YEC yaklaşımının bu tartışmaların etkileşiminden doğduğu düşünülmüştür (Özdemir, Başkol 2010: 130-131).

YEC yaklaşımının temelinde dört temel yaklaşım ele alınır. İlk olarak mekânın ekonomik faaliyetle olan ilişkisi genel denge modelleri üzerinden açıklanmasıdır. İkincisi eksik rekabet koşullarında oluşan ölçeğe göre artan getirilerdir. Buna göre, ölçeğe göre artan getiri yaşanmadığı takdirde haneler üretimi sadece kendi tüketimleri için yapacağından, yığılmaların oluşabilmesi için eksik rekabette ölçeğe göre artan getiri gereklidir. Üçüncüsü ise taşıma/nakliye maliyetleridir. Son yaklaşımda, üretim faktörleri ve tüketicilerin hareketliliği yığılmalar için gerekli olduğu vurgulanmıştır (Fujita, Mori 2005: 380).

YEC, teorik ve metodolojik olarak önceki yaklaşımlara göre farklılaşma eğiliminde olan bir yaklaşım olarak kabul edilse de özellikle günümüzdeki bazı iktisatçıların bu kavramı iktisadi coğrafya kavramıyla birlikte ele alması karışıklıklar doğurabilmektedir. Bu yüzden, yeni ekonomik coğrafya

yaklaşımındaki bu anlam karmaşasını açıklamak gerektiği düşünülmüştür. Kaygalak (2017: 356)'da YEC ve iktisadi coğrafyanın günümüzdeki kullanışını şöyle verilmektedir:

“Birincisi, iktisatçıların neoklasik iktisadın rasyonel insan, denge teorisi, izotropik mekân gibi farklı varsayımlarını kullanarak, soyut modellemeler aracılığıyla mekânı günümüzdeki endüstriyel ekonomik yığılmalar ile kümelenmelerin açıklanmasında kullanan yaklaşımı ifade etmektedir (Krugman, 1991; Martin and Sunley, 1996). İkincisi ise daha çok coğrafyacıların benimsediği ve araştırma konuları, yaklaşımları ve metodolojileri ile geçmişteki Bölgesel ve Radikal Ekonomik Coğrafya yaklaşımlarından farklılaşan son çeyrek yüzyıldaki ekonomik coğrafya literatürüne gönderme yapmaktadır.”

Bu açıdan, YEC iktisadi coğrafyadaki geleneksel çalışmalardan temel olarak, küresel ticaret sisteminde büyümenin yığılma ekonomilerinin var olduğu bir süreçte ileri seviye modelleme stratejilerinin kullanılarak yaklaşması bakımından farklılık gösterir. Bu yüzden, yığılma ekonomilerini modeller gibi teknik araçlarla açıklama çabası bakımından bu yaklaşımın tamamen yeni olduğunu söylemek makul değildir. Ancak, değişen iktisadi yapıdaki bölgesel ve küresel anlamda farklı birimlerin ve aktörlerin hem var olan modellerle açıklanmasındaki sorunları göstermesi hem de iktisadi büyümeye bir alternatif sunması bakımından önceki yaklaşımlardan farklılaşabilmiştir (Yavan 2005: 125).

YEC yaklaşımının gelişiminde bölgesel iktisadın da bir rolü olduğu düşünülmektedir. Bu alanlarda çalışma yapan iktisatçılardan özellikle Von Thünen ve Alfred Weber iktisadi analizde mekânın önemini vurgulayan kişiler olarak yer almış ve bu iktisatçıların sunduğu modellerin YEC yaklaşımının gelişmesindeki rolü sıklıkla vurgulanmıştır (Özdemir, Başkol 2010:130). Örneğin, YEC yaklaşımına önemli katkılar sunan Fujita (2012: 910)'da Thünen'in tarımsal arazi kullanımına ilişkin teorik yaklaşımı, modern araçlar kullanılarak ve endüstriyel yığılma perspektifi dahil edilerek incelenirse YEC yaklaşımının bir prototipini ortaya çıktığını söylemiştir. Bu bağlamda, önce YEC yaklaşımında bir öncü olarak nitelenen bu iktisatçıların sunduğu teori ve modeller ele alınacak ve daha sonra Krugman'ın Merkez-Çevre Modeli incelenecektir.

2.1.3.1. Von Thünen'in Tarımsal Arazi Kullanım Modeli

İktisadi analizde mekânın önemini vurgulayan kişilerden biri olarak görülen Johann Heinrich von Thunen'in, yayımladığı eseri *İzole Devlet* (1826) YEC yaklaşımında bir öncü çalışma olarak kabul edilmiştir. Ayrıca, von Thünen iktisadi teoride konumun önemini vurgulaması bakımından 19.yy'daki iktisat biliminin teorik tartışmalarında ve ekonomik coğrafya teorileri üzerinde oldukça önemli bir etkisi olmuştur. Hatta kimi iktisatçılara göre Thünen'in endüstriyel yığılmaya işaret eden tarım arazisi ve kar

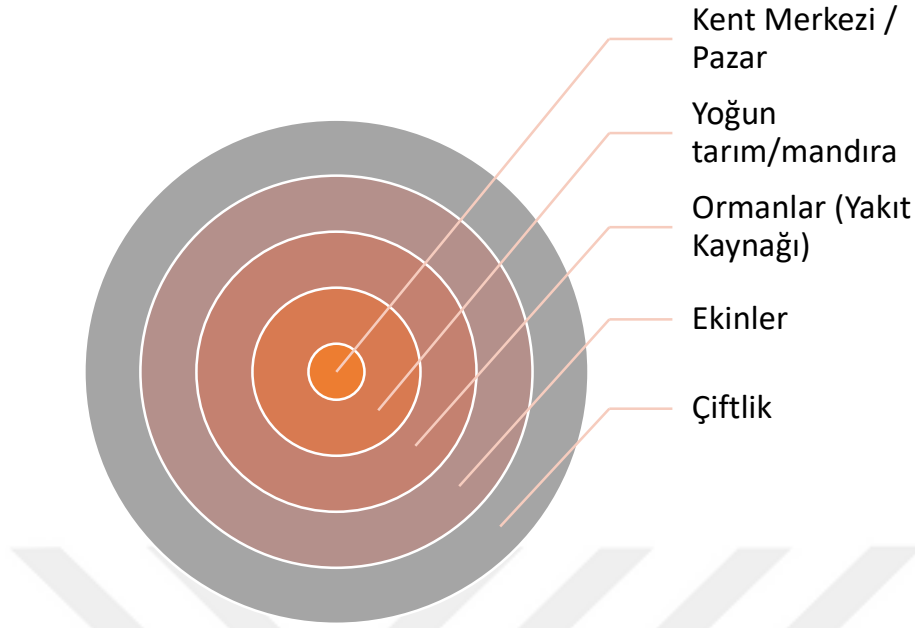
maksimizasyonu üzerine düşüncesi, yalnızca kendi zamanı için inanılmaz derecede gelişmiş olmakla kalmayıp, birçok açıdan bugün bile yeniliğini korumaktadır (Fujita 2012: 910).

Thünen bu eserinde (1826) çiftçilerin karı maksimize etmeye çalışırken tarımsal fiyatlar, arazi kullanımları ve mesafe arasındaki çok yönlü etkileşimi yöneten dinamikleri, en efektif şekilde nasıl kullanılabileceğine dair bir bakış açısı sunmaktadır. Bu bakımdan, nakliye maliyetlerinin önemi göz önüne alındığında, mahsullerin bir pazarın etrafında eşmerkezli bir şekilde düzenlenmesi ve lokasyon seçiminin buna göre şekillenmesi gerektiğini vurgulamıştır. Thünen'in tartıştığı konulardan bir diğeri, yüksek nüfuslu şehirlerde insanların yoğunlaşmasının efektif olarak nasıl sağlanabileceğiyle ilgilidir. Bir merkezi şehir, pazar ve çevresinde, fiziksel ve coğrafi özellikler bakımından ele alınmış, yalnızca tek bir ulaşım yönteminin hizmet verdiği ve çiftçilerin yaşadığı geniş bir ekilebilir arazi ovasının bulunduğu "izole bir devlet" tahayyül ederek bu merkez üzerinden bir bakış açısı sunmuştur (Thünen, 2009[1826]: 115-117; O'Kelly, Bryan 1996: 458; Fujita, Krugman 2004: 153-155).

Thünen'in yaşadığı dönemin tarımsal ve şehrsel koşullarını yansıtan bir şekilde ele aldığı bu izole devlette "izolasyon", "nakliye" ve "ulaşım" ve "arazi özellikleri" kavramları öne çıkmaktadır. İzolasyon, Thünen'in modelindeki en temel varsayım olarak yer alır. Bunda, dışarıyla çok az etkileşimi olan izole edilmiş durumdaki bir pazar vardır. Burada, üretim sürecinin sonunda meydana gelen çıktının daha çok yerel pazar için olduğu açıktır. İkinci varsayım, her yerde bulunan arazi özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Pazarı çevreleyen arazi genellikle benzer coğrafi özelliklere ve verimliliğe sahip bir mekandır. Thünen için diğer varsayımsal yaklaşım ise ulaşım konusudur. Ana yollar veya nehirler gibi önemli bir ulaşım altyapısının olmadığı ve çiftçilerin ürünlerini pazara atlar veya arabalar gibi görece ilkel taşıtlarla taşıdıkları varsayılmaktadır. Nakliye maliyetleri, pazara taşınan emtianın türüne ve bu yüzden de mesafeye bağlıdır (Thünen, 2009[1826]:133; Suntum, 2009:18; Fujita, 2012:911).

Tarımsal arazinin kullanımı, merkez şehir olarak verilen pazardaki üretkenlik konuma bağlı olarak ideal olabilecek bir yerde kira yoluyla maksimize etmeye çalışır (Şekil 2). Bu bakımdan, bir çiftçinin rolü, piyasa fiyatından elde edilecek gelirden nakliye ve üretim maliyetlerini mümkün oldukça minimuma indirerek karı maksimize etmek olarak yer alır. Bu yüzden, bahçivanlık veya süt üretimi gibi pazara yakınlıkla oldukça ilişkili olabilecek verimli faaliyetler veya yakacak odun gibi nakliye maliyeti yüksek olan hammaddeler pazarın yakınında bulunur (Fujita 2012:13-14)

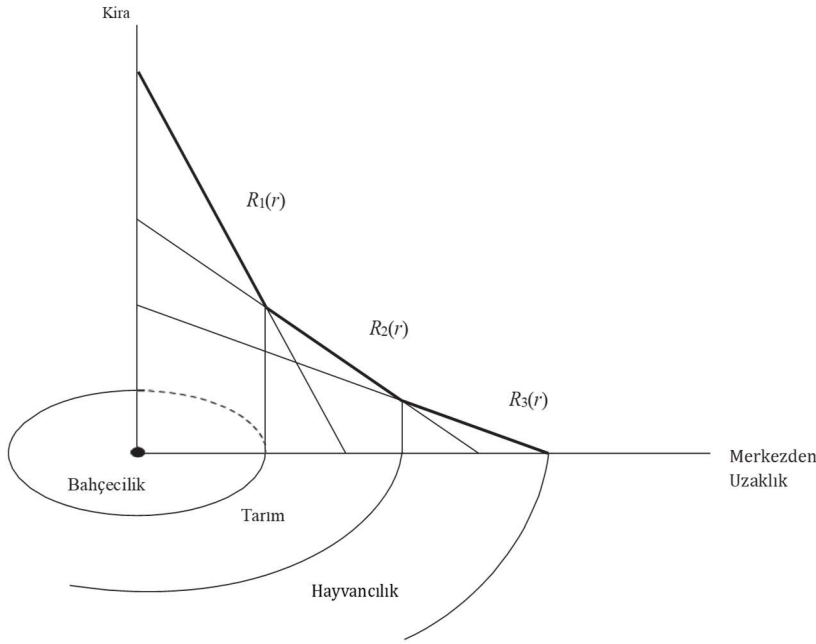
Şekil 2: Von Thünen Arazi Kullanım Modeli



Kaynak: (Malamis vd. 2016: 309)'dan uyarlanmıştır

Diğer deyişle Thünen tarafından sunulan bu tahayyül edilmiş izole devlet ortamında çiftliklerin pazardan uzaklığı, çiftçilerin ürünleri için aldıkları fiyatlar ve toprak kirası arasında farklı faktörler ele alınmıştır. Bunlardan, ilk iki faktör arasındaki ilişki görece daha belirgin olarak verilmiştir. Örneğin, bir çiftçinin belli bir mal birimi için elde ettiği gelir, onun piyasadaki fiyatından, nakliye ve diğer maliyetler çıkarılarak elde edilen olarak sunulmuştur. Ancak, bu noktada pazardan uzaklaştıkça nakliye maliyeti artmakta ve bu nedenle, herhangi bir ürün, pazarın hemen yakınında yaşayan bir çiftçi için, çok daha uzakta yaşayan bir çiftçiden daha büyük bir değeri temsil etmiştir. Üçüncü faktör olarak verilen arazi kirası bu bakımdan araziye yapılan yatırımın getirisi olarak da sunulmuştur. Diğer deyişle, buradaki arazi kirası, onun piyasaya göre konumuna bağlı olarak değişmektedir (Şekil 3). Burası etki alanı ve burada yaşayanlar bakımından küçükse tarım ürünleri sağlamak için şehrin çevresinde sadece küçük bir araziye ihtiyaç olduğunu savunmuştur. Ancak, yerleşme giderek genişledikçe ve tarım ürünlerine olan talep birçok nedenden dolayı arttıkça, daha uzaktaki arazilerin de ekim alanına katılması ve bunların taşınması sorunlarını tekrardan gözden geçirmeyi zorunlu kılmaktadır. Bu yüzden, zamanla bu dış bölgeden şehirlere nakliye maliyetinin artması sonucunda, tarım ürünleri için piyasa fiyatları bir yükselmeye gitmiştir (Grotewold 1959: 347-348).

Şekil 3: Arazi kirası ve merkeze uzaklığın ilişkisi



Kaynak: Fujita 2011: 19

2.1.3.2. Weber'in Endüstriyel Lokasyon Teorisi

Alman iktisatçı, sosyolog ve coğrafyacı Alfred Weber, 1909'da "*Sanayilerin Yeri Teorisi*"ni yayımlayarak, coğrafi ekonomi alanında süregelen lokasyon seçimi tartışmasını tarihsel bir perspektifle yeniden ele almıştır. Bu perspektif, özünde hem iş gücünün bölgelere dağılımı hem de nakliyeyi ele alan bir ekonomik yapıda, minimum maliyetin nasıl sağlanabileceği üzerinedir. Bu yüzden, Weber'in bu konuyu üç faktör üzerinden formüle ettiği söylenmiştir: malzeme endeksi, işçilik ve yığılma ekonomisi. Bu üç üretim faktörünü analiz ederek, bir firmanın fabrikalar, mağazalar ve benzeri diğer tesisler için en uygun coğrafi konumu elde ederek üretim yapması ve bu sayede girdi maliyetlerini en aza indirebileceği söylenmiştir. Bunun bir sonucu olarak ise zamanla yeni merkezlerin ve çevrelerin oluşmasına ön ayak oluşturacak yapının sağlanmış olması düşünülmüştür (Birkin, Wilson, 1986: 179-180).

Weber'in eserinde sunduğu girdi maliyetlerinin düşmesine yol açabilecek üretim faktörlerinden ilki malzeme endeksinin analizidir. Malzeme endeksi, üretim için gerekli ham maddelerin bir girdi olarak ağırlığının bitmiş ürünün ağırlığına oranı olarak verilmiştir. Bu malzeme endeksi, imalat tesisinin malzemenin kaynağına mı yoksa pazara mı yakın bir yere yerleştirmenin akıllıca olup olmadığını hesaplamak için bir formül görevindedir. İkinci üretim faktörü ise emek girdisidir. İşçiliğin daha az maliyetli olabileceği alanlar, bu yerlere olan mesafenin uzaklığını ve dolayısıyla maliyetini göstermiştir. İşçilerin diğer bölgelerdeki işçilerin kazandığı miktarın yalnızca bir kısmını kazandığı vasıfsız işgücü

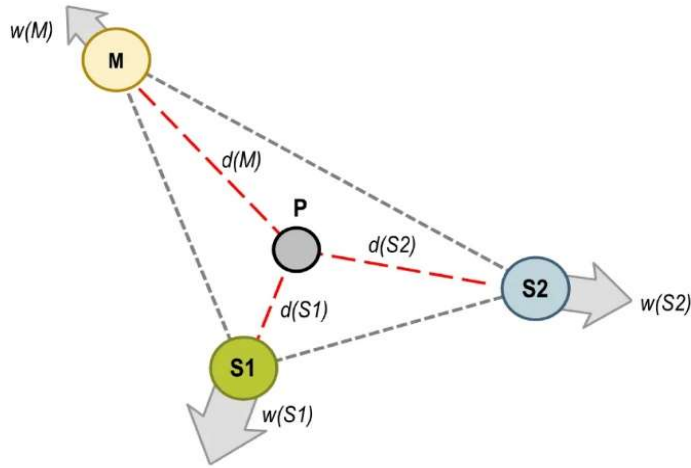
nakliye ücreti görece fazla olsa bile bazı durumlarda endüstriler için çekici olduğunu söylemiş ancak, bu ucuz emeğin yeri hem pazardan hem de hammaddelerin bulunduğu yerden uzak olması genel maliyete etki etmektedir. Diğer deyişle, bu ulaşımın fırsat maliyeti, ucuz işgücünün maliyetinden daha azsa, endüstriler ve firmalar bunu kendi avantajlarına göre kullanacaklarını düşünmüştür. Weber'in sunduğu üçüncü değişken ve üretim faktörü ise yığılma ekonomisidir. Ona göre, yığılma belirli bir sektördeki veya pazardaki çok sayıda firmanın genel merkezlerini -en azından operasyonel merkezlerini-, fabrikalarını ve diğer tesislerini planlanmış bir coğrafi alana yerleştirdiğinde mümkün olmaktadır. Bu kümelenmenin olduğu yerlerde her firmanın esas aldığı üretim şekli ve ürünler dışında diğer firmalarla entegre olabildiğini ve bu etkileşimden yeni biçimlerin bile doğabileceğini savunmuştur (Weber 1929[1920]: 127-129).

Weber'e göre endüstrilerin yığılması, farklı endüstriyel tesislere sahip birkaç endüstriyel kuruluşun, kümelenmiş bir mekansal noktada yerleşip faaliyet gösterme konusunda ancak karşılıklı olarak anlaşmaya varması durumunda verimli bir hal alabilir. Bu bakımdan, yığılma ekonomileri, aynı yere kümelenen tesislerin karşılıklı olarak çıkara sahip olduğunda anlam kazanmaktadır. Bu tasarruf, finansal hizmetler, kamu hizmetleri, yan sanayiler, vb. gibi faaliyetlerin sistemli bir şekilde oluşumunu ve ortak bir şekilde işleyişinin sonucu olduğunu da eklemiştir. Örneğin, malzemelerin ortak bir yolla alınması gibi kolaylıkların, ürünlerin büyük ölçekli pazarlama tesislerinde sunulmasıyla giderek daha fazla işletmenin kümelenmesine ve işletmeler arası bağlantıyı arttırarak bunlar arasındaki mal akışını da hızlandırabileceğini savunmuştur (Weber 1929[1920]:129-132).

Bu bakımdan, Weber bu üç değişkeni analiz ederek, bir firmanın nakliye maliyetlerini en aza indirmek için mükemmel bir denge oluşturmak ve bunu sistemleştirebilmek için geometrik bir alanın var olabileceği bir modeli teorik olarak gösterdiği söylenmiştir. Bu geometrik alan genellikle, üç faktörün hesaba katıldığı ve hammaddelerin materyal endekse göre yorumu, fabrikaların birbiriyle ilişkisinin ve pazarların konumlarını temsil ettiği bir üçgen içerisinde yer alır. Bu üç faktörün birleştiği nokta -ki bölgeye ve üretilen ürüne göre değişkenlik gösterebilir, genellikle amaçlanan en düşük maliyetli konumu temsil etmektedir (Şekil 4.).

Şekil 4'te İdeal konum olarak tahayyül edilmiş P noktasını bulmak için nakliye maliyetlerini en aza indirmek gerektiği gösterilmiştir. M pazarında satılacak ürünün toplamı $w(M)$ olarak verilmiş ve S1 ve S2'den gelen $w(S1)$ ve $w(S2)$ ton malzemenin bu M pazarına nasıl geleceği önem arz etmektedir. Buradaki en temel amaç ise, $d(M)$, $d(S1)$ ve $d(S2)$ olarak verilen mesafeleri göze alan bu farklı miktardaki ürünün en verimli fabrika yeri olarak verilen ideal P'yi bulmaktır (Rodrigue, 2020: 75).

Şekil 4: Weber'in Endüstriyel Lokasyon Teorisi



Kaynak: Rodrigue, 2020¹

Ancak, Weber'in sunduğu bu sistem yığılma ekonomileri bağlamında birçok varsayımı da beraberinde getirmektedir. Bu varsayımlarından en temeli, firmaların bir dizi hesaplama yoluyla toplam maliyetlerini en aza indiren bir yer seçecekleri varsayımdır. Yığılmanın gerçekleşeceği konum, pazardan oluşan dış etkilerin minimum olduğu izole bir bölgede ve pazarların önceden belirlenmiş sayıda ve işleyişte olduğu bir merkezde bulunur. Bu model aynı zamanda, hem alıcılar hem de tedarikçiler için çok sayıda firma ve müşteriye, küçük firmalara ve piyasa koşullarının eksiksiz bilgisine işaret eden tam rekabetin olduğu düzlemde var olabilir. Bu varsayımlar, Von Thünen'in detaylandığı tarımsal arazi kullanım modelinin arkasındaki koşullara oldukça benzemektedir. Örneğin, su kaynakları gibi çeşitli doğal kaynakların bu bağlamda her yerde bulunduğu varsayılırken; emek ve yakıt gibi birçok üretim girdisi ise belirli yerlerde mevcut olarak verilmiştir. (Rodrigue 2020: 76-77).

Ancak, Weber kendisinden önceki iktisatçılardan farklı olarak bu kümelenmenin ileriki dönemlerde başka sorunlara yol açabileceğini de göstermiştir. Bu bakımdan, “deglomerasyon” kavramını sunarak bunun ölçek ekonomileri meydana geldiğinde ele alınmasını gerektiğini savunmuştur. Firmaların kümelenmesi, bir coğrafi bölge için vergilerde artış, bölgede taşıma kapasitesinin üstünde bir yerleşme eğilimi vb. gibi olaylara yol açabildiğini savunmuştur. Bu yüzden, fırsat maliyeti, ilk etapta kümelemenin avantajlarını ortadan kaldırabilir. Bu bakımdan, deglomerasyon etkisinin de vurgulayarak Weber, endüstrilerin bir araya gelmesi ve yığılmasından gelen üretim maliyetlerindeki azalmanın geçici bir süreç olabileceğine de işaret etmiştir (Weber 1929[1920]: 134).

¹Rodrigue(2020)'de tartışılan Weber'in Endüstriyel Lokasyon Teorisi yazar tarafından (<https://transportgeography.org>) adresinde şekle dönüştürülmüştür.

2.1.3.3. Krugman'ın Merkez-Çevre Modeli

YEC yaklaşımında daha önceki iktisadi coğrafyaya atfedilebilecek modellerdeki genelleyicilikle sonuçlanan uzamsal analizde bölgesel farklılaşmanın rolü ve yığılmanın bu farklılaşmayla nasıl bir ilişki kurduğu da anlaşılmaya çalışılmıştır (Çalışkan, Kaya: 2015: 39; Topçuoğlu, Çalışkan 2016: 102). Bu bakımdan, YEC yaklaşımını durağan, yalnızca Krugman'a atfedilen ve bir bütünlükle ilerleyen bir yaklaşım olarak görmek çok doğru değildir. Aşağıdaki Tablo 1'de de görüldüğü gibi, 1990'ların başlarından günümüze kadar bu yaklaşım kendi içinde dönüşümlere uğramış, öndeki modellerden çok da belirgin bir şekilde ayrılmadığı için görece basit merkez-çevre modelinden, teknolojik değişim, dışsallık ve yayılım gibi faktörlerin hesaba katıldığı yeni bir modelleme stratejisine dönüşmüştür. Bu yüzden, bu yaklaşım yeni perspektiflerin ortaya çıkmasına da ön ayak olmuş ve günümüzde bile değişime ve gelişime açık bir halde iktisadi teoride kendine yer bulmaktadır (Çalışkan, Kaya 2015: 42).

Tablo 1: Yeni Ekonomik Coğrafya'daki Nesiller

1990ların başları (Birinci Nesil Modeller)	Krugman'ın ilk modeli ile Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımının ortaya çıkması. Ölçeğe göre artan getiriler, coğrafya ve yeni ticaret teorilerinin bir araya gelmesi ile oluşan basit merkez-çevre modeli
1990ların ortaları (İkinci Nesil Modeller)	Krugman'ın ilk modelinin geliştirilmesi; bölgesel kalkınma teorilerinde uygulanması, endüstriyel kümelerin ortaya çıkışı ve uluslararası ticarete coğrafyanın öneminin artması
2000li yıllar (Üçüncü Nesil Modeller)	Teknolojik gelişmelerin ve bilgi dışsallıklarının ve yayılımının modele eklenmesi, ampirik analizlerin başlaması ve politika önerilerinin geliştirilmesi

Kaynak: Martin (2011: 59)'dan uyarlayan Çalışkan, Kaya (2015: 42)

Bu farklı nesillere ayrılan perspektiflerin sunduğu modelleri derinlemesine incelemek Yeni Ekonomik Coğrafyayı ve onun yığılma ekonomilerine bakış açısını daha nitelikli olarak kavramamızda faydalı olacağı aşikâr olsa da tezin konusu ve kapsamı gibi pratik sebepler bakımından bu tezde yalnızca Krugman'ın geliştirdiği temel model üzerine bir inceleme sunulmaktadır. Yine de Krugman tarafından geliştirilen basit modelin 'yeni ekonomik coğrafya' denen bir şeyi doğurduğu ve yeni bir teorileştirme dalgasının ve (daha az ölçüde) ampirik çalışmanın ortaya çıkmasını teşvik ettiği kabul edilir (Krugman 1998: 7). Ancak, bu yaklaşımın eski yaklaşımlarla pek çok ortak noktası olduğu belirtilmiştir. Bununla

birlikte, yeni olarak nitelendirilebilecek bir takım ayırt edici özelliklerinin de vurgulanması gerekmektedir (Krugman 1991b: 483). Krugman (1998)'e göre Yeni Ekonomik Coğrafya'nın literatürde katkıda bulunduğu ayırt edici "yenilikler", modelleme anlayışında, ilkelerinde, teknik yöntemlerinde ve coğrafi dinamiklerde kendini göstermiştir.

Bu noktada, Krugman'ın tanımladığı bu yeniliklerin hangi motivasyonlardan kaynaklandığını, bu yaklaşıma temel olan modelleri ve iktisadi faaliyetlerde bunun nasıl bir karşılık bulduğu ele alınacaktır. Birçok ekonomik faaliyetin ve kurumların coğrafi olarak belirgin bir şekilde yoğunlaştığı birçok ülke için bir gerçektir. Buna rağmen ne ülke içindeki popülasyon ne de küresel ölçekteki popülasyona baktığımızda, tek bir büyük şehirde ya da ülkede yaşamıyoruz. Aynı zamanda dünya ekonomisi de her bir malın üretimini tek bir yerde yoğunlaştırmıyor. Bu yüzden, bu karmaşık dağılımı etkileyen faktörlerde coğrafi yoğunlaşmayı teşvik etme eğiliminde olan güçler ile yoğunlaşmada itici eğilimde olan güçleri Krugman "merkezcil" ve "merkezkaç" güçler olarak yorumlamış ve bunların arasında bir çekişme olduğunu söylemiştir (Krugman 1998: 7-8).

Tablo 2'de gösterildiği gibi sol tarafta merkezcil olarak nitelenen kuvvetler dışsal ekonomilerin üç temel kaynağıdır. Bu ekonomik yapıda büyük bir yerel pazar bulunur ve bu hem büyük pazarlara iyi erişimi olan yerleri ölçek ekonomilerine tabi olan malların üretimi için tercih edilen yerler olarak yer alırken hem de büyük bir yerel pazarın ara malların üretimini destekleyip farklı üreticiler için maliyetlerin düşürülmesine yol açar. Bu bakımdan, endüstriyel olarak gerçekleşen bir yoğunlaşma, özellikle uzmanlaşmış beceriler için yoğun bir yerel işgücü piyasasını destekleyerek çalışanların işverenlere ve işverenlerin çalışanlara ulaşımını kolaylaştırır. Böylece, yerel olarak gerçekleşen bir ekonomik faaliyetin yoğunlaşması, bilgi yayılımları gibi faktörler yoluyla bir nevi saf dış ekonomiler yaratabilir (Krugman 1998: 8; 1999:43; Kum 2011: 239-240; Ekinci, Ersungur 2013: 207).

Tablonun sağ tarafında listelenen merkezkaç kuvvetleri ise görece daha az standarttır ancak, genel manadaki eğilimleri göstermekte etkilidir. Hareketsiz olarak da nitelenen faktörler toprak, doğal kaynaklar gibi coğrafi özelliklere işaret ederken, özellikle uluslararası bağlamda düşündüğümüzde insan faktörü de buna katılabilir. Arz bakımından düşünüldüğünde, üretim her zaman kendi içsel dinamiklerini kurup bekleyen statik bir yapı olmaktan ziyade, üretimin bir kısmının işçilerin bulunduğu yere gitme eğiliminde de olduğu görülmüştür. Aynı zamanda, bu talep yönünden de düşünüldüğünde dağınık üretimin yoğunlaşmasına karşı da etkilidir. Sunulan bu faktörler dağınık bir pazar yaratırsa bazı üretimler tüketicilere yakın bir yere yerleşmek için teşvike ihtiyacı olmaktadır. Diğer taraftan, ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması, yerel arazi için artan talebe neden olarak arazi kiralalarını yükseltebilir ve böylece daha fazla yoğunlaşma için caydırıcı bir unsur olarak yer alabilir. Bu aktivitelerin zamanla

konsantrasyonları, tıkanıklık gibi negatif saf dış ekonomiler yaratmasına neden olabilir (Krugman 1998: 9; Kum 2011: 240; Ekinci, Ersungur 2013: 208).

Tablo 2: Coğrafi Yoğunlaşmayı Etkileyen Temel Kuvvetler

Merkezcil Kuvvetler	Merkez-kaç Kuvvetler
Pazar Ölçeği Etkisi (ileri ve geriye doğru bağlantılar)	Hareketsiz Üretim Faktörleri
Yoğun Emek Piyasası	Arsa Rantları
Saf Dışsal Ekonomiler	Saf Negatif Dışsal Ekonomiler

Kaynak: (Krugman 1999: 435; Kum 2011: 239)

Merkez-Çevre modelinde ölçek ekonomilerinin getirdiği avantajdan dolayı üretimin tek bir bölgeye yoğunlaşması ve bu bölgede aynı zamanda bir tüketici olan çalışanların sayısının da artması büyük bir pazara dönüşmesi sağlayacaktır. Düşük taşıma masraflarından dolayı oluşan büyük pazara yakın yerde üretimi gerçekleştirip diğer bölgeye ise ürünleri nakliye etme eğilimi daha karlı olacaktır (Fujita, Mori 2005: 381).

2.2. Yığılma Ekonomileri Kavramı

Yığılma ekonomileri, literatürde “Agglomeration Economies” olarak isimlendirilirken Yığılma kelimesi “çok sayıda birikmek, toplanmak işi” anlamına gelmektedir.² Yığılma ekonomileri kavramı, Türk literatüründe ise birbirlerini ikame edecek şekilde “aglomerasyon ekonomileri”, “toplanma ekonomileri”, “kümelenme ekonomileri” vb. isimlerle de yer almaktadır.

Yığılma ekonomileri, firmaların ve insanların şehirler veya sanayi bölgeleri gibi bir coğrafi mekana yoğunlaşmaları ve birbirlerine yakın olması sayesinde oluşan tüm faydaları ifade etmektedir. Geniş bir bakış açısıyla değerlendirmek kaydıyla yığılma ekonomileri sayesinde oluşan bu faydaların, ulaşım-nakliye masraflarından yapılan tasarruflar olduğu söylenebilir. Coğrafi olarak firmaların ve insanların birbirlerine yakın olarak konumlanmasının malların, insanların ve fikirlerin transferinin hem zaman hem de maddi anlamda maliyet açısından yarattığı avantajlar da bu tasarruflara dahildir. Yığılma ekonomileri ile nakliye maliyetleri arasındaki bu temel bağlantı, ilk bakışta nakliye ve iletişim

² “Yığılma”. <https://sozluk.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 2 Mart 2023).

maliyetleri düştükçe yığılmaların daha az önemli hale gelmesi gerektiğini düşündürmektedir. Ancak, günümüzde, malların ve bilginin her zamankinden daha kolay ve daha küresel bir yapıda hareket etmesine rağmen, yığılmaların dikkate değer bir ölçüde devam ediyor olması düşünülmesi gereken bir sonuçtur (Glaeser 2010, 1-2).

1890 yılında yazdığı “*Principles of Economics*” eseriyle Alfred Marshall, yığılma ekonomilerini kavramsal olarak ilk kez ele alan iktisatçı olarak değerlendirilmektedir (Sunay 2022: 97). Marshall, benzer sektörlerde olan firmaların belli bir coğrafi konumda yoğunlaşmaları sonucunda birbirilerine faydalar sağladığını belirtmiş ve bunu dışsal ekonomiler³ olarak adlandırmıştır. Marshall’a göre coğrafi olarak konsantre olunan bölgede çalışan havuzunun (labour pooling) oluşmasıyla işveren için geniş bir çalışan kitlesine erişim, işçi için ise verimli olamadığı çalışma alanından verimli olabileceği ortama geçiş imkanı sağlamaktadır. Bununla birlikte Adam Smith’in verimlilik artışı konusunda önemini vurguladığı iş bölümü ve uzmanlaşma görülebilir. “Marshallyan Dışsallıkları” 4 başlık altında tasnif edilebilir. 1-) Toplu Üretim 2-) İnsan Sermayesinin ve Yüzyüze İletişimin Birikimiyle Yüksek Derecede Uzmanlaşmış İşgücünün Oluşumu 3-) Uzmanlaşmayla Oluşmuş Ara Girdilerin Bulunurluğu 4-) Modern Altyapı (Marshall 2009[1890]: 224-226; Fujita, Thisse 2000: 10). Ayrıca, bir bölgeye yoğunlaşmış firmaların girdilerdeki (altyapısal) paylaşımı, çalışanların gerek şirket değişimiyle gerek de sosyalleşme ile sağladıkları bilgi yayımları ve tüketim dışsallıkları da yığılma ekonomileri için önemli bir konudur (Gill, Goh 2010: 254).

Ancak Marshall’ın çalışmasında vurgulanan nokta, farklı sektörlerin toplu olarak belli bir coğrafyaya yığılmasından kaynaklanan faydalardan ziyade benzer endüstrilerde faaliyet gösteren küçük ölçekli firmaların bir araya gelmesi sayesinde oluşan ölçek ve yüksek derecede uzmanlaşma gerektiren ürünlerin verimli bir şekilde üretimini sağlayan faydalar üzerinedir. Marshall’dan sonra Ohlin (1933) ve Hoover (1948) gibi araştırmacılar ekonominin genel anlamda bir mekânda yoğunlaşması konusunda yığılma ekonomilerinin etkisine dikkat çekmiştir (Schmutzler 1999, 357). Krugman ise Marshall’ın yığılma ekonomileri üzerine geliştirdiği teorisinden yararlanarak kentlerde oluşan uzmanlaşma ve yığılmaları açıklamaya çalışmıştır (Martin, Sunley 1996: 266). Ülkesel ve bölgesel seviyede gerçekleşen ekonomik yığılmaların ve bölgesel dengesizliği destekleyen mikroekonomik olgulardan yararlanarak ekonomik aktivitelerin neden çok az bölgede yığıldığını açıklayabilecek bir model kurmuştur (Thisse 2011: 142).

YEC yaklaşımında ekonomik aktivitelerin mekansal dağılımının oluşumuna etki eden birbirinin zıttı olan merkezci ve merkezkaç olmak üzere iki farklı gücün varlığından söz edilebilir. Merkezci

³ Literatürde çoğunlukla Yığılma Ekonomileri ile eş anlamlı olarak kullanılmaktadır (Gill, Goh 2010: 240).

kuvvet, yığılmaya sebebiyet verirken merkezkaç kuvvet ise saçılmaya neden olmaktadır. Bu bağlamda aşağıdaki sorular önem kazanmaktadır: 1-) Merkezci ve merkezkaç kuvvetleri neye göre oluşmaktadır? 2-) Şehirlerdeki yoğunlaşmanın nedenleri nedir? 3-) Neden bölge ve şehirler farklı alanlarda uzmanlaşmıştır? Yığılmaların oluşumunu tek bir model üzerinden değerlendirmek yeterli olmazken farklı sebeplere odaklanmış modelleri bir arada değerlendirmek gerekmektedir (Fujita, Thisse 2000: 3-5). Ekonomik faaliyetlerin belli bölgelere yığılması çok farklı coğrafi seviyelerde görülebilmektedir. YEC yaklaşımındaki modellerin amacı da bu ekonomik yığılmaların oluşumunu açıklayabilmektir (Kum 2011: 238). Bu sebepten dolayı yığılma ekonomileri literatüründe YEC yaklaşımı için kullanılabilecek olan bağımsız değişkenlerin belirlenmesi ve bu değişkenlerin sınıflandırılması önem arz etmektedir.

2.2.1. Yığılma Ekonomilerinin Mekanizmaları

Yığılma ekonomilerinin yarattığı faydaları incelemede paylaşım, eşleşim ve öğrenim olmak üzere üç temel mekanizmadan faydalanılır (Duranton, Puga 2003: 2). Ancak, bu üç temel mekanizmaya ek olarak söylenebilecek dinamiklerin, bu faydaların da farklı boyutlarda etkileri olabileceğini anlamamız da önemlidir. Mesela Giuliano vd. (2019: 380), bu üç temel mekanizmadan bağımsız olmayan ayrı bir dinamik olarak incelenmesi gereken bir mekanizma olarak “fırsat değeri” (amenity value) kavramını tartışır. Paylaşım mekanizması şehirlerin var oluşunu temellendirebilmek için sunulabilecek en temel argüman, belirli mal veya tesislerin sağlanmasında bölünmez yapıların (bölünmezliklerin) varlığını öne sürmektir. Bir tür artan getiri olmaksızın, homojen bir alan içindeki yığılma eğilimi tutarlı olmaktan uzaktır. Bu yüzden, kümelenmiş iktisadi yapıya sahip şehirlerin büyük bir bölünmezlik aracılığıyla şehir düzeyinde artan getirileri varsayarak geliştiği düşünülmektedir (Duranton, Puga 2003: 4). Bu tarihsel olarak yerleşmiş bölünmezlikler, kentsel yığılma ekonomilerinin temelleri olmadığı sürece yararlı modelleme araçları olsa da şehirler düzeyinde artan getirilere neyin yol açtığı konusunu görmezden gelinmiş olunur. Şehirler bu bakımdan, birçok bölünemez nitelikteki kamu malının, üretim tesislerinin ve pazar yerlerinin paylaşımını kolaylaştıran bir yapıya evrilmiş ve bu hem yerel hem de küresel ölçekteki etkileşime göre dönüşümler geçirmiştir (Mills 1967: 198).

Örneğin, faydalanan aktörlerin sayısından bağımsız olarak genellikle sabit maliyetleri olan altyapıyı paylaşma kapasitesindeki eğilim ele alınabilir. Daha fazla kullanıcı sayısına sahip daha büyük şehirler, altyapıyı sistemli bir şekilde oluşturabilerek daha düşük maliyetle daha fazla kişinin faydalanabileceği bir verimli yapıya dönüştürebilir. Bu ağsal yapının yoğunluğu arttıkça hem nakliye hem de iletişim gibi altyapısının değeri bir kamu yatırımı olarak artar ve bu kimi maliyetlerin paylaşımını teşvik eder. Bu çerçevede, kümelenmiş bir yapıyı hesaba katarak oluşturulmuş kamu

yatırımları, yığılma ekonomileri sayesinde sistemli be kendi kendini idame ettirebilir hale gelebilmektedir (Bolter, Robey 2020:5).

Eşleşim mekanizmasında ise yığılma ekonomilerinin sunduğu fırsatlar ile insan sermayesinin üretkenliğiyle olan ilişkisi ele alınmıştır. Yüksek eğitim düzeyine sahip insanların ve nitelikli iş gücünün kümelenmiş bir yapıdaki üretkenliği ve işçi, işveren ve işleri arasındaki uyumu bu bölgelerdeki gelişimlerle paralel gitmektedir. Bu özellikle kentleşmiş yığınlar için geçerlidir; daha büyük şehirler, firmaların kalifiye işçi bulmasını kolaylaştıran daha büyük bir işgücü havuzuna sahip olur ve farklı yoğunluk seviyelerine ve daha yüksek beşerî sermaye stoğuna sahip metropol bölgeleri, yığılmadan kazanç elde etme olasılığı en yüksek olanlardır. (Abel vd. 2011: 23-24). Bununla birlikte, aşağıdaki Tablo 3'te yüksek insan sermayesi ve yüksek yoğunluğuna sahip olan bölgelerin çalışan başına ortalama çıktıların daha yüksek olduğu görülmektedir (Abel vd. 2011: 14).

Tablo 3: İnsan Sermayesinin ve Yoğunluğuna Göre Çalışan Başına Ortalama Çıktı

	Düşük Yoğunluk	Yüksek Yoğunluk	Fark
Düşük İnsan Sermayesi	USD 51.014	USD 54.376	USD 3.363
Yüksek İnsan Sermayesi	USD 56.293	USD 64.634	USD 8.342
		Farkın Farkı	USD 4.979

Kaynak: (Abel vd. 2011: 14'ten uyarlanmıştır)

Buna ek olarak, daha büyük şehirler bir şekilde hem yüksek hem de düşük vasıflı işçileri çekmektedir. Böylece yüksek vasıflı işçilerin üretkenliği, düşük vasıflı hizmetlerin sağlayıcıları tarafından artırılmış olur. Bir yerel ekonominin ticarete konu olan sektöründe yeni bir iş yaratıldığında, yerel ekonominin ticarete konu olmayan sektöründe önemli sayıda yeni işin yaratılacağı tahmin edilmektedir. Endüstrilerin yoğunlaşmasının özellikle imalatla payı ne kadar fazlaysa, yeni iş yaratma çarpanı da o kadar yüksek olur (Kazekami 2017: 510-511).

Yığılmanın etki bakımında en önemli faydalarından biri olan, yeni fikir üretmedeki aktarımın kolaylığı ve bilgi yayılımlarının doğrudan/dolaylı maliyetini düşürmesidir. Bireyler ve firmalar arasındaki yakınlık ve etkileşimin etkileyciliği, yeni fikirlerin daha hızlı yayılmasına yol açmasında bir etken olarak yer alır ve bu kimi zaman inovasyona yol açarak bilgi yayılımının ve gelişiminin kolaylığını sağlar (Bolter, Robey 2020:6). Bu sebepten, öğrenim ekonomik kalkınmaya sağladığı katkıdan ötürü çok önemli bir mekanizma olarak değerlendirilmektedir (Duranton, Puga 2003: 36). Öğrenim her ne

kadar çok önemli bir mekanizmada olsa da bilgi yayılımlarının ölçülmesinin zor olmasından ötürü konu hakkındaki ampirik çalışma sayısı tatmin edici seviyede değildir (Duranton, Puga 2003: 48).

Öğrenme geniş anlamda değerlendirildiğinde; okullaşma, eğitim ve araştırmayı kapsayan bir yapıya bürünür. Bunlara ayrılan kaynakların artmasıyla ekonomik kalkınmaya olumlu etkisi açısından çok önemli bir faaliyettir. Dahası, şehirlerin öğrenme açısından avantajları sadece sistemli, toplanmış ve teknolojik olarak gelişmiş bir eğitim yapısı değil, aynı zamanda becerilerin kazanılmasını ve bilgi üretimi, yayılımı ve birikiminin de bununla ilişkilenebilmesidir (Duranton, Puga 2003: 36).

Özellikle firma bazında düşünüldüğünde, yeni firmaların, yatırım yaptığı ya da yapacağı yerlerde faaliyet göstermesinin ve büyümesinin en iyi yolu o bölgedeki karşılıklı etkileşimden doğan bir öğrenme sürecinden geçmektir. Hem firmaların yatırım yapmak isteyeceği hem de öğrenim fırsatlarının görece daha açık olduğu yerler ise yığılma ekonomilerinin var olduğu çeşitli metropol alanları olduğu ileri sürülmektedir. Bu dinamik gelişim ve öğrenim fikri genç işçilerde de görülebilir. Keza eğitilmiş/eğitimsiz genç işçiler, iş gücüne katılımındaki yeri ve rolüne göre kendisinden görece deneyimli işçilerle etkileşim kurabilmekte ve bununla bağlantılı öğrenme fırsatları doğmaktadır. Bu sebeple, yığılma ekonomilerinin belirgin olduğu yerlere doğru olan göçlerde ekonomik sebepler kadar öğrenme sürecinin mümkünlüğü motivasyonun da yer aldığı söylenebilir (Glaeser 1999: 255-256).

Yığılma ekonomilerinin dördüncü bir mekanizması olarak ise fırsat değerinin varlığından söz edilebilir (Giuliano vd. 2019: 378). Glaeser vd. (2001)'de tartışılan "Tüketici Şehri" kavramından faydalanarak yığılmanın görüldüğü kentlerde yaşayan sakinlerin, sosyal yaşamından satın alacakları günlük ürünlere kadar çeşitli tüketim seçeneklerinin ortaya çıktığını ve bu sonucun oluşturduğu ticari yapının yığılmanın ekonomilerindeki bir dışsal fayda olarak yer aldığı söylenir. Büyük tüketici yığınlarının varlığı hem niş olarak nitelendirilen pazarların oluşmasına dolaylı olarak etki ederek hem de kimi zaman farklı türden niş pazarların oluşmasına destek olan bir nitelikte yer alabilir (Glaeser vd., 2001: 29-31). Tüketim kentiyle ilgili olarak, özellikle yüksek beşeri sermayeye sahip çalışanların yaşamak için yüksek konfora sahip yerler talep ettiği argümanı düşünüldüğünde kültürel çekicilikler, sosyal yaşamın kalitesi, yüksek kaliteli kamu hizmetleri ve zengin tüketim alternatifleri olan yerlerin yığılma ekonomisinin görüldüğü yerler olduğu aşıkardır. Bu bakımdan, yüksek beşeri sermayeli işçiler firmalar için değerli bir niteliğe sahip olduğundan, firmalar bu çalışanların iş dışı yaşamında da bir sosyal alan kurabilmesinde teşvik edici bir niteliğe sahiptir. Bu bakımdan, yığılma ekonomilerinin geleneksel kaynaklarının, yalnızca yığılmanın meydana gelmesi için gereken temel faktörlerden ziyade bölgesel dönüşüme ve insanların yaşamına etki edecek yatırımlarda da kullanılabileceği söylenebilir (Giuliano vd. 2019: 380-381).

YEC yaklaşımı, bölgesel yığılmaların oluşmasını sağlayan merkezci kuvvetlerin pazar büyüklüğü, ölçeğe göre artan getiriler ve ulaşım-nakliye ücretlerinin eksik rekabet ortamındaki karmaşık ilişkileriyle yakından ilişkilidir (Klaesson 2001: 375-376). Yığılma ekonomilerinin diğer bir deyişle dışsal ekonomilerin yarattığı etkilerin daha iyi anlaşılabilmesinde dışsallıklar, ölçek ekonomileri ve ölçeğe göre artan getiriler kavramlarının da ele alınması yararlı olacaktır.

2.2.2. Yığılma Ekonomilerinde Dışsallıklar ve Ölçek Ekonomileri

İktisat literatüründe dışsallık kavramı, bir ekonomik aktörün diğer bir ekonomik aktöre yarattığı doğrudan veya dolaylı etkiler olarak tanımlanabilir. Bu etkiler hem fayda hem de maliyet olarak ekonomik aktörlere yansiyabilir. Ekonomik aktörlere fayda sağlayan durumlar pozitif dışsallıklar olarak tanımlanırken, ekonomik aktörlere olumsuz etkileri olanlar ise negatif dışsallık olarak değerlendirilir. Dışsallıklar üzerine alım-satım işlemi yapılamadığı ve bölünmez oldukları önemlidir. Marshall'a göre dışsallıktan kaynaklanan getirilerin içsellığe göre daha öne çıktığı da bu noktada belirtilmelidir. Bu bakımdan, dışsallıktan kaynaklanan faydalar, firmalar arasında farklı seviyede dağılıyorsa rekabet şartlarını etkileyeceğini vurguluyor olsa da dengeli bir şekilde dağılıyorsa rekabet şartlarını değiştirmediğini savunmuştur (Kıymalıoğlu 2005: 33-35). Yığılma Ekonomilerinin oluşmasının temelinde de ekonomik aktörlerin belli bir coğrafi bölgeye konsantre olmasının ekonomik aktörlere faydalar yaratması öne çıkmaktadır. Hatta Fujita ve Thisse (2013: 53) "*Economies of Agglomeration*" kitabında da yığılmayı, ekonomik aktörlerin sayısının artması ve konsantre olmasının getirdiği çeşitlilik aracılığıyla sağlanan faydaların yarattığı kartopu etkisinin sonucu olarak tanımlamıştır. Bahsedilen kartopu etkisini sağlayan konu ise esasında pozitif dışsallıklardır.

Ölçek belli bir zaman içerisinde üretim miktarı ve kapasitesiyle ilgiliyken, ölçek ekonomileri, birim maliyet ile ölçek arasındaki ilişkiyi açıklamakta kullanılan bir terimdir (Yıldırım 1995: 70). Ticari işletme, bir amaç doğrultusunda emek, sermaye ve doğal kaynakların bir araya gelmesi ve kâr amacıyla ürettikleri ürün veya hizmetleri müşterilerine sunan organizasyonlar olarak tanımlanabilir. Ticari işletmelerin genel amacı üretilen değerin ve kârın maksimize edilmesidir (Tünel vd. 2021: 1042). Basit maliyet muhasebesinde kârı, işletmenin bir dönem içerisinde ürettiği ürün veya hizmetlerden elde ettiği gelir ile bu ürün veya hizmeti üretirken oluşan giderler arasındaki fark olarak tanımlayabiliriz. Giderler kısmı ise basit maliyet muhasebesine göre temel olarak sabit giderler ve değişken giderler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Değişken giderler üretilen bir birim ürün için kullanılan kaynak olarak değerlendirilirken, sabit giderler ise o dönem içerisindeki ürün üretmeye dahi oluşacak giderlerdir. Yani, bir firmanın ürettiği ürün sayısı arttıkça o ürünün birim başına maliyeti, birim başına sabit giderlerin azalmasından dolayı düşecektir (Akdoğan vd. 2018: 16).

Ancak, üretimde kapasite aşılması, birim maliyetlerinin yükselmesine sebep olabilmektedir. Burada, birim başına maliyetin artmasını engellemek için izlenebilecek en geçerli yollardan biri ölçeğin arttırılmasıdır (Ertuğral 2018: 14-15). Buna bir örnek olarak firmaların nakliye maliyetlerinden tasarruf edilebilmesi için deniz ticaretine yakın bölgelerde konumlanarak pazarın ölçeğini büyütmesi gösterilebilir (Ioannou, Wojcik 2021: 5). Getirinin ölçeğe göre artması konusunda Adam Smith'in *Ulusların Zenginliği* eserinde önemini vurguladığı "iş bölümü" ve "uzmanlaşma" kavramlarının öne çıktığı ve yığılma ekonomilerinin oluşumunda önemi olduğu söylenebilir. (World Development Report 2009: 127-128).⁴ Bir bölgeye konsantre olunduğunda hem işçiler hem de firmalar için getirilerin artma durumu yaşanmadığı takdirde yığılma ekonomilerinden söz edilemez. Bu durum, "Robinson Crusoe" olarak adlandırılan ekonomik aktörlerin sadece kendi tüketimleri için düşük seviyede üretim yapmasına sebep olmaktadır (Duranton, Puga 2003: 1).

Ölçek Ekonomileri, oluşumuna göre ise içsel ve dışsal olmak üzere ikiye ayrılır. İçsel ekonomiler, firmanın kendi yarattığı ölçekten gelen fayda veya maliyetler olarak tanımlanabilir. İçsel ekonomiler için literatürde farklı sınıflandırmalar bulunuyor olsa da genel anlamda reel ölçek ekonomileri ve parasal ekonomiler olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Reel içsel ölçek ekonomileri, üretim kapasitesinin arttırılmasıyla beraber birim başına maliyetin düşmesini sağlamaktadır. Firmanın ölçeği büyümesi, imkanlarının da artmasıyla beraber, daha yüksek teknolojiye sahip ve daha verimli makinelerle erişiminin kolaylaşması, AR-GE yatırımlarına daha rahat bütçe ayırabilmesi ve daha büyük pazarlara erişiminin kolaylaşması gibi sebeplerle işletmeler için avantajlar yaratmaktadır. Parasal içsel ekonomiler ise firmanın ölçeği büyüdüğü zaman tedarikçilerine karşı pazarlık ve ödeme kolaylığı gibi avantajlar üzerinden şekillenmektedir. Bunun dışında kalifiye iş gücünü daha kolay cezbedebilmesi ve toplu alımlar ile hammadde ihtiyacını daha avantajlı bir şekilde tedarik edebilmesi örnek gösterilebilir. (Ertuğral 2018: 14-16).

Dışsal ekonomiler ise firma dışı etkenler aracılığıyla sağlanan fayda veya maliyetlerdir. Alfred Marshall tarafından tanımlanan dışsal ekonomilerin getirdiği bu fayda veya maliyetler genel olarak mekânsal olarak yoğunlaşmadan kaynaklandığı için yığılma ekonomileri ile çoğunlukla eş anlamlı

⁴Adam Smith, *Ulusların Zenginliği* adlı eserinde, çalışanların tüm işleri paylaşmaktan ziyade, çalışanların arasında yeteneklerine göre bir iş bölümü yapılmasında ve herkesin sahip olduğu işe göre o alanda uzmanlaşmasının işletmenin verimliliğini arttıracak bir unsur olduğuna dikkat çekmiştir. Eserinde ele aldığı toplu iğne üretimi gözleminde iş bölümünün ve uzmanlaşmanın olmadığı senaryoda işçi başına olan günlük üretim 10 ila 20 arasında değişirken, makinelerin kullanımı, işçilerin iş bölümüne göre ayrılması ve alanında uzmanlaşması sonucu işçi başına günlük üretimin ortalama olarak 4800'e yükseldiğini belirtmiştir (Smith 2017[1776]: 3-4).

olarak kullanılmıştır (Gill, Goh 2010: 240-241). Yığılma ekonomileri, ölçek ekonomilerinin mekân faktörünün öne çıkarıldığı faydaları olarak bilinmekle beraber araştırmacılar tarafından Marshall'ın temel olarak belirttiği dışsallıklar farklı yönleri üzerinden ele alınmış ve yığılma ekonomileri ile ilişkin benzer faydalar farklı açılardan sınıflandırılmıştır (McCann 2013: 51).

2.2.2.1. Parasal ve Teknolojik Dışsal Ekonomiler

Scitovsky (1954: 144), dışsal ekonomileri anlaşılması en zor ekonomi kavramlarından biri olarak değerlendirmiş ve literatürdeki tanımları yetersiz bulmuştur. Genel kabul görmüş bir tanım olmamakla beraber, özel karlar ile sosyal faydaların ıraksamasından ötürü tam rekabetin optimal seviyeye gelmesini engelleyen sebep dışsal ekonomilerdir. Scitovsky, aynı zamanda literatürdeki dışsal ekonomilerin sınıflandırmalarının çok net olmadığını belirtmiş, kendisi dışsal ekonomileri, teknolojik dışsallıklar (Pure-Technological Externalities) ve parasal dışsallıklar (Pecuniary Externalities) olmak üzere ikiye ayırmıştır.

Teknolojik dışsallıklarda yaşanan artış endüstri içindeki girdi-çıktı ticareti bulunan firmaların da üretimine olumlu etki sağlamaktadır (Türkcan 2014: 50). Marshall'ın bilgi yayılımları, teknolojik dışsallıklarla ilgilidir ve bu yayılımlar bilgi birikimini arttırarak firma düzeyinde bir verimlilik artışı sağlamaktadır (Brakman vd., 2009: 38-39; Ören 2022: 38). Scitovsky'e göre (1954: 146) piyasada oluşan fiyat ve ücret etkilerinden tüm firmaların etkilemesi, üreticiler arasında karşılıklı bağımlılıklar yaratmaktadır. Bu tarz karşılıklı bağımlılıklar ise parasal dışsal ekonomiler olarak tanımlanmaktadır. Özellikle kısıtlı yatırım olanaklarına sahip olan az gelişmiş ülkelerde tasarrufların dağılımına olan etkisiyle değişen arz talep koşullarıyla fiyatları etkileyeceğinden kalkınma açısından önemlidir. Arz yönünden, müşteri konumundaki firmanın ölçek ekonomilerinin avantajlarıyla daha uygun fiyatla ürüne ulaşabilmesi ve talep yönünden, artan getiriyle alıcı firmanın kümelenmiş diğer firmaların talebine de etki etmesi parasal dışsal ekonomiler örneği olduğu söylenebilir (Ören 2022: 38). Krugman (1998), araştırmacıların dışsal ekonomileri teknolojik ve parasal dışsallıklar olarak keskin bir şekilde ayırmasının Marshall'ın kastettiğiyle farklılaştığını belirtmiş ve bu keskin ayrımın sadece ölçeğe göre sabit verimlerin olduğu bir ortamda yapılabileceğini belirtmiştir (Türko, Ersungur 2013: 267-268).

2.2.2.2. Dinamik Dışsal Ekonomiler

Yığılma Ekonomileri kavramı içerisinde önem arz eden dışsallıklar, yapılarına göre statik ve dinamik olarak ikiye ayrılmaktadır. Statik dışsallıklar, belli bir bölgeye insanların ve firmaların yoğunlaşmasının doğal etkisiyle ortaya çıkan üretim ve tüketim aktivitelerindeki dışsallıkları gruplamak için kullanılır. Statik dışsallıklar, bölgenin bir konudaki uzmanlaşmasını açıklayabilirken, bu bölgenin büyümesine olan etkisini tam olarak açıklayamamaktadır. Dinamik dışsallıklar ise yoğunlaşmanın

gerçekleştiği bölgede olan çeşitlilik ve bilgi yayılımı sayesinde ortaya çıkan dışsallıklardır. Coğrafi olarak yakınlık, firmaların ve çalışanlarının birbirleriyle etkileşimlerinin artmasına ve öğrenme imkânı sağlayabileceği söylenebilir. Firmalar için bu olumlu bilgi yayılımları, inovasyon ve süreçlerde verimliliğe dönüşebilir. Dinamik dışsallıklar bu bakımdan, bu bölgedeki şehirleşmenin nasıl şekillendiği ve bu bölgelerin büyümesini açıklamakta yardımcı olabilir (Glaeser vd. 1992: 1128-1130). Dinamik dışsallıklar piyasa yapısı ve dışsallığın kaynağına göre Marshall-Arrow-Romer (MAR) dışsallıkları, Porter Dışsallıkları ve Jacobs dışsallıkları olarak üç grupta incelenmektedir (Gömleksiz, Mercan 2017: 2630).

Alfred Marshall'ın (1890) dışsal ekonomiler ve bilgi yayılımları, Kenneth Arrow'un (1962) uzmanlaşma ve Paul Romer'in (1986) içsel büyüme üzerine yaptıkları birbirini destekleyen çalışmalar Glaeser vd. (1992: 1127) tarafından harmanlanarak MAR Dışsallıkları olarak adlandırılmış ve bu dışsallık dinamik bir dışsallık olarak değerlendirilmiştir. MAR Dışsallıkları, aynı sektörde faaliyet gösteren firmaların birbirlerine yakın konumlanması, inovatif bir ürünün ortaya çıkışında, var olan üründe yapılan geliştirmeler adına ve üretim sistemlerinin iyileştirme gibi faydaları ifade etmektedir. Üretkenliğin artmasında öne çıkan durum, aynı sektörden olan ve birbirlerine benzer sorumluluklara ve zorluklara sahip iyi eğitilmiş ve kalifiye insanların konum olarak yakın olmasından dolayı birbiriyle etkileşimin artmasıdır. Bununla birlikte, firmaların birbirine yakın olması bu kalifiye çalışanların rakip firmalara geçmesi, iş ve sosyal etkinliklerde birbirleriyle yakın iletişim içerisinde olması, tazminat ödemediği firmalar birbirlerinin yaptığı ürünleri kopyalaması, geliştirmesi ve tersine mühendislik yapması gibi durumlar teknolojik bir bilgi birikiminin oluşumuna katkı sağlayabilir. Bölgede sağlanan sektörel uzmanlaşma ise bölgenin büyümesini sağlaması açısından önemlidir (Otsuka 2017: 71).

MAR Dışsallıkları için diğer bir önemli konu rekabete bakış açısıdır. Bölgede yeni bir ürün çıktığı zaman diğer rakiplerin herhangi bir telif hakkı ödemesi yapmadan bu ürünün benzerini yapmaya çalışması ihtimaline karşı girişimcinin AR-GE anlamında yatırımlarını yavaşlatacağı öne sürülmüştür. Bu sebepten ötürü girişimcilerin fikirleri üzerinde mülkiyet hakkı olması ya da daha az rakibe sahip olması, konsantrasyon aracılığıyla gelen bu dışsallıkların içselleştirilebileceği savunulmuştur (Glaeser vd. 1992: 1131; Otsuka 2017: 72).

Porter (1990) dışsallıkları ise MAR dışsallıklarına benzer bir şekilde birbirleriyle bağlantılı sektörlerdeki firmaların yoğunlaşarak endüstriyel bölgeler oluşturmasını ve uzmanlaşmasını savunurken MAR dışsallıklarından ayrıştığı konu rekabete olan bakış açılarıdır. Porter, monopolistik bir pazarın rekabeti sınırlandıracağını, bunun yerine rekabetin güçlü olmasının firmaları yenilik yapmaya baskılayacağını, rekabetten kaynaklanan bu baskının da üretkenliği arttırarak büyümeyi destekleyeceğini savunmuştur (Otsuka 2017: 72). Porter'ın sunduğu İtalyan seramik ve altın

endüstrilerinde yaşanan yeni teknolojilerin taklitlerinin oluşumu ve bununla ilgili geliştirmeler yapılması konusu bunun hakkında çarpıcı bir örnektir. Bu rekabetin şirketlerin var olan düzenini devam ettirmektense piyasaya tutunabilmesi için risk alarak inovasyona yönlendirdiği, aksi takdirde inovasyona önem vermeyen firmaların işin sonunda rekabete yenik düşerek iflas etmesine sebep olabileceği savunulmuştur (Porter 1990: 10; Glaeser vd. 1992: 1131).

MAR dışsallıklarının aksine Jacobs (1969) farklı endüstrilerden olan firmaların kümelenmesinin yaratacağı çeşitlilik aracılığıyla oluşmuş faydaların daha önemli olduğunu vurgulamaktadır (Otsuka 2017: 72). Jacobs dışsallıklarında belirtilen farklı sektörlerdeki firmaların kümelenmesi sonucu oluşan bu çeşitlilik endüstriler arası bilgi yayılımını sağlayacağından, inovasyona daha fazla olumlu katkı sağlayarak getirileri daha fazla arttıracak savunulmuştur (Van der Panne 2004: 595). Jacobs dışsallıklarının rekabete olan bakış açısı ise Porter dışsallıkları gibi faydalı olduğu yönündedir. İnovasyonlarda rekabetin olmazsa olmazı olduğunu ve rekabetin firmaları inovasyona teşvik ettiği belirtilmiştir (Otsuka 2017: 72).

Aşağıdaki Tablo 4’te görüldüğü üzere dinamik dışsallıkların özelliklerini ele aldığımızda MAR ve Porter dışsallıklarında endüstri içi uzmanlaşma kavramı öne çıkarken, Jacobs dışsallıklarında ise çeşitlilik kavramı öne çıkmaktadır. Rekabet kavramına Jacobs ve Porter dışsallıklarının bakış açısı olumlu olma eğilimindedir. Ancak, MAR dışsallıklarında bölgesel bir monopolünün büyüme için daha yararlı olacağı belirtilmiştir.

Tablo 4: Dinamik Dışsallıkların Piyasa Tipi ve Yığılmanın Kaynağına Göre Karşılaştırılması

		Piyasa Tipi	
		Yüksek Rekabet	Düşük Rekabet
Yığılmanın Kaynağı	Uzmanlaşma	Porter Dışsallıkları	MAR Dışsallıkları
	Çeşitlilik	Jacobs Dışsallıkları	

Kaynak: Glaeser vd. (1992)’den yararlanılarak oluşturulmuştur.

Literatürde yapılan tartışmalardan biri ise uzmanlaşmanın mı yoksa çeşitliliğin mi daha öne çıktığı konusudur. Bu konuda net bir görüş birlikteliği olmamakla beraber ikisinin de kent gelişimi için farklı bağlamlarda önemli olabileceği söylenmiştir. Çeşitliliğin sağlandığı şehirler, inovatif ürün oluşturulmasına uyum bakımından daha uygun bir çevre oluşturduğu düşünülürken; uzmanlaşmanın sağlandığı şehirler ise toplu üretim için uygun bir çevre arz ettiği söylenebilir (Duranton, Puga 2001: 1471).

2.2.2.3. Yerelleşme ve Kentleşme Ekonomileri

Yığılmanın kaynağına göre Hoover (1948), yığılma ekonomilerini yerelleşme ekonomiler (Localization Economies) ve kentleşme ekonomileri (Urbanization Economies) olarak ikiye ayırmıştır (Sunay 2022: 98). Yerelleşme ekonomileri, aynı sektör içerisinde sınıflandırılmış firmaların belli bir alana konsantre olması sayesinde konsantre olan firmalar için oluşan ortak faydaları ifade etmektedir. Bu faydaların da Marshallıyan dışsallıkları olan girdi paylaşımı, işçi havuzu ve bilgi yayılımıyla ilişkili olduğu söylenebilir. Bu dışsallıkların içselleştirilmesiyle birlikte, firmalar üretimlerinin tamamlanabilmesi için kullandıkları gerekli birçok yarı mamulü nakliye masraflarından tasarruf etmesiyle daha uygun fiyatlara tedarik edebilmektedir. Böylelikle aynı sektörde bulunarak konsantre olmuş bu firmalar birbirleriyle ticaret ederek yatay bağlantı (Horizontal Linkages) gerçekleştirebilir (Nakamura 1985: 110-112).

Kentleşme Ekonomileri ise farklı endüstriden birçok firmanın belli bir coğrafi alana konsantre olması sonucu ortaya çıkan ekonomik faydalara denmektedir. Kentleşme Ekonomilerinde, Jacobs dışsallıklarında belirtilen sektörler arası bilgi yayılımı yoluyla oluşacak olan inovasyon fikirleri önemlidir. Bunun dışında, kentleşme ekonomilerinde küçük firmaların küçük bölgelerde bulamayacağı ürün ve hizmetleri büyük şehir alanlarında uygun bir maliyetle elde edebilmesi de önemli bir parasal dışsallık örneğidir (Nakamura 1985: 110-112). Aşağıdaki Tablo 5'te ekonomistlerin yerelleşme ekonomileri ve kentleşme ekonomilerini kıyaslamak için yaptıkları çalışmalar derlenmiştir. Tablo 5'te görüldüğü üzere bu etkiler şehir, şirket büyüklüğü ve profili gibi pek çok etken üzerinden değişiklik göstermektedir. Yerelleşme ekonomilerinin oluşmasında MAR dışsallıkları etkili olurken kentleşme ekonomilerinin oluşumunda ise Jacobs dışsallıkları öne çıkmaktadır (Panne 2004: 594-595).

Tablo 5: Yerelleşme ve Kentleşme Ekonomilerinin Etkinliklerini Kıyaslayan Literatürdeki Çalışmalar

Bulgular	Veri Kaynağı	Çalışmalar
Yerelleşme Ekonomileri büyük endüstriler için daha iyiyken Kentleşme ekonomileri küçük endüstriler için daha önemlidir.	Japonya'daki iki haneli üretim endüstrilerinin verisi	Nakamura (1985)
Şehrin büyüklüğü arttıkça Yerelleşme Ekonomileri, Kentleşme Ekonomilerine göre daha önemsizleşiyor.	ABD ve Brezilya için yatay-kesit verileri	Henderson (1986)

Yeni ve büyüyen sektörlerde işçi havuzu daha önemliyken Olgun endüstrilerde uzmanlaşma ve bilgi yayılımı daha baskın.	Dört farklı ABD metropol bölgesinin ve iki haneli endüstrilerin firma istihdamı verisi	Hammond, Von Hagen (1994)
Olgunlaşmış ürünler için yerleşme etkileri önemliyken Yeni Yüksek Teknoloji ürünlerde ise hem yerleşme hem de kentleşmenin etkileri bulunuyor.	1970-1987 arasında, 742 kentsel bölgenin panel verisi	Henderson, Kuncoro ve Turner (1995)
Tüm endüstriler için yerleşme ve kentleşme etkilerinin önemi bulunuyor. Geleneksel endüstriler için etkiler 4 yıla kadar sürerken Yüksek Teknoloji endüstrilerinde etki daha da uzun sürüyor	1970-1987 arası 224 metropol bölgesindeki beş geleneksel ve üç yeni yüksek teknoloji endüstrisi	Henderson (1997)
Şehirlerin tarihsel olarak endüstriyel çevreleri önem arz eder. Görece olgun şehirlerin Kentleşme ekonomileri endüstriyel büyümeyi teşvik eder.	1956–87 arasındaki 170 ABD şehrinin en büyük endüstrilerinin verisi	Glaeser vd. (1992)
Yüksek Teknoloji şirketlerinde endüstriyel çeşitlilikte bir birimdeki standart sapma artışı üretkenliği %60 arttırırken küçük işletmelerde çeşitliliğin etkisi bulunmuyor.	1983, 1989, 1991 –93 yılları için Kore şehir-endüstri verisi	Henderson, Lee (2001)

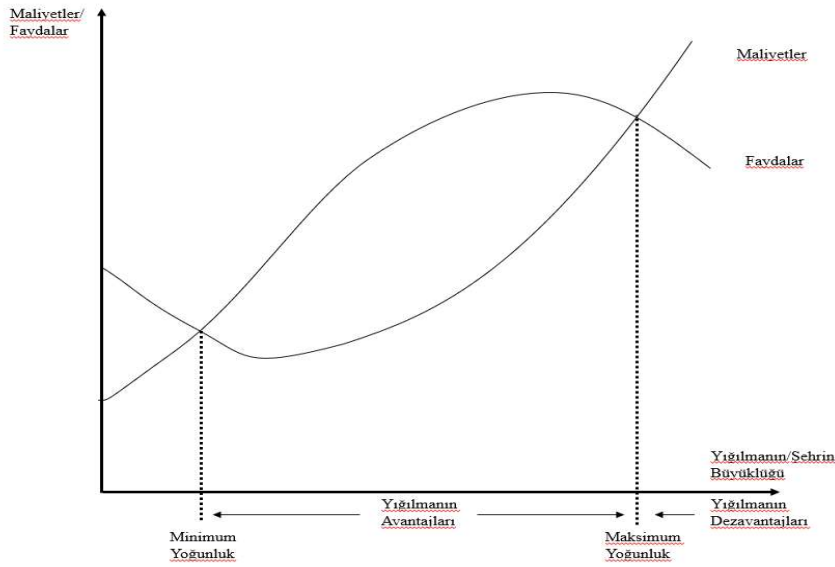
Kaynak: (Gill, Goh 2010: 248’ten uyarlanmıştır)

2.2.3. Yığılmanın Negatif Yönleri

Yığılma ekonomilerinin ekonomik aktörlere yarattığı faydalara karşılık coğrafi bölgenin fiziki limitlerinin sonucu oluşan aşırı kalabalıklaşma yüzünden belli bir süre sonra yığılmanın maliyetleri faydaların önüne geçebilir (Cruz Villamil 2010: 100). Aşağıdaki Grafik 1’de belirtildiği üzere, yoğunluk artışı bu bölgelerde ilk bakışta maliyet-fayda oranına olumlu bir etki sağlarken bu durum zaman

içerisinde maliyetlerin baskın gelmesine sebep olabilir. Bu bakımdan, plansız ve kapasiteyi aşan yüksek yoğunluğa sahip yığılmış ekonomik alanların eşlik ettiği olumsuz etkiler bir süreç içerisinde kendini gösterir. Trafik sıkışıklığı, gürültü kirliliği veya yüksek arazi fiyatları gibi örneklendirilebilecek sorunlar genellikle aşırı yüklenmiş bir şehir merkezini ve onun taşıma kapasitesinin ötesini içerir. Bu noktada, yığılma ekonomilerinin dezavantajları, maliyetlerin faydalardan daha ağır basmaya başladığı noktadan itibaren başlar (Koenig, Mueller 2011: 27-28).

Grafik 1: Maliyetlerin veya Faydaların Bir Fonksiyonu Olarak Yığılmanın Avantajları ve Dezavantajları



Kaynak: (Kulke 2006: 242; Koenig, Müller, 2011:27)'den uyarlanmıştır.

Yukarıda, şehirlerin taşıma kapasitesi ve aşırı kalabalıklıkla ilişkili olarak verilen yığılma ekonomilerinin potansiyel dezavantajları konusu şehir bağlamında daha da spesifikleştirilebilir: Ekolojik sürdürülebilirlik, artan arazi ile konut kirası ve trafik sıkışıklığı bunlardan en çok göze çarpanlardır (Fagbohunka 2015: 434). Yığılma ekonomilerinin görüldüğü yerler kuruluş zamanındaki bölgelerin çok daha ötesine genişlemiştir. Bu da çoğu zaman doğal alan olarak ifade edilebilecek yerlerin imara ve sanayiye açılması gibi sorunları beraberinde getirmiştir. Ayrıca, bu genişlemeye ek olarak ani nüfus artışıyla birlikte, yoğunlaşan ulaşım, aşırı arazi kullanımı, endüstriyel üretim gibi bazı ekonomik faaliyetlerin sebep olduğu birçok ekolojik olarak zararlı olabilecek pratikler ve kaynakların verimsiz bir şekilde kullanılması gibi konular yığılmanın zamanla sürdürülebilirliğin önündeki önemli bir engel olarak yer almasına yol açmıştır. Bu yüzden, yığılmanın zamanla ekonomik gelişmenin ötesindeki negatif yönleri “aşırı yığılma” olarak da tanımlanmıştır (Hao vd. 2022, 2-3). Bunun yanında, yine aşırı yığılmanın sebep olduğu bir negatif etki ise trafik konusudur. Kontrolsüz göç ve plansız altyapı gibi nedenler trafik sıkışıklığına neden olmakta ve trafik ve onun yarattığı kirlilik toplum ve bireyler için genel yaşam kalitesi azalttığı düşünülmektedir. Ayrıca, giderek artan talebin yığılmanın görüldüğü

alanlarda arazi fiyatlarını ve kiralarda yükseliş ile diğer hizmetleri giderek daha pahalı hale getirmiştir. Bununla birlikte, ulaşım ve hizmet maliyetleri de hem şehir sakinlerinin sorunu haline gelmiş hem de yatırımcı endüstrilerin hesaba katması gereken üretim maliyetlerinden biri haline gelmiştir (Kaya, Koç 2018: 2).

Bununla birlikte yığılma ekonomileri ve büyümenin görüldüğü göze çarpan sayıda ülkede, gelir eşitsizliğinde yaşanan artış ve ekonomik faaliyetlerin artan bölgesel yığılması sonucunda oluşan bölgesel eşitsizlikler görüldüğü söylenebilir (Midelfart, 2004:17). Her ne kadar ekonomik büyüme yalnızca mega kent olarak nitelenen bölgelerdeki kentsel yoğunlaşmaya bağlı olmak zorunda olmasa da hem bu bölgeler özelindeki gelir eşitsizliğinin göze çarpar olması hem de bu bölgelerin ekonomik büyüme sürecinde diğer bölgelerle arasında zamanla beliren önemli bir ayrışma görülmesi, yığılmanın bir dezavantajı olarak gösterilebilir. Bu nedenle, yığılmanın bireysel ve bölgesel eşitsizliklere etkilerini birbirinden etkilenen bir süreç olarak görmek ve bu etkilerin farklı ölçek ekonomilerinde ve gelişmişlik seviyesinde ne yöne doğru evrileceğini uzun dönemde incelemek önemlidir (Castells, Royuela 2012: 2). Bu bakımdan, bu eğilimlerin daha tutarlı bir yöntemle incelenebilmesi için büyümenin gerçekleşmesi için gelir eşitsizliğinin ve bölgesel kümelenmenin olmazsa olmaz sonuçlar mı olduğunun ve büyümeye atfedilen bu iki süreç arasında bir etkileşimin olup olmadığının anlaşılması gerekmektedir (Castells, Royuela 2012: 5).

Örneğin, kent ekonomisi literatüründe, ulusal eşitsizliği ve gelir düzeylerini anlamak için kümülatif verilerden faydalanan çalışmalar oldukça fazladır. Ancak, bu çalışmalarda yüksek gelirli insanlar orantısız bir şekilde yüksek maliyetli bölgelerde yaşarken, düşük gelirli insanlar yine orantısız bir şekilde düşük maliyetli bölgelerde yaşadığından, yerel fiyatların ve bölgesel olanakların düzeltilmesinde bir problem yaratması ulusal gelir eşitsizliğini abartılı bir biçimde gösterebilmektedir. Bu bakımdan, özellikle, medyan hane halkının gelirini incelemek için harcama ağırlıklı ortalama fiyatlarını kullanma eğilimi konusu dikkatli bir şekilde ele alınmalıdır. Bu fiyat endekslerinde, medyan hane halkının daha ucuz bir bölgede yaşaması ve daha düşük bir maliyet endeksiyle karşı karşıya kalması muhtemel olsa da yüksek maliyetli bölgelerdeki yüksek konut fiyatlarını yansıtmaya eğilimi belirlemektedir (Glaeser, Gottlieb 2009: 5-6).

Bu nedenle, yığılma ve eşitsizlik sürecinin dinamiklerini ve bunların etkileşimini göz önünde bulundurarak, bir ülkenin sunduğu bazı karakteristik koşullara dayalı olarak kalkınma modelleri incelenmeli ve bu küçük bağlam daha büyük çerçevedeki araştırmalara ön ayak olmalıdır. Kentsel yoğunlaşmanın, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi arttırmasına dair edilen ipuçları, bu sürecin artan eşitsizlikle de direkt olarak ilişkili olup olmadığı tarihsel bir bakış ve iktisadi analiz gerektirmektedir. Böylece, bu süreçlerin ve dinamiklerin birlikte incelenmesi, bir ülkenin gelir

düzeylerindeki dalgalanmalarda ve eşitsizlikten etkilenip etkilenmediği görülebilir (Castells, Royuela 2012: 19).

Diğer taraftan, gelişmekte olan ülkelerde ise genellikle, ekonomik gelişme sürecinin her zaman nüfusun ve gelişmenin ilk etapta bir veya iki şehirde yoğunlaşmasıyla başlaması ve zamanla bir yakınsamaya dönüşme eğilimi, bir yandan, yoğun kentleşmenin, ölçek ve yığılma ekonomilerinin gerçekleştirilmesi yoluyla endüstriyel gelişmeyi güçlü bir şekilde desteklediğini düşündürürken diğer taraftan kentsel yoğunlaşmanın eşitsizlik gibi ciddi sosyal maliyetler yarattığı düşünülür. Ancak, bu ilişkinin gerekli bir süreç mi yoksa ideal olarak sunulabilecek bir dönüşüm mü olduğu konusunda da önemli bir anlaşmazlık vardır. Ayrıca, bu bölgelerin gelişmesi ve farklılaşması orayı etkileyen tarihsel veya politik değişimlerinden de kaynaklanabileceği düşünülür (Wheaton, Shishido 1981: 29-30). Son olarak yığılmaların gerçekten bölgesel eşitsizlikler gibi istenmeyen sonuçları bulunabilse de ekonomik aktivitelerin dağılmasını teşvik edecek politikaların da üretkenliğe zarar verebileceğinden dolayı 10-20 yıl sonraki durumun mevcut durumdan daha kötü olabileceği ihtimali de uygulanacak politikalarda göz ardı edilmemelidir (Midelfart, 2004: 17).

2.3. Kent Kavramı, Kentleşme ve Sanayileşme

Neolitik devrimle birlikte insanlığın yerleşik hayat düzenine ve tarımsal üretim biçimlerine adapte oluşunun insanlık tarihinin en kritik süreçlerinden biri olduğu söylenebilir. Yerleşim alanlarının kurulacağı bölgelerin seçilmesindeki faktörler doğal ve beşeri olarak tasnif edilebilir. Doğal faktörler olarak, yerleşim alanının kurulacağı bölgenin su ve diğer doğal kaynaklara yakınlığı, arazi yapısının yerleşim alanının inşasına müsaitliği ile toprakların verimliliği ve iklim gibi etkenleri sayabilecekken; beşeri faktörler olarak ise savunma, ulaşım ve ticarete uygunluğu gibi etkenleri ele alabiliriz. Yukarıdaki faktörler değerlendirildiğinde, yerleşim alanlarının kurulmasında bazı yerleşim alanlarının diğer coğrafyalardakine göre daha avantajlı olduğu ve yerleşim alanlarının buna binaen kurulduğu öngörülebilir (Ertuğral 2018: 21).

Kent kavramının tanımını sosyo ekonomik gelişmelere göre paralel olarak değişimler olsa da kent, en basit tabiriyle kendine özgü iş-güç biçimi, toplumsal örgütü ve belli yerleşik kültürü bulunan çok nüfuslu yerleşkeleri tanımlamak için kullanmaktadır. Kentleşme olgusu ise kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi doğrultusunda örgütlenme, uzmanlaşma ve insan arası ilişkilerde yaşanan değişiklikler doğrultusunda nüfus birikim süreci olarak tanımlanmaktadır. Kırdan kente göçler doğrultusunda kentleşme olgusu öncelikle demografik bir olgu olarak değerlendirilirken aynı zamanda yarattığı mekânsal büyüme, sosyal, ekonomik, kültürel ve davranışsal etkileriyle de toplumsal bir değişim sürecini ifade etmektedir. Kent ve kentleşme olgusu, tarihsel olarak yerleşik düzene geçilmesiyle başlamış olsa da Sanayi Devrimiyle birlikte gerçek manada anlam kazanmıştır (Yılmaz,

Çitçi 2011: 254-256). Sanayi Devrimi doğrultusunda üretim süreçlerinde yaşanan gelişmeler insanlık tarihinde bir kırılma noktası olarak değerlendirilirken kırsaldan kentlere göçü tetikleyerek kentlerin mekânsal olarak gelişiminde önemli etkileri olmuştur (Berktaş, Oraklıbel 2021: 8). Üretim süreçlerine makinelerin entegrasyonunun giderek artması daha fazla üretim çıktısının oluşmasına ön ayak olmuş ve dolayısıyla maliyetlerin düşmesini sağlamıştır (Başer 2011: 145-147)⁵.

18. yy'de yaşanan bu teknolojik gelişmelerin etkisiyle oluşan Sanayi Devrimi'nin üretim kapasitesinde önemli bir etkiye sahip olmasının yanı sıra, insanlığı sosyal, siyasi ve ekonomik manada çeşitli boyutlarda etkileyen bir süreç olduğunu söyleyebiliriz.⁶ Sanayi Devrimi'nin ilk döneminde ev tipi üretim göz ardı edilemeyecek kadar önem arz ederken, sanayileşmenin ilerleyen faslında ev tipi üretimden ziyade fabrika sistemine geçiş süreci, sanayileşmenin mekânsal olgusunu değerlendirme adına oldukça mühimdir. Bu sistemin verimliliğine bir örnek olarak, 1797'den 1834'e kadar fabrika sayısında yalnızca %25 oranında bir artış olmasına rağmen, fabrika verimliliğinin yaklaşık sekiz kat artmasını ve 270.000 libreyi bulmasını örnek gösterebiliriz (Başer 2011: 246-247).

Bu bakımdan, fabrikalarda daha büyük bir ölçekte üretim sağlanabilmesi adına, fabrika sistemine geçişi, sermayenin ve işgücünün çoğunlukla belli bir noktada toplanması eğilimine sahip bir imalat sistemi olarak tanımlanabilir.⁷ Bu bakımdan, sistemin sağlanabilmesi için ortaya çıkan diğer bir olgunun ise kümelenme olduğu söylenebilir. Fabrika sistemindeki iş gücünün fabrikaların bulunduğu lokasyona konuşlanmasını beraberinde getiren bir sistem olduğu düşünülür. Bu durum, esasında fabrikaların bulunduğu lokasyonla alakalı olabilecek bir iş gücü ihtiyacını doğurmuştur. Bu da zamanla, üretimin belli coğrafyalara yoğunlaşması ve bu bölgelere göç edilmeye başlamasına ve aynı zamanda bu bölgelerin gelişmesine ve şehirleşme süreçlerinin hızlanmasını sağlamıştır. Örneğin, Manchester'ın nüfusu 1750'de 18 bin iken 15 kattan fazla artış göstererek 1851'de yaklaşık olarak 300 binin üzerine çıkmıştır (Başer 2011: 175). Şekil 5'teki haritada, 1750 ile 1850 yılları arasındaki bu yoğunlaşmanın şehir planlamalarının kıyaslanması yer almaktadır.

⁵Bu konuya bir örnek olarak, pamuklu dokuma sanayisinde Samuel Crompton tarafından 1770'lerde Richard Arkwright ve James Hargreaves'in iplik tezgâhı icadının gelişmiş yönlerini birleştirerek yarattığı icatları olan "Katır" (Mule) gösterilebilir. "Katır" çok güçlü ve ince iplik üretebilirken 1790 yılında William Kelly'nin bu makineyi geliştirerek "Otomatik Katır"ları icat etmiştir. Yüzlerce fabrikada kullanılmaya başlayan bu "Otomatik Katır"lar ile 1812'de iplik üretimi 4-5 milyon iğleye çıkmıştır. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere 1780'den 1830'a 100 Libre Pamuk İpliğinin üretiminin maliyeti yaklaşık %96 oranında düşmüştür (Başer 2011: 145-147).

⁶Bu boyutların tamamı detaylı bir şekilde incelenebilecek kadar kapsamlı bir konu olmakla beraber bu çalışmada Sanayi Devrimi'nin mekânsal ve demografik etkileri ile sınırlı tutulacaktır.

⁷"Factory". Encyclopædia Britannica. <https://www.britannica.com/technology/factory>. (Erişim tarihi: 3 Nisan 2023)

Şekil 5: Manchester'ın 1750 ve 1850'deki Şehir Planlaması



Kaynak: <http://www.thecaveonline.com/APEH/dbqmanchester.html>. (Erişim Tarihi: 3 Mart 2023).

Sanayi Devrimi'nden önceki yüzyıllarda salgınlar, savaşlar ve kıtlıklar nüfusun büyümesini engelleyen faktörlerin başında gelenlerdir. Ancak, 18. yy'e doğru bu gibi sebeplerden kaynaklı ölümler giderek azalmaya başlamıştır. Bu döneme ait doğum ve ölüm oranlarındaki değişimler incelendiğinde, 18. yy'de ölüm oranlarının fazlalığı, ilerleyen senelerde bunda mütemadiyen azalma görülmüştür. Doğum oranlarında ise 1730'lardan itibaren düzenli bir artış gerçekleşmiştir. Bu bakımdan, bu dönemde görülen değişimlerden göç hareketlerinin artışına ek olarak, dünya nüfusunda da önemli bir artış gözlemlenmiştir (Braudel 2004: 489-491). Burada, sanayileşen bölgelerde ortaya çıkan işgücü ihtiyacı üzerinde durulması gereken bir diğer noktadır. O dönemde sanayileşen kentlerde biriken İngiliz nüfusu bu işgücü ihtiyacını tamamen karşılayamamış ve başta İrlanda olmak üzere Birleşik Krallık'a bağlı ülkelerden sanayinin kümелendiği noktalara göç almıştır (Başer 2011: 162-164).

2.3.1. Kentsel Saçaklanma ve Çok Merkezli Metropoliten Alanlar

Sanayi Devrimiyle birlikte üretim süreçlerinde yaşanan gelişmeler, kırsal alanlardan sanayi faaliyetleri gösteren kentlere hızlı ve düzensiz göçü tetiklemiş ve kentin merkezinin çevresinde bulunan kırsal alanlar da yerleşimler kurularak kentin bir parçası haline gelmiştir. Literatürde bu durum kentsel saçaklanma (Urban Sprawl) olarak isimlendirilmiştir. Ancak günümüzde yaşanan kentsel saçaklanmaları salt nüfus artışı üzerinden değerlendirmek yeterli olmayacaktır. Kentsel saçaklanmaların temel nedenlerine örnek olarak ekonomik büyüme, küreselleşme, arazi fiyatları, yaşam standartlarında yükselme, özel araç sahipliğindeki artış, mevcut planları uygulamasındaki yetersizlik, yatay ve düşey koordinasyon eksikliği gösterilebilir. Bununla birlikte, mevcut sanayi alanlarının şehrin dış çeperine taşınması süreci de saçaklanmanın bir nedeni olarak görülmektedir (Kanbak 2013:13-14).

Arabaların kentsel saçaklanmaların yaşanmasında çok önemli etkileri bulunmaktadır. Arabaların yaygınlaşması öncesi insanların çoğu iş dışı etkinliği yürüyerek gerçekleştirmek zorundayken arabalar sayesinde iş yerleriyle yaşam alanları arasındaki mesafenin artabilmesini mümkün kılmıştır. Bu durum aynı zamanda geleneksel ulaşım terminallerinin oluşturduğu ölçek ekonomisinin ortadan kalkmasına ve iş yerlerinin desantralize olabilmesine imkân sağlamıştır (Glaeser, Kahn 2003: 4). Kentsel saçaklanmanın muhtemel negatif etkilerinden birinin yığılma ekonomilerine ve genel üretkenliğe zararı olabileceğidir. Ancak otomobillerin kullanımının bölgeler arasındaki mesafenin bir nevi kısılmasına katkısı, yığılmanın yarattığı faydaları devam ettirdiği düşünülmektedir (Glaeser, Kahn 2003: 40). Bununla birlikte, kent merkezinde kiralar daha fazlayken özellikle yeni firmalar için kent merkezinden uzak bölgeler daha cazip hale gelebilir ve kentin hinterlandı genişletilerek yeni kent kümeleri oluşturulabilir (Aksoy, Sönmez 2021: 155).

Yığılma ekonomileri kentlerin oluşumunun açıklanmasında temel sebeplerden biri olarak gösterilmektedir (Giuliano vd. 2019: 377). Kent gelişimin ve saçaklanmasının da tek merkezli şehir modelinden türediği ve bu durumun da kira ücreti ile işe gidiş-dönüş için harcanan zaman ve masraf arasındaki bir mübadele olduğu öne sürülmektedir (Nechyba, Walsh 2004: 181). Yarattığı sosyoekonomik, mekânsal ve çevresel maliyetlerden dolayı kentsel saçaklanmalar genel olarak olumsuz bir durum olarak kabul edilmektedir. Ancak Danimarka, İsviçre, Fransa ve Hollanda gibi ülkelerdeki örnekler ele alındığında mekânsal planlama politikalarıyla, bu saçılmaların çoklu merkezli kent yapılarına çevrilebilmesi mümkün olduğu söylenebilir. Doğru bir şekilde uygulanacak şehir politikalar ile çoklu merkezler arasındaki işlevsel bağlantıların sağlanabilmesi önem arz etmektedir. (Litynski, Serafin 2021: 3-4). Bununla birlikte çok merkezli metropoliten alanlarda merkezler arası bağlantıların doğru bir şekilde kurulması, ilerleyen dönemde incelenmesi gereken bir konu olabilir. Çünkü bu yapılar hem uzmanlaşma hem çeşitlilik hem de ölçek ekonomileri aracılığıyla bu bölge içerisindeki firmaların,

bölgesel seviyede yığılma ekonomilerinden yararlanması sağlayabilir. Böylece, çoklu merkezlerin varlığı metropoliten bölgelerin büyümesini ve mega bölgelerin oluşumunu açıklayabilme ihtimalini oluşturur (Giuliano vd. 2019: 377).

Çalışmanın konusu olan İstanbul'un da 1950'den 2000'lere kadar bu kentsel saçaklanmasının sanayi üzerinden gerçekleştiğini ve burada 1980'den sonra özellikle hizmet sektörünün öne çıktığı söylenebilir (Kanbak 2013:28). Literatürde iktisat ve mekân arasındaki ilişkileri inceleyen çalışmaların öneminin arttığı son 30 yıllık süreç düşünüldüğünde, İstanbul'un iktisadi gelişimi inceleyecek olan bu çalışmada literatürün derinlemesine tanıtılması ve İstanbul için alınan politik kararların bu çerçevede değerlendirilmesinin önem arz ettiği söylenebilir.



3. TÜRKİYE’NİN 1923-2000 YILLARI ARASI İKTİSAT POLİTİKALARI

3.1. Türkiye’nin 1923-2000 Yılları Arasındaki İktisat Politikaları

Uzun dönemli tarihsel süreçleri pratik sebeplerle daha kısa dönemlere ayırmak, tarih eğitiminde ve incelenmesinde yaygın olarak kullanılan bir yöntem olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, bir dönemi diğerinden ayırmada baz alınacak olayların ve bir dönemi alt bölümlere ayırma kriterlerinin ne gibi faktörler üzerinden uygulanacağı konusunda bir uzlaşısı yoktur. Cumhuriyet dönemi Türkiye iktisat tarihi bağlamında iki bilim insanı, Korkut Boratav ve Oktay Yenal, farklı dönemlendirmeler önermişlerdir (Koraltürk 2003: 69).

Boratav'ın dönemlendirmesi "ekonomik kriterlere" dayanmaktadır ve şu dönemleri içermektedir: 1) 1908-1922: Devrim ve savaş yılları; 2) 1923-1929: Açık ekonomi koşullarında yeniden yapılanma; 3) 1930-1939: Korumacı-devletçi sanayileşme; 4) 1940-1945: Bir kesinti - İkinci Dünya Savaşı; 5) 1946-1953: Dünya ekonomisiyle farklı bir eklemlenme girişimi; 6) 1954-1961: Engelleme ve yeniden düzenleme; 7) 1962-1976: İçe, dışa bağımlı genişleme; 8) 1977-1979: Yeni depresyon; 9) 1980-1985: Sermayenin karşı saldırısı. (Boratav 1990:7; Koraltürk 2003: 69)

Yenal'ın dönemlendirmesi ise, Cumhuriyet dönemi boyunca izlenen temel iktisat politikasına dayanmaktadır ve onun iktisadi milliyetçilik olduğunu öne sürmektedir ve şu dönemleri kapsamaktadır: 1) 1923-1930: Halkçı ekonominin temelleri; 2) 1930-1950: Depresyondan devletçiliğe; 3) 1950-1960: Tarım devrimi, altyapı atılımı ve açık finans; 4) 1960-1980: “Karma Ekonomi”; 5) 1980-2000: Dışa açılma ve sanayi devrimi (Yenal 2001: 5; Koraltürk 2003: 70).

Her iki dönemleştirmenin de öne çıktığı yönleri bulunmaktadır ve Cumhuriyet sonrası Türkiye'nin iktisat tarihini incelerken her ikisini de dikkate almak önemlidir. Bu iki araştırmacının görüşleri bu bakımdan değerli bilgiler vermektedir ve bu konuyla ilgili herhangi bir çalışmada dikkatle ele alınmalıdır. Türkiye'de imparatorluktan ulus-devlete geçiş sürecinde diğer alanlarda önemli değişimler yaşanırken, ekonomide bir süreklilik duygusu oluşmuştur. Bu nedenle, Cumhuriyet dönemi Türkiye iktisat tarihini inceleyenlerin bu sürekliliği ve nasıl korunduğunu veya bozulduğunu göz önünde bulundurması yararlı olacaktır. Bu noktada, ekonomik dönemleştirmenin her zaman siyasi dönemleştirmeye örtüşmediğini kabul etmek önemlidir, ancak siyaset ve ekonominin birbiriyle yakından bağlantılı olduğu Türkiye'de bu iki dönemleştirme biçimi genellikle birbiriyle çatışmaktansa örtüşür (Koraltürk 2003: 70-71).

Yenal'ın dönemlendirmesi, İstanbul ekonomisindeki firmalar, çalışanlar ve kurumlar arasındaki etkileşimleri anlamak için daha genelleyici bir bağlam sağladığından, yığılma ekonomileri kavramını incelemek için daha yararlı olabilir. Bu nedenle Yenal'ın dönemlendirmesi, tezin araştırma sorularını cevaplandırırken yalnızca arka plan olarak ele alınacak tarihsel bağlam için ilgili bir çerçeve sunmaktadır. Boratav'ın dönemlendirmesinin, Türkiye'nin ekonomik tarihinin siyasi ve ideolojik boyutlarına derinlemesine odaklanması gibi öne çıkan avantajları olsa da Yenal'ın dönemleştirmesi, daha geniş tarih aralıklarını sunması bakımından bu tezin bağlamına daha uygundur.

3.2. Ana Hatlarıyla 1923-1930 Dönemi İktisat Politikaları

Pek çok yapısal problemi içerisinde bulunduran Osmanlı Devleti'nden sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında, I. Dünya Savaşı'nın yol açtığı yıkım ve Milli Mücadele'deki kayıplar nedeniyle ülke önemli ekonomik zorluklarla karşı karşıya kalmıştır. Bu zorluklara örnek olarak Osmanlı Devleti'nden miras aldığı borçlarını tahsil etmek için yürürlükten olan bir sistem, büyük ölçüde ithal mallara bağımlı bir ekonomi, ulaşım gibi önemli sektörlere hakim olan yabancı şirketler ve ilkel yöntemlerle tarıma dayanan bir nüfus verilebilir. Atatürk'ün öndeliğindeki dönemin yönetici kadrosu, iktisadi politikaların tartışılıp belirlenmesi adına 17 Şubat ile 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir İktisat Kongresi'ni düzenlemiştir. Kongrede genel olarak liberal bir iktisadi yaklaşım sergilenirken, devletin ekonomik hayatta teşvik edici ve düzenleyici bir rol oynaması gerektiğine de karar verildi (İşler 2021: 21-22).

İzmir İktisat Kongresi, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında daha sanayileşmiş ve modern bir ekonomiye geçişi hedeflediği için önemli bir olaydır. Sanayinin gelişmesini teşvik etmek için bir dizi önlemler hayata geçirdi. Bu tedbirler arasında sanayiciye kredi sağlanması, yerli ürünlerde nakliye tarifelerinde indirim yapılması ve sanayinin büyümesini desteklemek için teknik eleman yetiştirilmesi yer aldı. Hükümet ayrıca gümrük duvarları ve ticari ve sınai kredi sağlayacak büyük bankalar kurarak iç pazarı korumak için ekonomiye müdahale etti. Genel olarak, İzmir İktisat Kongresi, Türk hükümetinin ülkedeki ekonomik kalkınmayı ve modernleşmeyi teşvik etme taahhüdünü ortaya koymuştur (Yaşa 1980: 180-181).

Cumhuriyet'in kuruluşu ile Türkiye'de 1923 ile 1929 yılları arasındaki dönem Osmanlı İmparatorluğu'ndan önemli bir uzaklaşma ve yeni bir devletin kurulmasına işaret etmektedir. Boratav'ın tasviriyle bürokratik aristokrasinin tasfiyesi başarılı olmuş ancak geçmişin ekonomi politikalarından tam bir kopuş sağlanamamıştır. Bunun yerine, bu dönemin ekonomi politikaları, 1908-1922 dönemininkilerle birçok benzerlikleriyle beraber sanayiye dayalı bir ulusal ekonomi kurulmaya çalışılmasıdır. Bununla beraber “baskın yaklaşım”, ulusal ve yerel bir burjuvazinin yaratılmasını desteklemektir. Bu yaklaşım, 1929 yılına kadar Lozan Antlaşması'nın gümrük vergilerine getirdiği

kısıtlamalarla bir ölçüde sınırlanmış, bu da yerli girişimci ve sanayicilerin ortaya çıkmasını zorlaştırmıştır (Boratav 2007: 39-40).

3.3. Ana Hatlarıyla 1930-1950 Dönemi İktisat Politikaları

1930'lara gelindiğinde ise 1920'lerde özel sektörü canlandırmak için yapılan girişimler çoğunlukla başarısız olmuştur. Sonuç olarak, hızlı büyüme, yapısal değişim ve kendi kendine yeterlilik elde etme çabasıyla devlet öncülüğünde sanayileşme birincil ekonomik hedef haline geldi. Özel işletmelerin teşvikine dayanan sanayileşme politikası istenen sonuçları vermediği için 1930'larda devletçilik adı verilen daha müdahaleci bir yaklaşım benimsendi. İlk olarak 1931'de Cumhuriyet Halk Partisi'nin (CHP) platformuna dahil olan bu yaklaşım, özel teşebbüsün desteklenmesine devam edileceğini, ancak devletin kamu iktisadi teşebbüsleri aracılığıyla ekonomide öncü bir rol üstleneceğini vurguluyordu. 1933 yılında sanayileşme çabası kapsamında planlama ilkesi getirilmiş ve Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP) uygulamaya konulmuştur (Yaşa 1980: 183-184).

Türkiye'nin 1930'larda gerçekleşen bu iktisadi politika değişiminde 1929 yılında Büyük Buhran'ın da önemli bir etkisi bulunmaktadır. Türkiye dahil dünyanın Büyük Buhran'dan önemli bir seviyede etkilenmesi dönemin yöneticilerini yeni arayışlara itmiştir. Bütün dünyanın zor durumda kaldığı Büyük Buhran'da Sovyetler Birliği'nin 1929'da yürürlüğe koyduğu ilk 5 yıllık planının başarılı olması dönemin yöneticilerini etkileyen bir faktör olmuştur. 1930'un sonlarından itibaren Sovyetler Birliği'yle gözlem amaçlı karşılıklı heyet ziyaretleri yapılmaya başlanmış ve iş birlikleri gerçekleşmiştir. Bunların sonucunda da Türkiye Sovyetler Birliği'nin planlı ekonomisinden ilham aldığı söylenebilir. Sovyetler Birliği'nden teknik ekipler Türkiye ziyaretinde bulunarak bölgesel incelemeler de bulunmuş ardından hem sektörel hem de bölgesel olarak bu planın nasıl uygulanması detaylı bir rapor hazırlamışlardır. Planın uygulanabilmesi için de 21 Ocak 1934'te 0 faiz ve 20 yılda mal olarak ödenmesi şartına bağlı olarak 16 milyon Liralık (yaklaşık 8 milyon dolar) kredinin kullanılmasında mutabakata varılmıştır. Bu da BBYSP'nin uygulanması için kullanılacak olan bütçenin toplam miktarın yaklaşık 1/3'üne denk gelmektedir (Özder 2017: 153-155).

Sovyetler Birliği'nin oluşturduğu bu detaylı rapor da dikkat alınarak 1933-1938 kapsayan BBYSP uygulamaya alınmıştır. Planda tekstil, demir-çelik, kömür, bakır, kükürt, selüloz ve kağıt, seramik, cam, kimya ve benzeri gibi imalat ve madencilik sektörlerinde devlet tarafından önemli yatırımları içeriyordu. Belirli bölgelerde yeni demiryolları, barajlar ve silolar da inşa edildi. Planda ayrıca elektrifikasyon çalışmalarının başlatılması, Elektrik İşleri Etüt İdaresi'nin (EİEİ) oluşturulması, altın ve petrol aramalarının yapılması, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün (MTA) kurulması, jeoloji kurslarına başlanarak jeologların yetiştirilmesi ve teknik eğitimin gelişimi de ayrıca öne çıkmaktadır. Kalkınma Planı, çok sayıda sanayi işletmesinin kurulmasını, kalkınma için gerekli sermayenin

oluşturulmasını ve gerekli teknik elemanların devlet eliyle yetiştirilmesini amaçlamıştır. 1933 yılında Sümerbank kuruldu ve tekstil sektörü çatısı altına alındı. 1935 yılında madencilik sektöründe kilit rol oynayan Etibank ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün (MTA) kuruluş kanunları çıkarılmış, Zonguldak Havzası ve Ergani Bakır İşletmeleri gibi önemli maden merkezleri devletleştirilmiş ve maden işletmeleri Etibank'a bağlandı. Bu dönemde Karabük Demir Çelik İşletmesi de dahil olmak üzere toplam 16 büyük fabrika kuruldu. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Cumhuriyet'in ilk büyük sanayi atılımı olurken, bahsi geçen sektörlerde önemli mesafeler kat edildi. Yatırımlar büyük ölçüde vergiler, iç borçlanma ve devlet banka kredileri ile finanse edildi. Etibank ve Sümerbank'ın faaliyetlerinde SSCB, Almanya ve İngiltere'den krediler kullanılmıştır. (Yaşa, 1980: 184-185).

Afet İnan'ın "*Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*" kitabında BBYSP'ye dahil olan endüstriler ve kuruluş yerleri aşağıdaki gibi sunulmuştur (İnan 1972:16; Özder 2017: 158): 1- Kimya Sanayi: a- Suni İpek(Gemlik), b-Semikok (Zonguldak), c-Gülyağı (Isparta), d-Hamızı Kibrit (İzmit), e-Süper Fosfat (İzmit), Klor ve Süt Fostik (İzmit) 2- Toprak Sanayi: a-Seramik (Kütahya), b-Cam ve Şişe (İstanbul/Paşabahçe), c-Çimento, 3- Demir sanayi (Karabük), 4-Kağıt ve selüloz Sanayi (İzmit), 5-Kükürt sanayi (Keçiözümlü), 6-Süngercilik (Bodrum), 7-Pamuk menceusat sanayi (Bakırköy, Kayseri, Ereğli, Nazilli ve Malatya'da iplik ve dokuma, Iğdır'da iplik) 8-Kamgarn Sanayi "Merinos" (Bursa), 9-Kendir Sanayi (Kastamonu).

Ayrıca Marmara, Ege, İç Anadolu ve İstanbul bölgelerinde fabrika kurulması, Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinde istihdam eksikliğine yol açtığı için eleştiriler bulunduğu ve bu durumun gelişmede bir dengesizliğe yol açtığı, Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinin geride bırakıldığı ileri sürüldü. Bu eleştirilere rağmen kalkınmada sanayinin önemi ve bunu sağlamak için uygulanan politikalar belirgindir (Evsile 2018: 110-111).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın başarılı olması sonrası ise İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı üzerine çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı öncekine göre daha detaylı olmakla beraber daha yüksek bir bütçe ayrılmıştır. Ancak planın uygulanmaya başlanacağı dönemde ikinci dünya savaşı ortaya çıkmış ve plan uygulanamayarak savaşı ekonomise dönüş yaşanmıştır. Yaklaşık bir milyon üretici askere alındı ve ithalat ve iç tüketim büyük ölçüde kısıtlandı. 1941 yılında Sanayi Teşvik Kanunu kaldırılmış, artan giderleri karşılamak üzere "Milli Savunma ve Varlık Vergisi" çıkarılmış ve cari vergi oranları artırılmıştır. Bu dönemde neredeyse hiç yatırım yapılmayarak, kaynaklar askeri gücün artırılmasına yönlendirilmiştir. Savaşı nedeniyle İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı uygulanamadığı için 1945 yılında daha küçük bir Üçüncü Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlandı. Bu planın amacı, işletmede olan mevcut fabrikaları yeni yatırımlarla geliştirmek ve verimliliği artırmak, kağıt, çimento ve tekstil fabrikaları gibi yeni işler kurmak. Sanayi sektöründe uygulanan devletçilik anlayışı

tarım sektörüne de uygulanmış, örnek devlet çiftlikleri kurulmakta, ormanlar kamulaştırılmakla beraber daha önce somut adımlar atılmamış bir toprak reformu başlatılmaktadır (İşler 2021: 24-25).

1945'te biten ve tam 6 yıl süren İkinci Dünya savaşı tarihin gördüğü en yıkıcı savaşlardan biri olmuştur. 1946 yılında Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle ve hükümetin genişletici maliye politikaları nedeniyle para biriminde önemli bir devalüasyonla karşı karşıya kaldı. Devalüasyon, enflasyonun yükselmesine ve Türk lirasının satın alma gücünün düşmesine yol açarak ekonomiyi ve insanların geçimini olumsuz etkilemiş ve hükümet, kemer sıkma önlemleri ve sabit döviz kuru sistemi gibi ekonomiyi istikrara kavuşturmak için önlemler almak zorunda kalmıştır (Tuna 2007: 87). Bu savaşın sonucunda ise dünyada yeni bir dönem başlamış ve o döneme kadar küresel ölçütte daha önce bu kadar bu kadar önemli roller oynamamış olan Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Sovyetler Birliği iki kutup dünyanın süper güçleri olmuşlardır ve iki kutup oluşturmuşlardır (Armaoğlu 1983:419-420). Bu kutuplaşma döneminde Sovyet toprak talepleri, Türk hükümetini ABD ve Batı ittifakı ile yakın iş birliğine itmesi özellikle ABD'nin Marshall Planı'nı 1948'den itibaren askeri ve ekonomik amaçlarla Türkiye'ye genişletmesiyle sonuçlanmıştır (Pamuk 2007:13).

3.4. Ana Hatlarıyla 1950-1960 Dönemi İktisat Politikaları

Demokrat Parti'nin 1950'de yapılan seçimleri kazanmasıyla tek parti rejiminin ilk defa bu kadar büyük bir darbe alması ve önceki dönemde uygulanan devletçi politikalardan liberal ekonomiye dönüş sinyalleriyle Türk demokrasisi ve ekonomisi için 1950 yılı önemli bir dönüm noktasını sayılabilir. Ekonomik ve siyasi etkileri bakımından bu büyük değişim, Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra başbakan olan Adnan Menderes'in hükümet programından izlenebilir. Devletin üretim ve bölüşüm dinamiklerine farklı zamanlarda doğrudan veya dolaylı katılımı, tarımın giderek ticarileşmesini ve metalaşmasını sağlamış ayrıca sınai gelişmenin yerel ve küresel manadaki iktisadi etkileşiminin yönünde kendini göstermektedir (Turgut 1991:140-142).

Devlet bu dönemde tarım ve kırsal kalkınmada politika tasarımı ve uygulamasında merkezi bir rol oynamıştır. Girdilerin, kredilerin ve yayım hizmetlerinin sağlanması, modern tarım teknolojilerinin teşviki, yeni ürün çeşitlerinin tanıtılması, tarımsal birliklerin ve kooperatiflerin kurulmasının desteklenmesi, devlet çiftliklerinin kurulması pazarlama dahil olmak üzere çeşitli politika ve programlar aracılığıyla ve dağıtım merkezleri, devlet meta üretimini genişletmeyi ve yoğunlaştırması bu dönemin temel iktisadi yönelimlerine işaret eder. (Ataç 2011:561).

Bu dönemin beraberinde getirdiği en önemli ekonomik değişiklik, tarımsal kalkınmaya yönelik yatırımlara olan güçlü vurguydu. Demokrat Parti özellikle tek parti rejimi zamanında İkinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle yaşanan kıtlık ve sıkıntılardan oluşan dönemi lehine çok iyi kullandığı, hatta

partinin sınıfsal temelinin büyük toprak sahipleri ile burjuvazi ittifakı oluşturuyor olsa da dayandığını sınıfın çıkarlarına zarar vermeden vaat ettiği bu tarımsal politikalar, köylülerden destek almasını sağlamıştır (Oktar, Varlı 2010: 6-7).

Tarımsal kalkınma yolunda alınan aksiyonlara ilk olarak hükümetin devlete ait toprakları dağıtmaya ve ortak otlakları çok az toprağı olan veya hiç toprağı olmayan köylülere açmaya başlaması örnek olarak gösterilebilir. 1940'ların sonlarında toprak kaynaklarına erişimi iyileştirme çabasıyla toprak reformunu uygulamaya koyma girişimi, aslında kendilerinin de parçası olan güçlü toprak sahiplerinin topraklarının dağıtılması yerine, kamuya ait ve görece uzak ve etkisiz kalmış toprakların topraksız ve küçük çiftçilere sınırlı olarak dağıtılmasıyla sonuçlanmıştır. İkinci olarak da Marshall Planı yardımıyla tarımda modernleşmenin önemini arttırarak yüksek üretim seviyelerinin görülmesi olduğu söylenebilir (Kanca 2012:48). Marshall Yardımları kapsamında ABD'nin Türkiye'ye yaptığı yardımlar da uluslararası iş bölümü kapsamında Türkiye'nin görevi olarak sanayileşmekten ziyade tarım ürünü ihracıyla Batı'nın temel ihtiyaçlarını karşılama görevlendirmesi olduğu söylenebilir ve bu kapsamda traktör ve pulluk gibi ürünler tarımda kullanılmaya başlanmıştır (Oktar, Varlı: 2010, 9-10). Her ne kadar tarımda yaşanan bu makineleşme ve sonrasında uygulanan popülist politikalar başka sorunlara sebebiyet vermiş olsa da ilkel tarımdan sonra bu makineleşmenin, tarımsal ürünlerin üretiminde kısa vadede olumlu etkileri olduğu söylenebilir. Örnek olarak, tarımsal kalkınmayı simgeleyen ürünlerden biri olan buğdayın 1950'de 3,9 milyon ton üretiminin 1958'de 8,6 milyon tona yükselmesini gösterilebilir (Kışı 2018: 153-154).

Bu dönemde tarımda makineleşmenin ve yeni teknolojilerin kullanılmasının diğer bir etkisinin de emek gücüne ihtiyacın azalmasına sebep olması olduğu söylenebilir. Tarımda makineleşmeden önce toprağın işlenmesi için ortakçılık⁸ sistemi yaygın olarak kullanılan bir emek tipiymken makineleşmeyle beraber ortakçılardan ziyade aile içi emeğin öne çıktığı söylenebilir. Bu durumun yarattığı sosyal etkilerden birinin de iş imkanını kaybetmiş olan ortakçıların farklı bölgelere göç etme zorunluluğunda kalması olduğu söylenebilir (Oktar, Varlı: 2010, 9-10).

Bu dönemde Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY) diğer önemli unsurlardan biri olduğu söylenebilir. 1950'lerden itibaren DYY konusunda teşvikler bulunsa da ve bu durum Dünya Bankası uzmanları tarafından memnuniyetle karşılsansa da DYY'nin kısıtlamaları ve süresiz maddeleri daha yüksek miktarlarda DYY girişini engellemiştir. DYY girişini artırmak için 1 Ağustos 1951'de yeni bir teşvik kanunu olan 5821 sayılı Kanun çıkarıldı. Bu kanuna göre yabancı sermayenin bazı kriterleri

⁸Ortakçılık: Başkasının toprağında elde edilecek üründen pay almak koşuluyla çalışılması (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi 17. Cilt 1986: 8906)

karşılması gerekiyordu: Türkiye'nin ekonomik kalkınmasını teşvik etmek ve ülkenin ihtiyacı olan bir sektörde faaliyet göstermektir (Göymen, Tüzün 1984:60-61). Özellikle 1950'li yılların ikinci yarısında, ihracat için elverişli olan konjonktür ortadan kalkınca, korumacı koşullar altında, yabancı firmalar bazı ürünleri Türkiye'ye ihraç etmek yerine yatırım yapmaya karar verirken yerli firmalarla iş birliği yapma eğilimine gitmişlerdir. Böylece, yabancı firmalar ürünlerini Türkiye'de üretmeye başlayarak yerel tüccarların sanayiciye dönüşmesini güçlendirmiştir.

3.5. Ana Hatlarıyla 1960-1980 Dönemi İktisat Politikaları

1960'lı yıllar için en önemli gelişmelerden biri özgürlükçü niteliğiyle öne çıkan 1961 Anayasası'dır. 1961 Anayasası, gelir eşitsizliğini azaltan ve sosyal refahı iyileştiren tedbirler yoluyla daha adil bir ekonomik sistem yaratmaya çalışmıştır. Bunlar, toplumun tüm kesimlerinin ekonomik büyümeden faydalanmasını sağlamak amacıyla kamulaştırma ve işçi haklarının korunmasına yönelik hükümleri içeriyordu (Tunç 2020: 673). Ayrıca bu anayasa, arazi mülkiyetini yeniden dağıtan ve verimliliği artırmak ve kırsal yoksulluğu azaltmak için tarım kooperatiflerini destekleyen toprak reformları getirmiştir. Bu ilerlemeye rağmen, tarım sektörü su kıtlığı, toprak erozyonu ve düşük karlılık gibi devam eden zorluklarla karşı karşıya kalmıştır (Mengi, Karalezli 2020: 93-94).

1960'tan sonraki süreçte, tarımsal ıslahatı toprak dağıtım süreci, ıslah için daha fazla yeni arazi kalmadığından yoğun tarım politikalarının yerini devlet tarafından teşvik edilen yoğun sanayi politikaları almıştır (Kanca 2012:54). Bu bakımdan, tarımdan sanayiye kaynak aktarımını sağlamak, gelişen kent merkezlerini beslemek ve döviz getirisini artırmak için sermayenin yoğunlaştığı bir tarım sistemi devletin önceliği haline gelmiştir. Özellikle, 1963 ile 1980 arasında uygulamaya konan beş yıllık kalkınma planları, tarımın modernleşmesini ve sermayeleştirilmesini vurgulayarak buna yönelik politika araçları arasında modern tarım makinelerinin yanı sıra, kimyasal tarım ürünleri, ucuz kredi sağlanması çeşitli sübvansiyonlar sağlamak şeklinde kendini göstermiştir (Doğan 2013a:217). Bunların yanında, 1960'larda ilk defa dünyaya sunulan ve etkileri Türkiye'de de görece çabuk görünen Yeşil Devrim politikalarına, entegre alan geliştirme programlarına ve girdilerin ve kredi planlarının sağlanmasına aktif devlet katılımı Dünya Bankası aracılığıyla desteklenmiştir (Bayri, Furtan 1989:113).

Bu politikalar yalnızca tarımın modernleşmesini ve sermayeleştirilmesini hızlandırmakla sınırlanmayıp aynı zamanda üretici ve tüketim malları için iç pazarı canlandırarak hem kentsel hem de kırsal alanlarda ücretli emek için yeni fırsatlar yaratmıştır. Dünya Bankası, küçük ölçekli aile çiftlikleri için tasarlanan kalkınma programlarını aktif olarak desteklediğinden, devletin küçük ölçekli tarıma öncelik verme ve aile çiftliklerinin pazar yönelimini geliştirme kararında oldukça etkili olmuştur. 1980'lere kadar önemli üretim artışları, devletin hem köylünün geçimini sağlamak için politikalar

izlemesine hem de tarımdan ekonominin diğer sektörlerine kaynak aktarma girişimine neden olmuştur (Pamuk 2007:23).

1960 darbesinden sonra askeri rejimin hızla Devlet Planlama Teşkilatı'nı (DPT) kurmak için harekete geçilmiştir. Kalkınma planlarının oluşturulması fikri artık geniş bir koalisyon tarafından desteklenmiş ve 1960'ların ve 1970'lerin ekonomi politikaları kısa vadede ithal ikameler yoluyla iç pazarın ve sanayileşmenin korunmasına sebep olmuştur. Hükümet İthal İkameci Sanayileşme (İİS) hedeflerine ulaşmak için kilit araçlar olarak ilk etapta kısıtlayıcı bir ticaret rejimini, kamu iktisadi teşebbüslerinin yatırımlarını ve sübvansiyonlu krediyi yoğun bir şekilde kullanmıştır (Erdilek 1989:22). DPT bu bağlamda sübvansiyonlu kredilerin, vergi muafiyetlerinin, ithalat ayrıcalıkları ve döviz erişiminden yararlanmayı amaçlayan tüm özel sektör yatırım projeleri için onayı gerekmesini sağlamış ve bunun özel sektör kararlarında da etkisi olmuştur. Tarım sektörü ise çoğunlukla bu ikameci planlama sürecinin dışında bırakılarak devlet faktörünün halen etkin olduğu bir alan olarak kalmıştır. Böylece, Türkiye ekonomisi büyük aile şirketlerinin ve çok sayıda üretim ve dağıtım şirketinin var olduğu, ayrıca bankalar ve diğer hizmet şirketlerini de içeren büyük holdinglerin etkin olduğu bir iktisadi ortama dönüşmüştür (Pamuk 2007:26; Kanca 2012:55-56).

Bazı tanınmış Türk iş adamlarının sanayi sektörüne girişlerinde yabancı firmalarla ortak girişimler de olmuştur. Batılılaşma hedefine bağlılığını ilan eden geç sanayileşen, teknolojinin önemli olduğu ve bununla birlikte yeni ihtiyaçların yaratıldığı bir ülkede yabancı üretim hakkında bilgi sahibi olunabileceği fikri belirlemiştir. (Buğra 1994:67). DYY'nin ülkeye girişinin yerel firmaların faaliyetlerine engel teşkil edebileceği düşünülse de Türkiye'de yerel girişimciler teknolojik bilgi ve yönetim becerileri kazanmak için DYY ile iş birliği yapmak istemişlerdir. Bu yüzden, çokuluslu şirketler ile büyük yerel firmalar arasında rekabetten çok iş birliği olmuştur (Yücel 2015:58).

Ekonomik devlet kurumlarının üretim kapasiteleri giderek artarken, DYY ile iş birliğinden gelen yatırım artışıyla birlikte çalışan ihtiyacında önemli bir artış olmuştur. Ayrıca, özel sektördeki küçük işletmelerin sayısının artırılması için verilen çabayla, işletmeciler ve muhasebeciler gibi farklı birimlerde ve seviyelerde iş gücü ihtiyacı desteklenmiştir. Bu durum, tarımsal üretim sisteminde yukarıda bahsedilen konulara ek olarak; topraksız kalma, makineleşmeye bağlı iş gücündeki ihtiyacın azalması ve toprakların miras yöntemiyle parsellenişine yol açmış ve büyük şehirlerdeki nitelikli ve niteliksiz iş gücüne ihtiyacın artışı da düşünüldüğüne iç göçlere sebebiyet vermiştir (Ataç 2011:562-563).

Büyük şehir merkezlerine doğru olan yoğun göç akışının yarattığı talep, arazi kiralardaki muazzam artışı açıklayan en belirgin faktör olduğu söylenebilir. 1950'den 1980'e kadar, arazi ve bina kiralardaki belirgin artış, neredeyse tamamen piyasa güçlerine dayalı bir şehir genişleme modelini

sürdürmüştür (Öncü 1988:39-41). Araziye yönelik talepteki artışı, altyapının yalnızca kısıtlı alanlarda olduğu metropollerde yeni yaşam alanı sunulacağına dair iddia edilen popülist politikalar izlemiştir. Bunların gerçekleştirilebilmesi ilk etapta sağlanamamış ve şehir merkezi ve çevre ayrımı giderek artmıştır. Büyük şehirlerin çevresindeki eyalet ve belediye arazilerinin çoğunda gecekondu yerleşmesi görülmüştür. Böylelikle ikincil arazi ve konut piyasasında, yeni gelenler ile eski kuşaklar arasında, bölgesel kökenlerdeki farklılıklarla örtüşen keskin ayrımlar ortaya çıkmıştır (Öncü 1988:48-49).

3.6. Ana Hatlarıyla 1980-2000 Dönemi İktisat Politikaları

1980 yılı ekonomiyi istikrara kavuşturma ve liberalleşme teşvik edilerek devlet etkisinin sorgulandığı bir dönem olarak yer almıştır. Turgut Özal'ın aktif rol oynamasıyla geliştirilen 24 Ocak Kararlarıyla olarak açıklanan ekonomik program; ticaret ve ödeme rejimlerinin serbestleştirilmesi, para biriminde devalüasyon, fiyat kontrollerinin ve buna bağlı sübvansiyonların kaldırılması ve yabancı sermayenin daha nitelikli bir şekilde teşvik edilmesini içeriyordu. Bu teşvikler, enflasyonu düşürmek ve uzun vadede piyasaya ve ihracata dayalı bir ekonomi yaratmak amaçlarını da içeriyordu. Bu politikalar başta hükümet tarafından siyasi bir destek bulmakta zorlansa da daha sonra askeri rejim tarafından onaylanmıştır (Arıcanlı, Rodrik 1990: 1346-48).

Özal'ın 1983'te başbakan seçilmesinden kısa bir süre sonra ticaret ve ödeme rejimlerinde serbestleşme etkisi daha da belirgin hale gelerek İİS yapılarının giderek rekabete açılması başlamıştır. Ancak, serbestleştirme listelerinde sık sık yapılan revizyonlar, keyfi şekilde yapılmaları ve hükümete yakın gruplara sağlanan ayrıcalıklarla bu değişikliklerin istikrarı ve kalıcılığı konusunda büyük bir belirsizlik yaratmıştır (Kepen, Yentürk 2001:363). Bu belirsizlik özel sektöre de yansımış, ihracata yönelik grup ve sektörler bu değişimi olumlu karşılarken İİS yoluyla kurulan endüstrilerin, özellikle dayanıklı tüketim malları ve otomotiv ürünlerini içeren büyük ölçekli holdingler, koruma için lobi yapma eğilimine geçmiştir (Öniş, Webb 1992: 33-35).

Yeni politikaların istatistiki olarak oldukça belirgin olduğu konu ihracat artışıydı. Türkiye'nin mal ihracatı, kriz yılı olan 1979'dan 1990'a GSYİH'nin yüzde 2,6'sından yüzde 8,6'sına yükseldi. Ayrıca, Türkiye bu on yıllık süreçte ihracat artış hızı bakımından gelişmekte olan ülkeler arasında birinci sırada yer almıştır. Bu artışın yaklaşık yüzde 80'ini imalatçılar oluştururken ihracatta tekstil, giyim ve demir-çelik ürünlerinin pazardaki hakimiyeti artmıştır. Dolayısıyla, ihracat artışındaki başarının, İİS sektörlerinin mevcut kapasitesinin dış pazarlara yeniden yönlendirilmesiyle elde edildiği düşünülmüştür (Boratav vd., 1996: 373-376). Ancak, ihracatı teşvik eden politikaların etkisiyle ihracatın ithalatı karşılama oranı 1980-1986 arasında yükselse de bu oran %100'ün altında kalmıştır (Mazlum 2020: 60). Bununla ilişkili olarak istikrarlı bir döviz kuru sağlama politikasına ek olarak, ihracatçılar bu hamle sırasında sağlanan krediler, vergi iadeleri ve döviz tahsis planlarıyla desteklenmiştir. Bununla birlikte,

yeni politikaların ekonominin geri kalanı üzerindeki etkisi karışıktı. En önemlisi, yeni politikalar, uzun vadeli büyüme için gerekli olan yüksek düzeyde özel yatırım yaratmadı. İmalat sanayinde ise yüksek faizler ve siyasi istikrarsızlık en önemli engellerdi. İhracat alanında bile, bariz bir şekilde yeni yatırım yoktu; artışın çoğu mevcut endüstriyel kapasite ile sağlandı. Yerli sermayeninkine benzer nedenlerle, yabancı sermayenin de yeni politikalara tepkisi de çok güçlü olmadığı söylenebilir (Erdoğan 2006:32-33).

Küreselleşme sürecinde Türkiye, 2000’li yılların başına kadar süren siyasi istikrarsızlık ve büyük kamu sektörü açıkları, küreselleşen ortama katılımı giderek daha maliyetli hale getirmiştir. 1989 yılında makroekonomik dengelerin ilk etaptaki olumlu izlenimlerinin bozulmaya başlaması üzerine, 32 sayılı kararnamenin de yürürlüğe girmesiyle sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi ve uluslararası sermaye akımlarının önündeki engellerin kaldırmasına karar verilmiştir. Ancak uzun vadede, makroekonomik istikrar sağlanmadan ve finans sektörü için güçlü bir düzenleyici altyapı oluşturulmadan önce sermaye hesabını serbestleştirme kararı maliyetli bir süreç olarak düşünülmüştür (Kaya 2010:72-73).

Ekonominin dış şoklara ve ani sermaye çıkışlarına karşı giderek daha savunmasız hale gelmesiyle 1990’lar, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemin en zor dönemine dönüşmüştür. 1990’lar bu bakımdan seçmenlerin çeşitli kesimlerine yönelik programlar, küçük işletmelere ucuz kredi, daha düşük emeklilik yaşının ve daha cömert emeklilik haklarının sağlanması ve belki de en önemlisi tarım üreticilerine yönelik yüksek destek fiyatları ile kamu sektörü açıkları artmaya devam etmiştir. Ancak, 1990’larda Türkiye, siyasi istikrarsızlık, büyük kamu sektörü açıkları ve ekonomiyi dış şoklara ve ani sermaye çıkışlarına karşı savunmasız hale getiren liberal bir sermaye hesabı nedeniyle zorlu bir ekonomik ortamla karşı karşıya kalmıştır. Büyüyen açıkları finanse etmek için hükümet, iç ve dış borçlanmaya, parasal genişlemeye ve kamu işletmelerinin sınırlı bir şekilde özelleştirilmesine bel bağladı. Bu durum; yüksek enflasyona, yüksek nominal ve reel faiz oranlarına ve artan kamu borcuna yol açmıştır. Kişi başına düşen GSYİH geçen on yıldan daha düşük seviyede olsa da artmaya devam etmiş ama iktisadi tutarsızlık nedeniyle ülkenin krizlere doğru sürüklenmesine engel olunamamıştır. Yüksek enflasyon ve faiz oranları özellikle kentsel kesimde gelir dağılımını giderek daha eşitsiz hale getirmiştir (Öniş 2004:128-130).

4. İSTANBUL'UN CAZİBE MERKEZİNE DÖNÜŞÜMÜ

4.1. Genel Özellikleriyle İstanbul

Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran ve Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birleştiren İstanbul'un coğrafi konumunun dünyadaki özel örneklerden biri olduğu söylenebilir. Gerek jeopolitik konumu gerek doğal güzellikleri ve elverişli iklimiyle İstanbul, tarih boyunca cazibe merkezi olmuştur. Hem Bizans İmparatorluğu'nun hem de Osmanlı Devleti'nin başkentliğini İstanbul üstlenmiştir. Bundan dolayı, jeopolitik konumu dışında miras aldığı binlerce yıllık kültürel öğeler de aynı zamanda çok değerlidir (Gökburun 2017:1).

Cumhuriyet'in ilanından önce İstanbul şehrinin temel ekonomik faaliyetleri; devletin yönetim işlevi, ticaret, üretim ve hizmet olarak dört ana birimde incelenebilir. İstanbul'un başkent olmasından dolayı askeri ve sivil bürokratin bu şehirde ikamet etmesi yönetim işlevine örnek gösterilebilir. Ticarete öne çıkan konu ise İstanbul'un Osmanlı Devleti'nde ithal edilen mamullerin İstanbul üzerinden imparatorluk içerisinde dağıtılmasıdır. Üçüncü birim olarak ise ev veya küçük üretim, iktisadi faaliyet olarak sayılabilir. Dördüncü birim olarak ise bankacılık ve sigortacılık gibi bazı hizmetler sayılabilir (Tekeli, İlkin 1989: 269-270).

İstanbul'da demiryolu ile limanların varlığı ve bu terminallerin çevresinde gelişmiş bir altyapı bulunması İstanbul'un bu denli önemli bir ticaret şehri olmasında öne çıkan etkenlerden biriydi (Tekeli, İlkin 1989: 270-271). Bununla birlikte, uluslararası ticarete güçlü bağlantıları olan varlıklı gayrimüslimler, İstanbul ticaretinde etkin bir şekilde rol alıyorlardı. 20.yy'nin başında çıkan Balkan Harbi ve ardından gelen 1. Dünya Savaşının tesirleri, ticaretle uğraşan gayrimüslimlerin İstanbul'dan göç etmeye başlaması, transit ticaretin Atina ve Beyrut gibi limanlara yönelmesi İstanbul ekonomisini olumsuz etkilediği söylenebilir (Toprak 1995: 92-93).

İstanbul, Cumhuriyet'in ilanından sonra başkent unvanını Ankara'ya devretmiş olsa da tarihi, kültürel, ekonomik, sosyal ve daha birçok bakımdan ülkenin en önemli şehri olmaya devam etmiştir (Şahin 2015: 457). Sanayi, hizmet, turizm, eğitim vb. pek çok alanda diğer illere kıyasla üstünlüğü bulunan İstanbul'un bu sebeplerden ötürü kentleşme oranı Cumhuriyet'in kuruluşundan günümüze kadar Türkiye ortalamasının üzerindedir (Gökburun 2017: 110).

Çalışmanın bu bölümünde İstanbul'un nüfus ve mekânsal gelişimiyle bununla birlikte genel anlamda ulaşım ve altyapısal avantajlarıyla ticaret ve turizm merkezi olması vurgulanacaktır.

4.1.1. İstanbul Nüfusunun Cumhuriyet'in Kuruluşundan Günümüze Olan Gelişimi

Türkiye Cumhuriyeti'nde nüfus sayımı ilk kez 1927 yılında yapılmıştır. Sonraki nüfus sayımı 1935'de yapılırken ilerleyen senelerde yaklaşık 5 sene aralıklarıyla gerçekleştirilmiştir. En son hane ziyaretiyle yapılan nüfus sayımı 2000 senesinde gerçekleştirilmiş olmakla beraber, 2007'den itibaren ise Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine (ADNKS) geçilerek, metodolojide değişim yaşanmış ve sayım süreçleri dijitalleşmiştir (Gökburun 2017, 64-66). Aşağıdaki Tablo 6'da de görüldüğü gibi 1927 yılında yapılan Genel Nüfus Sayımında (GNS) Türkiye'nin nüfusu 13,6 milyon seviyesindeyken iken İstanbul'un nüfusu 807 bin civarındadır. 1927-1950 yılları arasında İstanbul'un nüfusu %45 artışla 1,2 milyona yükselirken Türkiye'nin nüfusu ise %53 artışla 21 milyona yükselmiştir. 1950'den sonraki tüm GNS'lerde İstanbul'un bir önceki sayıma göre nüfus büyümesi Türkiye nüfusun bir önceki sayıma göre nüfus büyümesinden çok daha fazla olduğu görülmektedir. 1950 ile 1980 arası İstanbul nüfusu %307 artarken 1980 ile 2000 yılları arasında ise %111 artmıştır. Türkiye nüfusu ise 1950 ile 1980 arası %114 artarken 1980 ile 2000 yılları arasında ise %52 artış görülmüştür. Özetle, 1927'den 2000'e İstanbul'un yıllık ortalama nüfus artışı binde 33 iken Türkiye'nin yıllık ortalama nüfus artışı binde 19'dur.

Tablo 6: Genel Nüfus Sayımlarına göre Türkiye ve İstanbul'un 1927-2000 Yılları Arası Nüfusu

	İstanbul Nüfusu (Bin Kişi)	Türkiye Nüfusu (Bin Kişi)	İstanbul - Bir Önceki Sayıma Kıyasla Büyüme	Türkiye - Bir Önceki Sayıma Kıyasla Büyüme
1927	807	13,650	-	-
1935	884	16,158	10%	18%
1940	991	17,821	12%	10%
1945	1,078	18,790	9%	5%
1950	1,166	20,947	8%	11%
1955	1,534	24,065	31%	15%
1960	1,882	27,755	23%	15%
1965	2,294	31,391	22%	13%
1970	3,019	35,605	32%	13%
1975	3,905	40,348	29%	13%
1980	4,742	44,737	21%	11%
1985	5,843	50,664	23%	13%
1990	7,309	56,473	25%	11%
2000	10,019	67,804	37%	20%

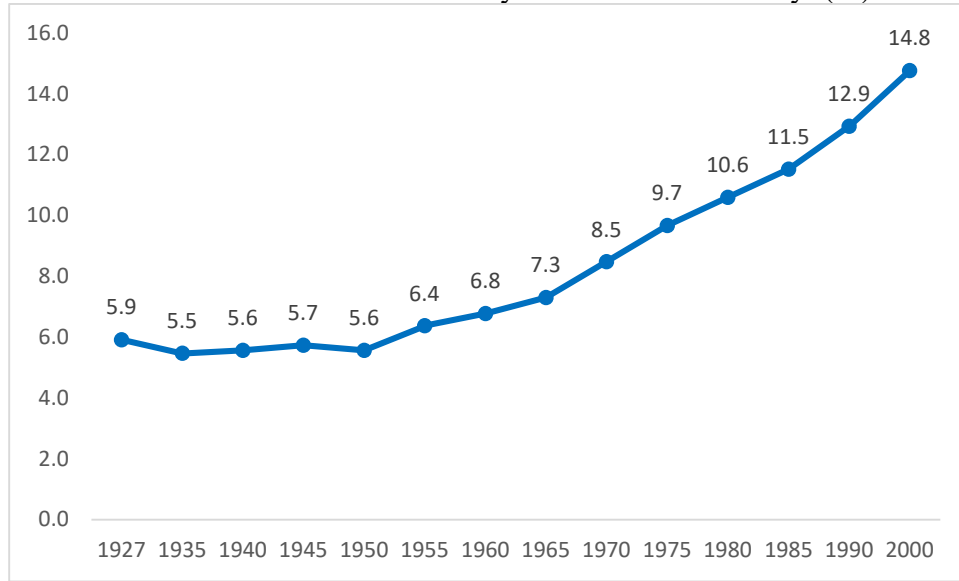
Kaynak: TÜİK, Genel Nüfus Sayımları veri tabanından oluşturulmuştur.

Bu sayımlara göre İstanbul'un nüfus payının gösterildiği Grafik 2'de İstanbul'un nüfus payı 1927'de %5,9 iken 1950'de %5,6'ya gerilemiştir. 1950'den 2000'e kadar olan süreçte ise İstanbul'un nüfus payı yükselmeye başlamış ve 2000 yılında İstanbul nüfus payı %14,8 seviyesine gelmiştir.

1950'den sonra İstanbul'un nüfus payı tüm sayım yıllarında önceki döneme göre yükseliş göstermektedir. İstanbul'un nüfus payı, 1955 yılında bir önceki döneme göre 0,8 puan artmış olup 1950 yılından 1980'e 30 yılda 5,0 puan artarken 1980'den 2000'e 20 yılda ise 4,2 puan artmıştır.

1950'lere kadar şehrin büyümesi, nüfusun doğal artışından kaynaklanmıştır. Bu on yıl boyunca şehir, ekonomik yapıdaki değişikliklerden kaynaklanan iç nüfus akışlarında olağanüstü bir artışla karşı karşıya kalmış ve İstanbul'un nüfusu dramatik bir şekilde artmaya başlamıştır (Aysan vd. 1997: 40). Bu seviyede bahsi geçen bir nüfus artışında göçlerin etkisi yadsınamazdır. İstanbul'un 1950-1955 aralığında aldığı net göç 250 bin, 1955-1960 aralığında 176 bin, 1960-1965 aralığında 276 bin, 1965-1970 aralığında 540 bin, 1970-1975 aralığında 441 bin olduğu görülmüştür (Gökburun 2017: 186).

Grafik 2: İstanbul'un Genel Nüfus Sayımlarındaki Nüfus Payı (%)



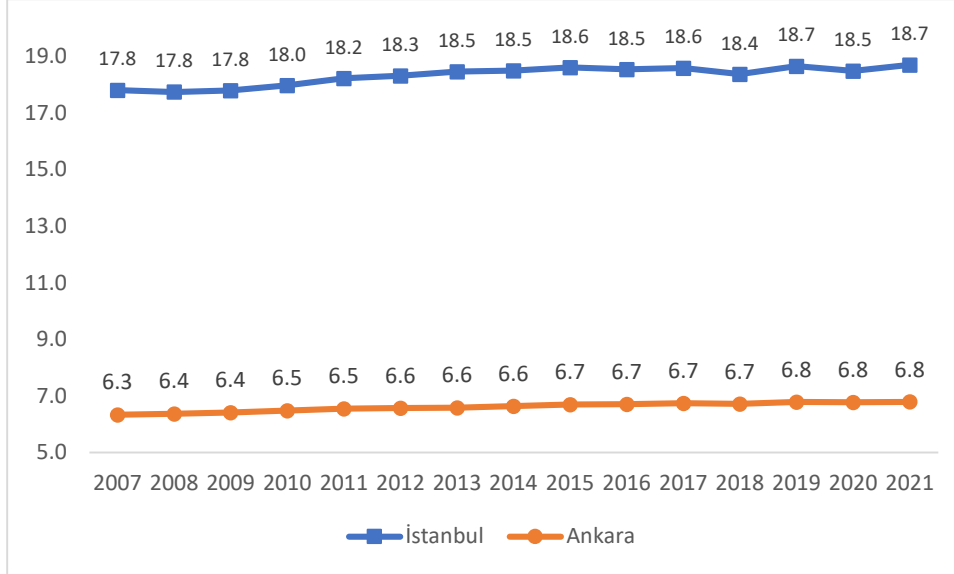
Kaynak: TÜİK, Genel Nüfus Sayımları veri tabanından oluşturulmuştur.

İstanbul'un nüfus gelişiminin 1950 yılı itibarıyla bu kadar farklılaşmasında öne çıkan etkenin dönemlerde uygulanan iktisadi politikalar olduğu söylenebilir. Kuruluş yıllarındaki iktisadi tercihler İstanbul'u baskılamak, 1950'den sonraki iktisadi politikadaki değişikliklerin sonucu ise bu baskı, İstanbul'a aşırı olarak değerlendirilebilecek ilgiye dönüşmüştür (Yılmaz 2015: 337).

Nüfus sayımlarının dijitalleştirilerek ADNKS sistemine geçtiği 2007 yılında İstanbul'un popülasyonu yaklaşık 12,6 milyon seviyelerine erişirken Türkiye nüfusu ise 70,6 milyon olarak tespit edilmiş ve böylelikle İstanbul Türkiye nüfusunun %17,8'ini oluşturduğu görülmüştür. Aşağıdaki Grafik 3'te İstanbul'un nüfus payının 2007-2021 yılları arasındaki gelişimi Türkiye'nin İstanbul'dan sonraki en kalabalık şehri olan başkent Ankara ile kıyaslanmıştır. İlerleyen senelerin çoğunluğunda İstanbul nüfus artışı yüzdesel olarak Türkiye nüfusuna göre daha fazla yükselmiştir. Bu nüfus payında gözlemlenen artış trendiyle beraber 2021 senesinde İstanbul'un nüfusu 15,8 milyona yükselirken nüfus

payı ise 2007'ye kıyasla 0,9 puan artarak %18,7'e yükselmiştir. Bu pay, İstanbul'un şimdiye kadarki en yüksek nüfus payıdır. Ankara'da ise 2007-2021 yılları arasında 0,5 puan artarak %6,8'e yükselmiştir.

Grafik 3: ADNKS'de İstanbul ve Ankara Nüfus Payları 2007-2021 Yılları



Kaynak: TÜİK, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları veri tabanı üzerinden oluşturulmuştur.

4.1.2. İstanbul'un Mekânsal Gelişimi ve Kentsel Saçaklanma

İstanbul geleneksel olarak Avrupa yakasında Yarımada'da bulunan Fatih ve Beyoğlu iken Anadolu Yakasında ise Üsküdar ve Kadıköy merkezli olarak yerleşim alanlarına sahiptir. 1950'lere kadar bu durum böyle devam ederken 1950'lerden sonra aldığı göçle beraber nüfus artışına karşı şehrin yapısının yetersiz kalması sonucu şehrin büyüme ihtiyacı oluşmuş 1980'de ilçe sayısı 19 iken 1990'da 26'ya 2000'de ise 33'e yükselmiştir (Gökburun 2017: 344-345). Aşağıdaki Tablo 7'de görüldüğü üzere, 2021 yılında ilçe sayısı 39'a yükselmiştir. Kent coğrafyası ile ilgilenen araştırmacılar için İstanbul, laboratuvar olarak değerlendirilebilecek özellikleri bulunurken kentsel büyüme modellerinin bir kısmını da karşılamaktadır (Kanbak 2013: 17).

Tablo 7: İstanbul İlçelerinin Yıllar İçerisindeki Nüfus Değişimi

İlçeler	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2021
Bakırköy	42.596	102.617	341.743	882.505	1.328.276	208.398	228,759
Beşiktaş	73.432	93.647	136.105	188.117	192.210	190.813	178,938
Beyoğlu	279.238	216.425	225.850	223.360	229.000	231.900	233,322
Çatalca	48.346	60.944	69.523	89.057	64.241	81.589	76,131

Eminönü	123.056	134.852	136.997	93.324	83.444	55.635	*
Eyüp / Eyüpsultan	44.938	180.011	238.831	331.507	211.986	255.912	417,360
Fatih	226.853	300.594	417.662	474.578	462.464	403.508	382,990
Sarıyer	32.114	48.99	67.902	117.659	171.872	242.543	349,968
Silivri	28.328	33.231	37.443	53.032	77.599	108.155	209,014
Şişli	-	181.402	365.621	467.685	250.478	270.674	284,294
Zeytinburnu	-	88.341	117.905	124.543	165.679	247.669	293,839
Gaziosmanpaşa	-	-	125.667	219.026	393.667	752.389	493,096
Bayrampaşa	-	-	-	-	212.570	246.006	274,884
Büyükçekmece	-	-	-	-	142.910	384.089	269,160
Kağıthane	-	-	-	-	269.042	345.239	454,550
Küçükçekmece	-	-	-	-	479.419	594.524	805,930
Avcılar	-	-	-	-	-	233.749	457,981
Bağcılar	-	-	-	-	-	556.519	744,351
Bahçelievler	-	-	-	-	-	478.623	605,300
Esenler	-	-	-	-	-	380.709	447,116
Güngören	-	-	-	-	-	272.950	283,083
Arnavutköy	-	-	-	-	-	-	312,023
Başakşehir	-	-	-	-	-	-	503,243
Beylikdüzü	-	-	-	-	-	-	398,122
Esenyurt	-	-	-	-	-	-	977,489

Sultangazi	-	-	-	-	-	-	543,380
Adalar	15.405	19.834	17.600	18.232	19.413	17.760	16,372
Beykoz	37.152	58.317	76.385	114,812	163.786	210.832	248,595
Kadıköy	77.993	131.328	241.593	468.217	648.282	663.299	485,233
Kartal	26.15	68.462	168.822	413.839	611.532	407.865	480,738
Şile	16.196	18.175	19.427	20.424	25.372	32.447	41,627
Üsküdar	72.425	111.821	171.267	366.186	395.623	495.118	525,395
Yalova	22.255	33.101	42.689	75.787	113.417	**	**
Ümraniye	-	-	-	-	301.257	605.855	726,758
Pendik	-	-	-	-	295.651	389.657	741,895
Maltepe	-	-	-	-	-	355.384	525,566
Sultanbeyli	-	-	-	-	-	175.700	349,485
Tuzla	-	-	-	-	-	123.225	284,443
Ataşehir	-	-	-	-	-	-	427,217
Sancaktepe	-	-	-	-	-	-	474,668
Çekmeköy	-	-	-	-	-	-	288,585

* Eminönü 2008'de Fatih ilçesine bağlanmıştır.

** Yalova 1995 yılında il olmuştur.

Kaynak: Gökburun'un çalışmasından adapte edilmiştir (2017: 344-345). 2021 yılı TÜİK, Adrese Dayalı Nüfus Kayıtları Sonuçları veri tabanından yararlanılarak tabloya eklenmiştir.

1950'den sonra uygulanan politikalar aracılığıyla tarımda makine kullanımının yaygınlaşması ülkedeki tarımın gelişimine sağladığı katkı önemli olsa da bu gelişimin bazı olumsuz sosyal sonuçları olmuştur. Makine kullanımıyla beraber tarımsal istihdam ihtiyacında azalma olmuş ve bunun sonucunda iş imkanını kaybeden köylülerin düzensiz bir şekilde İstanbul ve diğer büyük şehirlere göç etmesine ve bu şehirlerin çarpık bir şekilde kentleşmesine sebep olmuştur (Oktar, Varlı 2010: 15). 1950 sonrasında

İstanbul'daki sanayileşmenin ve şehirdeki hızlı göçlerin önemi büyüktür ve İstanbul'da mekâna yansımadır (Şahin 2015: 456). Bununla birlikte İİS politikalarının etkisiyle desteklenen montaj sanayisinin diğer bölgelere kıyasla üstünlüğü bulunan İstanbul'da yoğunlaşması, 1950 sonrası İstanbul'un nüfus artışında öne çıkan faktörlerden biri olduğu söylenebilir. Bu sanayiler, İstanbul'da istihdam imkanları yaratmış, bu durum da İstanbul'a olan göçü hızlandırmıştır (Yılmaz 2015: 330). 1950'ye kadar uygulanan iktisadi politikalarla yapılan eleştirilerden biri İstanbul'un iktisadi potansiyelinin yeterince kullanılmamasıdır. Ancak 1950'den sonra uygulanan politikalar sonucu oluşan İstanbul'daki yoğunlaşmaya getirilen eleştiri, bu yoğunlaşmanın korkutucu boyutlara gelmesidir (Yılmaz 2015: 335).

Daha önce görülmemiş bir kentleşme süreci başlarken kent biçimini temelinde etkileyen unsur sanayi olurken İstanbul metropoliten alanının yeniden düzenlenme ihtiyacı ortaya çıktı ve bu doğrultuda 1950'lerde sanayinin desantralizasyonu ile ilgili kentsel planlar yapılmıştır. Ancak İstanbul'daki kentsel saçaklanmanın en radikal evresi 1980'lerden sonra görülmüştür (Kanbak 2013: 14). Bununla birlikte kent çeperlerine taşınan sanayi bölgelerinin çevrelerinde plansız ve düzensiz gecekondulaşmanın olduğu görülmüştür (Aksoy, Sönmez 2021: 155). Bu sebepten ötürü sanayi desantralizasyonu ve bu sanayilerin kuruluş yerleri İstanbul'un mekânsal gelişiminde öne çıkmaktadır.

1970'ler itibarıyla sanayileşme ve hızlı göçün sonucu batıda Küçükçekmece'den doğudan ise Küçükyalı'ya uzanan bir alanı kapsayan bir İstanbul oluşmuştur. Nüfusun büyük bir bölümü de İstanbul'da doğmayan insanlardan oluşmuştur (Şahin 2015: 471). Ayrıca bu dönemde merkezi iş ve ticaret alanları Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Tünel-Taksim, Osmanbey, Mecidiyeköy, Beşiktaş, Kadıköy ve Üsküdar'da büyüyüp gelişmeye başlamıştır (Doğan 2013b: 522). Nüfus arttıkça özellikle Anadolu ve Avrupa yakaları arasında ulaşım sorunları baş göstermeye başlamıştır. Boğaziçi Köprüsü 1973 yılında bu sorunları çözmek için inşa edilmiş olsa da alanın çevresinde plansız yerleşimler oluşmaya başlamış ve daha fazla gelişme için orman alanları kullanılarak çevre için tehdit oluşturmuştur (Olcay & Nurtekin 2020: 407).

1980'lerden sonra ise özellikle Organize Sanayi Bölgeleri'nin etkisiyle Tuzla bölgesinde mekânsal genişlemeler yaşanmış ve İstanbul şehri doğuda Tuzla'ya kadar uzanmıştır. Şehrin kuzeyinde ise Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 1989 yılında ulaşımına açılmasının da etkisiyle şehrin kuzeyinde Beykoz ve Sarıyer'e kadar kesintisiz bir yayılım gerçekleşerek Anadolu yakasında Sultanbeyli, Sarıgazi ve Samandıra bölgelerinde yerleşmeler hızlanmıştır. Hızla nüfus artışı alan bu bölgelerde plansız ve gelişigüzel bir şekilde konut ihtiyaçları karşılanmıştır. Sultanbeyli, Kartal'dan ayrılırken, Sarıgazi ve Samandıra bölgeleri 2008'de birleştirilerek Sancaktepe ilçesi kurulmuştur. Şehrin batısı ise Büyükçekmece'nin kıyı kesiminden dar bir şerit içerisinde Kumburgaz, Selimpaşa ve Silivri üzerinden

il sınırlarına kadar uzanır. Özellikle 1995'ten itibaren toplu konut projeleriyle başlayan süreçte Başakşehir ve Beylikdüzü gibi bölgelerin mekânsal gelişiminde önemli rol oynamıştır (Şahin 2015: 475-477).

Bu bölümde vurgulandığı gibi sanayinin desantralizasyonunun İstanbul'un mekânsal gelişiminde önemli bir etkisi bulunmaktadır. Bu durumun, İstanbul'da oluşan yığılmada olan etkisinden dolayı üstünden ayrıca geçilecektir.

4.1.3. İstanbul'un Ulaşım Avantajları

Çalışmanın literatür kısmında sıklıkla belirtildiği gibi Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı, yığılma ekonomilerinin oluşumunun temelinde taşıma maliyetlerinin önemini vurgulamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında hükümet, ekonomik kalkınmada ulaşımın önemin farkında olmakla beraber savaştan çıkmış olan genç cumhuriyetin kıt kaynak ve imkansızlarla ulaşım konusundaki ağırlıklı yatırımları demiryollarını geliştirmek üzere olurken kara yolları üzerine yapılan yatırımlarda ise öncelik liman ve demiryollarına yakınlık önemli bir etkeni. Özellikle köylerin yaşadığı en büyük problemlerden biri ulaşım olmakla beraber yetiştirdikleri ürünlerini en yakın pazarlara taşımakta zorluklar çekiyordu. Köylülerin kendi imkanlarıyla yaptıkları patikalar üzerinden hayvan gücü yardımıyla ürünleri pazar bölgelerine taşınması yapılmıyordu (İnce 2012:178-180). Bu şartlar altında İstanbul'un ulaşım altyapısı, Türkiye'deki diğer şehirlere karşı üstün olmakla beraber özellikle 1950'den sonraki politikalarla ulaşım olanakları daha da geliştirilmiştir. Ulaşım terminalleri, köprüler ve otoyollar gibi ulaşım alt yapıları kurulmuştur. (Doğan, Doğan 2020: 342). Tarihsel olarak İstanbul ulaşımındaki gelişmelerin bütün detaylarıyla incelenmesi çalışmanın kapsamının dışına çıkılmasına sebep olabileceği için kısaca bahsedilecektir.

Deniz taşımacılığının maliyet açısından diğer taşımacılık türlerine göre üstünlüğü bulunmakla beraber İstanbul yer aldığı coğrafi konum sayesinde tarih boyunca dünyanın en önemli liman kentlerinden biri olmuştur. (Koldemir, Kahraman 2020: 1932). İstanbul'daki limanlar tarihi olarak daha çok Haliç bölgesinde yer alırken ticaret alanlarının da bu bölgede kümelenmesine sebep olmuştur. Cumhuriyet döneminde ise Haliç etrafında bulunan irili ufaklı limanlar, bölgedeki yapısal ve fonksiyonel değişiklikler doğrultusunda farklı bölgelere taşınmıştır. Şehrin genişlemesi doğrultusunda yeni limanlar kurulmuş ticaret fonksiyonu doğrultusunda taşımalar Avrupa yakasında Ambarlı Bölgesi, Anadolu yakasında ise Haydarpaşa ile Tuzla-Pendik hatlarına kaymıştır (Koldemir, Kahraman 2020: 1934-1935).

Karayolu ulaşımında ise 1973'te açılan Boğaziçi Köprüsü ve 1988'de açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bu köprülerin bağlantı yolları hem mekânsal gelişmede hem de Avrupa ve Asya

yakaları arasında karayolu ulaşımı oluşturmaları açısından İstanbul için önemli olduğu söylenebilir. Bununla birlikte 1989 yılında ulaşımaya açılan TEM Otoyolu (E-80) da İstanbul'un karayolu gelişiminde önemli bir yere sahiptir. Örnek olarak Tuzla bölgesinde kurulan Organize Sanayi Bölgeleri de TEM otoyolu çevresinde kümelenmiştir. (Şahin 2015: 474-475). Bu yatırımlarla İstanbul'daki hem şehrin dış çevresine yönlendirilen sanayi bölgelerinden ürünlerin karayolu taşınmasının sağlanabilmesi hem de artan nüfus doğrultusunda oluşan trafik sıkışıklıklarının önlenmesi hedeflendiği söylenebilir.

Türkiye'nin hava taşımacılığı sektörü, 1933'ten bu yana önemli ölçüde büyümüştür; hava yolculuğu, büyümeye katkıda bulunan önemli bir ulaşım yolu haline gelmiştir (Akoğlu, Fidan 2010: 45). Şu anda sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren 58 aktif havalimanı ve yolcu ve kargo dahil toplamda 12 havayolu bulunmaktadır (SHGM 2023).⁹

İstanbul'un havalimanları, Türkiye'nin ekonomik büyümesi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu havalimanları binlerce doğrudan ve dolaylı iş fırsatı sağlamakta, yabancı yatırımı çekmekte, ticareti ve turizmi teşvik ederek yeni endüstrilerin gelişmesine ve mevcutların genişlemesine yol açmaktadır. Ayrıca, kentin Avrupa ve Asya'nın kavşağında bulunan stratejik konumu, onu yük taşımacılığı için önemli bir geçiş noktası haline getirerek ülke ekonomisine katkı sağlamıştır (Turgut 2021: 104-105).

İlk kez 1933'te sivil ulaşımaya açılan Atatürk Havalimanı 2019 senesine kadar ticari ve sivil havacılıkta dünyanın önemli merkezlerinden biri olarak yer almıştır. Ayrıca, yurt içi ve yurt dışı kargo taşımacılığının büyük bölümünü gerçekleştiren havalimanı, Türkiye'nin lojistik sektöründeki önemine etki etmiştir. Ancak kapasite yetersizliği ve artan yolcu sayısını karşılayacak tesislerin bulunmaması düşüncesiyle 2019 yılında yolcu trafiğine kapatılmıştır. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Türkiye'deki en büyük ikinci havalimanıdır. İstanbul'un Anadolu yakasında hizmet veren bu havalimanı hem iç hem de dış hat yolcu taşımacılığında önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, yük taşımacılığı için önemli bir merkez olan bu havalimanı sivil havacılığın yanında ticari manadaki havacılık için önemli bir yere sahiptir. Atatürk Havalimanı'nın yetersiz olduğu iddiasıyla yap-işlet-devret modeliyle inşa edilen İstanbul Havalimanı 2018 yılında hizmete açılmıştır. 76,5 milyon m²'lik alanı, yıllık 200 milyon yolcu kapasitesi ile dünyanın en büyük havalimanlarından biridir. Bu havalimanının ülkenin havacılık endüstrisini canlandırması ve dünyanın geri kalanıyla bağlantısını artırarak daha fazla turizm ve yatırım fırsatına yol açması beklenmektedir (Kılıç, Turgut 2019: 152-153).

Demiryolu, Türkiye'nin en büyük şehri ve kültür başkenti olan İstanbul'un gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. 1874 yılında İstanbul-Kuleliburgaz (Pythio) Demiryolu hattının tamamlanması, İstanbul ile Avrupa'nın geri kalanı arasındaki ticaret ve ulaşımı kolaylaştırmış, şehrin bir geçiş merkezi

⁹<https://web.shgm.gov.tr/tr/havaalanlari/381-havaalanlari> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2023).

olarak ekonomik önemini artırmıştır (Tamçelik 2000: 520). Demiryolu, ekonomik faydaların yanı sıra sosyal ve kültürel değişimler de getirmiş, Türkiye'nin farklı bölgeleri arasında hareketliliği ve etkileşimi teşvik ederek fikir ve uygulama alışverişini kolaylaştırmıştır. Ayrıca, şehri ve banliyölerini birbirine bağlayıp bölgesel ağı genişleterek yeni endüstrilerin ve altyapının büyümesini teşvik etmiştir (Avcı 2014:40). Bugün demiryolu hem yolcu hem de yük hizmetleri için Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilen İstanbul'un ulaşım altyapısının hayati bir bileşeni olmaya devam etmektedir.

Son yıllarda İstanbul'da, İstanbul Boğazı'nın altından şehrin Avrupa ve Asya yakalarını birbirine bağlayan bir demiryolu tüneli olan Marmaray Projesi de dahil olmak üzere birçok büyük demiryolu altyapı projesi gerçekleştirilmiştir. Bu projeler seyahat sürelerini önemli ölçüde azaltmış ve şehrin farklı bölgeleri arasındaki bağlantıyı iyileştirerek, önemli bir ulaşım merkezi olarak İstanbul'un ekonomik ve sosyal önemini daha da artırmıştır. Ancak İstanbul'daki demir yollarına son yıllarda yapılan yatırımlar daha çok yolcu taşımacılığı odaklı olmuş ve yük taşımacılığı ikincil bir planda tutulmuştur (Özkan, Ay 2020: 353).

4.1.4. Bir Ticaret ve Turizm Merkezi Olarak İstanbul

İstanbul, yüzyıllardır ticaret dünyasında önemli bir rol oynayan bir şehirdir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde İstanbul, uluslararası ticaret için önemli bir merkez olarak yer almış. Farklı coğrafyalardan tüccarlar için uğrak bir nokta olan İstanbul uzak diyarlardan gelen egzotik mallar ve farklı fikirlerin etkileşimi için önemli bir yer olmuştur (Uğur 2015:242). Bugün İstanbul, hareketli limanları ve Avrupa, Asya ve Orta Doğu'daki büyük pazarlara yakınlığı ile uluslararası ticaretin merkezlerinden biri olmaya devam etmektedir. İstanbul ayrıca, gelişmekte olan bankacılık ve yatırım sektörü ile önemli bir finans merkezidir (Apak, Elverici 2008:9).

İstanbul, ticari öneminin yanı sıra dünyanın dört bir yanından gelen turistler için de öne çıkan bir destinasyondur. Zengin tarihi ve kültürel mirası, onu bir kültürel başkent yapmaktadır. Ayasofya, Sultanahmet Camii, Kapalıçarşı gibi tarihi simge yapılar İstanbul'a gelen turistler için en dikkat çeken turistik noktalar olarak yer almaktadır. Ayrıca İstanbul lüks alışveriş merkezleri, lüks restoranlar ve canlı gece hayatı gibi modern olanaklar sunarak gastronomi ve alışveriş turizminde de dikkat çeken bir şehirdir. Kültür turizminin yanında İstanbul'da inanç, kongre, sağlık, kruvaziyer, ekoturizm, yat, spor ve eğitim turizmi gibi turizm çeşitleri de yaygındır.¹⁰

¹⁰İstanbul'da Turizm Çeşitleri. <https://istanbul.ktb.gov.tr/TR-276235/istanbul39da-turizm-cesitleri.html>. (Erişim Tarihi: 6 Nisan 2023)

4.2. İstanbul'da Sanayinin Desantralizasyonu ve Yığılma Ekonomileri

İstanbul, Cumhuriyet'in erken dönemlerinden itibaren sınai faaliyetlerin görüldüğü belirgin bir yer olmuştur. Ancak özellikle 1950'li yıllarda bu yapılaşma eğilimi ağır sanayi de dahil olmak üzere İstanbul'un önemli bir merkez haline gelmesine neden olmuştur. Örneğin, 1952'den 1978'e kadar Büyükdere Caddesi üzerinde çeşitli fabrikalar kurulmuş ve bu fabrikaların çoğu ilaç sanayine ait olarak yer almıştır. Çok sayıda işçi çalıştıran fabrikalar da yakın çevrede nüfus artışına neden olmuş ve Çeliktepe ve Sanayi Mahallesi gibi yeni gecekondu bölgeleri ortaya çıkmıştır (Ayık, Avcı 2020: 2-3).

İstanbul'da yaşanan bu sanayileşme süreci belirgin bir çalışan havuzunun oluşmasını sağlamıştır. Çalışan havuzunun bulunması, yığılmanın önemli bir kaynağı olarak değerlendirilirken literatürdeki ampirik çalışmalar bu hipotezi desteklemiş ve sanayilerin, çalışan havuzunun bulunduğu bölgelerin kümelenmeye daha eğilimli olduğunu desteklemiştir (Overman, Puga 2009: 15)

Zamanla İstanbul'daki fabrikalar 1950 öncesinde olduğu gibi şehirde kalmış ve yeniden şehir dışına taşınması için planlar yapılmıştır. Sanayileşme süreci sonrasında ortaya çıkan başlıca sorunlar; hammadde ve mamullerin taşınması, işçilerin geliş ve gidişlerinin neden olduğu kalabalıklar ve yerleşim içindeki fabrikaların varlığı olarak göze çarpmıştır. 25-30 yıl gibi kısa bir zaman diliminde bu sorunların ortaya çıkması, planlama ve uygulamada aksamalar yaşandığının açık bir göstergesiydi (Tümer 1997: 16-17).

1970'li yıllarda Fordist üretimde yaşanan kriz nedeniyle sanayi sektörünün şehir dışına kayması, sanayi şehirlerinin hizmet odaklı şehirlere dönüşmesine neden olmuştur. Kentsel dönüşüm, post-endüstriyel gelişme sorunlarını ve Post-Fordist dönemde ortaya çıkan sosyoekonomik ve mekânsal sorunları aşmanın bir yolu olarak görülmüştür. Şehirler sürekli geliştikçe, terk edilmiş endüstriyel alanların dönüştürülmesi ve yeniden kullanılması, onların gelişimi için çok önemli hale gelmiştir. Eski endüstriyel alanlar, artık şehirlerin küreselleşen dünyada rekabetçi kalabilmeleri için potansiyel yeni işlevsel alanlar olarak görülmüştür. Bu durum, sanayilerin giderek uzaklaştığı ve terk edilen sanayi alanlarının yeni kentsel alanlara olan ihtiyacı karşılamak üzere dönüştürüldüğü yeni çabalara yol açmıştır. (Olçay & Nurtekin 2020: 404-405).

İstanbul'da yaşanan çarpık kentleşme ve ekonomik faaliyetlerin merkeze yoğunlaşmasından kaynaklanacak tıkanma gibi problemlerin çözümü, uygulanacak olan politikaların belirlenmesinde etkili olmuştur. 1950'lerle birlikte planlama için çalışmalar yapılsa da 1980'ler ile bu süreç hızlanmıştır. Bu çözümlerle hem ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi hem de kentin mekânsal yayılımının dengelenmesiyle tek merkezli bir yapıdan çok merkezli bir yapıya bürünmesi amaçlanmıştır (Dökmeci, Berköz 1994: 203-204; Kanbak 2013:14; Erbaş 2018: 20-21).

Buna bir örnek olarak, bu sanayileşmiş bölgelerden özellikle Levent'te yer alanlar başta uluslararası bir iş ve finans merkezi haline getirilmiş ve sanayisizleşme süreci kendini göstermeye başlamıştır. Bir süre sonra siyasi iktidar finans işlevi için İstanbul'da başka bir yer seçmiş ve Levent çevresindeki ticaret işlevi daha da güçlenmiştir. Sonuç olarak İstanbul'daki sanayileşme süreci yerini sanayisizleşme sürecine bırakmış ve mevcut fabrikaların bir kısmının üretimi farklı lokasyon ve yerleşim yerlerine kaydırılırken, bir kısmı da lisans ve anlaşmalar tamamlanana kadar faaliyetlerine devam etmiş veya tamamen kapanarak diğer ülkelerde daha karlı alanlarda üretim yapmıştır. Bu süreç özellikle 1990 sonrasında yoğun olarak yaşanmıştır. (Türkün, Kurtuluş 2016:13-15). 2000 sonrası politikalarda da sanayinin kentin dış çeperlerine desantralizasyon çalışmaları devam etmekte ve sanayi bölgelerinin İstanbul'un dışına alınarak Doğu Marmara Bölgesi'ne desantralizasyonu hedeflenmektedir (Erbaş 2018: 20-21; Doğu Marmara Kalkınma Ajansı 2012: 3).

Özellikle bir yığılma ekonomisi örneği olan Organize Sanayi Bölgelerinin kurulması ve ulaşım olanaklarının geliştirilmesi sanayi coğrafyasının yeniden şekillenmesine sebep olurken desantralizasyon eğilimiyle ilişkilidir (Kanbak 2013: 16). Çalışmanın bu bölümünde Organize Sanayi Bölgeleri ve sanayiyle ilişkisi olan diğer bir yığılma ekonomileri örneği olan Teknokon projelerinden bahsedilecektir.

4.2.1. Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri

Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), birbirleriyle aynı veya ilişkili sektörlerden olan küçük veya orta ölçekteki sanayi firmaların, sınırları net bir şekilde belirlenmiş, altyapısı, ortak yapıları ve gerekli sosyal ve teknik hizmetleri ile organize bölgelerdir (TMMOB 2017: 1). OSB'lerin kökeninin 19.yy'nin başlangıcında olduğu düşünülmektedir. Bunların hiçbir düzenlemeye ve plana tabi olmadan sanayileşmenin belli bölgelere yoğunlaşmasının yarattığı sorunları asgari düzeyde karşılayabilmesi için kurulan sanayi bölgeleri olduğunu söylenebilir. Şehirleşmeyi ve sanayileşmeyi düzenleyebilmek için önemli bir araç olan bu bölgelerin pek çok ülkede örnekleri bulunmaktadır (TMMOB 2017: 2). Türkiye'de yatırım yapmakta makroekonomik istikrarsızlıklar kaynaklı belirsizlikler dışında mikro engellerin varlığı da mevcut olduğu söylenebilir. Her ne kadar uzun soluklu ve maliyetli bir şekilde bu engellerin kaldırılması için idari yapı ve altyapı konularında reformlar yapılsa da OSB'ler kısa ve orta vadede sanayi yatırımlarının hızlandırılması ve bahsi geçen engellerin aşılmasında görece kolaylık sağladığı için ülkemizde önemli bir işlev görmüştür. (Çağlar 2006: 311-312)

OSB'lerin çıkışının temel amacında ise bu küçük ve orta ölçekteki firmaları belli bir mekan içerisinde yoğunlaşmasıyla yaratılan ölçek ile bu çalışmanın literatür kısmında detaylı bir şekilde ele alınan yığılma ekonomilerinin yarattığı dışsallıklardan faydalanmak olduğunu söylemek yanlış olmaz. Türkiye'deki ilk OSB 1962'de Dünya Bankası'ndan alınan krediyle pilot uygulama olarak kurulmuş

olan Bursa Organize Sanayi Bölgesi'dir (TMMOB 2017: 4-5). Bugün itibarıyla sicil verilerek tüzel kişilik kazanan OSB sayısı 354'e ulaşmıştır. Bu 354 OSB'nin 264'ü faaliyette olmakla beraber 90 adedi ise yapım sürecindedir.¹¹

1980'den sonraki kalkınma planların neoliberal politikaların etkisiyle önceki dönemler kadar etkin bir şekilde uygulanamasa da 1985-1990 yılı için hazırlanmış olan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planını incelendiğinde Üçüncü ve Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma planlarında da bahsi geçen "Kalkınmada Öncelikli Yörelere" uygulamasının devam ettirilerek bu bölgelerde sanayileşmenin hızlandırılarak istihdam sağlanması, göçün engellenmesi ve bölgeler arası farklılıkların azaltılması hedeflenmiştir (Gökçen 2011: 368; Çelikkaya vd. 2018: 25). Bununla birlikte Organize Sanayi Bölgeleri'ne sıklıkla değinilmiş ve Yerleşme-Şehirleşme bölümünün 762. maddesinde "gelişmiş bölgelerde ihtisaslaşmış Organize Sanayi Bölgeleri kurulacaktır" ifadesi ve 761. maddesinde "Organize Sanayi Bölgeleri, sanayi potansiyeli ve önemli ulaştırma imkanları bulunan yerleşme merkezlerinde kurulacaktır." ifadesi geçmiştir (DPT 1985: 165). Ayrıca, Teşvik Politikaları bölümünün 112. Maddesinde "yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın yapacakları kalkınmada öncelikli yörelerde ve organize sanayi bölgelerinde yapılacak yatırımlara ve ihracata dönük yatırımlara ilave teşvikler sağlanacaktır." (DPT 1984: 32) ibaresi yer almaktadır. Özellikle 24 Ocak Kararları ile neoliberal bir ekonomik anlayışa bürünen Türkiye'de yatırımcıların tercihleri "Kalkınmada Öncelikli Yörelere" mi yoksa "Gelişmiş bölgelerde kurulacak olan ihtisaslaşmış Organize Sanayi Bölgeleri'ne mi olacağı ve bu iki politikanın birbiriyle çelişip çelişmediği sorgulanabilir.

1980'den sonra İstanbul'un küresel bir şehir olarak konumlandırılma vizyonu ve beraberinde merkezinin finans ve bankacılık gibi uzmanlaşmış hizmet sektörünün yoğunlaşması hedeflenirken İstanbul merkezinde bulunan sanayi kuruluşlarının ise şehrin dış çeperine desantralizasyonu hedeflenmiştir. 2000 sonrası politikalarda da bu politikalar devam etmekle beraber sanayi bölgelerinin İstanbul'un dışına Doğu Marmara Bölgesi'ne desantralizasyonu hedeflenmektedir (Erbaş 2018: 20-21; Doğu Marmara Kalkınma Ajansı 2012: 3). 1980-2002 yılları arasında bu politikalar dahilinde İstanbul'da Dudullu OSB, İkitelli OSB, Tuzla OSB, Birlik OSB, İstanbul Anadolu Yakası OSB, Tuzla Kimya OSB, Tuzla Deri OSB ve Beylikdüzü OSB olmak üzere 8 tane OSB kurulmuştur (TC. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2018: 9).

Dudullu OSB, Perşembe Pazarı, Kasımpaşa ve Kadıköy'de yer alan işletmeleri bir araya toplamak amacıyla 1983 yılında 265 hektarlık alanda kurulmuştur. Ağırlıklı olarak makine-metal,

¹¹T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. <https://www.sanayi.gov.tr/sanayi-bolgeleri/organize-sanayi-bolgeleri-hizmetleri>. (Erişim Tarihi: 07 Nisan 2023).

mobilya, otomotiv üzerine üretim yapmaktadır (Doğan 2013b: 528). İkitelli OSB, özellikle Fatih-Eminönü, Kağıthane ile Haliç çevresindeki hem bölge halkını sağlık açısından hem de kente ve çevreye zarar veren küçük ve orta ölçekteki firmaların toplanması için 1990 yılında 700 hektarlık alanda birçok farklı sektörün bir araya toplanması ile kurulmuştur. Deri mamulleri, tekstil, triko, konfeksiyon, makine yedek parçaları, oto tamir, elektrik-elektronik gibi pek çok sektör bu bölge içerisinde yer almaktadır (Doğan 2013b: 527). Tuzla OSB, 2000 yılında Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Tarafından Tuzla Tepeören’de 142 hektar üzerinde kurulmuştur. OSB’nin içerisinde çeşitli sektörler yer almaktadır (Doğan 2013b: 529). Birlik OSB, 1989 yılında Tuzla’da S.S. Boya Vernik ve Hammaddeleri Üretici ve Satıcıları Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi ismiyle kurulmuştur ve sonrasında 2000 yılında organize sanayi bölgesi olma başvurusu kabul edilince Boya Vernik Organize Sanayi Bölgesi olarak tescil edilmiştir. 2012 yılında Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından ismi Birlik Organize Sanayi Bölgesi olarak değiştirilmiştir.¹² Makine, kimya, metal vb. pek çok alandan sektör bu bölge içerisinde yer almaktadır. İstanbul Anadolu Yakası OSB, 2000 yılında Tuzla Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi olarak kurulmuştur. 2011 yılında unvanı ihtisas OSB’den karma OSB’ye geçiş yapıldığı için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından İstanbul Anadolu Organize Sanayi Bölgesi olarak değiştirilmiştir. 79 hektar üzerine kurulmuş bir alan olmak üzere ağırlıklı olarak metal, kimya, plastik ve gıda sektörü üzerine üretim yapan firmalar bulunmaktadır.¹³ Tuzla Kimya OSB, 72 Hektarlık alanda 2001 yılında ağırlıklı olarak kimya ve plastik olmak üzere pek çok sektör bu bölgenin içerisinde yer almaktadır (Doğan 2013b, 529). Tuzla Deri OSB, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın verdiği kredi desteği ile 1982 yılında Tuzla’da 92 bin metrekarelik bir alan üzerinde kurulmuştur (Doğan 2013b, 530). 2002 yılında OSB olarak tescil edilen Beylikdüzü OSB 1600 dönüm araziye kurulmuş ve ağırlıklı olarak mermer, alüminyum, makine, asansör, elektrik, tekstil, mobilya vb. sektörleri yer almaktadır.¹⁴

Türkiye’de organize sanayi bölgeleri sınıflandırmasına dahil olmayan küçük sanayi siteleri (KSS) de bulunmaktadır. KSS’ler temel olarak OSB’lerle aynı amaç doğrultusunda oluşturulan sanayi yapıları olmakla beraber bu bölgeler OSB’lere göre farkı daha küçük ölçekli olmaları ve genellikle aynı sektörden firmaların yoğunlaştığı sanayi organizasyonları olmalarıdır. KSS’lerde küçük sanayici, esnafın toplu ve düzenli bir şekilde faaliyet göstermeleri ve üretim süreçlerinin daha verimli bir şekilde gerçekleşerek sanayinin teşvik edilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca KSS’ler mesleki eğitimin de yoğunlaşacağı mekanlar olarak tasarlanmış olsa da usta-kalfa ilişkilerindeki hiyerarşik yapı ve bu bölgelerin ucuz ve niteliksiz işçi olarak deposu olarak algılanmış ve bu hedef tam anlamıyla

¹²Birlik Organize Sanayi Bölgesi Tarihçesi. <http://www.birlikosb.org.tr/tr/bosb/tarihce/1000140>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023)

¹³ İAYOSB Tarihçe. <https://iayosb.com/iayosb-tarihce/>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023)

¹⁴ Kurumsal: İstanbul Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi. <http://www.ibosb.com/kurumsal>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023)

uygulanamamıştır (TMMOB 2017: 5). İstanbul ilinde 9 tanesi bakanlık destekli olmakla beraber bilgilerine erişilebilen 48 tane KSS bulunmaktadır (Özcan 2020: 30).

4.2.2. Teknopark

Bir ülke için uluslararası rekabette var olabilmek ve orta gelir tuzağından kurtulabilmek için teknolojik gelişmelerin yakından takibi ve inovasyon önem taşımaktadır. Bununla birlikte, bu inovasyonların ekonomik değere dönüşebilmesi için bilim insanları ve mühendislerin beraber çalışmaları ve bu ürünlerin uluslararası pazarda var olabilmeleri için girişimcilik ortamının sağlanması öne çıkmaktadır. Teknopark projeleri de devlet, üniversite ve sanayi girişimlerinin beraber hareket etmesi doğrultusunda bu konuda çalışan firmaların aynı mekân üzerinde toplanmasıyla oluşmuştur (Yalçıntaş 2014: 86-88). Teknoparkların dünyadaki örneklerine baktığımızda en ünlü örneğinin Silikon Vadisi (Silicon Valley) olduğu söylenebilir. Silikon Vadisi'nde bulunan firmaların küresel üretim ağları ve yığılma ekonomilerinin avantajlarından yararlanmaya çalıştığı söylenebilir (Sturgeon 2003: 217).

Ocak 2023 itibarıyla Türkiye'de 97 adet teknoloji geliştirme bölgesi bulunmakla beraber, bu bölgelerin 15'i İstanbul'dadır. 97 teknoloji geliştirme bölgesinin 82'si faaliyetine devam etmekte olup 15'inin ise yapım çalışmaları devam etmektedir. İstanbul'da ise 11 tane teknolojik geliştirme bölgesi aktif olarak bulunurken 4 tanesi ise yapım aşamasındandır. (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2023: 1). İstanbul'daki aktif teknoloji geliştirme bölgeleri aşağıdaki Tablo 8'de listelenmiştir.

Tablo 8: İstanbul'daki Aktif Teknoloji Merkezleri

Bölge Adı	Üniversitesi	Kuruluş Yılı
İTÜ Arı Teknokent Teknoloji Geliştirme Bölgesi	İstanbul Teknik Üniversitesi	2003
Yıldız Teknik Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Yıldız Teknik Üniversitesi	2003
İstanbul Üniversitesi ve İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Teknoloji Geliştirme Bölgesi	İstanbul Üniversitesi	2003
Boğaziçi Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Boğaziçi Üniversitesi	2009
İstanbul Teknoloji Geliştirme Bölgesi	İstanbul Ticaret Üniversitesi	2009
Marmara Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Marmara Üniversitesi	2014
Sağlık Bilimleri Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi Sağlık Teknokenti	Sağlık Bilimleri Üniversitesi	2018
Dudullu OSB Boğaziçi Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Boğaziçi Üniversitesi	2018
İstanbul Medeniyet Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Medeniyet Üniversitesi	2018
İstanbul Sabahattin Zaim İZÜ Teknoloji Geliştirme Bölgesi	İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi	2018
Biruni Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Biruni Üniversitesi	2021

Kaynak: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, istatistikler sayfası üzerinden oluşturulmuştur. <https://www.sanayi.gov.tr/istatistikler/istatistiki-bilgiler>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023)

4.3. İstanbul'un Küresel Şehre Dönüşüm Vizyonu ve Yığılma Ekonomileri

Küreselleşmenin tek bir tanımı olmamakla beraber; mal ve hizmetlerin kullanımı, üretimi ve dağıtımında dünya ekonomileri arasındaki etkileşim ve tamamlayıcılığı ifade etmektedir. Ancak pek çok araştırmacıya göre, bu etkileşim sadece ekonomik boyutla sınırlı kalmamakla beraber, sermayenin ve insanın hareketliliğiyle küreselleşmenin sosyal, kültürel ve politik etkileri de önem arz etmektedir (Kıvılcım 2013: 221). Bununla birlikte, Yeldan (2011: 13) küreselleşme olgusunu, ulusal ekonomilerin dünya ekonomisine eklenmesi ve iktisadi kararların dünya kapitalizminin sermaye birikim dinamikleri doğrultusunda belirlenmesi olarak tanımlamıştır.

Küreselleşme ilk defa 19. yy'nin başlarında görülmeye başlanmış olsa da 2. Dünya Savaşı sonrası ise küreselleşmenin yeni bir evresine geçildiği söylenebilir. ABD önderliğinde ticaretin ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi ülkeler arasındaki ekonomik ve finansal bütünleşmeye katkı vermiştir. Küreselleşmenin oluşumunda uluslararası finansal entegrasyonun temel güç olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, teknolojiye yaşanan hızlı gelişimler ve taşıma maliyetlerindeki düşüşler pazarların bütünleşmesine ve bilgi yayılımlarının artmasına yardımcı olmuştur (Akşemsettinoglu 2004: 86). Ancak 2. Dünya Savaşı sonrası oluşturulan “Bretton Woods sistemi”, sermayenin spekülasyon hareketlerine karşı bir savunma mekanizması görevi görürken 1970’lerden sonra ulusal paraların değişim değerlerinin herhangi bir standarda bağlı olmadığı fiat paralar, finansal sistem için riskler teşkil eden ve kısa zamanda spekülasyon kazanım amacı güdülen bir evreye dönüşmesi sebebiyle 1970 sonrası küreselleşmeyi önceki döneme göre farklılaştırmaktadır. Bu durum aynı zamanda sermayeyi reel üretim dünyasından kopartırken ulusal finans piyasalarını spekülasyon saldırılara açık bir yapıya büründürmüştür. (Yeldan 2011: 19-20).

Ekonomik aktivitelerin küreselleşmesi ise organizasyon yapılarında yeni bir türün oluşmasına ve küresel şehirlerin kurulmasına yol açmıştır (Sassen 2005: 28). 1980’lerden itibaren hakim söylem haline gelen küresel şehirlerin temel özellikleri olarak uluslararası finansın buralara yoğunlaşması, küresel bir ulaşım ve iletişim ağının oluşması ve yüksek derecede uzmanlaşmış hizmetlerin bu şehirlerde belirmesi olarak sayılabilir. Önerilen altyapı hizmetleri olarak ise uluslararası iş merkezleri, alışveriş merkezleri, lüks konutlar ile oteller ve güçlü ulaşım ağları sayılabilir (Öktem 2006: 54-55).

Sassen'in küresel şehir modeli, merkezi kurumsal işlevlerin büyümesini ve önemini açıklayan yedi hipoteze dayanmaktadır. İlk hipotez, küreselleşmeye işaret eden ekonomik faaliyetlerin coğrafi dağılımını ve bu tür dağınık faaliyetlerin merkezi kurumsal işlevlerin büyümesini beslemede kilit bir faktör olarak entegrasyonunu vurgular. Bir firmanın operasyonları farklı ülkelerde ne kadar dağınıksa,

merkezi işlevleri o kadar karmaşık ve stratejik hale gelir. İkinci hipotez, büyük küresel firmaların karmaşık merkezi işlevlerini nasıl muhasebe, hukuk, halkla ilişkiler, programlama, telekomünikasyon ve benzeri diğer hizmetler dahil olmak üzere uzmanlaşmış hizmet firmalarına yaptırdığını açıklar (2005: 28).

Üçüncü hipotez, karmaşık ve küresel pazarlarla uğraşan uzmanlaşmış hizmet firmalarının, belirli kentsel çevrelerin bilgi merkezleri olarak işlev görmesini sağlayan yığılma ekonomilerine tabi olduğunu ileri sürer. Dördüncü hipotez, genel merkezlerin en karmaşık, standardize edilmemiş işlevlerini, özellikle belirsiz ve değişen pazarlara tabi olanları, ne kadar çok dış kaynak kullanırsa, herhangi bir yeri seçmekte o kadar özgür olduklarını belirten önceki hipotezden türetilmiştir. Bu ayrıca, küresel şehirlerin ayırt edici üretim avantajlarını belirleyen kilit sektörün son derece uzmanlaşmış ve ağ bağlantılı hizmetler sektörü olduğunun altını çizmektedir. Beşinci hipotez, küresel bir iştirak ağı veya başka bir ortaklık biçimi gerektiren uzmanlaşmış hizmet firmalarının küresel hizmet çerçevesini vurgular. Bu da ulusötesi kentsel sistemlerin oluşmasına yol açmıştır. Altıncı hipotez, artan sayıda üst düzey profesyonellerin ve yüksek kar sağlayan uzmanlaşmış hizmet firmalarının küresel şehirlerdeki mekânsal ve sosyoekonomik eşitsizliğin derecesini artırdığını öne sürmektedir. Son olarak, yedinci hipotez, altıncı hipotezde açıklanan dinamiklerin, bu şehirlerde etkin talebini bulan bir dizi ekonomik faaliyetin artan bir şekilde enformalize (informalize) kalmasına yol açtığını vurgulamaktadır (Sassen 2005: 29-30).

Özetle, Sassen'in küresel şehir modeli, küresel şehirlerdeki merkezi kurumsal işlevlerin büyümesi ve önemi hakkında kapsamlı bir açıklama sunmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin coğrafi dağılımının, merkezi işlevlerin uzmanlaşmış hizmet firmalarına yaptırılmasının ve bu firmaların belirli kentsel çevrelerde yığılmasının önemini vurgular. Ayrıca, uzmanlaşmış hizmet firmalarının küresel hizmet doğasını, ulusötesi kentsel sistemlerin oluşumunu ve küresel şehirlerde artan sosyoekonomik eşitsizliği ve ekonomik faaliyetlerin enformalizasyonunu vurgular (Ercan 1996: 67).

1980'den sonra neoliberal bir iktisadi yaklaşım benimseyen Türkiye'nin bu yaklaşımıyla beraber öne çıkan politikalarından biri küreselleşmeyi ve İstanbul'un küresel bir şehir olarak konumlandırılmasını sağlamaktır. Ancak İstanbul'un küresel şehre dönüşümü, 2000'li yılların konusu olmakla beraber 1980'den itibaren küreselleşmenin etkileri hissedilmiştir. Bu bakımdan, 2000'e kadar olan dönemi ayırmakta fayda vardır (Öktem 2006: 53; Sayın 2022: 336).

İstanbul'un gelişmiş hizmetlerin kümeleneyeceği ve aynı zamanda finans ve ulaşım merkezliğiyle küresel bir şehir olarak konumlandırılması pek çok yerel ve merkezi planlama dokümanında ulusal bir strateji olarak belirlenmiştir (Sayın 2022: 336). Küresel şehirlerin, ekonomik anlamda sanayi üretiminden ileri hizmet sektörlerine hızlı bir geçiş olması beklenir. İstanbul'da da hizmet sektörüne

geçiş, büyük sanayi firmalarının il dışı bölgelere yönlendirilmesi ve bazı küresel firmaların bölgesel operasyonlarını İstanbul'dan yönetmeye başlaması ile kısmen küresel bir kent olmaya başladığı söylenebilir. Ancak ağır sanayiler şehir dışı bölgelere taşınırken küçük ölçekli sanayi kuruluşlarının yerlerini almasıyla üretimin niteliğinde değişimler gözlemlenmektedir. İmalatın üretimdeki payı %5'in altında olduğu New York, Londra gibi küresel şehirlerin aksine İstanbul'un bu şehirlerden farklı olarak hala yüksek seviyede imalat yaptığı görülmektedir (Sayın 2022: 338-339).

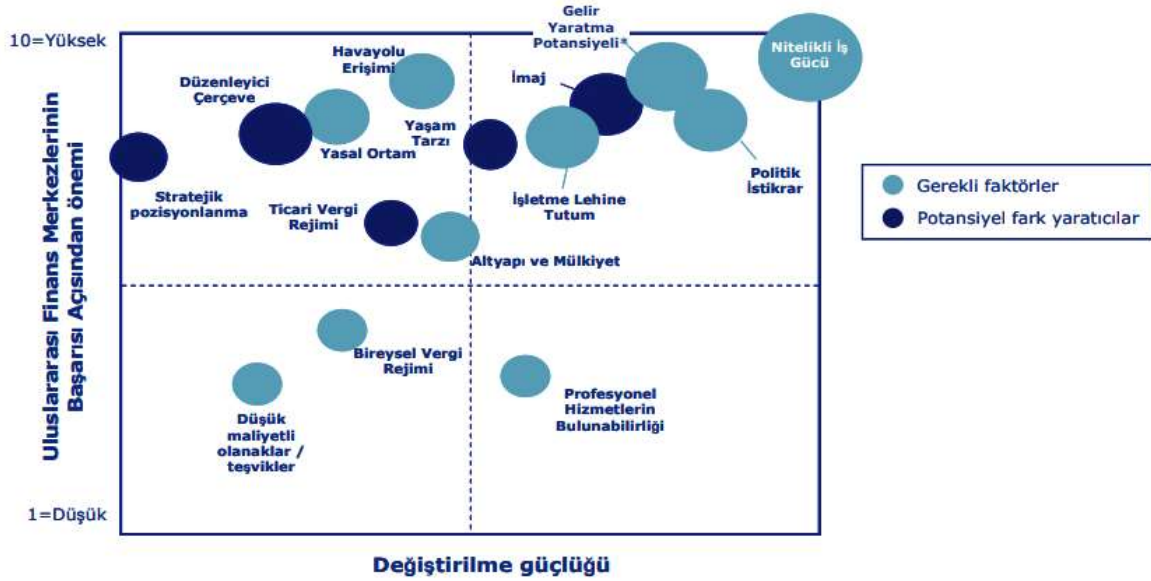
1990'larda İstanbul'un küresel şehre dönüşümünü en çok destekleyen araştırmacılardan biri olan Çağlar Keyder, İstanbul'un küresel şehre dönüşüm sürecinin sonucu oluşan sosyal adaletsizliklere değinmiştir. Üçüncü dünya ülkelerindeki küresel şehirler gibi İstanbul'un hızlı bir şekilde uluslararası ağ ile bütünleşmesi yeni sosyal grupların oluşmasına sebebiyet vermiş bu sosyal gruplar arasındaki gelir, yaşam alanları, günlük hayattaki yaşam tarzı ve tüketim alışkanlıkları kutuplaşmıştır (Keyder 2005: 124; Arslan 2014: 71). Ekonominin sosyal yönünün göz önüne alınmadığı şehirleşme politikaları, eşitsizliğin artması gibi olumsuz sonuçların doğmasına sebep olabildiği gibi İstanbul'da da bu sonuçlar net bir şekilde görülebilir (Harvey 1999: 73; Keyder 2005: 124).

4.3.1. İstanbul Finans Merkezi

Literatürde yığılma ekonomilerinin sektörel çalışmalarının çoğunluğu finans sektöründen ziyade sanayi sektörü üzerinden yapılmış olsa da finans merkezlerinin de bir yığılma ekonomileri örneği olduğu söylenebilir (Liang vd. 2014: 2-3). Finans, çok eski zamanlardan beri ticaretin yoğunlaştığı bölgelerde gelişmiş olmakla beraber dünyanın en önde gelen finans merkezlerinin ABD ve Avrupa ülkelerinde bulunması da bu bölgelerin ticari potansiyeli ile ilişkilidir. Uluslararası finans merkezlerinin sahip olduğu sınır ötesi işlem hacmi ve bu işlemler için merkezde bulunması, yabancı kuruluşların finansal hizmetlerde ağırlığı olması ve fon sahipleri ile fon kullanıcılarının bulunması küresel merkezlerin genel özellikleri arasında sayılır (Gündoğdu, Dizman 2013: 2-3).

Uluslararası finans merkezinin sermaye çekme potansiyeli konusunda ayırt edici özelliklerinin coğrafi konumu, siyasi istikrar, merkez bankasının bağımsızlığı ile yasal ve mali ortam olduğu söylenebilir. Finans merkezinin coğrafi konumunun önemli pazar ve piyasalarla fiziki yakınlığı ve yakın saat dilimleri içerisinde bulunması avantajlar sağlamaktadır. Siyasi istikrar, merkez bankasının bağımsızlığı ile yasal ve mali ortam gibi faktörler ise finans merkezinin güvenilirliğini ve sürdürülebilirliğini etkilemektedir (Yıldırım, Dertli 2020: 4). Finans merkezi projelerinin başarısını etkileyen faktörler aşağıdaki Şekil 6'da başarı açısından önemi ve mevcut durumun değiştirilme güçlüğü üzerinden gösterilmiştir. Nitelikli iş gücünün bu merkezlerde yoğunlaşması hem başarı açısından önemi hem de değiştirme güçlüğü açısından değerlendirildiğinde finans merkezleri açısından en zaruri faktör olduğu görülmektedir.

Şekil 6: Uluslararası Finans Merkezlerinin Başarılarını Etkileyen Faktörler



Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği – Deloitte Danışmanlık, “İstanbul’un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi” Raporu s.14 Ekim 2007 (Apak, Elverici 2008: 13)

1980’lerden itibaren Türkiye’nin küreselleşme politikaları izlemesiyle uluslararası sermayenin toplanması ve uzmanlaşmış ve nitelikli işgücüyle hizmet sektörünün İstanbul’da yoğunlaşması sağlanarak Londra, New York gibi küresel bir şehre dönüşümü amaçlanmıştır. 2006 yılında dönemin bakanlarından Ali Babacan’ın bu doğrultuda “*İstanbul’u bir finans merkezi haline getireceğiz.*” şeklinde bir basın açıklaması bulunmaktadır (Apak, Elverici 2008: 11). Bu doğrultuda DPT (2009) tarafından oluşturulan “*İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı*” onaylanarak Resmi Gazete’de yayınlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Raporda 23 öncelik ve 71 tane eylem planı bulunmaktadır. (Gündoğdu, Dizman 2013: 7). 2 Ekim 2009 tarihli Resmi Gazete’nin 27364 sayısında (2009) öncelikler; hukuk altyapısının güçlendirilmesi, finansal ürün ve hizmet çeşitliliğinin artırılması, basit ve etkin bir vergilendirme sisteminin oluşturulması, düzenleyici ve denetleyici çerçevenin genişletilmesi, fiziksel altyapının geliştirilmesi, teknolojik altyapının güçlendirilmesi, İstanbul Finans Merkezi organizasyon yapısının kurulması, insan kaynaklarının geliştirilmesi, İstanbul Finans Merkezi’nin tanıtımının yapılması ve imajının oluşturulması ile strateji ve eylem planının takip edilmesi olarak belirlenmiştir (Gündoğdu, Dizman 2013: 8).

Bu hedef doğrultusunda, İstanbul’un jeopolitik konumunun potansiyelinin değerlendirilebilmesi için 2010’lu yıllarda altyapı yatırımları hızlandırılmıştır. Bu altyapı yatırımlarına yüksek hızlı tren hattı, İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Osmangazi Köprüsü gibi örnekler verilebilir (Yıldırım, Dertli 2020: 11). Küresel finans merkezi olmanın diğer bir faktörü olan nitelikli işgücünün yoğunlaşması konusunda ise genç ve eğitim seviyesi yükselen bir iş gücü bulunsun da finans konusunda kalifiye iş gücü bakımından dezavantajlı durumdadır. Politik istikrar bakımından ise 2002’den beri aynı siyasi parti tarafından yönetilse de özellikle 2015’ten sonra yaşanan darbe girişimi, terör saldırıları ve

iktisadi politikalar kaynaklı ekonomik şoklar vb. olaylar ve hukukun üstünlüğünde yaşanan gerileme İstanbul'un finans merkezine dönüşüm sürecinde olumsuz etkiler yaratmıştır. 2016 yılında, Küresel Finans Merkezi Endeksi'nde (The Global Finance Center Index-GFCI) 40. Sırada yer alan İstanbul'un sıralaması bu olumsuz etkiler sonucu sonraki senelerde gerileme göstermiştir (Yıldırım, Dertli 2020: 10-11). 2021 Eylül değerlendirmesinde ise İstanbul bu endekste 61. Sıradadır (GFCI 2021: 5).

26 Ağustos 2011 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararı ile kesinleşmiş "İstanbul Finans Merkezi" projesinin, Ümraniye ilçesinin TEM ve E-5 bağlantı yollarının kesişimindeki stratejik önem arz eden bir bölgede kurulmasına karar verilmiştir. Projenin amacı dağınık bir şekilde bulunan finans kuruluşlarının bir araya getirilmesi ve bölgede yaratılacak istihdam ile iş gücüne katkıda bulunması olarak belirlenmiştir. Proje kapsamı dahilinde 560.000 m² ofis alanı, 90.000 m² alışveriş, 70.000 m² otel, 60.000 m² rezidans ve 2.000 kişilik konferans merkezi olmak üzere 810.000 m² inşaat alanı bulunmaktadır. Finans Merkezi içerisinde yer alması planlanan başlıca kamu kuruluşları SPK, BDDK, Vakıfbank, Ziraat Bankası ve T.C. Merkez Bankası Genel Merkez Binası'dır. ¹⁵ Bloomberg'in 24 Ocak 2023 tarihli haberine göre Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan'ı Murat Kurum'un Cumhurbaşkanlığı Külliye'sindeki Kabine Toplantısı sonrası "*İstanbul Finans Merkezi'nin bir kısmı bitti. Nisan ayına bitiririz.*" açıklamasında bulunmuştur.¹⁶

4.4. İstanbul'un Deprem Riski ve Kentsel Dönüşüm

Deprem, sel, fırtınalar, hortum, orman yangınları vb. doğa olaylarının insan ve toplum kaynaklı faktörlerle etkileşimi sonrası büyük yıkımlara sebep olabilen jeolojik ve meteorolojik olaylar doğal afetler olarak tanımlanır. Doğal afetler yarattığı yıkımlarla can ve mal kaybına sebep olabildiği için tarih boyunca insanlığın ilgisini çekmiştir. Can kaybının nedenleri arasında nüfus yoğunluğu, yetersiz bina standardı ve denetim eksikliği, afet planlamasının ve organizasyonlarının yeterli seviyede yapılmamış olması ve deprem konusundaki bilinçsizlik sayılabilir (Bayram vd., 2016: 667).

Doğal afetlerin gerçekleştiği bölgelerin ekonomisine doğrudan ve dolaylı negatif etkileri bulunmaktadır. Doğrudan etkiler görece daha kolay ölçülmekle beraber doğal afetin sebep olduğu insan zayıfatı, bina, altyapı, iş yerleri, ekin ve hayvancılık gibi unsurlara yarattığı hasarları temsil eder. Dolaylı etkiler ise doğrudan etkilerin sonucu oluşan kısa ve uzun dönemde üretim yerlerinin değişimi, ekonominin onarılması ve yeniden yapılanmasıyla ilgili üretim ve tüketim kayıpları gibi ekonomik

¹⁵ Vakıfbank Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'nin 22.04.2022 tarihli "Gayrimenkul Değerleme Raporu"nun 41. Sayfasından yararlanılmıştır.

¹⁶ Bakan Murat Kurum: İstanbul Finans Merkezi'ni Nisan Ayına Bitiririz. Bloomberg HT. (24 Ocak 2023) <https://www.bloomberght.com/bakan-kurum-istanbul-finans-merkezi-ni-nisan-ayina-bitiririz-2323863>. (Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023)

aktivitelerdeki değişimleri kapsar. İşin tabiatı gereği modellemesi zor ve teoriktir (Botzen vd. 2019: 168).

Dolaylı etkiler, arz eksikliği ve talepteki ani düşüşten kaynaklanmaktadır. Dolaylı etkilerin yarattığı etki boyutunda dört etken öne çıkmaktadır: 1-) Hangi ekonomi sınırlar içerisinde gerçekleştiği (şehir, metropoliten alanı, ülke), 2-) bölgedeki ekonomik entegrasyonun seviyesi, 3-) doğal afet öncesi ekonomik şartlar, 4-) bölge dışından gelen yardımın miktarı (Cochrane 2004: 42). Aşağıdaki tabloda doğal afet etkilerin yaratacağı kayıplar belirtilmiştir.

Tablo 9: Doğal Afetlerin Yarattığı Etkilerin Hesaplanması: Bazı Tanımlamalar ve Kavramlar

Terimler	Açıklama	Örnek
Kayıplar	Yapılara ve Fiziksel Varlıklarda Hasardan Ötürü Yaşanan Değişim	Evler, Binalar ve Yapıların hasar görmesi. Ekinler ve Ormanların yok oluşu, Toprak kaymaları
Doğrudan ve Dolaylı Kayıplar	Binalar, yaşam çizgisi ve altyapılarda yaşanan hasarlar doğrudan hasarlardır. Dolaylı hasarlar ise bu doğrudan hasarlardan oluşur.	Doğrudan Kayıplar: Bina hasarları, Köprülerdeki hasar, can kayıpları: Dolaylı Kayıplar: Yerel vergi gelirleri, turizm’de düşüş
Pazar ve Pazar Dışı Etkiler	Pazar Etkileri: Ulusal Gelir Hesaplarına yansıyan Pazar etkileri pazar dışı Etkiler: Ulusal Gelir Hesaplarına Yansımayan veriler	Pazar Etkileri: Doğal Afet Kaynaklı gelir kaybı Pazar dışı Etkiler: Doğal afetin sonucu kaynaklanan boş vakitlerini orada geçiren insanlardan dolayı kayıp
Maliyetler	Başka kaynaklara geçilmesinden ötürü yüksek değerli alternatif kullanım	Olası bir doğal afet öncesi riski azaltma giderleri ve yenilenme masrafları
Yeniden Dağıtım	Varlığın bireyler ve hükümet aracılığıyla transferi	Devlet’in doğal afet desteği ayrıca doğal afete karşı kaynakların ve üretimin farklı bir bölgeye kaymasından ötürü oluşacak transfer

Varlık	Toplumsal üreten kesiminden güncel değere gelir aktarımı	Orman ve tarım alanlarının satışı ile gelecek para akışından ve para dışı konulardan ötürü sağlanacak faydalar
--------	---	---

Kaynak: (Kliesen 1994:3)’ten uyarlanmıştır.

Doğal afetlerin ülkeler için yaratabileceği ekonomik etkiler ekonomik kırılganlık (Economic Vulnerability on Natural Hazards) ve ekonomik dayanıklılık (Economic Resilience on Natural Hazards) üzerinden ele alınabilir. Noy ve Yonson (2018: 2) ekonomik kırılganlığı “bireylerin, toplumun, varlıkların ve sistemin doğal tehlikenin etkisine karşı olan kırılganlığını arttıran fiziksel, sosyal ekonomik ve çevresel faktörler tarafından belirlenen koşullar” olarak tanımlarken ekonomik dayanıklılığı ise “zamanlı ve verimli bir şekilde sistemin ve toplumun bu risklerin etkilerine karşı direncini, özümseme, uyum sağlama, dönüşme ve iyileşme yeteneği” şeklinde ifade etmektedir. Politika oluşturucular, iklim değişikliğinin de yadsınamaz etkisiyle artan doğal afetlerin yarattığı yerel risklere ve bu risklerin verimli bir şekilde hafifletilebileceği üzerine güvenilir bilgiye olan ihtiyacı artmıştır. Bununla birlikte, bu şoklara karşı ekonomik dayanıklılığı canlı, esnek ve çeşitlendirilmiş bir ekonomi ile desteklemeye çalışmalıdır (Botzen vd. 2019: 168).

Türkiye ekonomisinde kritik bir yere sahip olan İstanbul’un bulunduğu bölge itibarıyla bir deprem bölgesi olmasından ötürü doğal afet risklerinin ekonomi üzerine yarattığı kırılganlığın anlaşılması ve politika yapıcıların bu riskleri göz önüne alarak ekonomik dayanıklılığın sağlanabilmesi için aksiyon planları üretmesinin önemli olduğu söylenebilir.

4.4.1. 1999 Gölcük ve Düzce Depremlerinin Etkileri, İstanbul ve Deprem

Türkiye küresel olarak en şiddetli depremlerin yaşandığı zonda bulunmakla beraber Marmara Bölgesi ve İstanbul, Türkiye’nin deprem açısından en yıkıcı özelliklere sahip olan Kuzey Anadolu Fay Hattı’nın üzerinde bulunur ve bu bölgede tarih boyunca yıkıcı etkileri olan pek çok deprem yaşanmıştır (Sür 1993: 55-56). 17 Ağustos 1999 Gölcük Depremi ve 12 Kasım 1999 Düzce Depremi’nden önce Türkiye’de şiddeti daha yüksek depremler yaşanmış olsa da sanayinin kalbi olarak addedilebilecek olan Marmara Bölgesi’nde yaşanan bu deprem etki alanının en yüksek olduğu deprem olarak değerlendirilebilir (Aktürk, Albeni 2002: 2; Erdik 2000: 1). 2000 yılında yayınlanmış olan OECD’nin “*Economic Effects of the 1999 Turkish Earthquakes: An Interim Report*” çalışmasına göre, bu depremin yarattığı yıkımla 18.000’den fazla insan hayatını kaybetti ve 5’te 2’si kalıcı olmak üzere 50.000’den fazla insan yaralandı. Yaklaşık 109.000 ev veya işyeri tamamen yok olurken 249.000 civarı hasar gördü. Varlık ve gelir kaybının yaklaşık olarak 5 ile 14 milyar arası olduğu tahmin edilirken kaybın GSYİH’in yaklaşık olarak %0,5 ile %3 arasına tekabül ettiği belirtilmektedir. İşgücü kaybının hem işgücü hem de işyerlerinin etkilenmesinden dolayı bölgede yaklaşık olarak %20 ile %50 olduğu tahmin edilmektedir.

Bu depremin kamu bütçesinde yarattığı maliyet ise 5,9 milyar seviyesinde olduğu düşünülmektedir (Bibbee 2000: 5-15).

1999 Gölcük ve Düzce’de gerçekleşen depremlerin yarattığı yıkım sonrası, risklerin ve alınabilecek tedbir ve uygulamaların belirlenebilmesi için bölgede yapılan deprem çalışmalarının önemi artmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Deprem Zemin İnceleme Müdürlüğü ve Boğaziçi Üniversitesi Rektörlüğü arasında yapılan sözleşme kapsamında 2019 yılında Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü’nü tarafından yapılmış olan “*İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminlerinin Güncellenmesi Projesi*”nde 7,5 mw büyüklüğünde yaşanabilecek bir gece depremin yaratacağı hasarlar aşağıdaki Tablo 10’da derlenmiştir.

Tablo 10: Mw=7,5 Deterministik Gece Senaryosu Bina Hasar tahminleri

Mw=7,5 Deterministik Senaryo				
Hasar Durumu	Bina Hasar Tahminleri		Can Kaybı ve Yaralanma Tahminleri	
	Bina Sayısı	Pay	İnsan Sayısı	Yaralanma Seviyesi
Çok Ağır Hasar	13,495	1,2	14,148	Can Kaybı
Ağır Hasar	34,345	2,9	8,088	Ağır Yaralı
Orta Hasar	146,552	12,6	39,641	Hastanede Tedavi
Hafif Hasar	301,626	25,9	75,245	Hafif Yaralı
Hasarsız	670,312	57,5	137,122	Toplam
Toplam	1,166,330	100,0		

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminlerinin Güncellenmesi Projesi* (2019: 114-123)’ten uyarlanmıştır.

İstanbul’da mevcut deprem riskleri azaltmaya yönelik çalışmaların yeterliliği konusu soru işareti olmakla beraber İstanbul’un ülke ekonomindeki önemi düşünüldüğünde gerekli çalışmaların disiplinli ve güçlü bir yönetim anlayışıyla icra edilmesi gerektiği söylenebilir (Uzun, Balyemez 2020: 247). Aksi takdirde İstanbul’da olası bir felaket senaryosunun gerçekleşmesi iktisadi ve toplumsal anlamda büyük bir yıkım oluşturabileceği ihtimali göz ardı edilmemelidir.

4.4.2. Kentsel Dönüşüm ve İstanbul

1999 Gölcük Depremi’nin yarattığı yıkımdan sonraki dönemde bir daha böyle bir sonucun tekrarlanmaması için Türkiye’de kentsel dönüşümüne yönelik politikalar hızlanmış ve bu konuda düzenlemeler yapılmıştır. Bununla birlikte, deprem riski vurgulanarak kentsel dönüşümün zaruri olduğu savunulmuş ve bazı bölgelerde gerçekleşen dönüşüm gerekçelendirilmiştir (Candan, Kolluoğlu 2010: 58; Yılmaz 2019: 120). Özden (2002: 14), kentsel dönüşümü “zaman süreci içerisinde eskiyen, köhneyen, yıpranan ya da potansiyel arsa değeri üst yapı değerinin üzerinde seyrederek

değerlendirilmeyi bekleyen şehir dokusunun, altyapısının sosyal ve ekonomik programlar ile oluşturulduğu bir stratejik yaklaşım içinde, günün sosyoekonomik ve fiziksel şartlarına uygun olarak değiştirilmesi, geliştirilmesi, yeniden canlandırılması ve bazen de yeniden oluşturulması eylemi” olarak tanımlamakla beraber kentsel dönüşüm planlarının özünde değişim, dönüşüm, canlanma gibi dinamik faktörler öne çıkmaktadır (Özden 2006: 217).

Kentsel dönüşüm kavramının batı ülkelerindeki ortaya çıkış sürecinde kentte yaşayan yoksul sınıfların yaşam alanlarındaki sorunlara çözüm getirilebilme ve bölgelerin geliştirilebilmesi gibi olumlu gayeleri bulunuyor olsa da uygulanan pratiklerde mevcut düşük gelirli insanların var oldukları bölgelerden uzaklaşmasına, bu bölgelere getirileri daha yüksek olan yapılaşmalara ve kent topraklarının metalaşmasına sebebiyet veren olumsuz sonuçlar doğurduğu söylenebilir. Merkezi veya yerel yönetimlerin özel sektör ile iş birliği sağlayarak oluşturduğu kentsel dönüşüm planlarının, metalaşan kent toprakları üzerinden ekonominin yeniden canlandırılması ve şekillendirilmesine sebebiyet vermiştir (Görgülü 2009, 768-769). Aynı zamanda kentsel dönüşüm projelerinin maliyetleri yüksek olmasına rağmen yarattığı rant fırsatıyla bu maliyetinin hızlı bir şekilde karşılanabilmesine imkan sağlamaktadır (Özden 2006: 218).

Ataöv ve Osmay (2007: 61), Türkiye ve İstanbul’un kentsel dönüşümü tarihsel olarak 1950-1980, 1980-2000 ve 2000 sonrası olarak üçe ayırmıştır. Bu üç dönemde de göç ve ekonomik büyüme her zaman öne çıkan faktörler olurken bu faktörler dikkate alınarak geliştirilen politikalar üzerinden ayrılmaktadırlar. 1950-1980 döneminde aldığı yoğun göçten sonra merkezlerde olan yoğunlaşma ve çevresindeki gecekondulaşma ile beraber oluşan “azman kentler”e karşı merkezi bir yönetim şekliyle gecekondu bölgelerinin sağlamlaştırılması ve yenilenmesi amaçlanmıştır. 1980-2000 dönemi; liberal ekonomi ve küreselleşme politikalarının büyük kentleri etkilemeye başladığı bir dönemdir. Bununla birlikte bu dönemde yerel ilçe belediyelerinin yetkilerinin arttırılmış, yerleşim alanları merkez dışına yayılmış ve ruhsat dışı yapılarının yasallaştırılması gibi uygulamalar görülmüştür. 2000 sonrasında ise büyükşehir belediyelerinin yetkileri genişletilmiş, özel sektörle iş birliği kurularak kentsel dönüşüm uygulamaları gerçekleştirilmiştir. Dönüşüm stratejisi olarak kentsel yenilenme olarak tanıtılmış olsa da farklı kent parçalarının farklı kullanımlara dönüştürülmeye başlanmıştır. Daire sahipliği ve kiracılık düşük nitelikli apartmanlar için kullanımı artarken lüks konut sitelerinin yapımı ise kent dışı bölgelerde artmıştır (Ataöv, Osmay 2007: 61-62; Doğan, Bostan 2019: 70).

2000 sonrası kentsel dönüşüm projeler hakkında öne çıkan iddialardan biri ise kentsel dönüşüm projelerin özellikle İstanbul’un küresel bir şehre dönüşümü ile yakından ilişkisi olduğudur (Öktem 2006: 53). 1980’den sonra dünyanın pek çok şehrinin örneğinde olduğu gibi sanayisizleşme ve tüketime dayalı gelişmeler yaşandığı küresel kentlerde, kentsel dönüşüm olgusunun öne çıktığı ve bu yolla toprak rantının maksimize edilerek sermaye birikim aracı olarak kullanıldığının açık olduğu söylenebilir. Kentsel dönüşüm, kamu yararı çerçevesinde öne çıkarılsa da kentte yaşayanların geleceği ile ilgili bu kararların merkezi ve yerel yöneticiler, profesyoneller ve yatırımcılardan oluşan seçkin bir azınlık

tarafından başka bir sorun olarak görülebilir (Türkün 2010: 43). Kentsel dönüşüm projeleriyle eski kent merkezinin soylulaştırılma stratejisiyle, mekâna yapılan yatırımların ekonomik bir strateji olmaya başladığını gösterirken yarattığı sorunlar yeterince dikkate alınmadığı görülmektedir. Kentte bulunan mevcut problemlerin kentin bir bölgesinden başka bir bölgesine aktarılırken burada yoksul kesmin barınma sorunlarının çözülme ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi İstanbul'un öncelikli sorunlarından biri olduğu söylenebilir (Şen 2006: 75).

4.5. İstanbul ve Kentsel Yığılma

İstanbul'da gerçekleşen bu yoğunlaşma ve şehrin metropole dönüşmesi, kentsel yığılmanın yarattığı dışsallıkların da etkili olmasını sağlamıştır. Asgari seviyede bir hizmetin sağlanması için gereken sabit giderlerin büyük şehirlerde çok fazla kullanıcı tarafından paylaşılması ölçeğe göre büyüme imkanı yaratmakla beraber hem üretimde hem de tüketimde yaşanan dışsallıkların içselleştirilebilir. Bu içselleştirme ise yerel tüketici ürün ve hizmetlerinde kalitenin ve çeşitliliğin artmasına imkan sağlayabilir. Özellikle küçük ve orta ölçekteki yeni firmaların, hali hazırda kümelenmiş bölgelerde kurulması, büyük firmalara karşı olan maliyet dezavantajının üstesinden gelmesinde yardımcı olabilir. (Burger vd. 2008: 30; Vermeulen 2017: 22). İstanbul'un da bir örneği olduğu metropoliten bölgenin sağladığı biriken uzmanlaşmış çalışan havuzu, yapılan ulaşım yatırımları İstanbul'daki firmalar için yararı olduğu söylenebilir (Ören 2021: 312). Bununla birlikte İstanbul gibi büyük şehirlerdeki yaşam masraflarının da fazla olmasından ötürü reel gelirlerin düşük olmasına rağmen çalışanların büyük şehirlerde yaşamaya devam etmesinin arkasında yığılmaların yarattığı tüketim dışsallıklarının öne çıktığı söylenebilir (Borck 2005: 17).

İller arası rekabet gücü ve farklılıklara yol açan faktörlerin tespit edilmesi, bu faktörlere ilişkin eksiklerin ortaya konulması, politika önerilerinin belirlenmesi ve uygulanabilirliğinin tartışılması gibi amaçlar doğrultusunda 2020 yılında İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından toplam 266 gösterge kullanılarak üçüncüsü gerçekleştirilen “İller Arası Rekabet Endeksi - 2018-2019” çalışmasında farklı açılardan belirlenen endekslerde İstanbul'un endeks değeri ve sıralaması ile İstanbul hariç en iyi endekse sahip şehrin değerleri aşağıdaki Tablo 11'de derlenmiştir.

Tablo 11: İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019 İstanbul ve İstanbul Hariç En iyi Şehir

	İstanbul	İstanbul Hariç
	Endeks Değeri-Sıralama	Şehir-Endeks Değeri-Sıralama
İller Arası Rekabet Endeksi - Genel Endeks	77,00-1	Ankara-48,23-2
Demografik Yapı Endeksi	79,57-1	Ankara-74,33-2
Altyapı Endeksi	84,35-1	Ankara-80,31-2
Ulaşım ve Erişilebilirlik Endeksi	94,65-1	İzmir-67,87-2
Sağlık Endeksi	70,30-1	Ankara-60,19-2

Eğitim Endeksi	51,74-58	Denizli-73,81-1
Sosyal yaşam Endeksi	86,68-1	Ankara-50,96-2
Makro Ekonomi Endeksi	75,47-1	Ankara-47,29-2
Dış Ticaret - Sanayi Endeksi	87,03-1	İzmir-31,23-2
Finansal Piyasalar Endeksi	75,54-1	Ankara-51,20-2
Turizm Endeksi	55,40-2	Antalya-89,00-1
Tarım Endeksi	2,87-79	Konya-43,01-1
İnovasyon Endeksi	94,17-1	Ankara-37,50-2
Girişimcilik Endeksi	83,50-1	Ankara-31,14-2
Yüksek Öğretim Endeksi	78,36-1	Ankara-73,68-2
Teknolojik Altyapı Endeksi	93,82-1	Ankara-89,50-2

Kaynak: *İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019, 2020 s. 9-71'den derlenmiştir.*

İstanbul'un çoğu endekste 1. ya da 2. Sıralamada olduğu görülürken yığılma ekonomileri için önemli olan ulaşım, teknolojik altyapı ve inovasyon gibi alanlarda İstanbul harici en yüksek endekse sahip olan şehre göre çok daha yüksek değerlere sahip olduğu görülmektedir.

İstanbul'da oluşan kentsel yığılmanın yarattığı avantajlara karşın oluşan dezavantajlara değinilmesi gerekmektedir. Literatür kısmında vurgulandığı gibi Ören (2021: 312-313) İstanbul vb. bölgelerde belirtildiği üzere bu bölgelerde ciddi bir işsiz bir yığın oluşabilmekle birlikte yüksek kiralar, hava ve su kirliliği, gürültü seviyeleri ve yeşil alanların bozulması gibi tıkanıklık maliyetleri olabilir. İstanbul'da özellikle yoksul kesimin yaşadığı bölgelerin soylulaştırma amacı güden kentsel dönüşüm politikası aracılığıyla yüksek gelire sahip kesme hitap eden bölgelere dönüştürülmesi yoksul kesimin farklı bölgelere göç etmesine sebep olmuştur. Bununla birlikte, Şeker vd. (2022: 558) tarafından yapılan “Yaşam Kalitesi Endeksi: İstanbul 2020” çalışmasında İstanbul'un merkezi olarak değerlendirilebilecek ve soylulaştırılmış Kadıköy, Beşiktaş ve Bakırköy gibi ilçeler daha yüksek hayat kalitesine sahipken daha çevre ilçelerin endeks sonuçlarının ise daha düşük olduğu ilçe arası hayat kaliteleri arasında dikkate değer bir eşitsizlik olduğu söylenebilir.

5. COĞRAFI YOĞUNLAŞMA VE İSTANBUL

5.1. Coğrafi Yoğunlaşma

Ekonomik olguların, ülkelerin görece küçük bir alanının üzerinde gerçekleşmesi ve genişlemesi coğrafi yoğunlaşma olarak tanımlanmaktadır. Coğrafi yoğunlaşma, yığılma ekonomilerinin firmalar için avantajlardan kaynaklanmakla beraber literatürde bu konuda pek çok çalışma yapılmıştır. Ancak literatürde yapılan yoğunlaşma çalışmaları genellikle sektörel yoğunlaşma analizleri üzerinden gerçekleşmiştir (Spiezia 2002: 1; Van Egeraat vd. 2015: 2-3). Sektörel coğrafi yoğunlaşma üzerine literatürde kabul görmüş pek çok endeks bulunmakla beraber en çok kabul edilmiş endekslerden biri olan yerleşme katsayısı (Location Quotients) yoğunlaşma analizlerin mantığının daha iyi anlaşılması için güzel bir örnek olabilir. Yerleşme katsayısının hesaplanmasında ilk olarak m bölgesinde yer alan i endüstrisindeki istihdamın m bölgesindeki toplam istihdama oranı (S_{im}/S_m) bulunur. Ardından i endüstrisindeki istihdamın tüm ulusal istihdama oranı (S_i/S) bulunur. Yerleşme katsayısının bulunması için de $(S_{im}/S_m)/(S_i/S)$ işlemi yapılır. Yerleşme katsayısı 1'in üzerindeyse endeksin konusu olan sektörün o bölgede ülke ortalamasının üzerinde yoğunlaşmaya sahip olduğu söylenebilir (Ören 2022: 65).

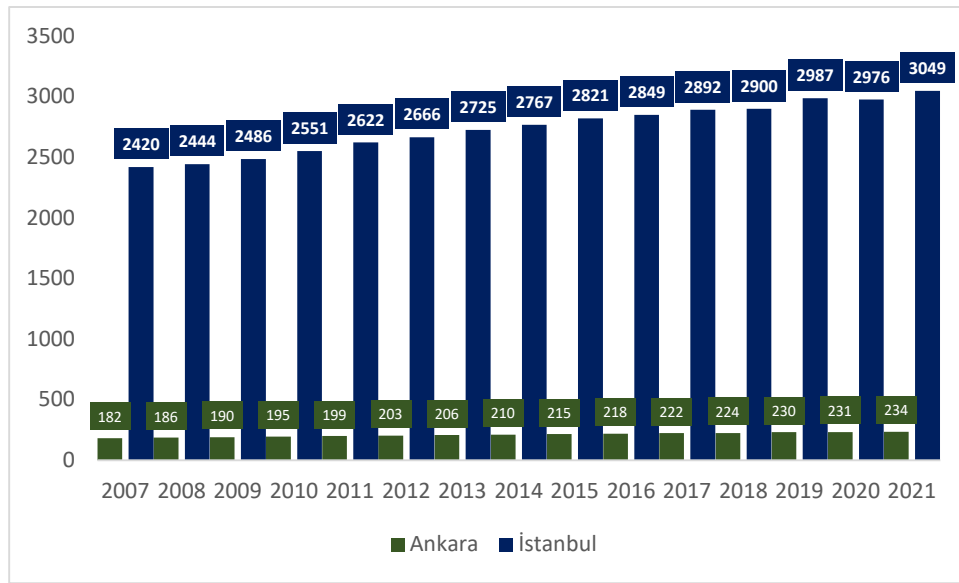
Yerleşme katsayısı endeksinin sadece tek bir sektörün bir bölgeye olan yoğunlaşmasının ölçülmesi ve ölçөгө karşı duyarlı bir yapısı olmasından ötürü tüm ekonomik aktiviteler seviyesinden bir coğrafi bölgeye yoğunlaşmayı ölçemeyeceğinden ötürü sınırları bulunmaktadır (Mulligan, Schmidt 2005: 566). Bir bölgeye olan yoğunlaşmayı tüm ayrıntılarıyla gösteren genel kabul görmüş bir endeks bulunmamakla beraber her endeksin güçlü ve zayıf olduğu noktaları bulunmaktadır (Spiezia 2002: 6).

Bundan sonraki bölümde çalışmanın kapsam sınırları içerisinde İstanbul'daki temel ekonomik göstergeler ile yoğunlaşmanın yorumlanabilmesine yardımcı olabilecek diğer göstergelerin 2004-2021 yılları arasındaki gelişimi incelenecektir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) bölge bazlı GSYİH hesaplaması en güncel fiyat olarak 2009 üzerinden hesaplanmıştır. Bölgesel Hesaplar veri tabanında ise coğrafi yoğunlaşmanın en önemli göstergesi sayılabilecek olan GSYİH verilerinin 2004 yılında başlamasından ötürü göstergelerin gelişiminin incelenmesi 2004 senesinden başlanacaktır. Böylelikle, 1980'den beri benimsenen neoliberal iktisadi anlayış, küreselleşme vizyonu ve 2000'lerde küresel şehrin inşasının hayata geçirilmeye başlamasıyla bu dönüşümün İstanbul'daki yoğunlaşmayı nasıl etkilediği incelenecektir. Seneler içerisindeki gelişiminin ne boyutlarda yaşandığının gözlemlenmesi sonraki dönemde uygulanacak politikaların da belirlenmesinde önem arz etmektedir.

5.2. İstanbul'da Coğrafi Yoğunlaşma

İstanbul'un yüzölçümünü 5,343 km² olmakla beraber Türkiye'nin yüzölçümünün sadece %0,7'sini oluşturmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'un nüfus payının artması dışında diğer dikkat edilmesi gereken unsur ise İstanbul'daki nüfus yoğunluğudur. İstanbul'un başkent Ankara ile 2004-2021 yılları nüfus yoğunluğun gelişiminin kıyaslandığı aşağıdaki Grafik 4'te İstanbul'un nüfus yoğunluğu, Türkiye'nin en kalabalık ikinci şehri olan Ankara'nın nüfus yoğunluğunun 10 katından fazla olduğu görülmekle beraber İstanbul'da km² başına düşen insan sayısının deprem riski de bulunan bu bölgede korkutucu bir seviyeye yükseldiği görülmektedir.

Grafik 4: İstanbul ve Ankara'nın Nüfus Yoğunluklarının (km² başına) Karşılaştırılması



Kaynak: TÜİK, ADNKS veri tabanı üzerinden oluşturulmuştur.

İstanbul'da oluşan yığılma ekonomisinin etkisiyle ilerleyen senelerde daha da artacağı tahmin edilebilen bu nüfus yoğunluğu, coğrafi yoğunlaşmanın, ekonomik kısmı haricinde bölgenin fiziki boyutu ve sınırlarının da göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

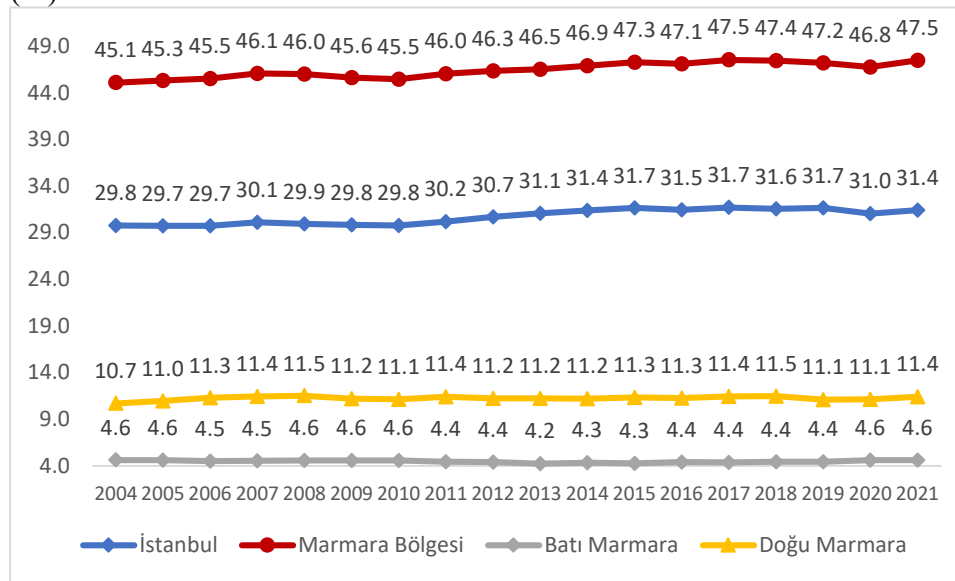
5.2.1. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (Üretim Yöntemiyle–2009 Fiyatlarıyla)

Marmara Bölgesi'nin İBBS 2. Seviyedeki¹⁷ bileşenlerinin 2009 fiyatları ve üretim yöntemiyle hesaplanmış GSYİH payının incelendiği aşağıdaki Grafik 5'te Marmara Bölgesi'nin 2004'ten 2021'e kadar olan süre içerisinde GSYİH payını %45,1'den %47,5'e yükseldiği görülmektedir. İstanbul hem Marmara Bölgesinde hem de Türkiye'de GSYİH'de en çok paya sahip olan şehir olurken 2004'te %29,8 olan GSYİH payı 2021'de %31,4'e yükselmiştir. 2004-2008 senelerinde İstanbul'un GSYİH payında

¹⁷Türkiye İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması

aynı seviyede iken Doğu Marmara bölgesinin büyümesinin etkisi ile Marmara Bölgesi'nin payı 0,9 puan artış ile %46'ya yükselmiştir. 2008'den sonra İstanbul'un GSYİH payı önceki dönemin aksine yükselmeye başlayarak 2015 senesinde 0,8 puan artışla %31,7'e yükselmiştir. 2015'ten 2019'a kadar İstanbul, Doğu Marmara ve Batı Marmara'nın GSYİH paylarında önemli bir değişiklik gözlemlenmezken 2020 yılında pandeminin etkisiyle İstanbul'un GSYİH payı 0,7 puan düşüş göstermiş, Doğu Marmara'nın payı sabit kalmış ve Batı Marmara'nın ise payında ise 0.2 puanlık bir artış gözlemlenmiştir. 2020 ile 2021'i kıyasladığımızda ise İstanbul'un GSYİH payı 0,4 puan artışla %31,4'e ve Doğu Marmara'nın payı ise 0,3 puanlık artış ile %11,4'e yükselmiştir.

Grafik 5: Üretim yoluyla hesaplanan Yıllık Zincirlendirilmiş GSYİH Payı (2009 fiyatlarıyla) (%)

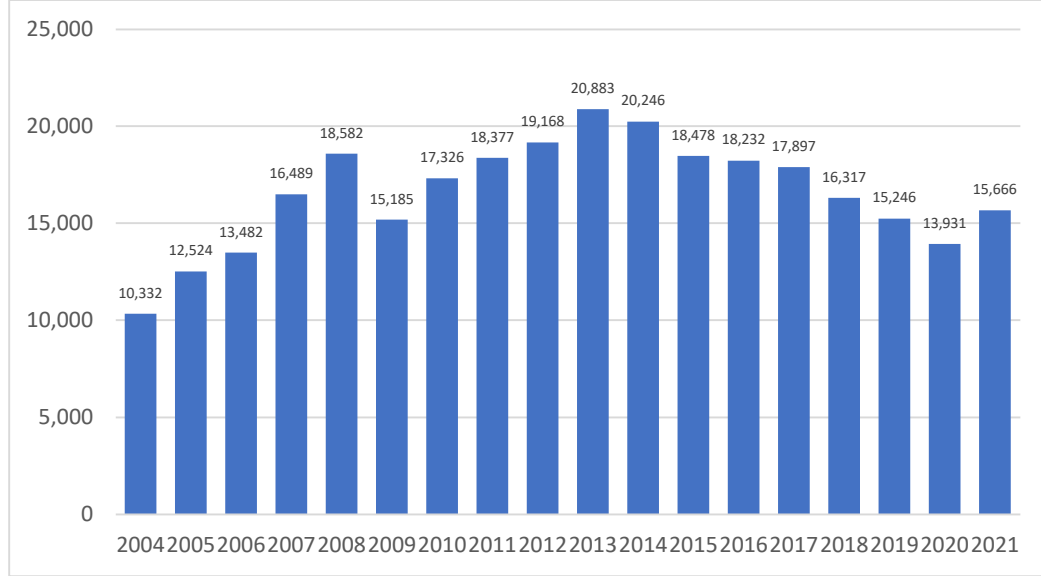


Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanı üzerinden hesaplanmıştır.

5.2.2. Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (USD)

İstanbul'un 2004-2021 yılları arasındaki dolar bazlı kişi başına düşen GSYİH'si Grafik 6'da gösterildiği gibi 2004'ten 2008'e kadar yükselirken 2008 Global Krizin de etkisiyle 2009 yılında %18'lik bir düşüş yaşayarak 15,185 USD'ye gerilemiştir. 2009'dan 2013'e kadar yükseliş trendini devam ettirirken 2013 yılında dolar bazında şimdiye dek ki en yüksek seviyesi olan 20,883 USD'ye ulaşmıştır. Uygulanan iktisadi politikalar ve azalan güven ortamı TL'nin değer kaybetmesine sebep olurken bu durumun sonucunda 2013'ten 2020 yılına kadar İstanbul'da kişi başına düşen GSYİH'nin dolar bazlı düşmesine sebep olmuştur. 2015 senesi itibarıyla 2007 ortalamasının da altına düşmüş ve 2020 yılında pandemi döneminin de etkisiyle neredeyse 2006 seviyelerine gerilemiştir. 2021 yılında bir önceki seneye göre %12 artış ile kişi başına düşen GSYİH 15.666 dolara yükselmiştir.

Grafik 6: İstanbul'un Kişi Başına Düşen GSYİH USD 2004-2021



Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanından yararlanarak hesaplanmıştır.

2021 yılındaki kişi başına düşen GSYİH'e göre büyükten küçüğe dizilmiş 5 şehrin 2004-2021 yılları arasındaki sıralamalarını gösteren Tablo 12'de görüldüğü üzere 2004-2021 yılları arasında birincilik ve ikinciliğin bütün seneler içerisinde İstanbul ve Kocaeli arasında paylaşıldığı bazı senelerde İstanbul birinciyken bazı senelerde ise ikinci olduğu görülmektedir. 2019 ve 2020 yıllarında birinci olan İstanbul 2021 yılında ikinciliğe düşmüş ve birinciliğe Kocaeli yükselmiştir.

Tablo 12: 2004-2021 Yıllarında İstanbul, Tekirdağ, Ankara ve Bilecik Kişi Başına Düşen GSYİH Sıralaması

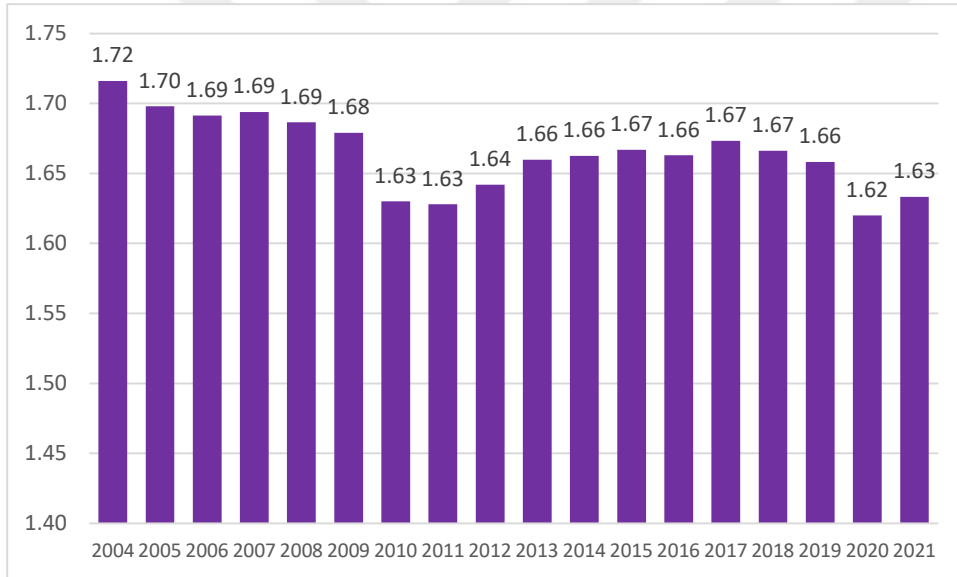
İller	Kocaeli-41	İstanbul-34	Tekirdağ-59	Ankara-6	Bilecik-11
2004	2	1	3	4	11
2005	2	1	3	4	9
2006	1	2	4	3	7
2007	1	2	4	3	6
2008	1	2	4	3	5
2009	2	1	4	3	5
2010	2	1	4	3	7
2011	1	2	4	3	6
2012	2	1	4	3	5
2013	2	1	4	3	5
2014	2	1	4	3	5
2015	2	1	4	3	5
2016	2	1	4	3	5

2017	2	1	4	3	7
2018	1	2	3	4	8
2019	2	1	4	3	9
2020	2	1	4	3	5
2021	1	2	3	4	5

Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanından yararlanılarak hesaplanmıştır.

İstanbul'un kişi başına düşen GSYİH'sinin Türkiye'deki kişi başına düşen GSYİH'sine oranını gösteren aşağıdaki Grafik 7'de ise 2004 yılında İstanbul'un Türkiye'ye oranının 1,72 olduğu görülürken 2010 yılında 1,63'e kadar düşmüştür. 2010'dan sonra tekrardan yükselmeye başlayan oran 2019 yılında 1,66'ya yükselmiştir. 2020'de pandemi döneminin etkisiyle tekrardan düşüş göstererek 2004'ten beri en düşük oranı olan 1,62'ye düşse de 2021 yılında ise önceki seneye göre yükselerek oran 1,63'e çıkmıştır.

Grafik 7: İstanbul Kişi Başına Düşen GSYİH'sinin Türkiye'ye Oranı



Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanından yararlanılarak hesaplanmıştır.

5.2.3. Faaliyet Alanı (NACE Rev. 2) Bazında GSYİH Dağılımı

İstanbul ve Doğu Marmara bölgelerindeki 2009 fiyatları baz alınarak zincirlenmiş GSYİH'lerin dağılımının 2004, 2018 ve 2021 yılları için kıyaslandığı aşağıdaki Tablo 13'te İstanbul'daki imalat ile ilgili faaliyet alanlarının ¹⁸ dağılımının 2004-2018 yılları içerisinde 6,0 puan azaldığı gözlemlenirken 2018-2021 yılları kıyaslandığında ise imalat ile ilgili sektörlerin dağılımında değişim görülmemiştir.

¹⁸ "İmalat Sanayi" ve "İmalat, Madencilik ve Taş Ocakçılığı ve Diğer Sanayiler"

İnşaat faaliyetlerinin dağılımı ise İstanbul’da 2004 ile 2018 kıyaslandığında 2,7 puan artarken 2018 ile 2021 yılları kıyaslandığında ise 2,7 puan azalmıştır. Bununla birlikte İstanbul’da 2004-2021 arası “Finans ve Sigorta Faaliyetleri” ile “Bilgi ve İletişim” faaliyetlerinin dağılımında önemli bir artış gözlemlenmektedir. Doğu Marmara Bölgesi’nde 2004 ile 2018 yılları kıyaslandığında ise Tarım, Ormancılık ve Balıkçılık ile Kamu ile ilgili sektörlerinin¹⁹ GSYİH dağılımında düşüş gözlemlenirken imalat ile ilgili sektörlerin dağılımının arttığı görülmektedir. 2018-2021 yılları kıyaslandığında da imalat ile ilgili faaliyet alanlar payını arttırmaya devam etmektedir.

Tablo 13: İstanbul ve Doğu Marmara’nın 2004, 2018 ve 2021 Yıllarında Faaliyet Alanına Göre GSYİH Dağılımı (%)

	İstanbul			Doğu Marmara		
	2004	2018	2021	2004	2018	2021
Tarım, Ormancılık Ve Balıkçılık	0.3	0.1	0.1	5.4	3.0	2.9
İmalat, Madencilik Ve Taş Ocakçılığı Ve Diğer Sanayiler	18.2	15.2	15.2	26.6	29.4	30.1
İmalat Sanayi	16.2	13.1	13.1	23.6	27.1	27.8
İnşaat	5.3	8.0	5.3	3.7	4.4	3.2
Toptan Ve Perakende Ticaret, Ulaştırma Ve Depolama, Konaklama Ve Yiyecek Hizmeti Faaliyetleri	29.4	29.1	29.5	19.4	17.9	18.3
Bilgi Ve İletişim	4.2	5.7	7.3	0.8	0.8	1.0
Finans Ve Sigorta Faaliyetleri	3.6	6.9	8.1	1.0	1.8	1.6
Gayrimenkul Faaliyetleri	10.6	7.5	7.2	8.2	5.6	5.3
Mesleki, Bilimsel, Teknik, İdari Ve Destek Hizmet Faaliyetleri	5.4	7.6	7.3	2.2	2.8	3.0

¹⁹ Kamu Yönetimi Ve Savunma, Eğitim, İnsan Sağlığı Ve Sosyal Hizmet Faaliyetleri

Kamu Yönetimi Ve Savunma, Eğitim, İnsan Sağlığı Ve Sosyal Hizmet Faaliyetleri	5.7	5.1	5.1	8.1	6.1	6.1
Diğer Hizmetler	1.2	1.8	1.8	1.1	1.0	0.9

Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanından yararlanılarak hesaplanmıştır.

2004 ve 2021 yılları içerisinde İstanbul’da imalat ile ilgili sektörlerin GSYİH dağılımında düşüş olmakla beraber aşağıdaki Tablo 14’te imalat ile ilgili sektörlerin Türkiye içerisindeki payı incelendiğinde 2004’e göre düşüş yaşanmıştır. Ancak, İstanbul’un sanayisizleştirilme hedeflerine karşı Türkiye’deki imalat faaliyetlerinden oluşan GSYİH’nin yaklaşık %24’ü İstanbul’da gerçekleşmiştir.

Tablo 14: İstanbul’daki faaliyet alanlarına göre GSYİH’nin Türkiye Payı (%)

Faaliyet Alanları	İstanbul	
	2004	2021
Tarım, Ormancılık Ve Balıkçılık	0.9	0.5
İmalat, Madencilik Ve Taş Ocakçılığı Ve Diğer Sanayiler	31.0	23.8
İmalat Sanayi	33.7	24.7
İnşaat	32.5	31.7
Toptan Ve Perakende Ticaret, Ulaştırma Ve Depolama, Konaklama Ve Yiyecek Hizmeti Faaliyetleri	39.0	40.2
Bilgi Ve İletişim	58.2	65.5
Finans Ve Sigorta Faaliyetleri	47.1	59.4
Gayrimenkul Faaliyetleri	28.5	30.4
Mesleki, Bilimsel, Teknik, İdari Ve Destek Hizmet Faaliyetleri	47.0	46.3
Kamu Yönetimi Ve Savunma, Eğitim, İnsan Sağlığı Ve Sosyal Hizmet Faaliyetleri	15.1	16.2

Diğer Hizmetler	26.2	24.6
-----------------	------	------

Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Bölgesel GSYH veri tabanından yararlanılarak hesaplanmıştır.

5.2.4. Sanayi Kuruluşları

Türkiye'nin en büyük 500 sanayi kuruluşunun belirlendiği ISO 500'ün 2021 yılında yaptığı çalışmaya göre en büyük ilk 100 sanayi kuruluşunun 36'sı İstanbul Sanayi Odası'na bağlıyken ilk 500'e giren 158 firma İstanbul Sanayi Odası'na üyedir.²⁰ Sanayi Sicil Bilgi Sistemi kayıtlarına göre de İstanbul ilinde 2020 yılı için 26.251 sanayi işletmesi bulunmakla beraber bunların 4.898'i OSB'lerde 4.461'i Sanayi Siteleri'nde 16.982'si ise planlı sanayi bölgelerinin dışında kalmaktadır (Özcan 2020: 6).

5.2.5. Girişim Sayıları

İstanbul'daki girişim sayıları 2009'dan 2021'e kadar her yıl artış göstermiştir. Aşağıdaki tablo 15'te görüldüğü gibi, 2009'da 744 bin girişim bulunurken 2018 yılında bu sayı %24 artışla 920 bine çıkmıştır. Bu artışla beraber 2009'dan 2018'e İstanbul'daki girişim sayısının Türkiye'deki girişim sayısına oranı %22,8'den %23,9'a yükselmiştir. 2018 yılında 2021 yılına ise %16 artışla 920 binden 1 milyon 70 bine yükselmiştir. Böylelikle İstanbul'daki girişim sayısının Türkiye'ye oranı %24,4 ile şu ana kadarki en yüksek seviyesine gelmiştir.

Tablo 15: 2009-2021 Arası Türkiye ve İstanbul'daki Girişim Sayıları (%)

Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay	Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay
2009	3.266.911	743.95	22,8	2016	3.608.470	864.717	24,0
2010	3.287.412	752.315	22,9	2017	3.696.004	881.489	23,8
2011	3.309.859	766.67	23,2	2018	3.845.951	919.732	23,9
2012	3.362.086	792.978	23,6	2019	3.954.698	944.954	23,9
2013	3.397.724	806.378	23,7	2020	4.095.218	985.682	24,1
2014	3.434.912	819.983	23,9	2021	4.384.672	1.069.885	24,4
2015	3.498.586	834.764	23,9				

Kaynak: TÜİK Sanayi. İş Kayıtları veri tabanından oluşturulmuştur.

5.2.6. Patent Başvuruları ve Tescilleri

Aşağıdaki Tablo 16'da 2003-2021 arası Türkiye ve İstanbul'da yapılan patent başvuruları listelenmiştir. 2004 yılında Türkiye'de 738 adet patent başvurusu yapılmışken İstanbul'da ise 393 patent

²⁰ ISO 500'ün "Türkiye'nin en büyük 500 Sanayi Kuruluşu" raporundan yararlanılmıştır. <https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu>

başvurusu yapılmıştır. Patent başvurularının %53'ü İstanbul'da gerçekleşmiştir. 2009 yılında İstanbul'daki patent başvurusu sayısı %185 artarak 1.119 olurken Türkiye'deki payı ise %43'e düşmüştür 2009'dan 2018'e ise Türkiye'deki patent başvurusu sayısı 7.349'a yükselirken İstanbul'daki patent sayısı ise %199 artış ile 3.342'ye yükselmiştir. Böylelikle 2018'deki payı ise %45'e yükselmiştir. 2018'den 2021'e ise İstanbul'daki patent başvurusu sayısı %7 artarak 3.582'e gelmesine rağmen Türkiye'deki patent başvuru sayısının %15 büyüyerek 8.439'a gelmesinden dolayı İstanbul'un patent başvurularındaki payı %42'ye gerilemiştir. 2004-2021 yılları arasındaki patent başvurularının %43,4'ü İstanbul'da gerçekleşirken İstanbul'un en yüksek paya sahip olduğu sene 2006'dır.

Tablo 16: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul'da yapılmış Patent Başvuru Sayıları

Patent Başvuruları							
Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay	Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay
2004	738	393	53%	2013	4528	1831	40%
2005	960	461	48%	2014	4861	2108	43%
2006	1099	587	53%	2015	5512	2399	44%
2007	1844	787	43%	2016	6445	3096	48%
2008	2268	1057	47%	2017	8625	3795	44%
2009	2588	1119	43%	2018	7349	3342	45%
2010	3250	1370	42%	2019	8126	3356	41%
2011	4087	1582	39%	2020	8200	3413	42%
2012	4543	1939	43%	2021	8439	3582	42%

Kaynak: TurkPatent, Patent Yıllık İstatistikler

2004-2021 arasında patent tescillerinin listelendiği Tablo 17'de belirtildiği gibi 2003 yılında Türkiye'de 68 adet patent tescili yapılırken İstanbul'da ise 35 adet patent tescili yapılmıştır. 2004 ile 2009 yılları arasında İstanbul'daki patent tescili sayısı %617 artarak patent tescil payı %51'den %55'e yükselmiştir. 2009'dan 2018'e İstanbul'daki tescil payı %53'e gerilemiş olsa da %489 artış göstermiştir. 2018 ile 2020 yılları arasında İstanbul'daki patent tescillerinde düşüş yaşanarak İstanbul'daki tescil payı %45'e gerilemiş olsa da 2021 yılında önceki seneye göre artış göstererek İstanbul'daki tescil payı %48'e yükselmiştir. İstanbul'un 2004 ile 2021 yılları arasındaki ortalama tescil payı %50,5 olurken en yüksek payı 2007 yılında, en düşük payı ise 2013 yılında gözlemlenmiştir.

Tablo 17: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul’da yapılmış Patent Tescilleri Sayıları

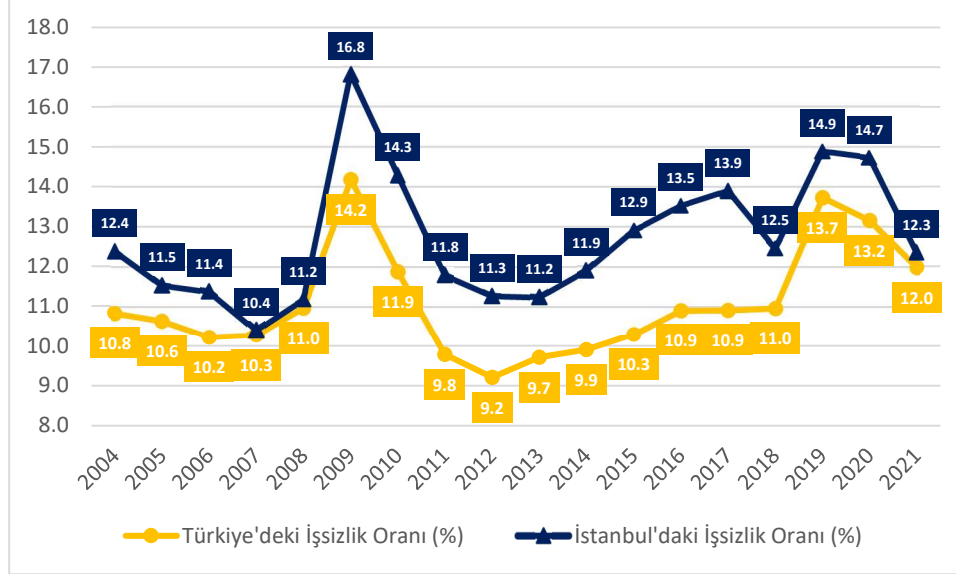
Patent Tescilleri							
Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay	Yıl	Türkiye	İstanbul	Pay
2004	68	35	51%	2013	1244	540	43%
2005	94	51	54%	2014	1251	639	51%
2006	122	63	52%	2015	1730	842	49%
2007	317	213	67%	2016	1794	956	53%
2008	337	187	55%	2017	1964	1111	57%
2009	456	251	55%	2018	2805	1478	53%
2010	642	314	49%	2019	2003	1064	53%
2011	847	417	49%	2020	2214	995	45%
2012	1025	490	48%	2021	3342	1590	48%

Kaynak: TurkPatent, Patent Yıllık İstatistikler

5.2.7. Dar Tanımlı İşsizlik ve İstihdam

İstanbul ve Türkiye’deki 2004-2021 yılları içerisindeki 15 yaş üstü işsizlik oranlarının kıyaslandığı Grafik 8’de, İstanbul’daki işsizlik oranı bütün yıllarda Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu gözlemlenmektedir. 2004-2007 yıllarında İstanbul’daki işsizlik oranı düşerek neredeyse Türkiye ortalamasını kadar geriliyor olsa da 2008 Ekonomik Krizi’nde İstanbul’daki işsiz oranının Türkiye ortalamasına göre daha fazla etkilendiği görülmektedir. 2007’de Türkiye’deki dar tanımlı işsizlik oranı %10,3 iken 2009 yılında ise 3,9 puan artarak %14,2’ye yükselirken İstanbul’da ise %10,4’lük oran ise 6,4 puan yükselerek %16,8’e kadar yükselmiştir. 2009’dan 2012’e kadar olan yıllarda hem Türkiye’deki hem İstanbul’daki işsizlik oranları düşerken 2013 yılında İstanbul’un işsizlik oranı sabit kalmış Türkiye’deki işsizlik oranı ise önceki seneye göre artmıştır. Türkiye’de dolar bazlı kişi başına düşen GSYİH’nin düşmeye ve ekonomik problemlerin daha belirgin görülmeye başladığı 2013 yılıyla 2017 yılları arasında Türkiye ve İstanbul’un işsizlik oranı düzenli artış göstermiştir. Ancak İstanbul’daki dar tanımlı işsizlik oranı Türkiye ortalamasına göre daha fazla artmıştır. 2018’de İstanbul’daki işsizlik oranı önceki seneye göre 1,4 puan azalmış ve %12,5’e düşmüş, Türkiye’deki işsizlik oranı ise sabit kalmıştır. 2019 yılında hem İstanbul’daki hem Türkiye’deki işsizlik oranı yükselmiş sonraki yıllarda ise düşüş göstermişlerdir. 2021 yılına baktığımızda ise İstanbul’daki işsizlik oranının Türkiye ortalamasına tekrardan yaklaştığı görülmektedir.

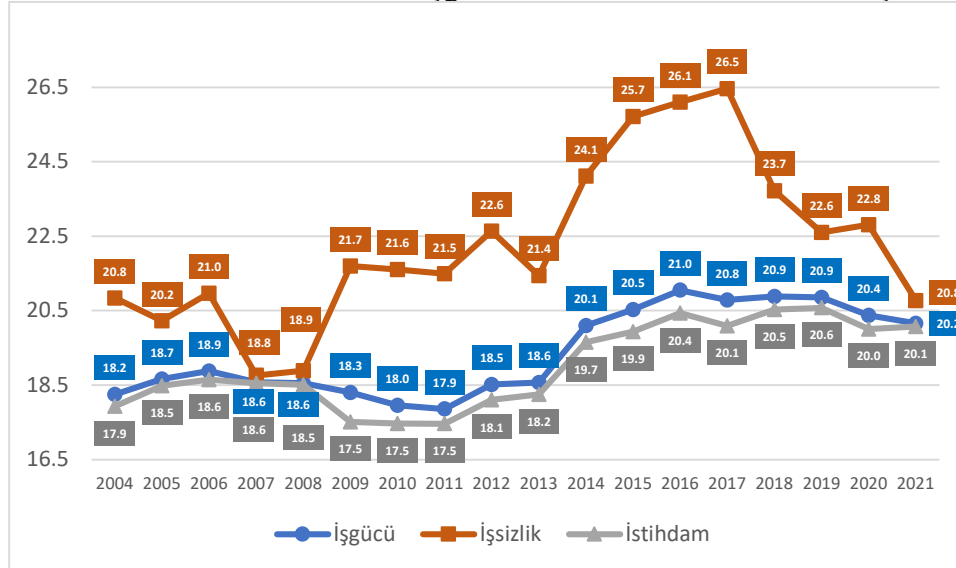
Grafik 8: 2004-2021 İstanbul ve Türkiye’deki Dar Tanımlı İşsizlik Oranları (%)



Kaynak: TÜİK, İşgücü İstatistikleri (1988-2013) ve İşgücü İstatistikleri (2014 ve Sonrası) veri tabanlarından oluşturulmuştur. ²¹

İstanbul’da bulunan 15 yaş üstü işgücü, istihdam ve işsiz sayısının Türkiye’deki payını gösteren Grafik 9’a göre, 2004-2013 yıllarında Türkiye’deki işgücü ve istihdam ortalama %18’dir ve işsiz nüfusun da ortalama %20’si İstanbul’dadır. 2013’ten 2017’ye başta işsiz nüfus olmak üzere işgücü ve istihdamın İstanbul’daki oranı artmaktadır. 2021 yılında toplam işgücünün %20,2’si ve toplam istihdamın %20,1’inin İstanbul’da olduğu gözlemlenmektedir. 2004 yılını 2021 ile kıyasladığımız zaman İstanbul’daki istihdamın ve işgücünün Türkiye’deki payının arttığı görülmektedir.

Grafik 9: 2004-2021 İstanbul İşgücü, İstihdam ve Dar Tanımlı İşsizlerin Türkiye Payı(%)



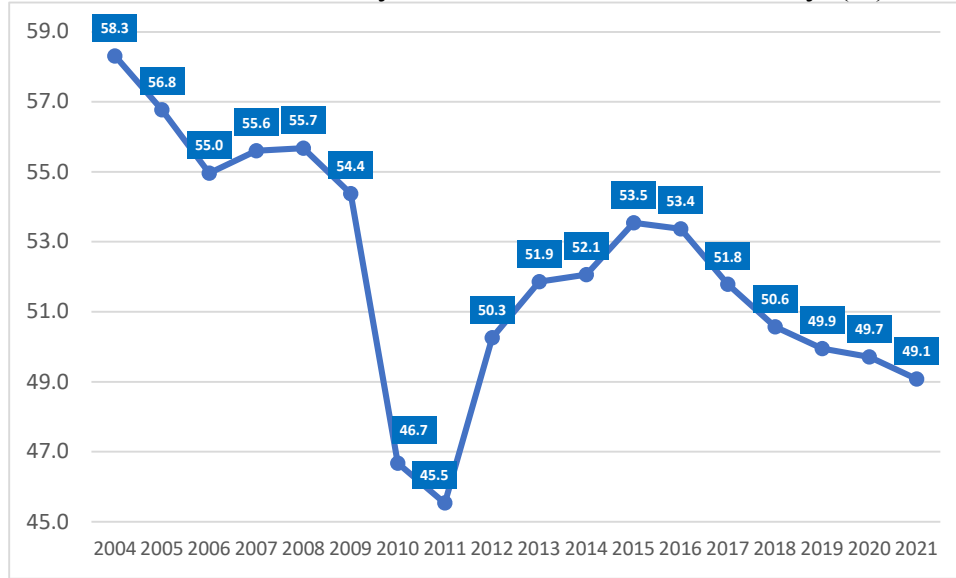
²¹ 2014 yılında TÜİK’in işgücü istatistiklerinin metaverisinde değişiklik yapılmıştır.

Kaynak: TÜİK, İşgücü İstatistikleri (1988-2013) ve İşgücü İstatistikleri (2014 ve Sonrası) veri tabanlarından oluşturulmuştur.²²

5.2.8. İhracat ve İthalat

İstanbul'daki ihracat 2004 yılında 34 milyar dolarken 2021 yılında %185 artış ile 105 milyar dolara yükselmiştir. Aşağıdaki Grafik 10'da görüldüğü üzere İstanbul'daki ihracat 2004 yılında Türkiye'deki ihracatın %58,3'ünü gerçekleştirirken 2011 yılında bu oran %45,5'e kadar gerilemiştir. 2011'den 2015'e kadar İstanbul'un ihracat payı artarak %53,5'e yükselirken 2015'ten sonra düşme trendine girerek 2021 yılına kadar gerilemiş, 2021 yılında ise %49,1 seviyesine gelmiştir. İstanbul'un GSYİH'indeki sanayinin payının düşüşü ve ihracatta sanayinin ağırlığı bu durumla ilişkili olabilir.

Grafik 10: 2004-2021 Türkiye'nin İhracatında İstanbul'un Payı (%)

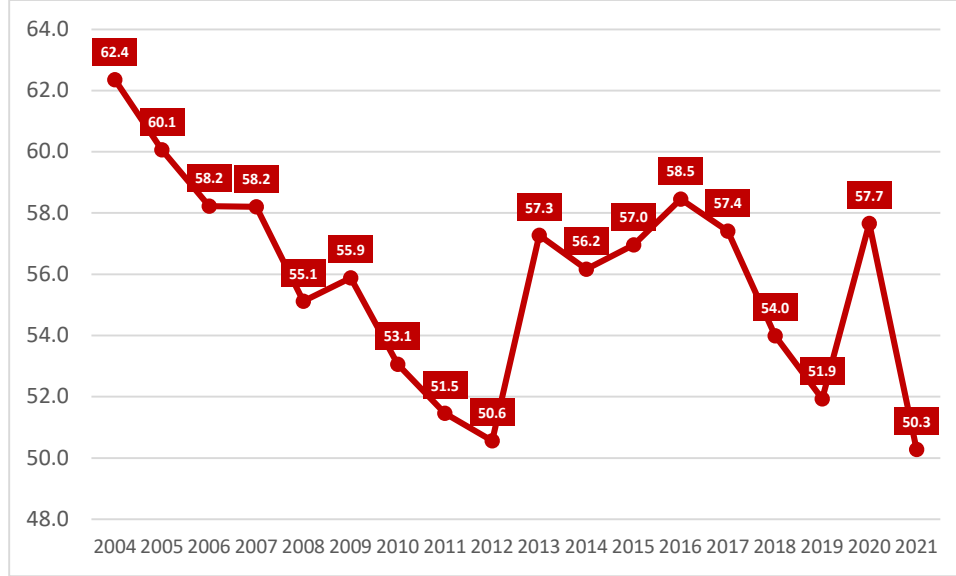


Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi) veri tabanından yararlanılarak oluşturulmuştur.

İstanbul'daki 2004 yılında ithalatı 61 milyar dolar iken %83 artışla 2008 yılında 111 milyar dolara yükselmiştir. 2009 yılında bir önceki seneye göre %30 azalarak 79 milyar dolara düşerken 2009-2021 yılları içerisinde dalgalı bir eğilim içerisinde. 2017-2019 yılları arasında düşüş gösterirken 2019'dan sonra ise ithalat miktarı artmış ve 2021 yılında 131 milyar dolara yükselmiştir. Grafik 11'e göre, 2004 yılında %62,4 olan pay 2008'de %55,1'e gerilemiş, sonraki senelerde ise ithalat miktarına benzer bir şekilde dalgalı hareket göstermiştir. Özellikle 2012'den 2013'e 6,7 puan, 2019'dan 2020'ye ise 5,8 puan yükselmiştir. 2020'den 2021'e ise 7,4 puan düşüş göstererek %50,3'e gerilemiştir. 2020'de yaşanan artış pandemi dönemiyle ilişkili olabilir.

²² 2014 yılında TÜİK'in işgücü istatistiklerinin meta verisinde değişiklik yapılmıştır.

Grafik 11: 2004-2021 Türkiye'nin İthalatında İstanbul'un Payı (%)



Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi) veri tabanından yararlanılarak oluşturulmuştur.

İstanbul'daki ihracatın ithalatı karşılama oranı ile Türkiye'deki ihracatın ithalatı karşılama oranlarının kıyaslandığı aşağıdaki tablo 10'da görüldüğü üzere İstanbul'daki ihracatın ithalatı karşılama oranı 2004-2021 yılları arasında 2008 yılı harici Türkiye ortalamasının altında seyretmiştir.

Tablo 18: 2004-2021 arasında Türkiye ve İstanbul'da İhracatın İthalatı Karşılama Oranı

Yıl	İstanbul İhracat/İthalat Oranı	Türkiye İhracat/İthalat Oranı	Yıl	İstanbul İhracat/İthalat Oranı	Türkiye İhracat/İthalat Oranı
2004	60,6%	64,8%	2013	54,6%	60,3%
2005	59,5%	62,9%	2014	60,3%	65,1%
2006	57,9%	61,3%	2015	65,2%	69,4%
2007	60,3%	63,1%	2016	65,5%	71,8%
2008	66,0%	65,4%	2017	60,6%	67,1%
2009	70,5%	72,5%	2018	70,5%	75,3%
2010	54,0%	61,4%	2019	81,4%	84,6%
2011	49,6%	56,0%	2020	66,10%	76,70%
2012	64,1%	64,5%	2021	80,00%	81,90%

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi) veri tabanından yararlanılarak oluşturulmuştur.

5.2.9. Vergi

Türkiye'nin 2021 yılında genel yönetim bütçe istatistikleri raporunda vergi geliri 1,189 milyar Türk Lirası olarak muhasebeleştirilirken aynı yıl İstanbul'da tahsil edilen vergi gelirinin ise 519 milyar Türk Lirası olduğu görülmektedir. İstanbul'da tahsil edilen vergi geliri genel yönetim vergi gelirinin

%44'üne tekabül etmektedir. İstanbul ve Türkiye bütçe raporlamalarındaki vergi gelirlerinin hangi kalem üzerinden geldiğini kıyaslayan aşağıdaki Tablo 19'da görüldüğü üzere İstanbul'da Gelir ve Kazanç Üzerinden Alınan Vergiler ile Dahilinde Alınan Katma Değer Vergisi hesaplarının Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir. Gelir ve Kazanç Üzerinden Alınan Vergiler, gelir vergisi ve kurumlar vergisinden oluşurken, Katma Değer Vergisi ise yapılan mal ve hizmet teslimlerinde teslim edenin ödediği ama teslim alınana yüklenen bir harcama vergisidir. Bu açıdan İstanbul'daki gelir ve tüketimden üzerinden alınan vergilerin Türkiye ortalamasının üstünde olduğu görülmektedir.

Tablo 19: 2021 yılında İstanbul ve Türkiye'de Vergi Gelir Hesaplarının Kıyaslanması

	İstanbul	Türkiye
I-Vergi Gelirleri	100%	100%
1. Gelir ve Kazanç Üzerinden Alınan Vergiler	40%	33%
2. Mülkiyet Üzerinden Alınan Vergiler	1%	3%
3. Dahilde Alınan Mal ve Hizmet Vergileri	36%	32%
a) Dahilde Alınan Katma Değer Vergisi	12%	10%
b) Özel Tüketim Vergisi	18%	18%
4. Uluslararası Ticaret ve Muamelelerden Alınan Vergiler	18%	25%
5. Damga Vergisi	2%	2%
6. Harçlar	3%	4%
7. Başka Yerde Sınıflandırılmayan Diğer Vergiler	0%	0%

Kaynak: Hazine ve Maliye Bakanlığı Bütçe İstatistikleri <https://muhasabat.hmb.gov.tr/genel-yonetim-mali-istatistikleri> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2023).

5.2.10. Elektrik Tüketimi

İstanbul'da hem Türkiye'nin en kalabalık şehri olması hem de sanayinin en önemli şehri olmasından ötürü Türkiye'de en çok elektrik tüketiminin olduğu şehirdir. Aynı zamanda Marmara Bölgesi de Türkiye'nin en çok elektrik tüketimi olan bölgesidir. Marmara Bölgesi'nin tüketiminde ağırlıklı olarak İstanbul etkili oluyor olsa da Kocaeli, Bursa gibi sanayileşmiş şehirlerin de önemli ölçüde katkısı bulunmaktadır. Tablo 20'de İstanbul'un 2004'te 20,7 milyon MWh elektrik tüketimi bulunurken 2018'de ise tüketim 40,4 milyon MWh'ye yükselmiştir. 2019 ve 2020 yıllarında İstanbul'daki elektrik tüketimi düşüş gösterirken 2021 yılında ise tekrardan yükselmiştir. 2004 yılından 2021 yılına İstanbul'daki elektrik üretimi %101 yükselirken Türkiye'deki elektrik tüketimi ise bu dönemde %137 artmıştır. Bu sebepten ötürü aşağıdaki tablo 10'da gösterildiği üzere İstanbul'un 2004'te elektrik tüketiminde sahip olduğu %17'lik pay 2021 yılında %14'e gerilemiştir. İstanbul'un elektrik tüketimi payı incelendiğinde 2004'ten 2009'a kadar olan süre içerisinde yükselirken 2009'dan sonraki yıllarda ise düşme trendi göstermiştir. Bu durumun sebebinin anlaşılması için detaylı bir analiz

gerekirken İstanbul'da elektrik tüketiminde büyük etkisi olan sanayinin desantralizasyonu ve hizmet sektörünün ağırlığının artması bu durumla ilişkili olabilir.

Tablo 20: Türkiye ve İstanbul'un 2004-2021 yılları arasındaki Elektrik Tüketimi ve Oranı

Elektrik Tüketimi (MWh) (x1000)							
Yıl	Türkiye	İstanbul	Oran	Yıl	Türkiye	İstanbul	Oran
2004	121.142	20.648	17%	2013	198.045	33.925	17%
2005	130.263	23.234	18%	2014	207.375	34.964	17%
2006	143.070	25.751	18%	2015	217.312	35.766	16%
2007	155.135	28.502	18%	2016	231.204	36.152	16%
2008	161.948	30.009	19%	2017	249.023	39.218	16%
2009	156.894	29.147	19%	2018	258.232	40.426	16%
2010	172.051	30.525	18%	2019	257.273	39.864	15%
2011	186.100	32.672	18%	2020	262.702	39.263	15%
2012	194.923	33.085	17%	2021	286.691	41.520	14%

Kaynak: TÜİK, Enerji İstatistikleri veri tabanından oluşturulmuştur.

Elektrik tüketiminin kullanım yerlerine göre dağılımının gösterildiği aşağıdaki Tablo 21'de ise 2004'te %34 ağırlığı ile mesken kullanımı İstanbul'daki elektrik tüketiminin en fazla kullanım sebebiyken 2021 yılında ise %38 ile Ticarethane kullanımı İstanbul'daki en fazla ağırlığa sahip olan kullanım yeri olmaktadır. Bununla birlikte, İstanbul'daki Mesken ve Ticarethane kullanımının Türkiye ortalamasına göre daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 21: Kullanım Yerlerine Göre Türkiye ve İstanbul'un 2004 ile 2021 yıllarındaki Elektrik Tüketimi Dağılımı (%)

	İstanbul		Türkiye	
	2004	2021	2004	2021
Toplam	100.0	100.0	100.0	100.0
Resmi Daire	2.5	5.6	3.7	4.7
Sanayi İşletmesi	26.0	24.0	49.2	47.9
Ticarethane	31.2	37.7	12.9	17.6
Mesken	34.4	30.0	22.8	21.5
Tarımsal Sulama	0.0	0.2	2.6	4.5
Şantiye	*	*	*	*
Sokak Aydınlatma	2.3	2.0	3.7	2.0
Diğer	3.7	0.5	5.1	1.9

*Veri Yok

Kaynak: TÜİK, Enerji İstatistikleri veri tabanından oluşturulmuştur.

Aşağıdaki Tablo 22'de görüldüğü gibi, 2004 yılında ticarethanelerin elektrik tüketiminin %41'i İstanbul'da gerçekleşirken 2021 yılında %31'e düşmüştür. Meskenlerin elektrik tüketiminin %26'sı İstanbul'da gerçekleşirken 2021 yılında ise bu oran %20'e gerilemiştir.

Tablo 22: Ticarethane ve Meskenlerdeki Elektrik Tüketiminin İstanbul Payı

Elektrik Tüketiminin İstanbul Payı	2004	2021
Ticarethane	41.1	31.0
Mesken	25.7	20.2

Kaynak: TÜİK, Enerji İstatistikleri veri tabanından oluşturulmuştur.

5.2.11. Alışveriş Merkezleri

Alışveriş Merkezleri (AVM), pek çok farklı sektörden mağazanın aynı mekân içerisinde yer almasıyla tüketicilere hizmet veren satış kanallarıdır. Tüketici ihtiyaçlarını karşılama amacıyla mal veya hizmet alımı yaptığı perakendeciliğin en önemli uygulama alanları AVM’lerdir. Perakendecilik dışında içerilerinde sosyalleşme ve eğlence merkezleri de bulundurmasından dolayı geleneksel pazar yerlerinden ayrılmakta ve 2000’li yıllardan sonra popülerliğini arttırmışlardır. (Zeytinoğlu vd. 2016: 112). Türkiye’de ki ilk AVM 1988’de İstanbul Ataköy’de kurulan Galleria AVM olurken 2004 yılında İstanbul’daki AVM sayısı 25 iken 2014 yılında ise bu sayı 111’e yükselmiştir. 2014 yılında İstanbul’daki AVM’ler Türkiye’deki AVM’lerin %30’unu oluşturmaktadır (Zeytinoğlu vd. 2016: 116).

JLL Türkiye’nin²³ 2021 yılında hazırladığı “Türkiye Ticari Gayrimenkul Pazarı Görünümü” isimli raporda belirtildiği üzere Türkiye’deki aktif AVM sayısı 442’ye yükselirken İstanbul’daki aktif AVM sayısı ise 132 olmakla beraber Türkiye’deki AVM’lerin %30’u İstanbul’da bulunmaktadır. İstanbul’daki aktif AVM’lerin toplam kullanılabilir alanı 5.101.005 m² olmakla beraber Türkiye’deki AVM’lerin toplam kullanılabilir alanının %37’sine eşittir.

5.2.12. Üniversite Sayısı

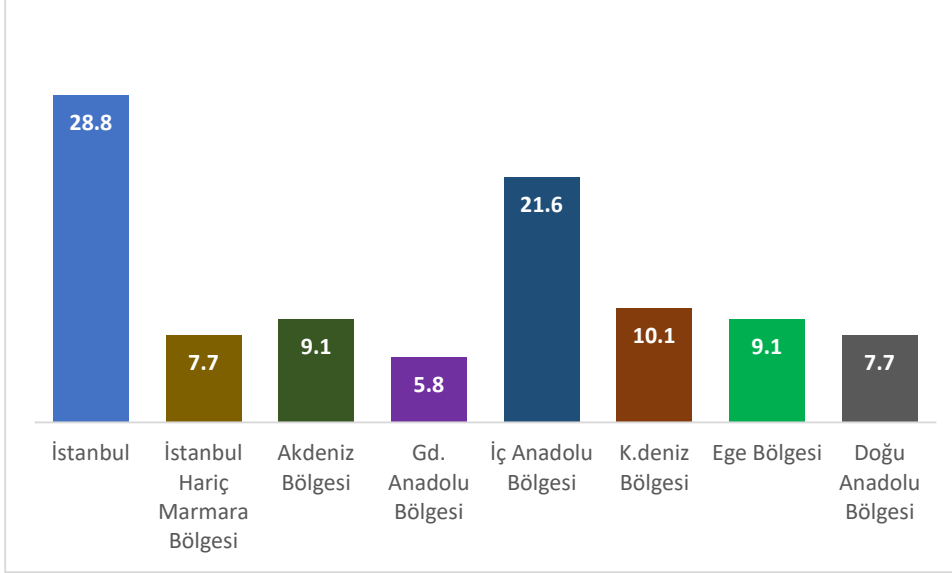
Türkiye’de 2022 yılı itibarıyla YÖK’e bağlı aktif 208 tane üniversite bulunmaktadır. Bu kurumların 129’u devlet üniversitesiyken 75 tanesi vakıf üniversitesi ve 4 tanesi de Meslek Yüksekokuludur. Geleneksel kuruluş yıllarına göre bu üniversitelerin %5,3’ü 1950’den önce %8,7’si 1950 ile 1980 arasında %21,6’sı 1980-2000 yılları arasında ve %64,4’ü ise 2000’den sonra kurulmuştur.

Bu üniversitelerin kuruldukları şehirlere göre dağılımına baktığımızda en fazla üniversiteye sahip ilin İstanbul olduğu gözüküyor. İstanbul’da 60 tane üniversite varken bu toplam üniversite sayısının yaklaşık %29’una tekabül ediyor. İstanbul’un ardından en çok üniversiteye sahip olan şehirlerin Ankara ve İzmir olduğu görülmektedir. Ankara’da 22 üniversite bulunurken toplam üniversite

²³ Jones Lang LaSalle (Uluslararası gayrimenkul danışmanlık firması)

sayısının %11'ini oluşturmaktadır. İzmir'de ise 10 adet üniversite bulunurken toplam üniversite sayısının %5'ini oluşturmaktadır. Aşağıdaki Grafik 12'de İstanbul'daki üniversite dağılımının diğer tüm bölgelere nazaran daha fazla olduğu net bir şekilde görülmektedir.

Grafik 12: 2022 Yılında Üniversitelerin İstanbul ve Bölgelerdeki Dağılımı (%)



Kaynak: YÖK, <https://www.yok.gov.tr/universiteler/universitelerimiz> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2023).

İstanbul'daki YÖK'e bağlı aktif 60 üniversitenin geleneksel kuruluş yıllarını incelendiğinde ise %15'inin 1950'den önce, %22'sinin 1980 ile 2000 yılları arasında ve %63'ünün ise 2000'den sonra kurulduğu gözlemlenmektedir. 2000'den sonra kurulan 134 üniversitenin 38'i İstanbul'da kurulmuştur. Aşağıdaki tablodan da görülebileceği üzere İstanbul'da 2000'den sonra kurulan üniversitelerin 34'ü vakıf üniversiteleridir. Bu sayıda 2000'den sonra kurulan vakıf üniversitelerin %57'sinin İstanbul'da kurulduğu anlamına gelmektedir.²⁴

Tablo 23: Geleneksel Kuruluş Yıllarına ve Türlerine Göre Üniversite Sayıları

	Devlet				Vakıf	
	Kuruluş Yılı				Kuruluş Yılı	
	<1950	1950-1980	1980-2000	>2000	1980-2000	>2000
Türkiye	11	18	26	74	19	60
İstanbul	9	-	-	4	13	34

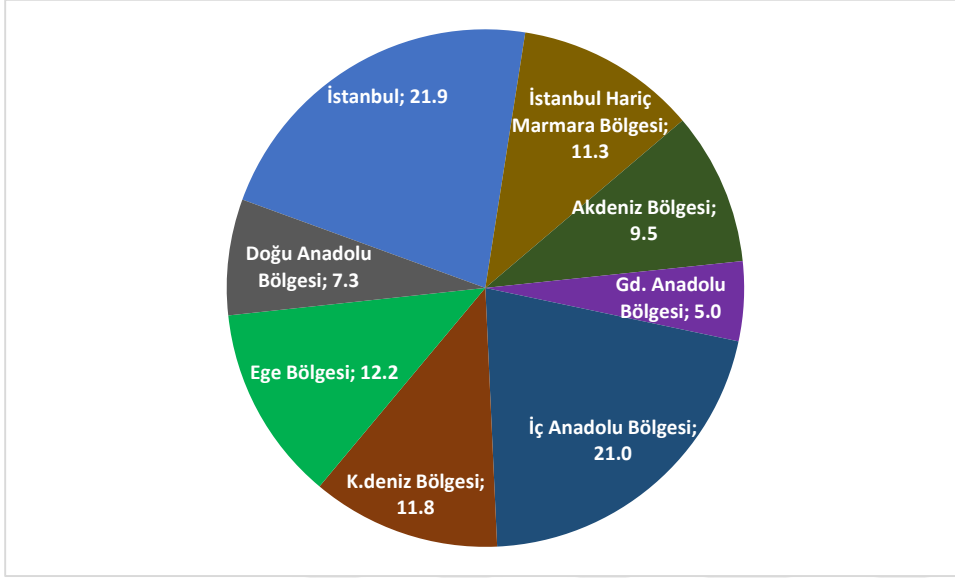
Kaynak: YÖK, <https://www.yok.gov.tr/universiteler/universitelerimiz> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2023).

Birinci ve ikinci öğretim öğrenim türündeki öğrencilerin Türkiye'deki dağılımını gösteren Grafik 13'te görüldüğü üzere öğrencilerin %21,9'u İstanbul'daki üniversitelere kayıtlı olduğu

²⁴ Vakıf Meslek Yüksekokulları da vakıf üniversitelerine dahil edilmiştir.

görülmektedir. Bununla birlikte sadece İstanbul'daki öğrenci sayısı diğer bölge toplamlarından fazla olduğu görülmektedir.

Grafik 13: 2023 Yılında Birinci ve İkinci Öğretim Öğrencilerin İstanbul ve Bölgelerdeki Dağılımı (%)



Kaynak: YÖK Öğrenci İstatistikleri. <https://www.istatistik.yok.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2023).

6. SONUÇ

Mekân kavramının, neoklasik iktisat literatüründeki çalışmalarda yeterince vurgulanmadığı görülmektedir. Bununla birlikte, bölgesel eşitsizlik ve büyümelerde farklılaşmalar yaratan bölgesel yığılmalardaki artıştan dolayı özellikle 20.yy'nin ikinci yarısından itibaren iktisatçıların mekâna olan ilgisi artmış ve mekânı konu alan iktisadi çalışmalar önem kazanmaya başlamıştır.

Bölgesel yığılmaların oluşumu ve firmaların ne tarz motivasyonlar sayesinde bu bölgeleri tercih ettiğini anlayabilmek için 1990'dan itibaren Paul Krugman'ın öncülüğünde Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı ortaya çıkmıştır. Bölgesel yığılmaların yaşanmasında ölçeğe göre artan getirileri, eksik rekabet koşulları, taşıma maliyetleri ve faktör hareketliliği gibi etkenlerin önemine dikkat çeken Yeni Ekonomik Coğrafya, iktisadi coğrafya ve bölgesel iktisat literatüründen sıklıkla yararlanmaktaydı. Bununla birlikte, Yeni Ekonomik Coğrafya'yı geleneksel mekan teorilerinden ayırtıran konu ise bölgesel yığılmaları açıklayabilmek için genel denge modellerinin kullanılmasıdır. Paul Krugman'ın (1991) merkez-çevre modelinde, yığılmaya sebep olan merkezcil ve saçılmaya sebep olan merkezkaç kuvvetlerden bahsedilmiştir. Merkezcil kuvvetler; pazar ölçeği etkisi, yoğun emek piyasası ve literatürde kavramsal olarak ilk kez Alfred Marshall (1890) tarafından tartışılan yığılma ekonomileridir. Yığılma ekonomileri, firmaların ve insanların coğrafi olarak birbirine yakın olması sonucunda oluşan tüm faydaları temsil etmektedir ve Marshall'a göre bu faydalar toplu üretim, yüksek derecede uzmanlaşmış çalışan havuzu, uzmanlaşma sonucu oluşmuş ara girdilerin bulunurluğu ve modern altyapı olarak tanımlanmıştır. Aynı zamanda, çalışanlar arasında gerçekleşen bilgi yayılmaları da yenilikçi fikirlerin ortaya çıkmasında etkili olmaktadır. Bu faydalar, geniş bir bakış açısıyla malların, insanların ve bilgilerin yayılımlarında oluşacak taşıma maliyetlerinde hem maddi hem zaman açısından oluşacak tasarruflar olarak değerlendirilebilir. Diğer taraftan, yığılma ekonomileri dışsallık ve ölçek ekonomileri kavramlarıyla da yakından ilişkilidir. Yığılma ekonomilerinin, temel olarak paylaşım, eşleşim, öğrenim olmak üzere üç mekanizmadan oluştuğu düşünülse de bazı kaynaklarda dördüncü bir mekanizma olarak fırsat değerinden bahsedilmektedir.

Yığılma ekonomilerinin yarattığı faydalara karşın, özellikle yoğunlaşmanın yaşandığı bölgelerde fiziksel limitlerin aşılması sonucu aşırı kalabalıklaşma gibi sorunlar oluşabilir. Bu durumda yığılmanın maliyetleri, oluşan faydaların önüne geçebilir. Ekolojik sürdürülebilirlik, yüksek arazi ve konut kirası ve trafik sıkışıklığı bunlardan en göze çarpanlardır. Ayrıca, bölgesel fırsat ve gelir eşitsizlikleri oluşturması da yığılmanın yarattığı diğer bir dezavantaj olduğu iddia edilmekteyken gelişmemiş bölgelerin uzun vadede yakınsama mı ıraksama mı göstereceği literatürde önemli

anlaşmazlıkların bulunduğu bir konudur. Ancak bölgesel eşitsizliklerin azaltılabilmesi için dikkatsizce uygulanabilecek politikaların üretkenliğe zarar verme ihtimalinin de bulunduğu göz ardı edilmemelidir.

Yığılma ekonomileri, kentlerin oluşumunun temel sebeplerinden biri olduğu düşünülür. Tarihsel olarak kent kavramı ve kentleşme olgusu yerleşik düzene geçilmesiyle başlamış olsa da esas anlamını Sanayi Devrimi ile kazanmıştır. Sanayi Devrimiyle üretim süreçlerinde yaşanan gelişmeler kırsal bölgelerden kentlere olan göçü tetiklemiştir. Kentlerin çevresinde kırsal alanlara kurulmuş yerleşimler kentlerin bir parçası haline gelmiş ve kentler genişlemiştir. Bu durum kentsel saçaklanma olarak adlandırılırken genellikle olumsuz bir durum olarak değerlendirilmektedir. Kentsel saçaklanmalar, gelişmiş ülkelerde uygulanan doğru mekansal planlama politikalarıyla ve arabaların kullanımının artmasıyla çok merkezli kent modeline dönüşümü etkilemiştir. Metropoliten alanlarda merkezlerin arasındaki bağlantıların doğru bir şekilde kurulması, bölgede yoğunlaşan ekonomik aktörlerin hem ölçek ekonomileri hem uzmanlaşma ve çeşitlilik sayesinde bölgesel seviyede yığılma ekonomilerinin avantajından yararlanmasını sağlayabilir.

Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımının bölgesel yığılmaların oluşumunda ortaya koyduğu bakış açısı, günümüzde İstanbul'un Türkiye ekonomisindeki ağırlığı düşünüldüğünde İstanbul'un cazibe merkezine dönüşüm sürecini anlamlandırmakta yararlı ve yeni bir boyut olabileceği için çalışmada detaylı bir şekilde incelenmiştir.

İstanbul, jeopolitik konumu sayesinde tarih boyunca önemli siyasi ve ticari merkezlerden biri olmuştur. Bu sayede Cumhuriyet öncesinde de İstanbul'un kentleşme durumu Anadolu'daki diğer şehirlerin aksine çok daha gelişmiş durumdadır. Cumhuriyet'in ilanından 2000'e kadar olan dönemde İstanbul'un nüfus payı incelendiğinde, 1950'ye kadar nüfus payında ufak bir düşüş yaşanırken Demokrat Parti'nin 1950'de iktidar olmasıyla başlayan süreç ile 2000'e kadar nüfus payı düzenli bir şekilde artış göstermiştir. İstanbul'un nüfusu 1950 Genel Nüfus Sayımı'nda 1,1 milyon olurken Türkiye nüfusunun %5,6'sını oluşturmaktadır. 2000 yılındaki Genel Nüfus Sayımı'na göre İstanbul'un nüfusu 10 milyonu geçerken İstanbul Türkiye nüfusunun %14,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'un nüfussal gelişimi incelendiğinde o dönemler içerisinde uygulanan iktisadi politikaların farklılaşmasının önemli olduğu söylenebilir.

Türkiye'de 1950'ye kadar planlı ve devletçi bir yaklaşım ile sanayileşme politikaları uygulanmış olup Anadolu'nun çeşitli şehirlerine fabrikalar kurulmuştur. 1950'de Demokrat Parti'nin seçimi kazanmasıyla beraber iktisadi olarak daha liberal bir ekonomik anlayışa geçiş yaparken sıklıkla tarımsal kalkınma politikaları vurgulanmıştır. Tarımda makineleşmeye ağırlık verilirken bu politikalar, tarımsal istihdamda çözülme gibi istenmeyen bir duruma sebep olmuştur. Bu durum İstanbul gibi büyük şehirlere göçe sebep olmuştur. 1960'dan sonra uygulanan İthal İkameci Sanayi politikaları da zaten

gelişmiş olan sanayi bölgelerine daha fazla işgücü ihtiyacı doğurmuş bu da İstanbul'a göçü arttıran diğer bir etken olmuştur.

Hem sanayinin hem de ticaretin kalbi olan İstanbul şehri, 1980'e kadar aldığı bu göç miktarı ile bu yükü taşımakta zorlanmaya başlamıştır. İstanbul'da kentsel saçaklanma yaşanırken şehrin merkezinin dış çeperine doğru yerleşimler kurulmaya başlanmıştır. 24 Ocak Kararları ile 1980'den sonra neoliberal bir iktisadi anlayışı benimseyen Türkiye'de İstanbul'un merkezinde uzmanlaşmış hizmet sektörünün yoğunlaşacağı küresel bir şehre dönüşüm hedeflenmiştir. Ancak 1980-2000 yılları arasında küreselleşmenin etkisi hissedilse de İstanbul'un küresel şehre dönüşümü 2000 yılı ve sonrasında ilişkilidir. Hem küresel şehir vizyonunu gerçekleştirebilmek hem de saçaklanmayla çarpık kentleşmenin düzene sokulabilmesi için kentsel politikalar ve projeler uygulanmıştır. Uygulanan politikalarda yığılma ekonomileri örnekleri görülmektedir.

İstanbul, Cumhuriyet'in erken dönemlerinden beri sınai faaliyetlerin belirgin bir şekilde görüldüğü bir yer olmakla beraber özellikle 1950'den sonra ise şehrin merkezine yakın bölgelerine dağınık ve plansız bir şekilde sanayiler ve yerleşimler kurulmuştur. Şehrin merkezine yakın bölgelerde sanayilerin bulunması ve şehrin genişlemesi ise tıkanıklık maliyetlerine sebep olmuştur. 1980'den sonra ise bu tıkanıklık maliyetinin çözümü için ağır sanayi bölgelerinin şehrin dış çeperine taşınmasını hedefleyen desantralizasyon politikaları üretilmiştir. İstanbul'daki desantralizasyon politikalarıyla hem ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi hem de kentin tek merkezli yapıdan çok merkezli bir yapıya dönüşümü hedeflenmiştir. Bir yığılma ekonomileri örneği olan Organize Sanayi Bölgeleri'nin bu amaç doğrultusunda bir stratejik bir araç olarak kullanıldığı söylenebilir.

Bu doğrultuda, 1980-2002 yılları arasında İstanbul'da 8 tane Organize Sanayi Bölgesi kurulmuştur. Bunun dışında, 2023 itibarıyla İstanbul'da Organize Sanayi Bölgeleri sınıfına dahil olmayan 9'u bakanlık destekli 48 tane Küçük Sanayi Sitesi'nin varlığı mevcuttur. Sanayiyle ilişkili diğer bir yığılma ekonomi ise 2000 sonrası inovasyon yoluyla uluslararası rekabette var olabilmek, üniversite ve sanayi girişimlerinin beraber hareket etmesi amacıyla oluşturulan teknopark projeleridir. Dünyadaki en ünlü örneği Silikon Vadisi olan bu teknoloji geliştirme bölgelerinde 2023 yılı itibarıyla 4'ü yapım aşamasında olan 11 tane teknopark kurulmuştur.

İstanbul'da sanayinin desantralizasyon politikalarının uygulanması aynı zamanda İstanbul'un küresel şehre dönüşümü vizyonu ile ilişkilidir. 1970'lerden sonra küreselleşme olgusunun yeni bir evreye girmesiyle temel özellikleri uluslararası sermayenin toplandığı, güçlü küresel bir ulaşım ile iletişimin ağırlığını bulduğu ve yüksek derecede uzmanlaşmış olan bir hizmetlerin içerisinde bulunduğu yeni bir organizasyon türü olarak küresel şehir kavramının doğduğu söylenebilir.

İstanbul'un küresel şehir vizyonu dahilinde 2000'lerde ortaya çıkan diğer bir proje ise İstanbul Finans Merkezi olduğu söylenebilir. Sermaye çekebilme amacı güden ulusal finans merkezlerinin başarısında nitelikli iş gücünün varlığı, politik istikrar ve güven ortamı, önemli piyasalara fiziki yakınlığı, ticaretin yoğunlaşması ve ulaşım avantajları gibi etkenler öne çıkmaktadır. İstanbul Finans Merkezi projesinin gerçekleştirilmesi doğrultusunda "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı" onaylanarak 2009'da Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu plan doğrultusunda İstanbul'un jeopolitik konumunun potansiyelinin değerlendirilmesi altyapı yatırımları hızlandırılmıştır. İstanbul Finans Merkezi projesi doğrultusunda başta finansal kamu kuruluşları olmak üzere bu bölgeye taşınması hedeflenmiştir ancak bu çalışmanın oluşturulduğu güncel zaman diliminde tamamlanamamıştır.

İstanbul'un küresel şehre vizyonu doğrultusunda diğer önemli bir konunun kentsel dönüşüm politikalarının olduğu söylenebilir. 1999 Gölçük ve Düzce Depremleri sonucunda oluşan yıkım, kentsel dönüşüm çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu dönemden sonra İstanbul'un sahip olduğu deprem riski vurgulanarak bu dönüşümün zaruri olduğu gerekçelendirilmiştir. Ancak bu projelerin uygulanmasında kent topraklarının metalaştırılmış ve bu yolla toprak rantı maksimize edilerek bir sermaye birikim aracı olarak kullanılmıştır. Bu uygulamalar kentsel dönüşüm projelerine getirilen en önemli eleştirilerin doğmasına sebep olmuştur.

İstanbul'un metropole dönüşümü doğrultusunda, ulaşım ve altyapısal pek çok yatırım yapılmıştır. İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından en son 2020 yılında gerçekleştirilen "*İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019*" sonuçlarında da İstanbul neredeyse bütün endekslerde ilk iki sırada yer almıştır. İstanbul özellikle yığılma ekonomileri ile ilişkili olan ulaşım, teknolojik altyapı ve inovasyon gibi endekslerde birinci sıradadır. Bu bahsedilen endekslerde, İstanbul ile ikinci sıradaki şehir kıyaslandığında endeks değerleri arasında önemli farklılıklar olduğu görülmektedir.

1980'den beri Türkiye'de benimsenen neoliberal iktisadi anlayışın ve küresel şehrin inşasının 2004-2021 yılları arasında İstanbul'daki coğrafi yoğunlaşmayı nasıl etkilediği temel ekonomik göstergeler ve yararlı olabileceği düşünülen verilerin gelişimi üzerinden incelenmiştir. Göstergelerin gelişiminde konjonktürlere bağlı değişimler yaşansa da 2004-2021 yılları arasında İstanbul göstergelerin çoğunluğunda birinci sıradaki yerini korumuştur. GSYİH ile istihdam ile ilişkili göstergeler, coğrafi yoğunlaşmanın yorumlanmasında en önemli göstergeler olarak değerlendirilmektedir.

İstanbul'un GSYİH payı ise en yüksek olan şehir olurken 2004 ile 2008 yılları arasında GSYİH payında değişiklik gözlemlenmemiştir, Ancak 2008'de %29,8 olan GSYİH payında 0,6 puanlık bir artış yaşanarak 2021 yılında İstanbul'un GSYİH payı %31,4'e yükselmiştir. Kişi başına düşen USD bazlı

GSYİH’de ise 2004-2021 yıllarında İstanbul her sene ilk iki sıralamada yer alırken 2004’ten 2010 yılına kadar Türkiye ortalamasına oranında düşüş yaşanmış 2010’dan sonra ise tekrar yükselmiştir. Bununla birlikte İstanbul’da küresel şehir ve sanayi desantralizasyon politikaları doğrultusunda 2004 ile 2021 kıyaslandığında İstanbul’un GSYİH’sinin imalat sektöründeki payı düşmüştür. “Bilgi ve İletişim” ile “Finans ve Sigorta Faaliyetleri” sektörlerinde oluşan GSYİH payında artış yaşanmıştır. Ancak sanayinin desantralizasyonu için uygulanan politikalara rağmen Türkiye’de imalat sanayisi tarafından üretilen GSYİH’nin yaklaşık %24’ünü İstanbul oluşturmaktadır. İstihdam açısından bakıldığında ise İstanbul’un payı 2004’ten 2010 yılları arasında azalırken 2010-2021 yılları arasında yükselmiş ve 2,6 puan artış göstermiştir.

Cumhuriyet’in ilanı sonrasında İstanbul’un bir cazibe dönüşümünde, iktisadi politika ve tercihlerin ilişkisi yadsınılamazdır. Bu politikalar, Yeni Ekonomik Coğrafya’nın bölgesel yığılmaların oluşumunun sebeplerini temellendirdiği bütün faktörlerin İstanbul’da var olmasına ve sahip olduğu avantajlar sayesinde diğer şehirlere göre farklılaşmasına sebep olmuştur. Bu avantajların üstüne İstanbul küresel şehre dönüşümü hedeflenmiş ancak dünyadaki küresel şehir örneklerinin aksine İstanbul yeterince sanayisizleşmemiştir. Bununla birlikte, Türkiye’nin pek çok açıdan İstanbul’a olan bağımlılığı devam etmiş ve bütün ekonomik aktörlerin birnevi İstanbul’da bulunmalarını zorunlu kılmıştır. İstanbul, yarattığı avantajlar doğrultusunda sürekli kaynakları kendine çeken bir yapıya bürünmüştür.

İstanbul, Türkiye’nin yüzölçümünün sadece %0.7’sini oluştururken deprem riski olan bu kentte neredeyse 16 milyon insan yaşamaktadır. Ülke ekonomisinin İstanbul’da olan ağırlığının mevcut seviyesi ve bu ağırlığın her geçen sene arttığı gerçeği düşünüldüğünde İstanbul’daki yoğunlaşmanın boyutu korkutucudur. Bu çalışma, bir sorunun çözümünün ilk aşaması sorunun kaynağının doğru teşhis edilmesi ilkesiyle gerçekleştirilmiştir. Gelecekte İstanbul’da yaşanan bu korkutucu yoğunlaşmanın çözümü için uygulanacak politikalarda sorunun temelinde karmaşık ve hassas mekânsal dengelerin bulunduğu göz ardı edilmemelidir.

Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı, tartışmasız son yıllardaki en önemli iktisadi konulardan biri olmakla beraber hala gelişme aşamasındadır. Özellikle İstanbul’un ve çevresindeki şehirlerin bu konunun analitik yönü açısından güzel bir oyun sahası olduğu düşünülmekle beraber bu çalışmada İstanbul’un Cumhuriyet’in kuruluşundan itibaren yığılma ekonomilerinin varlığının etkisiyle bir cazibe merkezine dönüşümü basit bir şekilde ele alınmış, literatürdeki çalışmalar ile İstanbul’un iktisadi gelişiminin beraber değerlendirilebileceği bir bağlam oluşturulması hedeflenmiştir. İlerleyen dönemde bu konuda çalışma yapacak olan araştırmacılar, diğer bölgelere göre pek çok açıdan farklılaşmış olan İstanbul ve Marmara Bölgesi’nin gelişiminden yararlanabilir.

KAYNAKÇA

- Abel, J. R., Dey, I., & Gabe, T. M. (2011). Productivity and the density of human capital. *FRB of New York Staff Report*, (440).
- Akdoğan, N., Gündüz, H. E., & Sevim, A. (2018). Maliyet muhasebesi. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2738, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1699.
- Akoğlu, B., & Fidan, Y. (2020). Dünyada Hava Kargo Taşımacılığı ve Türkiye'nin Yeri. *Ekonomi İşletme ve Yönetim Dergisi*, 4(1), 30-51.
- Aksoy, M. E., & Sönmez, Ö. (2021). Sanayi Alanlarının Kentsel Forma Ve Saçaklanmaya Etkisi: Arnavutköy Örneği. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi*, 3(2), 151-166.
- Akşemsettinoglu, G. (2004). The Process of Globalization in International Politics. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (31), 81-93.
- Aktürk, İ., & Albeni, M. (2002). Doğal afetlerin ekonomik performans üzerine etkisi: 1999 yılında Türkiye'de meydana gelen depremler ve etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(1).
- Apak, S., & Elverici, G. (2008). “İstanbul’un Finans Merkezi Olması” Projesinin Değerlendirilmesi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (38), 9-20.
- Arıcanlı, T., & Rodrik, D. (1990). An overview of Turkey's experience with economic liberalization and structural adjustment. *World development*, 18(10), 1343-1350.
- Armaoğlu F. H. (1983). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi* (1.Baskı). Alkım Yayınevi.
- Ataç, E. (2011). Rural poverty dynamics: An evaluation on agricultural policies of Turkey. *Gazi University Journal of Science*, 24(3), 559-572.
- Ataöv, A., & Osmay, S. (2007). Türkiye’de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24(2), 57–82. http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi_2/57-82.pdf.
- Avcı, M. (2014). Atatürk dönemi demiryolu politikası. Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 54, Bahar 2014, s. 39-58.
- Ayık, U., & Avcı, S. (2018). Ekonomik ve mekânsal boyutlarıyla sanayisizleşme. In *International Geography Symposium on the 30th Anniversary of TUCAUM* (Vol. 3, No. 6).
- Ayık, U., & Avcı, S. (2020). Büyükdere Caddesinde Sanayileşme ve Sanayisizleşme Süreçlerinin Mekânsal Yansımaları (İstanbul-Türkiye). *Coğrafya Dergisi*, (40), 203-217.

- Aysan, M., Demir, O., Altan, Z., & Dökmeci, V. (1997). Industrial decentralization in Istanbul and its impact on transport. *Journal of urban planning and development*, 123(3), 40-58.
- Barnes, T. J. (2009). Economic geography. In R. Kitchin & N. Thrift (Eds.), *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 315-327). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00150-4>.
- Başer, N. E. (2011). *I. Sanayi Devrimi'nde teknolojik gelişmenin rolü* (Doktora Tezi), DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).
- Bayram, A., Güler, B. Seyhan (2016). Doğal Afetlerin önlenmesinde Kuruluşların Önem ve Sorumluluk Düzeylerine Göre İncelenmesi: İstanbul Örneği, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl 9, Sayı 2, Aralık 2016, ss.665-686
- Bayrı, T. Y., & Furtan, W. H. (1989). The impact of new wheat technology on income distribution: A green revolution case study, Turkey, 1960-1983. *Economic Development and Cultural Change*, 38(1), 113-127.
- Berktaş, S., & Oraklıbel, R. D. (2021). Sanayi Devrimi ile Gelen Değişim: İş Bölümü ve Yabancılaşma. *Atlas Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(6), 112-121.
- Bibbee, A., Gönenç, R., Jacobs, S., Konvitz, J., & Price, R. (2000). Economic effects of the 1999 Turkish earthquakes: an interim report.
- Birkin, M., & Wilson, A. G. (1986). "Industrial location models 1: a review and an integratin framework", *Environment and Planning A*, 18(2), 175-205.
- Birlik Organize Sanayi Bölgesi. "Tarihçe". <http://www.birlikosb.org.tr/tr/bosb/tarihce/1000140>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023)
- Bloomberg HT. (24 Ocak 2023). *Bakan Kurum: İstanbul Finans Merkezi'ni Nisan ayına bitiririz*. <https://www.bloomberght.com/bakan-kurum-istanbul-finans-merkezi-ni-nisan-ayina-bitiririz-2323863> (Erişim tarihi: 11 Mart 2023)
- Bolter, K., & Robey, J. (2020). Agglomeration Economies: A Literature Review.
- Boratav, K. (1990). *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, 3. bs., Gerçek Yay., İstanbul.
- Boratav, K. (2007). *Türkiye İktisat Tarihi, 1908-2005*. İmge Kitabevi.
- Boratav, K., Türel, O., & Yeldan, E. (1996). Dilemmas of structural adjustment and environmental policies under instability: Post-1980 Turkey. *World Development*, 24(2), 373-393.
- Borck, R. (2005). *Social agglomeration externalities* (No. 505). DIW Discussion Papers.
- Botzen, W. W., Deschenes, O., & Sanders, M. (2019). The economic impacts of natural disasters: A review of models and empirical studies. *Review of Environmental Economics and Policy*.

- Brakman, S., Garretsen, H., & Van Marrewijk, C. (2009). *The new introduction to geographical economics*. Cambridge University Press.
- Braudel F. & Kılıçbay M.A (çev.) (2004). *Akdeniz ve akdeniz dünyası: ikinci cilt*. Eren Yayıncılık.
- Buğra, A. (1994). *State and business in modern Turkey: A comparative study*. SuNY Press.
- Burger, Martijn & Raspe, Otto & Oort, Frank. (2008). Agglomeration economies and firm performance: a mixed hierarchical and cross-classified model.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi (1986). “Ortakçılık”. 17. Cilt. İstanbul: Milliyet Yayınları, 8906.
- Çağlar, E. (2006). Türkiye’de yerelleşme ve rekabet gücü: Kümelenmeye dayalı politikalar ve organize sanayi bölgeleri. *Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Kitabı, TEPAV Yayını, Ankara*, 305-316.
- Çalışkan, E. T., & Kaya, A. A. (2015). “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı Çerçevesinde İşgücünün Hareketliliği: Avrupa Birliği Uygulaması”. *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 37-62.
- Candan, B. A. ve Kolluoğlu, B. (2010). 2000’ler İstanbul’unda mekan siyaseti. Ç. Keyder (Ed). *Küreselleşen İstanbul’da ekonomi içinde* (53-60). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşive ve Araştırma Merkezi Yayınları.
- Capello, R. (2009). Regional economics in its 1950s: recent theoretical directions and future challenges. *The Annals of Regional Science*, 42(4), 747.
- Capello, R. (2011). Location, regional growth and local development theories. *Location, Regional Growth and Local Development Theories*, 1-25.
- Capello, R. (2015). *Regional economics*. Routledge.
- Capello, R. (2019). Space, growth and development: A historical perspective and recent advances. *Handbook of Regional Growth and Development Theories*, 24-47.
- Castells-Quintana, D., & Royuela, V. (2012). Unemployment and long-run economic growth: The role of income inequality and urbanisation. *Investigaciones Regionales-Journal of Regional Research*, (24).
- Cochrane, H.C. (2004). Indirect Losses from Natural Disasters: Measurement and Myth. In: Okuyama, Y., Chang, S.E. (eds) *Modeling Spatial and Economic Impacts of Disasters*. Advances in Spatial Science. Springer, Berlin, Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-540-24787-6_3
- Cruz Villamil, J. (2010). How do agglomeration economies affect the development of cities. *Revista de Economía del Caribe*, (6), 95-112.

- Çelikkaya, S., Yaman, H., Dağlı, İ., Çapık, E. (2018). Bölgesel politikaların kalkınma planlarındaki yeri ve zamana bağlı dönüşümü. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 9 (22), 21–31. doi: 10.21076/vizyoner.440667
- Devlet Planlama Teşkilatı, (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989
- Doğan, K., & Doğan, M. (2020). İstanbul’da Yerleşme-Ulaşım İlişkisine Coğrafi Bakış. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 3(2), 320-344.
- Doğan, M. (2013a). Türkiye Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (28), 211-231.
- Doğan, M. (2013b). Geçmişten Günümüze İstanbul’da Sanayileşme Süreci Ve Son 10 Yıllık Gelişimi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (27), 511-550.
- Doğan, M., & Bostan, H. (2019). Kentsel dönüşümün nüfusun sosyo-ekonomik yapısı üzerindeki etkileri: Ankara Yenimahalle örneği. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2(1), 64-89. <file:///C:/Users/taat0001/Downloads/57-82.pdf>
- Dökmeci, V., & Berköz, L. (1994). Transformation of Istanbul from a monocentric to a polycentric city. *European Planning Studies*, 2(2), 193-205.
- Duranton, G., & Puga, D. (2001). Nursery cities: urban diversity, process innovation, and the life cycle of products. *American Economic Review*, 91(5), 1454-1477.
- Duranton, J., & Puga, D. (2003). Micro-foundation of urban agglomeration economies in Henderson V. J. and Thisse JF.(eds) *Handbook of Regional and Urban Economics Vol. 4 Cities and Geography*.
- Ekinci, E. D., & Ersungur, Ş. M. (2013), “Yeni ekonomik coğrafya ve teorik modelleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(3), 205-224
- Encyclopaedia Britannica. "Factory". <https://www.britannica.com/technology/factory>. (Erişim Tarihi: (5 Nisan 2023)).
- Erbas, A. E. (2018). İstanbul Metropolitan Alanı’nda 1980 Sonrası Kentsel Gelişme Dinamikleri Ve İdari Coğrafyada Sınır Değişiklikleri. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 5 Sayı: 1 (Özel Sayı), 17-38. DOI: 10.30798/makuiibf.356757
- Ercan, F. (1996). Kriz ve yeniden yapılanma sürecinde dünya kentleri ve uluslararası kentler: İstanbul. *Toplum Ve Bilim*, 71.
- Erdik, M. (2000). Report on 1999 Kocaeli and Düzce (Turkey) earthquakes. *Structural control for civil and infrastructure engineering: World Scientific*, 12, 149-186.
- Erdilek, A. (1989). *The Direct Foreign Investment Process in Turkish Manufacturing*.
- Erdoğan, S. (2006). Türkiye'nin İhracat Yapısındaki Değişme Ve Büyüme İlişkisi: Koentegrasyon Ve Nedensellik Testi Uygulaması. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2006(1), 30-39.

- Ertuğral, S. M. (2018). *Toplanma Ekonomileri Kapsamında Kuruluş Yeri Seçimi, Şehir ve Çevre Sorunlarının Değerlendirilmesi*. YALIN YAYINCILIK.
- Eser, R., & Lecuna, H. (2017). Mekansal iktisat ve mekansal kompleksite üzerine bir değerlendirme. *Yıldız Social Science Review*, 3(2), 137-156.
- Evsile, M. (2018). Cumhuriyet döneminde sanayileşme faaliyetleri (1923-1950). *Uluslararası Araştırmaları Dergisi*, 10(8), 109-119.
- Fagbohunka, A. (2015). The influence of industrial clustering on climate change: an overview. *Economic and Environmental Studies*.
- Financial Centre Futures. (2021). The Global Financial Centres Index 30. https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_30_Report_2021.09.24_v1.0.pdf (Erişim tarihi: 12 Nisan 2023).
- Fujita M. & Thisse Jacques-François. (2013). *Economics of agglomeration: Cities, industrial location, and regional growth* (2nd ed.). Cambridge University Press.
- Fujita, M. (2012), "Thünen and the new economic geography". *Regional Science and Urban Economics*, 42(6), 907-912.
- Fujita, M., & Krugman, P. (2004). "The new economic geography: Past, present and the future". In *Fifty years of regional science*. Springer, Berlin, Heidelberg, 139-164.
- Fujita, M., & Mori, T. (2005). Frontiers of the new economic geography. *Papers in Regional Science*, 84(3), 377-405.
- Fujita, M., & Thisse, J. F. (2000). "The formation of economic agglomerations: Old problems and new perspectives", *Economics of cities: theoretical perspectives*, 3-73.
- Fujita, M., & Thisse, J. F. (2013). *Economics of agglomeration: Cities, industrial location, and globalization* (2. baskı). Cambridge University Press.
- Gill, I. S., & Goh, C. C. (2010), "Scale economies and cities", *The World Bank Research Observer*, 25(2), 235-262.
- Giuliano, G., Kang, S., & Yuan, Q. (2019). Agglomeration economies and evolving urban form. *The Annals of Regional Science*, 63(3), 377-398.
- Glaeser, E. L. (1999). Learning in cities. *Journal of urban Economics*, 46(2), 254-277.
- Glaeser, E. L. (2004). *Cities and Social Interactions*. *Leverhulme International*.
- Glaeser, E. L. (2010). Introduction to "Agglomeration Economics". In *Agglomeration economics* (ss. 1-14). University of Chicago Press.
- Glaeser, E. L., & Gottlieb, J. D. (2009). The wealth of cities: Agglomeration economies and spatial equilibrium in the United States. *Journal of economic literature*, 47(4).

- Glaeser, E. L., & Kahn, M. E. (2003). Sprawl and urban growth. In *Handbook of regional and urban economics*. Elsevier.
- Glaeser, E. L., Kallal, H. D., Scheinkman, J. A., & Shleifer, A. (1992). Growth in cities. *Journal of political economy*, 100(6), 1126-1152.
- Glaeser, E. L., Kolko, J., & Saiz, A. (2001). Consumer city. *Journal of economic geography*, 1(1), 27-50.
- Gökburun, İ. (2017). 1950-2015 Yılları Arasında İstanbul'da Nüfus Hareketleri (Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı).
- Gökçen, A. (2011). Kalkınmada öncelikli yörelerde uygulanan gelişme politikaları.
- Gömlüksiz, Mustafa & Mercan, Birol. (2017). Endüstriyel Yoğunlaşma ve Uzmanlaşmanın Bölgesel Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye İmalat Sanayi Üzerine Bir İnceleme.
- Görgülü, Z. (2009). Kentsel dönüşüm ve ülkemiz. *TMMOB İzmir Kent Sempozyumu*, 767, 780.
- Göymen, K., Tüzün G. (1984) "Foreign Capital in Turkey", ODTÜ Gelişme Dergisi. No 11.
- Grotewold, A. (1959). "Von Thunen in retrospect". *Economic Geography*, 35(4), 346-355.
- Gündoğdu, A., & Dizman, A. S. (2013). İstanbul Finans Merkezi Projesinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi Ve Dünya Finans Merkezleri İle Kıyaslanması. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 5(1), 1-15.
- Hagen, J., & Hammond, G. (1994). "Industrial Localization. An Empirical Test for Marshallian Localization Economies".
- Hao, Y., Song, J., & Shen, Z. (2022). Does industrial agglomeration affect the regional environment? Evidence from Chinese cities. *Environmental Science and Pollution Research*, 1-16.
- Harvey, D. (1999). *Social justice and the city* (Vol. 1). University of Georgia Press.
- Henderson, J. V. (1986). "Urbanization in a developing country: City size and population composition", *Journal of Development Economics*, 22(2), 269-293.
- Henderson, V. (1997), "Externalities and industrial development". *Journal of urban economics*, 42(3), 449-470.
- Henderson, V., Kuncoro, A., & Turner, M. (1995), "Industrial development in cities", *Journal of political economy*, 103(5), 1067-1090.
- Henderson, V., Lee, T., & Lee, Y. J. (2001). Scale externalities in Korea. *Journal of Urban Economics*, 49(3), 479-504.
- Hoover E. M. (1948). *The location of economic activity*. McGraw-Hill Book.
- Hoover, E. M., & Giarratani, F. (1999). An Introduction to Regional Economics. Reprint. Edited by Scott Loveridge and Randall Jackson. WVU Research Repository, 2020.

- Ioannou, S., & Wójcik, D. (2021), “Was Adam Smith an economic geographer?” *GeoJournal*, 87(6), 5425-5434.
- İnan A. A. (1972). Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı. Türk Tarih Kurumu.
- İnce, E. (2012). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12(24), 171-188.
- İSO 500. (2001). *Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu*. <https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2023).
- İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi. “İAYOSB Tarihçe”. <https://iayosb.com/iayosb-tarihce/>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023).
- İstanbul Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi. Kurumsal. <http://www.ibosb.com/kurumsal>. (Erişim Tarihi: 7 Nisan 2023).
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü: (2019), “İstanbul İli Olası Deprem Kayıp Tahminlerinin Güncellenmesi Projesi”
- İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi. (2020). İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019. Şehir Araştırma Notları 4. <http://cdn.istanbul.edu.tr/statics/sehir.istanbul.edu.tr/wp-content/uploads/illeraras%C4%B1rekabetendeksi20182019.pdf> (Erişim tarihi: 12 Nisan 2023).
- İşler, H. (2021). Industrialization Policies in Turkey 1923-1980 Period. GSI Journals Serie B: Advancements in Business and Economics, 4 (1), 35-51. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/abe/issue/68583/941560>.
- Jones Lang LaSalle Gayrimenkul Danışmanlık A.Ş. (2021). Turkey Commercial Real Estate Market Overview. <https://www.jll.com.tr/tr/trendler-ve-bilgiler/arastirma/jll-tr-tr-2021-year-end-turkey-commercial-real-estate-market-overview>. (Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023).
- Kanbak, A. (2013). İstanbul ve kentsel saçaklanma. *MSGSÜ Sosyal Bilimler*, (8), 11-30.
- Kanca, O. (2012). 1950-1960 Arası Türkiye’de Uygulanan Sosyo-Ekonomik Politikalar/Socio-Economic Policies Applied In Turkey Between The Years Of 1950-1960. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(19), 47-63.
- Kaya, A., & Koc, M. (2018). Over-agglomeration and its effects on sustainable development: a case study on Istanbul. *Sustainability*, 11(1), 135.
- Kaya, Y. (2010). Globalization and industrialization in 64 developing countries, 1980–2003. *Social Forces*, 88(3).
- Kaygalak, İ. (2017), “Kurumsal Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı: Tanımı, Kavramsal Çerçevesi ve İçeriği”.

- Kaygalak, İ. (2020), *Mekan ve Ekonomi*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kazekami, S. (2017). Local multipliers, mobility, and agglomeration economies. *Industrial Relations: A Journal of Economy and Society*, 56(3), 489-513.
- Kepenk, Y., & Yentürk, N. (2001). *Türkiye Ekonomisi*. (12. baskı). Remzi Kitabevi.
- Keyder, C. (2005). Globalization and Social Exclusion in Istanbul. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(1), 124-134.
- Kılıç, D., & Turgut, M. (2019). Kentsel lojistik açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın değerlendirilmesi. *Kocatepe İİBF Dergisi*, Aralık, 21(2), 148-157.
- Kıvılcım, F. (2013). Küreselleşme Kavramı Ve Küreselleşme Sürecinin Gelişmekte Olan Ülke Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5(1), 219-230.
- Kıymalıoğlu, Ümit. (2005). “Dışsalıklar, Yığılma Ekonomileri Ve Türkiye’de Kentlere Göre Yığılmaların Belirlenmesi”, Doktora Tezi, *Hacettepe Üniversitesi*.
- Kiş, Ş. S. (2018). Demokrat Parti'nin Tarım Politikası (1950-1960)-Agricultural Policy of Democrat Party (1950-1960). *İzmir Araştırmaları Dergisi-Journal Of Izmir Studies*, 9(28.12.2018), 99-157.
- Klaesson, J. (2001). Monopolistic competition, increasing returns, agglomeration, and transport costs. *Ann Reg Sci* 35, 375-394. <https://doi.org/10.1007/s001680100053>.
- Kliesen, K. L. (1994). The economics of natural disasters. *The regional economist*, 332.
- Koenig, R., & Mueller, D. (2011). Cellular-automata-based simulation of the settlement development in vienna. *Cellular Automata-Simplicity Behind Complexity*, 23-46.
- Koldemir, B., & Kahraman, C. (2020). Ulaşım Ve Ticaret Coğrafyası Açısından İstanbul Limanları. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(76), 1931-1949.
- Koraltürk, M. (2003). Cumhuriyet Dönemi Türkiye İktisat Tarihi Çalışmaları Hakkında Genel Bir Değerlendirme. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, (1), 65-80.
- Krugman, P. (1991a), “Increasing returns and economic geography”, *Journal of political economy*, 99(3), 483-499.
- Krugman, P. (1991b). History and industry location: the case of the manufacturing belt. *The American Economic Review*, 81(2), 80-83.
- Krugman, P. (1998). “What's new about the new economic geography?”,
- Krugman, P. (1999). “The role of geography in development”. *International regional science review*, 22(2), 142-161.

- Krugman, P. (2011). The new economic geography, now middle-aged. *Regional studies*, 45(1), 1-7.
- Kulke, E. (2006). Competition between formats and locations in German retailing. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 27-40.
- Kum, M. (2011). “İktisadın yeni coğrafi açılımı: yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(30), 235-255.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü. İstanbul’da Turizm Çeşitleri., <https://istanbul.ktb.gov.tr/TR-276235/istanbul39da-turizm-cesitleri.html> (Erişim tarihi: 5 Nisan 2023).
- Liang, L., Lin, S., & Li, Y. (2014). *How agglomeration in the financial services industry influences economic growth: Evidence from Chinese cities* (No. 2014-6). Economics Discussion Papers.
- Lityński, P., & Serafin, P. (2021). Polynuclearity as a spatial measure of urban sprawl: Testing the percentiles approach. *Land*, 10(7), 732.
- Malamis, Simos & Katsou, Evina & Inglezakis, Vassilis & Kershaw, S. & Venetis, D. & Folini, S. (2016). Urban Environment. 10.1016/B978-0-444-62733-9.00005-8.
- Marın, M. C. (2004), “Globalleşme sürecinde kent ve bölgelerin mekânsal ekonomilerdeki rolü ve ekonomik coğrafya eşitsizliği: Bir yerleşim kuramı yaklaşımı”.
- Marshall, A. (2009) [1920]. Principles of economics: unabridged eighth edition. Cosimo, Inc.
- Martin, R. (1994), “Economic Theory and Human Geography”, In: Gregory, D., Martin, R., Smith, G. *Human Geography*. Palgrave, London. https://doi.org/10.1007/978-1-349-23638-1_2
- Martin, R. L. (2011). The New Economic Geography: credible models of the economic landscape. The SAGE handbook of economic geography, 53-71.
- Martin, R., & Sunley, P. (1996). Paul Krugman’s Geographical Economics and Its Implications for Regional Development Theory: A Critical Assessment. *Economic Geography*, 72(3), 259–292. <https://doi.org/10.2307/144401>.
- Mazlum, N. (2020). 1980-2018 Dönemi Türkiye Ekonomisi ve Dış Ticaretinin Gelişim Seyri. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 7(22), 54-71.
- McCann, P. (2013). *Modern urban and regional economics*. Oxford University Press.

- McCann, P., & Van Oort, F. (2019). Theories of agglomeration and regional economic growth: a historical review. In *Handbook of regional growth and development theories* (pp. 6-23). Edward Elgar Publishing.
- Mengi, A., & Karalezli, G. (2020). Avrupa Birliği'ne Üyelik Sürecinde Türkiye'de Arazi Bankacılığı. *Amme İdaresi Dergisi*, 53(4).
- Midelfart, K. H. (2004). Does agglomeration explain regional income inequalities?.
- Mills, E. S. (1967). An aggregative model of resource allocation in a metropolitan area. *The American Economic Review*, 57(2), 197-210.
- Mulligan, G. F., & Schmidt, C. (2005). A note on localization and specialization. *Growth and Change*, 36(4), 565-576.
- Nakamura, R. (1985). "Agglomeration economies in urban manufacturing industries: a case of Japanese cities", *Journal of Urban economics*, 17(1), 108-124.
- Nechyba, T. J., & Walsh, R. P. (2002). Urban sprawl. *Journal of economic perspectives*, 18(4), 177-200.
- North, D. C. (1955). Location theory and regional economic growth. *Journal of political economy*, 63(3), 243-258.
- Noy, I., & Yonson, R. (2018). Economic vulnerability and resilience to natural hazards: A survey of concepts and measurements. *Sustainability*, 10(8), 2850.
- Ohlin, B. (1933). *Inter-Regional and International Trade*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- O'Kelly, M., & Bryan, D. (1996). "Agricultural location theory: von Thunen's contribution to economic geography". *Progress in Human geography*, 20(4), 457-475.
- Oktar, S., & Varli, A. (2010). Türkiye'de 1950-54 Döneminde Demokrat Parti'nin Tarım Politikası. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 28(1), 1-22.
- Olçay, G. P., & Nurtekin, H. G. (2020). İstanbul Basın Ekspres Aksı'nın Gelişme ve Dönüşme Dinamikleri. *Planlama Dergisi*, 30(3), 404-420.
- Otsuka, A. (2017). A New Approach to Agglomeration Economies. *A New Perspective on Agglomeration Economies in Japan* (ss. 53-68). Springer, Singapore.
- Overman, H. G., & Puga, D. (2009). Labor pooling as a source of agglomeration: An empirical investigation. In *Agglomeration economics* (pp. 133-150). University of Chicago Press. *Oxford review of economic policy*, 14(2), 7-17.
- Öktem, B. (2006) Neo-Liberal Küreselleşmenin Kentlerde Etkisi: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri, *Planlama*, sayı 36, 53-64.

- Öncü, B. (1988). Forfaiting Uygulaması. *T.C. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayınları, Ankara.*
- Öniş, Z. (2004). Turgut Özal and his economic legacy: Turkish neo-liberalism in critical perspective. *Middle Eastern Studies*, 40(4), 113-134.
- Öniş, Z., & Webb, S. B. (1992). *Political economy of policy reform in Turkey in the 1980s* (Vol. 1059). World Bank Publications.
- Ören, E. (2022). Türkiye’de İBBS Düzey-2 bölgeleri itibariyle sektörel yoğunlaşma analizi: 2009-2020 (Uzmanlık Tezi). Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası.
- Ören, H. G. Ü. (2021). Küresel Ekonomide Rekabetçi Kentlerin Avantajları Ve İkilemleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (41), 303-327.
- Özcan, G. (2020). İstanbul İl Sanayi Durum Raporu. T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü. <https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/81-il-sanayi-durum-raporlari/mu1602011640>. (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023)
- Özdemir, M., & Başkol, M. O. (2010). Thünen’den Krugman’a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni mi?. *TÜCAUM VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*, 129-138.
- Özden, P. (2002). Yasal ve yönetsel çerçevesiyle şehir yenileme planlaması ve uygulaması: Türkiye örneği. (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentleşme ve Çevre Sorunları Ana Bilim Dalı.
- Özden, P. (2006). Türkiye’de kentsel dönüşümün uygulanabilirliği üzerine düşünceler. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (35), 215-233.
- Özder, F. (2017). "Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Ekseninde Atatürk Dönemi Türk-Sovyet Ekonomik Ve Ticari İlişkileri". *Atatürk Yolu Dergisi* 15.
- Özkan, Ö., & Ay, İ. C. (2020). Marmaray Hattı’nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 15(60), 353-362.
- Pamuk, Ş. (2007), “Economic change in twentieth century Turkey: Is the glass more than half full?”. *The Cambridge History of Turkey*, 4.
- Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard Business Review*.
- Proost, S., & Thisse, J. F. (2019). What can be learned from spatial economics?. *Journal of Economic Literature*, 57(3), 575-643.
- Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems*. Routledge.
- Romer, P. M. (1987). Growth based on increasing returns due to specialization. *The American Economic Review*, 77(2), 56-62.
- Sassen, S. (2005). The global city: introducing a concept. *Brown Journal of World Affairs*, 11, 27-43.

- Sayın, Ö. (2022). İstanbul: Sanayisizleşmeyen bir küresel kent. *Journal of Economy Culture and Society*.
- Schmutzler, A. (1999). The new economic geography. *Journal of Economic Surveys*, 13(4), 355-379.
- Scitovsky, T. (1954). Two Concepts of External Economies. *Journal of Political Economy*, 62(2), 143–151. <http://www.jstor.org/stable/1825572>.
- SHGM. (2023). Havaalanları. <https://web.shgm.gov.tr/tr/havaalanlari/381-havaalanlari>.
- Smith, A. (2017). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Jonathan Bennett Publishing.
- Spieza, V. (2002). *Geographic concentration and territorial disparity in OECD countries*. <https://www.oecd.org/regional/regional-policy/15179757.DOC>. (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2023).
- Sturgeon, T. J. (2003). What really goes on in Silicon Valley? Spatial clustering and dispersal in modular production networks. *Journal of Economic Geography*, 3(2), 199–225. <http://www.jstor.org/stable/26160457>
- Sunay, E. B. (2022). Yığılma Ekonomileri: Teorik Bir İnceleme. *Dumlupınar Üniversitesi İİBF Dergisi*, (10), 96-104.
- Suntum U. (2009). "Epilogue: A Chronicle of Editing the Isolated State," *The Isolated State in Relation to Agriculture and Political Economy*'de, Palgrave Macmillan, 134-136.
- Sür, A. Ö. (1993). Türkiye'nin Deprem Bölgeleri. *AÜ TÜCAUM Türkiye Coğrafyası Dergisi*.
- Şahin, C. (2015). Büyük İstanbul Tarihi, Cilt 1: İstanbul'un Cumhuriyet Dönemi Mekânsal Gelişimi.
- Şeker, M., Baypınar, M. B., Çelikbıçak, G., & Özbay, B. K. (2022). Quality Of Life Index: İstanbul 2020. *İstanbul İktisat Dergisi*, 72(2), 543-568.
- Şen, B. (2006). Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması. *TMMOB Planlama Dergisi*, (10), 73-82.
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2018). *İstanbul İl Sanayi Durum Raporu* <https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/81-il-sanayi-durum-raporlari/mu0803011615>.
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2012). İstanbul Sanayinin Desantralizasyonu- Doğu Marmara Bölgesi Değerlendirmesi, Sektör Raporları(<https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/dokuman/istanbul-sanayinin-desantralizasyonu-dogu-marmara-bolgesi-degerlendirmesi/322>).

- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2022). İstatistiki bilgiler Sanayi Bakanlığı Resmi Web Sitesi. <https://www.sanayi.gov.tr/istatistikler/istatistiki-bilgiler/mi0203011502/> (Erişim tarihi: 3 Nisan 2023)
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.
- Tekeli, İ. ve S. İlkin (1989) “1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı”, IX. Türk Tarih Kongresi, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1649-1660
- Thisse, J.-F. (2011). Geographical Economics: A Historical Perspective. *Recherches Économiques de Louvain / Louvain Economic Review*, 77(2/3), 141–168. <http://www.jstor.org/stable/41345988>.
- Thompson, W. H. *History of Manchester to 1852*, 1850's. The 1850 map: Adapted from Ashley Baynton-Williams, *Town and City Maps of the British Isles, 1800-1855*, late 1850's.
- TMMOB Makine Mühendisleri Odası (2017), “Organize Sanayi Siteleri, Küçük Sanayi Siteleri ve Teknoparklar Raporu”. https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/OSB%20oda%20raporu_675.pdf.
- Topçuoğlu, A., & Çalışkan, M. (2016), “Bölgesel İktisatta Mekânın Önemi Üzerine Bir Değerlendirme: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”, *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(4), 101-112.
- Toprak Z. (1995). Milli iktisat milli burjuvazi. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tuna, S. (1946). Cumhuriyet ekonomisinin ilk devalüasyonu: 7 Eylül 1946. *Akdeniz İİBF dergisi*, 7(13), 86-121.
- Tunç, B. (2020). Türk Anayasa Tarihinde 1961 Anayasası'nın Yeri Ve Önemi. *Karadeniz Araştırmaları*, 17(67), 657-692.
- Turgut, D. (2021). Aerotropolis Yapıdaki İstanbul Havalimanının Uluslararası Rekabetçilik Analizi (Yüksek Lisans Tezi). Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı.
- Turgut, S. (1991). Demokrat parti döneminde türkiye ekonomisi: ekonomik kalkınma süreçleri üzerine bir deneme.
- Tümertekin, E. (1997). *İstanbul İnsan ve Mekân*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tünel, R. K., Hancıoğlu, Y., & Öztürk, D. (2021). Örgütsel Başarısızlık: İşletme Fonksiyonları Açısından Bir Değerlendirme. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 11(3), 1035-1052.
- Türkcan, B. (2014). Kavramsal Olarak Bilgi Dissallıkları ve Bilgi Dissallıklarının İktisadi Etkileri. *İktisat ve Toplum Dergisi*. 50.

- Türkiye Bankalar Birliği. (2007). İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi. <https://tkbb.org.tr/Documents/ifm-vizyonu-113/istanbul-finansmerkezi.pdf>. (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (1988-2013 & 2015 ve sonrası) İstihdam, İşsizlik ve Ücret [veri tabanı] <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam,-Issizlik-ve-Ucret-108>. (Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021). Adrese dayalı nüfus kayıtları sonuçları. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>. (Erişim tarihi: 1 Nisan 2023).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021). Bölgesel Gayrisafi Yurtiçi Hasıla [veri tabanı]. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Bolgesel-GSYH-2021-37770>. (Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (Erişim tarihi: 1 Nisan 2023). Genel Nüfus Sayımı Veri Tabanı. <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (n.d.). Enerji İstatistikleri [veri tabanı]. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=147&locale=tr>. (Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023).
- Türkiye İstatistik Kurumu. Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi) [veri tabanı]. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>. (Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023).
- Türko, E. S., & Ersungur, Ş. M. (2013). Marshall tipi dışsal ekonomiler, endüstriyel bölgeler ve çağdaş yaklaşımlar. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(3), 253-270.
- Türkün, A. & Kurtuluş, H. (2016). Giriş. H. Kurtuluş (Dü.) içinde, İstanbul'da Kentsel Ayrışma (s. 9-24). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Türkün, A. (2010). İstanbul'da Kentsel Dönüşüm: Mali Kaynak Yaratma Aracı Olarak Kent. Mimarlık, Mimarlar Odası, Kasım-Aralık, 356, s. 42-43.
- Uğur, Y. (2015). Dünya Ölçeğinde Osmanlı İstanbul'u. *Büyük İstanbul Tarihi*.
- Uzun, Ö., & Balyemez, S. (2020). İstanbul Ve Antakya Şehirlerinde Deprem Risk Azaltma Çalışmaları Üzerine Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme. *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 12(3), 229-250.
- Vakıfbank Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. (2022). Gayrimenkul Değerleme Raporu.
- Van der Panne, G. (2004). "Agglomeration externalities: Marshall versus Jacobs". *Journal of evolutionary economics*, 14(5), 593-604.
- Van Egeraat, C., Morgenroth, E., Kroes, R., Curran, D., & Gleeson, J. (2018). A measure for identifying substantial geographic concentrations. *Papers in Regional Science*, 97(2), 281-300.
- Vermeulen, W. (2017). Agglomeration externalities and urban growth controls. *Journal of Economic Geography*, 17(1), 59-94.

- Von Thünen, J. (2009). *The isolated state in relation to agriculture and political economy: part iii: principles for the determination of rent, the most advantageous rotation period and the value of stands of varying age in pinewoods*. Springer.
- Weber, A. (1929). *Alfred Weber's theory of the location of industries*. University of Chicago Press.
- Wheaton, W. C., & Shishido, H. (1981). Urban concentration, agglomeration economies, and the level of economic development. *Economic development and cultural change*, 30(1), 17-30.
- World Bank. (2008). *World development report 2009: Reshaping economic geography*. The World Bank.
- Yalçıntaş, M. (2014). Üniversite-sanayi-devlet iş birliğinin ülke ekonomilerine etkileri: Teknopark İstanbul örneği. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 5(10).
- Yaşa, M. (1980). Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923- 1978. Akbank Kültür Yayını, İstanbul.
- Yavan, N. (2005). “Bilim felsefesi bakımından coğrafyada pozitivist yaklaşım”. *Ulusal coğrafya kongresi*, 405-414.
- Yeldan, E. (2001). *Küreselleşme sürecinde Türkiye ekonomisi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 20-23.
- Yenal, O. (2001). *Cumhuriyet'in İktisat Tarihi*, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları, İstanbul.
- Yıldırım, E. (1995), “Ekonomik Yapı ve Ölçek Ekonomileri”. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(3), 65-82.
- Yıldırım, M., & Dertli, G. (2020). Küresel Bir Finans Merkezi Olarak İstanbul Finans Merkezi Projesi'nin İncelenmesi. *Journal of Economics and Research*, 1(2), 1-14.
- Yılmaz, C. (2015). İstanbul'un İktisadi Tarihi Cumhuriyet Dönemi: Sanayi-Ticaret-Finans. Büyük İstanbul Tarihi, 6.
- Yılmaz, E., & Çiftçi, S. (2011). Kentlerin Ortaya Çıkışı Ve Sosyo-Politik Açından Türkiye'de Kentleşme Dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(35), 252-267.
- Yılmaz, V. (2019). Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Sürecinin Yansımaları Ve Kentleşme. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(7), 119-134.
- Yücel, T. F. (2015). *Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü*. Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı (TTGV).
- Yüksek Planlama Kurulu. (2009). İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Strateji Belgesi. Resmi Gazete, Sayı: 27364.
- Yükseköğretim Kurumu. “Öğrenci İstatistikleri”. <https://www.istatistik.yok.gov.tr/>. (Erişim Tarihi: 25 Mart 2023).
- Yükseköğretim Kurumu. “Üniversitelerimiz”. <https://www.yok.gov.tr/universiteler/universitelerimiz> (Erişim tarihi: 25 Mart 2023).

Zeytinoglu, F. C., Uydaci, M., Akay, E. C., Değerli, B. & Yerden, N. K. (2016). İstanbul'daki Alışveriş Merkezleri Üzerine Bir Araştırma: Kümeleme Analizi. Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, 5 (1), 111-128. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ssrj/issue/22474/240394>

