

104090

**KÜRESELLEŞME VE ÇOKULUSLU YAPILANMA SÜRECİNDE
NEW YORK VE İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARININ
KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ**

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Emre SARAÇBAŞI
502991214**

104090

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 11 Haziran 2001
Tezin Savunulduğu Tarih : 29 Haziran 2001**

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Hale ÇIRACI

Hale Çiraci

Diğer Jüri Üyeleri : Prof.Dr. Gülden ERKUT

G. Erkut

Doç.Dr. İclal DİNÇER (Y.T.Ü)

İclal Dinçer

HAZİRAN 2001

ÖNSÖZ

Tarihi seyir içerisinde, insanlığın iktisadi alanda gerçekleştirdiği, dönüm noktası olarak da kabul edilen bazı değişim aşamaları vardır. Toffler'ın “dalga” olarak da nitelendirdiği bu aşamalardan ilki, “tarım” a dayalı olup binlerce yıl sürmüştür; ikincisi “sanayi devrimi” ile başlamış ve üç asır devam etmiştir. Üçüncüsü ise içinde yaşadığımız, kimilerinin “sanayi ötesi” kimilerinin “bilgi çağı” diye ifade ettiği, bütün dünyayı etkisi altına alan “küreselleşme” sürecidir.

Asırlar boyunca ekonomik yapının biçimlendirdiği kentsel mekanlar, küreselleşme süreci içinde de önemli değişimler yaşamıştır. Şüphesiz bu değişimler öncelikle kentlerin kalbi-beyni olarak tanımlanan çalışma alanlarında-diğer bir deyişle Merkezi İş Alanlarında (M.İ.A)- gerçekleşmiştir.

Yapılan yüksek lisans çalışmasında, küreselleşme sürecini çıkış noktası olarak, Dünya Kenti kavramı çerçevesinde, farklı sosyo-ekonomik yapıdaki New York ve İstanbul metropollerinin Merkezi İş Alanlarının, fiziksel ve sektörel nitelikleri analiz edilmiştir.

Hazırlanan bu tezin geliştirilmesinde ve ayrıca yüksek lisans eğitimim boyunca, kendisinden her zaman yardım ve destek gördüğüm tez yürütücüm Prof. Dr. Hale ÇIRACI'ya teşekkürlerimi sunuyorum.

Haziran 2001

Emre Saraçbaşı

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vii
RESİM LİSTESİ	viii
HARİTA LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xii
1. GİRİŞ	1
2. KÜRESEL DEĞİŞİM SÜRECİ-ÇOKULUSLU YAPILANMA	4
2.1. Küreselleşme	5
2.2. Bölgeselleşme	9
2.3. Uluslararası Ekonomi	11
2.4. Çok Uluslulaşma	13
2.5. Çokuluslu Bir Alanın Oluşması	14
2.6. Tek Bir Dünya Pazarı	15
3. KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE KENTLER	17
3.1. Dünya Kentlerinin Sınıflandırılması	22
3.1.1. Alfa (Alpha) Sınıfı Dünya Kentleri	22
3.1.2. Beta Sınıfı Dünya Kentleri	23
3.1.3. Gamma Sınıfı Dünya Kentleri	23
3.2. Dünya Kenti Olmaya Aday Kentler	23
3.2.1. Göreceli Yüksek Kanıtlar Gösteren Kentler	23
3.2.2. Orta Nitelikte Kanıtlar Gösteren Kentler	23
3.2.3. Düşük Düzeyde Kanıtlar Gösteren Kentler	24
4. NEW YORK KENTİ' NİN GENEL ÖZELLİKLERİ	27
4.1. New York'un Arazi Kullanış Yapısı	31
4.1.1.1-2 Ailelik Konut Alanları	32

4.1.2.Çok Ailelik Konutlar ve Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	32
4.1.3.Ticari Kullanımlar	32
4.1.4.Sanayi Alanları	32
4.1.5.Halka Açık Kullanım Alanları ve Kamu Kurumları	32
4.1.6.Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	33
4.1.7.Boş Alanlar	33
5. NEW YORK MERKEZİ İŞ ALANI'NIN FİZİKSEL ve SEKTÖREL NİTELİKLERİ	34
5.1. New York Merkezi İş Alanı'nın Fiziksel Nitelikleri	34
5.1.1.Lower Manhattan (Downtown Manhattan)	37
5.1.2.Midtown Manhattan	40
5.1.3.Manhattan'ın "Yoğun Gelişim" Politikası	41
5.2. New York Merkezi İş Alanı'nın Sektörel Yapısı	44
6. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANI	49
6.1. İstanbul Merkezi İş Alanı'nın Tarihsel Gelişim Süreci	49
6.2. İstanbul Merkezi İş Alanı Kademelenmesi	66
7. İSTANBUL'UN EKONOMİK YAPISI	69
7.1. D.İ.E Verilerine Göre Hizmet Sektörü	75
7.2. İ.T.O Verilerine Göre Hizmet Sektörü	77
7.3. New York ve İstanbul'da Üretici Hizmetler	80
8. SONUÇLAR	82
KAYNAKLAR	85
EKLER	88
ÖZGEÇMİŞ	96

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 4.1. New York Kenti'nin Semtlere Göre Alan Büyüklükleri.....	29
Tablo 4.2. New York Kenti'nin 1990-2000 Nüfus Değerleri.....	31
Tablo 4.3. New York Kenti'nde Fonksiyonlara Göre Arazi Kullanış Dağılımları.....	31
Tablo 5.1. Manhattan'ın Mahallelere Göre Arazi Kullanışlarının Arsa Adetleri.....	35
Tablo 5.2. Manhattan'ın Mahallelere Göre Arazi Kullanışların Arsa Alanlarının, Toplam Alana Oranı.....	36
Tablo 5.3. Zaman Sürecinde Yapılan Yüksek Binaların İnşaat Alanlarına Göre Sınıflandırması.....	37
Tablo 5.4. New York'ta Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1998	45
Tablo 5.5. Nüfus-İstihdam-Hizmetler Sektörü Oranları, 1980-1998.....	46
Tablo 5.6. New York'ta Hizmet Sektöründeki İstihdamın Dağılımı, 1980-1998.....	46
Tablo 5.7. Hizmet Türlerinin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1998.....	47
Tablo 5.8. Hizmet Türlerinin Hizmetler İçindeki Oranı, 1980-1998.....	47
Tablo 5.9. Manhattan Adası'nda Sektörlere Göre Firma ve Çalışan Sayısı 1997.....	47
Tablo 5.10. Sektör Kodları ve Tanımları.....	48
Tablo 7.1. Yıllara Göre İstanbul ve Türkiye Reel Aktivite Oranları.....	69
Tablo 7.2. Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Sanayi Sınıflaması, D.İ.E.....	74
Tablo 7.3. İl ve İktisadi Faaliyete Göre İşyeri Sayısı ve İstihdam Verileri, 1992.....	74
Tablo 7.4. İstanbul'da Hizmet Sektöründeki İstihdamın Dağılımı, 1980-1990.....	75
Tablo 7.5. İstihdam Açısından İstanbul'un Türkiye İçindeki Durumu, 1990.....	75
Tablo 7.6. İstanbul'da 1980-1990 Yılları Arasında Sektörlerin Artış Oranı.....	76
Tablo 7.7. İstanbul'da Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1990...	76
Tablo 7.8. İstanbul'da Hizmet Türlerinin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1990.....	76
Tablo 7.9. İstanbul'da Hizmet Türlerinin Toplam Hizmetler İçindeki Oranı, 1980-1990.....	77
Tablo 7.10. İstanbul'da Firma Sayılarına Göre Hizmetlerin Dağılımı, 1980-1998.....	77
Tablo 7.11. Meslek Gruplarına Göre Firma Sayıları, 1985-1998.....	78
Tablo 7.12. Hizmet Sektörünü Oluşturan Meslek Grupları.....	79
Tablo 7.13. New York ve İstanbul'da Nüfus-İstihdam-Hizmetler İlişkisi, 1980-1990.....	80
Tablo 7.14. New York ve İstanbul'da Hizmet Türleri-Hizmetler İlişkisi, 1980-1990.....	81
Tablo A.1. Manhattan Merkezi İş Alanı 1. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	89

Tablo A.2.	Manhattan Merkezi İş Alanı 2. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	90
Tablo A.3.	Manhattan Merkezi İş Alanı 3. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	91
Tablo A.4.	Manhattan Merkezi İş Alanı 4. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	92
Tablo A.5.	Manhattan Merkezi İş Alanı 5. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	93
Tablo A.6.	Manhattan Merkezi İş Alanı 6. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı.....	94
Tablo A.7.	Arazi Kullanış Lejandı	95



ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3.1. Dünya Kentlerinin Ortak Özellikleri.....	19
Şekil 3.2. Dünya Kentlerine Yönelik Akımlar.....	19
Şekil 3.3. GaWC Çalışma Grubu'nun (Globalization and World Cities Study Group and Network) Yaptığı Dünya Kenti Sınıflaması	25
Şekil 3.4. Dünya Kentlerinin Bölgesel Ölçekteki Etkileşimleri.....	26
Şekil 5.1. Zaman Sürecinde Yapılan Yüksek Binaların Sınıflandırması	36
Şekil 5.2. Lower Manhattan'daki Yüksek Bina Tipolojileri.....	37
Şekil 5.3. Midtown Manhattan'daki Yüksek Bina Tipolojileri.....	39
Şekil 5.4. Merkezi İş Alanına Yönelik Gerçekleştirilen Stratejik Planlama Kararları.....	43



RESİM LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Resim 4.1. New York Kenti'nin Havadan Görünüşü.....	30
Resim 5.1. Lower Manhattan.....	38
Resim 5.2. Midtown Manhattan.....	40
Resim 6.1. Eski Dönem Kent Yapısını Yansıtan Gravür.....	50
Resim 6.2. Eminönü Rıhtımı.....	52
Resim 6.3. 1900'lü Yılların Başlarında Galata Köprüsü.....	53
Resim 6.4. 1900'lü yılların Başlarında İstiklal Caddesi (Cadde-i Kebir).....	54
Resim 6.5. 1950'lerde Açılan Florya-Sirkeci Sahil Yolu (Yapım Aşamasında).....	57
Resim 6.6. Köprülerle Birlikte Yapılan Çevre Yolları-Mecidiyeköy.....	60
Resim 6.7. Büyükdere Caddesi Boyunca Gelişen Merkez.....	63
Resim 6.8. Akmerkez Alışveriş Merkezi-Ofis ve Residence Bloklar....	64
Resim 6.9. Maslak (Ayazağa)' da Gelişen Modern Merkez.....	64

HARİTA LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Harita 4.1. New York Eyaletinin A.B.D. İçindeki Konumu.....	28
Harita 4.2. New York Kenti'nin Eyalet İçindeki Konumu.....	28
Harita 4.3. New York Kenti'nin Semt ve Mahallelere Göre İdari Bölünüşü.....	29
Harita 5.1. Manhattan Merkezi İş Alanı.....	35
Harita 6.1. Divan Yolu (Messe).....	51
Harita 6.2. İstanbul'un Arazi Kullanışı, 1996.....	66
Harita A.1. Manhattan Merkezi İş Alanı 1. Mahalle-Arazi Kullanış.....	89
Harita A.2. Manhattan Merkezi İş Alanı 2. Mahalle-Arazi Kullanış.....	90
Harita A.3. Manhattan Merkezi İş Alanı 3. Mahalle-Arazi Kullanış.....	91
Harita A.4. Manhattan Merkezi İş Alanı 4. Mahalle-Arazi Kullanış.....	92
Harita A.5. Manhattan Merkezi İş Alanı 5. Mahalle-Arazi Kullanış.....	93
Harita A.6. Manhattan Merkezi İş Alanı 6. Mahalle-Arazi Kullanış.....	94



KÜRESELLEŞME VE ÇOKULUSLU YAPILANMA SÜRECİNDE NEW YORK VE İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

ÖZET

Geride bıraktığımız yüzyılın özellikle ikinci yarısı, metropoliten kentlerin büyük bir değişim ve gelişim sürecine tanık olmuştur ve hatta bu süreç halen devam etmektedir. Bu metropollerde bilgi ve hizmet ağırlıklı bir ekonomi egemendir ve ileri teknoloji sayesinde fiziki uzaklıkların artık hiçbir önemi kalmamıştır. Bu durum küreselleşme sürecine ivme kazandırmış, kentler global özellik kazanmışlar ve dünya çapında etkinliğe sahip olmuşlardır.

Bu çalışmada; Avrupa'yı Asya'ya bağlayan, çok önemli bir tarihe sahip ve çeşitli kültürlerin bir birikim yeri olan; coğrafi ve politik özellikleri ile ortaya çıkan, mevcut yapısı, dinamizmi, işlevleri, konumu ile uluslararası olma özelliği taşıyabilen; ülkemizin en büyük metropolü İstanbul ile birçok kaynaktan dünyanın başkenti olarak tanımlanan, dünyanın en büyük kentsel aglomerasyonu olan New York'un merkezi iş alanlarının karşılaştırılması amaçlanmaktadır.

Giriş bölümünde, çalışmanın amacı ve bu amaca ulaşmak için izlenen yol, amaca ulaşmadaki problemler ve İstanbul ile New York'un Merkezi İş Alanı ile ilgili tartışmalar ve genel olarak bölümlerin içerikleri yer almıştır.

İkinci bölümde, küresel değişim süreci ve çokuluslu yapılanma anlatılmıştır. Bu kapsamda küreselleşme, bölgeselleşme, uluslararası ekonomi, çokuluslulaşma, çokuluslu bir alanın oluşması ve tek bir dünya pazarı kavramları detaylandırılarak tezin altyapısını oluşturan küresel ölçekteki oluşumlar tanımlanmıştır.

Üçüncü bölümde, küreselleşme sürecinde ortaya çıkan dünya kenti kavramı analiz edilmiştir. Dünya kentlerinin kuramsal tanımlarının yanında dünya kentlerine yönelik yapılan sınıflamalar ortaya konmuştur. Burada amaç M.İ.A karşılaştırmasını yapacağımız kentlerin dünya üzerinde nasıl bir statüde bulunduğunu ortaya koymaktır. Bu bölümde ayrıca, dünya kenti olmaya aday kentlerin de sınıflaması sunulmuş bu sayede karşılaştırdığımız kentlerin dünya üzerindeki statülerine daha geniş bir perspektiften bakılması amaçlanmıştır.

Dördüncü bölümde, Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul ile karşılaştırmasını yapacağımız New York kentinin genel yapısı ortaya konmuştur. Ülke ve bölge içindeki konumu, nüfus ve arazi kullanım yapısının açıklanması ile bir sonraki bölümde analiz edilecek M.İ.A yapısına altlık oluşturmak amaçlanmıştır.

Beşinci bölümde, New York kentinin Merkezi İş Alanı analiz edilmiştir. New York'un ülke, bölge ve küresel ölçekteki önemi belirtilerek M.İ.A niteliği anlatılmıştır. Fiziksel ve sektörel yapı olarak iki altbölümden oluşmuştur. Fiziksel yapısına yönelik arazi kullanışlar parsel ölçeğinde sunulmuş görsel öğelerle desteklenmiştir. Fiziksel özelliklerine ek olarak New York Merkezi İş Alanı'na yönelik stratejik kararlar ve uygulamalardan bahsedilmiştir. Sektörel Yapısının

anlatıldığı ikinci altbölümde Manhattan Adası'nın sektörlerle göre analizi yapıldıktan sonra hizmet sektörüne yönelik detaylar sunulmuştur.

Altıncı bölüm, İstanbul kent merkezini analiz etmektedir. Köklü bir geçmişe sahip İstanbul'un merkezi iş alanının günümüz yapısının sağlıklı analiz edilmesi için İstanbul merkezi iş alanının tarihsel gelişimi görsel öğelerle desteklenerek kapsamlı bir biçimde sunulmuştur. Gelişimin hemen ardından İstanbul merkezi iş alanı kademelenmesi sunulmuştur.

Yedinci bölüm İstanbul'un Ekonomik yapısını analiz etmektedir. Dikkat edildiğinde New York kentinin merkezi iş alanının fiziksel ve sektörel yapısı aynı bölüm içinde anlatılmıştır. Bu Manhattan İlçesine ait toplanan verilerin büyük ölçüde merkezi iş alanını temsil etmesinden kaynaklanır. İstanbul için bu veri altyapısı geçerli olmadığından İstanbul'un ekonomik yapısı ayrı bir bölüm olarak sunulmuştur. Bu bölümdeki analizlerde D.İ.E ve İ.T.O verileri kullanılmış ve genel sektörel yapı sunulduktan sonra hizmet sektörü detaylandırılmıştır.

Sonuç bölümünde, karşılaştırmalar sunulmaktadır. Küreselleşme ve dünya kentleri ışığında, merkezi iş alanına yönelik gerçekleştirilen tüm fiziksel ve yapısal analizler ortak bir payda da değerlendirilerek benzerlikler, farklılıklar, sorunlar ortaya konmuş, buna ek olarak teorik sonuçlar elde edilmiştir.



A COMPARATIVE ANALYSIS ON THE CENTRAL BUSINESS DISTRICTS OF ISTANBUL AND NEW YORK IN THE PROCESS OF GLOBALIZATION AND MULTI-NATIONAL STRUCTURING

SUMMARY

Especially in the second half of the century we have left, the metropolitan cities have experienced serious changes and developments and even this process is active. There is a dominant economic structure based on information and service sector, and the importance of physical distances has disappeared. This caused a rapid growth of globalization process, the cities had a global character and gained an effective role worldwide.

In this study, it is aimed to compare the central business district of the biggest metropolitan region of our country Istanbul which; connects Europe and Asia, has an important history, the intersection of different cultures, dominant with geographic and political structure, has a characteristic of being international with its dynamics, functions and location, with the central business district of New York which has been stated as the capital of world in most literature and the largest urban agglomeration of the world.

In the introduction part, the aim of the study, the method for reaching the aim, the problems in reaching the aim, the discussion on the central business districts of Istanbul and New York and the contents of the parts forming the study are explained.

In the second part, the globalization process and the multi-national formation has been analysed. With respect, globalization, regionalization, overnations economy, multi-nationalization, formation of multi-national area and a single world market concepts are detailed in order to explain the formations in global scale which acts as the infrastructure of the study.

In the third part, the world city concept has been analysed . Besides the theoretical definitions, a classification on world cities has been given. Here, the aim is, to determine the world-wide status of cities which we will compare their C.B.D. In this part, also, the classification of candidate world cities has been given in order to have a wide perspective on the cities we will compare.

In the fourth part, the general structure of New York has been given which we will compare with the biggest city of Turkey-Istanbul. It is aimed to formate a base for the analysis of C.B.D, by describing the location in nation and region, demographic data and land use structure.

In the fifth part, the central business district of New York has been analysed. The characteristics of central business district has been explained by indicating the importance in global, national and regional scale. It consists of two sections as physical and sectoral structure. For physical structure, the land use in parcel scale has been given and is supported with visual components. In addition to physical characteristics, the strategical policies and applications has been explained. In the

second section which the sectoral structure of central business district is defined, the sectoral analysis has been made and details for service sector has been presented.

The sixth part analyses the central business district of Istanbul. In order to examine the existing structure of Istanbul's C.B.D which has an important history, the historical development of C.B.D-supported by visual components-has been examined in detail. After historical development the C.B.D has been ranked.

The seventh part analyses the general economic structure of Istanbul. It could be noticed that the physical and sectoral structure of New York's C.B.D has been given in the same part. This is because the data for Manhattan Island represent mostly the C.B.D. Because it is not valid for Istanbul, the economic structure has been given in another part. The data from D.I.E and I.T.O are used at this part and after representing the general economic structure, service sector is examined in detail.

In the conclusion part, the comparisons are presented. On the base of globalization and world cities concept, all of the physical and sectoral analysis made for C.B.D's of both cities are evaluated by similarities, differences and problems. Additionally theoretical results are gained.



1.GİRİŞ

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ivme kazanan küresel yeniden yapılanma (Global Restructuring), ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimi ve gelişmiş ülkelerde metropoliten alanların ekonomik olarak kalkınması sonucu servis sektörünün hızla büyümesi kent merkezlerinin gelişmesine ve dönüşümüne neden olmuştur.

Bu çalışmada temel amaç; Türkiye'nin en fazla nüfusa sahip, sanayileşmenin en ileri düzeyde yaşandığı, köklü bir geçmişe sahip, tarih boyunca farklı kültürlerin birleşme noktası olan, ayrıcalıklı bir jeopolitik konumdaki, ülke ekonomisinin karar ve yönetim merkezi olan İstanbul'un merkezi iş alanı ile en açık tanımıyla dünyanın finans başkenti olarak gösterilen, küresel ölçekteki en büyük kentsel aglomerasyon olan New York'un merkezi iş alanlarını değişen dünya dinamikleri ışığında incelemek ve her iki metropol arasında gerek ekonomik yapı gerekse kentsel sistem açısından benzerlikler ve farklılıkları ortaya koymaktadır.

Çalışmanın temel varsayımları, dünyamızda yaşanan küreselleşme ve çokuluslu yapılanma süreci, halihazırda İstanbul'un gelişmekte olan ülke metropolü, New York'un gelişmiş ülke metropolü olması, İstanbul'un küresel rekabet piyasasına entegre olma arzusu ve iki metropol arasındaki tarihsel ve doğal yapı farklılıklarıdır.

İstanbul ile New York'u kapsayan bu incelemede karşımıza madalyonun arka yüzü diye nitelendirebileceğimiz sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Dünya Kenti olabilme sürecini bitiş çizgisi olmayan bir yarış şeklinde tanımlarsak New York'u 1. kademe Dünya Kenti İstanbul'u 3. Kademe Dünya Kenti yapan olgular üzerinde daha yapıcı yorumlar elde edebiliriz. Bu kapsamda New York'u 1. Kademe Dünya kenti yapan nedir? ve İstanbul'un 3. Kademe Dünya Kentinden 1. Kademe Dünya Kentine yükselmesi için hangi politikaları uygulamaya koyması gerekmektedir? şeklinde sorular ile bu sonuçlara ulaşmak mümkündür.

New York Metropolitan Bölgesi'nin sahip olduğu ekonomik aktiviteler genel olarak ABD ekonomisinde oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Bölgenin sahip olduğu iş sayısı, ürün çıktılarındaki büyüklüğü, endüstrisindeki çeşitliliği, merkez kentteki nüfus yoğunluğu, hükümet bütçesinin büyüklüğü ve diğer ölçülebilir büyüklükleriyle New York Metropolitan Bölgesi'nin ülke dahilindeki diğer metropoliten kentler üzerinde lider konuma sahip olduğu görülmektedir.

New York, İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya sermaye, para ve döviz piyasalarındaki gelişmelerle, diğer ana merkezlerle birlikte, bu alandaki etkinliğini göstermeye başlamıştır. Dünya kentleri içinde en üst sınıfı oluşturan kentlerden biridir ve Amerika'nın en güçlü global kentidir. New York'un, yönetim ve finans merkezi olarak global anlamdaki rolü, ülkesi içindeki rolün bir yansımasıdır. Diğer bir deyişle; kentin sahip olduğu uluslararası olma isteği, ulusal ekonomisinin globalleşme amacından kaynaklanmaktadır.

Yönetim fonksiyonlarını barındırmasının, dünyadaki kapital akışında ve dünya bankalarındaki sermaye ile yatırımlar arasında aracı rolünün etkisi ile New York, bölgesel ekonomisi ve yerel toplumuyla yeniden yapılanmıştır. Buna bağlı olarak New York'un uluslararası finans ağındaki üstün rolü, Amerikan ekonomisinde yer alan çok ortaklı organizasyonların yönetim merkezlerine ev sahipliği yapması sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Bugün 3. Kademe Dünya Kenti olan İstanbul, tarihe bakıldığında 2500 yıllık hakim kent özelliğindedir. Bizans ve Osmanlı dönemlerinde Avrupa, Ön Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'yı kontrol eden ve Akdeniz'i bir iç deniz ve ileri teknoloji içeren ulaşım ortamı olarak kullanması İstanbul metropolündeki potansiyeli açıkça göstermektedir.

Günümüzde, küreselleşme eğilime paralel olarak, Türkiye ekonomisindeki dışa açılma, dış ticaret, yabancı sermaye ve mali düzenlemelere yönelik çabalar ticaret, finansman ve pazarlama hizmetlerinin gelişimine neden olmuştur. Türkiye ekonomisinde önemli bir paya sahip olan İstanbul, yukarıda sayılan gelişmeler ve stratejik konumundan dolayı Balkanlar, Türki Cumhuriyetleri ve Orta Doğu arasında önemli bir odak noktası durumuna gelmiştir. Ülke ekonomisinde süregelen darboğaz

ve İstanbul'un yaşadığı kentsel alt ve üstyapı sorunları bu potansiyelini aktif olarak harekete geçirememesine neden olmuştur.

İstanbul sahip olduğu doğal ve kültürel nitelikleri nedeniyle kentsel kimlik açısından bir özgünlük göstermektedir. Kentsel altyapı olgusu dışında bu çalışmada İstanbul ile New York arasında bir fizik mekan karşılaştırması söz konusu değildir. Her kent için özgün bir kentsel gelişim politikası olması yadsınamaz bir gerçektir.

New York ve İstanbul'a yönelik küresel düzlemde yapılan analizler Dünya Kenti kavramı ışığında ele alınmıştır. Dünya kenti olgusuna yönelik farklı referanslardan çeşitli tanımlar ve yorumlar sunularak küresel değişim süreci ile merkezi iş alanı analizleri arasında bir köprü kurulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda günümüz kentlerine yönelik yapılmış dünya kenti sınıflaması sunulmuştur. Bu sınıflamada GaWC Çalışma Grubu'nun (Globalization and World Cities Study Group and Network) verileri referans alınmıştır. Bu sayede üzerinde çalıştığımız kentlerin dünya platformundaki statülerini saptamak amaçlanmıştır. Konuya daha geniş bir perspektiften yaklaşmak amacıyla, dünya kenti olmaya aday kentlere yönelik sınıflama da aynı veri tabanı çerçevesinde sunulmuştur.

Karşıma çıkan problem iki metropolün merkez yapısını incelerken gerek kent bütünü gerekse merkez bölgesine ilişkin verilerin İstanbul için yetersiz oluşudur. New York'ta spesifik olarak Manhattan Adası'nda bulunan ve belirgin çizgilerle sınırlandırılabilen (ilk 6 mahalle) merkezi iş alanı istatistiksel veriler açısından günceldir ve genelleme oranı yüksektir. İstanbul'da daha hareketli bir kentsel ve merkez gelişimi yaşanması ve ana ulaşım aksları boyunca gelişen merkezin belirgin çizgilerle sınırlandırılmaması merkeze ilişkin verilerin yetersiz kalmasına yol açmıştır.

Çalışmada hedeflenen çağdaş merkezin oluşumunda ekonomik platformda mutlak gelişmişlik koşullarını ortaya koyarak, İstanbul'da merkez ile kentsel sistem ilişkisi, merkezin kimliği ve işlerliğinin sağlanması konularına yönelik politika ve uygulamalarında New York'tan elde edilecek çıkarımların referans noktası sağlayacağı düşünülmektedir.

2. KÜRESEL DEĞİŞİM SÜRECİ-ÇOKULUSLU YAPILANMA

1980’li yılların ikinci yarısından itibaren dünya ekonomisinde önemli değişimler gözlenmeye başlamıştır. Genel olarak, dünya ekonomisindeki yapısal değişimler ve yüksek teknolojilerin etkisi, söz konusu değişimin en önemli etkenleri olarak kabul edilmektedir. Ancak sadece teknolojinin veya sadece dünya ekonomisindeki küreselleşme eğilimlerinin yaşanmakta olan değişimi tek başına izah etmesi mümkün değildir. Zaten toplumsal değişim süreçleri bir tek faktörün etkisine bağlanabilecek süreçler olmayıp, çoğu zaman birbirlerini etkileyen birden fazla ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel, vb. faktörün tesiri ile gelişen karmaşık süreçlerdir. Onun için günümüzde dünya ölçeğinde yaşanan değişimi tek başına küreselleşme olarak veya yüksek teknolojilerin etkisini esas alarak açıklamaya çalışan analizler eksik ve hatalıdır. Kuşkusuz, küreselleşmeyi de içeren dünya ekonomisindeki değişimler ve baş döndürücü bir hızla sürekli gelişen mega teknolojiler diğer bazı faktörlerin yanında yaşanmakta olan değişim sürecinin en önemli iki etkenidir. Söz konusu bu iki ana faktör aynı anda gelişen ve karşılıklı olarak birbirlerinin etkisini artıran bir niteliğe sahiptir. Eğer bunlardan biri var olup diğeri olmasaydı yaşanmakta olan değişim hem dünya çapındaki etkileri, hem de ekonomik yapıda ortaya çıkardığı sonuçları itibarı ile bu kadar kapsamlı olamazdı (Drucker, 1993).

Değişim rüzgarlarının tüm dünyada etkili olduğu günümüzde, birçok ülkede dünya ekonomisindeki gelişmelere paralel olarak ekonomik, siyasal ve sosyal alanlarda yeniden yapılanma çabalarının hız kazanmakta olduğu görülmektedir. “Global Yeniden Yapılanma” (Global Restructuring) olarak isimlendirilen bu süreç, dünya ölçeğinde rekabet edebilir olmak için ülkelerin kendi ekonomik yapılarında gerekli değişimleri gündeme getirmektedir. Deyim yerindeyse, çoğu ülkede hükümetler yeniden yapılanma sürecini bundan böyle ekonomik refahı sağlayabilmenin vazgeçilmez şartı olarak benimsemektedir. Söz konusu süreç aşağıdaki dört önemli alanda değişimi öngörmektedir. Bunlar;

Teknolojik yenilik, teknik donanımın ve üretim teknolojilerinin yüksek teknolojilerin gerektirdiği şekilde güncelleştirilmesi,

Ekonomik sistemin modernizasyonu; özelleştirme başta olmak üzere birtakım yöntemlerle sistemin hızlı ve aktif bir rekabet edebilirliğe kavuşturulması,

Siyasal reformlar; ulusal ve uluslararası alanda yeniden düzenlemelerle liberalleşme yolunda gelişmelerin sağlanması,

Toplumsal motivasyon; küresel rekabet alanında ülke halkının bilinçlendirilerek motive edilmesi ve böylece ilgili alanlarda yapılacak reformlar konusunda halkın sürece katılması (Drucker, 1993).

Gerçekten Batı, mutlak değer yargılarına sahip olmamanın doğal bir sonucu olarak hemen her yüzyılda ciddi bir değişim dalgasına tutulmaktadır. 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başlarında sanayileşmenin getirdiği sosyo-ekonomik sorunlar ve yeniden yapılanma süreçlerini tartışan Batı Dünyası, 21. yüzyıla girerken büyük ölçüde sanayi sonrası toplumlarda dönüşüm sürecini ve buna paralel olarak gelişen küresel değişimi tartışmaktadır. Ancak, şu anda içinde bulunduğumuz süreç, sadece ileri Batılı ülkelerle sınırlı kalmayıp hemen hemen tüm dünya ülkelerine yayılması, hem de dünya ölçeğinde ekonomi-politiğin yeniden yapılanmasını zorunlu kılması nedeni ile daha önceki değişimlerden daha etkili ve kapsamlıdır. Bundan dolayı yaşanmakta olan bu süreç, yaygın olarak kullanıldığı şekilde küreselleşme veya küreselleşme terimleri ile ifade etmek yerine “küresel değişim faktörleri ile ortaya çıkan dünya ekonomisinin yeniden yapılanması” ya da kısaca “küresel değişim süreci” şeklinde tanımlanabilir (Drucker, 1993).

2.1. Küreselleşme

Küreselleşme ticaret bloklarının, koruma duvarlarının, gümrük sınırlarının kalkmasıyla oluşacak tek bir dünya pazarına geçiş süreci olarak algılanmaktadır. Küreselleşme sürecini hızlandıran üç önemli teknolojik gelişme ulaşım, iletişim, ve üretim teknolojilerindeki gelişmeler olarak sayılabilir (Diren, 1995).

Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler sonucu, bugün New York'tan Paris'e birkaç saatte uçulabiliyor olması, dünyanın küçülmesi ve merkezlerin yaklaşması sonucunu getirmeye başlamıştır. İletişim teknolojisinde ise çok daha çarpıcı gelişmeler gerçekleşmektedir. Telekomünikasyon, fiberoptik hatlar, faksler, TV'ler, haberleşme uyduları her noktayı birbirine yakınlaştırmaktadır. Televizyon başında bir an bir ülkedeki olimpiyat oyunlarını seyrederken diğer yandan başka bir noktadaki savaşı izleme olanağını bulabiliyor olmamız hep iletişim teknolojisinde kaydedilen gelişmeler sayesinde. Ancak bu gelişmeler insanları mekandan koparıp bağımsız hale getirmektedir (Diren, 1995).

Gelişen iletişim teknolojisi üretim ve denetim işlevlerinin birbirinden kopmasını ve farklılaşmasını da sağlayıp, zaman-mesafe kavramlarını, ulaşımın sağladığından çok daha fazla yakınlaştırıyor. Üretim teknolojisindeki gelişmelerde, ileri endüstri ülkeleri yoğun bir teknolojik birikim oluşturmuş, bu birikimin bilgisini kodlamış ve dilediği anda başka bir noktada üretimi başlatma, organize etme kapasitesine erişmiştir. Gelişmekte olan ülkeler ise henüz bu teknoloji birikimini oluşturmaya çalışmakta, diğer kodlanmış bilgiyi ise ya komple üretim paketi olarak, ya da know-how ve lisans anlaşmaları ile satın almaktadır. Otomobil fabrikaları, lastik fabrikaları bunun en bilinen örnekleridir (Diren, 1995).

Küreselleşme, kavram olarak birbirinden farklı anlamlar taşımakta ve en az dört olguyu içermektedir. Birincisi dünya politik haritasının değişmesidir. İkincisi 70'li yılların sonundan itibaren dünya finans pazarının çok hızlı gelişmesidir. Finansın küreselleşmesi, ulusların para ve vergi politikalarının bağımsızlığını azaltmış buna karşılık bölgesel bütünleşmeyi güçlendirmiştir. Çokuluslu şirketler paranın serbest dalgalanmasından korunmak için üretim kapasitelerini büyük bölgesel pazarlara uyarlamışlardır. Üçüncü olgu şirketlerin aktivitelerinin küreselleşmesidir. Bu olgu sanayi sektörünü olduğu kadar servis sektörünü de içermektedir. Şirketlerin aktivitelerinin küreselleşmesi ise bir taraftan şirketlerarası rekabeti, diğer taraftan şirketlerarası birleşmelerle işbirliğini arttırmaktadır. Ayrıca rekabet ve talebin küreselleşmesini de gündeme getirmektedir. Diğer taraftan bir çok oligopol durumunun bozulması ile uluslararası rekabette "oyunun kaidesi" değişmiştir. Dolayısıyla ortaya çıkan belirsiz durumun olumsuzluklarını kısmen gidermek için gerek şirketler, gerekse yerel iktidarlar bölgesel bütünleşme yolunda gayretlerini

arttırmaktadır. Faaliyetlerin küreselleşmesi nedeniyle, özellikle 80’li yılların ikinci yarısında, birleşme veya satın alma yolu ile gerçekleşen doğrudan yabancı sermaye yatırımları olağanüstü olarak artmıştır. Bu tip sermaye hacmi yabancı ticaret sermayesinin çok üstündedir. Bu süreçte bazı üretim birimlerinin merkez ülkelere çevre ülkelere gitmesi sadece ucuz işgücünün gelişmiş ülke sermayesi için bir çekim odağı olması ile açıklamak yetersizdir. Aynı zamanda bu ülkelerinin uluslararası ekonomi ile “derin bütünleşme” arayışlarını da gözden kaçırmamak gerekir. Dördüncü olgu ise ekolojik dengelerin ulusal sınırlardan bağımsız tehdit altında olması ve bu dengenin korunması gereğinin uluslararası bir sorun haline gelmesidir (Kaya, 1996).

Küreselleşmenin evrelerinde ulusal ekonomilerden ve mekanlardan en kolay kopan sermayedir. Dünya finans yapısının örgütlenmesinde bankacılık ve borsaların küreselleşmesi en yoğun elektronik iletişimi kuran sektörler olması bunun göstergesidir. Uydular aracılığı ile haberleşme, ulusal sınırları ve engelleri aşan tipik küreselleşmedir. Küresel ekonominin tamamlayıcı diğer boyutu olan üretimin de, ulusal ekonomilerin ağırlıklarını kaybetmesi ile uluslararası olması ve küreselleşmesi gerekmektedir. Üretim faktörlerinden hammadde en çok mekana bağlı olanıdır. İşgücünün, bilgi birikimi yüksek kesimi dışında, uluslararası serbest dolaşımına sosyal gerekçelerle sınırlamalar getirilmektedir. Buna karşın teknoloji özellikle üretim bilgi ve becerisinin kodlanmış, rutin hale getirilmiş olduğu dallarda hammadde, işgücü ve pazarın bulunduğu alanlara kolaylıkla gidebilmektedir (Diren, 1995).

Elektronik endüstri teknolojisindeki birikim, bir sonraki aşama olan bilgi ve enformasyon teknolojisi üretimi için zemin yaratarak Pasifik’te yeni bir ekonomik yapılanmaya yol açmıştır. Singapur ve Tayvan’ın Pasifik’in ekonomik devleri olmasını sağlayan bu gelişmeler, transistörle sıçrama yapan Japonya ve gemi yapımında elektronik kesicileri kullanan Güney Kore gibi sanayi ülkelerinin ilerlemesinde önemli rol oynamışlardır (Diren, 1995).

Küresel faktörlerin etkisi ile ortaya çıkan dünya ekonomisindeki yeniden yapılanma sürecini birbiri ile alakalı üç farklı düzlemde ele almak mümkündür. Bunları, kapsam itibarı ile en genişinden başlayarak ifade etmek gerekirse;

- Uluslararası ekonomi-politik açılarından dünya ekonomisindeki değişim ve yeniden yapılanma,
- Ulusal düzeyde makro ekonomiler açısından sanayi ötesi ekonomilere geçiş,
- Mikro açıdan işletme düzeyinde yeniden örgütlenme süreçleri (Drucker, 1993).

Bu üç düzlemdeki değişimlerin sadece kendi başlarına etkili olan gelişmeler olarak algılanmaması gerekmektedir. Aksine, her üç düzeydeki gelişmeler, birbiri ile yakından alakalıdır. Hatta zaman zaman aralarındaki sebep-sonuç ilişkisi son derece karmaşık hale gelmektedir. Sözelimi, işletme düzeyinde mikro değişimler bile aslında dünya ekonomisindeki yapısal değişimlerle yakından ilgilidir. Başka bir ifade ile, küresel değişim sürecini ortaya çıkaran faktörlerin bir kısmı da gelişen teknoloji ve uluslararası pazar şartlarına uygun olarak işin yeniden organizasyonu gibi işletme düzeyinde gözlenen değişimlerdir (Drucker, 1993).

Önemli olan 50 ve 60'lı yıllarda süregelen uluslararasılaşmaya göre, bugünkü küreselleşme olgusunun farklı özelliklerini anlamaktır. Küreselleşmeyi mal ve servislerin serbest dolaşımı için engellerin kaldırılmasına indirmek yetersizdir. Makro- ekonomik düzeyde farklılık, finansın küreselleşmesi ve yarattığı etkilerdir. Fakat küreselleşmenin yeni eğilimleri ancak şirketlerin strateji ve tutumlarını itici güç olarak inceleyen mikro-ekonomik bir yaklaşımla belirlenebilir. Şüphesiz pazar krizi, yeni enformasyon teknolojilerinin ortaya çıkışı ve yaygınlaşması, finans pazarının küreselleşmesi 70'li yılların sonundan itibaren küreselleşmeye etkin katkısı olmuştur ve olmaktadır. Fakat sürecin esas itici gücü bugün olgunluğa erişip uluslararası ölçekte yaygınlaşan, şirket içi ve şirketlerarası yeni üretim biçimi olarak esnek üretimdir (Kaya, 1996).

Esnek üretim biçiminin gelişip yaygınlaşmasında en büyük etkenlerden bir tanesi iletişim teknolojisinde meydana gelen gelişmelerin üretim işlevi ile denetim işlevinin birbirinden bağımsız hale gelmesine olanak sağlamasıdır. Bu üretim biçimi gelişme halinde olup, dünya ölçeğinde sektör ve ülkeye göre değişen hızlarla yayılmaktadır (Kaya, 1996).

2.2. Bölgeselleşme

Bölgeselleşme, küreselleşmeye bir cevaptır, aynı zamanda küreselleşmenin motoru sayılan mikro-ekonomik güçleri harekete geçirir. Böylece birbirlerini karşılıklı olarak etkilerler. Bölgeselleşme, küreselleşme gibi birçok yeni olgunun sonucudur. A.B.D. yanında Japonya ve bazı Avrupa ülkelerinin ekonomik güç olarak ortaya çıkışı, iki kutuplu dünyanın çöküşü gibi önemli olgular 80’li senelerin ortasından itibaren bölgesel ekonomik gruplarının oluşmasını güçlendirmiştir. Diğer taraftan 50’den 70’li yıllara kadar gelişmekte olan ülkelerin kuzey ülkeleri ile ilişkilerine alternatif olarak bölgesel bütünleşme arayışları oluşmuş, çoğu zaman neticesiz kalmıştır. Fakat 80’li yıllarda gelişmekte olan ülkeler de kendi aralarında ve aynı zamanda gelişmiş ülkelerde bölgesel bağlantılarını güçlendirme eğilimleri belli sonuçlara ulaşmıştır. Bölgeselleşme aynı tarih, kültür hatta coğrafyayı paylaşmayan ülkelerin bütünleşmesi sürecini yaratabilir. Bazı konularda harmonizasyon sağlar. Üye ülkelerin güvenilirliğini artırır ve yabancı sermayeyi çeker (Kaya, 1996).

Bölgeselleşme her zaman bir anlaşmaya da dayanmaz. Mikro-ekonomik güçlerin etkisi ile kendiliğinden oluşan, özellikle “sınır bölgeleri bölgeselleşmeleri” mevcuttur. Ayrıca küreselleşmenin bugünkü dinamikleri kendiliğinden oluşan bölgeselleşmelerin anlaşmalı bölgeselleşmelere dönüşeceğinin işaretlerini taşımaktadır. Küreselleşme ve bölgeselleşme iki yönden de birbirine karşıt süreçlerdir. Birincisi küreselleşme merkezkaç, bölgeselleşme ise merkezci etkiler yaratır. İkincisi, küreselleşme mikro-ekonomik, bölgeselleşme daha çok politik bir olaydır. Buna karşılık iki süreç birbirini yok etmez, aksine birbirini güçlendirir (Kaya, 1996).

Küreselleşmenin gelişmekte olan ülkeler üzerine etkileri arasında iki mikro-ekonomik olgunun önemi ; Uluslararası düzeyde rekabet edebilen sanayi dallarında, toplam üretim maliyeti içinde, kalifiye olmayan işgücünün oranı azalmaktadır. Bu oran 70’ li yıllarda ortalama % 25 iken, bugün % 5-10 arasındadır. Üretici-tüketici, üretici-yarı sanayi ve servisler arasındaki yakınlık gereksinimi gittikçe artmaktadır. Bu iki olgu, gelişme, rekabet ve esnek üretimin uluslararası düzeyde yaygınlaşması ile güçlenmiştir. Küreselleşmenin bu yeni özellikleri bazı sektörlerde 70’li senelerde

ortaya çıkan yer değıştirme hareketliliğini azaltmakta hatta hareketin tersine dönmesine neden olmaktadır (Kaya, 1996).

70’li senelerde merkez ölkelerden desantralize edilen faaliyetlerin hareketliliğı dünya ölçeğindedir. Gelişmekte olan ölkelerin ucuz işgücü rezervi bu faaliyetleri çeken en önemli faktördür ve faaliyetlerin pazarı yine merkez ölkelerdir. Üretim ve dağıtım ağları küresel ölçektedir. Yeni sanayileşmiş Pasifik ölkeleri bu mekanizmadan yararlanarak ihracat ikamesine dayalı birikimlerini gerçekleştirmiştir. Bugün ise eğilim, dünya ölçeğinde değil bölgesel ölçekte üretim ve üretim girdileri ağlarının oluşması yönündedir. Çelişki bu eğilimin birçok gelişmekte olan ülkenin, yeni sanayileşmiş ölkelerin açtığı ihracata yönelik sanayileşme yolunu seçtiğı sırada ortaya çıkmasıdır (Kaya, 1996).

Yeni küreselleşme hareketi gelişmekte olan ölkelerde, üretim birimleri için yoğun ve kalifiye olmayan işgücüne dayalı karşılaştırmalı avantajlarını azaltmaktadır. Fakat merkez ölkelerin düşük ücretli işgücü pazarına sahip bölgelere ilgisini tamamen yok etmemektedir. Merkez ölkelerde esnek üretime geçişle birlikte yakınlık kriterinin ucuz işgücü avantajının önüne geçmesine rağmen bazı üretim birimleri ucuz işgücü bölgelerine gitmektedir. Fakat bu yer değıştirme sadece o bölge pazarına yönelik olan üretimi kapsar. Bu yoldan uluslararası şirketler, para birimlerinin serbest dalgalanmasından doğacak olumsuzlukları nötralize etmektedir (Kaya, 1996).

Ancak nihai pazarı yine merkez ölkeler olan üretim birimleri, yakınlık kriterine göre hareket edecektir. Örneğin nihai pazarı Avrupa olan bir üretim biriminin, geçmişte olduğunun aksine Latin Amerika ve Asya’ya yerleşmek yerine güney ve doğu Avrupa’yı seçme olasılığı yüksektir (Kaya, 1996).

Bugün ikili çelişki yaşanmaktadır. Günümüzde küreselleşme kavramının içeriğı değişmiştir. Üretim ağlarının değil, finansın, rekabetin ve talebin küreselleşmesi söz konusudur. Bu değışim bir taraftan gelişmekte olan ölkelerin dışa açılıp ucuz işgücü ile ihracata yönelik aktiviteleri çekmeye çalışması, diğer taraftan merkez ölkelerin bir kısmında faaliyetlerin desantralizasyonunun, artan işsizliğin, düşen gelir düzeyinin nedeni olduğu konusunda seslerin yükselmesi gibi ikili paradoksu taşımaktadır. Gelişmekte olan ölkelerin karşılaştığı en önemli sorunlardan biri küreselleşmenin

dünya ölçeğinde yaygınlaşmasıdır. Çünkü bu ülkelerin karşılaştığı tehlike küreselleşmenin sürükleyici etkileri ve büyümede oynadığı itici gücün etkilerinin dışında kalmaktır (Kaya, 1996).

Küreselleşmenin getirdiği bir diğer sorun, gelişmekte olan ülkelerin ne kadarının yeni esnek üretim biçimini adapte edebileceğidir. Sistemin esnekliği sayesinde, pazarın mütevazı büyüklüğü ve tüketicilerin taleplerinin daha kolay uyum sağlayabileceği düşünülmektedir. Buna karşılık esnek üretim, insan kaynakları, hızlı ulaşım, iletişim, altyapı gereksinimi yönünden daha titizdir. Bu gereksinimler gelişmekte olan ülkeleri zorlayacaktır. İnsan kaynaklarının geliştirilmesi (ekip çalışması, devamlı meslek eğitimi) ve altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi (uzun vadeli tutarlı bir politikanın belirlenip uygulanması) ekonomik engellerle karşılaşacaktır. Kısaca, gelişmekte olan ülkelerin çoğunluğunun ve dolayısıyla dünya nüfusunun çok büyük bir kısmının küreselleşmesinin sağladığı büyüme dinamikleri tarafından dışlanma olasılığı, bugün dünden daha güçlü bir gerçektir (Kaya, 1996).

Bu durumda, daha önceki dönemden farklı olarak, küreselleşmede mekan boyutunun öne çıkması ve küreselleşmede başarıyı yerel koşullara bağlayan yeni yaklaşımların ülkenin karşılaştırmalı üstünlüğü yerine ve kent düzeyine inen rekabet gücünü esas alması nedeniyle gelişmekte olan ülke metropollerinin ve özelde İstanbul'un küreselleşmesinin yarattığı dinamiklerden alacağı payı gündeme getirmektedir (Kaya, 1996).

2.3. Uluslararası Ekonomi

Peter F. Drucker'e göre bugün herkes "Dünya Ekonomisi"nden söz ediyor. Dünya ekonomisinin yeni bir gerçeklik olduğu kesindir. Ancak bu terimi kullanan çoğu kimsenin - işadamlarının, iktisatçıların, politikacıların - kastettiğinden oldukça farklı bir şeydir. Dünya ekonomisinin başlıca özellikleri, başlıca zorlayıcı yönleri, getirdiği başlıca olanaklardan bazıları şunlardır (Cengiz, 1995).

Yetmişli yılların başlarında ya da ortalarında dünya ekonomisi –OPEC'le ve Başkan Nixon'un doları "dalgalandırma"sıyla, uluslararası olmaktan çıkıp, uluslararası hale

geldi. Ulusal devletlerin iç ekonomileri büyük ölçüde kontrol eden uluslararası ekonomi egemen duruma geçmiştir.

Uluslararası ekonomiyi biçimlendiren başlıca olgu, mal ve hizmet ticaretindeki yoğun para akışıdır. Bu para akışlarının kendilerine özgü bir dinamizmi vardır. Egemen ulusal devletlerin para ve maliye politikaları, giderek daha büyük oranda, uluslararası para ve sermaye piyasalarındaki olayları etkin bir yolla biçimlendirmek yerine onlara tepki vermektedirler.

Uluslararası ekonomide geleneksel “üretim faktörleri” olan toprak ve emek, giderek daha büyük bir oranda, ikincil duruma düşmektedirler. Uluslararası bir nitelik kazandığı ve herkesçe elde edilebilir hale geldiği için, artık para da dünya piyasasında tek bir ülkeye rekabet avantajı sağlayacak bir üretim faktörü olmaktan çıkmıştır. Döviz kurları ancak kısa süreler içinde önem taşımaktadır. Yönetim, üretimin belirleyici faktörü olma niteliğini kazanmıştır. Rekabet alanında bulunulan noktanın değerlendirilmesi, yönetimi temel almasıdır.

Uluslararası ekonomideki amaç “kar maksimizasyonu” değildir, “pazar maksimizasyonu”dur. Ticaret de, giderek daha büyük bir oranda, yatırımı izlemektedir. Aslında, ticaret yatırımın bir işlevi haline gelmektedir.

Ekonomi kuramı hala egemen ulusal devletin tek birim, ya da hiç olmazsa, en ağırlıklı birim olduğunu ve yalnız bu birimin etkili ekonomi politikaları oluşturabileceğini varsaymaktadır. Oysa uluslararası ekonomide, aslında bu tür dört birim bulunmaktadır. Ulusal devlet bu birimlerden biridir; tek tek ülkeler özellikle de büyük, gelişmiş ülkeler önem taşımaktadır. Ancak karar oluşturma yetkisi giderek ikinci bir birime, bölgeye doğru kaymaktadır. Avrupa Ekonomik Topluluğu; Kuzey Amerika ve belki de ileride Japonya'nın çevresinde gruplaşacak bir Uzak Doğu Bölgesi. Üçüncü olarak, para, kredi ve yatırım akışlarıyla oluşan gerçek ve neredeyse özerk bir dünya ekonomisi vardır. Bunu düzenleyen de artık ulusal sınırlar tanımayan enformasyondur. Son olarak da, mutlaka büyük işletmeler olması gerekmeyen uluslararası teşebbüsler vardır ki, bunlar gelişmiş dünyanın bütününü bir pazar, daha doğrusu, mal ve hizmet üretimi ve satışı yapılabilecek tek bir “yer” olarak görmektedir.

Ekonomi politikası, giderek daha büyük bir oranda, “serbest ticaret” ya da “korumacılık” değil, bölgeler arasındaki “karşılıklık” anlamına gelmektedir. Daha da yeni olan bir uluslararası ekoloji söz konusudur. Çevre de artık para gibi, enformasyon gibi, ulusal sınırlar tanımamaktadır. Çevreyle ilgili çok önemli ihtiyaçlar; sözgelimi, atmosferin ve dünya ormanlarının korunması, ulusal düzeydeki eylemler ve ulusal yasalarla karşılanmaz. Bu sorunlar için uluslararası düzeyde uygulanacak uluslararası politikalar gerekmektedir.

Son olarak; uluslararası dünya ekonomisi bir gerçeklik olduğu halde, kendisi için gerekli olan kurumlardan hala yoksundur. Drucker, bu ekonomi için en gerekçil olan şeyin de uluslararası hukuk olduğunu söylemektedir (Cengiz, 1995).

2.4. Çok Uluslulaşma

Çokuluslu şirketler, anavatan dışında en az bir uzantıya sahip olan kuruluşlardır. Bunlar dünya ekonomisinin odak noktalarıdır. Çokuluslu şirketler, birçok kategoriye ayrılır :

Bunların ilki, ticari şirketlerdir. Bu durumda ya yurtdışında yavru şirket kuran firma aslında ticaret firmasıdır, ya da yurtdışında yavru ticaret şirketi kuran bir sanayi grubu söz konusudur. Bütün dünyada bir iletişim ağı kuran ve böylece Japon sanayi firmalarının ihracat alanındaki faaliyetlerine katkıda bulunan büyük Japon ticaret şirketleri, birinci duruma örnek gösterilebilir . Giderlerini, ulusal alanlardan daha büyük bir alan olmadan karlı duruma getirmek olanaksızdır. Yurtdışında ticari ağ kurmuş bir firma, üretiminin ihraç edilen bölümünü arttırdıkça, anavatan dışında ve pazarlama alanında üretim yaptığı daha kazançlı çıkar. Bu durumda “ara istasyon” türünde yavru üretim şirketleri kurmaya başlar. Bu türde çok sayıda yavru sanayi şirketi kurulduğunda, firmanın global stratejisi değişmeye başlar : firma her ülkenin olanaklarını hesaba katarak, üretimini ülke aşırı bir ölçekte planlayabilme durumuna ulaşır. Yavru şirketler de aynı ölçüde, bütünleşmiş bir üretim için gerekli atölyeler durumuna gelir. Örneğin, otomobil sektöründe parçalardan biri bir ülkede, bir diğeri ikinci ülkede, bir başkası üçüncü ülkede üretilmekte ve tamamı dördüncü bir ülkede monte edilmektedir (Cengiz, 1995).

Sanayide çok uluslulaşmanın genelleşmesiyle aynı dönemde farklı kategoriden işletmeler de aynı olguyu yaşıyordu: bankalar ve hizmet şirketleri, müşterilerini izlemek için harekete geçti. Çokuluslulaşma kural haline geldi ve bütün üretim faktörleri (sermaye, insanlar -en azından kadrolar ve bazı çalışanlar - teknolojiler) harekete geçti. Uluslararası ekonominin temelini oluşturan sermayenin hareketsizliği varsayımı (toprak haricinde) geçerliliğini kaybetti. Bundan böyle ekonomik olayları dünya ölçeğinde ele almak gerekmektedir (Cengiz, 1995).

2.5. Çokuluslu Bir Alanın Oluşması

Çokuluslu alan, dünyanın tamamını kapsamaz. Ama çokuluslu şirketler örümcek ağlarını andıran örgütlenme yapılarını kurdukları yerlerde egemen kutuplar oluşturur. Ulusal çerçeve iki yönden aşılmıştır. Bir yandan ulusal ekonomik etkinlik yerel olmaktan çıkıp yurtdışına yönelmekte, öte yandan ulusal alan, yabancı kökenli etkinliklere sahne olmaktadır. Bu durumda ulusal ekonomi alanında yabancı firmalar, yabancı ülkelerde yerleşmiş ama ulusal bir ağa da sahip ulusal firmalar ve son olarak yerel kalmış ulusal bir sektör bir arada yaşar. Çokuluslulaşmış şirketlerden oluşan iki kategori, ulusal alanla örtüşen, onu aşp geçen ve ekonomik dokunun geri kalan bölümüne göre özerkleşme tehdidi yaratan çokuluslu bir alan oluşturmuştur (Cengiz, 1995).

1980'li yılların sonunda, firmaların ve bankaların çok uluslulaşmasıyla oluşan "Çokuluslu Alan"ın sınırları artık belirmişti. Çokuluslu şirketlerin oluşturduğu üst üste binmiş örümcek ağlarını andıran yatırımlar şebekesi, sanayileşmiş ülkelerin ulusal ekonomi alanlarının toplamına eşit hale gelmişti. Çokuluslu şirketlerin anavatanları veya yerleştikleri ülkeler, Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya'dadır. Bu üç egemen kutba yeni sanayileşmiş ülkeler, Avrupa'daki eski sosyalist ülkeler ve Çin de eklenebilir. Sonuçta, uluslararası ekonominin inceleme konusu olan çokuluslu alan, dünyanın tamamı değildir ve sadece dünyanın egemen kutbunu oluşturmaktadır (Cengiz, 1995).

Çokuluslu alanın gelişmesini, teknolojik baskı ve verimlilik baskısı zorlamaktadır; bu alan, bunalımda ifadesini bulan verimlilik sınırları engelini en iyi aşan ekonomik

güçlerin geliştiği yerdir. Sanayileşmiş ülkelerin, çokuluslu alanı kendi aralarında oluşturacak kadar iyi silahlanmış ülkeler olmalarının nedeni budur (Cengiz, 1995).

Ne var ki ekonomik bunalımlar iktisadi hiyerarşileri alt üst etmektedir. Çokuluslulaşma baskısı, sanayileşmiş ülkelerde bile iktisadi potansiyelleri değişikliğe uğratmaktadır. Böylece yalnızca İngiltere’de değil, Amerika Birleşik Devletleri’nde ve diğer birçok ülkede de ekonomilerin çarpıldığı görülmektedir. Güney Kore, Brezilya gibi yeni sanayileşmiş buna karşılık büyük teknolojilerin kozlarını oynayan ülkeler, dinamizmleri sayesinde çokuluslu alanla bütünleşmektedir (Cengiz, 1995).

Son olarak Avrupa’daki eski sosyalist ülkeler ve Çin Halk Cumhuriyeti, gelişme hızına ayak uydurabilmek için, ülkelerine yatırım yapmalarını sağlamak amacıyla yabancı sanayi ve bankacılık temsilcilerini ağırlamaktadır. Bu ülkeler, şimdilik, ticari yanı ağır basan çokuluslu şirketler kurarak, bir çokuluslaşma stratejisi geliştirmektedir (Cengiz, 1995).

2.6. Tek Bir Dünya Pazarı

Sanayileşmiş ülkelerin 1945-1970 arasındaki hızlı ekonomik büyümesi, büyük ölçüde Amerikan üretim ve tüketim modelinden esinlenmiş olmakla birlikte, daha çok ulusal temeller üzerinde ve ulusal tüketicilere yönelik olarak gerçekleşti. Ulusal pazarlar, üretimi karlı duruma getirmeye yetecek kadar genişti. Ama teknolojiler karmaşılaştıkça daha büyük yatırımlar dolayısıyla daha geniş pazarlar gerekti ve şirketler ihracata yönelmek zorunda kaldı. Yurtdışına yönelik üretimin payı iyice arttığında, üretici şirketin ürünlerini pazarladığı ülkede yatırım yapması daha karlı gelebilir. (Toyotosa gibi); o andan sonra şirket çokuluslaşma aşamasına girer. Bu ilke uyarınca, ülkeler arasında karşılıklı yatırımlar yapan şirketler ve bankalarca, 1970-1980 döneminde ulus-devletlerin sınırlarını aşan birleşmiş bir ekonomik alan oluşturuldu (Cengiz, 1995).

Geleneksel şirket örgütlenmesinin çokuluslu şirketlerin ve bankaların dinamizminin gerisinde kaldığı bu uluslar-ötesi pazarda, artık Amerikan modeli örnek alınmamaktadır; Örneğin, üretimde robotlaşmanın çıkış noktası Japonya ve

Almanya'dır, tüketimde ise, her ne kadar fast food'un temeli ABD'deki uygulamalara dayansa da, walkman'ın kaynağı Japonya'dır (Cengiz, 1995).

Dünya ekonomik alanını birleştiren bağlar, öncelikle sanayi ve banka sermayeleri, ikinci olarak üretim standartlarıdır. Yeni teknolojilere yatırım yapmış sanayi şirketlerinin başarısı veya başarısızlığı, bu malların çeşitli ülkelerde benimsenmesine bağlıdır. Bu yüzden, dünya pazarında tek bir standardın kabul edilmesi, şirketlerin ortak çıkarıdır. Mali alanda, dünya pazarının belki mal piyasasından bile daha büyük bir hızla birleşmesinin nedeni, haberleşme ve iletişim teknolojilerindeki büyük gelişmedir (Cengiz, 1995).



3. KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE KENTLER.

Modern dünyada tüm faaliyetler şehirlerde meydana gelmekte, buna bağlı olarak şehirler değişmekte ve gelişmektedir. İşyerlerinde ileri teknolojinin kullanılmaya başlanması ve üretimden hizmet endüstrisine geçiş nedeniyle işgücündeki temel değişim, yeni kent sistemini ortaya çıkarmaktadır. Böylece globalleşen dünyada sermaye, belirli kentlerde yoğunlaşmaktadır. Dünya çapında ekonomik faaliyetlerin organize edilmesinde önemli rol oynayan bu şehirlere “Dünya Kenti” (World City) adı verilmiştir (Çakır,1999).

Global ekonomideki yapısal değişiklikler, dünya çapındaki kentlerin yeniden düzenlenmesine neden olmuştur. Pek çok kentin fiziksel yapısı, çeşitli girişimlerin ve konut bölgelerinin alansal olarak yeniden dağılımına bağlı olarak şekillenmiştir. Değişen ekonomik şartlara uyum sağlamada bazı bölgeler ve kentler, yeni buluşlar ve yatırımlar açısından başarı göstererek, ülkelerden daha esnek olduklarını kanıtlamışlardır. Çokuluslu ortaklıkların yer aldığı ve dünya ekonomisinin kontrolünde büyük ve devamlı artan bir paya sahip olan bu belirli kentler, “global kentler” ya da “dünya kentleri” olarak adlandırılırlar. Bu alanlar, giderek bütünleşen ekonominin yetki ve kontrol noktaları olarak yer almaktadırlar (Çakır,1999).

Bu kentlere, ilk olarak 1915’de Patrick Geddes dünya kenti adını vermiştir. 1920’lerde Londra, Paris, Viyana ve Berlin gibi büyük şehirleri tanımlamak amacıyla kullanılmıştır. Dünya kenti teriminin ilk güncel kullanımı ise Peter Hall’un “The World Cities”(1966) adlı kitabında olmuştur. Bu kitapta dünya kentinin tanımı yapılmış, gelişim ve problemlerinden, büyük metropoliten bölgelerin gelecekleri için uygulamaları gereken plan sürecinden bahsedilmiştir. Dünya kentleri konusunda araştırmalar yapan bir diğer kişi olan John Friedmann, yaptığı çalışmalarla, zaman içinde dünya kentlerinin değişiminden söz etmiştir. Aralıklı olarak yapılan bu değerlendirmeler, gelişimi görmek açısından yararlı olmaktadır. Ayrıca makaleleri,

bu konuda çalışma yapan diğer kişiler tarafından da referans olarak gösterilmektedir (Çakır,1999).

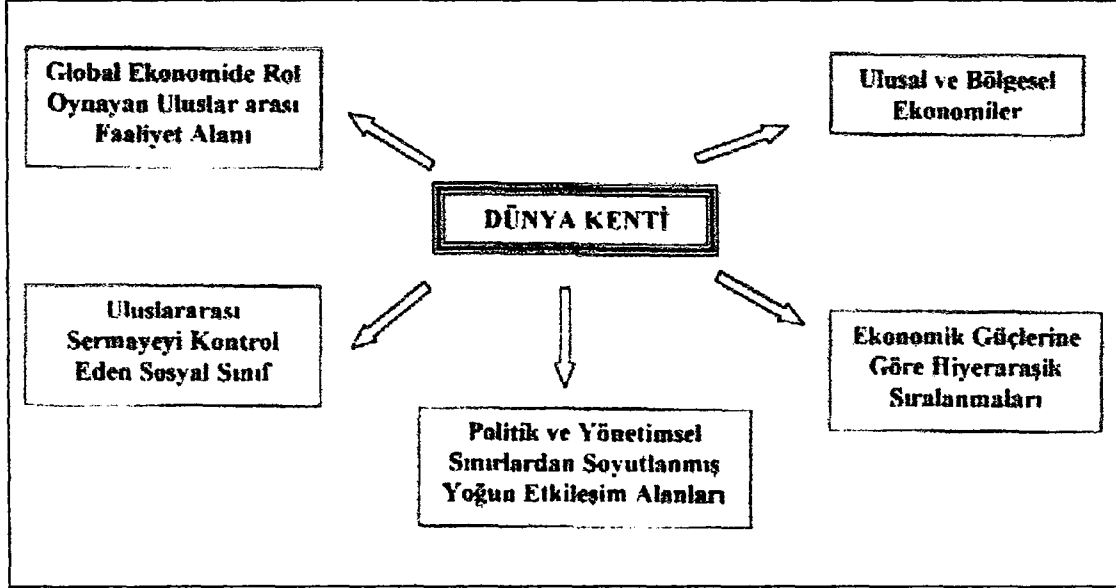
Dünya kentleri, politik gücün olduğu merkezlerdir. Ulusal ve uluslararası otoritelerin bulunduğu alanlardır. Ticaret birlikleri, çeşitli ekonomik federasyonlar, başlıca endüstrilerin yönetim merkezleri yer alır. İthalat ve ihracatın yapıldığı büyük limanlar, gelişmiş karayolu ve demiryolu sistemleri, uluslararası havaalanları vardır. Ülkenin finans ve bankacılık faaliyetlerinin yönetim merkezleridir. Merkez bankaları, ticaret bankalarının yönetim birimleri, büyük sigorta acenteleri bulunur (Hall,1966).

Global kentler olarak da adlandırılan bu kentlerde tam donanımlı hastaneler, tıbbi araştırma merkezleri yer alır. Tanınmış üniversiteler, bilimsel araştırmalar yapan ve yeni teknolojileri öğreten enstitüler, güzel sanat akademileri olduğu için öğrenciler ve öğretim üyeleri tarafından tercih edilirler. Zengin ulusal kütüphaneler ve müzeler de vardır. Bu kentlerde kitap, gazete ve periyodik dergilerin yayıncıları, gazeteciler, yazarlar ve köşe yazarları bulunmaktadır. Büyük ulusal radyo ve televizyonların merkezleri olmuşlardır. Tüm bunlar dünya kentlerini, bilginin toplandığı ve yayıldığı yerler haline getirmiştir (Hall,1966).

Dünya kentleri sadece yoğun nüfusun toplandığı alanlar değildir, aynı zamanda bu nüfusun önemli bir kısmını zenginler oluşturmaktadır. Bu nedenle lüks mağazaları, büyük alışveriş merkezleri ile her türlü talebe cevap verirler. Dünya kentlerindeki diğer bir temel faaliyet alanı, kültür ve eğlence endüstrisidir. Opera binaları, tiyatrolar, konser salonları, lüks restoranlar, sinemalar, gece klüpleri, çeşitli damak zevklerine hitap eden yeme-içme yerleri bulunmaktadır. Bunlar, zaman içinde değişen eğlence anlayışına göre kendilerini yenilerler. Dünya kentleri için değişmeyen tek özellik, her zaman sürececek olan ekonomik güçleridir. Gelişmiş ülkelerin ekonomileri daha karmaşıktır. Çeşitli endüstriler ve ticaret; yeteneğe, tasarıma, moda, satın alacak olan kişilerin özel ihtiyaçlarına bağlıdır. Yeni mallar üretildikçe, giderek daha fazla insan tasarım, finans ve üretim planlamada, ürünlerin etkilerinin ülke ve dünya çapına yayılarak satılmaları gibi alanlarda çalışmaya başlar. Ortaya çıkan bu eğilim, dünya kentlerinde beyaz yakalı mesleklerin daha hızlı gelişmesine neden olur. Dünya kentlerinin tüm bu genel karakteristik özellikleri, ilk olarak Hall (1966) tarafından belirlenmiştir.

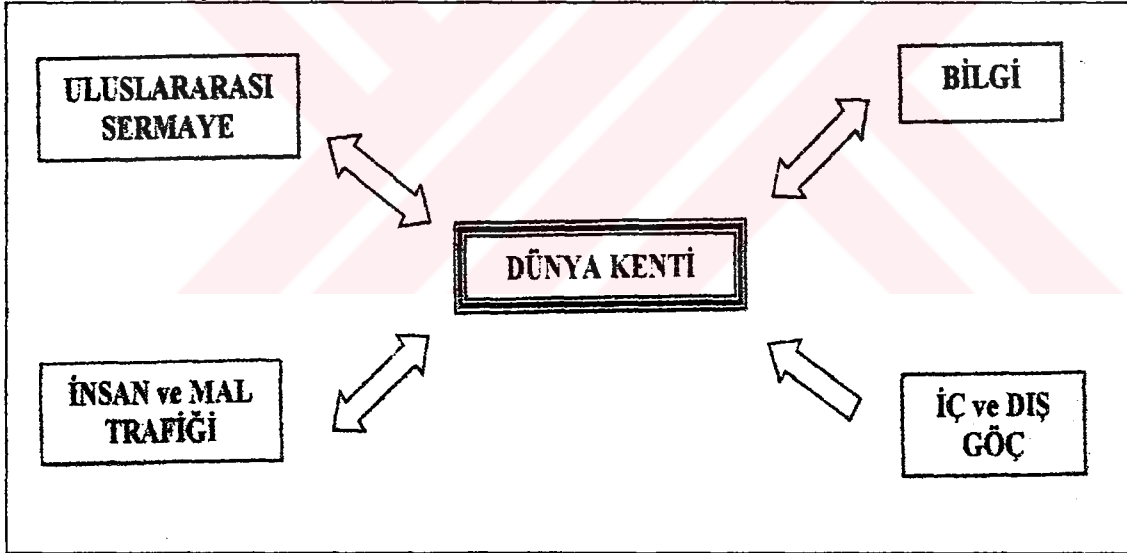
Dünya Kentlerinin Ortak Özellikleri ve Dünya Kentlerine Yönelik Akımlar Şekil 3.1 ve Şekil 3.2’de gösterilmiştir.

Şekil 3.1: Dünya Kentlerinin Ortak Özellikleri



Kaynak: Çakır, 1999

Şekil 3.2: Dünya Kentlerine Yönelik Akımlar



Kaynak: Çakır, 1999

Kentler ve küresel süreç arasındaki etkileşimin sosyo-kültürel ve ekonomik boyutlardaki analizi için yeni perspektiflerin kurulması zorunludur. Bu konuda bir çaba Friedmann tarafından geliştirilen dünya kenti kavramı ile ilişkilidir. Friedmann dünya kenti hipotezini şu şekilde formüle etmiştir:

Kentin dünya ekonomisine eklemlenme biçimi ve bu süreçteki mekansal fonksiyonlar kentte oluşan yapısal değişiklikleri etkilememektedir. Küresel

sermayeyi çekebilecek altyapıya sahip olan kentler giderek dünya kent hiyerarşisinde yerlerini alacaklardır (Aslanoğlu, 1998).

1. Dünya kentlerinin küresel kontrol fonksiyonları, kentin yapısında etkin bir biçimde yansıtılırlar,
2. Dünya kentleri gerek iç göç, gerek uluslararası göç konusunda odak noktaları olarak ön plana çıkmaktadır,
3. Dünya kenti mekansal kutuplaşma, sosyal sınıf kutuplaşması gibi sanayi kapitalizminin çelişkilerine sahne olmaktadır,
4. Dünya kenti devletin mali kapasitesinin üzerinde sosyal maliyetler yaratmaktadır.

Küreselleşme süreçleri tüm dünyayı etkilemektedir. Burada bazı yerler öne çıkmakta, bazıları önemini kaybetmektedir. Değişimin tüm boyutları dünya yüzeyinde yaşanmaktadır. Bu çerçevede görülen mekansal sınırların aşılmasıdır. İletişim, bilişim teknolojileri, sermayenin hareketliliği, yerleri farklılaştırmıştır. Yerleri farklılaştırırken sadece ulus devlet içindeki kentleri farklılaştırmamış, kentler içindeki yerleri de farklılaştırmıştır. Küreselleşme teorileri tartışılırken üzerinde en çok durulan nokta, küresel süreçler ve etkiledikleri yerelliklerdir. Artık kentsel mekan tanımlanırken yaşanan çelişki kır-kent çelişkisi olmaktan çıkmıştır. Diğer bir deyişle kent tanımlanırken bir diğer dikotomiye, kıra ihtiyaç duyulmamaktadır. Kentler içinde farklılıklara, parçalanmalara yer veren, kimlik farklılaşmalarına atıfta bulunan analizler geliştirilmektedir. Bu çerçevede, küreselleşme sürecinde farklılaşmanın yerler olduğu dikkate alındığında, dünya kenti kavramı ile kentlerde gözlenen değişimi anlamlandırmak mümkün görünmemektedir (Aslanoğlu, 1998).

Küreselleşme süreçlerinin etkilediği bir açı ile New York ve Londra'nın mekansal yapı özelliklerine bakıldığında, iki kentin de bir güç peyzajı ile çevresinde saçaklanan alt sınıf yerleşmeleri arasında esnediğini söylemek mümkündür. Burada güç odaklanmasının mekanı etkilemesi olarak kendini gösteren gelişmelerin kent merkezinde yer alması ilginçtir. Kentsel elitin tekrar merkeze dönüşü etkisini üst gelir grubu konutlarıyla birlikte, finansal merkezin oluşmasında göstermektedir. New York'da Battery Park City ile Londra'da Docklands'ın oluşumu bu açıdan ilginç

örneklerdir. Battery Park City, New York Manhattan’da gemicilik ve sanayi işlevlerinin önemini yitirmesi ve başka yerlere taşınması sonucu yenilenmeyi bekleyen bir kıyı alanında oluşturulmuştur. Dünya finans merkezi, açık alan, alışveriş birimleri ile konutlardan oluşan kompleks, Hürriyet anıtının tacından esinlenilmiş kulesi, liman kenti geçmişini anımsatan iskelesi boyunca çakılmış kazıkları ile New York’un silüetini canlandırıp güçlendirmektedir. Ancak diğer taraftan yüksek konut fiyatları tümü beyaz müşterileriyle kentin geri kalan bölümlerini tehdit eden evsizlik, işsizlik, suçluluk, çöp gibi kaos dalgalarını kıyıda tutacak umutsuz bir kale izlenimi vermektedir (Aslanoğlu, 1998).

Konumuz açısından belirleyici olan nokta finans kapital gündelik hayat üzerindeki etkisinin çeşitli katmanlar aracılığı ile gerçekleşmesidir. Oysa ki bugün dünya ekonomisinin karşı karşıya geldiği “yüzen finans” gerçeği, telekomünikasyon ve bilişim teknolojilerinde ortaya çıkan değişikliklerle birleşerek günlük hayatı doğrudan etkilemeye başlamıştır. Küreselleşme süreçlerinin etkilenmesine örnek olarak alınabilecek bir diğer kent ise Tokyo’dur. Tokyo tarihsel ve yerel koşulların farklılığı doğrultusunda New York ve Londra’dan ayrı bir yapılanmaya sahip görünmektedir. Tokyo’yu diğer iki dünya kentinden ayıran önemli bir nokta gelişmiş üretim birimlerini barındırmasıdır. Tokyo’da New York’ta olduğu gibi hizmet sektöründe oluşan açığı karşılayan “sweat shop” adı verilen imalathaneler bulunmamaktadır. Ancak büyük fabrikaların yakınında on kişiden az işçinin çalıştığı üretim birimleri yer almaktadır. Farklılaşan diğer nokta ise Tokyo’da, New York ve Londra ölçeğinde sosyal sınıf kutuplaşmasının olmayışıdır (Aslanoğlu, 1998).

Londra, New York, Tokyo üzerine yapılan çok kısa bir gözlem dahi Friedmann’ın dünya kenti kavramlaştırmasıyla ifade edilemeyecek farklı yerlerin varlığını sergilemiştir. Bu durumda, bir çok kez belirtildiği gibi küreselleşme süreçleri ile etkileşim ve hangi coğrafyada bulunduğu ile belirlenmektedir. Yerlerin heterojenliği, küreselleşme süreçlerine katılımı, etkileşimi gündemdedir. Bu açıdan bir başka örnek ise Hollanda’da Randstad kentidir. Randstad bir dünya kenti olarak Hollandalı akademisyenlerin (Dileman ve Hammett, 1994; Sachar, 1994; Thrift, 1994) üzerinde önemle belirttikleri gibi sosyal sınıf kutuplaşması göstermeyişi ve kutuplaşmayı engellemek için girişilen çabalar açısından diğer dünya kentlerinden (New York, Londra) ayrılmaktadır. Randstad, New York ve Londra’da olduğu gibi

finansal merkez ve elit konutlardan oluşan bir iş merkezine sahip değildir. Çeşitli büyüklükteki iş merkezleri ve iyi planlanmış yapısı ile yaygın bir görüntü sergilemektedir (Aslanoğlu, 1998).

Bu doğrultuda küreselleşme süreçleri ve kent ile ilişkili bir söylem geliştirilecekse bunun salt dünya kenti çerçevesinde yoğunlaşması mümkün değildir. Dünya kenti söyleminin geliştirilmesi her kentin küreselleşme süreçlerine katılımı için batı tipolojilerine benzer açılımlar sergilemesi zorunluluğunu getirmektedir. Bu bir başka deyişle eşitsiz gelişmenin sürmesi demektir. Oysa ki küreselleşme süreçlerine heterojen açılardan bakış yerelliklerdeki farklılığı göstermektedir (Aslanoğlu, 1998)

3.1. Dünya Kentlerinin Sınıflandırılması

Dünya kentlerine yönelik yapılan en güncel çalışmalardan bir tanesi “Globalization and World Cities Study Group and Network” (GaWC) çalışma grubunun yaptığı dünya kentleri sınıflandırma çalışmasıdır. Buna göre ekonomik kriterler temelinde bir “Dünya Kentliliği” derecesi oluşturulmuştur ve buna göre bir sınıflama ortaya çıkmıştır (Taylor, Walker and Beaverstock, 2000). Bu sınıflamanın Dünya coğrafyası üzerindeki dağılımı Şekil 3.3’de gösterilmiştir.

The “GaWC Çalışma Grubu”nun Dünya Kentleri araştırmasında her kent, dünya kentliliği niteliklerine göre 1-12 arasında puanlandırılmıştır.

3.1.1. Alfa (Alpha) Sınıfı Dünya Kentleri

12: Londra, Paris, *New York*, Tokyo

10: Chicago, Frankfurt, Hong Kong, Los Angeles, Milano, Singapur

3.1.2. Beta Sınıfı Dünya Kentleri

9: San Francisco, Sydney, Toronto, Zürich

8: Brüksel, Madrid, Mexico City, Sao Paulo

7: Moskova, Seul

3.1.3. Gamma Sınıfı Dünya Kentleri

6: Amsterdam, Boston, Caracas, Dallas, Düsseldorf, Cenevre, Houston, Jakarta, Johannesburg, Melbourne, Osaka, Prag, Santiago, Tapei, Washington

5: Bangkok, Pekin, Montreal, Roma, Stockholm, Varşova

4: Atlanta, Barselona, Berlin, Buenos Aires, Budapeşte, Kopenhag, Hamburg, *İstanbul*, Kuala Lumpur, Manila, Miami, Minneapolis, Münih, Şangay

3.2. Dünya Kenti Olmaya Aday Kentler

3.2.1. Göreceli Yüksek Kanıtlar Gösteren Kentler

3: Atina, Aucland, Dublin, Helsinki, Lüksemburg, Lyon, Mumbai, Yeni Delhi, Philadelphia, Rio de Janerio, Tel Aviv, Viyana

3.2.2. Orta Nitelikte Kanıtlar Gösteren Kentler

2: Abu Dabi, Almayata, Birmingham, Bogota, Bratislavyaa, Brisbane, Bükreş, Kahire, Cleveland, Cologne, Detroit, Dubai, Ho Chi Minh City, Kiev, Lima, Lizbon, Manchester, Montevideo, Oslo, Rotterdam, Riyad, Seattle, Stuttgart, The Hague, Vancouver

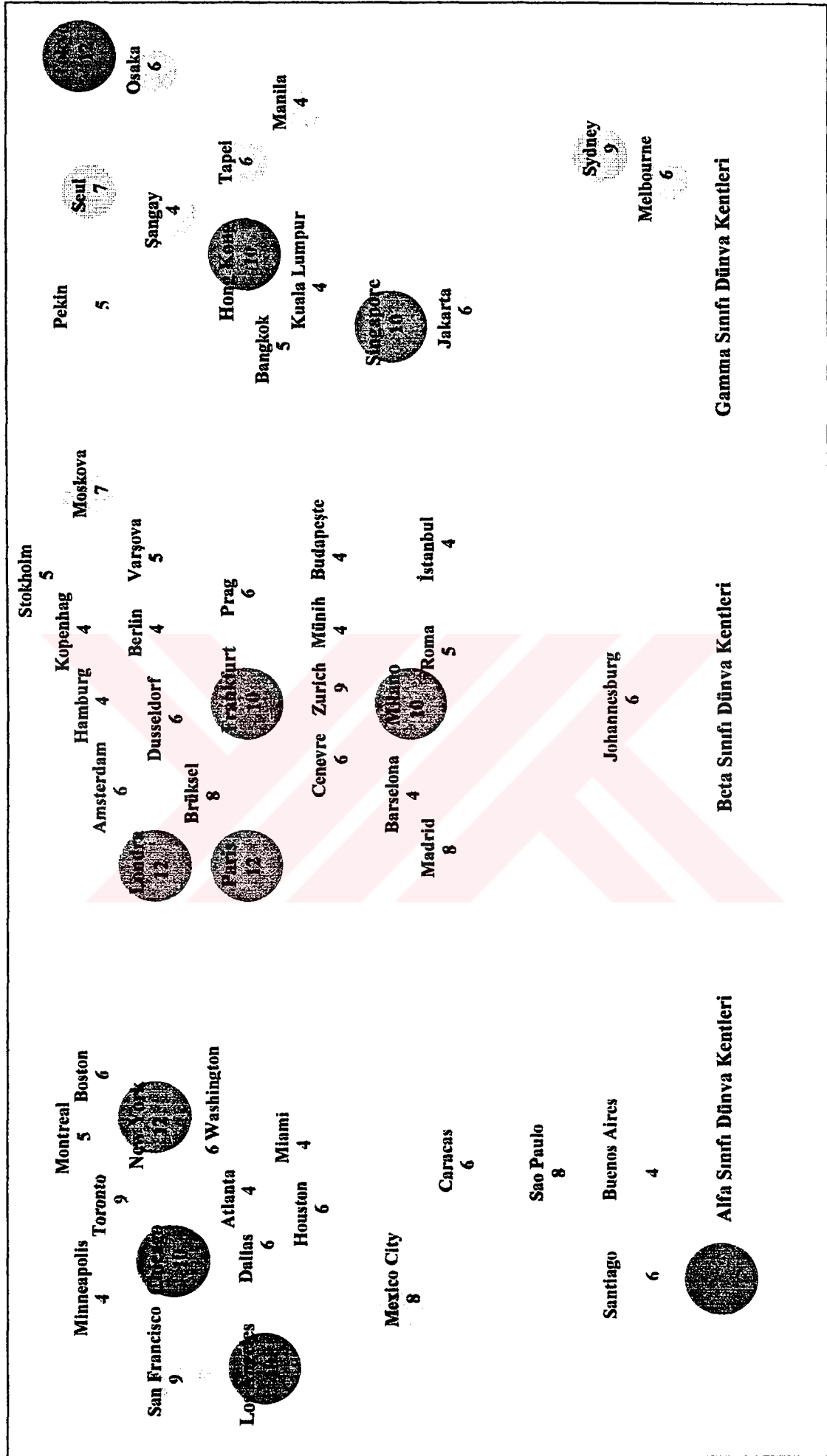
3.2.3. Düşük Düzeyde Kanıtlar Gösteren Kentler

1: Adelaide, Antwerp, Arhus, Baltimore, Bangalore, Bologna, Brazilia, Calgary, Cape Town, Colombo, Colombus, Dresden, Edinburgh, Genoa, Glasgow, Gothenburg, Guangzhou, Hanoi, Kansas City, Leeds, Lille, Marsilya, Richmond, St Petersburg, Taşkent, Tahrán, Tijuana, Turin, Utrecht, Wellington

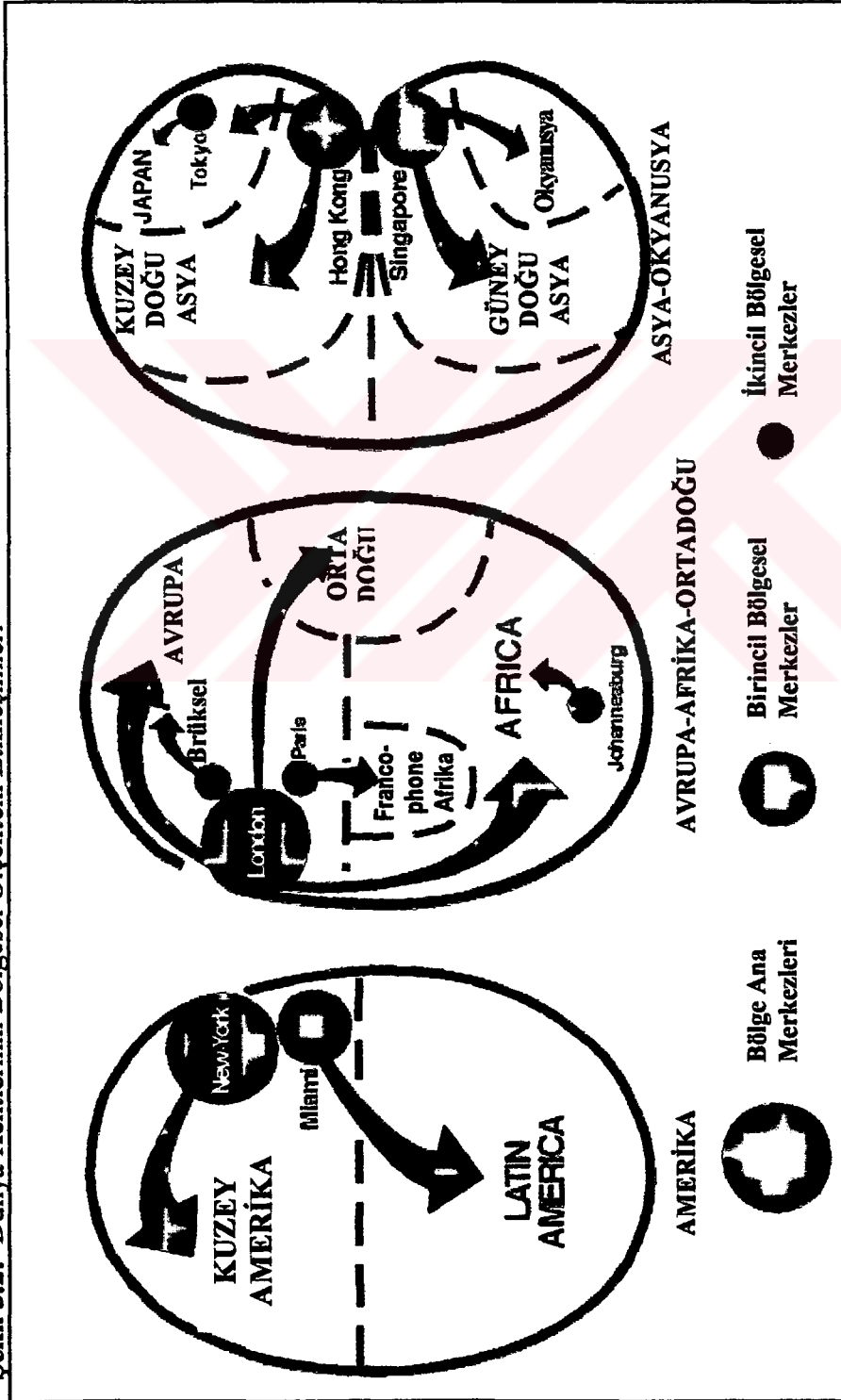
Merkezi iş alanlarını karşılaştıracığımız kentlerden New York 12 “Dünya Kentliliği Puanı” ile Londra, Paris ve Tokyo ile birlikte dünya kenti sınıflamasının zirvesinde bulunmaktadır. İstanbul ise, 4 Puan ile 3. Sınıfı olan Gamma Sınıfı Dünya Kentleri arasında yer almaktadır.

Ayrıca, küresel yeniden yapılanmada dünya kentlerinin bölgesel ölçekteki etkileşimleri Şekil 3.4’de gösterilmiştir. Buna göre dünya, 3 ana bölgeye ayrılmıştır. “Amerika Kıtası Alt Bölgesi”, “Avrupa-Afrika-Ortadoğu Alt Bölgesi” ve “Asya-Okyanusya Alt Bölgesi”. Buna göre New York, Amerika Kıtası Alt Bölgesi’nin merkez kenti özelliğindedir. Londra Avrupa-Afrika-Ortadoğu Alt Bölgesi’nin ana merkezidir. Asya ve Okyanusya Alt Bölgesinde, New York ve Londra’dan bir kademe düşük merkez olan Hong Kong ve Singapur kentleri hakim şehir niteliğindedir.

Şekil 3.1: GaWC Çalışma Grubu'nun (Globalization and World Cities Study Group and Network) Yaptığı Dünya Kenti Sınıflaması



Şekil 3.2: Dünya Kentlerinin Bölgesel Ölçekteki Etkileşimleri



Kaynak: Taylor, Walker and Beaverstock, 2000

4. NEW YORK KENTİ' NİN GENEL ÖZELLİKLERİ

New York dünyadaki en büyük kentsel aglomerasyondur. Ancak kent büyüklüğünün tanımlanması oldukça dikkat çekici bir özelliğidir. New York'un fonksiyonel kent alanı kentin dış limitlerine doğru uzanır. 1960 nüfus sayımı New York-Kuzeydoğu New Jersey Standart Birleşik Alanı (New Jersey Standart Consalidated Area) adı altında 17 ilçe tanımlamaktadır. Bu alan 10.119 km²'ye ve 14.8 milyon nüfusa sahiptir. Bölge Planlama Kurumu (Regional Plan Association) 5 ekstra ilçe daha ekleyerek New York Metropolitan Bölgeyi tanımlamaktadır. New York Metropolitan Bölgesi 17.889 km²'lik alana sahip 22 ilçe içeren ve 1960 yılında 16.1 milyon nüfusa sahip bir bölgedir (Hall, 1966).

New York Kenti (City) merkezde, diğer eski kentler 22 ilçe boyunca yayılmış, yüzlerce altşehir ve yarı kırsal topluluklarıyla New York Metropolitan Bölgesini oluşturmaktadır (Vernon 1960).

New York Metropolitan Bölgesi, Empire State Binası'nın merkezi olduğu 63 km. çapında bir alanı kapsar. A.B.D'nin en kalabalık bölgesidir. İş imkanlarının sayısı, üretimin çeşitliliği, merkezin yoğunluğu ve hükümet birimlerinin bütçeleri ve daha birçok kapsamda ülkenin en büyük kentsel alanıdır (Vernon 1960).

New York Kenti (City) 2000 Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre 8,008,278 nüfusu ile (Tablo 4.2) Amerika Birleşik Devletleri'nin kuzeydoğusunda (Harita 4.1) , New York eyaletinin güneydoğusunda (Harita 4.2) yer almaktadır. Kent Manhattan, Brooklyn, Queens, The Bronx ve Staten Island olmak üzere 5 semtten (borough) oluşmaktadır (Harita 4.3). Bu semtlerin idari bölünüşe göre ilçe adları (county) sırasıyla New York, Kings, Queens, Bronx ve Richmond şeklindedir. İlçeler kendi içinde mahalle birimlerine ayrılmıştır (Harita 4.3) (www.britannica.com).

Harita 4.1: New York Eyaleti'nin A.B.D. İçindeki Konumu



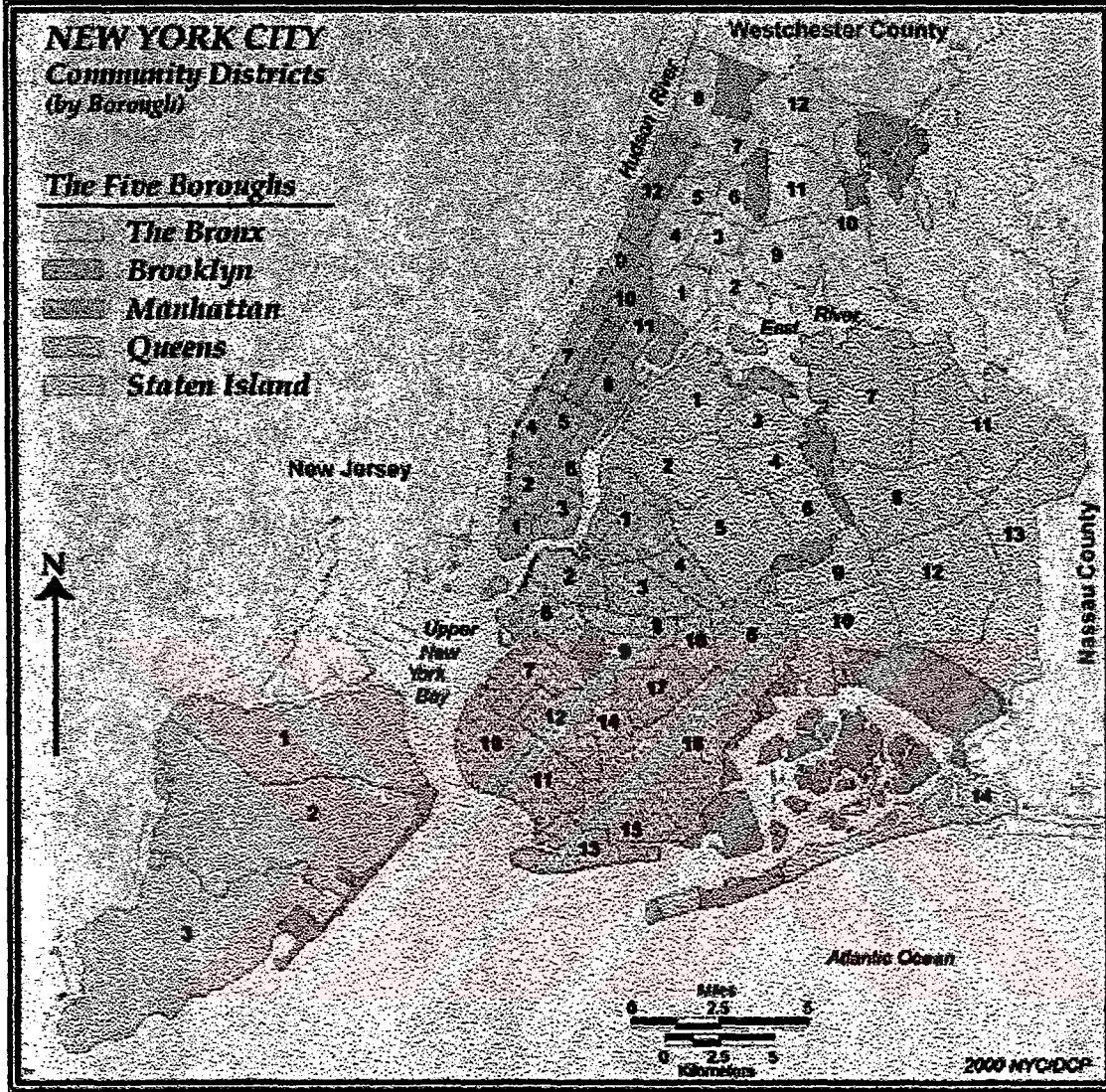
Kaynak: U.S. Census Bureau

Harita 4.2: New York Kenti'nin Eyalet İçindeki Konumu



Kaynak: <http://www.school.discovery.com>

Harita 4.3: New York Kenti'nin Semt ve Mahallelere Göre İdari Bölünüşü



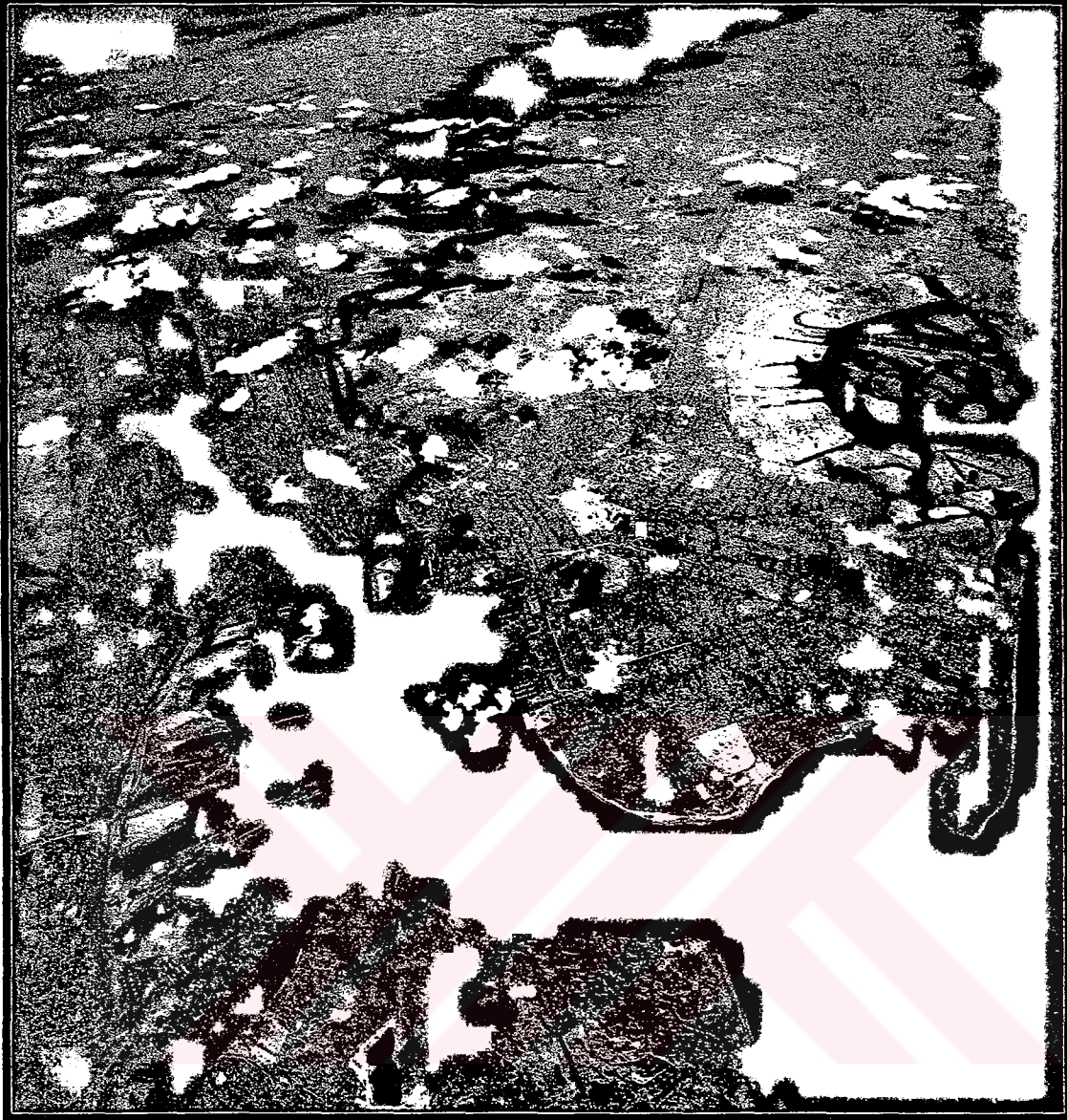
Kaynak: New York City, Department of City Planning

Tablo 4.1: New York Kenti Semtlere Göre Alan Büyüklükleri

Borough (İlçe)	Alan (m2-ha)	%
Manhattan (New York County)	42,300,000 m2 – 4230 ha	6,8
The Bronx	80,307,000 m2 – 8030,7 ha	12,8
Brooklyn	153,474,000 m2 – 15347,4 ha	24,6
Queens	189,720,000 m2 – 18972 ha	30,4
Staten Island	158,616,000 m2 – 15861,6 ha	25,4
New York Kenti Toplam	624,690,000 m2 – 62469 ha	100

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Resim 4.1: New York Kenti'nin Havadan Görünüşü



Kaynak: Canty, 1966

New York Kenti'nin Merkezi İş Alanı'nın bulunduğu Manhattan Adası, New York Kenti'nin (Resim 4.1) sadece % 6.8'lik bir bölümünü kaplar (Tablo 4.1). Bu özelliğine karşın yapı yoğunluğunun en yüksek düzeyde olduğu bölgedir (New York City, Department of City Planning, 1995).

Tablo 4.2: New York Kenti'nin 1990-2000 Nüfus Değerleri

Coğrafi Alan	1990		2000		1990-2000 Değişim	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
New York City Toplam	7,322,564	100	8,008,278	100	685,714	9,4
Bronx	1,203,789	16,4	1,332,650	16,6	128,861	10,7
Brooklyn	2,300,664	31,4	2,465,326	30,8	164,662	7,2
Manhattan	1,487,536	20,3	1,537,195	19,2	49,659	3,3
Queens	1,951,598	26,7	2,229,379	27,8	277,781	14,2
Staten Island	378,977	5,2	443,728	5,5	64,751	17,1

Kaynak: U.S Census Bureau, 2000 Census

4.1. New York'un Arazi Kullanış Yapısı

New York Kenti 821 milyon m²'lik bir alana sahiptir. Caddeler ve temel su yolları dışında yaklaşık 624 milyon m²'lik bir toprak alanına sahiptir. Semtlerin alansal dağılımları ve oranları Tablo 4.1. 'de belirtilmiştir.. 5 İlçesinde Toplam 750.00'in üzerinde bina, yaklaşık 450.000 m² inşaat alanı, üç milyona yakın konut birimi bulunmaktadır (Tablo 4.3) (New York City, Department of City Planning).

Tablo 4.3: New York Kenti'nde Fonksiyonlara Göre Arazi Kullanış Dağılımları.

Arazi Kullanış	Arsa-Alanı (m2)	Arsa Alanı (Ha)	Kat Alanı (m2)	Kat Alanı (ha)	Bina Sayısı	Konut Birim Sayısı
1-2 Ailelik Konutlar	184.420.000	18.442	89.240.000	8.924	535.000	816.000
Çok Ailelik Konutlar ve Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	85.170.000	8.517	190.380.000	19.038	175.000	2.176.000
Ticaret Alanları	29.420.000	2.942	63.390.000	6.339	31.000	*
Sanayi Alanları	56.500.000	5.650	38.560.000	3.856	22.000	*
Halka Açık Kullanım Alanları ve Resmi Kurumlar	48.850.000	4.885	41.980.000	4.198	11.000	*
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	129.860.000	12.986	*	*	*	*
Boş Alanlar	78.610.000	7.861	*	*	*	*
Diğer kullanımlar	11.860.000	1.186	*	*	*	*
New York Kenti Toplam	624.690.000	62.469	423.550.000	42.355	774.000	2.992.000

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

4.1.1. 1-2 Ailelik Konut Alanları

1-2 Ailelik konut alanları New York'un en fazla alan kaplayan arazi kullanış biçimidir. Ağırlıklı olarak Staten Island, Queens, Güney Brooklyn ile The Bronx'un doğu ve kuzey-batı bölgelerinde görülmektedir. Toplam kent alanının % 30'unu kaplar.

4.1.2. Çok Ailelik Konutlar ve Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar

Kentteki konut alanlarının 2/3'ünü çok ailelik konutlar (3 veya daha fazla aile) ve konut-ticaret karışık kullanımlar oluşturmaktadır. Bu fonksiyonlara ilişkin yoğunluk Manhattan, Queens, Brooklyn, The Bronx ve Staten Island'ın güney kıyılarında görülmektedir. Toplam Alanın %13'ünü kaplamaktadır.

4.1.3. Ticari Kullanımlar

Ticari Kullanımlar kent alanının küçük bir yüzdesini teşkil etmesine karşın yapı yoğunluğu çok yüksektir. Midtown ve Lower Manhattan bölgeleri, Downtown Brooklyn, Long Island City ve yerel ve bölgesel alışveriş merkezlerini kapsar. Bu alanlarda 1,758,000 iş imkanı mevcuttur ve kent alanının %5'ini kapsar.

4.1.4. Sanayi Alanları

Sanayi alanları Queens'in batısında, Brooklyn'in kuzeyinde, Midtown ve Lower Manhattan bölgelerinde ağırlıklı olarak yer seçmiştir. Toplam kent alanının %10'unu kaplamaktadır.

4.1.5. Halka Açık Kullanım Alanları ve Kamu Kurumları

Kurumlar ve toplum hizmetleri (okullar, hastaneler, hemşirelik okulları, müzeler,gösteri alanları, dini tesisler, polis karakolları, itfaiye binaları, mahkemeler ve hapishaneler) kent alanının yaklaşık %10'luk bir bölümünü kapsar.

4.1.6. Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları

Kamu parkları ve özel parklar, oyun alanları, doğal koruma alanları, mezarlıklar, eğlence alanları, plajlar, stadyumlar ve golf alanlarını içeren açık alanlar ve rekreasyon alanları 33,000 dönümü aşan büyüklüğüyle kentin %20'sinden fazla bir alanı kaplamaktadır.

4.1.7. Boş Alanlar

Kentteki boş alanlar toplam alanının %12'sinden fazla bir alanı oluşturmaktadır.



5. NEW YORK MERKEZİ İŞ ALANI'NIN FİZİKSEL ve SEKTÖREL NİTELİKLERİ

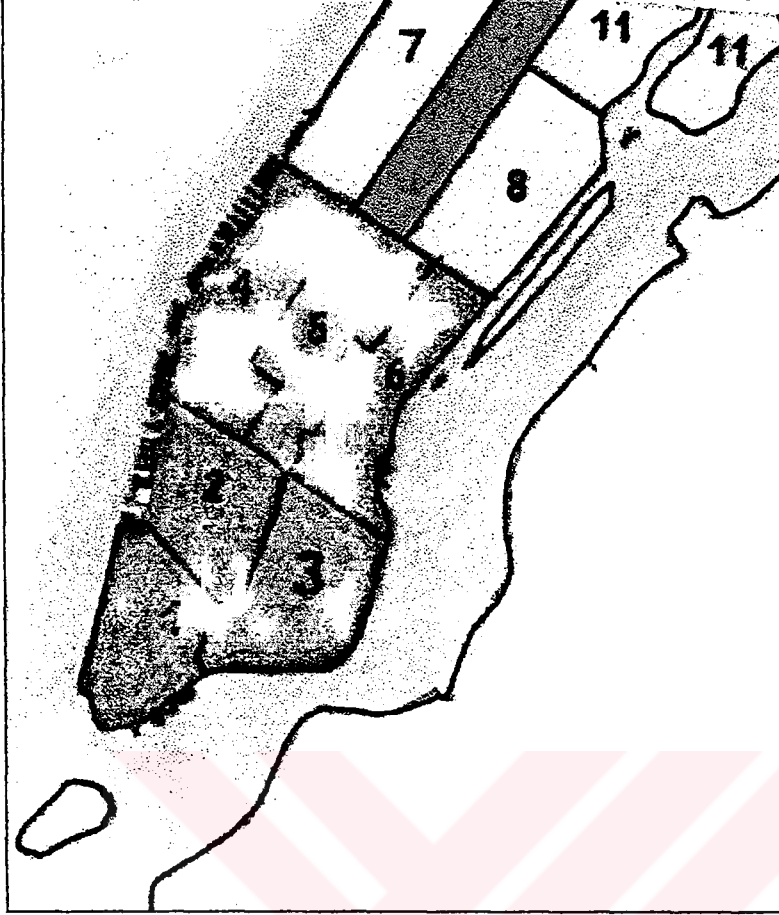
5.1. New York Merkezi İş Alanı'nın Fiziksel Nitelikleri

New York Kenti'nin Merkezi İş Alanı Manhattan Adası'nın güneyinden başlayıp (Lower Manhattan) Midtown Manhattan bölgesini de içine alarak Central Park'ın güney sınırına kadar uzanmaktadır (Harita 5.1). New York'un toplam kent alanına oranla çok küçük bir toprak alanına sahip bu bölgenin en belirgin fiziksel özelliği yapı yoğunluğunun üst düzeyde olmasıdır (New York City Department of City Planning, 1995). Manhattan 12 mahalle biriminden oluşmaktadır. Merkezi İş Alanı ilk 6 mahalleyi kapsar. Bu bölümde M.İ.A'yı içine alan mahallelerin arazi kullanım yapısını detaylandırılacaktır. Arazi kullanım lejandı Ekler-Tablo A.7'de verilmiştir.

Manhattan Adası'nın Merkezi İş Alanı'nı oluşturan ilk 6 mahallenin arazi kullanım dağılımları Ekler-Harita A.1, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6'da gösterilmiştir ve fonksiyonlara göre arsa adetlerinin ve alansal oranlarının sayısal dağılımları Ekler-Tablo A.1, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6'da gösterilmiştir.

Manhattan Adası'nın ilk 6 mahallesini kapsayan Merkezi İş Alanı'nın fonksiyonlara göre arsa adetleri ve arsa alanlarının oranlarını anlamlandırmak amacıyla Manhattan Adası'nı oluşturan 12 mahallenin fonksiyonlara göre arsa adetleri ve arsa alanlarının oranları Tablo 5.1. ve Tablo 5.2 'de verilmiştir.

Harita 5.1: Manhattan Merkezi İş Alanı



Kaynak: Vernon, 1963, Department of City Planning, 1995

Tablo 5.1: Manhattan'ın Mahallelere Göre Arazi Kullanışlarının Arsa Adetleri

Arazi Kullanış (1999)	M-1	M-2	M-3	M-4	M-5	M-6	M-7	M-8	M-9	M-10	M-11	M-12	Toplam
1-2 Ailelik Konutlar	17	396	50	97	15	209	278	865	300	272	88	194	2781
Çok Ailelik Konutlar	161	1545	1199	1378	294	1103	2992	2454	1384	2862	1127	1374	17873
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	248	1310	1543	647	348	766	681	1498	309	463	645	487	8945
Ticaret ve Ofis Alanları	556	569	525	365	1589	473	167	367	83	185	245	189	5313
Sanayi & İmalat	315	517	251	449	726	37	22	43	52	28	155	16	2611
Ulaşım	44	74	43	142	23	46	14	39	55	19	55	65	619
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	52	177	292	146	103	185	214	301	186	288	227	185	2356
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	13	19	53	14	6	23	21	10	16	27	32	25	259
Park Alanları	20	67	76	213	115	24	43	50	28	34	181	76	927
Boş Alan	70	100	319	137	48	55	57	31	111	666	730	122	2446
Toplam	1496	4774	4351	3588	3267	2921	4489	5658	2524	4844	3485	2733	44130

Kaynak: Department of City Planning, 1995

Tablo 5.2: Manhattan'ın Mahallelere Göre Arazi Kullanışların Arsa Alanlarının, Toplam Alana Oranı

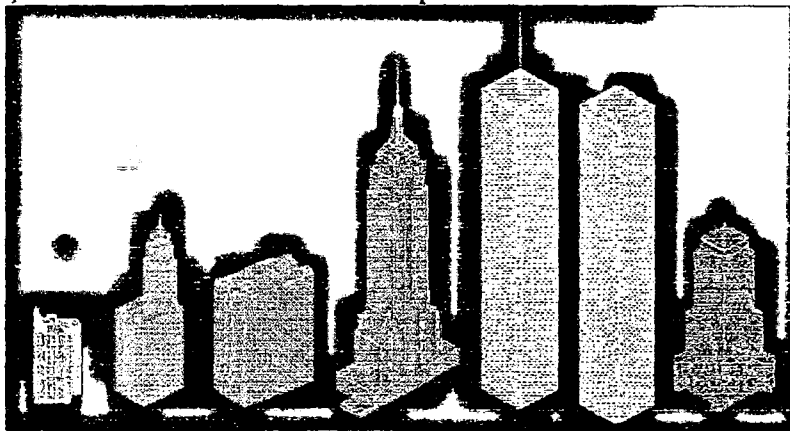
Arazi Kullanış (1999)	M-1	M-2	M-3	M-4	M-5	M-6	M-7	M-8	M-9	M-10	M-11	M-12
1-2 Ailelik Konutlar	0	3	0	1	0	1	1	4	2	2	0	1
Çok Ailelik Konutlar	4	26	36	22	6	25	39	37	29	38	19	22
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	4	16	24	9	6	29	14	31	7	18	9	9
Ticaret ve Ofis Alanları	25	13	6	12	59	15	5	4	2	5	2	3
Sanayi & İmalat	4	14	3	15	13	1	1	1	2	1	2	1
Ulaşım	7	13	2	16	2	7	5	2	4	5	1	3
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	30	8	13	11	6	16	11	15	20	13	11	9
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	4	1	9	2	2	3	14	3	17	8	46	43
Park Alanları	0	3	2	8	3	1	2	1	1	1	2	2
Boş Alan	3	3	4	40	1	1	7	0	9	7	5	8

Kaynak: Department of City Planning, 1995

Tablo 5.1 ve Tablo 5.2'deki verilere göre, koyu renkle vurgulanan merkezi iş alanının ticaret ve ofis alanlarına ilişkin verilerinin en yüksek düzeyde olduğu görülmektedir.

Sanayi sonrası ekonomik düzenin mekana yansıması olan ofis binaları değişen mimarileri artan yükseklikleri ve inşaat alanları ile çok çeşitli araştırmalara konu olmuştur. Wall Street'te 1999 yılında düzenlenen gökdelen konulu sergide zaman sürecinde yapılan yüksek binalara yönelik sınıflandırmalar sunulmuştur (Şekil 5.1) (Tablo 5.3) (www.skyscraper.org).

Şekil 5.1: Zaman Sürecinde Yapılan Yüksek Binaların Sınıflandırması



Kaynak: www.skyscraper.org

Tablo 5.3: Zaman Sürecinde Yapılan Yüksek Binaların İnşaat Alanlarına Göre Sınıflandırması

Süreç	Jumbo	Super Jumbo
1880-1900	> 250,000 ft2 (22.500 m2)	
1900-1920	> 500,000 ft2 (45.000 m2)	> 1,000,000 ft2(90.000 m2)
1920-1950	> 1,000,000 ft2 (90.000 m2)	> 2,000,000 ft2 (180.000 m2)
1950-2000	> 2,000,000 ft2 (180.000 m2)	> 4,000,000 ft2 (360.000 m2)

Kaynak: www.skyscraper.org

Şekil 5.2: Lower Manhattan'daki Yüksek Bina Tipolojileri



Kaynak: www.skyscraper.org

5.1.1. Lower Manhattan (Downtown Manhattan)

New York'un ilk gökdelenleri City Hall, Park Row ve Aşağı Broadway (Lower Broadway) bölgesinde yapılmıştır. 1880 ve 1890'larda büyük ofis binalarının büyüklüğü 9,000 – 13,500 m2 aralığında iken, Jumbolar için eşik 22,500 m2 idi. Bu sınırına o dönemde sadece 2 bina ulaşabilmiştir. (Şekil 5.2' de yeşil renkli binalar). 1900-1920 yıllarında bu standart (jumbo) 45,000 m2'ye yükselmiştir. O dönemdeki 9 jumbodan 7'si bugün varlığını sürdürmektedir ki bunlardan 2'si dönemin süper

jumbo binalarıydı. Equitable Binası 153,000 m² lik inşaat alanı ile yapım tarihi olan 1915'ten, Empire State binasının 1931 yılında tamamlanmasına kadar dünyanın en büyük ofis binası ünvanını elinde tutmuştur (www.skyscraper.org).

1920'lerdeki hızlı büyüme döneminde, Jumbolar için limit 90,000 m²'ye çıkmıştır. Bu binalardan Downtown Manhattan bölgesinde 4 tane bulunmaktaydı ve o dönemde mevcut tarihi doku arasında bu yoğunluktaki binaların yer seçmesi bir güçlük arz etmekteydi. (www.skyscraper.org)

1950'den bu tarihe, Midtown Manhattan çok hızlı ve yoğun bir gelişme göstermesine karşın, Downtown Manhattan 180,000 m²'yi aşan binaları, 7 Jumbo (Şekil 5.2'de kırmızı renkli binalar) ve 2 süper jumbo binası ile (Şekil 5.2'de turuncu renkli binalar) gelişimini sürdürmekteydi. 1960'ların sonları ve 1970'lerin başlarında dönemin en büyük binaları inşa edilmekteydi. New York'un en büyük projeleri de Downtown Manhattan bölgesinde yapılmaktaydı. (Resim 5.1.) 1967 'den 1973'e kadar, Lower Manhattan'daki yeni binaların ortalama büyüklüğü 130,320 m²'ydi, Midtown Manhattan'da bu ortalama 88,650 m² idi. Şekil 5.2 'de gri renkli binalar 1950 sonrasında yapılmış ve 90,000-180,000 m² inşaat alanına sahip binaları göstermektedir. (www.skyscraper.org)

Resim 5.1: Lower Manhattan



Kaynak: Saraçbaşı, 2001

Downtown New York, kamu sektörünün şehrin transformasyonundaki etkisini sergileyen en güzel örnektir (Resim 5.1). 1995'te belediye başkanı Giuliani, Lower Manhattan'daki zayıflayan emlak piyasasına vergi indirimleri yolu ile bütüncül bir dinamik kazandırmıştır. Plan, şirketlerin Downtown'da yer seçmeleri için birçok kolaylık sunmaktaydı. Plan ayrıca 24 saat işleyen toplumsal bir çevre oluşturmayı kolaylaştırmak için çeşitli destekler sunmuştur, ki birçokları Downtown Manhattan'ın canlandırılması için bu yaklaşımın gerekliliğine inanmaktadır. Giuliani'nin planı belirtilen eski ofis binalarını konut kullanımlarına dönüştürecek mal sahipleri için vergi indirim ve muafiyetleri içermekteydi (www.reinvestments.com).

Plan, modası geçmiş ofis binalarının çeşitli dönüşüm ve geliştirme çalışmalarında, büyük satış dalgalanmalarının yaşanmasına katkıda bulunmuştur. Tahmini 4 milyon ft²'lik bir ofis kullanım alanının konut dönüşümü için seçilmiştir. Denetim altına alınmayan daire kiralalarının ulus genelindeki en dar alana sıkışmış konut piyasasında, binaları göklere yükselttiği dönemde bu kararın alınması zamanlama açısından çok büyük önem arz eder (www.reinvestments.com).

Şekil 5.3: Midtown Manhattan'daki Yüksek Bina Tipolojileri



Kaynak: www.skyscraper.org

5.1.2. Midtown Manhattan

Midtown Manhattan 18,000,000 m²'lik ofis alanı ile Amerika'nın en büyük merkezi iş alanı bölgesidir. Bölgedeki ilk gökdelenler 1920'lerin ortalarında Grand Central Terminali çevresinde yapılmaya başlanmıştır. Dönemin jumbo binaları Chrysler, Graybar, Lincoln binası ve 230 Park Avenue'dur. Ulaşım sistemindeki gelişmeler paralelinde 243,000 m²'lik alan ile Empire State ve 234,000 m²'lik inşaat alanı ile Rockefeller Center bölgeye büyük dinamikler kazandırmıştır. 1950'den sonra, büyüklükleri 90,000-180,000 m² arasında olan yaklaşık 30 adet ofis binası yapılmıştır (Şekil 5.3'deki gri renkli binalar) ancak sadece 5 Jumbo (Şekil 5.3'deki kırmızı renkli binalar) bulunmaktadır (www.skyscraper.org).

Midtown Manhattan, sergilediği tutarlı performans ile Amerika ofis pazarının yıldızı olarak gösterilir (Resim 5.2). Midtown, Manhattan'ın kalbi konumundadır ve 24 saatlik yaşam tarzının merkezi niteliğindedir. Downtown Manhattan'daki konut sektörü, Midtown'daki müzeler, lokantalar ve eğlence merkezleri ile birleşince Midtown Manhattan'a canlı bir kent yapısı sağlamıştır. Lower Manhattan'ın aksine Midtown, New York, New Jersey ve Connecticut bölgelerindeki banliyöler ile kamu taşımacılığı ile kolay ulaşım imkanına sahiptir (www.reinvestments.com).

Resim 5.2: Midtown Manhattan



Kaynak: Saraçbaşı, 2001

Midtown Manhattan 227 milyon ft²'lik bir envanter büyüklüğüne sahiptir, ve 1997'de boşluk oranı % 8 oranındaydı. 1992'deki doruk noktasından sonraki iyileşme süreci, diğer pazar bölgeleri için göreceli olarak daha kısadır. 1996'daki finans ve hizmet sektöründeki istihdam artışı, The Chase Manhattan/Chemical Bank örneğindeki gibi birleşme eğilimlerinden doğan sonuçları kompanse edebilmiştir. Midtown Manhattan, özellikle bilgisayar teknolojisinin görsel sanatlar ve eğlence üzerinde uygulandığı haberleşme sektöründe görülmedik bir genişleme yaşamıştır. Midtown için gelecek birkaç yılda, istihdam artışı ve pozitif girdilerin artışı öngörülmektedir (www.reinvestments.com).

Birbirine komşu geniş açık bölümler giderek azalmaktadır ve kira fiyatları artmaktadır. Leasing aktivitelerinin hızlandığı bir dönemde, Amerika Ortak Altpazarı'nda (Corporate America Submarket) Grubb&Ellis'in verilerine göre "A Sınıfı" ofis kiralari 0.50\$/ft²'den yıllık 39.20 \$/ft² oranına yükselmiştir. Teşvik paketleri azalmaya uğramıştır, böylece kira değerlerini zorlayıcı etkiler önemli yükselişler doğurmuşlardır. A Sınıfı ofis kiralari, oranların 49 \$/ft² olduğu düzeylerde bile Midtown'daki yüksek maliyetli yapılaşmayı destekleyecek düzeyde değildir. Birçok proje kamu-özel sektör finansmanı çerçevesinde tartışılmıştır (www.reinvestments.com).

5.1.3. Manhattan'ın "Yoğun Gelişim" Politikası

Manhattan bulunduğu bölge için post-endüstriyel yapının kalbidir. Ofisler, beyaz-yakalı işgücü, profesyonel hizmetler ve prestij konutlar günümüze kadar artan bir yoğunlukla bu bölgede yer seçmiştir. Günümüzde bu yoğun gelişme neticesinde Manhattan Merkezi İş Alanında boş alanlar çok az sayıdadır. 1970'lerin ortalarından bu yana politikacılar ve plancılar bu yoğun gelişimi teşvik etmişler ve gelişme yönünü batı yakasına doğru yöneltmişlerdir. Bu stratejiye yönelik birçok özellikten bahsedebiliriz: (Savitch, 1987)

- Katalitik yatırımları batı yakasındaki stratejik noktalara kanallere etmek,
- Bu yatırımları komşu bölge gelişimleri ile bütünleştirmek,

- Zoning çalışmalarını daha liberal hale getirmek veya vergi kolaylıkları sağlayıcı politikaları teşvik etmek.

Bu gelişme stratejisine entegre 4 temel proje bulunmaktadır:(Şekil. 5.4)

- Battery Park'ın oluşturulması,
- Midtown Zoning politikasının hayata geçirilmesi,
- Times Square'in yeniden yapılandırılması, ve
- Manhattan'ın batı yakasında ana arter oluşturulması.

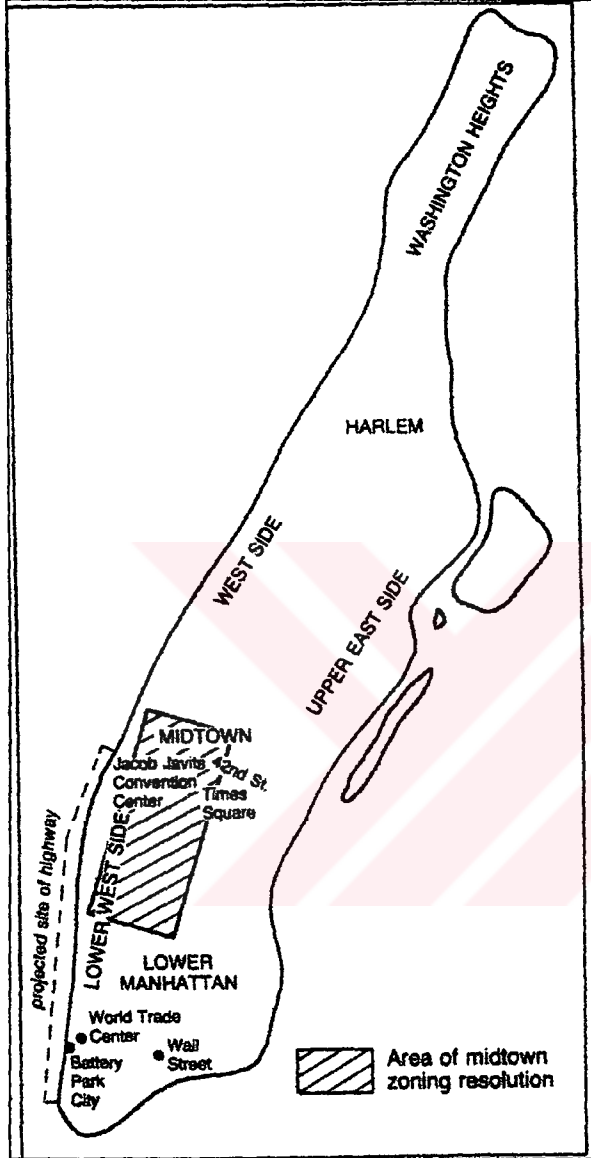
Battery Park Projesi, adanın güney batı ucunda 92 dönümlük bir alanın doldurulması ile oluşturulmuştur. Dolgu alanı Dünya Ticaret Merkezi'nin yanında bulunmaktadır, böylece milyar dolarlık Battery Park yatırımı sermaye ve insan potansiyeline yönelik tamamlayıcı bir unsur olmuştur (Savitch, 1987).

Katalitik yatırım baskısını desteklemek için 1982 Midtown Zoning Planlama Kararları benimsenmiştir. Teknik olarak bu kararlar Midtown Manhattan için stabilizasyon, koruma ve gelişme bölgeleri belirlemiştir. Aslında stabilizasyon ve koruma için çok uygun alanlar yoktur. Bu bağlamda bu kararların temel amacının batı yakasına doğru gelişim üzerine yoğunlaştığı açıktır, ki Kent Planlama Komisyonunun raporunda bu amaç şu ifadeler ile belirtilmiştir: “Genel gelişme stratejisi yoğun, prestijli ve yüksek değerdeki doğu yakası ofis bölgesindeki gelişmeyi boş alanların bulunduğu, gelişme imkanlarının fazla olduğu, tıkanıklık ve trafik yoğunluğunun az olduğu batı ve güney bölgelerine doğru kanalizasyon ve böylece Midtown bölgesinde öngörülen yoğunluğu sağlamış olmaktadır.” Bu kapsamda komisyon girişimcilere batı yakasını bölgeleme ile paylaşım imkanı ve vergilerde indirimler ile mükafatlandırmıştır (Savitch, 1987).

Midtown Zoning projesinin en temel amaçlarından bir tanesi de Times Square'in geliştirilmesidir. Times Square'in geliştirilmesi için önemli bir potansiyel söz konusudur. Times Square, Manhattan'daki ulaşım sistemi için önemli bir birleşme noktasıdır. Dünya'daki çok az bölge Times Square'deki potansiyele sahiptir ki bu plancılar tarafından iyi bilinen bir gerçektir. 1980'lerin başında belediye başkanı ve vali Times Square için bir plan üzerinde çalışmışlardır. Amaçları New York'u

dünya'daki en büyük ticari çekim noktası olarak yapılandırmaktı. Bu yeni plan ofis blokları, ticari pazar, otel ve tiyatrolardan oluşan 1.6 Milyar \$'lık bir yatırımdı (Savitch, 1987).

Şekil. 5.4: Merkezi İş Alanına Yönelik Gerçekleştirilen Stratejik Planlama Kararları



Kaynak: Savitch, 1987

Açıkladığımız bu üç proje için bağlantı projesi, Manhattan'ın batı yakasında yapılacak ana arter projesidir. Projenin büyüklüğü göze alındığında şimdiye kadar yapılmış en maliyetli proje olacağı ortaya çıkmıştır. Özel sektör ve kamu sektöründe emlak ve gelişim için ayrılan bütçeden yüksek bir pay ayrılmak durumundaydı. Buna paralel plancılar fikirlerini daha küçük ölçekli ancak hala görkemli bir proje üzerine yoğunlaştırdılar (Savitch, 1987).

5.2. NEW YORK MERKEZİ İŞ ALANI'NIN SEKTÖREL YAPISI

New York Metropolitan Bölgesi'nin sahip olduğu ekonomik aktiviteler genel olarak ABD ekonomisinde oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Bölgenin sahip olduğu iş sayısı, ürün çıktılarındaki büyüklüğü, endüstrisindeki çeşitliliği, merkez kentteki nüfus yoğunluğu, hükümet bütçesinin büyüklüğü ve diğer ölçülebilir büyüklükleriyle New York Metropolitan Bölgesi'nin ülke dahilindeki diğer metropoliten kentler üzerinde lider konuma sahip olduğu görülmektedir (Vernon, 1960).

1960'tan beri New York Kenti'nin ekonomik geçmişine egemen olan birçok önemli olgu vardır. Öncelikle imalat sektöründe kitlesel bir azalma, yarım milyon kişilik iş kaybı ve dolayısıyla ofis işi kaybı olmuştur. İkinci olarak büyük bir iş-merkezi kaybı ve dolayısıyla ofis işi kaybı olmuştur. Üçüncü olarak, hızla kötüleşen mali durum, 1975-76'da resmen açıklanan kriz ile doruğa ulaşmıştır. Dördüncü olarak, mali krizi izleyen dönemdeki genel kötüleşmenin ortasında, finans ve üretim hizmetlerinde, özellikle Manhattan'da 1977'de başlayarak 1980 başlarında artan hızlı bir gelişme görülmüştür (Sassen, 1991).

New York, İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya sermaye, para ve döviz piyasalarındaki gelişmelerle, diğer ana merkezlerle birlikte, bu alandaki etkinliğini göstermeye başlamıştır (Friedmann and Wolff, 1982). Dünya kentleri içinde en üst sınıfı oluşturan kentlerden biridir ve çok büyük bir ekonomiye sahip olan Amerika'nın en güçlü global kentidir (Castells, 1989). New York'un, yönetim ve finans merkezi olarak global anlamdaki rolü, ülkesi içindeki rolün bir yansımasıdır. Diğer bir deyişle; kentin sahip olduğu uluslararası olma isteği, ulusal ekonomisinin globalleşme amacından kaynaklanmaktadır (Shachar, 1994).

Yönetim fonksiyonlarını barındırmasının, dünyadaki kapital akışında ve dünya bankalarındaki sermaye ile yatırımlar arasında aracı rolünün etkisi ile New York, bölgesel ekonomisi ve yerel toplumuyla yeniden yapılanmıştır. Buna bağlı olarak New York'un uluslararası finans ağındaki üstün rolü, Amerikan ekonomisinde yer alan çok ortaklı organizasyonların yönetim merkezlerine ev sahipliği yapması

sonucunu ortaya çıkarmıştır. Başlıca ticaret bankalarının, güvenlik firmalarının, ileri hizmetler ağının yetki ve kontrolü burada yer alır. Aynı zamanda dünyanın en büyük sigorta şirketlerinin ve emeklilik fonlarının baş yeridir. Üstlendiği role bağlı olarak zaman içinde imalat sektörü giderek azalırken, hizmetler sektörü gelişmiş ve başta finansal hizmetlerle ilgili olmak üzere pek çok yeni meslek ortaya çıkmıştır. Bilişim teknolojilerindeki gelişim, tüm bu faaliyetlerin ortaya çıkmasıyla çok yakından ilgilidir (Castells, 1989). Dünyanın bilgi toplama, bilgi üretme, bilgiyi bir süreçten geçirerek başka yerlere iletme ve bilgi tüketmeyi içeren yarım milyon işin yer aldığı haberleşme merkezidir (Warf, 1995). Diğer yandan, ileri seviyedeki bilgi sistemlerinin gelişimi, kendisi için gerekli olan düşük ücretli hizmetlerdeki işgücüyü de ilişkilidir. Tüketici ve kişisel hizmetleri yerine getiren bu meslekler, büyük bir kısmını göçmenlerin oluşturduğu düşük vasıflı sınıfa hitap ederler. Böylece imalat faaliyetlerinin azalmasıyla birlikte, büyük oranda kutuplaşmış ve birbirinden ayrılmış iki sosyal yapı ortaya çıkmıştır. New York bu iki yönlü yapısıyla dünyada, ekonominin en büyük yönetim merkezlerinden biri olan global bir kenttir (Castells, 1989).

New York'un dünya çapında bir kent olmasını sağlayan sektör olan hizmet sektöründe çalışan işgücünün dağılımı, Tablo 5.6'da görülmektedir. Buna göre 1980-1998 yılları arasındaki dönemde bu sektördeki işgücünün %14.5 oranında artarak %76'dan %90.5'e yükseldiği görülür (Tablo 5.4). Nüfus, İstihdam, Hizmet Sektörü İstihdamı arasındaki ilişki Tablo 5.5'te gösterilmiştir.

Tablo 5.4: New York'ta Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1998

	1980	1990	1997	1998
Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı (%)	76,5	92,1	90,8	90,5

Kaynak: New York State Department of Labor, (Çakır, 1999)

Bu durum, kent ekonomisinin hemen hemen tamamının, hizmet sektöründen oluştuğunu belirtmektedir. Aynı dönemde, üretici hizmetlerdeki işgücü, %14.9'dan %25.9'a yükselerek %11'lik bir artış göstermiştir. Tüketici hizmetler de üretici hizmetler gibi büyük bir gelişme göstererek %10.5 oranında artmıştır. Bununla birlikte; dağıtıcı hizmetler, iletişim hizmetleri ve kar amacı olamayan hizmetler, sırasıyla %5.2, %0.8 ve %0.9 oranlarında azalmışlardır (Tablo 5.7). Bu durum, en

büyük global kentlerden biri New York'un bugünkü durumunda üretici hizmetler ve onlara servisler sağlayan tüketici hizmetlerin ne ölçüde önemli olduğunun bir ifadesi olarak açıklanabilir.

Tablo 5.5: Nüfus-İstihdam-Hizmetler Sektörü Oranları, 1980-1998

	1980	1990	1997	1998
Nüfus	7,085,400	7,322,600	7,342,600	7,420,166
İstihdam	3,301,700	3,566,200	3,441,900	3,524,100
İstihdamın Nüfus İçindeki Oranı (%)	46,6	48,7	46,9	47,5
Hizmetler	2,507,700	3,283,200	3,124,000	3,188,900
Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı (%)	76,0	92,1	90,8	90,5

Kaynak: New York State Department of Labor, (Çakır, 1999)

Tablo 5.6: New York'ta Hizmet Sektöründeki İstihdamın Dağılımı, 1980-1998

	1980	1990	1997	1998
Dağıtıcı Hizmetler	1,051,300	980,200	916,700	937,900
Ulaşım	257,000	229,100	206,300	208,900
Haberleşme	181,500	142,800	131,000	134,100
Toptan Ticaret	246,000	219,600	190,800	194,700
Perakende Ticaret	366,800	388,700	388,600	400,200
Üretici Hizmetler	587,700	1,059,00	958,400	987,900
Finans	345,500	437,900	356,600	362,000
Sigorta	102,600	92,400	75,000	74800
Gayrimenkul ve Yatırım	---	115,300	118,300	119,600
Hukuk Hizmetleri	45,400	77,300	69,400	70,800
Yardımcı İş Hizmetleri	---	251,700	265,800	286,900
İletişim Hizmetleri	94,200	84,400	73,300	73,800
Tüketici Hizmetler	295,100	579,400	665,100	682,300
Sağlık	193,800	257,200	309,400	313,600
Eğitim	74,700	99,400	115,900	120,500
Otel Hizmetleri	26,600	33,900	35,200	36,200
Kişisel Hizmetler	---	28,300	29,000	30,400
Eğlence ve Rekreasyon	---	471,100	44,100	46,900
Müzeler, Botanik ve Hayvanat Bahçeleri	---	7,900	9,400	9,700
Araba ve Çeşitli Tamir Hizmetleri	---	32,700	28,900	29,800
Ev Hizmetleri	---	72,900	93,200	95,200
Kar Amacı olmayan Hizmetler	573,600	664,600	583,800	580,800
Hükümet Hizmetleri	516,800	607,600	525,000	520,500
Kurum Üyelikleri	56,800	57,000	58,800	60,300

Kaynak: New York State Department of Labor, (Çakır, 1999)

Tablo 5.7: Hizmet Türlerinin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1998

	1980	1990	1997	1998
Dağıtıcı Hizmetler	31,8	27,5	26,6	26,6
Üretici Hizmetler	17,8	29,7	27,8	28
Tüketici Hizmetler	8,9	16,2	19,3	19,4
Kar Amacı olmayan Hizmetler	17,4	18,6	17	16,5

Kaynak: New York State Department of Labor, (Çakır, 1999)

Hizmet türlerinin hizmetler içindeki oranı Tablo 5.8’de gösterilmiştir. Buna göre dağıtıcı hizmetlerde düşüş gözlenirken, üretici hizmetler ve tüketici hizmetlerde artış gözlenmektedir.

Tablo 5.8: Hizmet Türlerinin Hizmetler İçindeki Oranı, 1980-1998

	1980	1990	1997	1998
Dağıtıcı Hizmetler	41,9	29,9	29,3	29,4
Üretici Hizmetler	23,5	32,3	30,6	31,0
Tüketici Hizmetler	11,8	17,6	21,3	21,4
Kar Amacı olmayan Hizmetler	22,9	20,2	18,7	18,2

Kaynak: New York State Department of Labor, (Çakır, 1999)

Bununla birlikte 1997 nüfus sayımının ekonomik verilerine göre, sektörler göre (Tablo 5.10) Manhattan Adası’ndaki işyeri ve çalışan sayıları Tablo 5.9’de görülmektedir. Buna göre en yüksek çalışan sayılarını Mesleki, Bilimsel ve Teknik Hizmetler, Perakende Ticaret, Toptan Ticaret, Yönetim & Destek, Konaklama & Gıda Hizmetleri, İmalat ile Emlak & Kiralama & Leasing sektörlerinde görmekteyiz.

Tablo 5.9: Manhattan Adası’nda Sektörlere Göre Firma ve Çalışan Sayısı 1997

NAICS Sektör Kodu	Sektör Tanımı	Firma Sayısı	Çalışan Sayısı
31-33	İmalat	5,165	93,784
42	Toptan Ticaret	11,629	119,913
44-45	Perakende Ticaret	11,222	102,965
53	Emlak & Kiralama & Leasing	8,510	59,793
54	Mesleki, Bilimsel ve Teknik Hizmetler	15,163	230,278
56	Yönetim & Destek	4,871	163,450
61	Eğitim Hizmetleri	507	6,863
62	Sağlık ve Sosyal Danışmanlık	5,360	39,451
71	Sanat, eğlence-rekreasyon	2,719	26,565
72	Konaklama & Gıda Hizmetleri	7,219	127,621
81	Diğer Hizmetler (Kamu yönetimi hariç)	4,188	26,361

Kaynak: U.S. Bureau of Census, 1997 Economic Census

Tablo 5.10: Sektör Kodları ve Tanımları

NAICS Sektör Kodu	Sektör
11	Tarım, Ormancılık, Balıkçılık, Avcılık
21	Madencilik
22	Kamu Hizmeti Yapan Kuruluş
23	İnşaat
31-33	İmalat
42	Toptan Ticaret
44-45	Perakende Ticaret
48-49	Ulaşım-Depolama
51	Bilgi
52	Finans-Sigorta
53	Mesleki, Bilimsel ve Teknik Hizmetler
55	Şirket Yönetimi ve Yatırımlar
56	Yönetim ve Destek
61	Eğitim Hizmetleri
62	Sağlık ve Sosyal Danışmanlık
71	Sanat, Eğlence ve Rekreasyon
72	Konaklam ve Gıda Hizmetleri
81	Diğer Hizmetler (Kamu Yönetimi Hariç)
92	Kamu Yönetimi
99	Sınıflandırılmayan Kuruluşlar

Kaynak: U.S. Bureau of Census

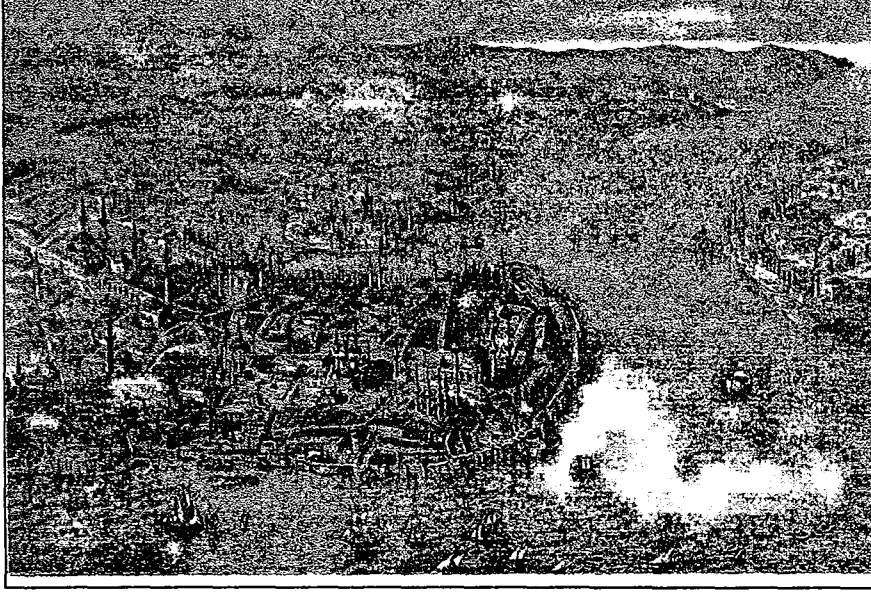
6. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANI

6.1. İstanbul Merkezi İş Alanı'nın Tarihsel Gelişim Süreci

İstanbul tarih boyunca coğrafyası nedeniyle ticaret, kontrol ve koordinasyon merkezi olmuştur. Önce Avrupa, Ön Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'yı kontrol eden ve Akdeniz'i bir iç deniz ve yüksek teknoloji içeren ulaşım ortamı olarak kullanan Roma İmparatorluğu sisteminin devamı Doğu Roma'nın başkenti, sonra aynı sistemi devralan ve geliştiren Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentidir. Bu iki imparatorluk geliştirdikleri kurumlarla tüm alanı kontrol etmiş, ürün fazlasını Akdeniz'den gemilerle, karadan kervan yolları, kervansaraylar gibi dönemin üstün ulaşım teknolojisi ve örgütlenmesini sergileyen ticaret yollarıyla tüm Eski Dünya'ya dağıtmış ve özgün bir askeri sistemle bu ticaret ağını ve sistemini korumuş ve sürdürmüştür. Bu sistemin merkezi niteliğiyle İstanbul, tarihin 2500 yıldan daha eski metropolü sıfatını taşımaktadır (Diren, 1993).

İstanbul kentinin “merkez” kent olma özelliği tarihin her döneminde olagelmıştır. Bu özelliğin altında yatan temel olgu ise sahip olduğu doğal altyapıdır (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçınar, 1996). Karadeniz kıyılarında kurulmuş kolonileri Akdeniz'e bağlayan su yolu üzerinde oluşu ile doğu-batı arasındaki ticaret yolunun kilit noktasında yer almasının yanı sıra, Haliç gibi doğal bir limana sahip olması onun ilk çağlardan beri önemli bir ticaret şehri olmasına neden olmuştur (Resim 6.1) (Berköz, 1996).

Resim 6.1: Eski Dönem Kent Yapısını Yansıtan Gravür



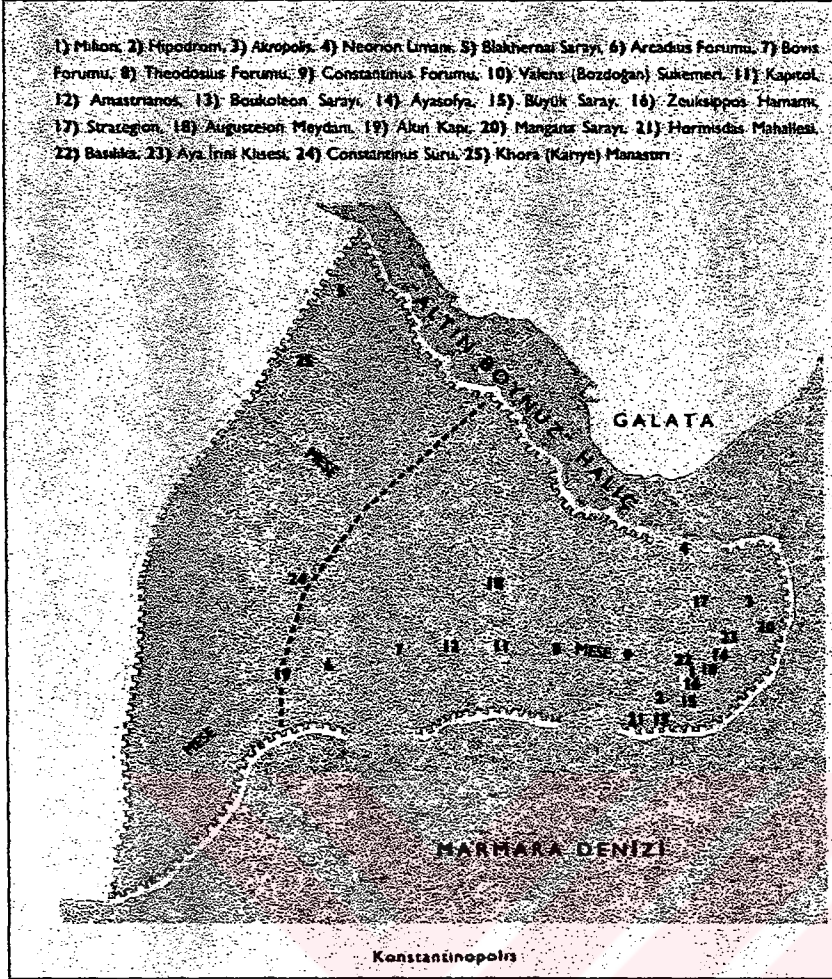
Kaynak: Kuban, 1993

İstanbul M.İ.A'sının ilk nüvesi Bizans Dönemi'ne kadar uzanmaktadır. Yerleşmenin agorası bugünkü Ayasofya Meydanı'ydı. Merkez, M.S 330'da Doğu Roma İmparatorluğu Döneminde Konstantinopolis'te Hipodrom ile Çemberlitaş'ı bağlayan portikli Divan yolu (Messe) (Harita 6.1) daha sonra Beyazıt, Aksaray ve Cerrahpaşa'ya doğru uzayarak varlığını sürdürmüştür (Berköz, 1996).

Bizans Dönemi sosyal mekanının yarattığı hipodrom, agora, forum, Mese Yolu ve bu aks üzerinde yoğunlaşan sosyo-ekonomik anlamdaki üretim tüketim ilişkileri , bu coğrafi mekanın geçirdiği ve geçirmeye hazırlandığı gelişme sürecinin altyapısını oluşturmakta idi (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçınar, 1996).

Fatih çağında kentin idari, ticari bölgeleri, Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine veya yanına kurulmuştur. Büyük yol akslarının değişmemesi, topoğrafyanın doğal sonucudur. Surlar dışında gelişme eğilimi bu çağda henüz sınırlıydı. En önemli sur dışı yerleşme Eyüp'tü (Kuban, 1993).

Harita 6.1: Divan Yolu (Messe)



Kaynak: Soysal, 1996

Kentin ticaret bölgesi onaltıncı yüzyılda Sirkeci, Unkapanı ağırlıklı olmak üzere daha da gelişmiştir. Çarşı yeni ve eski bedesten etrafında loncaların faaliyetlerine göre ayrılmış çeşitli çarşılardan meydana gelmektedir. Fatih çevresindeki Saraçhane'den başka yeni çarşı ve pazar yerleri meydana çıktığı görülüyor. Kentin ağırlıklı ticaret yolu yine deniz olmakla birlikte, İstanbul artık karayolu ile de beslenmeye başlamıştır. Edirnekapı ve Topkapı, Trakya'dan gelen malların giriş noktalarıdır. Nitekim kara gümrüğü de Edirnekapı yakınında kurulacaktır. Bu yeni ulaşım sistemiyle bunların kente giriş noktalarında Pazar yerleri, hanlar gibi yeni ticaret merkezleri de ortaya çıkmıştı (Kuban, 1993).

Fetihten sonra karayolları ticaretine açılmakla beraber İstanbul ticaretini besleyen temelde deniz yoludur. Kentin ilk kuruluşunda aynı işi gören Haliç, bu ticaret ve sanayi alanlarının yerleşim bölgesidir. İstanbul yakasında en önemli iskele hem iç hem de dış ticaret için kullanılan Eminönü İskelesi'ydi (Resim 6.2). Anadolu

sahillerindeki Marmara iskelelerinden gelen gemiler buraya yanaşıyordu. Deniz gümrüğü de burada idi (Kuban, 1993).

Resim 6.2: Eminönü Rıhtımı



Kaynak: Çelik, 1996

Gerek Bizans öncesi ve Bizans, gerekse Osmanlı Dönemleri'nde İstanbul kentinin (bugünkü Tarihi Yarımada-Suriçi) bir üretim, tüketim, dağıtım ve denetim (ticaret, sanayi, yönetim anlamında) merkezi olması bu coğrafi mekanın öncelikle “büyüme”sini, ardından kendi içinde “bütünleşme”sini ve “yığılma”sını ve giderek “yoğunlaşma”sını ve “yayılma”sını getirmiştir (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar, Dikçınar ve 1996).

İstanbul'un kuruluşundan beri liman bölgesi olan Sirkeci-Eminönü ile batı ile sürdürülen ilişkiler nedeniyle dış ticaretin odaklaştığı Galata-Beyoğlu'nun 1846'da Galata Köprüsü ile birleştirilmesi (Resim 6.3) kentin o tarihten sonraki ana merkezinin bu yönde gelişmesi için atılan ilk adım olarak kabul edilir (Berköz, 1996).

Resim 6.3: 1900'lü Yılların Başlarında Galata Köprüsü



Kaynak: Çelik, 1996

19.yy'da, İstanbul Yarımadası'nda geleneksel çarşı düzeni sürerken, Osmanlı İmparatorluğu'nun "Dünya Kapitalist Sistemi" ile bütünleşmesinin sonucu olarak Beyoğlu, İstanbul'un eğlence merkezi olmasına ilaveten, lüks mağazaları, ticarethaneleri ve büro binaları ile uluslararası bir ticaret merkezi olmuştur. Bu dönemde eski iş merkezinin yapısı değişmekte, yeni tip iş hanları ortaya çıkmaktadır. Değişen ticari yapı ve çağdaş anlamdaki uzmanlaşma da daha çok dış dünya ile olan ilişkilerin yoğunlaştığı Galata ve Beyoğlu'nda görülmekteydi. O yıllarda Galata ve Beyoğlu çağdaş iş ilişkilerinin görüldüğü iş bölgesi durumuna gelmişti (Resim 6.4) (Berköz, 1996).

1900'lerde Galata ve Beyoğlu'nun nüfusu Tarihi Yarımada'nın nüfusuna yaklaşmış, perakende ticaret nüfus artışına paralel olarak gelişmiştir. 1914'te Beyoğlu'nda 14 adet büyük mağaza vardı. Bu tarihte perakende ticaretin yanı sıra, İstanbul'da ithalat, ihracat, sigortacılık ve bankacılıkla uğraşan şirketlerin %90'ı Karaköy ve Galata bölgesine yerleşmişlerdir. Bankalar ve İstiklal Caddesi'ndeki büro binaları da bu dönemde yapılmıştır. 1915'lerde 15 adet Türk bankası ile birlikte 13 adet yabancı banka ve büyük tüccarların kayıtlı olduğu 5 adet ticaret odası bulunmaktaydı (Berköz, 1996).

Resim 6.4: 1900'lü Yılların Başlarında İstiklal Caddesi (Cadde-i Kebir)



Kaynak: Çelik, 1996

Ekonomide 1920'ler oldukça liberal ve dışa açık bir düzen, 1930'lar ve 1940'lar ise merkezden kontrol edilen içe dönük bir ortam olarak tanımlar. Ekonomik alt yapının yenileştirilmesi ve sanayileşme girişimleriyle başlayan çabalar, Büyük Ekonomik Bunalım ve II. Dünya Savaşı ile yerini içe dönük bir ekonomi politikasına bırakmıştır (Osmay, 1998).

Cumhuriyet'in ilan edilmesi ve yeni devletin kurulması ile birlikte İstanbul'da sönük ve sessiz bir dönem başladı. Başkentin Ankara'ya taşınması, yüzyıllardır başkent olan İstanbul'un ayrıcalıklı önemini yitirmesine neden olmuştu. 1930'larda izlenen devletçilik politikası ile dış alım mallarının tüketiminin sınırlandırılması, özel sektörün ticaretini engellemiştir. Bu durum 1945'lerde İstanbul'un Merkezi İş

Alanı'nda mensucat ve diğer tüketim malları satan dükkan ve depoların boşalmasına ve ticaretin daha önceki dönemlere nazaran sönükleşmesine neden olmuştur (Berköz, 1996).

Cumhuriyetten sonra 1923- 1950 yıllarını kapsayan ilk dönem, ülke fiziksel yapısında önemli atılım kararlarını içeriyordu. Bu dönemde İstanbul bir çözülme süreci yaşamış, yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu, 1927'de 690,000'e düşmüş, 1935'te 740,000'e ve 1945'te 900.000'e varabilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artış hızı diğer kentlerin altındadır (Ş.P.M., 1995).

Nüfus artışı ve kentleşmenin yavaş olduğu bu dönemde kent merkezleri, tarımsal ve sınırlı boyutta tarım dışı üretimi denetleyen ve hizmet sunan mekanlardır. Yönetim işlevleri, toptan ve perakende ticaret, hem kişisel hem kurumsal hizmetlere yönelik işler merkezde yer almaktadır. Bu işlevlerin örgütlenme düzeylerine paralel olarak farklılaşmış işyerleri bulunmaktadır. Bu dönemde ikili bir merkez gelişimi görmekteyiz. Yeni gelişen yönetim işlevleri ve bunlara yönelik hizmetler ile eski kent dokusuyla bütünleşen "geleneksel" merkez. Gerek işlevsel bütünlük, gerekse ulaşım ve iletişim altyapısının kısıtlılığı bu iki merkezin çoğu kez birbirine çok yakın, hatta iç içe mekanlar olarak seçilmesine neden olmuştur (Osmay,1998).

1950'li yıllar ile Dünya'da başlayan ve Türkiye'yi de kısa sürede etkileyecek olan maddi altyapı üretme süreçleri (sanayi ve karayolları yatırımları, tarımda modernizasyon projeleri vb.) kentsel alanların ekonomik, sosyal ve coğrafi mekanını hızla değiştiren ve dönüştüren bir dinamik olmuştur. Türkiye bunun en karakteristik yansımasını İstanbul'da yaşayacaktır (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçınar, 1996).

Türk Ekonomisi'ndeki 1950'lerde başlayan gelişme kısa sürede İstanbul'da da çok yönlü ve yapısal değişmeyi ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bireysel girişimciye öncelik verilmesi ve dış piyasalara açık ekonomi politikasının izlenmesi 1930'ların ekonomik durgunluk içine soktuğu İstanbul'u hızlı bir gelişme süreci içine sokmuştur. Sanayileşme bölgesi olarak önceliğini kabul ettiren İstanbul, ulusal bütünlük kazanan ekonomik yapının merkezi olmaya başlamıştır (Kılınçaslan, 1993).

1950-1960 yılları arasında İstanbul'da önemli imar hareketleri yaşanmıştır. Dönemin başbakanı Adnan Menderes'in doğrudan kontrol ettiği, 4 yıl süren imar hareketleri

özellikle kentsel ulaşım açısından birçok değişimi getirmiştir. Menderes'in amacı, trafiği rahatlatabilecek modern bir ulaşım sistemi yaratmak (Resim 6.5), modern meydanlar açmak, camileri onarmak ve kenti güzelleştirmek olarak anlatılıyordu (Kuban, 1996).

Beyazıt'tan Aksaray'a, Aksaray'dan Topkapı'ya, Galata Köprüsü'nden Dolmabahçe'ye, Eminönü'nden Unkapanı'na, Karaköy'den Azapkapı'ya, Haliç'teki iki köprü arasına, Boğaz'da Beşiktaş'tan Zincirlikuyu'ya (Barbaros Bulvarı), Marmara kıyısında Sirkeci'den Florya'ya büyük bulvarlar açıldı. Menderes açtığı bulvarlar ile İstanbul'un Baron Haussmann'ı olarak anılır (Kuban, 1996).

Aynı dönem içinde önceki devirde merkez işlevlerinde “yoğunlaşma” sürecinin yaşandığı Eminönü Bölgesi, surdışında gelişmeye başlayan merkezlere doğru yeni ulaşım altyapılarının (Millet Caddesi, Vatan Caddesi , Fevzipaşa Caddesi) verdiği olanaklar ile “yayılma” sını güçlendirirken; (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçınar, 1996) Doğu Yakasında Üsküdar ve Kadıköy yönetici merkezin ulaşımına bağlı uzantıları biçiminde ikinci derecede merkez fonksiyonlarını kapsamaktadır (Berköz, 1996).

1960'larda, işlerin büyük çoğunluğu şehir merkezinde yoğunlaşmıştı. İlk olarak vapurlar, arabalar ve metro, daha sonraları otobüsler tarafından ulaşım sisteminin oluşturulmasının ardından, merkezi bölge, yerel niteliklere ve geniş sahalardaki ofis tabanlı hizmetlerin ve ticaretin arayışı sonucu ortaya çıkan potansiyel iş imkanlarına sahip oldu. Şehrin 1970'lerdeki büyümesini takiben İstanbul'da yeni bir mekansal yapı meydana gelmekteydi: Bu özellikle ilk halkada oluşan istihdam ve ticaret altmerkezleriyle birlikte nüfusun ve istihdamın artan bir şekilde merkezden ayrılması şeklinde bir yapıydı. Bu yapı, şu şekilde örneklenmiştir. Merkez Bölgedeki İstihdam dağılım oranı, 1970 ve 1985 yılları arasında %54.0'dan %33.1'e düşerken ilk halkada %32.5'ten %51.4'e ve ikinci halkada da %13.5'ten %15.5'e yükselmiştir. Endüstriyel istihdama gelince: 1985 yılında ilk halka %47.1'le en yüksek orana; ikinci halka %39.8 ve merkez bölge de %13.1 orana sahipti (Dökmeci ve Berköz, 2000).

Resim 6.5: 1950'lerde Açılan Florya-Sirkeci Sahil Yolu (Yapım Aşamasında)



Kaynak: Cansever, 1993

Gelişme sürecinde özel otomobil kullanımının artması, çok açıktır ki ulaşımı yaya ve toplu taşıma ile yönlendirilmiş İstanbul şehir merkezinin ekonomik, kültürel ve fiziksel yapısına ters düşmekteydi. Dolayısıyla, dar sokaklar motorlu araçlar tarafından işgal edilmiş; ses ve hava kirliliği dayanılmaz seviyelere yaklaşmıştı ve yürümek de artık hoşnutsuzluk yaratır hale gelmişti. Eski şehir merkezinin genel karakteri büyük tehlike altındaydı. MİA'nın gerilemesi, multi-çekirdekleşme için yeterli bir koşul oluşturabilir, fakat bu gerekli bir koşul değildir (Dökmeci ve Berköz, 2000).

İstanbul'daki multi-çekirdekleşme ile ilgili çeşitli açıklamalar yapılabilir:

1. İlk halkada, daha düşük arsa ve/veya nakliye maliyeti arayışı sonucu, yeni firmalar açıldı. Bu firmalar evrensel ve ulusal ilişkiler kurma eğilimindeydi ve merkeze olan bağları zayıflamaktaydı.
2. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Marshall Yardımı ile birlikte ulusal anayolların inşası, nakliye bağlantıları bütünüyle şehrin limanına bağımlı olan eski merkeze karşılık, giderek yeni bir merkez yarattı. Bu yeni merkez, havaalanı

ile ulusal anayollara rahat ulaşımı sağlayan radyal ve çevresel anayolların kesişmesi sonucu gelişti.

3. İstanbul'un 1970'lerden sonraki ekonomik yapılanmasının sonuçlarından biri de firmaların daha geniş alanlara ihtiyaç duymasıydı. Yeni firmalar, arsa parselleri çok küçük olduğundan ve yapıların yükseklikleri de eski MİA'daki koruma alanlarına uygulanan yoğunluk kuralları nedeniyle sınırlandırıldığı için, eski merkezde yerleşmek için yeterli mekan bulamadılar. Yeni merkez, modern ve geniş iş binaları ve park alanları için geniş parseller sağladı.
4. 1980'lerden sonra artan uluslararası ilişkilerin bir sonucu olarak, yeni iş binaları için arsa talebi arttı ve yeni merkez, anayollar boyunca gelişmeye devam etti (Dökmeci ve Berköz, 2000).

İstanbul'un MİA'sında dış genişleme baskıları, iç büyüme baskılarından daha büyüktü. Geleneksel piyasaların, uluslararası piyasalara dönüşümü mekansal ihtiyaçların kaynağını oluşturmaktaydı. İstanbul'un M.İ.A'sının genişlemesi ilk halkaya doğru uzanmaktaydı (Dökmeci ve Berköz, 2000).

Genel olarak M.İ.A, kullanımların hiyerarşi olarak karakterize edilir. Hiyerarşinin tepesinde başka hiçbir çekirdek yeri değiştirilemez ve sadece kendi iç genişlemesinin bir sonucu olarak hareket eden mali çekirdek vardır. 1960 yılında, eski MİA, İstanbul'daki en fazla sayıda banka ünitesine sahip olan bölgeyi oluşturmaktaydı; fakat 1985'te yeni MİA ve bazı birinci ve ikinci halka altmerkezleri, bankalarıyla eski MİA'yı sayıca geçmişti. Bu yüzden, banka ünitelerinin gelişmesi, yer değişikliğindense içsel genişlemenin bir sonucudur (Dökmeci ve Berköz, 2000).

1970'lerde, altmerkezler, ticari yerleşimlerdi; çünkü halk, kazançlarını şehir merkezinden sağlarken, şehir merkezindeki alışverişlerini doğal olarak azaltmışlardı. Banliyölerdeki veya gecekondu yerleşimlerindeki ticari aktiviteler, toplam metropoliten alanda büyük bir pay oluşturacak şekilde genişlemişti; ama ekonomik fırsatların dağılımı sınırlı sayıda kalmıştı; perakendecilik, ucuz alışveriş kuruluşlarının ve bölge alışveriş merkezlerinin hakimiyeti altındaydı ve MİA'da yarı-tekelciliğini yüksek-tertip perakendecilikte sürdürmekteydi. Bu yüzden halk, şehir

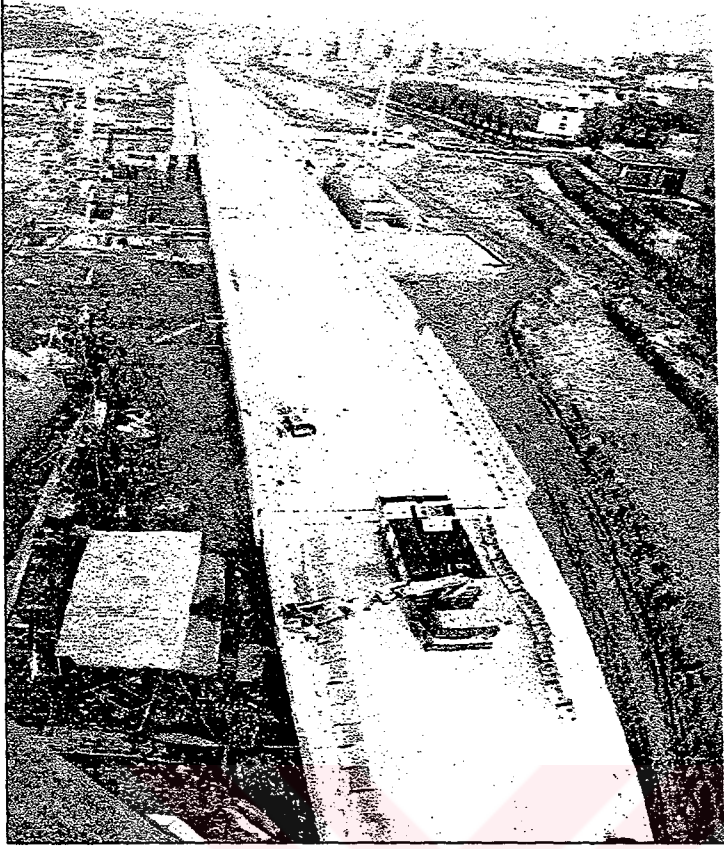
merkezine genel ticari nedenlerden dolayı gitmeye gerek duymuyor fakat yüksek kalite perakende ihtiyaçlar için gitmeye devam ediyordu (Dökmeci ve Berköz, 2000).

1970’lerin ilk yarısında toplu işyerleri ve sanayi sitelerinin yapımı örgütlenmiş ve bu işyerlerinin tarihi kent merkezlerinden uzaklaşması ile merkezde üretim işlevinin payı düşmüş, denetim ve ona bağlı olarak toptan ve perakende ticaretin payı artmıştır. Eminönü merkez niteliğini korumuştur. Kent merkezi hem yatay hem düşey olarak büyümüş ve çevresini istila etmiştir (Osmay, 1998).

1970’lerde, özellikle Ankara ve İstanbul gibi metropoliten kentlerde merkezi iş alanlarının bazı dönüşümler yaşadığı görülmektedir. Merkezi iş alanlarının dönüşümünü etkileyen ve bu dönemde kentlerin aldığı makroformda belirleyici rol oynayan iki önemli etmen, yeni konut sunum biçimleri ve ulaşım sorununu çözmeye yönelik yeni çabalardır. Bunların en önemlisi “kent içi ulaşımaya yönelik formel ve enformel çözüm çabaları”dır. Giderek daha geniş alanlara yayılan kentlerde merkezi iş alanı ile çevre konut alanları arasında ulaşımı sağlayan altyapı kısmen kamu tarafından inşa edilse bile, belediyelerin toplu taşıma kaynaklarının yetersiz oluşu, kentlerde enformel bir toplu taşıma, ulaşım ağıının gelişmesine yol açmış ve 1950-1960 arasında küçük girişimciler “dolmuş” çözümünü bulmuşlardı. Dolmuşlar, kitleleri kent merkezine ulaştırmak bakımından en etkili ulaşım biçimi olmuştur. Ancak özellikle tarihi kent merkezlerinde trafiğin yoğunlaşması ve ulaşım araçlarının yarattığı sıkışıklık merkezi iş alanı içinde karmaşa ve kirlenme yaratmıştır (Osmay, 1998).

1973’te açılan Boğaz Köprüsü ve çevre yolları (Resim 6.6) Avrupa ile Asya Yakaları arasındaki erişebilirliği kolaylaştırarak, Kadıköy İlçesi’nin hızla gelişmesine neden olmuştur. Çevre yollarının kentin gelişmesindeki bir diğer etkisi de Şişli ve Beşiktaş İlçeleri’nde ana arterler boyunca büroların giderek artmasıdır (Berköz, 1996).

Resim 6.6: Köprülerle Birlikte Yapılan Çevre Yolları-Mecidiyeköy



Kaynak: Tekeli ve Sözen, 1993

Bir önceki dönemin kendi içinde “büyüyen” merkezleri arasında tanımlanan Beşiktaş ve Kadıköy ise sunulan ulaşım altyapıların bağlı olarak gelişen merkezlerdir. Özellikle Kadıköy, kent nüfusunun doğu-batı yakası dengelerini değiştiren Boğaz Köprüsü’nün yarattığı konut nüfusunun merkez talebine, öncelikle kendi içinde “bütünleşerek” ve “yoğunlaşarak” ve giderek önce Bağdat Caddesi, sonra Ziverbey Aksı üzerinde “yayılma” göstererek cevap veren merkez niteliğindedir. Beşiktaş ise gerek kuzeyinde “yayılma” gösteren Mecidiyeköy merkezinin, Levent ve Boğaz’daki konut nüfuslarının, gerekse Boğaz Köprüsü’nün yarattığı dinamikler ile kendi içinde “bütünleşen” ve “yoğunlaşan” bir merkez olarak gelişmektedir (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçinar, 1996).

MİA fonksiyonları, 1975’ten sonra Tarihi Yarımada’da Eminönü İlçesi’nin büyük bir kesimi ile Fatih İlçesi’nin sınırlı bir alanında, Beyoğlu İlçesi’nin merkezinde, Şişli, Zincirlikuyu ve Beşiktaş Barbaros Bulvarı’nda saçaklanmıştır. Fatih, Kadıköy, Bakırköy, Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa gibi yörelerde 1.derece merkez özelliğine sahip gelişmeler saptanmıştır (Berköz, 1996).

1970'lerden sonra Türkiye'de otomobil üretilmeye başlanması ile otomobil sahipliliği yaygınlaşmıştır. Kent çevresi yeni ulaşım akslarının genişletilmesi, yeni alt merkezlerin büyümesini teşvik etmiştir. Altmerkezler genişlemiş ve birbirleriyle birleşmiştir. Türkiye, ekonomide uygulanan politikalar açısından 1980 sonrasında temel bir değişim olarak nitelendirebileceğimiz bir “serbestleşme” dönemine girmiştir. Öncelikleri ve yaklaşımları serbest piyasa koşullarının işlerlik kazandırılmasına yönelik olan bu ekonomik politikada, ihracat ve ithalatın artması, devlet kurumlarının özelleştirilmesi, Avrupa Topluluğu ile bütünleşme, ekonomik reformlar, altyapı ve konut yapımının geliştirilmesi amaçlanmıştır (Osmay, 1998).

Ayrıca bu dönemde dünyada yaşanan ekonomik yeniden yapılanma ve telekomünikasyon teknolojisindeki gelişmeler kentlerde etkisini göstermeye başlamıştır. Kentlerin makroformları, bu bağlamda iki eğilimin, merkezileşme ve merkez dışına yayılma eğilimlerinin biçimlendiği mekanlar olmaya başlamıştır. Metropoliten kentlerde merkezi iş alanlarının sayıca arttığı saptanmıştır (Osmay, 1998).

1980'li yıllarda İstanbul kenti için getirilen “hizmet kenti” tanımı kentin yeni sanayi yatırımlarının çekeceği nüfusu kaldıramaması endişesinden kaynaklanıyor gibi algılansa da özünde iki temel olguya dayanmaktadır: Sanayi sektörünün ağırlığını hizmet sektörün bırakıyor olmasının dünyada gözlenen yeni bir eğilim olarak ortaya çıkması ve dönemin yönetiminin kuvvetle benimsediği “küreselleşme” söyleminde hizmet sektörünün birincil sektör olarak kabul edilmesi. Nedeni ne olursa olsun 1980'li yıllar sonrasında İstanbul'da üretim-tüketim ve dağıtım kapsamındaki yeni yatırımlar hizmet sektörüne doğru kaymaya başlamıştır. 1960 yılında her 11 kişiden 1'i sanayi sektöründe, her 6 kişiden 1'i hizmet sektöründe çalışıyor iken, 1990 yılında bu değerler sanayi sektöründe her 6 kişiden 1'i hizmet sektöründe ise her 5,5 kişiden 1'i şekline dönüşmüştür. Hizmetler sektöründeki bu niceliksel artış, sektördeki niteliksel değişimin bir yansıması olduğu kadar İstanbul'un merkez gelişiminde farklılaşan ve çeşitlenen merkezden çevreye doğru kayan bir sürecin de yansımasıdır (Yenen, Dinçer, Şengezer, Yakar ve Dikçınar, 1996).

Genellikle merkezi iş alanının gelişme yönünde olan ve yeni iletişim ve ulaşım olanaklarından yararlanarak gelişen bir olgu, büyük sermaye sahibi holdinglerin ve

bankaların genel müdürlüklerinin yer aldığı çok katlı büyük iş merkezlerinin bina komplekslerinin ve “plaza”larının ortaya çıkmasıdır (Osmay, 1998).

1980 sonrasında İstanbul’da, Şişli-Mecidiyeköy merkezi iş alanının uzantısında, bu tür büyük iş merkezlerinin toplandığı yeni bir merkez gelişmeye başlamıştır. Büyükdere Caddesi aksında oluşan bu merkezde (Resim 6.7), büyük şirketlerle holdinglerin genel müdürlüklerinin yanı sıra, iletişim ve koordinasyon işleri için bürolar, otopark alanları, eğlence ve alışveriş merkezleri yer almaktadır. Akmerkez (Resim 6.8), Sabancı Center, Medya Plaza, Yapı Kredi Plaza gibi iş merkezleri bu yeni merkezin, elektronik teknolojisinin çeşitli sistemleri ile donatılmış “akıllı” bina kompleksleridir. Bunlar video konferans ve LAN (Local Area Network) sistemlerine sahip, dolayısıyla kendi yerel iletişim sistemleri olan, kendi merkezlerine bağlı firmalarla yoğun bir iletişim ve bilişim ağı gerçekleştirebilen binalardır (Osmay, 1998).

Gelişen bu yeni alan üzerinde yapılan bir araştırmaya göre, 1980’den başlayarak Zincirlikuyu-Ayazağa aksında yerleşen kuruluşların (Resim 6.9) büyük bir bölümü üretici hizmetlerine yöneliktir. Bu kuruluşların yeni merkeze taşındıkları yıllara ve geldikleri yerlere bakıldığında, %59’unun 1980 sonrasında Büyükdere Caddesi’ne taşındığı, %27’sinin ise bu aks üzerinde yeni kurulduğu görülmektedir. Bir önceki adreslerinden, bu kuruluşların genel müdürlüklerinin %29’unun kentin geleneksel merkezi olan Eminönü-Karaköy’de, % 64’ünün Beyoğlu, Taksim, Şişli, Beşiktaş ve çevresinde oldukları anlaşılmaktadır. Büyükdere Caddesi aksına taşınma için gösterilen en önemli neden, daha geniş bir alan ihtiyacı, daha iyi altyapı ve ulaşım olanağıdır (Cengiz, 1995).

1980’lerde İstanbul’da altmerkezlerdeki ekonomik yaşam canlı bir biçimde büyümeye başladı. Perakende ticareti arttı. İlk olarak perakendeciler dükkanlarını merkezden uzaklaştırma konusundaki isteksizliklerini yendiler ve bir patlama halinde olan altmerkezlere doğrudan hizmet vermeye başladılar. Varlıklı bölgelerdeki bu yeni altmerkezler, banliyölerdeki zengin müşteriler tarafından hemen kabul edildiler. Özellikle Kadıköy’de bu tarz alışveriş bölgeleri, yayalar için geniş alanlar, restoranlar ve cafeler gibi hayatı kolaylaştıran bazı rahatlıklar sunmaktaydı. 1980’lerde, kapalı alışveriş merkezleri, eski şehir merkezindeki büyük çarşılardan ilham alarak, Bakırköy gibi altmerkezlerde gelişmeye başladı. 1990’larda, yeni bir

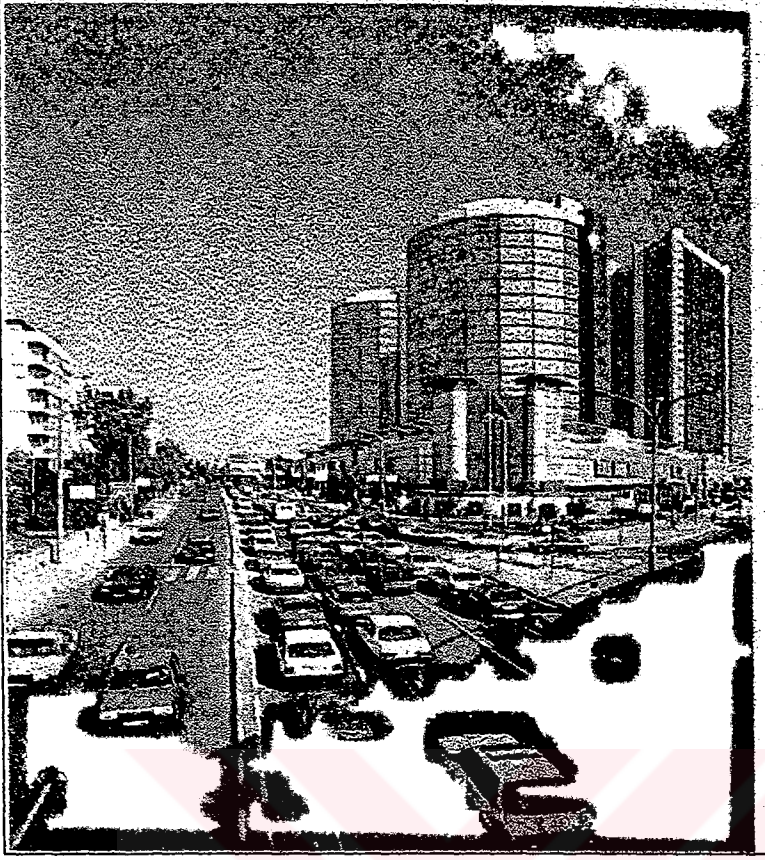
dönem başladı: Merkezden uzaklaşan nüfusun dikkatle takip edilmesi yerine, perakende esnafı, metropoliten alan çevresinde stratejik bir şekilde yeni kapalı mega-alışveriş merkezlerini, ulaşımı kolay olan yeni anayol koridorları boyunca yerleştirmeye başladı (Dökmeci ve Berköz, 2000).

Resim 6.7: Büyükdere Caddesi Boyunca Gelişen Merkez



Kaynak: Dökmeci ve Berköz, 2000

Resim 6.8: Akmerkez Alışveriş Merkezi-Ofis ve Residence Blokları



Kaynak: Batur, 1998

Resim 6.9: Maslak (Ayazağa)' da Gelişen Modern Merkez



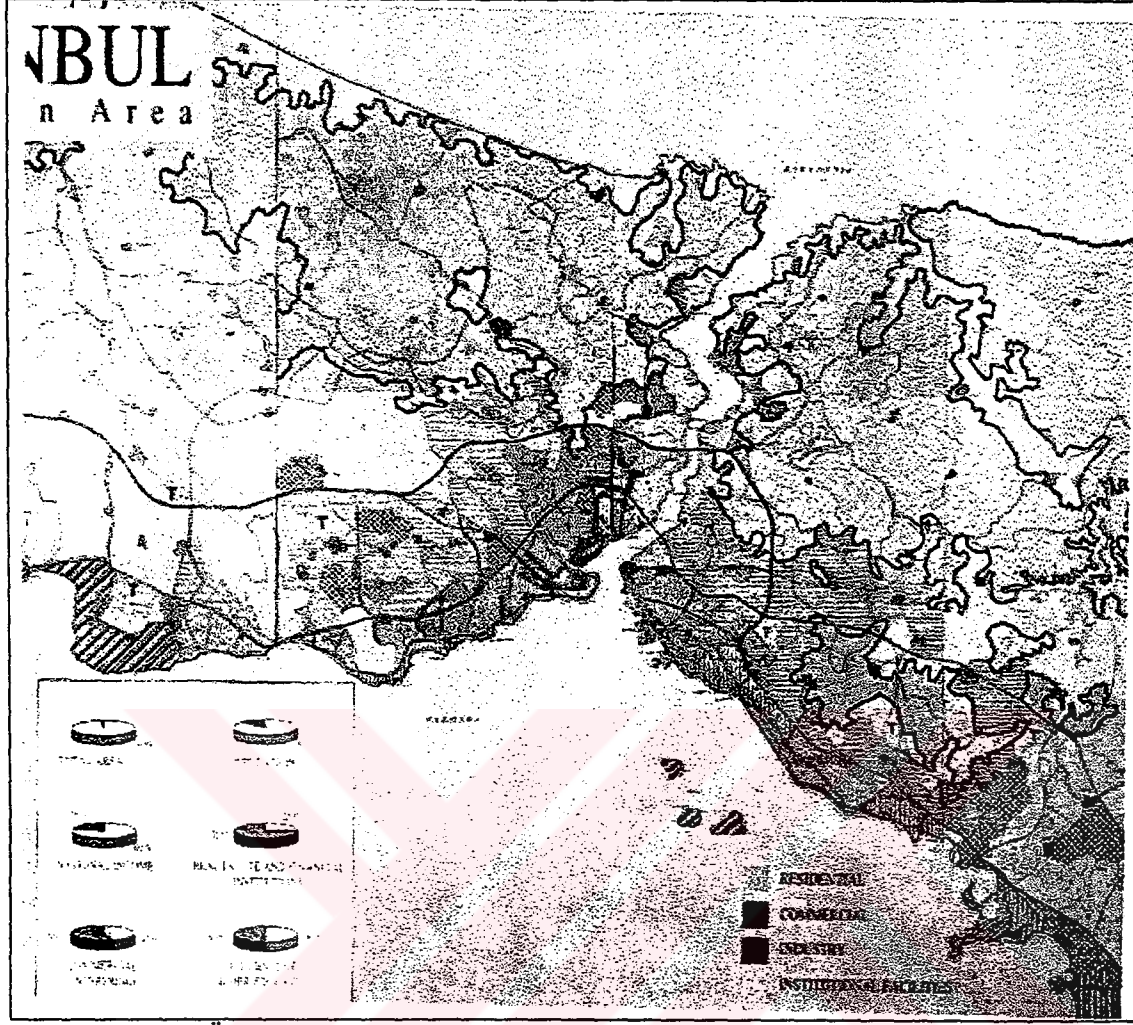
Kaynak: Dökmeci ve Berköz, 2000

Bazı durumlarda, çevrenin yeni merkezleri, Kadıköy ve Bakırköy’de olduğu gibi, yüksek ofis binaları ve konutlardan oluşan lineer bir formda, banliyö otoyol koridorları biçiminde geliştiler. Başka bir yerde aktiviteler, perakende koridorları boyunca uzanır ve büyük hayati banliyö yollarını (Bağdat Caddesi), fast-food ve lokantalardan otomobil satışı ve servis sağlayıcılarına kadar perakende aktivitelerinin yelpazesini kendine çeker hale geldi. Bundan dolayı son zamanlardaki sosyal ve ekonomik değişiklikler, kentsel yapıyı, kendine has özellikleri olan çokmerkezli bir forma dönüştürmüştür. (Dökmeci ve Berköz, 2000).

Metropolitan alan boyunca iki paralel otoyolun ulaşımına açılması, daha geniş bir alanın yerleşime açılmasını ve desantralizasyon olgusunu hızlandırmıştır. Özel oto sahipliğinin artması ve çevre alanlardaki arazi fiyatlarının düşük olması bu eğilimi güçlendirmektedir. MİA’nın desantralizasyonu da kentin desantralizasyonu sonucu olarak kuzeye doğu mevcut ana arterleri izleyerek gelişmeye devam etmektedir (Harita 6.2) (Berköz, 1996).



Harita 6.2: İstanbul'un Arazi Kullanışı, 1996



Kaynak: Y.T.Ü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1996

6.2. İstanbul Merkezi İş Alanı Kademelenmesi

İstanbul Metropolen Alanı'nda, kentin tarihsel gelişimi ve geçirdiği evreler neticesinde şekillenen merkezi iş alanı tanımına giren bölgeler Tarihi Yarımada'dan başlar çeşitlenerek Karaköy, Galata-Beyoğlu, Harbiye, Osmanbey, Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu, Levent, Maslak'a kadar uzanır. Bu bölgeler ülke ve küresel ölçekte yönetim, kontrol, koordinasyon fonksiyonları, finans kuruluşları, özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının bulunduğu alanlardır (Ş.P.M., 1995).

Altmerkezler yaklaşımı ile Kadıköy'ün I. Derece alt merkez olarak geliştiği ve tüm Doğu Yakası'nı, hinterlandı altında bulundurduğu görülmektedir. Üsküdar'ın ise

II.derece alt merkez olarak belirli bir hinterlandı olduğu gözlemlenmektedir. Kartal, Maltepe, Pendik, Ümraniye bazı kriterler açısından bakıldığında III. Derece alt merkez niteliği taşıdıkları görünse de tüm III. Derece merkezlerde, ilçesine ve komşu ilçelere hizmet verebilecek nitelikte fonksiyonel gelişme, sosyal ve teknik altyapı oluşmamıştır. Örneğin Ümraniye; nüfus yığılması yüksek, sanayi ile iç içe bir alt merkez niteliği taşımakta, ancak yerleşik nüfusa hizmet verecek standartta merkez ihtiyacı bulunmaktadır (Ş.P.M., 1995).

Kadıköy metropolün Doğu Yakasında işlevlerin çeşitliliği açısından I. derece merkez özelliği taşımasıyla birlikte, metropol ölçeğinde değerlendirildiğinde II. derece merkez olarak kabul görmüştür. Kısıtlı işlevleri yakın ve kısmen uzak çevresini gününbirlik ihtiyaçlarının çok ötesinde hizmet veremeyen Kadıköy merkezinin ulaşım odağı etkinliğinden çok daha ağır basmaktadır. Kozyatağı'nda, mevcut merkez olmamakla birlikte ulaşılabilirliği ve kolaylığı, çevresinde oluşmuş nitelikli konut yapısı, Carrefour ve Metro gibi Alışveriş merkezlerinin bulunması bu noktanın bir III.derece alt merkez potansiyeli taşıdığı görülmektedir (Ş.P.M., 1995).

Batı yakasında ise İstanbul Metropolitan Alanı'nın çekirdeğini oluşturan tarihi merkezin ve uzantıları olarak gelişen Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu, Levent, Maslak merkezi iş alanlarının oluşu Bakırköy'den sonra II. Derece alt merkezin gelişmesine engel teşkil etmiştir (Ş.P.M., 1995).

Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa, Bağcılar III.derece alt merkez niteliği taşımaktadır. Ancak, Doğu Yakası için söylenen fonksiyonel nitelik ve teknik-sosyal altyapı yetersizliği, bu merkezler için de söylemek mümkündür. Örneğin Bağcılar, nüfus yığılması şeklinde gelişmiş, yoğun bir yapılaşma sergilemekte ve Güngören ile birlikte kendi nüfusuna hizmet edebilecek sağlıklı bir merkez alanından yoksun bulunmaktadır. Bakırköy'ün hinterlandında bulunması da böyle bir yerleşmeyi engellemiştir. Küçükçekmece bazı kriterler ile kuvvetli bir merkez gibi görünmekle birlikte Büyükçekmece ve Avcılar'ın hinterlandında bulunmaktadır (Ş.P.M., 1995).

Bağdat Caddesi çevresi ve cadde ile deniz arasında kalan kesim Doğu Yakası'nın prestij alanı durumunda iken, bu kesimin deniz ile kucaklaştığı Kalamış, Caddebostan, Bostancı noktaları eğlence merkezi niteliğini taşır (Ş.P.M., 1995).

Eminönü, Beyazıt, Aksaray, Millet, Vatan Caddeleri ve Fatih doğrultusunda ticaret alt sektörlerindeki gelişmeyi görmekteyiz. Merkezi İş Alanı ve 1,2. derece merkezler dışında, göçle gelenlerin konut alanlarında, günlük gereksinimi karşılamaya yönelik olarak oluşmaya başlayan ticaret alanlarının altyapısız olarak büyümeye başladığı ve sektörel çeşitlenmenin değiştiği gözlenmektedir. Bu bağlamda eski merkezin yoğunlaştığını, çevresiyle yığılma ve bütünleşme sürecine girdiğini görmekteyiz (Ş.P.M., 1995).

“Altyapı talebi yaratarak gelişen merkezler”, ki 1980 sonrası İstanbul’unda gözlenen bir olgudur, önceleri günlük gereksinimleri karşılayan köy merkezlerinin yeni bir sosyal yapı (göçle gelenlerin politik gücü) etkeni ile maddi, kurumsal ve personel altyapı talebi yaratmaları ile belirlenen coğrafi ve ekonomik mekanlardır. Bu yeni sosyal mekanın öncelikle gereksinim duyduğu maddi altyapı ise ulaşım altyapısı olup kent içinde ana ulaşım akslarına yakın olan köyler zaman ve mekan boyutundaki gelişmede öncelikli yer almışlardır. Kentin Batı Yakası’nda Bayrampaşa, Mahmutbey, Güneşli, Kocasınan, Yenibosna; doğu yakasında ise Soğanlık, Yaylalar, Ümraniye bu sürecin en çarpıcı örnekleridir. Bu merkezler ulaşım altyapısı dışında merkez gelişimi için uygun arsa ve yapı üretimine cevap verebilecek diğer maddi altyapılar ile donatılmadıkları gibi kurumsal ve personel altyapıları da oluşturulmadan coğrafi ve ekonomik mekandaki gelişmelerini sürdürmektedirler. Bu gelişme zaman ve mekan boyutunun diğer merkezlere oranla azımsanmayacak düzeyde olduğunu gösterir (Ş.P.M., 1995).

7. İSTANBUL'UN EKONOMİK YAPISI

1980'den 1990'a İstanbul'u tanımlayan ana özelliklerden biri, bu metropolün hızla artan nüfusu ve bu nüfusun özellikleri oldu. 1980'de 4,742,000 kişinin yaşadığı İstanbul, Türkiye nüfusu içinde %10.6 pay sahibi idi. İstanbul'un nüfusu, yoğun göçlerin etkisiyle 1990'da 7,309,000 bulurken, toplam nüfustaki payı %12.9 oldu. Neredeyse her 100 kişiden 13'ü İstanbul'da yaşıyordu. Nüfustaki artış kadar dikkat çekici olan bir konu da ekonomik olarak aktif olan nüfustaki artış hızıdır (Tablo 7.1). 1990'da, ülke bütününde ekonomik yaşama etkin biçimde katılan toplam 23.3 milyon kişinin 2.5 milyonu (%11'i) etkinliğini İstanbul il sınırları içinde sürdürüyordu. Bir başka deyişle, Türkiye'de faal her 100 kişiden 11'i İstanbul'da çalışmakta idi. 1980'de bu oran %8.4'tü (Sönmez, 1995).

Tablo 7.1: Yıllara Göre İstanbul ve Türkiye Reel Aktivite Oranları

Yıllar	Türkiye	İstanbul
1970	42,5	36,0
1975	43,0	36,0
1980	43,0	33,0
1985	42,6	32,0
1990	41,4	34,7

Kaynak: Sönmez, 1995

Tarım dışı kesimlerden salt imalat sanayi göz önünde bulundurulduğunda, son yıllardaki görece gerilemeye rağmen, 1990 yılında imalat sanayinde çalışan faal nüfusun %33'ünün, yani her üç kişiden 1'inin İstanbul'da olduğu görülmektedir (Sönmez, 1995).

İstanbul'da, ekonominin en önemli kesimini oluşturan ve dolayısıyla, göç eden nüfusa en çok iş olanağı sunan sanayi kesimi, 1972'den başlayarak İstanbul'da görece bir durgunluğa girdi. Bu durgunluğun çeşitli nedenleri vardır. Bursa, Tekirdağ ve Kocaeli gibi illerde sanayi bölgelerinin kurulmasının etkisiyle merkezleri İstanbul'da bulunan büyük holdingler, sanayi yatırımlarını bu illere yapmış, sevk ve idaresini de İstanbul'dan yürütmüşlerdir. Öte yandan, kalkınmada öncelikli il ilan edilen ve

yoğun teşvikler verilen çevre iller Bilecik, Edirne, Kırklareli, Çanakkale yine İstanbul merkezli holdinglerin yeni yatırım alanları olmuştur. Ayrıca, büyük imalat sanayisinde de, arsa fiyatlarındaki artış nedeniyle yatırım giderleri aşırı büyüme eğilimi gösterdiğinden, yatırımlar İstanbul dışına yapılmaya başlanmıştır. İstanbul'da sanayinin kurulduğu Levent, Mecidiyeköy gibi merkezlerde rantların yükselmesi, buradaki sanayi tesislerinin sökülerek İstanbul dışına taşınması, buralara da hızla gelişen finans, ticaret vb. servis sektörlerinin talebi olan iş merkezleri (plazalar) kurulması yolunu açmıştır. Bu da sanayinin İstanbul dışına transferi olgusunun bir başka yüzünü oluşturmuştur. Ayrıca devlet de yeni sanayi yatırımlarının İstanbul yerine çevreye yapılması için başka tedbirler devreye sokmuştur. Sonuçta büyük sanayi fabrikaları, İstanbul ve çevre illere dağılan, sevk ve idaresinin de holding türü organizasyonlarla İstanbul'dan yapılan bir görünüme bürünmüştür (Sönmez, 1995).

1980 sonrasında büyük sanayideki payının yavaşlaması veya duraklamasına karşılık, küçük sanayi açısından İstanbul önemini korumuş, işyeri ve bürolarda çalışanların sayısında gelişme devam etmiştir. Bunlara ek olarak 1980 sonrasında, özellikle bazı sektörlerde sanayi yatırımları, yükselen faizler ve daralan iç pazar nedeniyle tüm ülkede çekiciliğini yitirmiş, bunun yerine yüksek faiz getiren, rant gelirleri sağlayan menkul-gayrimenkul ticareti, turizm, finans, ithalat-ihracat gibi sanayi dışı yatırımlar ön plana fırlamıştır. Nitekim, 1980-1990 döneminde tasarrufların yatırıma ayrılan bölümü %20'lere kadar gerilerken, yapılan yatırımlarda da sanayinin yerini konut, altyapı yatırımları almıştır. 1980'de imalat sanayi yatırımları toplam yatırımların %35'ine yakını oluştururken, 1990'larda bu oranın %15'lere kadar gerilediği bir sanayisizleşme hastalığı yaşandı. Özel sektör yatırımları sanayi yerine konuta ve turizme yönelirken devlet yatırımları ulaştırma, haberleşme, enerji yatırımlarında yoğunlaştı (Sönmez, 1995).

İmalat sanayi, 1980 sonrasında İstanbul nüfusunun ana geçim kaynağı olmakla beraber 1980 öncesindeki konumdan ileri gidemedi hatta hafifçe geriledi. Sanayi duraklama dönemine girerken 1980'lerden 1990'lara geçim kaynağı olarak ticaret-turizm ve finans sektörlerine gelişme oldu. Diğer alt sektörlerde ise öne ve geriye doğru çok düşük artış veya düşüş oldu. Ama belirleyici eğilim, sanayinin daha fazla istihdam yaratmaması, buna karşılık sanayi dışı sektörlerden ticaret-turizm ve finansın gelişim göstermesi idi. Türkiye toplam nüfusunda ve milli gelirlerinde son

on yılda İstanbul'un payı artmasına karşılık, bu artış imalat sanayinde yaşanmadı. Bir başka deyişle, İstanbul'un artan nüfusuna yeni geçim kapıları açan imalat sanayi değil diğer gelişen sanayi dışı sektörler oldu (Sönmez, 1995).

1980'den 1990'a dünya ekonomisiyle ticaret hacmi artan Türkiye'de ticaret faaliyeti genişlerken zaman zaman, istikrar politikalarıyla daraltılsa bile, iç ticarete de daralmalar yaşandı. Ayrıca, bu sektörün alt dalı olan turizm sektörü de küreselleşen dünyada Türkiye'nin uluslararası rekabet açısından avantajlı olduğu bir alan olarak tanımlanıp teşvik gördü.

1990'da İstanbul'da ticaret sektöründeki faal 490 bin nüfusun yaklaşık %70'ini perakende ticaretle uğraşanlar oluşturuyordu. Büyük işletmelerdeki ticari nüfus 39 bine yakındı. Ticaret iş kolunu yükselten başka bir ticaret kolu da turizmdir. İstanbul'un turizm açısından hem bir konaklama yeri, hem de bir geçit noktası olması, ilde; otel, konaklama, eğlence yerleri ve benzeri alanlarda iş olanakları yaratıyor. 1990'da ticaret kesimindeki faal nüfusun %22'si, yani bu alanda faal olan her beş kişiden biri otel, lokanta veya eğlence yerlerinde çalışmaktaydı (Sönmez, 1995).

Türkiye'de 1992'de ticaret-turizm sektöründe çalışan 1 milyon 362 bin kişinin %61'lik kısmı (236 bin) perakende ticaret dahındaydı. Perakende ticaretten geçinenlerin İstanbul'daki sayısı 168 bindi ve sektör çalışanlarının % 51'ini oluşturuyordu. Yani İstanbul'da ticaret sektöründeki her iki kişiden birisi perakendeci idi. Perakende sektöründe çalışanların dörtte üçü , dört kişiden az kişinin çalıştığı küçük ticarethanelerde faaliyet gösteriyorlardı. Şu demek ki, beklenileceği gibi, İstanbul'da çok sayıda verimsiz veya düşük verimli küçük kayıtlı-kayıtsız işyerlerinde ticari faaliyet gerçekleştiriliyordu (Sönmez, 1995).

İstanbul, toptan ticaretin geleneksel merkezi sayılır. Gerek İstanbul'da gerekse Anadolu'da üretilen birçok mal ve yine ithal edilen malların önemli bölümü, önce İstanbul'da toplanır ve buradaki toptancılar eliyle hem İstanbul, hem de Anadolu perakende ticaret erbabına dağılır. Toptan ticaret işyerlerinin 1992'de %38'i bu işyerlerinde çalışanların da %44'üne yakını İstanbul'daydı. Otel-lokanta gibi turizm ve konaklama, eğlence ile ilgili işyeri ve nüfusta da İstanbul önemli bir ağırlık taşımaktadır. 1992'de Türkiye genelinde 117 bin olarak saptanan bu kategorideki iş

yerlerinin 21,550'si (%18) bu iş yerlerinde çalışan 326 bin kişinin de 71 bini (%21.5) İstanbul'daydı. Özetle, 1992'de Türkiye'de ticaret-turizm sektöründeki her 5 işyerinden biri; bu sektörde çalışan her 4 kişiden biri İstanbul'daydı (Sönmez, 1995).

İstanbul'da 1980 sonrası yıldızı parlayan ve en çok istihdam artışı sağlayan, finans sektörüdür. Bu sektörde 1980'de 83 bin kişi faal iken 1990'da sayı 180 bini buldu. Bu %117'lik bir artış demektir. Finansa faal nüfusun İstanbul payında son on yılda %5.23'den %7'ye çıktı. Ülke finans sektöründe 1980'de istihdam eden her 100 kişiden 28'i İstanbul'da iken bu sayı 1990'da 33'e çıktı. Sektörün bu ölçüde İstanbul'da gelişmesinin anlaşılır nedenleri vardır. 1980 sonrasında liberalleştirilen finans piyasaları, birçok yerli yabancı bankanın kurulmasını getirirken, artan dış ticaret hacmi, bankacılık faaliyetlerinin de gelişmesini getirdi. 1991 verilerine göre, ülke mevduatının %35'inin toplandığı ve ülke kredilerinden %33'ünün kullanıldığı İstanbul'da kurumlarla beraber istihdam da gelişti. Ayrıca, sigortacılıkta gelişmenin yanı sıra, döviz piyasalarında ki liberizasyon, leasing, factoring gibi, küreselleşmeyle beraber Türk finans piyasasına giren kurumlar ve İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nın hızlı gelişimi, bu kesimdeki istihdama ivme kazandırdı. Özellikle bankacılıktaki hızlı otomasyona, dolayısıyla personel tasarrufuna rağmen, bu sektördeki istihdamda görülen hızlı artış dikkat çekicidir (Sönmez, 1995).

İstanbul faal nüfusunun önemli bir kısmı da, hizmetler kesiminde çalışmaktadır. Ancak bu sektörde 1980-1990 dönemi istihdam artışı %36 ile il genelindeki %62'lik istihdam artışının bir hayli gerisinde kalmıştır. Bunda kamu personelinin yeterince artmamasının payı vardır. 1980'de 4 milyon 741 bin olan İstanbul nüfusuna, "kamu idaresi ve savunma ile sosyal ve ilgili kamu hizmetleri" başlığı altında hizmet veren kişi sayısı 240 bindi. 1990'da nüfus 7 milyon 300 bine çıktığı halde aynı başlık altında faaliyet gösteren sayısı 306 binle sınırlı kalmıştı. Bu, 1980'de yaklaşık 19 kişiye bir kamu hizmetlisi düşerken, 1990'da 1 kamu görevlisinin 24 kişiye hizmet vermesi anlamına geliyor. Bu artış kentteki kamu hizmetlerinin kalitesindeki düşüşün nedeni olarak görülmektedir. Devleti küçültmek yeni dönemin ana prensipleri arasındadır. Bu prensip kamu kadrolarının arttırılmaması sonucunu da getirmiştir. Öte yandan İstanbul'un büyük kent ve giderek metropol niteliği kazanmasının yarattığı hizmet talebi sektörde istihdam yaratmaya devam etmektedir. 1990'da hizmetler sektöründe çalışanlardan 137 bin kadarı, aşçı, garson, hizmetçi, mülk

bekçisi, temizlik işçisi gibi kişisel hizmetler grubunda çalışanlardan oluşuyordu (Sönmez, 1995).

İstanbul'un eğitilmiş nüfusunun bekleneceği gibi, sanayi ve hizmet sektöründe toplandığı görülüyor. Fakülte mezunları, beyaz yakalıların toplandığı hizmet sektöründe daha yoğundur. 1990 verilerine göre, İstanbul ve dengi okul mezunlarının %24'ü sanayide, %22'si ticaret-turizmde, %17'si finasta, %7.7'si de toplum hizmetlerindeydi. Bu, liseli faal nüfusun üçte ikisinin bu dallarda çalışması anlamına geliyor. Üniversiteli nüfusta ise önceliği %37 ile toplum hizmetleri alıyor. İkinci sırada %24 ile finans sektörü geliyor. Üniversite mezunlarının %15'i sanayi %14'ü ticaret sektöründe faallerdir (Sönmez, 1995).

1980 sonrasında Türkiye'nin dünya ekonomisiyle kurduğu yeni ilişkiler, yeni eklemlenme biçimlerinin etkilerini birinci derecede hissettirdiği İstanbul, üretiminin bileşiminde, nüfusun tuttuğu işlerde ve toplumsal sınıfların birbirlerine karşı durumlarında önemli değişimler yaşıyor; 1980-1990 döneminde, İstanbul faal nüfusunun ekonomik ve sosyal niteliklerinde gözlemlenen değişimler ve ağır basan eğilimler şöyle özetlenebilir:

- İstanbul'un, hem nüfusta hem de milli gelirin bölgeler arasında dağılımı açısından payı artıyor. İstanbul, geleneksel ağırlığını 'küreselleşme' sürecinde de arttırıyor,
- İstanbul'da 1980'lerde, nüfusun daha çok bölümü çalışma yaşamına katılmış durumda. Genel katılma oranının yükselmesinde haneye gelir sağlamak için çocuk, kadın, yaşlı nüfustan çalışma yaşamına katılmanın artmış olmasının, legal ve illegal dış göçler sonucu faal nüfusun artmasının da etkisi vardır (Sönmez, 1995).

Bu gelişmeler paralelinde, Devlet İstatistik Enstitüsü'nün "Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Sanayi Sınıflaması" Tablo 7.2'de verilmiştir. Ayrıca bu kapsamda 1992 Genel Sanayi ve İşyeri Sayımına Göre iktisadi faaliyete göre işyeri sayısı ve istihdam verileri Tablo 7.3'de gösterilmiştir.

Tablo 7.2: Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Sanayi Sınıflaması

Grup	Açıklama
C	Madencilik ve Taşocakçılığı
D	İmalat
E	Elektrik, Gaz, Su
F	İnşaat
G	Toptan ve Perakende Ticaret, Motosiklet ve Motorlu Araçlar ile Kişisel Eşyalar ve Ev Eşyalarının Onarımı
H	Otel ve Lokantalar
I	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme
J	Mali Aracı Kuruluşların Faaliyetleri
K	Gayrimenkul, Kiralama ve İş Faaliyetleri
L	Kamu Yönetim ve Savunma; Zorunlu Sosyal Güvenlik
M	Eğitim
N	Sağlık İşleri ve Sosyal Hizmetler
O	Diğer Sosyal, Toplumsal ve Kişisel Hizmet Faaliyetleri
P	Evlerde Yaptırılan Hizmet İşleri
Q	Uluslararası Örgütler ve Temsilcilikleri

Kaynak: D.İ.E

Tablo 7.3: İl ve İktisadi Faaliyete Göre İşyeri Sayısı ve İstihdam Verileri, 1992

İktisadi Faaliyet Kodu	Açıklama	İşyeri Sayısı	Çalışanların Yıllık Ortalama Sayısı	Ücretle Çalışanların Yıllık Ortalama Sayısı
C	Madencilik ve Taşocakçılığı	128	2.084	2.023
D	İmalat	45.480	166.744	108.030
E	Elektrik, Gaz, Su	19	12.997	12.997
F	İnşaat	3.073	29.182	26.311
G	Toptan ve Perakende Ticaret, Motosiklet ve Motorlu Araçlar ile Kişisel Eşyalar ve Ev Eşyalarının Onarımı	116.500	283.575	137.164
H	Otel ve Lokantalar	21.550	70.818	41.089
I	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme	3.386	30.421	27.492
J	Mali Aracı Kuruluşların Faaliyetleri	1.080	8.030	7.042
K	Gayrimenkul, Kiralama ve İş Faaliyetleri	12.003	31.792	18.273
L	Kamu Yönetim ve Savunma; Zorunlu Sosyal Güvenlik			
M	Eğitim	441	7.539	7.176
N	Sağlık İşleri ve Sosyal Hizmetler	3.808	9.458	5.359
O	Diğer Sosyal, Toplumsal ve Kişisel Hizmet Faaliyetleri	8.590	19.696	8.945

Kaynak: D.İ.E., 1992 Genel Sanayi ve İşyeri Sayımı, İl ve İktisadi Faaliyete Göre İşyeri Sayısı ve İstihdam

7.1. D.İ.E Verilerine Göre Hizmet Sektörü

İstanbul'un 1980-1990 yılları arasındaki dönemde, hizmet sektörü dağılımı Tablo 7.4'de görülmektedir. Hizmet türlerinin buradaki ayrımı, Tablo 7.11'deki sınıflamadan biraz daha farklıdır. Tablo 7.11'deki sınıflamada tüketici hizmetler başlığı altında görülen otel ve lokantalar, burada dağıtıcı hizmetler içindedir. Çünkü D.İ.E'nin yaptığı sınıflamaya göre bu sektör ayrı bir şekilde belirtilmemiş, toptan ve perakende ticaret içinde gösterilmiştir. Bu nedenle dağıtıcı hizmetlerinde gösterilmektedir.

Tablo 7.4: İstanbul'da Hizmet Sektöründeki İstihdamın Dağılımı, 1980-1990

	1980	1985	1990
Dağıtıcı Hizmetler	384,628	468,063	653,644
Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama	104,929	122,064	167,467
Toptan ve Perakende Ticaret, Lokanta ve Oteller	279,699	345,999	486,177
Üretici Hizmetler	82,715	120,662	179,558
Finans, Sigorta, Gayrimenkul, Yardımcı İş Hizm.	82,715	120,662	179,558
Tüketici ve Kar Amacı Olmayan Hizmetler	333,587	384,393	456,245
Toplum Hizmetleri, Sosyal ve Kişisel Hizmetler	333,587	384,393	456,245

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

Aynı şekilde, kar amacı olmayan hizmetler de ayrı olarak belirtilmediği için tüketici hizmetlerle birlikte verilmektedir. Tablo 7.5'de İstanbul'daki işgücünün Türkiye içindeki durumu gösterilmektedir. Kent, tüm yurttaki sanayi sektöründe çalışanların dörtte birini barındırmaktadır. Bununla birlikte hizmetlerin oranı da oldukça yüksektir, yaklaşık olarak tüm hizmetlerdeki istihdamın beşte birini oluşturmaktadır (Çakır, 1999).

Tablo 7.5: İstihdam Açısından İstanbul'un Türkiye İçindeki Durumu, 1990

	Türkiye	İstanbul	İstanbul'un Türkiye İçindeki Oranı (%)
Tarım	12,547,796	130,322	1,0
Sanayi	4,318,589	1,120,194	25,9
Hizmetler	6,515,508	1,289,447	19,8

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

Tablo 7.6 incelendiğinde, İstanbul'da hizmetlerin on yıl içinde %37,9 oranında arttığı görülür. Hizmetlerin istihdam içindeki oranı ise 1980'de %51.2 iken 1990'da %50,8 olmuştur (Tablo 7.7). Bu küçük orandaki düşüş, aslında aynı dönemde istihdamın

artış oranının %38.4 olmasından kaynaklanmaktadır. Diğer bir deyişle; istihdamın içinde sanayideki işgücünün artışının, hizmetlerden %1.6 oranında daha fazla olmasından kaynaklanmaktadır (Çakır, 1999).

Tablo 7.6: İstanbul'da 1980-1990 Yılları Arasında Sektörlerin Artış Oranı

Sanayi	% 39,5
Hizmetler	% 37,9

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

Tablo 7.7: İstanbul'da Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1990

	1980	1985	1990
Nüfus	4,741,890	5,842,985	7,309,190
İstihdam	1,563,939	1,873,597	2,539,963
İstihdamın Nüfus İçindeki Oranı (%)	33,0	32,1	34,8
Hizmetler	800,930	973,118	1,289,447
Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı (%)	51,2	51,9	50,8

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

Tablo 7.8'de, hizmet türlerinin 1980-1990 yılları arasında istihdam içindeki oranı görülmektedir. Buna göre dağıtıcı hizmetler %1,1, üretici hizmetler %1,8 oranlarında artmış, tüketici ve kar amacı olmayan hizmetler ise %3.3 oranında azalmıştır. Bu durum, ulaşım, ticaret ve haberleşme olanakları gelişirken, finans sektörünün de hızlı bir şekilde gelişme kaydettiğini belirtmektedir (Çakır, 1999).

Tablo 7.8: İstanbul'da Hizmet Türlerinin İstihdam İçindeki Oranı, 1980-1990

	1980	1985	1990
Dağıtıcı Hizmetler	24,6	25,0	25,7
Üretici Hizmetler	5,3	6,4	7,1
Tüketici ve Kar Amacı Olmayan Hizmetler	21,3	20,5	18,0

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

Dolayısıyla aynı durum, Tablo 7.9’da hizmet türlerinin, toplam hizmetler içindeki dağılımında da görülmektedir. Dağıtıcı, tüketici ve kar amacı olmayan hizmetlerin oranı daha fazla olmasına rağmen, on yıl içinde finans piyasalarındaki gelişmelere paralel olarak, üretici hizmetler daha büyük bir oranda artmaktadır (Çakır, 1999).

Tablo 7.9: İstanbul’da Hizmet Türlerinin Toplam Hizmetler İçindeki Oranı, 1980-1990

	1980	1985	1990
Dağıtıcı Hizmetler	48,0	48,1	50,7
Üretici Hizmetler	10,3	12,4	13,9
Tüketici ve Kar Amacı Olmayan Hizmetler	41,6	39,5	35,4

Kaynak: D.İ.E., (Çakır, 1999)

7.2. İ.T.O Verilerine Göre Hizmet Sektörü

Araştırma Yönteminde de açıklandığı gibi, İstanbul Ticaret Odası’ndan alınan bilgiye göre 1980-1998 yılları arasındaki sürede, hizmet sektöründe yer alan firmaların dağılımı incelenmiştir. Meslek Grupları’na göre (Tablo 7.12) firma sayılarına dair bilgiler, beşer yıllık aralarla hazırlanan Tablo 7.11’de görülmektedir. Bunlara göre hizmetlerdeki firmaların sayılarının dağılımı, Tablo 7.10’daki gibidir. Tüm hizmetler zaman içinde artmaktadır, bununla birlikte, üretici hizmetlerdeki firma sayısının diğerlerine göre oldukça fazla olduğu görülür.

Tablo 7.10: İstanbul’da Firma Sayılarına Göre Hizmetlerin Dağılımı, 1980-1998

	1980	1985	1990	1995	1998
Dağıtıcı Hizmetler	2,424	4,409	7,461	12,979	18,363
Üretici Hizmetler	13,226	19,767	30,927	51,554	67,826
Tüketici Hizmetler	978	1,543	3,071	7,945	12,385
Toplam Hizmetler	16,590	25,719	41,459	72,478	98,574

Kaynak: İ.T.O., (Çakır, 1999)

Tablo 7.11: Meslek Gruplarına Göre Firma Sayıları, 1985-1998

Meslek Grupları	1985	1990	1995	1998
Dağıtıcı Hizmetler	4.409	7.461	12.979	18.363
1	98	178	245	280
2	130	218	364	436
3	72	190	569	692
4	296	849	1.966	2.764
5	87	121	170	204
6	29	39	57	64
7	42	49	63	70
8	210	313	480	608
10	1497	2.634	4.839	6.789
11	1015	1.559	2.317	2.940
12	680	953	1.373	1.723
13	250	346	478	581
84	0	0	0	174
88	1	1	5	743
89	2	11	53	295
Üretici Hizmetler	19.767	30.927	51.554	67.826
36	9.250	15.445	25.303	32.327
61	1.135	1.521	2.414	3.233
62	2.098	3.371	6.524	8.781
63	3	3	4	85
64	2.743	4.459	8.258	10.946
67	2.283	2.771	3.377	3.793
72	1.611	2.383	3.570	4.881
73	405	534	1.064	1.495
74	235	436	1.036	1.467
87	4	4	4	818
Tüketici Hizmetler	1.543	3.071	7.945	12.385
34	190	204	222	237
35	173	277	556	772
68	193	606	3.036	4.531
69	987	1.983	4.129	6.200
90	0	1	2	645
Toplam	25.719	41.459	72.478	98.574

Kaynak: İ.T.O., (Çakır, 1999)

Tablo 7.12: Hizmet Sektörünü Oluşturan Meslek Grupları

Meslek Grup Numarası	Açıklama
1	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar İhracatçıları
2	Yaş ve Kuru Meyve ve Sebze İhracatçıları
3	Yağlar ve Gıda Maddeleri İhracatçıları
4	Sanayi Mamülleri İhracatçıları
5	Hayvani Mahsuller İhracatçıları
6	Yaprak Tütün ve İhracatçıları
7	Tiftik, Yaprak, Keçi Kılı, Paçavra ve İhracatçıları
8	Su Mahsulleri ve İhracatçıları
10	Filmcilik, Reklamcılık, Tiyatro, Sinema, Yerli Film ve İhracatçıları
11	Maden ve İhracatçıları, Toprak İşleri ve İhracatçıları
12	Hahı, Kilim ve İhracatçıları
13	Canlı Hayvan ve İhracatçıları
34	Tüccar Terziler
35	Boyahaneler, Elbise Temizleyicileri ve Çamaşırhaneler
36	İnşaatçılar
61	Petrol Arama Rafineri ve Satış
62	Bankalar ve Finans kuruluşları
63	Yurtiçi ve Yurtdışı Bayındırlık Müteahhitleri
64	Yurtiçi ve Yurtdışı Nakliyatçılar, Kargocular ve Nakliye Komisyoncuları
67	Bilumum Müteahhitler
68	Özel Eğitim ve Öğretim Kurumları ve Kuruluşları
69	Otel, Lokanta ve Eğlence Yerleri
72	Ticaret Komisyoncuları
73	Emlak Komisyoncuları
74	Gümrük Komisyoncuları
84	Taşıt Araçları Servis ve Bakım İstasyonları
87	Sigorta Şirketleri ve Acenteleri
88	Uluslar arası-Şehirlerarası Yolcu Taşıma Turları: Seyahat Acenteleri
89	Şehiriçi İnsan Taşımacılığı (Okul, Personel vs.)
90	Özel Sağlık Kuruluşları

Kaynak: İ.T.O., (Çakır, 1999)

7.3. New York ve İstanbul'da Üretici Hizmetler

Ekonomik perspektiften yola çıkarsak, günümüz kent merkezinin temel sektörlerini III. Ve IV. Sektör olarak tanımladığımız Hizmet ve Bilgi Sektörleri oluşturmaktadır. Bu sektörlerdeki firma ve çalışan sayısı önem teşkil etmesi ile birlikte üretilen hizmet ve bilginin niteliği de büyük önem taşır.

Konuya esas teşkil eden merkezi iş alanlarının karşılaştırılmasında sektörel yapı analizleri büyük önem taşır.

Tablo 7.13: New York ve İstanbul'da Nüfus-İstihdam-Hizmetler İlişkisi, 1980-1990

	New York		İstanbul	
	1980	1990	1980	1990
Nüfus	7,085,400	7,322,600	4,741,890	7,309,190
İstihdam	3,301,700	3,566,200	1,563,939	2,539,963
İstihdamın Nüfus İçindeki Oranı (%)	46,6	48,7	33,0	34,8
Hizmetler	2,507,700	3,283,200	800,93	1,289,447
Hizmetlerin İstihdam İçindeki Oranı (%)	76,0	92,1	51,2	50,8

Kaynak: D.I.E., 1992., New York State Department of Labor

İki dünya kentinin merkezi iş alanlarının sektörel yapılarının bize kaynak teşkil eden ilk veri kümesi Tablo 8.1' de verilmiştir. Buna göre 1980 yılında 7,085,400 olan New York nüfusu 1990'da düşük bir artış hızı ile 7,322,600 çıkmıştır. Buna paralel 1980'deki 2,507,700 hizmetler çalışan sayısı 1990'da 3,283,200'e ulaşmıştır ki oransal olarak ifadesi; 1980'deki %76'lık hizmetler payı 1990'da büyük bir artışla %92,1'e yükselmiştir, şeklindedir.

İstanbul'da 1980 yılında 4,741,890 kişi yaşarken 1990 yılında bu sayı büyük bir artışla 7,309,190'a yükselmiştir. Bu kapsamda 1980'deki 800,930 hizmet çalışanı 1990'da 973,118'e yükselmiştir ki oransal olarak ifadesi; 1980'deki %51,2 olan hizmetler payı, 1990'da sadece %51,9'a yükselmiştir, şeklindedir

Bu durum bize iki kentin merkezi iş alanında görülen belirgin farklılıkların nedenini sunmaktadır. Hizmetler sektörünün fizik mekan karşılığı olan ofis binalarının Manhattan merkezi iş alanındaki yoğunluğunu anlamlandırmaktadır. Yoğun dikey yapılaşmanın altında yatan önemli bir gerçekte bu istihdam potansiyelinin fizik

mekan ihtiyacını karşılayacak ofis bloklarının göreceli olarak dar bir alanda yerleşmiş olmasıdır.

Tablo 7.14: New York ve İstanbul’da Hizmet Türleri-Hizmetler İlişkisi, 1980-1990

	New York		İstanbul	
	1980	1990	1980	1990
Dağıtıcı Hizmetler	41,9	29,9	48,0	50,7
Üretici Hizmetler	23,5	32,3	10,3	13,9
Tüketici ve Kar Amacı Olmayan Hizmetler	34,6	37,8	41,5	35,4

Kaynak: D.İ.E., 1992., New York State Department of Labor

Hizmet sektörü detayda analiz edildiğinde (Tablo 8.2) küresel değişim süreci ile yıldızı parlayan üretici hizmetlerinde (finans, sigorta, gayrimenkul ve yatırım, hukuk hizmetleri, yardımcı iş hizmetleri, iletişim hizmetleri) New York ve İstanbul arasında belirgin farklılıklar görülmektedir. New York’ta 1980 yılında %23,5 olan üretici hizmetler payı, 1990’da artış göstererek 32,3’e yükselmiştir. İstanbul’da ise 1980 yılında %10,3 olan üretici hizmetler payı göreceli düşük bir artışla 1990 yılında %13’a yükselmiştir. Bu veriler bize dünya kentliliği sınıflamasında ve merkezi iş alanlarındaki farklılıkları kanıtlar niteliktedir.

8. SONUÇLAR

New York, öncelikle bölgesel ölçekte bir hinterlanda sahip olmuş, ardından ekonomik ve politik sistemin istikrarlı uyumu ile etki alanını genişletmiş, küresel ölçekte örgütlenme, koordinasyon, denetleme mekanizmasını kurarak Londra'dan Dünya'nın finans başkenti ünvanını ele geçirmiştir.

Ekonomik yeniden yapılanma sürecinde kentsel sistemde ortaya çıkan sorunlara uzun vadeli ve çağdaş çözümler üretmiş bu sayede değişen ekonomik yapının kentsel sistem üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldırmıştır. Bunun birincil örneği günümüz merkezi iş alanının ihtiyaç duyduğu yüksek kapasiteli telekomünikasyon ve ulaşım sisteminin sağlanmasıdır. Bu doğrultuda güçlü bir çevre yolu ulaşım sistemi ile kentin en temel hareketi olan merkez-konut hareketinin aksamamasını sağlamışlardır.

İstanbul; Doğu Avrupa, Balkanlar ve eski Sovyet Cumhuriyetleri'nin tümü düşünüldüğünde kendi bölgesi içinde bir düğüm noktasıdır. Çünkü bu ülkelerin global ekonomi ile hammadde, teknoloji, organizasyon ve pazar bağlantılarını kuracak bir köprüye ihtiyaçları vardır ve İstanbul tüm özellikleri ile bu ihtiyacı karşılamak için adaydır. Kent, uluslararası olma yolunda önemli adımlar atmakla birlikte, dünya ekonomisiyle bütünleşmesinde kentsel gelişiminden kaynaklanan önemli sorunlar vardır. Mevcut koşullar ve araçlarla bu sorunları çözmek zordur. İstanbul'un dünya kenti olma amacına ulaşması için ivedilikle stratejik önlemlerin alınması gereklidir.

New York merkezi iş alanının önemli bir özelliği merkezi iş alanının sınırlandırması ve merkez dışı fonksiyonların bu sınırlar içinden desantralizasyonudur. Bu konuda İstanbul New York'un sergilediği başarıyı gösterememiştir. New York'ta merkezi iş alanının sınırlarını kesin çizgilerle saptamak mümkündür. Ve merkezi iş alanında lokal ölçekte hareketlilik yaşanmaktadır. İstanbul'da ise merkezi iş alanının

sınırlandırılması olgusu oldukça güçtür. Birden farklı bölgede merkez nitelikleri göstermesine karşın kesin ölçülerde bir merkez kademelenmesinden söz etmek te mümkün değildir. Bu ana ulaşım aksları boyunca gelişen merkez yapısından kaynaklanır. Bu şekilde gelişen merkezlerde kesinlikle metropoliten ölçekte bir kentsel gelişim politikası benimsenmeli, merkezin etaplar şeklinde hangi hareketliliği ve dönüşümleri yaşayacağı belirtilerek gerekli merkez altyapısını bu bölgelere taşımak gereklidir. İstanbul üst düzey merkezi çalışma alanı olarak gelişme gösteren Büyükdere Caddesi üzerindeki metro sisteminin sadece Levent'e ulaşması Maslak üst düzey merkez bölgesinin bu ulaşım sistemine sahip olmaması çok önemli bir kentsel eksiklikler. Bu durum insan bedeninde beyin ile diğer organlar arasındaki iletişimsizlikle eş değerdir.

Bu sonuçlara ek olarak çağdaş merkez fonksiyonları dışında kalan fonksiyonları arındırması neticesiyle (1916 New York Planı) New York İstanbul ile önemli farklılıklar sunar. İstanbul'daki üst düzey merkezin yer seçtiği Büyükdere Caddesi aksının doğu yakasında Levent-Etiler prestij konut-çalışma ve eğlence bölgesi, batı yakasında ise çarpık kentsel gelişim sergileyen Kağıthane'nin bulunması bir fonksiyonel dengesizlik sunmaktadır. Buna paralel İstanbul, New York merkezinde oluşan 24 saat yaşayan kent merkezi yapısını ivedilikle oluşturması gerekir.

New York'ta 1900'lü yılların başından itibaren Lower Manhattan'da başlayan merkezi iş alanı gelişmesi, daha sonradan kuzeyde Central Park'a kadar uzanacak Midtown Bölgesi'ni de içine alan düzgün bir geometrik şekilde biçimlenmiştir. Alanın darlığına karşılık yapı yoğunluğu oldukça yüksektir. Devletin uyguladığı vergi indirimleri vb. finansal kolaylıklarla da yoğun ofis gelişimi teşvik görmüştür. İstanbul merkezi iş alanı yapısına göre çok yüksek olan bu yoğunluğa rağmen topoğrafik yapının sağladığı kolaylıklar ve ekonominin güçlü oluşundan kaynaklanan avantajlarla güçlü bir metro sistemi kurulmuştur. İstanbul çok daha düşük yoğunlukta olmasına karşın ciddi kentsel altyapı sorunları yaşamaktadır.

İstanbul metropoliten alan içinde yer alan yeni işlevler, Batı Dünyası ile olan kültür ilişkilerinde, toplumsal mekana yeni katılan etkinliklerine geleneksel kent merkezinde yer bulamayınca veya bu merkezdeki kurumlarla bağdaşamayınca, kendilerine yeni merkez aradıkları, böylece yeni ithal edilmiş kurumların, yeni finans düzenin geleneksel merkez dışında oluştuğu görülmektedir.

Küreselleşme ve bilgi teknolojisi, İstanbul'un gelişmesini belirtilen yönleriyle etkileyebilir ve etkilemektedir. Esas olan İstanbul Metropoliten Alanı'nı bu entegrasyon ve gelişim sürecine ve ötesine her yönüyle sağlıklı bir biçimde hazırlamak, gerekli stratejik planları yaparak uygulamaya yönelik çözümler üretmektir.

Bu sonuçlar, İstanbul'un küresel ekonomik sistemde hangi makro ekonomik koşullarla üst kademeye yükselebileceğini göstermekte ve bu süreçte kent merkezi başta olmak üzere tüm kentsel sistemde hangi stratejik politikaların uygulanması gerektiğini vurgulamaktadır.

New York'un bu karşılaştırmada eksik kaldığı nokta tarihsel kimlik ve doğal yapı farklılıklarıdır. Bu kapsamda New York ile aynı kademe dünya kentlerinden Londra ve Paris İstanbul ile karşılaştırmalı analizle ele alınmalıdır ve çıkarımlar elde edilmelidir. Dünya kentliliğinin makro ekonomik gelişmişlik koşullarının sabit olduğu varsayıldığında yaklaşık aynı kültürel ve doğal birikime sahip bu kentlerden kentsel sisteme yönelik İstanbul için daha yapıcı sonuçlar elde etmek mümkündür.

Özellikle İstanbul için vazgeçilmez bir metropoliten nitelikte turizm potansiyelidir. Bu çoklu kültür ve doğal yapısını sağlıklı bir kentsel altyapı ile bütünleştirilmesi halinde dünya kentleri arasında ayrıcalıklı bir konuma sahip olması kaçınılmazdır.

Aynı kademe dünya kenti olan New York ve Londra'nın düşeydeki fizik mekan yapısı arasındaki fark kentlerin gelişmişlik düzeylerinin yüksek katlı bina yoğunluğu ile direkt ilintili olmadığı sonucunu vermektedir. Bu olgu İstanbul'da süregelen tartışma ve yorumlara bir cevap niteliği taşır.

KAYNAKLAR

- Aslanoğlu, R., A.**, 1998. *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*, ASA Kitabevi, Bursa.
- Batur, A.**, 1998. 1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları*, 209-234, İstanbul.
- Berköz, A., L.** 1996. Metropoliten Değişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezi, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyum Bildirileri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, 319-327.
- Cansever, T.**, 1993. Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, *4*, 48-59, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Canty, D.**, 1969. *The New City*, Frederick A. Praeger Publishers, New York.
- Castells, M.**, 1989. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban Regional Process*, Basil Blackwell, Oxford.
- Cengiz, H.**, 1995. İstanbul'un Çağdaş Kent Merkezi Oluşumu-Büyükdere Caddesi Aksı, *Doçentlik Tezi*, Y.T.Ü Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Çakır, I.**, 1999. Dünya Kentleri ve İstanbul'da Hizmet Sektörünün Özellikleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelik, Z.**, 1996. *Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul .
- Diren, M.**, 1993. İstanbul'un Bilinci Belirleyici Olacak, *İstanbul Dergisi*, *7*, 40-49, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- D.İ.E.**, 1992. *Genel Sanayi ve İşyeri Sayımı İl ve İktisadi Faaliyete Göre İşyeri Sayısı ve İstihdam Verileri*, İstanbul.
- Dökmeci, V. ve Berköz, L.**, 2000. İstanbul'un Tek Merkezli Çokmerkezli Bir Kente Dönüşümü, *İstanbul Dergisi*, *35*, 88-95, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Drucker, P., F.**, 1993. *Post Capitalist Society*, Türk Henkel Dergisi Yayınları, İstanbul.
- Friedmann. J. and Wolff, G.**, 1982. World City Formation: An Agenda for Research and Action, *International Journal of Urban and Regional Research*, *6*, 309-344.
- Hall, P.**, 1996. *The World Cities*, Weidenfeld and Nicholson, London.
- <http://www.britannica.com>, "New York".

<http://www.census.gov>, "U.S. Bureau of Census".

<http://www.ci.nyc.ny.us/html/dcp/> .New York City, Department of Finance, Department of City Planning.

<http://www.lboro.ac.uk/gawc> "GaWC" (Globalization and World Cities Study Group and Network).

<http://www.reinvestments.com>, 1997, Central Business Districts Dead or Alive, "The Greenwich Group International LLC, Real Estate Investment Banking", New York.

<http://www.school.discovery.com> .

<http://www.skyscraper.org>.

Kaya, G., 1996. Dış Dinamikler ve İstanbul'un Yapısal Değişimi, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyum Bildirileri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, 85-92.

Kılınçaslan, İ., 1993. İstanbul Metropolünde Yapısal Değişimler, *Planlama Dergisi*, 4, 16, İstanbul.

Kuban, D., 1993. Koloni Şehirden İmparatorluk Başkentine, *İstanbul Dergisi*, 4, 10-24, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., 1996. *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Osmay, S., 1998. 1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yayınları, 139-154, İstanbul.

Saraçbaşı, E., 2001. *Fotoğraf Arşivi*, New York.

Sassen, S., 1991. *The Global City New York-London-Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.

Savitch, H., V., 1987. Post-Industrial Planning in New York, Paris, and London, *Journal of American Planning Association*, Winter, 80-91.

Shachar, A., 1994. Randstad Holland: A World City?, *Urban Studies*, 31, 3, 381-400.

Soysal, M., 1996. *Kentler Kenti İstanbul*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Sönmez, M., 1995. Küreselleşmenin İstanbul'a Etkileri, *İstanbul Dergisi*, 15, 13-22, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

- Sözen, T. ve Tekeli, İ.**, 1993. Müdahale Daha Çok Merkezi İdareden Geliyor, *İstanbul Dergisi*, 4, 90-97, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Şehir Planlama Müdürlüğü**, 1995. *1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- Taylor, P.J., Walker, D.R.F. and Beaverstock, 2000**, Introducing GaWC: Researching World City Network Formation, *in Sassen, S.(ed), Cities and Their Cross-Border Networks*, Blackwell Publishers, pp. 20-21, Oxford.
- Vernon, R.**, 1960. *Metropolis 1985*, Harvard University Press, Cambridge.
- Warf, B.**, 1995. Telecommunications and the Changing Geographies of Knowledge Transmission in the Late 20th Century, *Urban Studies*, 32, 2, 361-378.
- Yenen, Z., Dinçer, İ., Şengezer, B., Yakar, H., ve Dikçınar B.**, 1996. İstanbul Metropoliten Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada'nın Değişen Rolü, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyum Bildirileri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, 285-301



EKLER



©copyright 2000 NYC Department of City Planning

West St

South St

Brooklyn Bridge

East River

Tablo A.1: Manhattan Merkezi İş Alanı 1. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	17	0
Çok Ailelik Konutlar	161	4
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	248	4
Ticaret ve Ofis Alanları	556	25
Sanayi & İmalat	315	4
Ulaşım	44	7
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	52	30
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	13	4
Park Alanları	20	0
Boş Alan	70	3

89

Harita A.2: Manhattan Merkezi İş Alanı 2. Mahalle-Arazi Kullanış



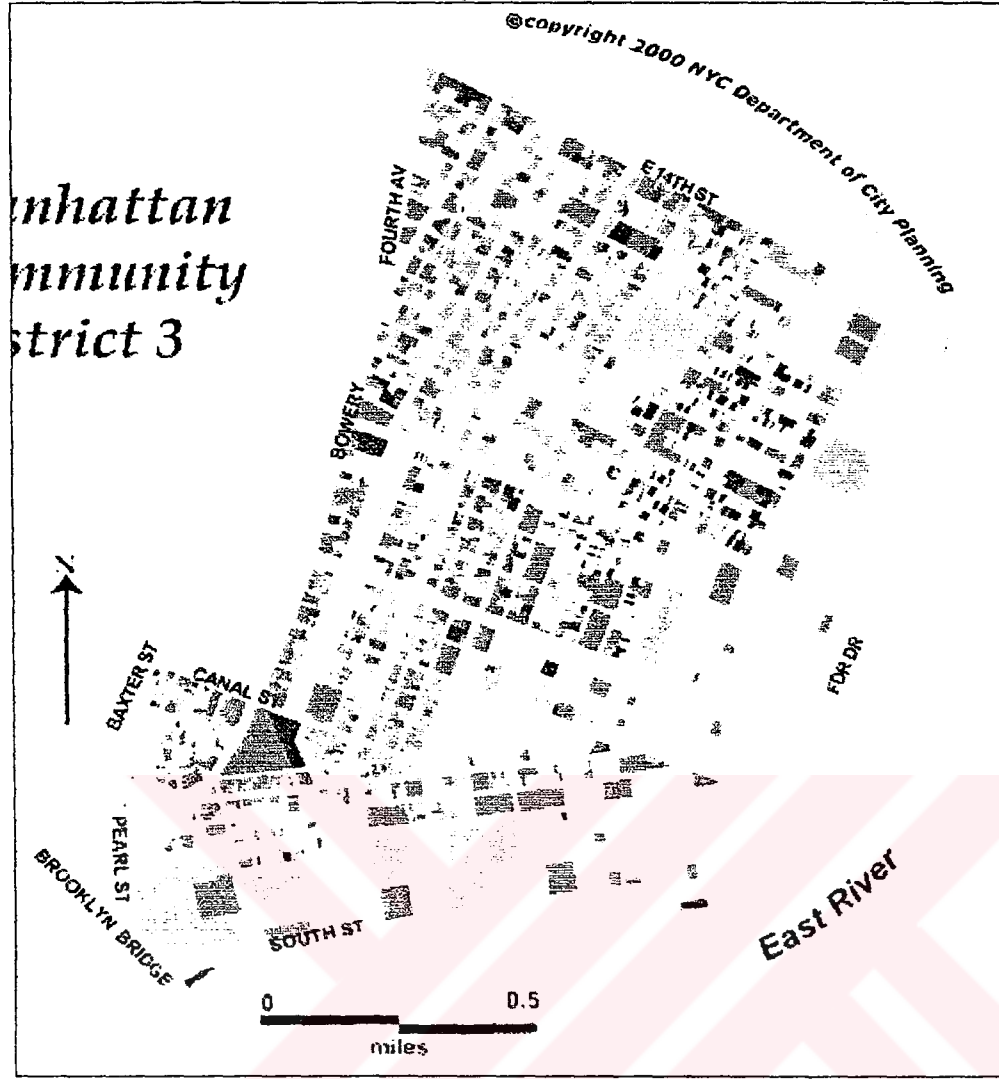
Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.2: Manhattan Merkezi İş Alanı 2. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	396	3
Çok Ailelik Konutlar	1,545	26
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	1,310	16
Ticaret ve Ofis Alanları	569	13
Sanayi & İmalat	517	14
Ulaşım	74	13
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	177	8
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	19	1
Park Alanları	67	3
Boş Alan	100	3

Kaynak: New York City , Department of City Planning, 1995

Harita A.3: Manhattan Merkezi İş Alanı 3. Mahalle-Arazi Kullanış



Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.3: Manhattan Merkezi İş Alanı 3. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	50	0
Çok Ailelik Konutlar	1,199	36
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	1,543	24
Ticaret ve Ofis Alanları	525	8
Sanayi & İmalat	251	3
Ulaşım	43	2
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	292	13
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	53	9
Park Alanları	76	2
Boş Alan	319	4

Kaynak: New York City, Department of City planning, 1995

Harita A.4: Manhattan Merkezi İş Alanı 4. Mahalle-Arazi Kullanış



Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.4: Manhattan Merkezi İş Alanı 4. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	97	1
Çok Ailelik Konutlar	1.378	22
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	647	9
Ticaret ve Ofis Alanları	365	10
Sanayi & İmalat	449	15
Ulaşım	142	16
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	146	11
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	14	2
Park Alanları	213	8
Boş Alan	137	40

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Harita A.5: Manhattan Merkezi İş Alanı 5. Mahalle-Arazi Kullanış



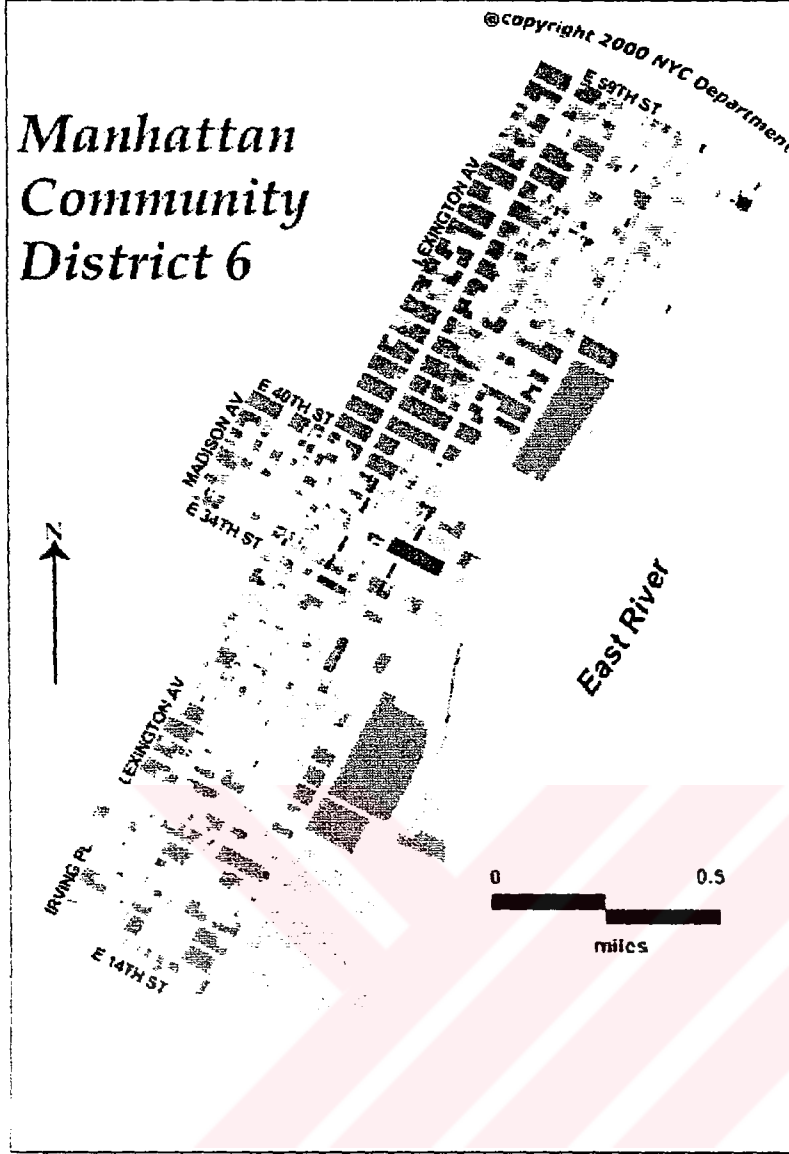
Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.5: Manhattan Merkezi İş Alanı 5. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	15	0
Çok Ailelik Konutlar	294	6
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	348	6
Ticaret ve Ofis Alanları	1.539	59
Sanayi & İmalat	726	13
Ulaşım	23	2
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	103	6
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	6	2
Park Alanları	115	3
Boş Alan	48	1

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Harita A.6: Manhattan Merkezi İş Alanı 6. Mahalle-Arazi Kullanış



Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.6: Manhattan Merkezi İş Alanı 6. Mahallenin Arazi Kullanış Dağılımı

Arazi Kullanım-1999	Arsa Adeti	Arsa Alanının Toplam Alana Oranı (%)
1-2 Ailelik Konutlar	15	0
Çok Ailelik Konutlar	294	6
Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar	348	6
Ticaret ve Ofis Alanları	1,589	33
Sanayi & İmalat	726	13
Ulaşım	23	2
Halka Açık Alanlar ve Kurumsal Kullanımlar	103	6
Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları	6	2
Park Alanları	115	3
Boş Alan	48	1

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

Tablo A.7: Arazi Kullanış Lejandı

	1-2 Ailelik Konutlar
	Çok Ailelik Konutlar. (Asansörsüz)
	Çok Ailelik Konutlar. (Asansörlü)
	Konut-Ticaret Karışık Kullanımlar
	Ticaret ve Ofis Alanları
	Sanayi-İmalat
	Ulaşım-Kamu Hizmeti Veren Kuruluşlar
	Halka Açık Alanlar ve Kurumlar
	Açık Alanlar ve Rekreasyon Alanları
	Park Alanları
	Boş Alanlar
	Diğer

Kaynak: New York City, Department of City Planning, 1995

ÖZGEÇMİŞ

Emre Saraçbaşı, 28.01.1978 tarihinde İzmir’de doğdu. İlk öğrenimini Bodrum Turgutreis İlkokulu’nda yaptı. Lise öğrenimini 1995 yılında mezun olduğu İzmir Özel Türk Koleji’nde yaptı. Üniversite öğrenimini 1999 yılında mezun olduğu, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde yaptı. Halen öğrenimini, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Yüksek Lisans Programı’nda yürütmektedir.

