

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'DA SANAYİ YERLEŞMELERİ VE YER DEĞİŞTİRME
EĞİLİMLERİ İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA (KAZLIÇEŞME ÖRNEĞİ)

39231

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir Plancısı Mehmet Ali YÖZER

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 25 Ocak 1993

Tezin Savunulduğu Tarih : 10 Şubat 1993

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Hande SUHER

Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ

ŞUBAT, 1993

Ö N S Ö Z

Mesleki eğitimimin yönlendirilmesinde emeği geçen tüm hocalarıma, beni bu çalışmada ve her konuda destekleyen ilgi ve yardımlarını gördüğüm hocam Sayın Prof. Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU'na teşekkürlerimi sunarım.

Şubat, 1993

M. Ali YÜZER



İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ -----	vi
TABLO LİSTESİ -----	vii
HARİTA LİSTESİ -----	ix
ÖZET -----	x
SUMMARY -----	xi
BÖLÜM 1. GİRİŞ -----	1
o Amaç, Kapsam ve Çalışma Yöntemi	
BÖLÜM 2. ŞEHİRLEŞME SANAYİLEŞME İLİŞKİLERİ -----	3
2.1. Yerleşme Modelleri ve Sanayi Alanlarının İlişkileri -----	3
2.1.1. Lineer Şehir Formu ve Sanayi Alanları İlişkisi -----	3
2.1.2. Radyo-Konsantrik Şehir Formu ve Sanayi Alanları İlişkisi -----	7
2.2. Sanayi Yer Seçimi Etkenlerine Bağlı Olarak Geliştirilen Yerleşme Kuramları -----	
2.3. Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimini Belirleyen Etkenlerde Görülen Farklılaşmalar	14
2.4. Sanayi Yatırımlarının Şehirsal Merkezlerde Yığılım Nedenleri -----	17
BÖLÜM 3. TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME POLİTİKALARI VE GÖRÜLEN FARKLIlaşMALAR -----	20
3.1. Türkiye'de İlk Sanayi Yerleşmelerinin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi -----	20
3.1.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi -----	20
3.1.2. Cumhuriyet Dönemi (1923-1933) -----	21
3.1.3. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Dönemi (1934-1938) -----	24
3.1.4. İkinci Beş Yıllık Sanayi ve İktisadi Kalkınma Planı Dönemi (1938-1950) ---	25
3.1.5. Demokrat Parti Dönemi (1950-1960) ---	27
3.2. Devlet Politikaları Olarak Geliştirilen Kalkınma Planlarında Sanayi Alanları -----	29
3.2.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967) -----	29
3.2.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-1972) -----	31
3.2.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-1978) -----	32

3.2.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-1983) -----	33
3.2.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1984-1988)-----	34
3.2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990-1994)-----	35
3.2.7. Kalkınma Planlarının Ortak Değerlendirilmesi -----	36
3.3. Türkiye'de Bölgelere Göre Sanayi Alanları Yatırımları -----	37
3.4. Merkezi ve Yerel Yönetimlerin Sanayi Alanları Politikaları ve Programları-----	42
3.5. Türkiye'de Sanayi Alanlarının Hukuki Yönü	43
 BÖLÜM 4. İSTANBUL METROPOLÜ VE SANAYİ ALANLARININ DAĞILIM DÜZENİ -----	47
4.1. İstanbul'un Türkiye'deki Yeri -----	47
4.2. İstanbul'un Tarihi Yapısı -----	49
4.3. İstanbul Metropolünde Planlama Çalışmaları	50
4.4. İstanbul Metropolünün Arazi Kullanımındaki Değişimler -----	54
4.5. İstanbul Metropolünde Sanayi Alanları Dağılımı -----	48
4.5.1. İstanbul Metropolü Merkezlerinde Gelişen Sanayi Alanları ve Türleri	58
4.5.2. Yapılan Planlama Çalışmalarına Uygun Olarak Gelişen Sanayi Alanları İle Plansız Olarak Gelişen Sanayi Alanları -----	67
 BÖLÜM 5. KAZLIÇEŞME (ZEYTİNBURNU) VE TUZLA'YA İLİŞKİN ANALİZ VE DEĞERLENDİRMELER -----	71
5.1. Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanının Kuruluş Ve Gelişimi -----	71
5.1.1. Zeytinburnu İlçesinin Gelişimi ve Sanayi Alanları İlişkisi-----	71
5.1.2. Zeytinburnu İlçesindeki Sanayi Kuruluşları -----	71
5.1.3. Kazlıçeşme'nin Tarihi Gelişimi ----	72
5.2. Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanının Yer Değiştirmesi ve Bu Sanayi Grubu İçin Tuzla Organize Deri Sanayi Alanının Geliştirilmesinde "Amaç" -----	73
5.3. Kazlıçeşme Deri Sanayinin Yerdeğiştirmesinde Yönlendirici "Hedefler"-----	73
5.4. Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanına ve Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesine İlişkin "Veriler" -----	75
5.4.1. Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanına İlişkin Veriler -----	
5.4.2. Kazlıçeşme'deki Sanayi Tesislerinin Yerdeğiştirme Eğilimlerinin Ortaya Çıkarılmasına Yönelik "Anket Çalışması" Örneği -----	78

5.4.3. Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesine İlişkin Veriler -----	78
5.4.4. Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde Yer Değiştiren Sanayi Tesislerinde Yapılan "Anket Çalışması" Örneği -----	81
5.5. Değerlendirmeler -----	82
BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER -----	98
KAYNAKLAR -----	106
EKLER	
ÖZGEÇMİŞ	

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1.	1882-Soria Y. Mata'nın Lineer Şehir Formu--	3
Şekil 2.2.	1917, Tony Garnier'in Lineer Şehir Formu---	4
Şekil 2.3.	1929, N.A. Milyutin'in Lineer Şehir Formu--	5
Şekil 2.4.	1941, L. Hilbertseimer'in Tarak Şehir Formu	6
Şekil 2.5.	Jose Sert'in Lineer Şehir Formu -----	6
Şekil 2.6.	1957, J. Göderitz, R. Rainer, H.Hoffman'ın Lineer Şehir Formu -----	7
Şekil 2.7.	1930 A. Edward's Radyo-Konsantrik Şehir Formu -----	8
Şekil 2.8.	1919, Paul Wolf'un Radyo-Konsantrik Şehir Formu -----	8
Şekil 2.9.	1946, S.E. Sanders, A.J. Rabuck'un Radyo Konsantrik Şehir Formu -----	9
Şekil 2.10.	T.Palender'in Yer Seçimi Kuramı Şeması-----	14
Şekil 5.1.	Firmanın Faaliyet Türü Dağılımı -----	83
Şekil 5.2.	İşyerinin Mülkiyeti Dağılımı -----	83
Şekil 5.3.	İşyerini Kazlıçeşme'de Seçme Nedeni-----	84
Şekil 5.4.	İşyeri Büyüklüğü Dağılımı -----	85
Şekil 5.5.	İşyerinde Çalışan Sayısı Dağılımı -----	85
Şekil 5.6.	Kazlıçeşme'de Çalışanlara Sağlanan Sosyal İmkanlar -----	86
Şekil 5.7.	Hammadde İhtiyacının Karşıllanması -----	87
Şekil 5.8.	Üretilen Malların Pazarlanması -----	87
Şekil 5.9.	Hammadde ve Üretilen Malların Nakliyesi---	88
Şekil 5.10.	Üretime Bağlı Kapasite Artışı -----	89
Şekil 5.11.	İşyerinde Depo Varlığı -----	89
Şekil 5.12.	İşyerinin Geliştirilmesi İsteği -----	90
Şekil 5.13.	Kredi İmkanlarından Faydalanma -----	91
Şekil 5.14.	Altyapısı Tamamlanmış Bir Yere Taşınma ---	91
Şekil 5.15.	Üretim Biçiminin Türü ve Önceki Yerleşme--	92
Şekil 5.16.	Tuzla'ya Yerleşme Nedeni -----	92
Şekil 5.17.	Üretilen Üründeki Değişimin Dağılımı -----	93
Şekil 5.18.	Pazarlama Sorunları ve Nakliye Tutarlarındaki Değişim -----	93
Şekil 5.19.	İşçi Ücretlerindeki Değişim -----	94
Şekil 5.20.	İşyerinin Büyüme Olanakları -----	95
Şekil 5.21.	Plan Kararlarına Katılım -----	95
Şekil 5.22.	Çevredeki Konut Sayılarındaki Dağılım ----	96
Şekil 5.23.	Tuzla'nın Dışındaki Başka Faaliyet Türü---	96
Şekil 5.24.	Tuzla ve Çevresinde Olumsuzluklarla Karşılaşma -----	97
Şekil 5.25.	Tekrar Kazlıçeşme'ye Dönme İsteği -----	97

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1.	Sanayi Planı Yatırım Projeleri ve Yerleşme Noktaları -----	24
Tablo 3.2.	1947 Planında Sektörlere Göre Yatırım Miktarları -----	27
Tablo 3.3.	İmalat Sanayinin 1950-60 Yılları Arasında Kaydettiği Gelişme -----	29
Tablo 3.4.	I. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki Sanayi Alt Kollarında Gelişim (1963-67)-----	30
Tablo 3.5.	I. Plan Döneminde GSMH'nın Artış Hızları	30
Tablo 3.6.	II. Plan Döneminde GSMH'nın Artış Hızları	30
Tablo 3.7.	1989-1994 Döneminde Ana Sektörlerdeki Üretimin Gelişmesi -----	36
Tablo 3.8.	100'den Fazla Büyük İşletmesi Bulunan İllerde İşletme Sayısı -----	39
Tablo 3.9.	1962-88 Yılları Arasında Biten Organize Sanayi Bölgeleri -----	39
Tablo 3.10.	Bölgeler İtibariyle İmalat Sanayiinde Yaratılan Katma Değer Katılımı -----	40
Tablo 3.11.	1989 ve 1990 Yıllarında Düzenlenen Yatırım Teşvik Belgelerinin Dağılımı ---	41
Tablo 4.1.	5 Yıllık Nüfus Sayımlarına Göre İstanbul Nüfusunun Türkiye Nüfusu İçindeki Payı--	47
Tablo 4.2.	Sektörlere Göre İşgücünün İstanbul ve Türkiye'deki Payı -----	47-48
Tablo 4.3.	1985 Yılı İtibariyle Türkiye ve İstanbul İmalat Sanayi Verileri -----	48
Tablo 4.4.	1985 Yılı İtibariyle İstanbul'un Dış Ticaretle Türkiye İçindeki Payı -----	48
Tablo 4.5.	Vergi Gelirlerinin İstanbul ve Türkiye Oranları -----	49
Tablo 4.6.	İlçeler İtibariyle İşyeri ve Çalışan Sayısı (1987) -----	58
Tablo 4.7.	Metropolitan Alan İstihdam Yapısı -----	59
Tablo 4.8.	Metropolitan Alan İmalat Sanayi İşgücü Dağılımı -----	60
Tablo 4.9.	Ticaret Sektörü ve Mali Kuruluşlar İşgücü Kurumları -----	60
Tablo 4.10.	İstanbul Metropolü İlçelerinde Yer Alan İmalat Sanayinin 1987 Yılı İtibariyle Sektörlere Göre İşyeri Sayısı Bakımından Dağılımı -----	61-62
Tablo 4.11.	İstanbul Metropolü İlçelerinde Yer Alan İmalat Sanayinin 1987 Yılı İtibariyle Sektörlere Göre İşyeri Sayısı Bakımından Dağılımı -----	63
Tablo 4.12.	İstanbul Metropolünde İmalat Sanayi Alt Sektörlerindeki İşyeri Sayısı Bakımından İlk 4 Sırayı Alan İlçeler (1987 Yılı İtibariyle) -----	63

Tablo 4.13.	İstanbul Metropolünde İmalat Sanayi İşyeri Sayısı Bakımından İlk 7 Sırayı Alan İlçelerdeki Alt Sektörler ve Yüzdeleri (1987 Yılı İtibariyle) -----	64
Tablo 4.14.	1966 Sanayi Nazım Planında İmalat Sanayine Ayrılan Alanlar (Hektar olarak)-----	67
Tablo 4.15.	1980 İstanbul Nazım Planında Organize Sanayi ve Toplu Sanayi Alanları -----	69
Tablo 4.16.	İstanbul Metropolü İlçelerinin 1980 Onanlı Nazım Plana Göre Sanayi Alanlarının 1992 Yılı İtibariyle Değerlendirilmesi -----	69
Tablo 5.1.	Kazlıçeşme'deki Tapuya Bağlı Taşınmazların Hazine, Belediye, Vakıf ve Şahıs Mülkiyetine Göre Dağılımı -----	77



HARİTA LİSTESİ

Harita 1. İmalat Sanayi İşyeri ve İşçi Sayılarının İlçeler İtibariyle Dağılımı -----	65
Harita 2. İlçelerde İlk Beş Sırada Yer Alan İmalat Sanayi Alt Sektörleri -----	66



Ö Z E T

Ekonomik faaliyetlerin fiziksel mekana indirgenmesi ve şehirselleşme fonksiyon bölgelerinin saptanması için 19. yy'ın ilk yarısında, hammadde, işgücü, pazar ve ulaşımaya yönelik geliştirilen sanayi alanları yer seçimi kuramlarında ekonominin temel ilkesi olan maliyetin minimize kârın maksimize edilmesi amaçlanmıştır.

Sanayileşme süreci başlarında yatırım maliyetlerini minimize eden etkenler ön planda yer alırken artan sermayeye, yaşam standartlarına ve teknolojiye bağılı olarak etkenler bileşiminde de değişimler olmuştur

Bu değişim İstanbul Metropolü'nde de görülmüş ve 1960'lı yıllardan günümüze değin büyük alan kullanımı gerektiren sanayi alanları şehir dışına çıkarak yerini hizmet sektörüne bırakmıştır.

Bu tezin amacı; İstanbul Metropolitan Kent Merkezlerinde yer alan sanayilerin, çevreye olumsuz yönde yaptığı fiziki ve sosyal etkilerden dolayı, şehir dışına çıkarılması ve yerine hizmet sektörünün getirilmesinde, Kazlıçeşme ile Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgeleri örnek alınarak değerlendirmeler yapmak ve diğer problemlili bölgelerde desantralizasyon çalışmalarının yönlendirilmesine yardımcı olmaktır.

Altı bölümden oluşan çalışmanın giriş bölümünde konu ana hatları ile tanıtılmış, ikinci bölümde şehirleşme-sanayileşme ilişkilerine bağılı olarak kuramsal bilgiler verilmiştir. Üçüncü bölümde Türkiye'de sanayileşme politikaları ve bu politikalarda görülen farklılaşmalar ele alınarak sanayi alanlarının hukiki yönü incelenmiştir. Dördüncü bölümde İstanbul metropolitan alanının yapısal gelişmesi irdelenerek planlı ve plansız gelişen sanayi alanları belirlenmeye çalışılmıştır. Beşinci bölümde örneklem bölgeler olarak seçilen Kazlıçeşme ve Tuzla bölgelerine ilişkin veriler toplanarak, anket çalışmasının değerlendirilmesi yapılmıştır. Sonuç ve önerilerin bulunduğu altıncı bölümde ise önceki bölümler değerlendirilerek metropolitan merkezlerindeki sanayilerin desantralizasyonunu zorunlu kılan nedenler açıklanarak, sonraki çalışmaların yönlendirilmesi için öneriler getirilmiştir.

A RESEARCH ON THE INDUSTRIAL LOCATIONS AND RE-LOCATION TRENDS IN ISTANBUL (KAZLIÇEŞME CASE STUDY)

SUMMARY

Beginning of the industrialization in 18 th century the rural population migrated to urban sites and created important transformation in socio-economic structure of these sites. In this transformation of Urbanization had found out new searchings in planning and accepted linear and radio-concantric city forms. In both of them, had been stressed on transportation the relation ships with hausing and industry, hierarchy of green areas and how the sites caw be developed.

In beginning of 19th century, V. Thünen had studied for being (transferred) economic activities to the physical space and defined urban function zones.

Beginning of the industrialization process, while the factors which make the investment costs minimum, were coming primary, it was being transformed in factors depend on increasing capital, life standarts and technology so while natural factors were directing location before, nowadays the other factors prevented.

Industrialization policies in Turkey had transformed important dimension from Ottoman Empire to nowadays. Establishing years ottoman Empire had importante industrial sectors. But ottoman Empire couldnt adapt "industrial Revolution" which began in the secont part of 17 th century and had been affected from capitulations until The political reforms in 1839.

In the period of Republic, publishing encouragement laws of industry, organizing İzmir Economic Congress and programming the investment to be directed the industry and economy had become active.

In Development Plans which was began in 1960's and was developed as state policies, being increased of the

national welfare level, avoiding the inter-regional inequality and dependend on this, being directed industry investmants to the medium-sized (middle-sized) cities out of the metropolitan cities, had defined as targets.

In, developing countries like Turkey or under-developed countries, inter-regional inequelities had become because of natural, economic, social and political reasons population and investments concentrated in metropolitan cities like Istanbul

Considering cities which have manufacturings more than 100, Marmara Region where covers Istanbul, takes maximum rate in Turkey with 45 %. East and South East Regions with 2.74 % have minimum rate in distribution of being created valve-added.

In Turkey some economic and political decisions are made for avoiding the inter-regional inequality like in Development Plans. In these decisions, policies of encouragement had been very important.

In 1990 according to investment encouragement papers in manufacturing industry, Istanbul took first place with 139 paper and 1.861 billion TL.

From 1960 to nowadays, it had important transformation in the structure of Istanbul Metropolitan Area. In 1960's industrial areas generally had located in Zeytinburnu, Haliç, Bomanti and Kağıthane.

In 1970's industrial areas had been grawing as an extension of first location in Istanbul. Industrial Decentralization had appeared in this period. Industrial establishments which have to need large land use, had begun to move to the east side of Istanbul. Small and medium scale industries had established instead of large scale.

Although industrial development in Istanbul had been aut of encouragement in Development Plan Strategy between 1972 and 1979, industrial investment had been incerasing. When Industrial areas in Istanbul was 936 hectar in 1968, it arrived at 1178 hectar in 1976.

In period of 1980-92, industrial establishments surrounding Haliç, leather industrial establishments in Kazlıçeşme began to conduct out of the city. And İkitelli, Tuzla, Kurtköy had been arranged as industrial sites.

In the city Centers of Istanbul Metropolitan Area,

- o Increasing of land prices
- o Emerging of transportation and expedition problems
- o No possibility for expanding of existing establishment in the industrial areas.
- o Weakness of relationship between housing and working place
- o Being low working standards of the establishments
- o Having pollution qualities and being polluted the environment with noise, visual and waste of the establishments.
- o Developing the service sector depend on increasing of national welfare level and to need for finding place in city center of this sector.

Decentralization of the establishments out of the city has been necessary for these reasons. The purpose of this thesis is to put forward the necessity of industrial decentralization in Istanbul Metropolitan City Centers, because of their negative effects on physical and social environment from this point, Kazlıçeşme and Tuzla Organized Tanning Industry Zone had been evaluated as case study and it had been helped to be directed the other zones with problem.

- o In the introduction part of the study which has six part, the subject had been introduced with its basic lines.
- o In the second part, theoretical knowledge had put forward depend on the relationships between urbanization and industrialization.
- o In the third part, legal dimension of industrial areas had been examined by tackling industrialization policies in Turkey and differences in these policies.

- o In the forth part, the industry areas which is grewed with plan or without plan had been tried to define, by examining the structural development of Istanbul Metropolitan Area.
- o In the fifth part, the results of the research which was made in Kazlıçeşme and Tuzla Industry Zones, had been evaluated.
- o In the sixth part which has results and proposals, the other parts of thesis had been evaluated.

Because of directing later studies about this subject, new proposals had been raised by explaining the reasons which are necessary for industrial decentralization in metropolitan cities.

The government which was mostly successful in moving must follow these programs for decentralization of industries in the centers like Eminönü, Haliç and Şişli. etc.

- o The defination of problem industrial areas that are found in Istanbul metropolitan centers and the determination of the most convenient areas for industries found in outer city.
- o When the planning decisions are determined, the participation of work places and factory masters must be provided.
- o The complete expropriation of the areas reserved out of the cities and the presentations of these areas to the masters of work places with cheap prices.
- o To give credit for infrastructure and buildings and the application of it.
- o The reservation of place for the service function of the moving industries.
- o The determination of housing potential for new development areas and to provide the interaction of working places and houses.

- o The development of transportation facilities.
- o To give material facilities and authorities to the local level for the application of the projects.
- o To provide the coordination and cooperation among managements.



BÖLÜM I. GİRİŞ

18. yy'da başlayan sanayileşmeyle birlikte kırsal bölgelerdeki nüfus, sanayide çalışmak için şehirseller yerleşmelere gelmeye başlamış ve şehirler, sınırlarının dışında gelişmiştir. Motorlu araçların sanayide yaygın kullanılmasıyla birlikte 19. yy'la kadar gelişimini normal sürdüren şehirlerin, sosyal yapıları, sanayi alanları ve konut yerleşmeleri farklılaşmıştır.

19.yy'da geliştirilen sanayi alanları yer seçimi kuramları, yatırım maliyetlerini minimize eden doğal etkenler üzerinde yoğunlaşırken; günümüzde ileri sanayileşme düzeyiyle birlikte, artan sermayeye, yaşam standartlarına ve teknolojiye bağlı olarak etkenler bileşiminde bir takım değişimler olmuştur.

Yerleşmelerin ekonomik, demografik ve fiziksel (alanca yayılma) olarak büyümeleri sonucunda önemli gelişmeler gözlenmiştir. Kuruldukları yıllarda şehir merkezinde yer alan, gerek ticaretin ve gerekse yaşam fonksiyonlarının yönlendirilmesini sağlayan çalışma alanları ve sanayi tesisleri için, şehrin büyümesiyle birlikte, merkezdeki arazi fiyatlarının artması, ulaşım vb. problemlerin oluşması sonucu, şehir dışına gitme eğilimi ortaya çıkmıştır.

Bu tezin amacı, İstanbul Metropoliten Kent Merkezlerinde yer alan sanayilerin, çevreye olumsuz yönde yaptığı fiziki ve sosyal etkilerden dolayı, şehir dışına çıkarılması ve yerine hizmet sektörünün getirilmesinde, Kazlıçeşme ile Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgeleri örnek alınarak değerlendirmeler yapmak ve diğer problemliler bölgelerde desantralizasyon çalışmalarının yönlendirilmesine yardımcı olmaktır.

Altı bölümden oluşan çalışmanın giriş bölümünde amaç, kapsam ve izlenen yöntem açıklanmıştır. İkinci bölümde şehirleşme sanayileşme ilişkilerine bağlı olarak sanayi yer seçiminde görülen farklılaşmalar ve sanayi yatırımlarının şehirselleşme merkezlerle yığılım nedenleri incelenmiştir. Üçüncü bölümde Türkiye'de sanayileşme politikalarının belirlenmesinde Kalkınma Planları ile Merkezi ve Yerel Yönetimlerin programları araştırılmış ve sonuçlar çıkarılmıştır. Beşinci bölümde İstanbul Metropolü sanayi alanlarının yapısı ve dağılımı Türkiye verileriyle karşılaştırılarak, sanayinin merkezden desantralizasyon eğilimleri saptanmıştır. Sonuç ve önerilerin bulunduğu altıncı bölümde ise önceki bölümlerden değerlendirmeler yapılarak sonuç çıkarılmış ve sonuca bağlı olarak öneriler geliştirilmiştir.

Araştırmada örneklem olarak, merkezden desantralizasyon süreci içinde bulunan Kazlıçeşme ve Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgeleri seçilmiştir. Bölgelerin doğal, ekonomik, sosyal verileri toplanmış ve Kazlıçeşme'de % 13, Tuzla'da ise % 15 örnekleme ve rastgele yöntemiyle anket çalışması yapılmıştır. Araştırma yapılırken Kazlıçeşme Deri Sanayicileri Derneği ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığından güncel verilerin toplanmasında zorluklarla karşılaşmıştır.

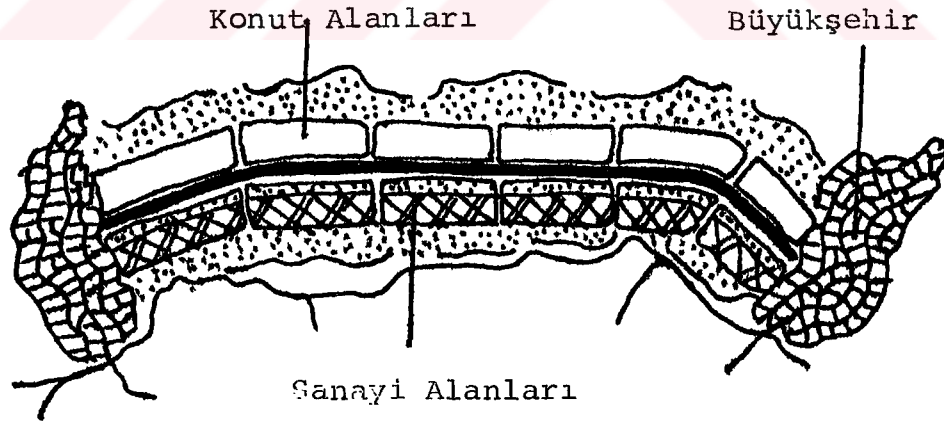
BÖLÜM 2. ŞEHİRLEŞME SANAYİLEŞME İLİŞKİLERİ

2.1. YERLEŞME MODELLERİ VE SANAYİ ALANLARI İLİŞKİLERİ

18. yy.'da başlayan sanayileşmeyle birlikte kırsal bölgelerdeki nüfus, sanayide çalışmak için şehirselleşmeye başlamış ve şehirler, sınırlarının dışında gelişmiştir. Motorlu araçların sanayide yaygın kullanılmasıyla birlikte 19. yy'la kadar gelişimini normal sürdüren şehirlerin, sosyal yapısında, sanayi alanlarında ve konut yerleşmelerinde büyük değişimler olmuştur[1,s.132]

Şehirlerdeki bu gelişmeler sonucunda şehir planlamasında da bir takım değişimler olmuş ve ilk olarak 1882'de Soria Y. Mata tarafından Lineer Şehir fikri ortaya atılmıştır.

2.1.1. Lineer Şehir Formu ve Sanayi Alanları İlişkisi

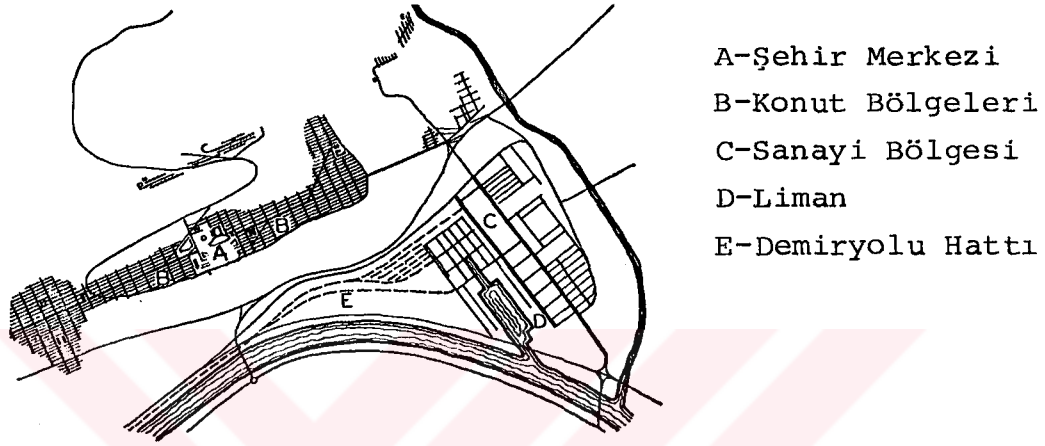


Şekil 2.1. 1882-Soria Y. Mata'nın Lineer Şehir Formu
[2, s.375]

Soria Y. Mata önerdiği Lineer Şehir formunda büyükşehir yerleşmeleri arasındaki yerleşmenin, altyapının (temiz, ve pis su, haberleşme, elektrik hattı) oluşturduğu lineer bir şebeke etrafında gelişeceğini ve sanayi alanları ile

konut yerleşmesinin arasında yeşil alanların olması gerektiğini belirtmiştir.

1917 yılında önerdiği Lineer Şehir formunda Fransız mimarı Tony Garnier, sanayileşmeye başlayan bir şehri, yağ lekesi gibi büyütmeden, mevcutta olduğu gibi korumayı, yeni şehri ise mevcut şehir ile bağlantılı bir aks üzerinde lineer olarak geliştirmeyi önermiştir (Şekil 2.2).

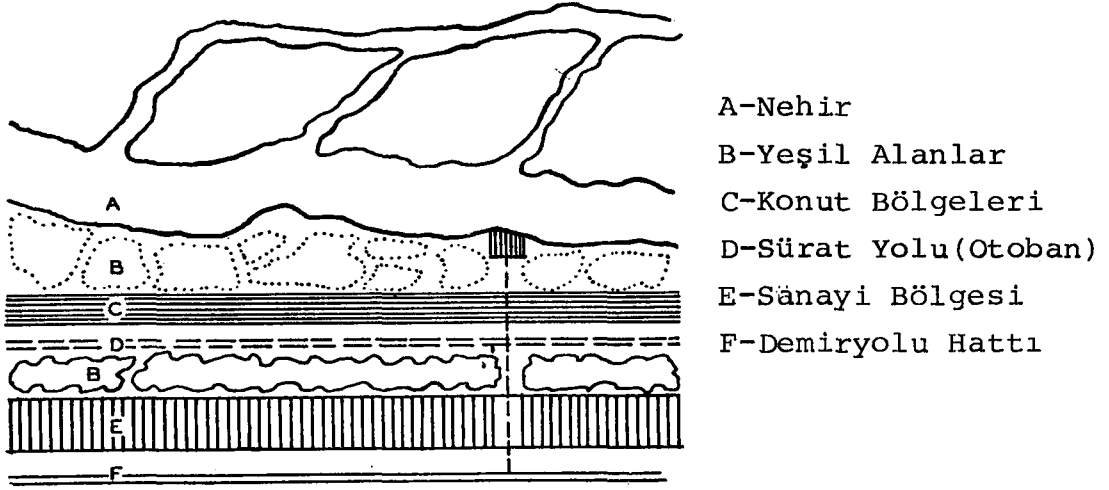


Şekil 2.2. 1917, Tony Garnier'in Lineer Şehir Formu
[2, s.386]

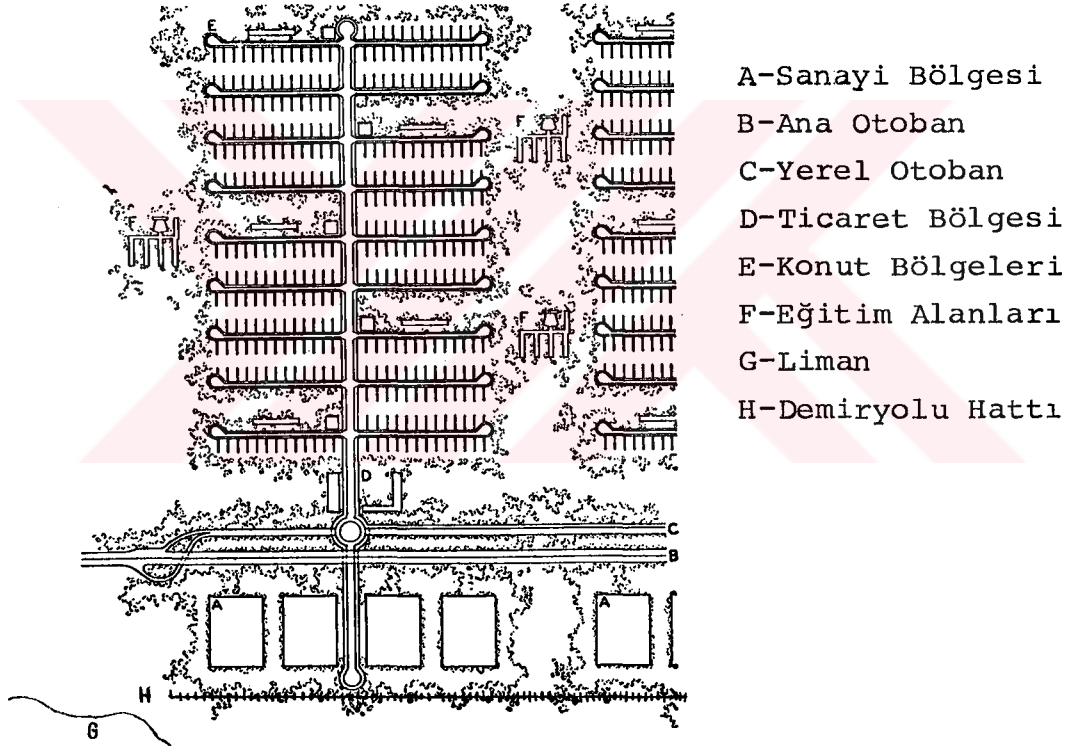
Ayrıca Tony Garnier Sanayi bölgesini bir yerde yoğunlaştırmak, sadece bazı özel sanayi tesislerini lineer forma uygun bir biçimde ayırmıştır.

1929 yılında N.A. Milyutin sanayi alanlarıyla, konut yerleşmesi arasında sürat yolu ile yeşil alanın bulunduğu lineer şehir formunda fonksiyonların devamlılığını düşünmüştür (Şekil 2.3).

N.A. Milyutin konut bölgeleri ile sanayi bölgelerini ayırmayı yeterli bulmuş ancak sanayinin artması sonucu hizmetler sektörünün de artacağını ve şehir merkezinde problem halinde geleceğini düşünerek bu problemin giderilmesi için bir takım ilke ve teoriler geliştirmiştir (Şekil 2.3) [2.s.375].



Şekil 2.3. 1929 N.A. Milyutin'in Lineer Şehir Formu
[2.s.375]

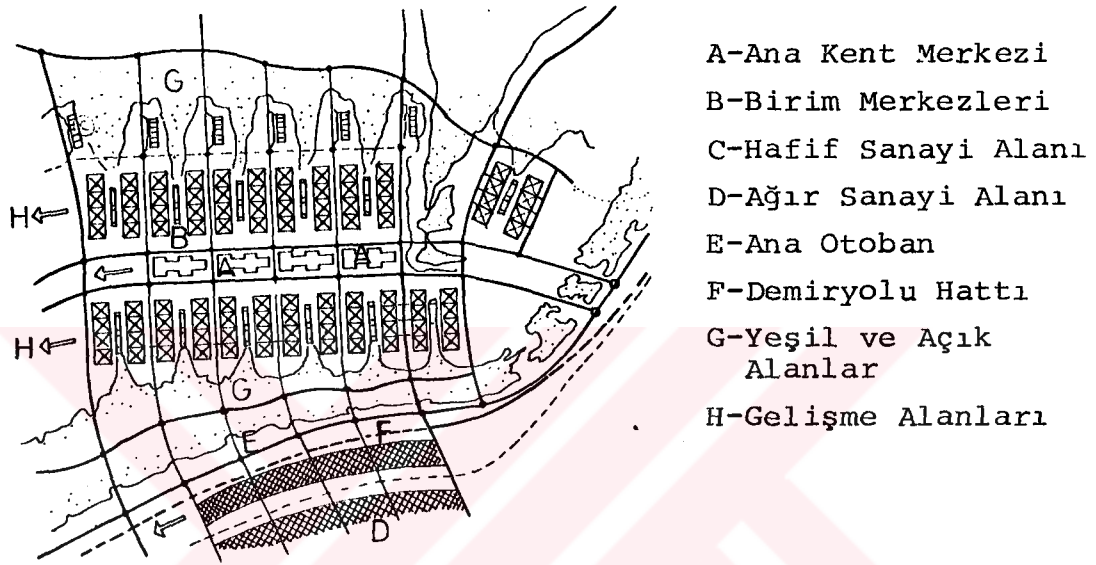


Şekil 2.4. 1941. L.Hilbertseimer'in Tarak Şehir Formu
[2. s.387]

L.Hilbertseimer tarak şekline benzeyen Lineer Şehir formunda konut ve sanayi alanları arasında otobanlar ve yeşil alanlar önermiştir. Ticaret bölgesini ana yollar ile yerel yollar arasında düşünmüş ayrıca konut bölgesinde de tali ticaret alanları planlanmıştır. L.Hilbertseimer tarak şehir formuna geliştirdiğinde demiryolu ve liman

fonksiyonlarını önemsememiştir, ancak sanayi devrimiyle birlikte bu fonksiyonlara ihtiyaç duyulmuştur (Şekil 2.4)

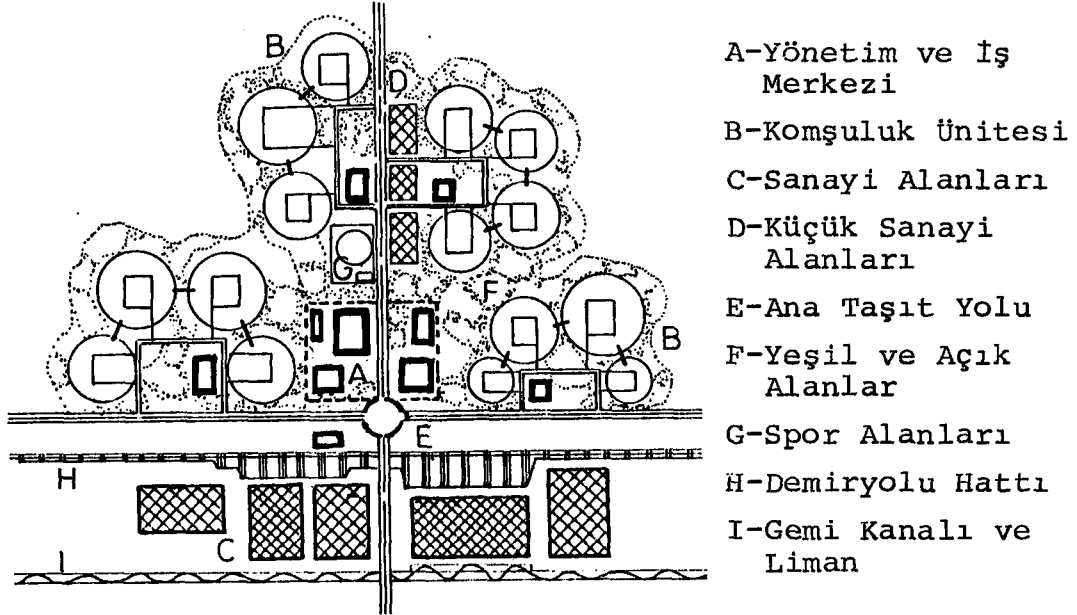
Jose Sert tarafından 960 bin kişilik metropol için düşünülen lineer şehir formundan, konut yerleşmeleri 80.000 kişilik birimler şeklindedir ve her birimin temel ihtiyaçlarının tali merkezlerde, genel ihtiyaçların ise anakent merkezinden karşılanacağı belirtilmiştir (Şekil 2.5)



Şekil 2.5. Jose Sert'in Lineer Şehir Formu [2,s.386]

Jose Sert ana kent merkezini sanayi alanlarından uzakta ve birimler arasında lineer şekilde planlamıştır. Ayrıca Tony Garnier'in lineer şehir formunda olduğu gibi sanayi alanları ile konut alanları arasında tampon yeşil kuşak düşünmüştür [2, s.386]

1957 yılında J. Göderitz, R. Rainer ve H. Hoffman tarafından geliştirilen şehir formunda sanayi alanları konut yerleşmelerine lineer bir şekilde planlanmasına rağmen konut birimleri kendi içinde organik olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu şehir formunda ağır sanayiden farklı olarak konut birimlerinin arasında küçük sanayi önerilmiştir. Sanayi alanlarına karayolu, demiryolu ve denizyolu bağlantıları bulunan şehirde konutlar arasında ve hudutlarla sanayi alanları arasında yeşil ve açık alanlar düşünülmüştür (Şekil 2.6), [3, s.199].



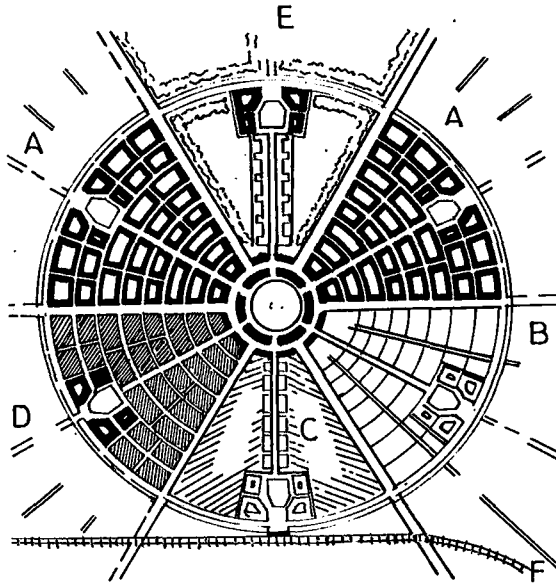
Şekil 2.6. 1957, J. Göderitz, R. Rainer, H. Hoffman'ın Lineer Şehir Formu [3, s.199]

2.1.2. Radyo-Konsantrik Şehir Formu ve Sanayi Alanları İlişkisi

Dünya'daki ve Türkiye'deki pek çok şehir önce küçük nüveler şeklinde kurulmuş ve radyo-konsantrik bir gelişim göstermişlerdir. Şehirlerin bu gelişimine bağlı olarak bazı planlama modelleri ortaya çıkmıştır. 1930 yılında A. Edwards tarafından planlanan şehir formunda; şehirlerin hem radyo-konsantrik hemde işinsal olarak gelişebilecekleri belirtilmiştir.

A. Edwards, şehir merkezinden çıkan işinsal yollarla fonksiyon bölgelerinin birbirinden ayrılacağını, konut alanlarının arasında rekreasyon alanlarının alacağını, küçük sanayi tesislerinin merkeze yakın, büyük tesislerin ise dışa doğru yerleşebileceğini önermiştir. Edwards önerisinde ayrıca her fonksiyonun merkeze eşit mesafede yer alması gereğini de vurgulamıştır (Şekil 2.7) [3.s.105].

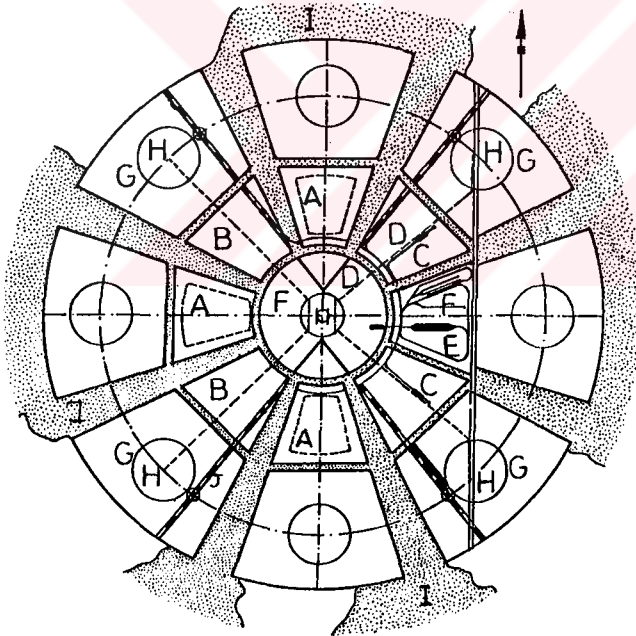
1919 yılında Paul Wolf tarafından geliştirilen radyo-konsantrik şehir modelinde, merkezin etrafında küçük ve orta büyüklükteki konut alanları, sanayi alanları ve bu



- A-Konut Alanları
- B-Sanayi Alanları
- C-Alışveriş Bölgesi
- D-Ticaret ve İş Merkezi
- E-Rekreasyon Alanı
- F-Demiryolu Hattı

Şekil 2.7. 1930 A.Edwards'ın Radyo-Konsantrik Şehir Formu [3, s.105]

çemberin dışında ise büyük konut alanları yer almaktadır (Şekil 2.8)



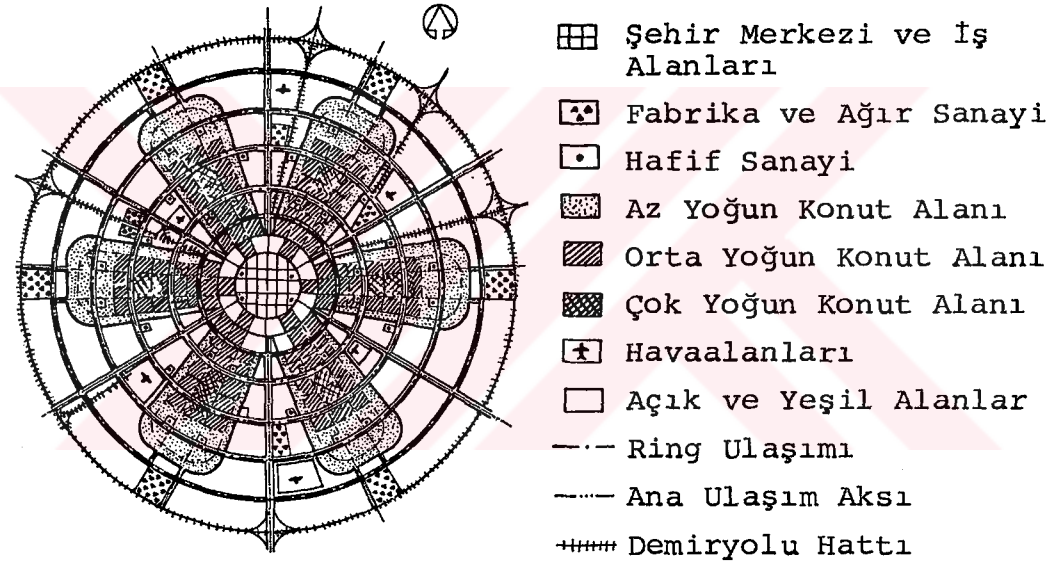
- A-Küçük Konut Alanları
- B-Orta Büy.Konut Alanları
- C-Hafif Sanayi Alanları
- D-Sanayi İşletmeleri
- E-Ağır Sanayi Alanları
- F-Şehir Merkezi
- G-Büyük Konut Alanları
- H-Birim Merkezleri
- I-Açık ve Yeşil Alanlar
- J-Demiryolu Hattı

Şekil 2.8. 1919, Paul Wolf'un Radyo-Konsantrik Şehir Formu [3, s.93]

Poul Wolf'un şehir formunun diğerlerine göre en belirgin farkı sanayi alanlarının şehrin merkezine yakın ve etrafının konut alanlarıyla çevrilmiş olmasıdır. P.Wolf bu modelinde konut-işyeri arasındaki ulaşım maliyetini

minimize etmeyi amaçlamıştır. Ayrıca açık ve yeşil alanlar merkeze doğru ışınsal olarak girmekte ve fonksiyonlar arasında ayırıcı özellik taşımaktadır (Şekil 2.8) [3, s.93].

1946 yılında önerdikleri radyo-konsantrik şehir modelde S.E. Sanders ve A.J. Rabuck, az yoğun konut alanlarını en dışta, orta yoğun konut alanlarını merkeze doğru ve çok yoğun konut alanlarını da orta yoğun konut alanlarının içinde yer almıştır. Az yoğun konut alanlarından sonra yeşil tampon alanlar bırakılarak şehrin dışında her konut birimine ayrı ayrı fabrika ve ağır sanayi getirilmiştir (Şekil 2.9)



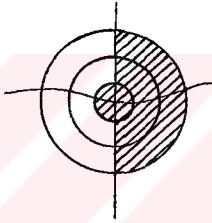
Şekil 2.9. 1946, S.E. Sanders, A.J. Rabuck'un Radyo-Konsantrik Şehir Formu [3, s.194]

Şehir merkezinde iş alanlarıyla birlikte, küçük sanayi tesisleri de yer almaktadır. Modelde taşıt ulaşımı ringler şeklinde, demiryolu çevrede dolaşan ama yer yer şehir merkezine giren bir sistemde çözülmüştür [3,s.194].

2.2. SANAYİ YER SEÇİMİ ETKENLERİNE BAĞLI OLARAK GELİŞTİRİLEN YERLEŞME KURAMLARI

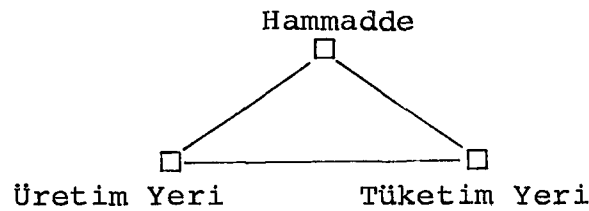
Ekonomik faaliyetlerin fiziksel mekana indirgenmesi ve şehirselle fonksiyon bölgelerinin saptanması için bir takım yerleşme kuramları geliştirilmiştir.

19. yy'ın ilk yarısında geliştirdiği kuramda V.Thünen özellikle tarımsal üretime bağlı üretim, tüketim yeri ilişkilerini, nakliye depolama maliyetlerini, fiyatların oluşumunun kârlılığın sağlanabilmesi için gerekli koşulları ve bu koşullar arası ilişkileri irdilemiş ve bu ilişkilere bağlı olarak yerleşme modeli geliştirmiştir.



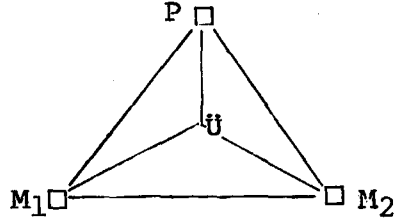
Thünen, konut yerleşmelerini ringler arasında kalan alan olarak belirtiyor ve her bir daire içindeki üretimin ne olacağını fiyatlarıyla saptamıştır.

W. Launhard Sanayi yer seçimi sorununa hammadde kaynağı, üretim, tüketim yeri arasındaki ilişkileri inceleyerek; sanayi yer seçiminde en önemli etkenin bu üçlü ilişkilere bağlı olarak ortaya çıkan nakliye maliyetlerinden kaynaklanacağını belirtmiştir.



A. Weber (1909) tarafından geliştirilen yerleşmelerde sanayi alanları yer seçimi teorisinde, ham madde üretiminin arz elastikiyetinin ve pazarda talep elastikiyetinin sonsuz olduğu ve üretim fonksiyonunun doğrusal homojen

olduğunu belirtmiş ve bir firmanın optimum yer seçimi problemini, minimum taşıma masrafları noktasının bulunmasına bağlamıştır.



P : Pazar Yeri
M1 : Hammadde
M2 : Hammadde
Ü : Üretim Alanı

Üretim fonksiyonları, doğrusal homojen kabul edildiği ve ham madde arzı elastikiyeti sonsuz olduğu için minimum taşıma masrafları noktası ile minimum üretim masrafı noktası üst üste düşmektedir. Pazar noktasında talep elastikiyeti de sonsuz kabul edildiğinden maksimum kârlılık noktası ile minimum üretim masrafı noktası da üst üste düşmektedir. Weber sanayi yer seçiminde, toplam üretim maliyetinin minimum olabilmesi için üç tip faktör belirlemiştir.

- 1- Mekânda ulaşım faktörü; Mekânda mesafe ile birlikte sürekli değişme gösteren taşıma masrafları.
 - 2- İşgücü faktörü: Mekânda sürekli bir değişim göstermeyen noktadan noktaya farklılık gösteren, elektrik fiyatı, işçi ücretleri, yerel vergiler gibi, noktasal faktörler.
 - 3- Yığılma-dağılma ekonomileri faktörü: Yığılma ekonomileri üç grup altında toplanmıştır.
- A- Ölçek ekonomileri: Üretimin büyüklüğü dolayısıyla meydana gelen iç ekonomilerdir. Üretim sürecinde, farklı kapasitede ve bölünmezlikleri olan elemanların bir arada kullanılması nedeniyle üretim sürecinde kapasite altında kullanılan hiçbir elemanın kalmaması ancak belirli bir büyüklükte veya bunun katlarında sağlanabilir.

B- Lokalizasyon ekonomileri: Aynı tip üretim yapan birden fazla firmanın birarada yer alması ile doğan dış ekonomilerdir. Bu genellikle depo edilecek büyüklüklerin azaltılması, kalifiye işgücü bulma, olanağının arttırılması, tamir ve bakım masraflarının azaltılması şeklinde olmaktadır.

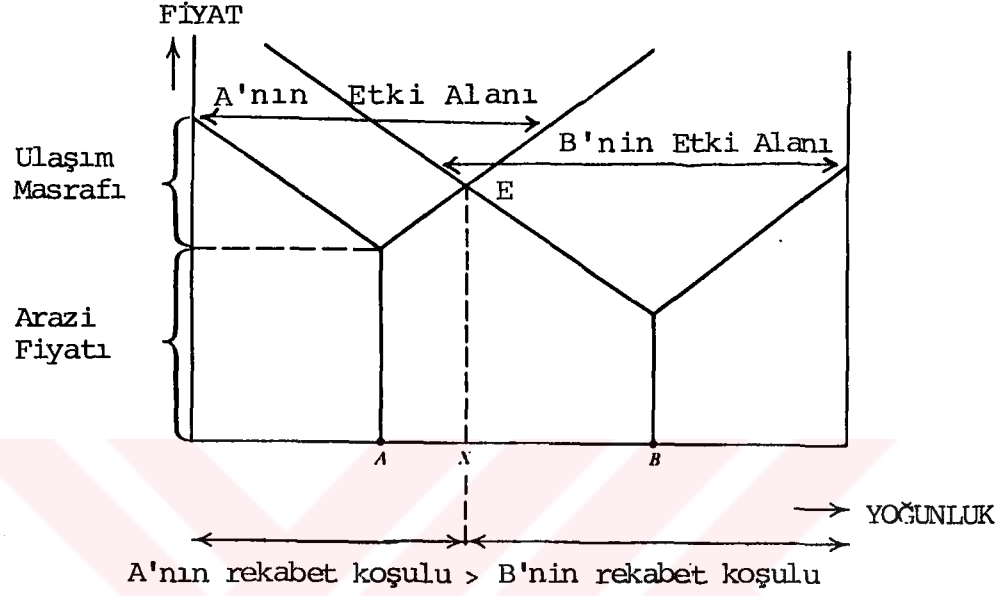
C- Şehirde bulunma ekonomileri: Aynı tip üretim yapmayan ünitelerin bir arada yer almasından doğan dış ekonomilerdir. Özellikle çeşitli servislerin varlığı ve bunların belirli bir ölçeğin üstünde oluşabilmesiyle ortaya çıkar [4].

A. Lösch (1920) yerleşmeler kuramında maliyetin minimize edilmesi veya kârın maksimize edilmesi yerleşme yeri seçiminde ön planda olamayacağını belirtmiş ve en iyi yerin maliyetin minimize olduğu yer ile, kârın maksimize olduğu yerin farkının en fazla olduğu yer olarak tanımlamıştır [5, s.130].

E. Hoover'in (1937) sanayi yer seçimi üzerine yaptığı çalışma hala bu alanda yapılan en yararlı çalışmadır. Ayakkabı ve deri üzerine yaptığı çalışmada az gelişmiş bölgelere tarımsal üretime dayalı veya yerseçimi serbestliği olan sanayilerin (ayakkabı ve deri sanayi) yerleştirilebileceğini belirtmiş. Hoover yer seçiminde ulaşım maliyeti ile işçi maliyetini minimize etmek için tesisin pazara yakın yerde kurulmasını önermiştir. Ayrıca pazara yakın yerleşebilecek olan sanayiler için en iyi yerin değil en uygun yerin aranması gerektiğini savunmuştur [s,s.125-126].

T. Palander'in (1935) sanayi yer seçimi kuramında etkenleri iki grupta incelemiştir. Bunlardan ilki hammaddenin yeri ve fiyatı, ikincisi ise ürünün yeri için pazar alanının pozisyonu ve rekabet koşullarıdır. Palander hammadde yeri ve arazi fiyatlarında pek fazla fark olmadığı yerlerde tesisin üretilen ürünün pazarlanmasına yönelik

kurulması gereğini vurgulamıştır. Tesis için optimum yerin iki rekabet eden firmanın (ürünü satan firma) pazar alanları etkisinin kesiştiği yer olarak belirlenmiştir [5, s.119-124].



- A: A Firmasının yeri
 B: B Firmasının yeri
 X: Üretim tesisinin kurulabileceği alan

Şekil 2.10. T. Palender'in Yer Seçimi Kuramı Şeması

2.3. YERLEŞMELERDE SANAYİ ALANLARI YER SEÇİMİNİ BELİRLEYEN ETKENLERDE GÖRÜLEN FARKLILAŞMALAR

Sanayileşme süreci başlarında yatırım maliyetlerini minimize eden etkenler ön planda yer alırken, artan sermayeye yaşam standartlarına ve teknolojiye bağlı olarak etkenler bileşiminde bir takım değişimler olmuştur.

Etkenler arasında doğal kaynaklar ulaşım imkanlarına bağlı olarak oluşan etkenlerin yanısıra, sosyal kökenli etkenlerin zamana ve sanayileşme düzeyine bağlı olarak gittikçe yoğunlaşan bir etkinlik kazandığı görülmektedir. İleri sanayileşme düzeyine bağlı olarak erişilebilen refah düzeyi bireylerin yaşam, anlayış, gereksinim ve alışkanlıklarının da çeşitlenmesine etki etmektedir. Buna bağlı olarakta çalışma süresi ve koşulları sınırlandırılmaktadır. Çalışma saatlerinin azalması, bireylerin dinlenme ve eğlence gereksinimlerini karşılamak amacıyla, çalışma yerini seçme olanak ve alışkanlığına sahip olmalarına imkan vermektedir. Bu durum ise belirli bölgelerde özellikle şehir merkezlerinde ücretlerin yüksekliğine ve temininde güçlüklerin doğmasına neden olabilmektedir [6, s.82].

Doğal ve sosyal kökenli etkenlerin yanısıra sanayi yerleşme yeri kararlarında etkinliği yadsınamayacak etkenler ekonomik kökenli etkenlerdir. Ekonomik olguların birbirleriyle sürekli ve kademeli bir etkileşim içinde olmaları yanısıra, yerleşmeler düzeninin oluşumunda etkinliklerin olduğu, ekonomik birimler olarak sanayi kuruluşlarının mekan içinde ekonomik ve sosyal kökenli etkenlere bağlı olarak dağıldıklarını, sanayileşme düzeyi ile paralel farklı mekanlar içindeki farklı etken bileşimlerinin de

değişim gösterdikleri, doğal etkenlere karşı yapay etkenlerin üstünlük kazandığı ve mekansal düzende önemli etkenliklere sahip oldukları, mekanda sermaye yığılımlarına bağlı olarak üretim yığılımının sözkonusu olabildiği ve bu yığılımların eşdeğer ve dengeli dağılmaması nedeniyle de mekanda yapısal farklılıklar ortaya çıkmaktadır [7, s.17,18].

Yerleşmelerin ekonomik, demografik ve fiziksel (alanca yayılma) olarak büyümeleri sonucunda önemli gelişmeleri gözlenmiştir. Kuruldukları yıllarda şehir merkezinde yer alan, gerek ticaretin ve gerekse yaşam fonksiyonlarının yönlendirilmesini sağlayan çalışma alanları ve sanayi tesisleri için şehrin büyümesiyle birlikte, merkezdeki arazi fiyatlarının artması, ulaşım v.b. problemlerin oluşması sonucu şehir dışına gitme eğilimi ortaya çıkmıştır [8, s.33,42].

Sanayinin şehir dışına gitmesiyle boşalan alanın sonraki alacağı fonksiyon ülkeden ülkeye olduğu gibi şehirden şehire de farklılıklar göstermektedir. İstanbul'un bazı bölgelerinde sanayinin şehir dışına gitmesiyle boşalan alanlar çoğu kez hizmet sektörüne tahsis edilirken (Levent, Bakırköy), kimi yerlerde turizm ve hizmet sektörüne (Kazlıçeşme), kimi yerlerde ise yeşil ve açık alanlara tahsis edilmektedir (Haliç).

İstanbul'daki sanayi alanları incelendiğinde yer değiştirilmeye bağlı olarak şu gibi fonksiyon değişiklikleri olmuştur.

- o Haliç Bölgesi: Haliç'in çevresinde yer alan sanayi tesislerinin çevreyi kirletmeleri, ulaşım ve görsel bozukluklarından dolayı 1980'li yıllarda alınan plan kararlarıyla sanayinin bir kısmı şehir merkezi dışındaki Okmeydanında yapılan Perpa binasına taşınmıştır. Ancak bir kısım imalathaneler hâlâ Haliç çevresinde faaliyetlerini sürdürmektedirler. Sanayinin taşınmasıyla birlikte

Haliç çevresi yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Planlama yapılırken yeşil alan olarak kamulaştırılan Haliç çevresine yeşil alan dışında herhangi bir fonksiyon verilememektedir [9].

- o Levent Bölgesi: Levent bölgesinde yer alan ilaç fabrikaları arsa fiyatlarının çok yüksek olması, fabrikaların gelişmeye uygun büyüklükte olmaması ve işçilerin konut ve ulaşım problemlerinden dolayı Silivri bölgesine taşınmaya başlamışlardır [10]. Şu anda bulunan fabrikaların yerine yine aynı firmalara ait pazarlama ve yönetim fonksiyonlarının yer alacağı hizmet sektörü tahsis edilmektedir.
- o Bakırköy Bölgesi: Bakırköy şehir merkezinde 1950-60 yılları arasında kurulan bir çok fabrika (yağ fabrikası gibi) bu günlerde yıkılıp şehrin dışına nakledilmektedirler. Fabrika alanlarının yerine konut, ticaret ve yönetim fonksiyonları getirilmiştir.
- o Zeytinburnu Bölgesi: Kazlıçeşme'de yer alan deri sanayi bölgesi Haliç gibi bölgesel ölçekte alınan kararlarla Tuzla'ya taşınmaya başlamıştır. Bölge, taşınma işlemi tamamlandıktan sonra Turizm ve İş Merkezi fonksiyonuna açılacaktır [11, s.1, 7].
- o Eminönü (Tarihi Yarımada) Bölgesi: Eminönü'nde ve Beyazıt çevresinde yer alan küçük imalat sanayi tesislerinin alınan planlama kararlarıyla, İkitelli Köyü'nde yapımı tamamlanmak üzere olan Organize Küçük Sanayi Bölgesi'ne taşınması öngörülmektedir. Bir kısım binalar bitmiş olmasına rağmen altyapının olmaması bu bölgeye taşınmayı engellemektedir. Taşınacak olan imalat sanayi işyerlerinin yerine Tarihi Yarımada için yapılan nazım imar planına göre Turizm ve Hizmet fonksiyonu getirilmiştir

2.4. SANAYİ YATIRIMLARININ ŞEHİRSEL MERKEZLERDE YIĞILIM NEDENLERİ

Türkiye ve Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde bölgeler arasında sosyo-ekonomik yönden farklılıkların bulunduğu ve bu farklılıkların temel nedenlerinin İstanbul ve benzeri büyük kentlerde yatırımcılar için birçok imkanların olduğu üçüncü bölümde açıklanmıştır. Bu gibi ülkelerde 1950-1975 yılları arasında yıllık nüfus artış hızları % 2,4 olduğu halde toplam şehirselle nüfus artış hızları yaklaşık % 6.0 olmuştur. Ekonomik yapıları ve şehirleşme süreçleri bakımından farklı özellikler taşıyan gelişmekte olan ülkelerde şehirselle nüfusun büyük kentlerde toplanması hepsi için ortak özelliktir [12, s.19, 29]. Kalkınmada en önemli faktör olan sanayileşmenin gelişmesi için belirli bir nüfus büyüklüğü ve nüfus yoğunluğuna gereksinim olduğu ve "dışsal ekonomi" kaynağı olarak belirli bir şehirleşme düzeyinin bulunması gerekmektedir [13, s.218]. Ülkemizde de sanayinin büyük nüfuslu kentleri seçme eğiliminden dolayı sanayi kuruluşlarının yoğunluğu İstanbul gibi büyük kentlerde kurulmuş ve bu kentlerin metropolitenleşme sürecini etkilemiştir.

Büyük kentlerde yerleşen sanayi kuruluşları mevcut altyapı olanaklarından yararlanarak kuruluş maliyetini minimize etmekte, imalat girdileri ile iş hizmetlerini kolaylıkla sağlamak ve işletme maliyetini de düşürerek kârı maksimize etme olanağını bulmaktadır [14, s.19]. Kuruluş maliyetini minimize eden bu kuruluşlar; hem büyük kentin verdiği talep imkanının fazla olması ve hem de ulaşım kolaylığı nedeniyle diğer illere olan pazarlama imkanı bulabilmektedirler. Aynı zamanda, kurulan bu sanayi kuruluşlarının diğer yan sanayi kuruluşlarını çekmesi ile şehirselle büyüme süreci giderek hızlanmaktadır [15, s.82].

İstanbul gibi metropoliten kentlerde bir yandan büyüme süreci devam ederken diğer yandan sanayileşmedeki hızı da artmaktadır. Sanayi kuruluşlarının metropoliten kentlerde yığılma göstermesinin başlıca nedenleri şunlardır [16, s.188].

- o Altyapı olanaklarının bulunması,
- o Piyasaya yakın olması,
- o Kalifiye işçi bulunması,
- o Yan sanayiye yakın bulunması,
- o Ulaşım kolaylığının sağlanması,
- o Sosyal olanaklarının yeterli olması.

Bu etkenlerin yanında sanayi kuruluşlarının özellikle de imalat sanayinin büyük kentlere yığılmasının bir başka nedeni de bu sanayinin zaman içinde yer seçimi faktörünün kaynaktan pazara yönelmesidir. Ham maddelerin basit imalat süreçlerinde işlendiği sanayileşmenin erken aşamalarından çok daha karmaşık örgütlenme biçimlerine ve imalat süreçlerine geçerken yer seçiminde toplanma ekonomileri önem kazanmakta bu da büyük şehirlerde yerleşmeye götürmektedir [7, s.53].

Sanayileşmenin ileri aşamalarında imalat sürecinde yaratılan katma değer taşıma masraflarına göre büyümekte ve yer seçimi faktörleri sıralamasında bu süreci etkileyen toplanma ekonomileri diğer faktörlere göre önem kazanmaktadır. Buna bağlı olarak tüketim malları üretiminden ara malları ve daha sonra yatırım malları üretimine doğru gelişen bir sanayileşme sürecinde sanayide yer seçimi faktörü büyük şehirlerin (metropolitan şehirlerin) lehine değişmektedir [17, s.53].

Metropolitan kentlerde sanayi kuruluşlarının toplanması ile hem metropolitan kentte ve hemde çevresinde, "Ekonomik Yüzey" oluşur. İşletmeler arasında ilişkilerin olması nedeniyle sanayi alanındaki yığılma, işletmelerdeki maliyetlerin düşmesine neden olmaktadır.

BÖLÜM 3. TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME POLİTİKALARI VE GÖRÖLEN FARKLI LAŞMALAR

3.1. TÜRKİYE'DE İLK SANAYİ YERLEŞMELERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

3.1.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi

Kuruluşundan itibaren Osmanlı İmparatorluğu, toplumun feodal düzeni içinde, bütünleşmiş, oldukça dengeli bir yerleşme organizasyonu ve bu organizasyona bağlı olarak da dünyada o devirdeki sanayi dallarına sahiptir [18, s.92]. İmparatorluğun fetihler yolu ile topraklarının genişlemesi ve de Avrupa'yı Doğudaki zenginliklere bağlayan İpek yolu üzerinde olması sonucu kentler sanayi merkezleri haline gelmişti[18,s.94].Sanayi, o dönemdeki meslek kuruluşları olan loncalar kanalıyla örgütlenmekte idi. Devletin, sanayi üzerindeki kontrolü de yasalarla yapılmaktaydı. Devlet içeriden sağladığı malları kendi gereksinimleri için kullanır, yetmiyor ise o zaman ithal ederdi. İthalat genellikle Rusya, Lehistan, Venedik ve İngiltere'den yapılırdı[18, s.96].

Onyedinci yüzyılın ikinci yarısında başlayan sanayileşme çabaları Avrupa'da ve Dünya'da ekonominin yönünü değiştirmekle kalmamış aynı zamanda bir devrime neden olmuştur. İngiltere'de başlayan sanayileşme giderek Avrupa'ya yayılmış, fakat Osmanlı İmparatorluğu bu gelişime ayak uyduramamıştır. Osmanlı İmparatorluğunda daha çok kamu sektörü olarak bazı sanayilerin kurulduğu görülmekte ise de bunlar askeri amaçların ötesine gidememişlerdir. Örneğin, Tophane, Baruthane, Tersane, Fişikhane, Dökümhane, Doğramahane gibi. Bunun yanında özel sektör olarak, İpek, Kumaş, Peştemal gibi imalathaneler 16. yüzyıldan beri süregelen

çalışmalarını sürdürmektedir [18.s.101]

Onsekizinci yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda ülkenin gelişmemesi, sanayileşmenin gecikmesinin yanında, topluluğun iç dinamiğinden, büyüme ve mahalli kontrol sistemlerine, ikili antlaşmalardan kapitülasyonlara kadar pekçok etken ile ortaya çıkmıştır [18, s.104].

Ondokuzuncu yüzyılın ilk yarısında, Avrupa sanayileşmiş ve kendine hammadde ve pazar yerleri aramaktadır. Özellikle 1838 İngiliz Ticaret Antlaşmasından sonra ülke İngiltere'ye açık pazar olurken bir asır önce 1740 antlaşması ile aynı nitelikteki hakları Fransızlar almışlardı. Bu tip ikili antlaşmalar ülke içindeki üretim aktivitelerini etkilerken 1850'den sonra endüstri sermayesi de ülkeye girince bu ekonomik etkilenme çöküntüye dönüştü. Bu yüzyıldaki sanayi ünitelerinde ve üretimde görülen azalma bunun açık bir kanıtıdır. 18. yüzyılda 2000 ipek işleyen tezgah sayısı Bursa'da 70'e, İstanbul ve Üsküdar'da kurulan kumaşçı tezgahları 30-40 yıl içinde 2750'den 25'e, Ankara da 25.000 balyadan fazla yün işlenip ihraç edilirken, 1836 da 5000 balyayadan daha aza düşmüştür [18, s.106].

Tanzimatla birlikte sanayi yönünden orduda yapılan reform önemlidir. Orduda yapılan reform, askeri sevk ve idaredeki ve kuruluşundaki değişimin yanı sıra harp araç gereçleri ile birlikte kıyafet değişimini de getirmiştir. Ordunun gereksinmelerini karşılamak amacıyla da bazı tesisleri kurmak zorunluluğunda kalınmıştır. 1836'da Defterdar'da Feshane Fabrikası, Beykoz'da Deri Fabrikası, Tophane, Zeytinburnu'nda Silah ve Demir Fabrikaları, Haliç Tersanesi gibi tesisler tümüyle ordunun eşya, silah ve gereçleri için bu yüzyılda kurulmuştur. Özel sektör olarak da bazı girişimlerde bulunulmuş ve Bakırköy'de tekstil fabrikası, Bursa'da İpek, Beykoz'da Cam ve Kağıt, Kartal'da Konserve, Beyazıt'ta Kağıt fabrikaları kurulmuştur [19, s.2].

Meşrutiyetin ilanı olan 1908'den sonra Cumhuriyetin ilanına kadar geçen sürede ayaklanmaların ve harplerin yoğun

olmasına rağmen sanayide önemli gelişmeler elde edilmiştir. Bu gelişmeler şu şekilde sıralanabilir.

- o 1913'te Sanayi-Tevhik Kanunun çıkartılması.
- o Ulusal sanayiye kurmak amacıyla özel esaslara dayanan gümrük yasasının çıkartılması.
- o 1915'te sanayi sayımının yapılması. Bu dönemde yapılan sanayi sayımının sektörlerine göre dağılımı, 264 iş yerinden % 70.3'ü gıda, % 11.9'u dokuma, % 0.3'ü toprak sanayi, % 8.3'ü deri, % 6.2'si kırtasiye, % 2.2'si kimya, % 0.8'i tahta sanayiinden oluşmaktaydı [19, s.3].

Bu dönemde Batı ile ilişkilerin artması, dış etkilerle oluşan bir ekonomik yapıyı ortaya çıkarmıştır. Devletin başkenti İstanbul ilişkilerini İmparatorluktan çok Batı ile gelişmekteydi. Kentin liman fonksiyonu ile birlikte yönetim merkezi olması, nüfusunun hızla artmasına neden olmaktaydı. 1920'lerde İstanbul'un nüfusu 1.200.000'e ulaşmıştır. İstanbul'un Avrupa ile ilişkisi o denli fazlaydı ki örneğin, buğdayın Avrupa'dan ithali Anadolu'dan buğday getirmekten daha kolay ve ucuzdu [18, s.111].

3.1.2. Cumhuriyet Dönemi (1923-1933)

Osmanlı İmparatorluğu döneminden Cumhuriyet dönemine girerken savaşlar nedeniyle var olan tesisler yıpranmış, bir kısmı kaybedilen topraklarla birlikte elden çıkmış, sermaye kalmamış, kaynakları kısırlaşmış, sanayi için yetişmiş insan gücü savaşlarda yitirilmişti. 1923-33 döneminin İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) ilk kez karma ekonomiden söz etmiş ve iktisadi yatırımları devlet ve özel sektörün birlikte çabaları ile gerçekleştirebileceğini belirtmiştir. Aynı dönemde yapılan İzmir İktisat Kongresinde bir takım kararlar alınmıştır.

Bu kararlar şunlardır:

- o Sanayinin gelişmesi için teşvik tedbirleri getirilmeli,

Özellikle gümrük kanununda değişiklikler yapılarak yerli sermayenin korunması gerekir.

- o Yerli ürünlerin, deniz ve kara yoluyla taşınmasında daha düşük taşıma ücreti uygulanmalıdır.
- o Sanayiciler için kredi imkanı ve kolaylıkları artırılmalıdır.
- o Sanayi Bakanlığı kurulmalıdır.
- o Teknik öğretime önem verilmeli ve bu öğrenim biçimi yaygınlaştırılmalıdır [20, s.20] .

Gerçekte çok önemli kararlar alan ve hakkında çok fazla döküman bulunmayan İzmir İktisat Kongresi, Türk ekonomik hayatının ana ilkelerini koymuştur. Bu nedenle ekonomide 1923 ilkeleri olarak geçmektedir ve daha sonra yapılan uygulamalarda kongre kararlarının izleri görülmüştür.

Birinci Dünya Savaşı'ndan galibiyet ile çıkan büyük devletler, savaşla ele geçiremedikleri ülkelerin hammadde kaynaklarını sömürerek sanayilerini yeniden canlandırmak ve bunu finanse edecek sermaye birikimini sağlamak istiyorlardı. Lozan antlaşmasından sonra, Türkiye'yi de sömürülecek ülkeler arasında görüyorlardı. Bu sömürgeye karşı öncelik ülkedeki iş adamı ve kalifiye işçi sıkıntısının giderilmesi, bunun içinde devlet kapısı dışında iş yapabilecek insan gücü eğitime formel ve enformel yollardan öncelik verilmesi gerekiyordu. Bu arada büyük kentlerde iş kurmak, tüccarlık yapmak isteyenlerin büyük bir kısmı ya geri dönmüş ya da devlet sektöründe çalışmayı tercih etmişlerdir. Bunun nedeni ise 1923'ten 1933'e kadar geçen zamanda özellikle imalat sanayinde bir gelişmenin olmaması, Lozan Antlaşması ile Türkiye'ye 1929 yılına kadar koruyucu gümrük politikasına başvurmak olanağının verilmiş olması, İzmir İktisat Kongre'sinde kabul edilen milli sanayiye koruma önlemlerinin alınması ve ilgili

yasaların çıkarılmasının 1927'lerin sonlarına kadar gecikmiş olması ve imalat sanayine yeterli kredi sağlanamamış olmasıdır.

Yürürlüğe giren Sanayii Teşvik Kanunu kısa bir zaman yatırım imkanları arttırmıştır. Bu yasanın çıkış tarihi olan 15 Haziran 1927'den 1932'ye geçen süre içinde yasadan faydalanan şirket sayısının 1473 olması bunu doğrulayan en iyi kanıttır. Ayrıca sanayi işyeri sayısının 62.000'e ulaşması iş olanakları ortaya çıkarmıştır[19, s.5].

Fakat 1929 yılında patlak veren dünya ekonomik krizi bir anda çekimserliği ve kötümserliği yaygın hale getirmiştir. Türk girişimcileri dünya krizinin daha çok psikolojik etkisi ile Teşviki Sanayi Kanunu ile getirilen olanaklardan yararlanmaya çekiniyordu. Bütün bu olanaksızlıklara rağmen 1923-33 yılları arasında imalat sanayinde katma değer ortalama üç kat artmış, Şeker ve Çimento sanayilerinin kurulması ile ekonomi iki önemli mala kavuşmuştur[21,s.5]. Yine bu dönemin (1923-33) bir özelliği de, yabancı sermayenin ülkeye davet edilmesi ve daha önce gelen yabancı sermayenin ise devletleştirilmesidir.

Geçen on yıllık dönemde göze çarpan önemli gelişmeler şöyle sıralanabilir:

- o Bu süre, sınai kalkınma için en etkili yolun aranması ve araçların denenmesi aşamasıdır.
- o Sorunun çözümü özel sektörde aranmış, devletçilikten mümkün olduğu kadar kaçınılmıştır.
- o Devletçe özel sektör sanayiye geliştirmek için sermaye unsuru üzerinde durulmuş, doğal kaynakların ve özellikle yeraltı zenginliklerinin araştırılması, mevcutların geliştirilmesi, enerji kaynaklarından yararlanılması ve özellikle personel yetiştirilmesi gibi alanlarda önemli esaslara başvurulmuştur.

- o Özel sektörde izlenen gelişmeler, büyük ölçüde tüketim sanayi alanında olmuş, küçük ve ferdi yatırımlar halinde kalmış ve temel sanayiye rağbet edilmemiştir [19, s.6].

3.1.3. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Dönemi (1934-1938)

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı daha çok üretim malların - dan, hammaddesi yerli olarak sağlanan sanayi kuruluşlarını birinci plana almıştır. Üretim mallarına (sermaye ve yatırım mallarına) yeni iş sahaları açmaya ve işsizliği önle - meye, tren ve deniz yollarındaki kullanılmayan kapasitele - ri ortadan kaldırmaya yönelen hedefler, planda ikincil bir durumdadır [20, s.22].

Birinci planın özelliklerinden biride plan hedefleri için - de gerçekleştirilecek yatırımların harita üzerinde konum - larının saptanmasıdır. Planda öngörülen yatırımlar ve yer - leri şu şekilde belirlenmiştir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Sanayi Planı Yatırım Projeleri ve Yerleşme Noktaları [22, s.15].

Sanayi	Alt Sektör	Yerleşme Bölgesi
Kimya	Yapay İpek Semikok Gülyağı Sülfirik asit Süperfosfat Klorin ve kostik soda	Gemlik Zonguldak İsparta İzmit İzmit İzmit
Seramik, Cam Çimento	Seramik Cam ve Şişe Çimento	Kütahya İstanbul İstanbul
Kağıt ve Selüloz	İzmit	
Kükürt		Keçiborlu (İsparta)
Pamuklu Dokuma	İplik ve kumaş (5 fabrika)	Bakırköy Kayseri Ereğli Nazilli Malatya
Yünlü Dokuma Keten	Yalnız İplik Merinos yünü	İğdır Bursa Kastamonu

Bunlara ek olarak Birinci Sanayi Planı Döneminde şu tür gelişmeler olmuştur.

- o Türk sanayii, ilk kez planlı bir biçimde kalkınma deneyi geçirmiş.
- o Uygulama başarılı sonuçlanmıştı (çünkü)
 - . Yapılacak işler planlanmış,
 - . İç ve dış finansman sağlanmış,
 - . Personel sorununa gereken önem verilmiştir.
- o Sanayi için gerekli olan hammadde ve enerji sorunları ciddi bir biçimde ele alınmış, bunları çözmek amacıyla özel kuruluşlar meydana getirmiştir. Bu kuruluşlar Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA), Elektrik İşleri Etüd İdaresi (EİE) ve Etibank'tır [23, s.26].

3.1.4. İkinci Beş Yıllık Sanayi ve İktisadi Kalkınma Planı Dönemi (1938-1950)

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının başarılı olması nedeniyle 1936 yılında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planının hazırlanmasına başlandı ve Eylül 1938 de hükümet tarafından onaylandı. Plan Doğu Anadolu Bölgesine önem vermekte ve yatırımların bu bölgede yoğunlaştırılmasını öngörmektedir. Planın ana hedefleri şöyle sıralanabilir:

- o Kara ve denizdeki doğal kaynakların ve madenlerin en büyük ölçüde kullanılması,
- o Yerli hammadde temelinde ağır sanayinin kurulması, özellikle Karabük Zonguldak yöresinde bir sanayi bölgesinin inşası,
- o Doğu Anadolu Bölgesinin sanayileşmesine öncelik verilmesi, Erzurum'da İplik Fabrikası, Sivas'ta Çimento Fabrikasının kurulması, Trabzon'da İplik Fabrikasının kurulması ve liman yapılması. Ayrıca, Doğu'da iki Şeker Fabrikası, et ve konserve fabrikalarının kurulması.

- o Kütahya'da elektrik santrali ile sentetik yağ fabrikasının kurulması,
- o Ankara'da tarım alet ve makinaları yapacak bir fabrika kurulması,
- o Anadolu'da jüt sanayinin geliştirilmesi,
- o Bursa'da et, konserve ve ambalaj tesisleri kurulması,
- o Bir aliminyum fabrikasının kurulması [20, s.23].

Görüldüğü gibi, hedefleri bakımından ikinci plan daha çok yatırım ve sermaye malları üretimine kaymıştır. Bu planın ağırlık noktası enerji, makina, alet ve donatımdır. Dış yardımlar bakımından birinci plan, sovyet yardımına, ikinci plan ise İngiliz yardımına bağımlı görülmektedir. Eğer "İkinci plan uygulama şansı bulsaydı, Türk özel sektörü kendi ayakları üzerinde yürüyebilme süreci 1950'lere, hatta 1960'lara kadar ertelenmemiş olacaktı". Örnek olarak Seydişehir'deki alüminyum tesisleri 1969 da yapılmaya başlanmıştır. Halbuki, 1938'de hazırlanan 2. planda bu konu ele alınmış ancak 30 yıl sonra gerçekleşmesi mümkün olmamıştır.

II. Dünya Savaşının 1945 de sona ermesinden sonra 1947 de İktisadi Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Bu planda ekonomi sekiz sektöre ayrılmıştır. Bunlar:

- o Tarım,
- o Haberleşme (ulaşım),
- o Büyük su işleri (elektrik ve sulama),
- o Enerji,
- o Demir-çelik
- o Çimento,
- o Madenler,
- o Sanayi.

Bu sekiz sektörden ilk ikisi, tarım ve haberleşme ilk kez bir plan kapsamına alınmış ve haberleşmeye en büyük ağırlık verilmiştir (Bkz. Tablo 3.2).

Plan dönemi için ortalama büyüme hızı % 8'dir. Ayrıca, planın kendi dönemi içinde yeniden 150 bin kişiye istihdam etkisi olacağı hesaplanmış ve özel sektörün canlandırılması hedef alınmıştır. 1947 İktisadi Kalkınma Planının amacı Marshall yardımından yararlanmak olduğu halde, bu yardımın plana etkisi olmamış ve uygulama olanağı bulamamıştır [20, s.24].

Tablo 3.2. 1947 Planında Sektörlere Göre Yatırım Miktarları [24, s.22].

Sektör	Toplam Yatırım (TL)	%
Tarım	612.000.000	16.4
Haberleşme (ulaşım)	1.628.355.000	43.7
Büyük su işleri	155.000.000	4.2
Enerji	597.400.000	16.0
Demir çelik	128.290.000	3.4
Çimento	23.000.000	0.6
Maden	59.750.000	1.6
Sanayi	525.022.000	14.1
Toplam	3.728.817.000	100.0

3.1.5. Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)

Türkiye'de 1950 yılında siyasi iktidarın değişmesi, yani Demokrat Partinin iktidara gelmesi ile birlikte ekonomide bir canlılık görülmeye başlanmıştır. Özellikle ilk yıllarda Demokrat Parti kamu yatırımları ve harcamalarını arttırmak suretiyle özel girişimciliği cazip kılan altyapıları ve talebi yaratmıştır [21,s.8]. Bu dönemde genel ekonomik durum şöyle idi:

- o Devletin ekonomik girişimleri, temel sanayi ve temel hizmetlere yönlendirilmiştir.
- o Dış yardımlar, daha çok altyapıya ve tarımsal gelişmeye yöneltilmiştir.

o Özel sektörün sanayi kredi gereksinmelerini karşılamak üzere Sınai Kalkınma Bankası kurulmuştur. Bunun sonu - cunda sanayideki gelişmeler şunlar olmuştur.

- . Azot sanayi ve petrol rafineleri kurulmuş,
- . Tekstil, çimento ve şeker sanayi ülke gereksinmesini karşılayacak düzeye gelmiştir,
- . Et kombinaları kurulmaya başlanmıştır,
- . Özel sektör sanayi yatırımlarının tüm yatırımlar içindeki payı % 50'nin üzerine çıkmıştır.
- . Kara yolu ve liman gibi altyapı yatırımları yoğunluk kazanmıştır.

o Tarımda mekanizasyon ve uygun hava koşulları, tarımsal üretimi arttırmış, 1953'de dünyada buğday üreten ülkeler arasında Türkiye dördüncü sıraya çıkmıştır [23, s.31].

Demokrat Parti döneminde sanayideki uygulamalar 1947 Kalkınma Planı kararlarının devamıdır. Bu dönemde 1947 planında olduğu gibi çimento fabrikalarına önem verilmiş yalnız şeker fabrikaları planda öngörülenden çok farklı olarak kurulmuştur. Bu dönemde (1950-60) imalat sanayinde gerek işyeri, işçi sayısı ve gerekse yaratılan katma değer (Tablo 3.3)te olduğu gibi gelişmiştir.

Tablo 3.3. İmalat Sanayinin 1950-60 Yılları Arasında Kaydettiği Gelişme [24.s.10]

Sanayi Kolları	İşletme Sayısı		İşçi Sayısı		Yaratılan Katma Değer	
	1950	1960	1950	1960	1950	1960
Gıda	929	1638	21,8	50,9	195,4	1.682,5
İçki	224	96	2,6	4,2	27,4	166,5
Tütün	57	134	29,0	33,1	100,6	527,9
Dokuma	457	1035	55,4	98,8	195,6	1.243,5
Giyim	27	51	2,2	2,9	8,6	46,5
Tahta Mobilya	234	424	3,8	6,8	10,6	75,0
Kağıt	11	39	5,4	10,4	10,6	149,8
Basın-Yayın	81	157			9,6	106,8
Deri Mamulleri	42	137	0,9	1,7	2,5	55,6
Kauçuk	48	149	3,9	6,1	14,0	80,5
Kimya	314	602	7,6	17,2	39,2	358,8
Petrol-Kömür	2	7	0,3	1,0	1,5	146,3
Taş-Toprak	101	404	6,8	17,7	27,2	242,5
Maden Eritme	50	115	5,6	14,7	24,8	496,0
Madeni Eşya	76	174	7,2	12,4	24,2	242,0
Makina	64	147	1,5	4,9	6,6	105,7
Ulaştırma Araçl.	46	90	11,2	16,3	27,3	197,0
Çeşitli	42	106	0,5	2,0	2,4	37,4
TOPLAM	2618	5603	165,7	301,2	733,7	5,730,0

3.2. DEVLET POLİTİKALARI OLARAK GELİŞTİRİLEN KALKINMA PLANLARINDA SANAYİ ALANLARI

3.2.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967)

Önceki planlar sanayinin belli dallarını içerirken, kalkınma planları ile ekonominin bütün dalları, sosyal kalkınma amaçları ile birlikte ele alınmıştır. 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, sanayileşmeden çok tarıma önem vermiştir. Tarım sektörüne önem verilmesinin iki önemli nedeni vardır. Bunlar tarımın gelişmesiyle enflasyonun önlenebileceği ve yaratılan mahsul fazlasının ihracatıyla sanayileşmenin gerekli yatırım malları ve ham madde ithalatına imkan sağlanması düşünülmüştür [25,s.63]. Bu plan döneminde tarıma büyük önem verilmesinin yanı sıra, sanayii teşvik etmek ve geliştirmek için şu ilke ve politikalar benimsenmiştir.

- o Her malın üretimine gidilmemesi, milli geliri arttıracak malların üretiminin geliştirilmesi,
- o Yurt içi üretimi olan malın ithalının önlenmesi,
- o İthalat politikasının sanayii koruyacak şekilde düzenlenmesi,
- o Sanayinin teşviki amacıyla, kredilerin arttırılması, hızlandırılmış amortisman uygulaması, montajdan imalata dönüşümü sağlayacak tedbirlerin alınması sanayi ürünlerine ihraç pazarlarının bulunması, vergi iadesi gibi politikalar olarak belirlenmiştir [26, s.138]

Bu politikalara bağlı olarak birinci plan dönemi sanayi yönünden irdelenecek olursa şunlar söylenebilir. Planlı dönem öncesi sanayinin yapısı % 3.1 madencilik, % 94.4 imalat % 2.5 enerjiden oluşurken, planlı dönemde imalatın % 1.5, enerjinin % 12.8 ve madenciliğin % 8.7 artması

Öngörölmüş fakat Birinci Plan dönemi sonunda, madencilik % 13.3, imalat % 8.1, enerji ise % 11.8 olarak gerçekleşmiştir (Bkz. Tablo 3.4).

Tablo 3.4. I. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki Sanayi
Alt Kollarında Gelişim (1963-1967) [19,s.8]

Sanayi Kolu	Öngörülen Artış (%)	Gerçekleşen Artış (%)
Madencilik	8.7	13.3
Enerji	12.8	11.8
İmalat	11.5	11.8

Yine bu plan döneminde, daha önce yapımına başlanan Ereğli Demir Çelik ve Kütahya Azot Sanayi üretime geçerken, ara malı üreten (lastik, plastik, petrol ürünleri, çimento, seramik vb. gibi) sanayilerin gelişmesini ve sanayileşmenin istihdam sorununu tek başına çözümleyemeyeceği belirtilmiştir. Ayrıca istihdam sorunu için bir takım önlemlerin alınması öngörölmüş ancak dönem başında 985 bin olan işgücü fazlasının dönem sonunda 1 milyon 440 bin olması önlenememiştir. Birinci plan döneminde gayri safi milli hasılda artış olmuş ve hedef olan yılda ortalama % 7'ye çok yakın olarak Tablo 3.5'te görüldüğü gibi % 6.7 olarak gerçekleşmiştir. I. Beş Yıllık Kalkınma Planının en önemli özelliklerinden biride sağlıklı bir sanayileşme için ülkenin ihraç potansiyeline göre ithal mallerinin sağlanması öngörölmüş ve dış ticaret politikası ekonomik bir temele oturtulmuştur.

Tablo 3.5. I. Plan Döneminde GSMH'nin Artış Hızları [27,s.4]

Yıllar	Artış Hızları (%)
1963	7.7
1964	4.9
1965	4.6
1966	10.3
1967	6.1
(1963-67) Ort.	6.7

3.2.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-72)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde kalkınma hızındaki etkinliği nedeniyle, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında sanayinin gelişmesine öncelik verilmiştir ve bu bakımdan bir takım ilke ve politikalar geliştirilmiştir. Bu ilke ve politikalar şu şekilde özetlenebilir.

- o Yeni sınai tesislerin asgari kapasite ile kurulması,
- o Sınai maliyetleri uluslararası seviyesine indirecek tedbirlerin alınması,
- o Yatırım ve ara malı üreten temel endüstrilerin kurulmasının teşvik edilmesi,
- o Gereken alt yapının hazırlanması.

II. Plan, bu temel ilke ve politikalarla yola çıkarak dengeli kalkınma stratejisi ile kendi kendine yeter bir ekonomi kurmayı amaçlamıştır. Ayrıca bu planda kentleşmeden ekonomiyi iten bir güç olarak yararlanılacağı belirlenerek sanayileşmenin, ekonomik ve sosyal gelişme için gerekliliği açıklanmış ve bölgelerarası dengesizliğin giderilebilmesi için hizmet yatırımlarının, geri kalmış bölgelere yönlendirileceği, bu bölgelerin ekonomik bir canlılık kazanmasına çalışılacağı belirtilmiştir. II. Planda da I. planda olduğu gibi büyüme hızı yılda ortalama % 7 olarak saptanmıştır. Fakat tarım sektöründeki ve 1970'de sanayideki gelişme hızının çok düşmesi sonucu bu hedefe ulaşamamıştır. II. Plan döneminde, büyüme hızındaki gelişme Tablo 3.6'da olduğu gibi yılda ortalama % 6.9 olmuştur [27, s.6].

Tablo 3.6. II. Plan Döneminde GSMH'nın Artış Hızları
[27, s.6]

<u>Yıllar</u>	<u>Artış Oranı (%)</u>
1968	6.7
1969	6.3
1970	5.5
1971	9.2
1972	6.9
Ort. (1968-1972)	6.9

3.2.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-78)

1971'den sonra hazırlanan bu planda 22 yıllık süre sonunda AET'ye tam üye olarak katılacağımız varsayımından hareketle, Türkiye'nin hızlı bir sanayileşme sürecine girmesi öngörülmüş buna göre ilk iki plandan farklı olarak planlama hedefi olarak 1995 alınmıştır. Yeni planda genel amaç şu şekilde belirlenmiştir. "Bu perspektifte Birinci ve İkinci planların perspektifinden farklı olarak, 1995 te ulaşılacak istenen, gelir seviyesi ve üretim yapısı esas alınacak, gelişme potansiyelinin darboğazlar giderilerek daha iyi kullanımı ile yetinilmeyecek; bu potansiyellerin en yüksek seviyede değerlendirilmesi sağlanacaktır".

Bu dönemde, uzun dönemli kalkınma için genel amaçlar

- o Yaşam düzeyinin yükseltilmesi,
 - o Sanayileşme,
 - o Dış kaynaklara bağıllılığın azaltılması,
 - o İstihdam sorununun çözülmesi,
 - o Gelir dağılımının iyileştirilmesi
- şeklinde belirlenmiştir [28, s. 69].

Üçüncü plan dönemindeki GSMH'nin yıllık artış hızı % 7.9 olarak GSYİH'nin artış hızı ise % 8 olarak saptanmıştır. Ayrıca bunun yanında kalkınmayı sağlamak için de yatırımlar yılda ortalama % 12.7 dolayında hızla artırılması belirtilmiş ve sabit yatırımların % 12'sinin tarıma, % 45'inin sanayiye, % 43'ünün de hizmet sektörüne yapılması öngörülmüştür [29,s.261] Görüleceği gibi en yüksek yatırım oranı sanayide yer almıştır. Sanayinin alt sektörlerinden madencilik üretiminde yılda 15.3, imalat sanayinde üretim % 11.7, enerji üretiminde % 12.5'lik bir artış öngörülmüştür. Ancak sanayi sektörünü oluşturan tüm alt sektörlerde plan hedeflerine ulaşamamıştır. Plan hedeflerindeki gerileme kamu kesiminden kaynaklanmıştır (III. Plan döneminde kamu yatırımları % 82.0 gerçekleşirken, özel kesim yatırımları % 101.5 olmuştur) [30,s. 85]. Madencilik ve enerji sektörü de plan hedefinin gerisinde kalmıştır.

3.2.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-83)

Sanayinin ekonomideki payının büyümesi ve bunun sanayide olduğu kadar toplumda da yapısal bir değişmeyi uyaracak boyuta erişmesi, yeni bir çerçeve içinde, önemi ve önceliği artırılarak IV. Plana aktarılmıştır. Bu planda sanayide yapısal bir değişme öngörülerek imalat sanayi içinde ara ve yatırım malları üreten sanayilerin gelişmesine öncelik verilmesi hedeflenmiştir. Ancak bu hedefe ulaşılamamıştır. Yine IV. Plan, ekonominin kendi kendine yeterliliğini sağlama ve gücünü arttırmaya dönük bir sanayi ve yatırım politikasının izleneceğini belirtmektedir.

IV. Plan döneminde, sanayi sektörü katma değerinin piyasa fiyatlarıyla % 9.9 oranında artması öngörülmüştür. Bu artış sonucu GSYİH'da sanayinin payı % 29.5'ten dönem sonunda % 31.8'e ulaşılması ve toplum sanayi üretiminin yılda ortalama % 11.7 artması hedef alınmıştır. Sanayinin alt sektörlerinden madencilik üretiminin yılda ortalama % 16.0 imalat sanayi üretiminin % 11.4, enerji sektörünün tüm üretim içindeki payı dönem sonunda % 45.9'a

ulaşılması beklenmiştir [30, s.205,206].

IV. Planın bir diğer özelliği de kamu girişimciliğine büyük önem vermesidir. Bu yaklaşım içinde IV. plan özel kesimden, kamu kesimine fon aktarılmasını öngörmüştür. IV. planda sanayileşme konusunda hedeflerinin gerçekleşme oranı düşük olmuştur. Ayrıca oldukça yüksek dış kaynak ihtiyacının ortaya çıkması ve sonraki sıkıntılar bu dönemde rastlamıştır [31, s.10].

3.2.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1984-88)

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile Türkiye'de yapı değişikliği tekrar gündeme gelmiştir. Temel amaçlar arasında üretim yapısı Türkiye'deki mevcut kaynak birikimine ve bölgelerarası dengelere göre, dış rekabet imkanları dikkate alınarak ve mal kıtlıklarına yol açmayacak şekilde belirlenmesi, ülke yerleşme düzeni bölgelerin gelişme potansiyelinin değerlendirilmesini sağlayacak biçimde yönlendirilmesi için bir takım amaçlar belirlenmiştir.

- o Sanayinin ülke yüzeyinde yaygınlaştırılması,
- o Kamu hizmetlerinin dengeli dağıtılması,
- o Metropoliten merkezlerdeki fazla yığılmayı önlemek amacı, belirlenecek desantralizasyon politikaları ile uyumlu hizmet ve donatım fonksiyonlarının geliştirilmesi sağlanması,
- o Az gelişmiş bölgelerdeki, bölge merkezleri hizmet ve üretken yatırımlar desteklenmesi [32, s.1].

Yatırım politikaları, öngörülen üretim yapısının gerçekleştirelmesini sağlayacak, kısa sürede üretime geçebilecek ihracata dönük projeler ile ekonomik ve sosyal gelişmeyi destekleyici alt yapı tesislerinin yapılmasına öncelik verecek şekilde tespit edilmesi öngörülmüştür.

Beşinci plan döneminde sanayi sektörünün ortalama yıllık artış hızı % 7.5 olmuştur. Toplam üretim içindeki payı da 1984 yılında % 36.4 iken 1989 yılında % 49.4 olması hedeflenmiştir. 1989 yılında sanayi üretiminin % 3.7'si madencilik, % 91.7'si imalat sanayi ve % 4.6'sı da elektrik gaz ve su alt sektörleri tarafından gerçekleştirileceği belirlenmiştir. Yine bu dönemde 1989 yılı itibariyle imalat sanayi üretiminin % 37.7'sini tüketim mallarının, % 44.6'sının ara mallarının ve % 15.6'sının da yatırım malları üretiminin oluşturacağı belirtilmiştir [31, s.11]. Bunların yanında plan döneminde iktisadi büyümeyi ve yerli sanayinin sağlıklı ve dünya şartlarına uyumlu gelişmesini sağlamak başlıca hedefler arasında yer almıştır.

3.2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990-94)

Bütün dünyada ve Türkiye'de yaşanan 1973 sonrası ekonomik kriz etkileri günümüzde de devam etmektedir. Türkiye'nin doğal, ekonomik, politik ve sosyal bünyesindeki olumsuz gelişmeler ekonomiyi ve dolayısıyla Türk sanayiini bir darboğaza sokmuştur. 24 Ocak diye tanınan ekonomik operasyondan önce, en büyük üç problem eflasyon, fiyat mekanizmasına ve faiz oranlarına aşırı müdahale ve yanlış kur politikası idi. Bu problemlere doğru teşhis konulamaması Türkiye'de ihracatın yeterli seviyede gelişmesini engellediği gibi, sanayide yapısal bozukluklara da yol açmıştır [31, s.12].

Altıncı planda ekonominin geliştirilmesi, sanayinin güçlü bir yapıya ulaştırılması ve toplumun refah seviyesinin iyileştirilmesi amaçlarına yönelik olarak şu hedefler belirlenmiştir.

- o Hızlı dengeli ve istikrarlı bir kalkınma süresi içinde gelir dağılımını iyileştirmek, işsizliği, bölgesel ve yöresel gelişmişlik farklarını azaltmak.
- o Sanayinin optimum kapasite çalışması ve kısa dönemde

üretimi artıracak yatırımların hız kazanması ile verimlilik ve üretim artışının sağlanması.

- o Üretim sanayisini arttırmak amacıyla ülke kaynaklarının en yüksek düzeyde ve etkin kullanımının sağlanması, üretimin yapısı verimlilik ve rasyonellik ilkeleri dikkate alınarak istihdam artışı sağlanacak şekilde yönlendirilmesi.
- o İmalat sanayinde dışa dönük rekabet gücü olan bir yapının geliştirilmesi, ihracatın sürekliliğinin ve çeşitliliğin sağlanması esas alınarak, mevcut gerekli yapısal dönüşümün gerçekleştirilmesi, verimliliğin arttırılması ve optimum ölçeklerde yeni yatırımların yapılmasının özendirilmesi

Altıncı plan döneminde ana sektörlerdeki üretimin gelişmesinin şu şekilde olacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 3.7. 1989-1994 Döneminde Ana Sektörlerdeki Üretimin Gelişmesi [33, s.5]

Sektörler	1989	Sektör İçi %	Sektörler arası %	1994	Sektör İçi %	Sektörler Arası %	Yıllık Ortalama Değişim %
	Üretim Değeri (Milyar TL)			Üretim Değeri (Milyar TL)			
Tarım	26277.4	100	13.2	32279.1	100	11.4	4.2
Sanayi	96697.1	100	46.7	138576.1	100	49.2	8.4
İmal.San.	84416	91	42.5	125741.7	-	-	-

3.2.7. Kalkınma Planlarının Ortak Değerlendirilmesi

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plan'ından, Altıncı Beş Yıllık Planı dahil tüm planlarda bölgeler arası dengesizliğin giderilmesi, sanayinin ve ekonominin canlandırılmasına yönelik yapılan araştırmaların ve geliştirilen amaçların, hedeflerin sonuca ulaşabilmesi için bir takım gereklilikleri ortaya çıkarmıştır. Bu gereklilikler şöylece özetlenebilir.

Sanayide devletin esas rolünün tanzim ve teşvik edici olması gerekir. Devletin sanayiye prensip olarak girmekle

beraber, kalkınmakta öncelikli yörelerde sınai tesisleri kurması ve sanayileşmede bir yapı değişikliğine gidilmesi gerekmektedir. Geliştirilen politikaların esas hedefi, modern ve gelişmiş ülkelerin sanayileşme seviyesine ulaşmak olmalıdır.

İhracata dönük ve dünya sanayi ve ticaretine entegre olabilecek bir sanayileşme politikasına geçilmesi zorunlu görülmektedir [31,s.13]. Üretim kapasitesi kalite ve fiyat yönünden dünya pazarlarında rekabet edebilir ürünlerin üretilmesi ilkesi benimsenmelidir. Sanayi korunması makul olmalıdır. Bu da en iyi şekilde kur politikası ve gümrük oranlar ile yapılabilir.

Türkiye'nin sanayileşme zorunluluğunun gerçekleşmesi, sanayide yatırım malları alt kesimin sürükleyici bir duruma getirilmesine ve bu arada gerekli reformların gerçekleştirilmesine, döviz rezervleri ve iç tasarrufların etkin bir şekilde kullanılmasına bağlıdır [31, s. 14].

3.3. TÜRKİYE'DE BÖLGELERE GÖRE SANAYİ ALANLARI YATIRIMLARI

Devlet politikaları olarak geliştirilen Kalkınma Planlarında temel amacın refah seviyesinin yükseltilmesi ve bölgeler arası dengesizliğin giderilmesi olduğu açıklanmıştır. Türkiye ve Türkiye gibi gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerde sosyo-ekonomik yönden bölgeler arasında farklılıklar ortaya çıkmıştır. Bu farklılıkların temel nedenleri genel olarak dört başlık altında toplanabilir.

1. Doğal nedenler: Ülkenin sahili ile iç kesimi arasında ulaşım, bitki örtüsü, veya iklim bakımından farklılıklar vardır.
2. Ekonomik nedenler: Aynı üretim maddelerinin ülke içinde ayrı pazarlar bulması, kazanç farklılıkları yaratıyor.

3. Sosyal nedenler: Bölgelerde yaşayan insanların yararlandıkları, sosyal alt yapının nicelik veya nitelikleri de bazı dengesizlikleri doğurmuştur [34].
4. Politik nedenler: Devlet sınırlı finans kaynaklarının kullanımında ve dağılımında az gelişmiş olan bölgelere sosyal ve teknik alt yapının yeterince ve gereken zamanda temin edemediği için, sanayi yatırımları gerek kendi iç rasyonellerine uygun olarak ve piyasanın ortaya koyduğu eğilimler doğrultusunda sosyal ve teknik alt yapısı hazır olan bölgelerde yerleşmekte ve bu durum bölgeler arasında dengesizlikler yaratmaktadır [35, s.3].

Gelişmiş ve gelişmemiş bölge tanımlamalarında; gelişmemiş bölgeler, daha çok tarıma dayanan bir ekonomiye bağlı bulunan, kişi başına geliri düşük, şehirleşme ve sanayileşme derecesi az olan bölgelerdir ve bu bölgelerde okur yazarlık oranı istenilen seviyenin çok altındadır. Oysa gelişmiş bölgeler, sanayileşme ve şehirleşme derecesi yüksek olan, zengin ve verimli topraklara sahip bulunan, kişi başına gelir genellikle ülke ortalamasının üstüne çıkan bölgelerdir.

Türkiye'de gelişmiş bölge ile gelişmemiş bölge arasındaki dengesizlik "100'den fazla işletmesi bulunan illerdeki işletme sayısı" ve "organize sanayi bölgelerinin dağılımı" ve "bölgeler itibariyle imalat sanayinde yaratılan Katma Değer Dağılımı" incelendiğinde daha belirgin şekilde ortaya çıkmaktadır.

Tablo 3.8. 100'den Fazla Büyük İşletmesi Bulunan İllerde İşletme Sayısı [36]

İller	Toplam Büyük İşletme Sayısı	Küçük Özel İşletme Sayısı	Büyük Özel İşletme Sayısı
1. Adana	210	4815	198
2. Ankara	582	10418	537
3. Balıkesir	107	4043	96
4. Bursa	432	7631	424
5. Denizli	117	4527	115
6. Eskişehir	118	2707	110
7. Gaziantep	151	4696	146
8. İstanbul	4045	36485	4009
9. İzmir	878	12482	860
10. Kayseri	104	3465	99
11. Kocaeli	235	1729	221
12. Konya	157	6395	146
13. Manisa	163	4872	158
14. Samsun	102	3196	93
15. Zonguldak	121	2212	106
İ5 İl toplamı	7526	109663	8572

Tablo 3.9. 1962-1988 Yılları Arasında Biten Organize Sanayi Bölgeleri [37, s.41]

Yıllar	O.S.B. 'leri	Büyüklüğü (Ha)
1962-83	Bursa	150
	Erzurum	100
	Eskişehir-I	100
	Gaziantep-I	260
	Konya-I	150
	Manisa-I	150
1987	Bilecik	150
	Bursa (İnegöl)	300
	Eskişehir-II	190
1988	Çorum	260
	İzmir	600
	Kayseri	600
	Tekirdağ (Çerkezköy)	440
1989	Ankara	400
	Malatya	300
	Denizli	400
1990	Bolu	60
	İskenderun	180

Tablo 3.10. Bölgeler İtibariyle İmalat Sanayiinde
Yaratılan Katma Değer Dağılımı [38,s.44]

Bölgeler	İmalat Sanayi Katma Değeri (%)		
	1975	1984	1986
1. Marmara ve Ege Bölgesi	62.29	64.20	66.05
2. Akdeniz Bölgesi	7.95	10.57	11.87
3. İç Anadolu Bölgesi	10.87	10.10	9.40
4. Karadeniz Bölgesi	10.40	7.55	5.66
5. Batı Anadolu Bölgesi	4.55	4.23	4.28
6. Doğu Anadolu Bölgesi	2.55	1.11	1.83
7. Güneydoğu Anadolu Bölgesi	1.39	0.96	0.91
	100.00	100.00	100.00

Tablolardan da görüldüğü gibi gerek işyeri sayısı, gerek OSB'lerinin dağılımı ve gerekse imalat sanayinde yaratılan katma değer dağılımı bölgelere göre çok büyük farklılıklar göstermektedir. Tablolardaki verilere göre büyük sanayi kuruluşları özellikle İstanbul'un yer aldığı Marmara Bölgesine yığılmıştır (% 45). İmalat sanayinde yaratılan katma değer dağılımında Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi % 2.74'lük bir değerle son sırada yer almaktadır.

Organize Sanayi Bölgeleri yer seçiminde yapılan yanlışlıklar sonucu Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki gelişme diğer bölgelere göre daha düşük düzeyde gerçekleşmiştir.

Türkiye'deki bölgeler arasındaki dengesizlikleri gidermek için kalkınma planlarında da olduğu gibi bir takım ekonomik ve politik kararlar alınmıştır. Geliştirilen bu kararlarda teşvik politikalarının önemi büyük olmuştur. Ülkemizde özel önem taşıyan sektör ve bölgelere yatırımların yönlendirilmesi uluslararası rekabet koşulları da dikkate alınarak hem teknolojinin yükseltilmesi, doğal kaynakları harekete geçirme, istihdam olanağının sağlanması ve hem de tarım, sanayi ve hizmet sektörünün canlandırılması için yatırımlarda teşvik politikası imkanları yaratılmaktadır [39,s.1]. Yatırımlar teşvik edilirken sektörlerle göre dengeli bir dağılım yapılmalıdır. Türkiye'de dağıtılan teşvik belgeleri sayısında ise bu dengenin bozulduğu

görülmektedir. 1989 ve 1990 yıllarında düzenlenen yatırım teşvik belgelerinin sektörlere ve illere göre dağılımı Tablo 3.11.de açıklanmıştır.

Tablo 3.11. 1989 ve 1990 Yıllarında Düzenlenen Yatırım Teşvik Belgelerinin Dağılımı [39,s.1]

Sektörler	Tarım	Madencilik	İmalat	Enerji	Hizmetler	Toplam
1990	1415	65	1231	3	4237	3141
1989	441	135	1571	6	1058	3411

Tablo 3.11'e bakıldığında 1990 yılında 3141 adet yatırım teşvik belgesi düzenlenmiş olup, bunun 1415 adeti tarım sektörü yatırımları için 1231 adeti de imalat sektörü için düzenlenmiştir. 1990 yılında düzenlenen belge sayısında 1989 yılına göre % 2 oranında bir düşüş gerçekleşmiştir. İmalat sektörü için düzenlenmiş bulunan 1231 belge ile öngörülen toplam yatırım tutarı 15.639 milyar TL. dir. Bu sektörde düzenlenen 139 belge ve 1.861 milyar TL. yatırım tutarı ile İstanbul ilk sırada, 39 belge ve 1.431 milyar ile Tekirdağ ikinci, 72 belge 1.188 milyar TL. ile Bursa üçüncü, 56 belge ve 1.032 milyar TL. ile Malatya dördüncü ve 83 belge 880 milyar TL. ile Diyarbakır beşinci sırada yer almışlardır [39,s.3]. Bu açıklamalardan da anlaşılacağı gibi gerek "Yatırım Teşvik Belgesi" gerekse "İstihdam" oranında İstanbul ili en ön sırada yer almaktadır. Oysa devlet politikaları olarak geliştirilen kalkınma planlarında bu yatırım teşviklerinin geri kalmış bölgelerdeki illere verilmesi ve böylece bölgesel farklılaşmaların minimize edilmesi amaçlanmıştır [32,s.12]. Bu durum yalnızca 1989-90 yılları itibariyle değil daha önceki dönemlerde de böyle geliştiği için sanayi yatırımları metropoliten kentlerde ve özellikle de İstanbul'da yığılım göstermiştir. Bu yığılım bölgesel farklılaşmanın minimize edilmesinin aksine daha da açılmasına neden olmuştur.

3.4. MERKEZİ VE YEREL YÖNETİMLERİN SANAYİ ALANLARI POLİTİKALARI VE PROGRAMLARI

Merkezi ve yerel yönetimlerin sanayi alanlarıyla ilgili çok çeşitli politika ve uygulama araçları bulunmaktadır. Kalkınma planlarında istihdam, imalat sanayi, küçük sanayi alanları, organize sanayi alanları için bir takım politikalar geliştirilmiştir. Kalkınma planları imalat sanayi ve sanayi sitelerini desteklemekle beraber bunların daha organize bir biçimde kurulmaları için "sanayilerin yatay ve dikey bütünleşmesini sağlayan sitelerin kurulmasını öngörmektedir" [30, s.257].

İstihdam politikasında ise genellikle niteliksiz ve orta nitelikli işçi kullanan sanayicilere ve hizmet faaliyetlerine ait yatırımlarda bu tür işgücü arzının bulunduğu bölgelerde özendirilmesi istenmektedir [35,s.106]. Ancak uygulamada yatırımların yönlendirilmesi için sanayi yatırım teşvik tedbirlerinde başka bir uygulama aracı geliştirilememiştir. Merkezi yönetimin organize sanayi bölgelerine ilişkin tutumu ise ancak yer seçimi ve kamulaştırma aşamasında kalmış bir çok yörede kamulaştırma dahi gerçekleşmemiştir. Bölge planlama düzeyinde yapılan çalışmalarda yatırımların en az gelişmiş bölgelere yöneltilmesi amaçlanmakta ve metropoliten bölgelere olan yatırımların bir merkezde yığılmasını önleyecek politikalar üretilmiştir.

Bu amaçla İstanbul metropoliten bölgesinde sanayi yatırım talepleri bir takım nedenlerle kısıtlanıp, yatırım isteklerinin Marmara bölgesi düzeyinde yayılmasını temin için her dizi kriter geliştirilmiştir. Ancak Marmara bölgesi illerinde seçilmiş ve İmar ve İskan Bakanlığınca onanmış olan sanayi bölgelerinden Bursa hariç diğerlerinin altyapısı tamamlanamamıştır. Bu nedenle İstanbul ili içinde yatırım yapmak isteyen sanayiciye çevre illerinde altyapısı hazır sanayi arsası sunulamamıştır [35,s.107]. Genellikle sanayi alanları için geliştirilen kararlar üst ölçeklerde (1/50.000-1/25.000) alındığından,daha alt ölçekteki

planların yapımı uzun zaman almakta ve hatta İstanbul gibi Metropoliten kentlerde hiç yapılmamaktadır, dolayısıyla yatırımcı büyük kentlerde planı ve altyapısı olsun veya olmasın kendisine en uygun yere tesisini yapmaktadır. Bu da hem yerel yönetimleri (altyapının daha sonra götürülmesi gibi) zor durumda bırakmakta ve hem de sağlıklı bir kentleşmeyi ortaya çıkarmaktadır [35,s.107].

3.5. TÜRKİYE'DE SANAYİ ALANLARININ HUKUKİ YÖNÜ

Sanayinin çevre ve toplum üzerinde yapabileceği olumsuz etkilerin ortaya çıkması ve düzenli bir kentleşme için imar mevzuatında bir takım kanunlar ve yönetmelikler düzenlenmiştir. Bu kanunlar genel olarak iki ana grupta toplanmıştır. Bunlardan ilki sanayi tesisi kurulmadan önce veya proje safhasında yapılabilecek çalışmaları yönlendiren kanun veya yönetmelikler, diğeri ise sanayi tesisi işletmeye açılmadan onaylı projelerdeki esaslara uygunluğunu irdeleyen veya kaçak olarak yapılmış sanayi tesislerin denetlenmesi ve islah edilmelerini yönlendiren kanun ve yönetmeliklerdir [35.s.93].

İmar kanununun Ek 7-8. maddelerine ilişkin yönetmeliğin 3.11. maddesi "Endüstri yer seçimi, bölge ve metropoliten planlama kararları gözönünde bulundurularak yapılır" diye belirtilmiştir [40,s.6]. Bu maddeden de anlaşılacağı gibi, sanayi yer seçimi talep sahiplerinin rastgele satın aldıkları parsellerin konumu ve büyüklüğüne tabi olmadığı, yer seçiminin Bakanlığın ilgili planlama birimlerinin üretmekte olduğu planlama kararlarına uygun olması gerektiği vurgulanmaktadır. Aynı maddenin (3.11) devamında planlanacak alanın büyüklüğü ve yapılanma koşullarının Bakanlıkça, ilgili örgütlerinin görüşlerine göre saptanacağı belirtilmektedir. Sanayi tesislerinin kurulmasına ilişkin İmar ve İskan Bakanlığı ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının ortaklaşa yayınlanan (1976) genelgede ön izin alınmasına ilişkin bir takım esaslar saptanmıştır. Bu esaslara göre sanayi tesisi kuracak yatırımcılardan şu gibi bilgi ve belgeler istenmektedir.

- o İl İmar Müdürlüğünce düzenlenen, üzerinde hiçbir mevcut yapı ve tesisin bulunmadığını belirleyen belge veya tesis var ise 70 sayılı genelge esaslarına göre Valilikçe yapılan işlemlerin belgeleri.
- o Köy İşleri Bakanlığından (Toprak Su Genel Müdürlüğü) alınmış, tarımsal kullanım ve arazi kabiliyetini gösterir 1/25.000 ölçekli harita veya rapor.
- o Planlanan alanın tümünün veya bir kısmının DSİ sulama bölgesinde, sulama kanalları bölgesinde kaldığını veya kalmadığını belirleyen belge.
- o Tesisin cinsini, üretim tipini, üretim kapasitesini, kullanacağı iş gücünü (teknik, idari, işçi) tevsii imkanlarını ve toplam kapasitesini, tesisin işletmeye gireceği tarihi, kullanılacak enerji miktarını ve su ihtiyacını bu ihtiyacın ne şekilde temin edileceği karayolu ile bağlantı durumunu belirleyen teknik rapor (3 kopya).
- o Toprak sanayi ile ilgili kurulacak tesislerde Toprak Su ve DSİ Genel Müdürlükleri görüşleri.
- o Tesisin kurulacağı ve mülkiyetlerinde bulunan alanda tapu senetleri, Tapu ve Kadastro Müdürlüklerince düzenlenmiş krokiler, şayet kadastro yok ise tapu kayıtlarına göre düzenlenmiş tapu haritası.
- o Tarihi ve arkeolojik alan içerisinde bulunmadığını belirten mahalli Müze Müdürlüğü ve Valilikçe tastikli belge.
- o 4753 sayılı çiftçiliği topraklandırma kanununa göre dağıtılan topraklardan olup olmadığının Toprak ve İskan Müdürlüğü ve Valilikçe belgelenmesi.
- o Kısmen veya tamamen orman sınırları içerisinde olup olmadığının Orman Bölge Baş Müdürlüğü ve Valilikçe

belirlenmesi. Tüm bu belgeler hazırlandıktan sonra yatırımcı belgelerle birlikte İmar ve İskan Müdürlüğüne başvurarak tesisini yapmak için izin alabilir [35,s.85,86].

Ülkemizde ne yazık ki sanayi tesisleri kurulurken gerek bürokrasinin uzun sürmesi gerekse maddi açıdan yatırımcı bu belgeleri düzenlememekte ve tesisler kaçak olarak yapılmaktadır. İmar yasası ve yönetmeliklerine göre ise kaçak olarak yapılan bu tür fabrika ve tesislerin işletme - den men edilmesi ve yıkımı yoluna gidilmesi gerekmektedir. Bu durum milli serveti ve ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilediği gibi bir çok kişiyi de işsiz bırakmaktadır. Bu nedenle çözüm yolu olarak 110 sayılı genelge yayınlanmıştır. Bu genelgede ise;

- o Tesislerden nazım planda veya uygulama planında sanayi tesisi olarak korunması mümkün olanlara ruhsat verilmesi ve enerji bağlanarak işletmeye açılması.
- o Mevzi İmar Planı olmayan sanayi tesisleri için plan yaptırılması yoluna gidilmesi.
- o Çevre düzeni, nazım ve uygulama planlarına aykırı olarak ruhsatlı veya kaçak yapılan ve çevre sağlığını tehdit eden tesislerin en geç iki yıl içerisinde planlı ve programlı bir şekilde sanayi alanlarına kaydırılacağı belirtilmiştir.

Metropolitan kentlerin çoğunda özellikle İstanbul Metropolitanini içinde birçok sanayi alanı Belediyelerin mücavir sahaları dışında olduğu halde, köy muhtarlarınca alınmış ruhsatlı sanayi yapılarıyla doludur. Bunların bir çoğu ise kaçak durumdadır [35, s.88,89].

BÖLÜM 4. İSTANBUL METROPOLO VE SANAYİ ALANLARININ DAĞILIM DOZENİ

4.1. İSTANBUL'UN TÜRKİYE'DEKİ YERİ

İstanbul Türkiye'nin sosyo-ekonomik yapısında önemli yeri olan ve gerek şehirleşme gerekse sanayileşme yönünden ilk sırada yer alan bir kenttir. Bir yanda kentin çok büyük çapta göç alması, diğer yanda bu göçe cevap verecek mevcut yerleşim birimlerinin olmaması, kentte karmaşık bir düzeni ortaya çıkarmıştır. 1960'lı yıllarda metropol görünümü kazanan bu bölgede gelişme birbiriyle ilişkili köylerden oluşan bir kent şekline dönüşmüştür, bu nedenle bir yanda tarihi ve doğal değerlerde bozulma olurken, diğer yanda ise fonksiyonel düzensizlikler görülmüyordu. Yine o dönemlerde kentleşme bir plan çerçevesinde gelişmemiş olup; aksine, kentleşme planlamanın yönlendirilmesinde etkili olmuştur [41,s.29]. İstanbul'un hem nüfus itibarıyla aşırı büyümesinde hem de sorunlu, yaşanamaz bir kent haline gelmesinde planlama çalışmalarının uzun süre alması ve zamanında sonuçlandırılmaması başlıca nedendir.

Bir yanda bu kadar olumsuzluklar ve çarpık kentleşme yer alırken diğer yanda metropolün çekim gücü değişmemiş ve günümüzde de Türkiye'nin her bakımdan en büyük kenti özelliğini kaybetmemiştir. İstanbul ve diğer illerle birlikte Türkiye verileri karşılaştırıldığında kentin çok büyük bir çekim gücü ve kapasitesi olduğu kolayca ortaya çıkartılabilir.

Bu karşılaştırmalar şu başlıklar altında irdelenebilir:

1. Demografik verilere bağlı olarak,
2. Ekonomik verilere bağlı olarak.

1. Demografik verilere bağılı olarak; İstanbul, diğer iller ve Türkiye'nin karşılaştırılması.

Tablo 4.1. 5 Yıllık Nüfus Sayımlarına Göre İstanbul Nüfusunun Türkiye Nüfusu İçindeki Payı [42]

Yıllar	Türkiye Nüfusu	İstanbul Nüfusu	İstanbul Nüfusunun Türkiye İçindeki %'si %'si
1950	20.947.188	1.166.477	5.60
1960	24.064.763	1.533.822	6.40
1970	35.605.176	3.019.032	8.48
1975	40.347.719	3.904.588	9.68
1980	44.736.957	4.741.890	10.60
1985	50.664.458	5.842.985	11.53
1990	56.473.035	7.309.190	12.34

Tablo 4.1'den anlaşılacağı gibi 1950'lerden sonra Türkiye boyutunda % 34'e yakın nüfus artışı olurken, İstanbul'da ise % 55'e varan bir nüfus artışı olmuştur. Bunun yanında İstanbul nüfusunun Türkiye nüfusu içindeki payı 1970 yılında % 8.48 iken, 1990 yılında bu oranda büyük bir artış görülmüş ve % 12.15'e ulaşmıştır. Yine Tablo 4.1'den çıkarılabilecek bir sonuçta Türkiye nüfusunun yaklaşık % 10'u İstanbul'da yaşamaktadır. Ayrıca verilere göre İstanbul'a her dönemde büyük bir göçün de olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

2. Ekonomik verilere bağılı olarak İstanbul, diğer iller ve Türkiye'nin karşılaştırılması.

Tablo 4.2. Sektörlere Göre İşgücünün İstanbul ve Türkiye'deki Payı [43]

Sektörler	Yıllar	İşgücü Türkiye (%)	İşgücü İstanbul (%)
Tarım	1970	28.52	11.00
	1980	24.13	5.00
	1985	21.75	5.00
Sanayi	1970	20.19	24.00
	1980	21.84	34.00
	1985	24.80	35.00
Hizmet	1970	51.29	53.00
	1980	54.00	59.00
	1985	53.42	58.00

Tablo 4.2 (devamı)

Gizli İşsiz	1970	-	4.00
ve İşsiz	1980	-	2.00
	1985	-	2.00

Tablo 4.3. 1985 Yılı İtibariyle Türkiye ve İstanbul İmalat Sanayi Verileri [44,s.49,55,58,89]

	Türkiye %	İstanbul	%
İmalat sanayi işyeri sayısı	4870	1978	40.62
İmalat sanayinde çalışanların	71.2	28.2	28.2
İmalat sanayi girdileri	74.0	26.0	26.0
İmalat sanayi katma değer	71.2	28.8	28.8

Tablo 4.3'te görüldüğü gibi İstanbul ülke bütünündeki imalat sanayi işyeri sayısında % 40'lık bir yer tutmaktadır; bunun yanında çalışanlar, imalat sanayi girdileri ve katma değerde % 26 ilâ % 28 oranında bir paya sahiptir.

Tablo 4.4. 1985 Yılı İtibariyle İstanbul'un Dış Ticarete Türkiye İçindeki Payı [44, s.75]

Dış Ticaret	Türkiye (Milyon)	İstanbul (Milyon)	İstanbul'un Payı (%)
İhracat	7.455	4.749	63.7
İthalat	11.109	7.194	64.8
Dış Tic.Hacmi	18.564	11.943	64.3

Ülke ekonomisinin temeli olan ve vergiye esas teşkil eden ihracat ithalat ve dış ticaret hacminde İstanbul'un Türkiye içindeki payı % 65 civarındadır. Bu durum Türkiye'nin ekonomik olarak büyük bir yükünün İstanbul tarafından üstlenildiği Tablo 4.4'te görülmektedir. Yine ülkenin yaşam koşullarının belirlenmesi ve yönlendirilmesi ancak milli gelirle mümkündür. Vergi gelirlerinin artması hayat standartlarının yükseltilmesini ve beraberinde ülke ölçeğinde kalkınmayı getirir.

Türkiye'deki vergi gelirleri payları incelendiğinde ise İstanbul'un Türkiye ekonomisinin büyük bir kısmını karşılamakta olduğu Tablo 4.5'ten anlaşılmaktadır.

Tablo 4.5. Vergi Gelirlerinin İstanbul ve Türkiye Oranları [44, s.76].

Yıl	Türkiye (Milyon TL)	İstanbul (Milyon TL)	İstanbul'un Payı (%)
1985	3.829.117	1.496.630	38.3

4.2. İSTANBUL'UN TARİHİ YAPISI

Grek çağında İstanbul, İstanbul'un kuruluş dönemine ilk yerleşmenin Kadıköy'de Kurbagalı Dere ve çevresinde yer aldığı sanılmaktadır.

Roma çağında İstanbul: M.S. 196'da Septimus Severus Byzantion'u ele geçirmiş, ve şehrin surlarını Cagaloğlu üzerinden Eminönüne kadar kaydırmıştı.

Konstantin Çağı: M.S. 211'de Konstantin İmparatorluğun başına geçmişti. O'nun devrinde, İstanbul Roma'nın merkezi olma eğilimindedir.

Teodosyus Çağı: Bu dönemde surlar genişletilerek tekrar inşa edilmiş, (413-447), kentin savunulabilmesi ve sur dışına yayılan kısımların daha iyi korunabilmesi, genişletme olayına neden olmuştur.

Bizans çağında İstanbul: İstanbul bu devirde, bir sur şehridir. İstanbul "surlar dışına gelişmiş şehir" özelliğini, Türklerin bu kente sahip olmasıyla elde etmiştir.

Osmanlı çağında İstanbul: İstanbul 1453 yılında, Fatih tarafından politik amaçla fethedilmiş ve 1457 de Edirne'nin yerini alarak, Osmanlı devletinin başkenti olmuştur. Fatih, ilk olarak 40-50 bine düşmüş olan şehir nüfusunu arttırmak amacıyla, kentte Anadolu ve Rumeli'den yeni nüfus getirmiştir.

Bu devrede, sur dışında sadece Eyüp gelişmiştir. Boğaziçi'ndeki ilk Türk mahalleleri ise Anadolu ve Rumelihisarındaki mahallelerdir.

Beyazıt Döneminde: II. Beyazıt saltanatının ortalarında, şehir nüfusu 200 bine yaklaşmıştır. Bu nüfusun 1/3'ünden fazlası en kalabalık bölge olan Haliç'e toplanmıştır. Bu bölgenin en yoğun kesimi Fatih çevresinde, diğer bölümü ise Aksaray'a Topkapı ve Kocamustafapaşa'ya yerleştirilmiştir.

XVII. yüzyılda şehir nüfusunun 700-800 bin civarında olduğu sanılmaktadır.

XVIII. yüzyılda, yerleşme noktaları ve sınırları çok fazla büyümemiş fakat, Haliç, Boğaz ve Üsküdar lehine ve suriçi aleyhine bir nüfus dağılması olmuştur.

I. Mahmut çağında, Galata, Tophane, Fındıklı semtlerine su verilmiştir.

III. Selim devrinde, Selimiye kışlası yaptırılmış ve kışla ile birlikte Üsküdar Haydarpaşa'ya doğru gelişmeye başlamıştır. Selimiye mahallesi oluşmuştur.

Bu dönemde, Beyoğlu, bir yandan, Tünel-Taksim caddesinin iki tarafında, diğer yandan da, bugünkü Balıkpazarı bölgesinde gelişme göstermiştir. Boğaz yönünde ise, Boğazkesen de ve Cihangir'de Tophane ile birleşmiştir. Fındıklı Ayazpaşa'ya doğru, Beşiktaş ve Teşvikiye'ye doğru gelişme göstermiştir. Sonuç olarak, XVIII. yüzyılda İstanbul XIX. yüzyılın kozmopolit mimari çevresine hazırlanmıştır. [45,s.26,..48].

4.3. İSTANBUL METROPOLÜNDE PLANLAMA ÇALIŞMALARI

1453'den Önce İstanbul

İstanbul kenti, Grek Yarımadası'ndan hareket eden bazı kavimlerin deniz yolu ile gelerek Kadıköy ve Sarayburnu üzerindeki Bizantion'u kurmaları ile oluşmuştur. Fakat zamanla Bizantion, bulunduğu yörenin coğrafi özellikleri nedeniyle jeopolitik bakımdan önem kazanınca, Romalı Septimus Severus kenti tahrip etmiş ve ilk surların dışında

kenti yeni bir sur kuşağı ile çevirterek yeniden imar ettirmiştir. Bu olay kentin ilk planlı imarı sayılabilir. Bundan sonraki devirlerde Bizans Hükümdarları zaman zaman kenti büyütmek, yeni meydanlar, yol aksları meydana getirmek suretiyle imar faaliyetlerinde bulunmuşlar ve kenti bugünkü tarihi yarımada da yer alan surlara kadar genişletmişlerdir[46,s.77].

Osmanlı Döneminde İstanbul

Osmanlılar İstanbul'u fethetmeleriyle ilk olarak surlar onarılmış kente Anadolu'dan ve Rumeli'den getirilen nüfus ile bugünkü anlamda ilk imar ve yerleşme hareketi başlamıştır.

Eyüp bölgesinde Eyüp Sultan Türbesi'nin, Camisi'nin ve imaret binalarının inşaa edilmesi bunun yanında bu bölgeye Bursa yöresinden gelen Türklerin iskan edilmesiyle birlikte kent ilk olarak sur dışına doğru gelişmeye başlamıştır. Daha sonra ise kentin gelişimi Beyoğlu, Üsküdar ve Boğaziçi yörelerine doğru olmuştur. Kent bir yandan gelişirken, Sultan II. Mahmut zamanında (1822) Von Moltke tarafından mevcut durum saptanarak ilk olarak genel bir plan hazırlanmıştır. Bu planın en önemli özelliği o dönemde ulaşım olarak çok sınırlı olan İstanbul sokaklarının belirli yönlerde doğru ulaşım sağlayacak şekilde açılması Tarihi Yarımada'nın bir köprü ile Beyoğlu yakasına bağlanması ve kentin mevcut sınırı dışında büyük askerikışlalar için yer seçimlerinin saptanmasını içermektedir.

Cumhuriyetten Sonra İstanbul

Birinci Dünya Savaşı sırasında kent merkezinin halihazır haritası geliştirilmiş ve bu harita bilgisi Cumhuriyet dönemindeki kadastronun bazını oluşturmuştur. 1933 yılından itibaren kentin planlı gelişmesi amaçlanmış ve bunun için ilk olarak Alman Şehircilik uzmanı Herman Elgötz'ün

proje ve raporu kabul edilmiştir. 1936 da ise Fransız Şehircilik Enstitüsü Uzmanlarından Prof. H. Prost ile mukavele yapılarak İstanbul kenti için Nazım Plan çalışmaları başlamıştır. H. Prost'un plan ve raporu 1939-1940 yıllarında Bayındırlık Bakanlığınca tetkik edilmiş ve bir takım düzeltmelerle onanmıştır[46,s.78].

İstanbul Belediyesince 1956 da Alman Şehircilik Uzmanı Prof. Hans Högg ile şehir planlarının tanzimi için anlaşma yapılmış ve Şehircilik Bürosu oluşturularak yerel planlama çalışmaları 1960 yılına kadar sürdürülmüştür. Yine aynı dönemde İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuş ve bir İdare Heyeti oluşturulmuştu. Heyet çalışma düzeninde kenti, İstanbul, Beyoğlu, Anadolu Yakası ve Boğaziçi bölgelerine ayırarak bir yönde detay çalışması diğer yönde bölgesel ölçekte nazım plan araştırmaları ve etüdler yapmak suretiyle, ilk olarak 1960 yılı sonunda, Belediye sınırları dışındaki mücavir alanları da kapsayan 1/10.000 ölçekli bir Nazım Plan önerisi geliştirmiş ve Bakanlığın onayına sunmuştur. Ancak kısa bir süre sonra 1/5000 halihazır haritaların yapılması ve Nazım Plan'ının bu haritalarla revize edilmesi gerekçesiyle plan onanmamıştır [46s.79] .

1963 yılında Milli Güvenlik Kurulundan İstanbul Metropolü için genel planlama isteği gelmiştir. İstekte plansız bir şekilde yayılan, fakat ülke Gayri Safi Milli Gelirinin büyük bir bölümünü oluşturan İstanbul sanayi potansiyelinin rasyonel bir işletme ve gelişme zeminine oturtulabilmesi için İstanbul Sanayi Nazım Planı'nın yapılması belirtilmiştir. Bu istek, İmar ve İskan Bakanlığı'nın organizasyonu altında Bakanlıklar arası bir komisyon kurulmak ve 1 yıl çalışılmak suretiyle geliştirilmiş, İstanbul Belediyesi ve Marmara Bölge Planlama Grubu'nun uzman ve teknik güçlerinden yararlanılarak fiziki plan kararları oluşturulmuş ve 1966 yılında onanarak yürürlüğe girmiştir. Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1966 yılı ortalarında kurulmuştur. 1966-68 döneminde plan kararlarına yönelik geniş çapta envanter toplanmış, 1968 yılı başında fiziki

planın ön çalışmalarına geçilmiş ve 1968 yılı sonunda 1/25.000 ölçekle Metropoliten Alan Nazım Planı önerisi iki alternatif olarak geliştirilmiştir. 1969 yılında şema niteliğinde olan alternatiflerden birinin test edilmesi ve revizyonu için analitik etüd programı hazırlanmış ve 1969-71 yılları arasında uygulamıştır. Bu programın ana hatları ise;

- Sanayi bünyesi, işgücü ve yerleşme etüdü,
- Altyapı ve sosyal donatım çalışması,
- Bölge ölçüsünde küçük mekan ölçüsüne kadar nüfus yapı ve özellikleri, dağılımı, gelişme ve projeksiyon etüdü,
- Ulaşım etüdü,
- Turizm ve rekreasyon etüdü, gibi belirlenmiştir.

Program önemli ölçüde gerçekleşmiş ve 1970 yılında 1/5000 ölçekli yerel planlama çalışmalarına başlanılmıştır. Bu dönemde seçilen lineer şehir makroformunun elde edilmesine yönelik önemli bazı yerleşme kararları ilgili sektörlerle birlikte etüd edilerek oluşturulmuştur. Çevre yolu Boğaz geçişi, Üniversite kampüsleri, deri sanayinin yer değişik - tirmesi, nakliye ambarları, demirciler ve keresteciler siteleri, hal yerleşmesi vb. konulardaki çalışmalar uygulama kararları 1/25.000 ölçekli nazım plan önerisi 1970 yılı sonunda tasdik plan düzeyine getirilmiştir. Aynı zamanda bu plan önerisi 1990 yılında İstanbul metropolünün 5.6 milyon kişinin yaşayacağı lineer bir kent makroformu ile kentin doğu ve batı yakalarında % 33 ve % 67 dağılım oranında gelişmesi öngörüordu. 1975 nüfus sayımı geçici sonuçları dikkate alınarak bir takım değişikliklerle 1976 da Nazım Plan Raporu yeniden geliştirildi.

Bu raporun arazi kullanış açısından sanayi yerleşme politikalarında, sanayinin genişleme ve yeniden yerleşme

politikalarında, sanayinin genişleme ve yeniden yerleşme ihtiyaçlarını karşılamak üzere uygun sanayi alanlarının belirlenmesi ve diğer alanlarda sanayi yerleşmesini önlemek için daha etkin önlemlerin alınması önerilmiştir. Sanayinin bugünkü durumda hiyerarşik olarak sınıflandırılması yerine kabul edilebilir en fazla kirlenme standartlarını belirten kurallar getirilmesi suretiyle kirlenme yaratan endüstrilerin yeniden yerleşmeleri için özellikle Tarihi Yarımada, Haliç çevresi ve Boğaziçi'nden çıkarılmaları için bir yer değişim programının hızla geliştirilmesi önerilmiştir[46, s.86].

Konut politikalarında düşük gelir gruplarına hitap eden konut projesinin geliştirilmesi ve "kendi konutunu yapana yardım programı altında, sosyal konutlar ve organize olmuş konut arsalarının sağlanması amaçlanmıştır.

Ulaşım açısından da, tercih edilen arazi kullanım stratejisi, Eminönü ve Beyoğlu ile Çekmece Gölleri arasında tekli edilmiş gelişmeyi bağlayan üç ana doğu-batı koridorunun geliştirilmesini ve bağlayıcı yolların yapımını öngörmektedir[46, s.87].

4.4. İSTANBUL METROPOLÜNÜN ARAZİ KULLANIMINDAKİ DEĞİŞİMLER

1- 1950 Yılı Kesitinde: Kentin geleneksel bir yapıdan Metropoliten bir gelişmeye dönüşmesi 1950'den bu yana hızlanmıştır. Ulaşım sistemine de bağlı olarak Ticaret ve Sanayi gibi fonksiyonların en çok batı yakasında, Eminönü ve Galata çevresine yığılım göstermiştir. Doğu yakasında Üsküdar ve Kadıköy, yönetici merkezin ulaşımına bağlı uzantıları biçiminde ikinci derecede merkez fonksiyonlarını kapsamaktadır.

1950 yılı ve öncesinde İstanbul sanayi geniş ölçüde küçük sanayi tarafından oluşmakta (% 65) ve küçük sanayi faaliyet kolları çoğunlukla bugün de yine yoğun olarak

bulundukları Beyazıt-Eminönü, Karaköy çevresinde yer almaktaydılar. Organize sanayi bu dönemde 39.000 işgücü ve 427 işyeri ile temsil edilmekteydi. Bu 427 işyerinden % 65'i İstanbul Yakasında, % 30'u Beyoğlu Yakasında, % 25'i de Anadolu Yakasında bulunmaktadır. İstanbul Yakasındaki 201 işyerinden % 55'i Tarihi Yarımada ve sur içinde bulunmakta, sur dışında Zeytinburnunda % 22 ve Eyüp'te % 19 oranındadır. Beyoğlu 41 işyeri, Şişli 36 işyeri ile sanayinin yoğunlaştığı yerlerdi. Bu dönemde Anadolu yakası ihmal edilecek kadar önemsizdi. Belli başlı sanayi alanları olan Kazlıçeşme, Kartal, Bomonti, Kağıthane ve Haliç'te 1950'den sonra bu sayı 400'e yükselmiştir[46, s.93].

2- 1960 Yılı Kesitinde: 1960 yılında metropoliten nüfus, 1905'ye kıyasla % 70'e yakın bir büyüme ile yılda ortalama 65-70 bin kişi artarak, 1.680.000'i bulmuştur. Metropoliten içine giren yerleşmeler sayısı ise 49'a yükselmiştir. Bu 49 yerleşmeden Eminönü'ne kabaca 6-7 km. uzaklıkta bulunan yerlerde metropoliten nüfusun % 70'i yaşamaktadır. Bu dönemde, nüfusun birikim ağırlığının merkez kent dışına kaymaya başladığı görülebilir. Artan 650-700 bin nüfusun yarısına yakın bir oranı (% 45) bu iç çemberin dışına yerleşmiş ve en yüksek nüfus artış hızları bu kesimlerde görülmüştür.

Sağmalcılar ve Kağıthane gibi yerleşmeler 3-4.000'den 20-30.000 kademisine sıçramıştır. Batı yakasında birikim doğuya kıyasla dört kat olmuş ve % 80-% 20 oranı devam etmiştir.

Sanayi alanları Topkapı, Zeytinburnu ve Haliç çevresi gibi eski sanayi alanlarının dışında da kent dokusunu zorlamış ve kentin çeşitli bölümlerine dağılmaya başlamıştır. İlgi gören sanayi alanları olarak Kazlıçeşme, Kartal, Bomonti, Kağıthane ve Haliç 1950-1959 arasındaki 165 yeni kuruluşla önemli gelişmeler göstermiş, 38 yeni işyeri ile Bakırköy ve 14 işyeri ile Gaziosmanpaşa yeni sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde sanayi tesisleri yer seçimi

yapılırken, alan olarak geniş yer kullananlar daha çok Doğu yakasını, işçi yoğunluğu büyük alanlar ise Batı Yakasının kuzey ve batı kesimlerini seçmişlerdir[46, s.94,95].

3- 1970 Yılı Kesiti ve Sonrası: 1970 döneminde kentleşme kesiminde nüfus 2,8 milyona varmıştır. Doğu yakasında bir diğer gelişme Üsküdar-Eski Ankara yolu yönündedir. Ümraniye yerleşmesi 10 yılda 30.000 kişilik kent kademesini aşmıştır. Doğu yakasındaki kuzey yerleşmelerden Boğaz içine bakan ikinci sıra tepelerde gecekondu yerleşmeleri görülmeye başlanmıştır. Bütün ile Doğu Yakası metropoliten nüfusun % 28'ini barındırır hale gelmiştir.

Tarihi Yarımada da 1965 senesinden beri Sirkeci, Eminönü, Küçükpazar ve Beyazıt yönetici iş merkezi niteliklerini açıkça göstermekte, konut nüfusunu kaybetmekte, aynı zamanda bu alanda hızlı bir yapı değişikliği ve yoğunluk artışı görülmektedir.

1960-1970 döneminde İstanbul sanayii Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa yöresi, Küçükköy-Alibeyköy-Kağıthane şeklinde kuzey ve kuzey-batıya doğru yeni bir gelişme yönü göstermiş, öte yandan Zeytinburnu-Bakırköy yöresi Lontra asfaltına paralel olarak kuzey ve güneyde Halkalı-Sefaköy-Firüzköy yönünde gelişmiştir. Beyoğlu yakasında Şişli ilçesi önemini sürdürmüş ve Haliç-Bomonti-Büyükdere asfaltının batısı daha da yoğunlaşmıştır.

Anadolu yakasında sanayi büyük ulaşım aksı boyunca gelişmiş, Kartal ve Maltepe kesimleri önemini sürdürürken bunlara Tuzla-Yakacık-Çayırova-Gebze sanayi alanı olarak katılmıştır. Organize sanayi işgücünün % 83'ü Batı Yakasında, % 17'si Doğu Yakasında bulunmaktadır ve büyük ağırlık 86.000 kişiye Haliç, Büyük Çekmece arasında, özellikle Zeytinburnu, Eyüp ve Bakırköy ilçelerindedir. Kentin kuzey yönündeki 36.000 kişilik işgücü ise daha çok Beyoğlu-Şişli ilçelerinde yer almıştır. Doğu yakasında geniş arazi kullanan, nispeten büyük ve yeni kuruluşlar, Batı

Yakasında ise arazi kullanış ve işgücü bakımından yoğun olduğu kuruluşlar yer almıştır. 1960 sonlarına doğru ortaya çıkan çok önemli bir eğilimde büyük kuruluşların Doğu Marmara bütününde yer seçimine girmeleri ve bölge içi desantralizasyonun gerçekleşebilmesi yönünde bir işaretin ortaya çıkmasıdır [46,s.96].

4- 1975 Yılı Kesitinde İse: Bu dönemde 1960-1970 dönemine göre yerleşmelerde ters bir durum ortaya çıkmış ve Doğu yakasındaki gelişme hızı Batı yakasının üzerinde olup dağılım Doğuda % 28, Batıda ise % 72 düzeyine gelmiştir.

Metropolün batıda Bakırköy ilçesinde Doğu Yakasında ise Kartal ilçesinde yaklaşık % 85 ile % 100 arasında bir nüfus artışı olmuş ve bu durum iki ilçenin sosyal ve teknik altyapısını yetersiz hale getirmiştir. 1975 nüfus sayımı itibarı ile Büyük İstanbul 1.094.930 kişisi Doğu Yakasında, 2.825.450 kişisi ise Batı Yakasında olmak üzere toplam 3.920.380 kişinin yaşadığı bir coğrafi bölgeyi oluşturmaktadır.

Tarihi yarımada Eminönü ilçesinin büyük bir kesimi ile Fatih ilçesinin sınırlı bir alanında, Beyoğlu ilçesinin merkezi kısmında yoğunlaşan ve Şişli, Zincirlikuyu ve Beşiktaş Barbaros Bulvarı'na saçaklanan Merkezi İş Alanının giderek yoğunlaşan fonksiyon kargaşası kentin önemli bir olgusu olması özelliğini korumaktadır. Bu dönemde metro - poldeki merkez kademelenmesi çerçevesinde Fatih, Kadıköy, Bakırköy, Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa gibi yörelerde 1.Derece merkez özelliğine yönelik gelişmeler görülmüştür.

1972-1979 devresinde uygulanan 3. kalkınma plan strateji - sinde İstanbul Metropolündeki sanayi gelişmelerinin teşvik dışında tutulmuş olmasına rağmen bu sektördeki sanayi yatırım gelişmesinin giderek büyüdüğü görülmüştür. İstanbul sanayinin, Türkiye sanayindeki payı büyük sanayi payı olarak % 36.64'e küçük sanayi payı olarak % 33.58'dir.

Metropolitan kentte sanayinin kullanıldığı alan 1968 yılında 936.2 Ha. iken, 1976 da 1178.6 büyüklüğüne erişmiştir. İstanbul Metropolünde yer alan sanayi işletmelerinin genellikle büyük işletmeler yerine orta ve küçük işletmeler şeklinde oluşması nedeniyle ve yoğun bölgelerde yer alması, bu sanayi kuruluşlarının metropol içi yörelere doğru yer değiştirme eğilimide belirgin hale gelmiştir. 1976 yılında kentin, Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Şişli, Eyüp, Zeytinburnu ilçelerinden oluşan 6 ilçesinde İstanbul Nazım İmar Plan Bürosunun yaptırdığı araştırmaya göre mevcut 999 adet Büyük ve Küçük Sanayi kuruluşundan 355 adeti yer değişimi istemektedir. Bu yer değişimi ile etkilenecek işgücü adeti 28.489'u bulmakta olup, 204 ha. büyüklüğünde yeni sanayi alanına ihtiyaç duyulmuştur [46,s.98].

4.5. İSTANBUL METROPOLÜNDE SANAYİ ALANLARI DAĞILIMI

1950-80 dönemleri arasında İstanbul'un sanayi alanları gelişimi "İstanbul Metropolünün Yapısal Gelişimi" başlığı altında incelenmiştir. 80 ila 90 yılları arasında gelişimi ise şu şekilde olmuştur.

Tablo 4.6. İlçeler İtibariyle İşyeri ve Çalışan Sayısı (1987) [38,s217]

İlçeler	İşyeri sayısı dağılımı	İşyeri sayısı (%)	Ücretle çalışanlar dağılımı	Ücretle çalışanlar (%)
Bakırköy	941	15.75	68.241	21.76
Beşiktaş	132	2.21	5.096	1.63
Beykoz	20	0.33	17.637	1.80
Beyoğlu	634	10.61	17.413	5.55
Eminönü	549	9.19	16.100	5.13
Eyüp	739	12.37	36.494	11.64
Fatih	140	2.34	3.913	1.25
G.O.Paşa	256	4.28	8.024	2.56
Kadıköy	146	2.44	8.449	2.69
Sarıyer	53	0.89	2.681	0.85
Şişli	988	16.53	46.950	14.97
Üsküdar	123	2.06	10.058	3.22
Zeytinburnu	671	11.23	43.155	13.76
Çatalca	37	0.62	3.579	1.14
Kartal	526	8.80	32.882	10.49
Silivri	11	0.18	628	0.20
Yalova	10	0.17	4.259	1.36
Toplam	5976	100.00	313.259	100.00

Tablo 4.6. incelendiğinde İstanbul'daki tüm ilçelere göre işyeri sayısı bakımından % 16.53'lük bir oranla Şişli ilçesi ilk sırada, % 15.75'lik oranla Bakırköy ikinci, % 12.37'lik oranla Eyüp üçüncü, % 11.23'lük oranla Zeytinburnu dördüncü ve % 10.61'lik oranla Beyoğlu beşinci sırada yer almaktadırlar. Gerek ilçelerde bulunan işyerlerinde yapılan üretimlerin farklı yapıda (işçi yoğun işyeri, makina yoğun işyeri) olması, gerekse konut işyeri ilişkilerine bağlı olarak işyeri sayısı ile çalışanların sayısı arasındaki oranda değişim olmuştur, bu değişime göre kimi ilçelerde işyeri sayısı fazla olmasına rağmen çalışan sayısı düşük kimi yerlerde ise işyeri sayısı düşük olmasının yanında çalışan sayısı yüksek olmaktadır.

(Tablo 3.6) çalışanların sayısı bakımından incelendiğinde ise % 21.76 ile Bakırköy ilk sırada % 14.97 ile Şişli ikinci, % 13.76 ile Zeytinburnu üçüncü, % 11.64 ile Eyüp dördüncü ve % 10.49 ile Kartal ilçesi beşinci sırada yer almaktadır.

1985 verilerine göre, İstanbul Metropoliten Alanında Doğu yakasının nüfus payı % 31.7, batı yakasının nüfus payı ise % 68.3 olmasına rağmen Doğu yakasının çalışan nüfus payı % 20.3, Batı yakasının % 79.7 oranındadır. Bu verilerde anlaşılacağı gibi, İstanbul'un Doğu Yakasından Batı yakasına bir işgücü akımı vardır (Tablo 4.7).

Tablo 4.7. Metropoliten Alan İstihdam Yapısı [47]

	İşyeri sayısı	% Pay	Çalışan sayısı	% Pay	Nüfus % Pay
Doğu	33.114	20.5	153.472	20.3	31.7
Batı	128.076	79.5	602.702	79.7	68.3
Toplam	161.190	100.0	756.174	100.0	100.0

Tablo 4.8. Metropoliten Alan İmalat Sanayi İşgücü Dağılımı [48,s.17]

	Küçük sanayi %	Orta Sanayi %	Büyük Sanayi %
Doğu	13.0	14.4	24.7
Batı	87.0	85.6	75.3
Toplam	100.0	100.0	100.0

İstanbul metropolünün istihdam yapısı incelendiğinde imalat sanayinde, işgücünün 3/4'ünden fazlası Batı yakasında istihdam edilmektedir. Ancak büyük imalat sanayinin, Doğu yakasındaki istihdam içinde görece olarak yüksek paya sahip olduğuda gözlenmektedir.

Tablo 4.9. Ticaret Sektörü ve Mali Kuruluşlar İşgücü Kurumları [48,s.17]

	Toptan Ticaret %	Perakende Ticaret %	Mali Kurumlar %
Doğu	6.3	23.7	18.7
Batı	93.7	76.3	81.3
Toplam	100.0	100.0	100.0

Perakende ticaret işyerleri payı doğrudan nüfusun perakende gereksinmelerini karşılamaya yönelik olduğu için doğu yakası nüfus payına yaklaşmaktadır. Buna karşılık ticari fonksiyonların batı yakasında yoğunlaşmasının sonucu olarak Batı Yakası'nda toptan ticaret işyerlerindeki istihdam payı, Doğu Yakası'ndan çok yüksektir. Her iki yakada hızlı gelişmekte olan Kartal ve Bakırköy İstanbul'un toplam istihdamı içinde payları en yüksek olan ilçelerdir. Kartal ilçesinin özellikle Kurtköy ve Tuzla bölgelerindeki organize sanayi kuruluşlarının çoğalması nedeniyle İstanbul genelindeki istihdam ağırlığı artmıştır.

4.5.1. İstanbul Metropolü Merkezlerinde Gelişen Sanayi Alanları ve Türleri

İstanbul metropoliten alanındaki imalat sanayinin sektör- lere ve ilçelere göre dağılımı incelendiğinde; bazı sek - törlerin metropoliten merkezler diye tanımlanabilen Ba - kırköy, Şişli, Eminönü, Kartal, Eyüp, Beyoğlu ve Zeytin - burnu gibi yerlerde yığılım gösterdiği ve bu merkezlerin metropoliten alanda yer alan imalat sanayine hakim olduğu görülmektedir. Bu durum Tablo 4.10, Tablo 4.11, Tablo 4.12 Tablo 4.13 ve Harita 4.1, Harita 4.2'de açıklanmıştır.

Tablo 4.10. İstanbul Metropolü İlçelerinde Yer Alan İmalat Sanayinin 1987 Yılı İtibariyle Sektörlere Göre İşyeri Sayısı Bakımından Dağılımı[38,s.217,.311]

Sektörler:

- 31- Gıda içki tütün sanayii
- 32- Dokuma giyim deri ve ayakkabı sanayii
 - . Dokuma sanayii
 - . Ayakkabı dışında giyim eşyası sanayii
 - . Kürk ve deri sanayii
 - . Ayakkabı sanayi
- 33- Orman ürünleri sanayii
- 34- Kağıt ve basım sanayii
- 35- Kimya-Petrol arıtımı, plastik-lastik sanayii
- 36- Taş ve toprağa dayalı sanayii
- 37- Metal ana sanayii
- 38- Metal eşya, makina ve teçhizat otomotiv endüstrisi
- 39- Diğer imalat sanayileri

3. İmalat Sanayi sektörleri toplamı

Tablo 4.10'un devamı

İMALAT SANAYİİ SEKTÖRLERİ

İLÇELER	31	32	33	34	35	36	37	38	39	3
BAKIRKÖY	40	302	17	63	165	22	55	264	13	941
BEŞİKTAŞ	5	22	4	7	44	8	5	36	1	132
BEYKOZ	-	4	3	-	4	3	1	5	-	20
BEYOĞLU	37	96	10	27	100	19	38	300	7	634
EMİNÖNÜ	18	205	5	97	120	12	10	74	8	549
EYÜP	21	136	16	15	147	19	72	304	9	739
FATİH	7	45	2	12	31	6	2	33	2	140
G.O.PAŞA	7	61	5	4	44	10	20	101	4	256
KADIKÖY	8	40	6	6	15	7	10	52	2	146
SARIYER	3	7	1	3	8	5	2	24	-	53
ŞİŞLİ	33	317	29	28	227	21	34	279	20	988
ÜSKÜDAR	5	20	7	-	22	6	11	52	-	123
ZEYTİNBURNU	14	312	4	28	109	9	33	160	2	671
ÇATALCA	5	6	3	6	5	1	3	7	1	37
KARTAL	24	27	18	15	113	28	49	244	8	526
SİLİVRİ	7	1	-	-	-	1	-	2	-	11
YALOVA	1	5	-	-	3	-	-	1	-	10
TOPLAM	235	1606	130	311	1157	177	345	1948	77	5976
%	3.9	26.8	2.17	5.2	19.3	2.9	5.7	32.5	1.2	100

Tablo 4.11. İstanbul Metropolü İlçelerinde Yer Alan İmalat Sanayinin 1987 Yılı İtibariyle Sektörlere Göre İşyeri Sayısının % Olarak Dağılımı [38,s.217,..311]

İMALAT SANAYİ SEKTÖRLERİ

İLÇELER	31	32	33	34	35	36	37	38	39	3
BAKIRKÖY	17.02	18.8	13.0	20.2	14.2	12.4	15.9	13.5	16.8	15.7
BEŞİKTAŞ	2.1	1.3	3.1	2.2	3.4	4.5	1.4	1.8	1.2	2.2
BEYKOZ	-	0.2	2.3	-	0.3	1.6	0.2	0.2	-	0.3
BEYOĞLU	15.7	5.9	7.6	8.6	8.6	10.7	11.0	15.4	9.0	10.6
EMİNÖNÜ	7.6	12.7	3.8	31.1	10.3	6.7	2.8	3.7	10.3	9.1
EYÜP	8.9	8.4	12.3	4.8	12.7	10.9	20.8	15.6	11.6	12.3
FATİH	2.9	2.8	1.5	2.3	2.6	3.3	0.5	1.6	2.5	2.3
G.O.PAŞA	2.9	3.7	3.8	1.2	3.8	5.6	5.7	5.1	5.1	4.2
KADIKÖY	3.4	2.4	4.6	1.9	1.2	3.9	2.8	2.6	2.5	2.4
SARİYER	1.2	0.4	0.7	0.9	0.6	2.8	0.5	1.2	-	0.8
ŞİŞLİ	14.0	19.7	22.3	9.0	19.6	11.8	9.8	14.3	25.9	16.5
ÜSKÜDAR	2.1	1.2	5.3	-	1.9	3.3	3.1	2.6	-	2.05
ZEYTİNBURNU	5.9	19.4	3.1	9.0	9.4	5.1	9.5	8.2	2.5	11.2
ÇATALCA	2.1	0.3	2.3	1.9	0.4	0.5	0.8	0.3	1.2	0.6
KARTAL	10.2	1.6	13.8	4.8	9.7	15.8	14.2	12.5	10.3	8.8
SİLİVRİ	2.9	0.6	-	-	-	0.5	-	0.2	-	0.1
YALOVA	0.4	0.3	-	-	0.2	-	-	0.05	-	0.1
TOPLAM	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tablo 4.12 İstanbul Metropolünde İmalat Sanayi Alt Sektörlerindeki İşyeri Sayısı Bakımından İlk 4 Sırayı Alan İlçeler (1987 Yılı İtibariyle) [38,s.217,..311]

Alt Sektörler	İlçeler	(%)	Alt Sektörler	İlçeler	(%)
31	Bakırköy	17.02	35	Şişli	19.6
	Beyoğlu	15.7		Bakırköy	14.2
	Şişli	14.0		Eyüp	12.7
	Kartal	10.2		Eminönü	10.3
32	Şişli	19.7	36	Kartal	15.8
	Z.burnu	19.4		Bakırköy	12.4
	Bakırköy	18.8		Şişli	11.8
	Eminönü	12.7		Eyüp	10.9
33	Şişli	22.3	37	Eyüp	20.8
	Kartal	13.8		Bakırköy	15.9
	Bakırköy	13.0		Kartal	14.2
	Eyüp	12.5		Beyoğlu	11.0
34	Eminönü	31.1	38	Eyüp	15.6
	Bakırköy	20.2		Beyoğlu	15.4
	Şişli	9.0		Şişli	14.3
	Zeytinburnu	9.0		Bakırköy	13.5

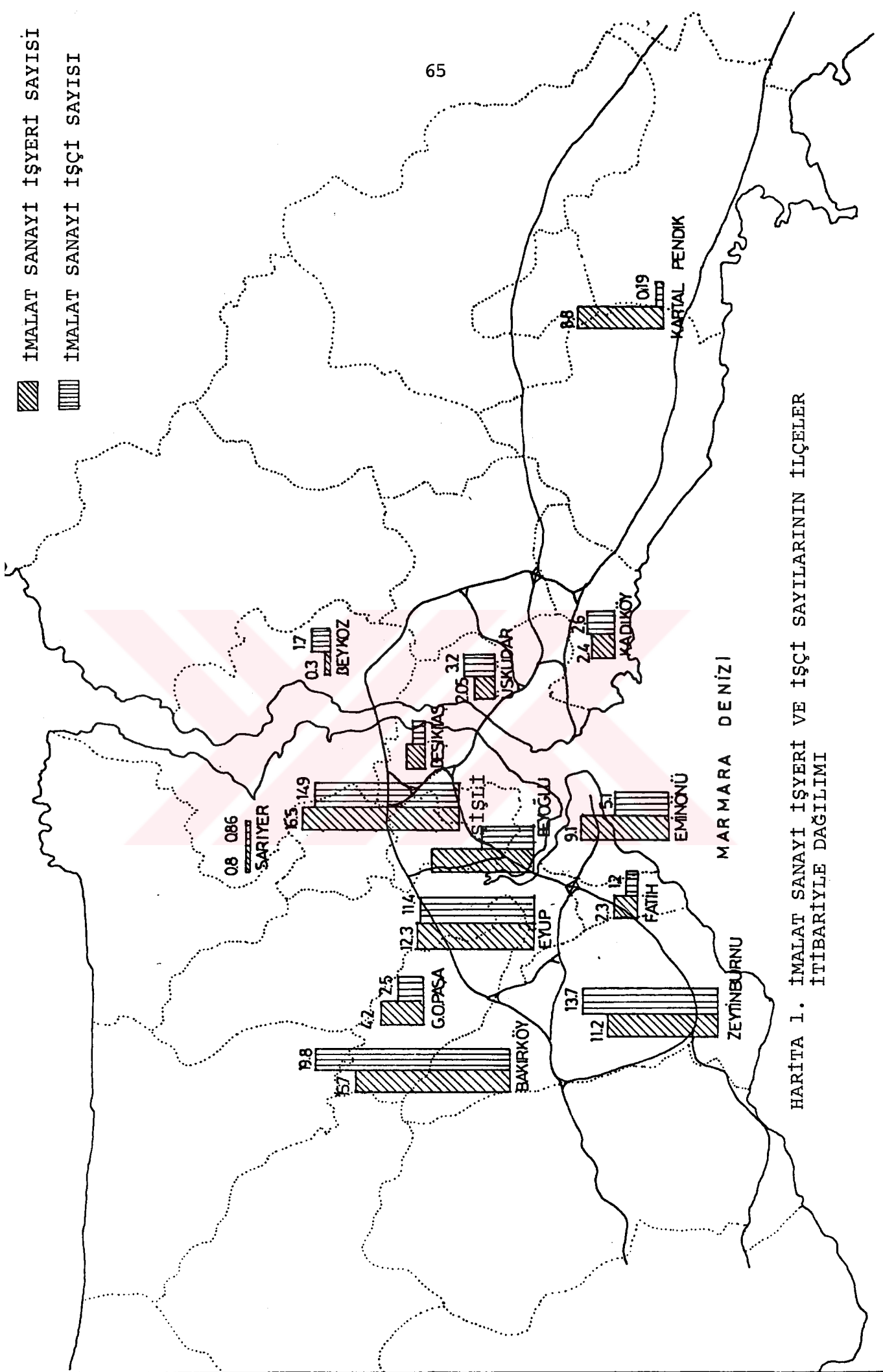
Tablo 4.13. İstanbul Metropolünde İmalat Sanayi İşyeri Sayısı Bakımından İlk 7 Sırayı Alan İlçelerdeki Alt Sektörler ve Yüzdeleri (1987 Yılı İtibariyle) [38, s.217,311]

İlçeler	İmalat Sanayi Alt Sektörleri	%'si	İlçeler	İmalat Sanayi Alt Sektörleri	%'si
Şişli	Orman Ürünleri	22.3	Beyoğlu	Gıda, İçki Tütün	15.7
	Dokuma, Giyim, deri	19.7		Metal Eşya Maki.	15.4
	Kimya, petrol	19.6		Metal ana san.	11.0
Bakırköy	Kağıt ve basım	20.2	Eminönü	Kağıt ve basım	31.1
	Dokuma, giyim	18.8		Dokuma, giyim	12.7
	Gıda, içki, tütün	17.02		Kimya, petrol	10.3
Eyüp	Metal ana sanayi	20.8	Kartal	Taş, toprak	15.8
	Metal eşya, makina	15.6		Metal ana sana.	14.2
	Kimya, Petrol	12.7		Orman Ürünleri	13.8
Z.burnu	Dokuma, giyim	19.4			
	Metal ana sanayi	9.5			
	Kimya, petrol	9.4			

Tablolardan da anlaşılabacağı gibi İstanbul'da bazı ilçelerin sanayi işyeri sayısı bakımından yoğun, bazılarında ise hemen hemen tümüyle sanayiden yoksun olduğu görülmektedir. İmalat sanayi işyeri sayısı bakımından Şişli 988 işyeri ile ilk sırada, Bakırköy 941 işyeri ile ikinci, Eyüp 739 işyeri ile üçüncü, Zeytinburnu 671 işyeri ile dördüncü, Beyoğlu 634 işyeri ile beşinci, Eminönü 549 işyeri ile altıncı ve Kartal ise 526 işyeri ile yedinci sırada yer almaktadır. Yine bu ilçelerde yer alan imalat sanayi alt - sektörleri incelendiğinde, ilçelerde ağırlıklarına göre metal eşya sanayi ilk sırada; dokuma, giyim eşyası sanayi ikinci ve kimya sanayide üçüncü sırada yer almaktadır. İlçelere göre işyeri sayısı sıralamasında 1986 yılından itibaren Haliç ve çevresindeki sanayinin taşınması ile değişmeler olmuş ve Eyüp sıralamada gerilemiştir. Önümüzdeki yıllarda da Kazlıçeşme'den deri sanayinin taşınmasıyla ve diğer buna benzer şekilde şehir merkezlerinde yer alan sanayilerin yer değiştirmesiyle birlikte Bakırköy (Yeni Bosna, İkitelli, Güneşli), Kartal (Tuzla, Pendik) gibi ilçelerdeki işyeri sayılarında bir artışın gerçekleşmesi beklenmektedir.

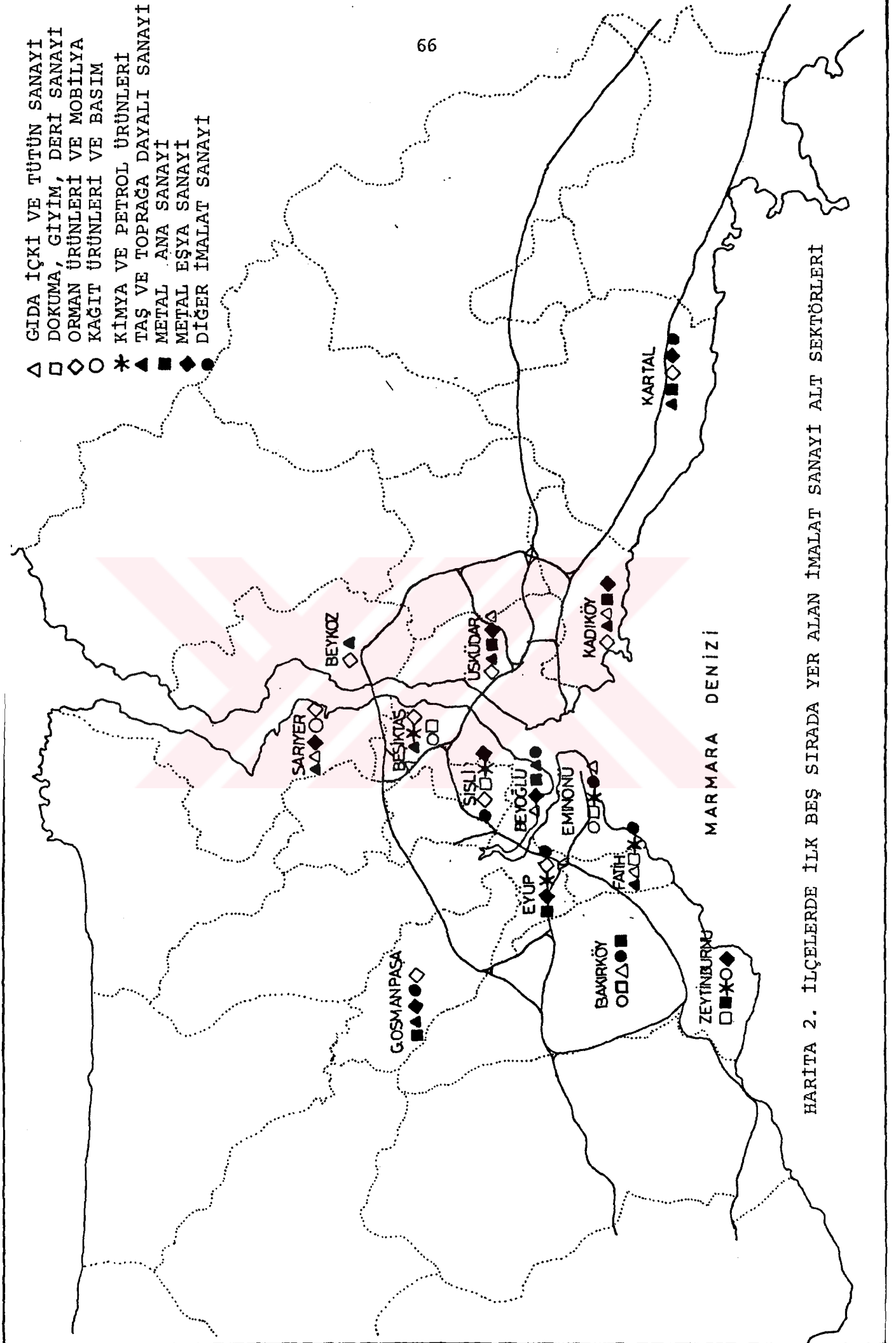
İMALAT SANAYİ İŞYERİ SAYISI

İMALAT SANAYİ İŞÇİ SAYISI



HARİTA 1. İMALAT SANAYİ İŞYERİ VE İŞÇİ SAYILARININ İLÇELER İTİBARIYLA DAĞILIMI

- △ GIDA İÇKİ VE TÛTÛN SANAYİ
 □ DOKUMA, GİYİM, DERİ SANAYİ
 ◇ ORMAN ÜRÛNLERİ VE MOBİLYA
 ○ KAÇIT ÜRÛNLERİ VE BASIM
 * KİMYA VE PETROL ÜRÛNLERİ
 ▲ TAŞ VE TOPRAĞA DAYALI SANAYİ
 ■ METAL ANA SANAYİ
 ◆ METAL EŞYA SANAYİ
 ● DİĞER İMALAT SANAYİ



HARİTA 2. İLÇELERDE İLK BEŞ SIRADA YER ALAN İMALAT SANAYİ ALT SEKTÖRLERİ

4.5.2. Yapılan Planlama Çalışmalarına Uygun Olarak Gelişen Sanayi Alanları İle Plansız Olarak Gelişen Sanayi Alanları

Sanayileşme, sanayide yer seçimi, sanayi tesislerinin düzenlenmesi ve dolayısı ile sanayi işgücünün nüfus büyümesi ve yerleşmesi ile ilişkilerin belirlenmesi ve planlanması ile yönlendirilebilir. Bu amaçla İstanbul Metropolü için 1/25.000 ve 1/50.000 ölçekli planlama stratejileri ve genel politikalar üretilmiştir. Bundan başka 3194 sayılı İmar Kanunu gereğince İstanbul Metropolitan Alanı içinde bulunan ilçe belediyelerce 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları yaptırılmaktadır.

Nazım planlarda belirlenen sanayi alanları ülke ölçeğinde İstanbul metropolünün alması gereken ekonomik fonksiyona cevap verebilen nitelikte, Metropolün ekonomik hayatını organize edebilecek alanlar olmaktadır. Uygulama İmar Planlarındaki sanayi alanları ise yerel ölçekte ihtiyaçlara cevap veren fakat metropolün genel stratejisine ters düşmeyen alanlar olarak planlanmaktadır.

1966 yılında onanan İstanbul Sanayi Nazım Planı 1140.50 hektarlık alanı kapsamaktadır. Bu planda İstanbul Nazım Planı yapılarına kadar sanayi gelişmelerinin plansız gelişmesini önleyecek bir sistemin gerçekleşmesi amaçlanmıştır.

Tablo 4.14. 1966 Sanayi Nazım Planında İmalat Sanayine Ayrılan Alanlar (Hektar olarak) [49]

Bölge	Kullanılan Alan	Boş Alan	Toplam Sanayi Alanı
Rami Sanayi Bölgesi	43.50	167.00	210.50
Topkapı Sanayi Bölgesi	58.30	147.00	207.30
Halkalı Sanayi Bölgesi	43.90	225.00	268.90
Levent Sanayi Bölgesi	13.00	37.00	50.00
Bomanti Sanayi Bölgesi	6.60	15.00	21.60
Levent Oto San. Bölgesi	4.70	4.50	9.20
Kurtköy	-	285.00	285.00
Ümraniye	-	63.00	63.00
Toplam Alan	170.00	885.00	1140.50

Tablo 4.14'de de görülebileceği gibi planda Haliç, İstinye ve Kazlıçeşme'de yer alan sanayi alanlarının iptal edildiği görülmektedir. 1966 sanayi planı o dönemde İstanbul sanayinin nerelerde yerleştiğini ve ne boyutta olduğunu, gelişmesi ile kent yaşamına etkilerinin neler olduğu belirtilmiştir. Bu planda yeni önerilen sanayi alanları yeterli olmadığından gelişmeler planlama sınırları dışındaki bölgelerde gerçekleşmiştir.

1980 yılında onanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım Planında Batı Yakasında Silivri'den Doğu Yakasında Gebze'yi içine alan Metropol sınırları içinde tamamı 7100 hektarlık sanayi alanı planlanmıştır. Bu planda İstanbul Sanayi alanları Küçükçekmece ile Büyükçekmece gölleri arasında Firuzköy-Esenyurtta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli köyleri çevresinde sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şıhlı, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dil ovası mevkiilerinde tespit edilmiştir. Bu plana göre İstanbul metropolü merkezlerinde teknoloji ve kalifiye işgücü kullanan sanayi tesislerinin yer alması, vasıfsız işçi kullanan, makina yoğun, fazla sanayi suyuna ihtiyaç duyan ve fazla enerji kullanan ağır sanayi in ise İstanbul metropoliten kent dışında çıkarılması kararı alınmıştır. Bu karar doğrultusunda ise Haliç çevresindeki sanayi tesisleri şehir dışına nakledilmiştir. Ayrıca Tarihi Yarımada da yer alan sanayi tesisleri için İkitelli Organize Sanayi Alanı, Kazlıçeşmedeki sanayi tesisleri için de Tuzla Organize Sanayi Alanı geliştirilmiştir. 1980 İstanbul Nazım Planında bu alanların dışında sanayi alanlarının ve yerleşmelerin gelişme durumlarını belirlemek için Tablo 4.15 de görülebileceği gibi Organize ve toplu sanayi alanları planlanmıştır.

Tablo 4.15. 1980 İstanbul Nazım Planında Organize Sanayi ve Toplu Sanayi Alanları [50]

Bölge	Alan (Ha)	Sanayi Alanı Tipi
Dudullu	265	Kamulaştırılmış Organize Sanayi Alanı
Kurtköy (Kartal)	400	Toplu Sanayi Alanı
Gebze	325	Kamulaştırılmış Organize Sanayi Alanı
İkitelli (Bakırköy)	425	Toplu Sanayi Alanı
Firuzköy (Bakırköy)	750	Toplu Sanayi Alanı
Çakmaklı (Çatalca)	625	Toplu Sanayi Alanı
Petekköy (Silivri)	200	Toplu Sanayi Alanı
Toplam	2990 Ha.	

1980 İstanbul Nazım İmar Planına göre Güngören, Küçükalyalı Maltepe, Kartal, Pendik, Yakacık, Kağıthane, Soğanlık ve Halkalı gibi bölgelerde sanayi alanları ayrılmadığı halde bu bölgelerde küçük sanayi ve sanayi alanları plansız bir şekilde gelişmiştir. Bunun yanında Kocasinan, Sefaköy, Yenibosna, Küçükköy, Tuzla, Avcılar, Dolayoba, Gebze, Ümraniye ve Kemerburgaz gibi bölgelerde ise mevcut arazi kullanımında yer alan sanayi alanlarına ek olarak planda yeni sanayi alanları önerilmiş ve bu alanların birçoğunda günümüze kadar planda öngörülene yakın bir şekilde gelişmiştir.

Tablo 4.16. İstanbul Metropolü İlçelerinin 1980 Onanlı Nazım Plana Göre Sanayi Alanlarının 1992 Yılı İtibariyle Değerlendirilmesi [51]

İlçeler	1980 Nazım Planına Göre Sanaya Al. (Ha.)	1992 Yılı İtibariyle Sanayi Al. (Ha.)
Bakırköy	414.2	1047
Bayrampaşa	113	145
Kağıthane	21	39.5
Halkalı	23	54
Zeytinburnu	130	394
Tuzla	163	2272
Kartal	125	131.2
Pendik	477	580
Ümraniye	117	371

Tablo 4.16 incelendiğinde 1980 Nazım Planında belirtilen sanayi alanları, Bayrampaşa, Kağıthane, Pendik gibi

ilçelerde plana yakın bir oranda gelişmiştir. Ancak Bakırköy, Zeytinburnu, Ümraniye ve Tuzla gibi ilçelerde ise planda öngörülenden çok daha fazla bir gelişme olmuştur. Bakırköy'de, İkitelli, Tuzla'da ise Organize Deri Sanayi alanlarının kurulması bu gelişmeyi hızlandırmıştır.



BÖLÜM 5. KAZLIÇEŞME (ZEYTİNBURNU) VE TUZLA'YA İLİŞKİN ANALİZ VE DEĞERLENDİRMELER

5.1. KAZLIÇEŞME DERİ SANAYİ ALANININ KURULUŞ VE GELİŞİMİ

5.1.1. Zeytinburnu İlçesinin Gelişimi ve Sanayi Alanları İlişkisi

1945 yıllarından önce Zeytinburnu ilçesi topraklarının Kazlıçeşme, Maltepe, Merkezefendi bölümleri dışında kalan bomboş denebilecek durumda belli kişilerin bağları, ot - lakları olan bir yerleşme durumundaydı. 1946-50 yıllarında çevrede dericilik sanayi gelişmiştir. Buna dokuma sanayi ile birlikte diğer sanayi kollarının da eklenmesiyle bölge bir endüstri yerleşmesi durumuna gelmiştir. Bu olaylar çevrede gecekondü yapımının nedenlerini oluşturmuştur. Uzak yerleşmelerde oturarak buraya gelip çalışmak o dönemlerde ulaşım olanakları bakımından ayrı bir sorundu. Bu durumu önlemek ve işyerinin yakınında bir yerleşme yeri bularak ulaşım masraflarını minimize etme düşüncesi yayılmış ve bu düşünceler sonucunda da gecekondulaşma giderek artmıştır. Bir yanda plansız gelişen sanayi diğer yanda yolsuz, okulsuz, düzensiz, plansız bir yerleşme Zeytinburnu ilçesini gecekondü kenti haline getirmiştir [52, s.1,2].

5.1.2. Zeytinburnu İlçesindeki Sanayi Kuruluşları

Zeytinburnu ilçesi, sanayi kuruluşları yönünden zengindir. İlçenin Kazlıçeşme ve Maltepe mahalleleri, birer sanayi bölgesidir. Türkiye'de dericilik sanayinde en büyük yerleşme Kazlıçeşme'dir. Çünkü ülkemizdeki deri sanayinin % 75'i burada toplanmıştır. Zeytinburnu'ndaki diğer sanayi kuruluşlarının sayısı da küçümsenmeyecek ölçüdedir, bu

sanayi kuruluşları, genellikle Maltepe mahallesinde toplanmıştır.

1946 yılında gecekonduların yapımına başlanmadan önce Zeytinburnu ilçesinin toprakları boştu; ancak sanayi kuruluşlarının yerleşmesine elverişli olanakların sunusu, kentin dışında kalan yerleşmelerde sanayinin gelişmesine neden olmuştur. Zeytinburnu sanayi kuruluşları içinde ülkenin ekonomisini etkileyen önemli kuruluşları bünyesinde barındırmaktadır. Mensucat Santral T.A.Ş. Ülker Gıda Sanayi ve Ticaret T.A.Ş. ülkenin 100 büyük sanayi kuruluşu arasındadır. İlçedeki sanayi kuruluşlarından bazılarının yaptıkları ürünler dünyanın her yerine pazarlanmaktadır ve böylece ülke ekonomisini içte etkiledikleri gibi dışta da etkileyebilmektedirler[52,s.6, s.7].

5.1.3. Kazlıçeşme'nin Tarihi Gelişimi

Kazlıçeşme adını, aynı adı taşıyan ve kesin olarak hangi tarihte yapıldığı bilinmeyen Kazlıçeşme'den almıştır. Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u almak için kuşatma hazırlıkları yaparken, askerler su sıkıntısını gidermek için kazdıkları yerden su çıkarmaları, çeşme yapmaları ve bölgede kazların bulunmasından dolayı bugünkü yerleşme Kazlıçeşme adını almıştır.

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u aldığı dönemlerde Kazlıçeşme ve Zeytinburnu ilçesi topraklarının tümü boş alanlarla kaplıydı. Bu dönemlerde Küdüslü Papazların yerleştikleri bir yer olan Kazlıçeşme, sonraları boşaltılmıştır. Böylece İstanbul'un kale duvarlarının dışında, kentten uzak, yaşamı etkilemeyen boş bir yer durumuna gelen bu bölgede deri sanayi için elverişli koşullar oluşmuştur. Deniz kıyısı olduğu için bir yandan denizden yararlanılması bir yandan da derilerin kurutulması için gerekli ortamın bulunması dericilik sanayini geliştirmiştir. Ayrıca sanayi alanlarının yatayda geniş alana ihtiyaç duyması ve bölgede arazi fiyatlarının düşük olması, ulaşım açısından

bölgenin denizyolu, demiryolu ve karayolu ulaşımına imkan vermesi sanayinin bu alana yerleşmesini çok cazip kılmıştır [53, s.6].

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, çok önemli bir gelişme gösteremeyen dericilik sanayi, Cumhuriyet Türkiye'sinde gelişimini hızlandırmış ve özellikle de 1952'den sonraki yıllarda ülkenin önemli bir sanayi kolu durumuna gelmiştir. Bunun yanında Kazlıçeşme'deki dericiliğin gelişmesi ülke çapındaki gelişmeleri de beraberinde getirmiştir.

5.2. KAZLIÇEŞME DERİ SANAYİ ALANININ YERDEĞİŞTİRMESİ VE BU SANAYİ GRUBU İÇİN TUZLA ORGANİZE DERİ SANAYİ ALANININ GELİŞTİRİLMESİNDE "AMAÇ"

İstanbul Metropolitan Kenti Merkezinde yer alan Kazlıçeşme deri sanayinin, çevreye olumsuz yönde yaptığı fiziki ve sosyal etkileri ortadan kaldırmak ve yerine çevreyle uyumlu Turizm ve İş Merkezi fonksiyonunu getirmek için sanayinin Tuzla'ya desantrailze edilmesi [52.s,7].

5.3. KAZLIÇEŞME DERİ SANAYİNİN YERDEĞİŞTİRMESİNDE YÖNLENDİRİCİ "HEDEFLER"

1. Planlamaya Yönelik Hedefler

- o Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropoliten-de çalışma alanları dengelenmelidir; bu bakımdan Kazlıçeşme gibi sanayiler Metropolitan Merkezden desantralize edilmelidir [50,s.11].
- o Sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanları yeniden planlanmalı ve Kazlıçeşme Deri Sanayi gibi kirletici nitelikteki sanayilerin Metropolitan Merkezlerde yeniden kurulmamalıdır [50, s.11].
- o Arazi kullanımının sektörler arası dengelenmesinde turizmin payı arttırılmalıdır [50,s.12].

- o Standart-teknoloji, vasıfsız-işgücü-yoğun, fazla sanayi suyu ve enerji tüketici sanayilerin Büyük İstanbul Metropoliten Alan Merkezi) dışındaki bölgelerde planlanması veya bu bölgelere nakledilmesi gereklidir[50, s.27].
- o "Ataköy Turizm Merkezi" adı ile tesbit edilen ve Ataköy'den Kazlıçeşme'ye kadar devam eden Marmara Sahil şeri - dinde Turistik tesislerin ve çağdaş iş merkezlerinin yerleşeceği nadir bir kaç alandan biri olan Kazlıçeşme Turizm ve İş Merkezi proje alanında Turistik Konaklama (Otel, Apart Otel) fuar alışveriş merkezi ve büro binaları yer almalıdır[54,s.3].

2. Ekonomik Hedefler

- o Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde altyapı tamamlanmış ve yüksek standartta çalışma ortamının sağlanmasıyla 270 Ton/Gün olan Kazlıçeşme'deki deri üretim kapasitesinin, Tuzla'da ilk etapta 600 ton/gün'e, nihai kapasitenin ise 2000 ton/gün'e çıkartılması[55, s.1].
- o Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi'nin su ihtiyacı Ömerli Barajından 14 km'lik isale hattı ve 21.000 m3'lük su deposu ile karşılanacaktır [55, s.1].
- o Bölgede Alt Yapı Tesisleri için % 90 oranında, üst yapıların kaba inşaatı için de % 30 oranında devletten kredi alınacak ve geriye kalan kısmını da sanayici kendisi sağlayacaktır[55,s.1 .].
- o Kazlıçeşme'deki 5000 kişilik istihdam kapasitesi Tuzla'da 20.000 kişilik istihdam kapasitesine çıkacaktır [55, s. 1.]
- o Üretime bağlı olarak yılda 2 milyar dolarlık ihracat hedeflenmektedir [55,s.1].
- o İstanbul Organize Deri Sanayi Bölgesi'nin güneydoğusunda

70 ha'lık rezerv alan içinde Deri Serbest Bölgesi kurularak deri ihracatı için kolaylıklar sağlanacaktır [55, s.3].

3. Sosyal-Toplumsal Hedefler

- o Kazlıçeşme'nin çevreye yaydığı pislik, koku ve görsel bozukluğu, sanayinin desantralize edilmesiyle ortadan kalkacaktır [54, s.2].
- o Kazlıçeşme tren istasyonunun Kazlıçeşme'ye 250 m'lik uzaklıkta olması ve metro sistemi ile desteklenmesi ile ulaşılabilirlik kolaylıyacak ve Turizm İş Merkezi Met - ropolün hizmeti sunulacaktır [54, s.2].
- o Bölgede halkın hizmetine sunulmak üzere gününbirlik dinlenme tesisleriyle birlikte yat limanı da yer alacaktır [54 , s.2].
- o Gençosman Caddesinin Doğusunda Sur önünde uzanan alandaki taşınmazların İstanbul Belediyesince kamulaştırılarak alanın park olarak düzenlenmesi hedeflenmektedir [54, s.3].

5.4. KAZLIÇEŞME DERİ SANAYİ ALANINA VE TUZLA ORGANİZE DERİ SANAYİ BÖLGESİNE İLİŞKİN "VERİLER"

5.4.1. Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanına İlişkin Veriler

1. Doğal Veriler: Kazlıçeşme % 2 ila % 5 arasında değişen eğimli bir alanda yer almaktadır. Bölgede birinci derecede hakim rüzgar kuzeydoğu yönünden esen poyraz, ikinci derecede hakim rüzgar ise güneybatı yönünden esen lodostur. Kazlıçeşme'den çıkan sanayi dumanlı lodos ile kuzeye eserek Zeytinburnu yerleşmesini etkilemektedir.
2. Ulaşım: Kazlıçeşme İstanbul Tarihi Sit alanı dışında, kentin ana ulaşım sistemi ile desteklenir konumdadır.

Sirkeci-Uluslararası Atatürk Hava Limanı ulaşım aksı üzerinde Sirkeci'ye 8 km. Hava Limanına 10 Km. uzak - lıktadır. Ayrıca Kazlıçeşmenin Kuzey-Batısında Sirkeci-Halkalı ve Avrupa'ya uzanan demiryolu yer almaktadır.

3. Arazi Kullanım Verileri

- o Bölgede 200 'e yakın deri fabrikası yer almaktadır. Bunlar Deri Sanayi, Kösele-Vidalo-Gön yapımı, Süet Kürk yapımı, Deri Ürünleri (Ayakkabı vb.) yapımı, gibi faaliyet kollarında çalışmaktadırlar. Ayrıca deri sanayine bağlı olarak, Deri Maddeleri Yan Sanayi ve Kimyevi Maddeleri pazarlayan işyerleri de bulunmaktadır. Yine bölgede 2 banka, 1 benzin istasyonu, çok sayıda bakkal, lokanta, 1 adet cami, 1 adet kahvehane (işçi lokali) ve 1 adette deri sanayicileri lokali yer almaktadır.
 - o Kazlıçeşme'de yer alan binaları büyük bir yoğunluğu 3 katlı yapılar şeklindedir. Ayrıca 1 katlı, 2 katlı ve 4 katlı yapılarda yer almaktadır.
 - o Kazlıçeşme'de yer alan binalar yoğunluğu betonarme olduğu halde gerek bina içleri gerekse dış cepheler ve bina çevresi çok kötü durumdadır.
 - o Kazlıçeşme'deki tesislerden fabrikalar 500 m2'den 6000 m2'ye kadar çıkan büyüklükte olup fabrikalarda depo da yer almaktadır. Fabrikaların yanısıra büyüklük olarak 50 m2 ile 500 m2 arasında değişen deri imalatı malzemeleri satış yerleri de mevcuttur.
4. Mülkiyet Verileri: Kazlıçeşme'de yer alan tapuya bağlı taşınmazların mülkiyet durumları aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 5.1. Kazlıçeşme'deki Tapuya Bağlı Taşınmazların Hazine, Belediye, Vakıf ve Şahıs Mülkiyetine Göre Dağılımı [54, s.5]

Taşınmazın Sahibi	Yüzölçümü (m2)	Oran (%)
Maliye Hazinesi	29.637	18
İstanbul ve Zeytinburnu Bel.	17.649	11
Vakıflar	7.605	4.7
Şahıs Mülkiyeti	37.923	60.6
Davalı	8.724	5.4
Toplam	161.544	100.0

Kazlıçeşme'de bu mülkiyetlerin dışında ayrıca kadastral yollar 26.165 m2 olup oran olarak % 13.94 şeklindedir. Mülkiyeti yabancı uyruklu şahıslara ait ve maliki kayıp veya ölü olan şahıslara ait toplam 6917 m2 taşınmaz da Kazlıçeşme'de yer almaktadır.

5. Sanayi Tesislerine Ait Sektörel Veriler

- o İmalat Sanayii Alt Sektörü olan dokuma, giyim eşyası ve deri sanayinde çalışan işçi sayısının Türkiye için - deki %'si 28.9 iken, İstanbul'daki işçi sayısının Tür - kiye'ye göre oranı % 19.4'tür. Buda imalat sanayinde dokuma, giyim ve deri sanayinin büyük bir yükünü İstan - bul üstlenmiş durumdadır.
- o Türkiye'deki deri sanayi kuruluşlarının yaklaşık % 75'i Kazlıçeşme'de toplanmıştır.
- o Bölgede son yıllardaki kayıtlara göre 200 adet fabrika bulunmaktadır.
- o Kazlıçeşme deri fabrikalarının yıllık kapasitesi büyük baş hayvan derisi 70.650.000 kg. küçük baş hayvan derisi 40.950.000 kg. adettir.
- o Kazlıçeşme halen 5000 kişilik bir istihdama sahiptir.

- o Yılda yaklaşık 1,5-2 milyar dolarlık ihracat gerçekleşmektedir.
- o Yurt dışına satılan deriler ekonomiye besin ve dokuma sanayinden sonra en çok gelir sağlayan sanayi kuruluşları arasında yer almaktadır.

6. Altyapıya İlişkin Veriler

- o Kazlıçeşme'de bulunan her fabrika ve küçük işyerinde elektrik mevcuttur.
- o Bölgede temiz su ve pis su (kanalizasyon) şebekesi olmasına rağmen deri için gerekli olan temiz su ihtiyacı Marmara Denizinden pompalalarla giderilmektedir.
- o Bölgede Arıtma Tesisleri bulunmadığı için kanalizasyon Marmara Denizine deşarj edilmektedir.
- o Bölgedeki fabrikalardaki bacalarda filtre olmadığından hava kirliliği de ortaya çıkmış ve lodosun etkisiyle Zeytinburnu ilçesini etkilemektedir.

5.4.2. Kazlıçeşme'deki Sanayi Tesislerinin Yerdeğiştirme Eğilimlerinin Ortaya Çıkarılmasına Yönelik "Anket Çalışması" Örneği: Ek: A .

5.4.3. Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesine İlişkin Veriler

1. Doğal Veriler: Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesindeki eğim % 2-5 ve % 5-10 arasında değişmektedir. Bölgede erezyon kontrolü için ağaçlandırılacak alanların yanı sıra gölet yapımına eleverişli sert zeminden oluşan alanlarda vardır. Bölgenin hakim rüzgarı lodos ve poyraz rüzgarlarıdır.

2. Ulaşım Verileri: Bölgeye E-5 karayolundan Tuzla kavşağı ile bağlantı ve E-6 (TEM) karayolundan ise Şekerpınar kavşağı ile ulaşılabilir. Bölgenin batısından Tuzla-Aydınlı yolu, güney-doğu ve doğusundan ise 2 km. mesafede TEM karayolu geçmektedir.

3. Arazi Kullanım Verileri:

o Bölgede 219 deri fabrikası, 75 deri yan sanayi tesisleri ve 28 adet yedek parça makina tamir atölyeleri yer almaktadır.

o Bölgede yer alan tesislerin faaliyetleri şu şekildedir.

. Deri-kösele, süet, güderi, kürk, vidala vb. hayvan derisinden mamul deri üreten sanayi tesisleri.

. Deriden mamul, konfeksiyon, bavul çanta vb. eşya üreten ve deri debagatından çıkan atık ve yan ürünleri değerlendirerek ara madde üreten yan sanayi tesisleri.

. Deri yan sanayi tesisleri.

. Makina yedek parçacısı ve tamirci tesisleri.

o Bölgede çarşılar, sosyal tesisler ve idari tesisler bulunmaktadır.

o Bölge içinde açık ve kapalı spor tesisleri, parklar, yeşil alanlar ve ağaçlandırılacak alanlarda yer almaktadır.

o Bölgenin Güneydoğusunda yaklaşık 8.8 ha'lık bir alan Deri Serbest Bölgesi olarak planlanmıştır.

o Bölgede yer alan tesislerin çoğunluğu 1-2 katlı olup 3-4 katlı bodrum (O.P. sığınak, kalorifer dairesi olmak koşuluyla) tesislerde bulunmaktadır.

- o Bölgedeki yapılanma şu şekilde gerçekleşmiştir.

Minimum parsel büyüklüğü	: 1.000 m ²
Maksimum parsel büyüklüğü	: 30.000 m ²
Minimum parsel cephesi	: 25 m
Taks (Taban Alanı Kat Sayısı)	: 0,50
Kak (Kat Alanı Kat sayısı)	: 1.00
Emsal	: 1
Minimum tesis büyüklüğü (Kapalı alan)	: 200 m ²
Maksimum tesis büyüklüğü (Kapalı alan)	: 30.000 m ²

- o İstanbul Organize Deri Sanayi Bölgesi toplam 642 hektarlık bir alan üzerine kurulmuştur.

4. Ekonomik Veriler:

- o İlk etapta 600 ton/gün hamderi işlenebilen bölgede nihai kapasite 2000 ton/gün'e çıkacaktır.
- o Bölgenin istihdam kapasitesi 20.000 kişidir.
- o Bölgenin ihracat kapasitesi yıllık 2 milyar dolardır.
- o Bölgede alt yapı tesisleri için % 90 oranında üst yapıların kaba inşaatı içinde % 30 oranında devletten kredi alınarak ve geriye kalan işlerin tamamlanması için de sanayici öz kaynağı kullanılarak tesis finansmanı sağlanabilmektedir.

5. Altyapıya İlişkin Veriler

- o Bölge içinde alt yapı tesisleri kapsamında 17 km. beton asfalt yol ve beton tretuvar, 2 km'lik bölgeyi TEM ottoyoluna bağlayan yol asfalt olarak inşa edilmiştir.
- o Bölgenin su ihtiyacı için Ömerli Barajı'ndan 14 km'lik isale hattı, 21 m³'lük su deposu ve bölge içinde de 12.4 km. çelik boru şebekesi mevcuttur.

- o İçme suyu şebekesi için, tesislere su verilebilecek şekilde 17 km. boru döşenmiştir.
- o Bölgenin su ihtiyacı için planlanan 3 adet gölet 3,5 milyon m³ su/yıl kapasitededir.
- o Atıksu kanalizasyon şebekesi için bölgede her fabrikadan 3 ayrı kanal çıkışlı olmak üzere toplam 45 km. beton boru ve PVC boru mevcuttur.
- o Günlük 36.000 m³ suyun fiziksel, kimyasal ve biyolojik olarak arıtacağı ve krom ve bazı solventlerin geri kazanılacağı, Atıksu Arıtma ve Geri Kazanma Tesisleri mevcuttur.
- o Bölgenin toplam 55 megawatlık enerji ihtiyacı için çekilmiş ve bölge içinde 57 adet Trafo Binası yer almaktadır.
- o Bölgede Haberleşme Şebekesi için PTT tarafından yaptırılan 1000 abonelik bir santral bulunmaktadır.

5.4.4. Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde Yer Değiştiren Sanayi Tesislerinde Yapılan "Anket Çalışması"

Örneği: Ek-B

5.5. DEĞERLENDİRMELER

1946-50 yılları arasında arazi fiyatlarının uygunluğu, denize yakınlık, ulaşım kolaylığı ve diğer imkanların bulunması, Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanı'nın ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Zaman içinde gelişen ve ülke deri sanayine % 75 gibi bir oranda hakim olan Kazlıçeşme'de altyapısının yetersiz oluşu, tesislerin günün koşullarına uygun bir şekilde modernize edilememesi, bölgenin İstanbul Metropolitan Kent Merkezinde yer alması ve Kazlıçeşme-Ataköy hattının da Turizm sektöründe canlanması Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanı'nı problem haline getirmiştir.

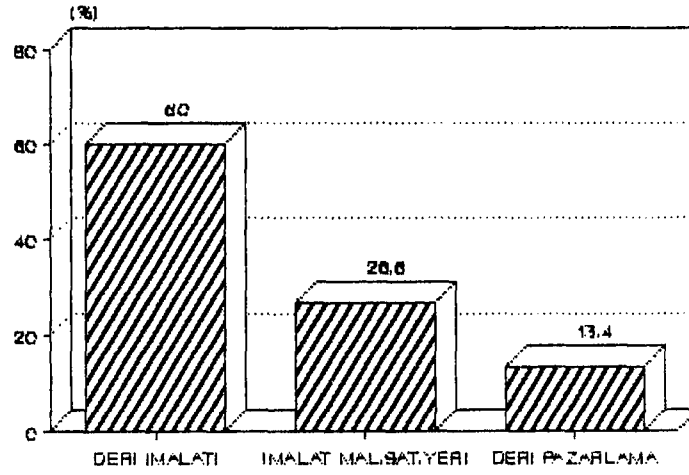
Ayrıca Kazlıçeşme'de faaliyet gösteren deri sanayi tesisleri için Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi'nin planlanması yer değiştirme imkanı yaratmıştır. Kazlıçeşme'de yapılan anket ile sanayi tesislerinin yer seçimi nedenleri, kapasiteleri, ihtiyaçları, pazarlama imkanları vd. bilgilerin derlenmesiyle birlikte, tesislerin Tuzla'ya taşınma eğilimlerinin saptanması amaçlanmıştır.

Kazlıçeşme ile ilgili anket çalışması yaklaşık % 13 örneklemeyle ve rastgele yöntemiyle yapılmıştır. Bu bakımdan anketteki 1. soru (faaliyet), 2 soru (mülkiyet) ve 4 soruyla (işyeri büyüklüğü) ilgili daha kesin sayılar (%) 5.4 bölümünde ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Anketlerin sonucuna göre şu gibi değerlendirmeler yapılabilir.

1. Firmanın Faaliyet Türü:

Kazlıçeşme'de yer alan tesisler içinde 200'e yakın deri fabrikası bulunmaktadır. Bu fabrikaların yanında imalat malzemeleri satış yeri, kimyevi maddeler pazarlayan tesisler, deri pazarlama işyerleri vd. tesisler yer almaktadır.

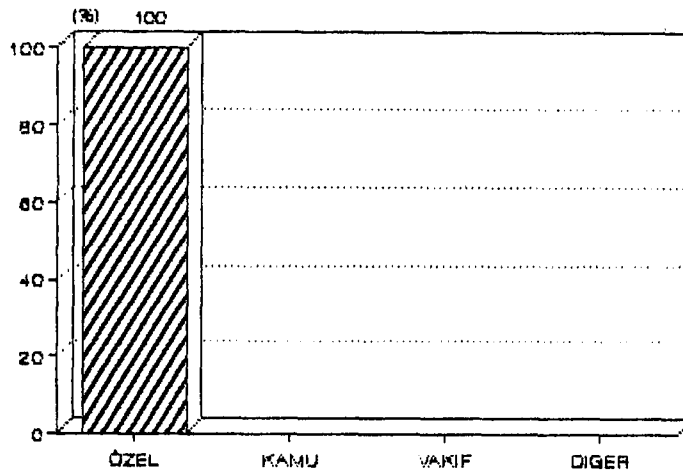


Şekil 5.1. Firmanın Faaliyet Türü Dağılımı

Grafikte de görülebileceği gibi bölgenin ağırlığını deri imalatı tesisleri oluşturmakta, daha sonra imalat malzemeleri satış yeri ve deri pazarlama tesisleri yer almaktadır. Deri pazarlama tesislerinin düşük çıkması, gerek fabrikaların içinde pazarlama bölümünün de yer alması gerekse genellikle pazarlamanın Beyazıt çevresinde yapılması nedenlerindendir.

2. İşyerinin Mülkiyeti

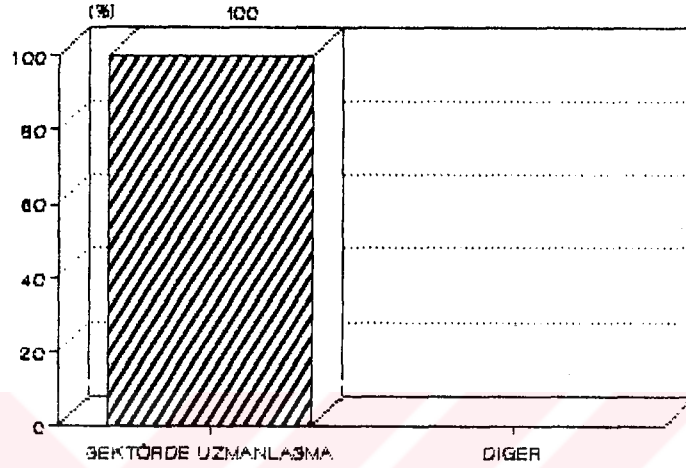
Anket yapılan işyerlerinden % 100 özel mülkiyet cevabı alınmıştır. Ancak Kazlıçeşme'ye ilişkin mülkiyet verilerinde hazine, vakıf, belediye ve şahıslara ait mülkiyetlerinde yer aldığı belirtilmiştir.



Şekil 5.2. İşyerinin Mülkiyeti Dağılımı

Kazlıçeşme'de devam eden yıkımlarda, genellikle belediye veya hazineye ait arsaların üzerindeki binalar yıkılmaktadır. Bu nedenle anketler özel mülkiyetli tesislerde yapılmıştır.

3. İşyerini Kazlıçeşme'de seçme nedeni



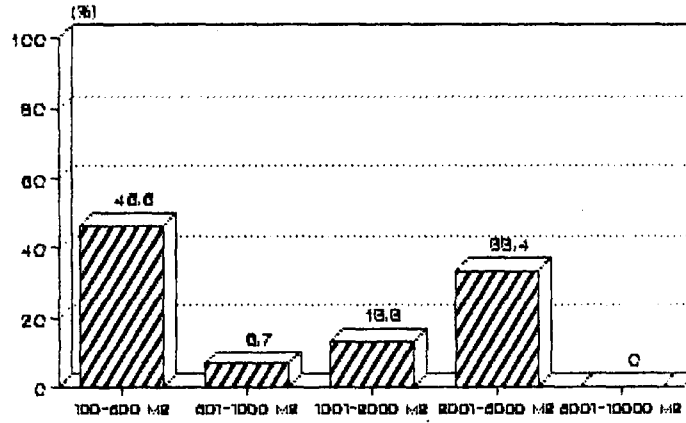
Şekil 5.3. İşyerini Kazlıçeşme'de Seçme Nedeni

Bölgede yer alan işyerlerinden Kazlıçeşme'yi seçme nedeni % 100 oranında deri sektöründe uzmanlaşma olarak belirtilmiştir. Halbuki 1945-50 yılları arasında yer seçiminde arazi fiyatlarının uygunluğu, denizin yakın olması gibi etkenler rol oynamıştır.

4. İşyerinin Büyüklüğü

Kazlıçeşme'deki işyeri büyüklükleri yapılan ankete göre % 46.6 100-500 m², % 6.7 501-1000 m², % 13.3 1001-2000 ve % 33.4'ü de 2001-6000 m² arasında değişmektedir. Kazlıçeşme'de çoğunlukla arsalar 1/1 oranında kullanılmıştır.

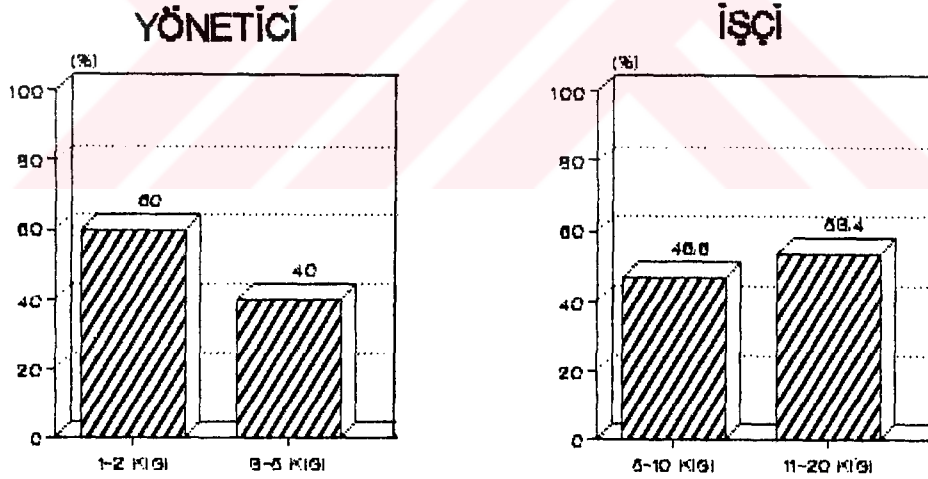
İşyerlerinin Büyüklüğü



Şekil 5.4. İşyeri Büyüklüğü Dağılımı

5. İşyerinde Çalışan Sayısı:

Bölgede yer alan deri fabrikalarından % 60'ında 1-2 kişi yönetici, % 40'ında ise 3-5 kişi yönetici olarak görev yapmaktadır.



Şekil 5.5. İşyerinde Çalışan Sayısı Dağılımı

Ayrıca fabrikalarda % 46.6 oranında 5-10 işçi, % 53.4 oranında ise 11-20 işçi çalışmaktadır.

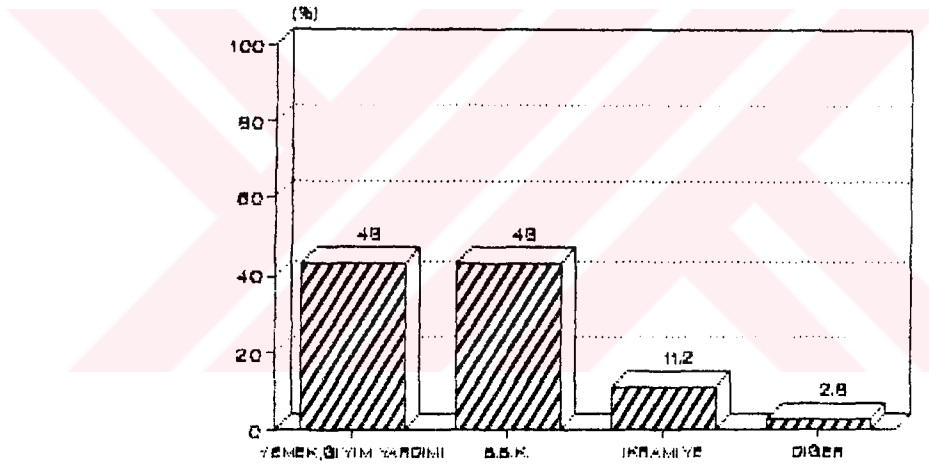
6. Çalışan Kişilerin Oturdukları Yerler:

Kazlıçeşme'de çalışanların % 38.4'ü Zeytinburnu'nda, % 28.2 si Bakırköy'de, % 12.8'i Yedikule'de ve % 20.5'i de yakın

Çevrede oturmaktadırlar. Ayrıca son bir iki ay içerisinde işçilerin bir kısmı Zeytinburnu ve yakın çevreden taşınarak Tuzla Bölgesinde ikamet etmektedirler. Bunun başlıca nedeni ise Kazlıeşe Deri Sanayinin taşınmaya başlamasıdır. Halen Kazlıeşe ve Tuzla Bölgesi arasında çalışan servis araçları 150-200 kişinin ihtiyaını karşılamaktadırlar.

7. Kazlıeşe'de alışanlara Sağlanan Sosyal İmkanlar:

Kazlıeşe'de çalışanların büyük bir kısmına yemek, giyim yardımıyla, S.S.K. yapılmakta, ayrıca % 11.2 oranında bir kısım işyerleri ikramiye dağıtmakta, bir kısmı ise odun parası gibi yardımlar yapmaktadır.



şekil 5.6. Kazlıeşe'de alışanlara Sağlanan Sosyal İmkanlar

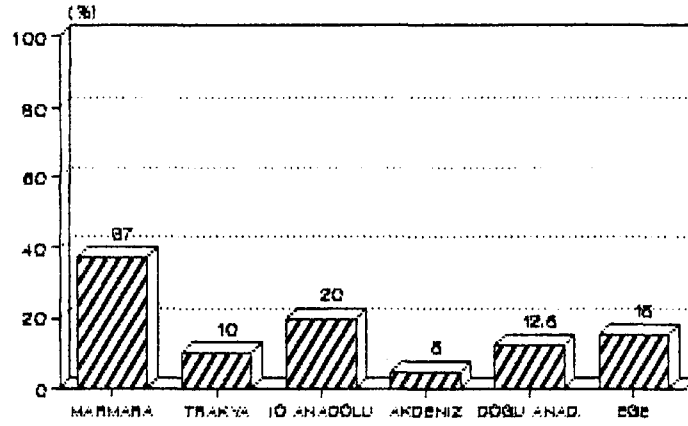
8. Yakın evredeki Sosyal Donatı İmkanları:

Kazlıeşe'de sosyal donatı imkanları yok denilebilecek kadar azdır. Sosyal donatı olarak kahvehane, park, işçi lokali, sanayiciler lokali ve lokanta bulunmaktadır.

9. Hammadde İhtiyacının Karşılanması:

Kazlıçeşme Deri Sanayi hammadde ihtiyacının % 73.2'sini yurtiçinden, % 26.8'ini ise yurtdışından sağlamaktadır.

YURTIÇİNDEN



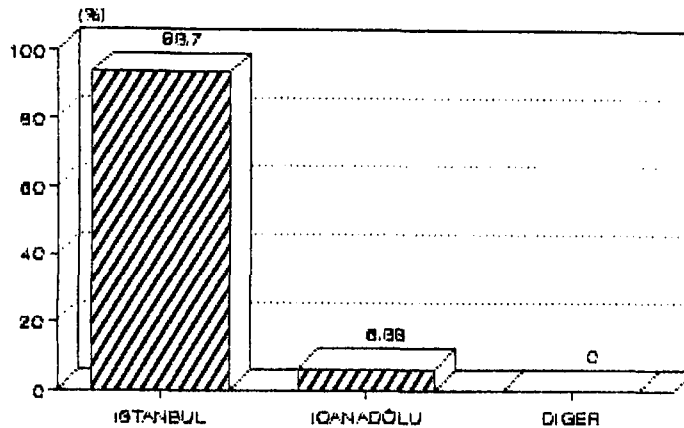
Şekil 5.7. Hammadde İhtiyacının Karşılanması

Yurtiçinden sağlanan hammadde ihtiyacının % 37.'i Marmara Bölgesinden, % 10'u Trakya, % 20'si İç Anadolu, % 5'i Akdeniz, % 12.5'i Doğu Anadolu ve % 15'i ise Ege Bölgesinden karşılanmaktadır.

10. Üretilen Malların Pazarlanması:

Kazlıçeşmede üretilen deri ve deri mamullerinin yaklaşık % 86.7'si yurtiçine, % 13.3'ü ise yurtdışına pazarlanmaktadır.

YURTIÇİ

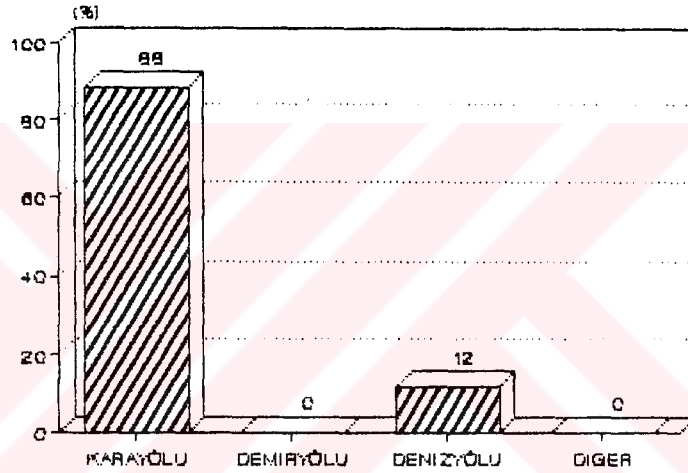


Şekil 5.8. Üretilen Malların Pazarlanması

Yurtiçine pazarlanan üretim mallarının % 83.7'si İstanbul içine, % 6.3'de İç Anadolu Bölgesine pazarlanmaktadır. Bu oranın başlıca nedeni deriye bağlı diğer ürünlerin imalatında İstanbul'un Türkiye ihtiyacına cevap verecek düzeyde üretim yapmasıdır.

11. Hammadde ve Üretilen Malların Nakliyesi:

Kazlıçeşme'de kullanılan hammadde ve üretilen malların nakliyeleri % 88 oranında karayolu taşımacılığı ile % 12'si ise denizyolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır.



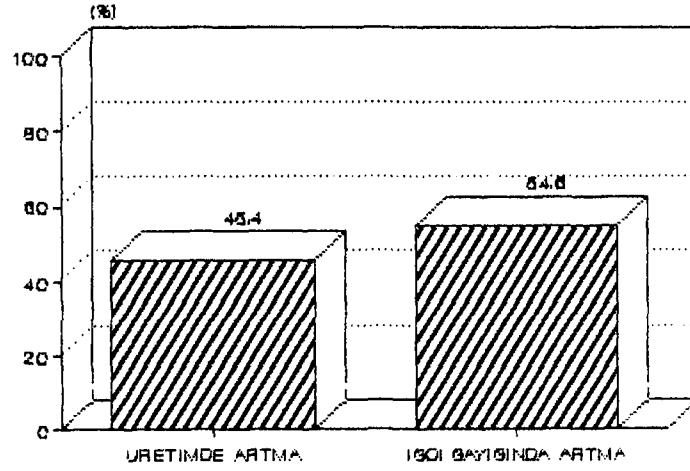
Şekil 5.9. Hammadde ve Üretilen Malların Nakliyesi
Karayolu nakliyesini kullanan tesislerden % 80'i nakliye-yi kendi imkanları ile, % 20'si ise diğer imkanlarla sağlanmaktadır.

12. Kazlıçeşme'de Yer Alan Tesislerin Altyapı Durumu:

Kazlıçeşme'de yer alan tesislerin % 100'nde elektrik, temiz su, kanalizasyon gibi altyapı imkanları olduğu halde, tesislerin hiçbirinde arıtma tesisi bulunmamaktadır.

13. Üretime Bağlı Kapasite Artışı:

Bölgedeki tesislerden kuruldukları yıllara göre % 66.6 - sında kapasite artışı olmuş, % 33.4'ü ise kuruldukları yıllarındaki kapasitelerini korumaktadırlar.

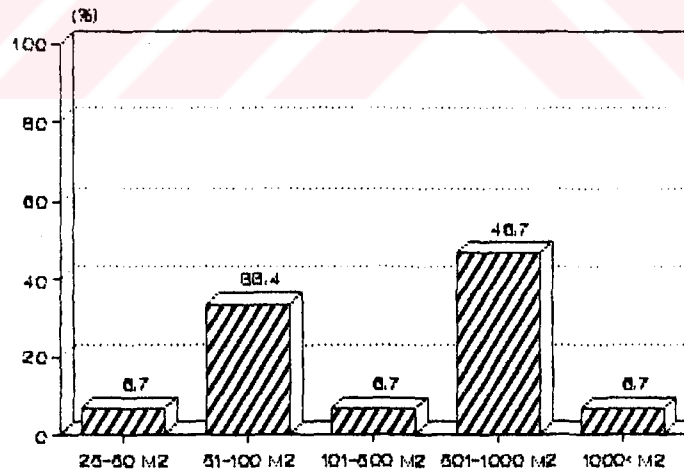


Şekil 5.10. Üretime Bağlı Kapasite Artışı

Kapasite artışı olan tesislerin % 45.4'ünde kapasite artışı üretimde artma şeklinde, % 54.6'sında ise işçi sayısında artma şeklinde olmuştur.

14. İşyerlerinde Depo Varlığı

Kazlıçeşme'deki küçük işyerleri ve büyük fabrikaların tamamında depo bulunmaktadır.



Şekil 5.11. İşyerinde Depo Varlığı

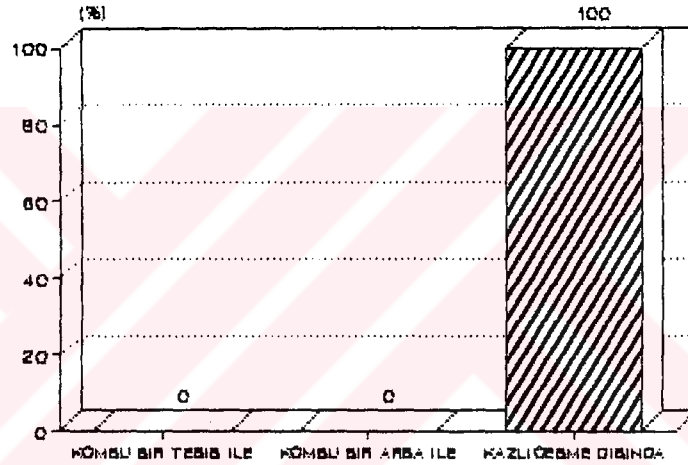
Tesislerdeki depo büyüklükleri % 6.7 oranında 25-50 m2, % 33.4 51-100 m2, % 6.7 101-500 m2, % 46.7 501-1000 m2 ve % 6.7 oranında 1000 m2 olarak dağılmıştır.

15. İşyeri Alanı Yeterliliği:

Bölgedeki işyerlerinden % 26.6'sında alan olarak işyeri büyüklüğünün yeterli, % 73.4'ünde ise büyüklüğün yetersiz olduğu belirtilmiştir.

16. İşyerinin Geliştirilmesi İsteği:

Deri fabrikalarında ve diğer tesislerden % 78.9'unda işyerinin geliştirmesini, % 21.1'i ise iş yerinin geliştirilmesine gerek olmadığı belirtilmiştir.



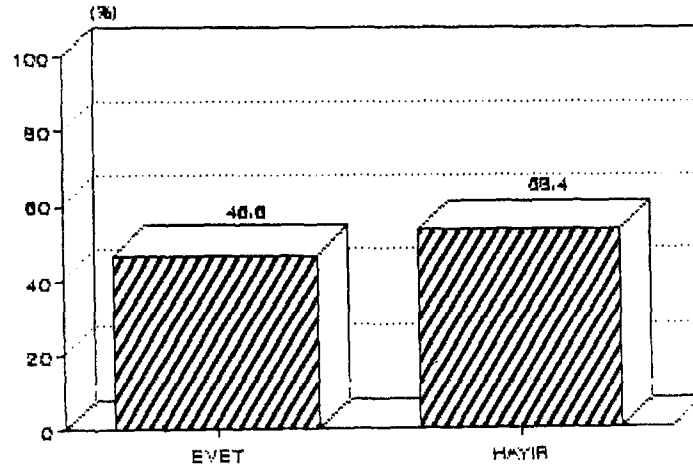
Şekil 5.12. İşyerinin Geliştirilmesi İsteği

İşyerini geliştirilmeyi isteyen tesislerin % 100'ü bu gelişmenin Kazlıçeşme'nin dışında olabileceğini belirtmişlerdir.

17. Kredi İmkanlarından Faydalanma:

Kazlıçeşme'de bulunan işyerlerinden % 46.6'sı kredi imkanlarından faydalanmakta, % 53.4'ü ise kredi kullanmamaktadır.

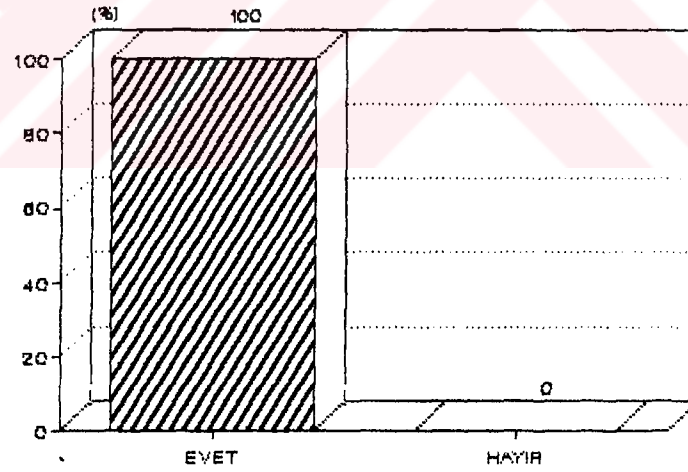
Kredi kullanan işyerlerinden % 46.6'sı krediyi devletten, % 53.4'ü de yurtdışından sağlamaktadır.



Şekil 5.13. Kredi İmkanlarından Faydalanma

18. Altyapısı Tamamlanmış Bir Yere (Tuzla'ya) Taşınma İsteği:

Bölgede yapılan ankete göre tesislerin % 100'ü Tuzla'ya taşınmayı istemektedir.

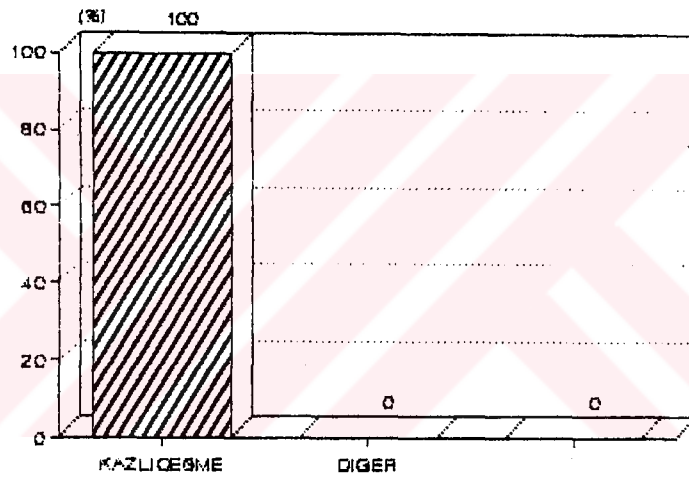


Şekil 5.14. Altyapısı Tamamlanmış Bir Yere Taşınma

Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde yapılan anket ile, Tuzla'yı seçme nedenleri, deri üretiminde, çalışma ortamında ve yakın çevredeki farklılaşmalar ile yer değiştirmenin ekonomik boyutu ve planlamaya katılım eğilimlerinin ortaya çıkartılması amaçlanmıştır. Tuzla ile ilgili anket çalışması yaklaşık % 15 örnekleme ve rastgele yöntemiyle yapılmış ve şu sonuçlar elde edilmiştir.

1. Üretim biçiminin türü ve önceki yerleşme yeri

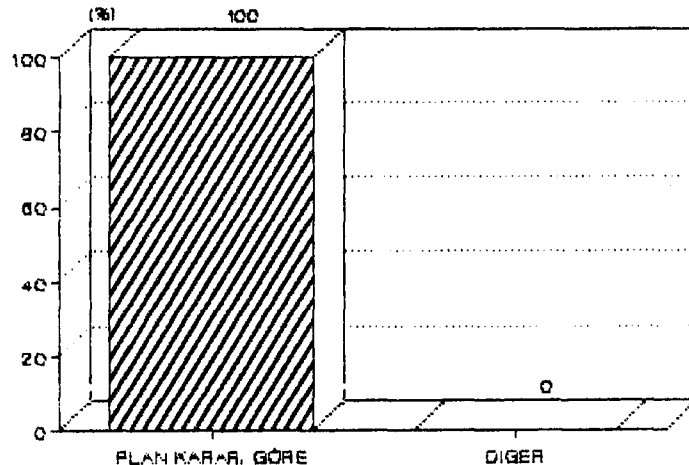
Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde % 100 oranında bulunan deri ve deri mamulleriyle ilgili tesislerin tamamı Bölgeye Kazlıçeşme Deri Sanayi Alanından gelmişlerdir.



Şekil 5.15. Üretim Biçiminin Türü ve Önceki Yerleşme

2. Tuzla'ya yerleşme nedeni

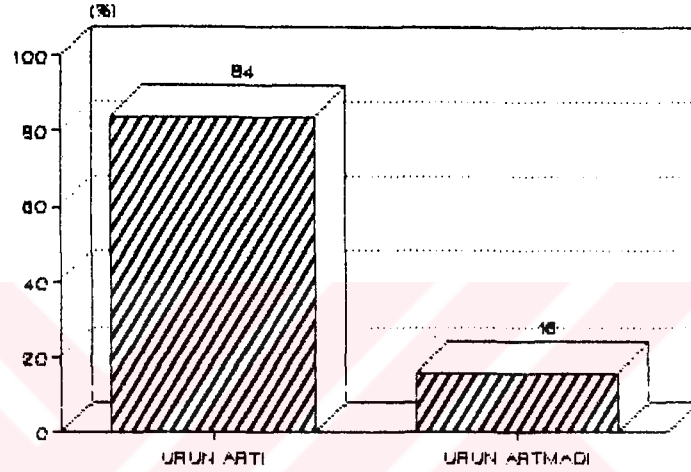
Kazlıçeşme bölgesi için Turizm ve İş Merkezi plan kararının getirilmesi dericilerin Tuzla'ya taşınmasında en önemli etken olmuştur.



Şekil 5.16. Tuzla'ya Yerleşme Nedeni

3. Birim zamana bağılı olarak üretilen ürünlerdeki değişim

Bölgede şu anda atıksu arıtma tesisi tam olarak bitmedi - ğinden kapasitelerinin altında çalışan tesisler, kuru ça - lışmada, eniraj işleticisi miktarında ve boyama kapasite - sinde artış olduğunu, arıtma tesisleri tamamlandığında ise üretim kapasitesinin 5.4.3. bölümünde de belirtildiği gibi 600 ton deri gün'den 2000 ton deri/gün'e çıkacağı belirtmişlerdir.

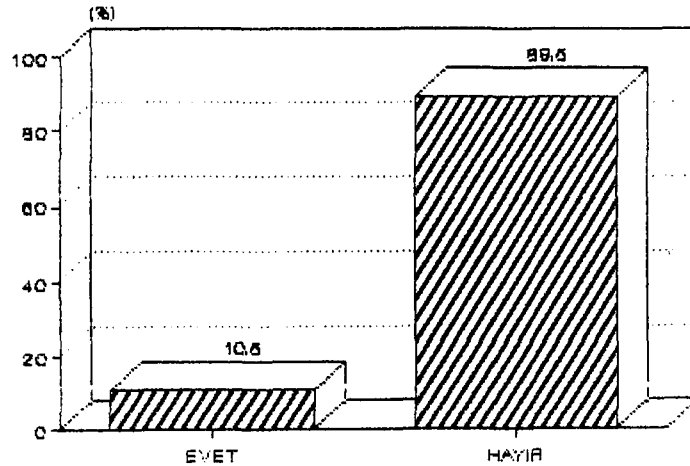


Şekil 5.17. Üretilen Üründe Değişimin Dağılımı

4. Pazarlama sorunları ve nakliye tutarlarındaki değişim

Yer değiştirmeye bağlı olarak Tuzla'ya taşınmayla birlik - te nakliye tutarlarında değişiklik olduğunu belirten te - sislerin oranı % 68, değişikliğin olmadığını belirten te - sisleri oranı ise % 32 dir.

Tuzla'ya taşınmayla tesislerin % 89.5'i pazarlama sorun - larıyla karşılaşılmadığını, % 10.5'i ise pazarlamada so - runlar olduğunu belirtmiştir.



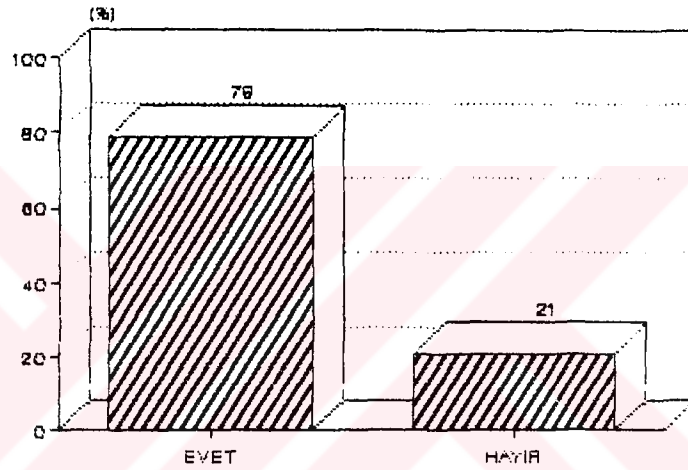
Şekil 5.18. Pazarlama Sorunları ve Nakliye Tutarlarındaki Değişim

5. Çalışma ortamındaki standart iyileşmesinin ürün miktarında yaptığı değişim

Bölgede altyapıya büyük önem verilmesi standartların iyileşmesini de beraberinde getirmiş ve bu faktör üretim kapasitesinin artışında önemli bir rol oynamıştır.

6. İşçi ücretlerinde ve Tuzla çevresindeki değişim

Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesine getirilen planlama kararları ile çevrede yer alan Aydınli gibi köylerde büyük değişimler olmuştur.



Şekil 5.19. İşçi Ücretlerindeki Değişim

Yer değiştirmeye birlikte Kazlıçeşme'de çalışan kalifiye işçilerin bir kısmının Tuzla'ya gelmesinin yanında bir kısmı da Zeytinburnu'nda ya deri yan sanayi de veya başka sektörde çalışmaktadır. Dolayısı ile Tuzla'daki işçi sayısı Kazlıçeşme'ye göre azalmıştır ve bunun sonucunda işçi ücretlerinde de bir farklılaşma olmuştur.

7. Sağlanan altyapı ve teşvik olanakları

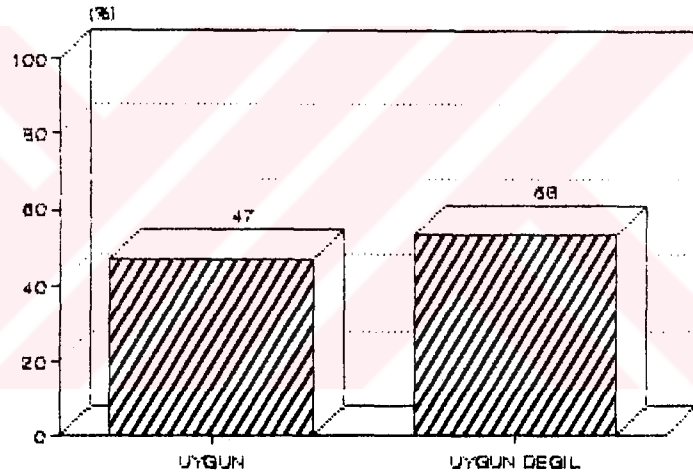
Tuzla'daki tesis yöneticilerinin tamamı bölgedeki altyapı olanaklarını yeterli bulmaktadırlar, ancak sağlanan teşvik imkanlarını, tesislerden % 88.5'i yeterli % 10.5'i ise yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

8. Yeni yerleşme yerinden memnuniyet:

Tuzla'da çalışmaya başlayan tesislerden % 89'u temiz sağlıklı, altyapısı olan bir ortamda verimin arttığını bu nedenlerle Tuzla'dan memnun olduklarını, ancak tesislerden % 11'i ise ulaşım zorluğundan dolayı yeni yerleşmeden memnun olmadıklarını açıklamışlardır.

9. İşyerinin büyüme olanağı ve arsa fiyatlarının uygunluğu

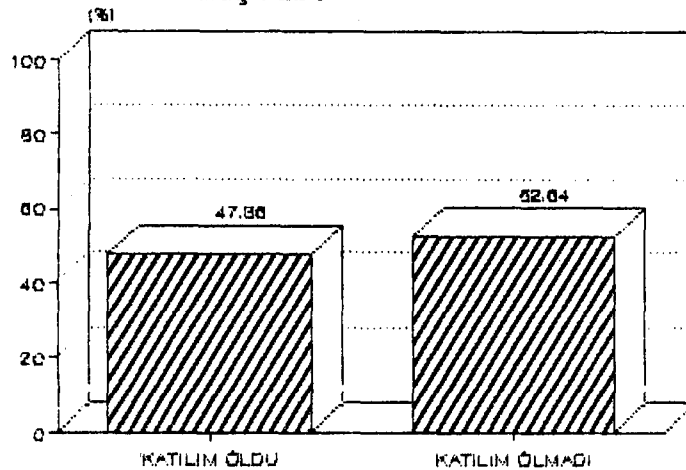
Bölgedeki tesislerin tamamı işyerlerinin büyümeye müsait olduğunu belirtmelerinin yanı sıra bu tesislerden % 53'lük bir kısmı arazi fiyatlarının uygun olmadığını bu nedenle gelişmenin zor olabileceğini açıklamışlardır.



Şekil 5.20. İşyerinin Büyüme Olanağı

10. Plan kararlarına katılım

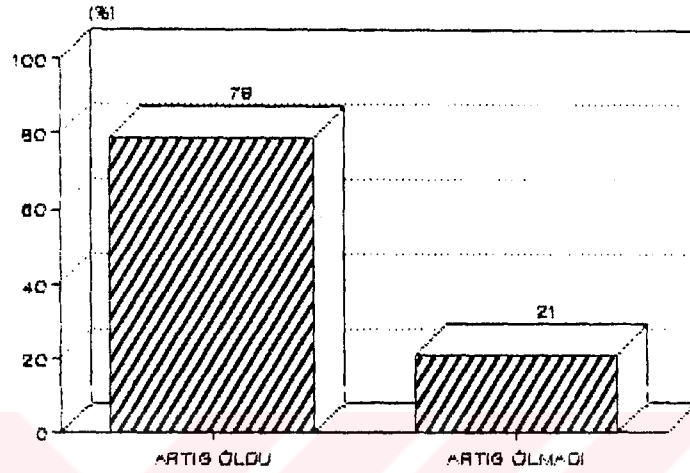
Kazlıçeşme'deki fabrika ve işyeri sahiplerinden % 53 oranındakiilerin, Tuzla'ya taşınmayla ilişkin planlama kararlarına katılımları olmuştur.



Şekil 5.21. Plan Kararlarına Katılım

11. Çevredeki konut sayılarındaki artış:

Tuzla Organize Deri Sanayi Alanının faaliyete geçmesiyle çevredeki konut sayılarında artış olduğunu belirten tesislerin oranı % 78, artış olmadığını belirten tesis sayısı % 21 oranındadır.

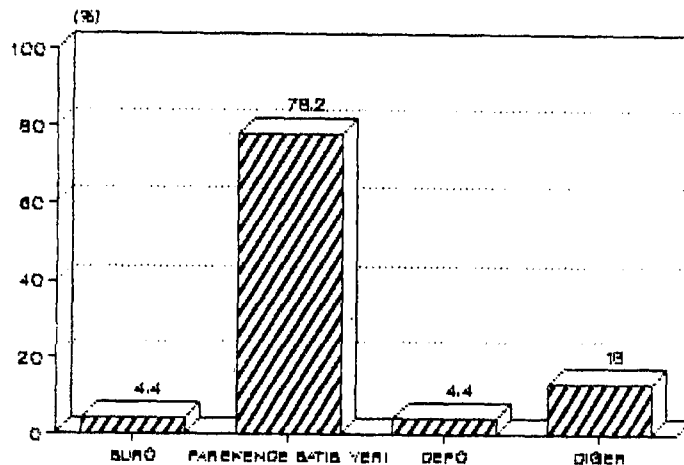


Şekil 5.22. Çevredeki Konut Sayılarındaki Dağılım

12. Tuzla'nın dışındaki başka faaliyet

Bölgede yer alan deri sanayi tesislerinin bu bölge dışında % 78.2 oranında Beyazıt çevresinde perakende satış yerleri bulunmaktadır.

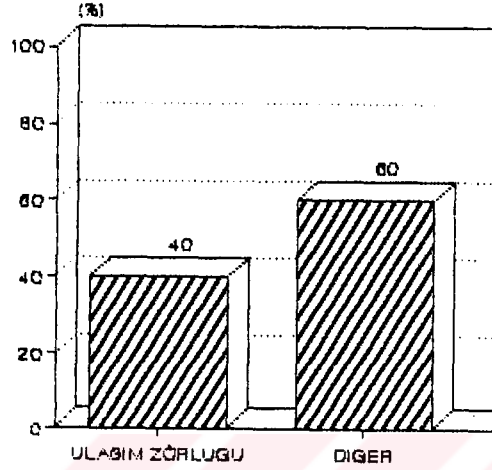
Ayrıca bölge dışındaki faaliyetler olarak % 4.4 oranında depo ve yine %4.4 oranında büro faaliyetleri yer almaktadır. Tuzla'nın tam olarak faaliyete girmesiyle büroların tamamının bu bölgede bulunacağı açıklanmıştır.



Şekil 5.23. Tuzla'nın Dışındaki Başka Faaliyet Türü

13. Yer değiştirmeye bağlı olarak Tuzla ve çevresinde olumsuzluklarla karşılaşma

Tuzla'ya taşınan tesislerden % 26'sı çevrede bazı olumsuzlukların bulunduğunu % 74' ise olumsuzluklarla karşılaşılmadığını belirtmişlerdir.

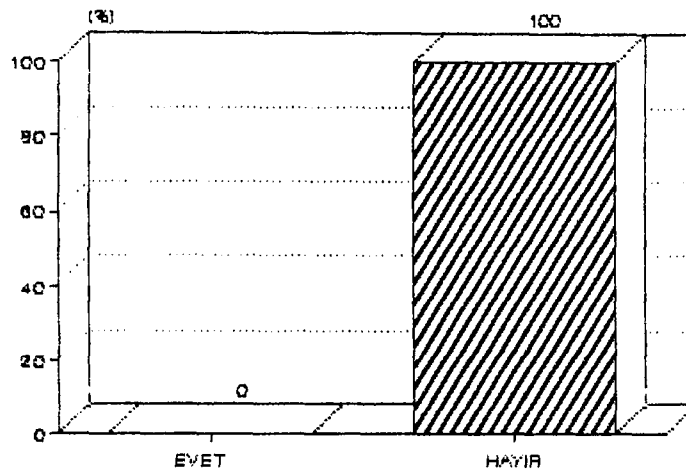


şekil 5.24. Tuzla ve çevresinde Olumsuzluklarla Karşılaşma

Olumsuzluklarla karşılaşan tesislerin % 40'ı ulaşım zorluğunu problem olarak görmekteler.

14. Tekrar Kazlıçeşme'ye dönme işteği

İstanbul Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesinde çalışmakta olan deri sanayicilerinin tamamı Kazlıçeşme'deki sağlık - sız ve pis çalışma ortamına dönmeyi arzu etmemektedirler.



şekil 5.25. Tekrar Kazlıçeşme'ye Dönme işteği

BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Diğer bölümlerde detaylı olarak açıklanan sanayi yer seçimi kuramları ve Türkiye'deki sanayinin gelişimi özet - lendiğinde; Dünya'da 18. yy'da başlayan sanayileşmeyle birlikte kırsal alanlardaki nüfus, şehirs el yerleşmelere göç ederek; bu yerleşmelerin sosyo-ekonomik yapılarında önemli değişimler yaratmıştır. Şehirleşmedeki bu değişim planlamada yeni arayışları ortaya çıkartmış, bu arayış - larda, lineer şehir, radyo-konsantrik şehir gibi formlar benimsenmiştir. Her iki formda da yerleşmelerde ulaşım, konut-sanayi alanları ilişkileri, yeşil alan hiyerarşisi ve yerleşmelerin nasıl gelişebilecekleri üzerinde durul - muştur.

Ekonomik faaliyetlerin fiziksel mekana indirgenmesi ve şehirs el fonksiyon bölgelerinin saptanması için 19.yy'ın ilk yarısında V.Thünen'le başlayan kuramsal çalışmalarda Thünen tarımsal üretim, tüketim yeri, nakliye, depolama ve ulaşım maliyetleri irdelenmiştir. Genellikle hammadde, işgücü, pazar ve ulaşım a bağılı olarak geliştirilen tesis yer seçimi kuramlarında ekonominin temel ilkesi olan maliyetin minimize, kârın maksimize edilmesi amaçlanmı ş - tır.

Sanayileşme süreci başlarında yatırım maliyetlerini mini - mize eden etkenler ön planda yer alırken artan sermayeye, yaşam standartlarına ve teknolojiye bağılı olarak etken - ler bileşiminde bir takım değişimler olmuştur. Buna bağı - lı olarak daha önce yer seçimini doğal etkenler yönl en - dirirken, günümüzde fonksiyonel etkenler ön plana çık - mıştır.

Türkiye'de izlenen sanayileşme politikaları Osmanlılar döneminden günümüze büyük değişim göstermiştir. Kurulduğu yıllarda Osmanlı İmparatorluğu dünyadaki önemli sanayi dallarını bünyesinde bulundurmuş; Ancak 17.yy'ın ikinci yarısında İngiltere'de başlayan ve "Sanayi Devrimi" diye adlandırılan döneme ayak uyduramamış ve bunun sonucunda Tanzimat dönemine kadar birçok kapitülasyonlarla karşılaşmıştır. Tanzimatla birlikte birçok konuda olduğu gibi sanayi konusunda da reformlar olmuş ve devlet sektöründe deri, tersane, silah sanayi kuruluşlarının yanı sıra özel sektörde de ipek, cam, kağıt, konserve sanayi dallarında yatırımlar yapılmıştır. Günümüzde de olduğu gibi bu yatırımlar Marmara Bölgesi ve İstanbul ağırlıklı olarak dağıtılmıştır.

Cumhuriyet döneminde sanayi teşvik kanunlarının çıkartılması, İzmit İktisat Kongresinin yapılması ve sanayinin yönlendirilmesi için yatırımların programlanması sanayide önemli gelişmeleri beraberinde getirmiştir.

1960'larda başlayıp günümüze değin devam eden ve devlet politikaları olarak geliştirilen Kalkınma Planları'nda, ülke refah seviyesinin yükseltilmesi, bölgelerarası denge -sizliğin giderilmesi buna bağlı olarak sanayi yatırımlarının metropoliten kentler dışında orta büyüklükteki şehirlere yönlendirilmesi amaçlar olarak saptanmıştır. Ayrıca İstanbul Metropoliten Alanı planlama çalışmalarında: İstanbul'da üstün teknoloji, kalifiye işgücü ve işçiyoğun sanayilerin kurulması, standart teknoloji, vasıfsız işçi, makina yoğun, fazla sanayi suyu ve enerji kullanan sanayilerin kent dışına çıkartılması amaçlanmıştır.

Türkiye ve Türkiye gibi gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerde, doğal, ekonomik, sosyal ve politik nedenlerden dolayı bölgeler arasında dengesizlikler oluşmuş ve İstanbul gibi metropoliten kentlerde gerek demografik ve gerekse yatırımlar bakımından yığılım gözlenmektedir.

Sanayi kuruluşları, altyapı olanaklarının bulunması, piyasaya yakınlık, kalifiye işgücü sunusu, yan sanayilerin bulunması, ulaşım kolaylığı ve sosyal olanakların yeterli olması nedenleriyle yatırımlarını metropoliten kentlere yapmaktadırlar.

Türkiye'deki sanayi alanları dağılımına bakıldığında gerek işyeri sayısı, gerek Organize Sanayi Bölgelerinin dağılımı ve gerekse imalat sanayinde yaratılan katma değer dağılımı bakımından bölgeler büyük farklılıklar göstermektedir. 100'den fazla büyük işletmesi bulunan illerdeki işletme sayısına bakıldığında İstanbul'un da bulunduğu Marmara Bölgesi % 45 oranı ile ilk sırada yer almaktadır. İmalat sanayinde yaratılan katma değer dağılımında Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi % 2.74'lük bir değerle son sırada yer almaktadır.

Türkiye'de bölgelerarası dengesizliğin giderilmesi için kalkınma planlarında olduğu gibi bir takım ekonomik ve politik kararlar üretilmiştir. Üretilen bu kararlarda teşvik politikalarının önemi büyük olmuştur. Türkiye'de özel önem taşıyan sektör ve bölgelere yatırımların yönlendirilmesi uluslararası rekabet koşulları da dikkate alınarak hem teknolojinin yükseltilmesi, doğal kaynakları harekete geçirme, istihdam olanağının sağlanması ve hem de tarım, sanayi ve hizmet sektörünün canlandırılması için yatırımlarda teşvik politikası imkanları yaratılmıştır. Ancak imalat sanayinde yatırım teşvik belgelerinin 1990 yılı itibariyle dağılımı incelendiğinde İstanbul 139 belge ve 1.861 milyar TL. ile ilk sırada yer almıştır. Bu durum yalnızca 1990 yılı itibariyle değil daha önceki dönemlerde de böyle geliştiği için sanayi yatırımları metropoliten kentlerde ve özellikle İstanbul'da yığılım göstermiştir. Bu yığılım bölgelerarası farklılığın minimize edilmesinin aksine daha da açılmasına neden olmuştur.

İstanbul Sanayi Yapısının Gelişimi ve Desantralizasyon Eğilimleri,

o 1960-1970 Dönemi:

1960'lı yıllardan günümüze İstanbul Metropoliten Alanının yapısında önemli değişimler olmuştur. 1960'lı yıllarda sanayi alanları genellikle Zeytinburnu, Haliç, Bomonti ve Kağıthane çevresinde yerleşmiştir. Bakırköy ve Gaziosmanpaşa'da da yeni sanayi alanları gelişmiştir. Bu dönemde doğu yakasındaki sanayi önemsenmeyecek kadar azdı.

o 1970 - 1975 Dönemi

1970'li yıllarda İstanbul'da önceki sanayi alanlarının uzantısı şeklinde gelişme olmuştur. Kağıthane-Küçükköy-Alibeyköy istikametinde, Gaziosmanpaşa-Rami-Eyüp, Bakırköy-Halkalı-Sefaköy-Firuzköy, Zeytinburnu-Londra Asfaltı boyunca, Haliç-Bomanti-Büyükdere istikametinde gelişme göstermiştir. Doğu yakasında ise sanayi alanları Kartal-Maltepe, Tuzla-Yakacı-Çayırova-Gebze istikametleri gelişmiştir. Sanayinin desantralizasyonu bu dönemde görülmeye başlamıştır. Büyük alan kullanımı gerektiren sanayi tesisleri doğu yakasına taşınmaya başlamış, bu tesislerin yerine ise küçük ve orta ölçekli işyerleri kurulmuştur.

o 1975-1980 Dönemi

1975-80 döneminde İstanbul'da büyük çapta, özellikle Bakırköy'de % 100, Kartal'da % 85 oranında nüfus artışı olmuştur. 1972-79'da uygulanan Kalkınma Planı Stratejisinde İstanbul metropolünde sanayi gelişmesi teşvik dışında tutulmasına rağmen sanayi yatırımları giderek artmıştır. Sanayi alanları 1968'de 936 Ha. iken 1976'da 1178 Ha'a ulaşmıştır. Bu dönemde de şehir merkezinde sanayinin desantralizasyonu eğilimi bariz bir şekilde ortaya çıkmıştır. Eminönü, Eyüp, Fatih, Beyoğlu, Şişli ve Zeytinburnu'ndaki 999 işyerinin 355'inden tesislerini taşıma isteği belirtilmiştir.

o 1980-1992 Dönemi

1980-92 döneminde Haliç çevresindeki sanayi tesisleriyle,

Kazlıçeşme'deki deri sanayi tesisleri şehir dışına nakle-
dilmeye başlanmış ve İkitelli, Tuzla, Kurtköy gibi alan -
lar sanayi yerleşmeleri olarak düzenlenmiştir. İmalat sa-
nayi işyeri sayısı bakımından ilçeler Şişli 988, Bakırköy
941, Eyüp 739, Zeytinburnu 671, Beyoğlu 634, Eminönü 549
ve Kartal 526 işyeri şeklinde sıralanmıştır. Bu dönemde
de doğu yakasının batı yakasına karşı bağımlı olduğu gö-
rölmektedir.

1970'li yıllarda başlayan büyük alan gerektiren sanayi
kuruluşlarının şehir merkezinden dışarı çıkma eğilimleri
günümüzde de devam etmektedir. İstanbul Metropolü kent
merkezlerinde,

- o Arazi fiyatlarının artması,
- o Ulaşım ve nakliye problemlerinin ortaya çıkması,
- o Sanayi alanlarının mevcut tesislerin büyümesine olanak
vermemesi,
- o Konut-işyeri ilişkisinin zayıf olması,
- o Tesislerin çalışma standartlarının altında olması,
- o Tesislerin gürültü, görüntü ve atıkları bakımından kir-
letici özellikler taşımaları ve çevreyi kirletmeleri,
- o Ülkede refah seviyesinin artmasına bağlı olarak hizmet
sektörünün gelişmesi ve bu sektörün şehir merkezinde
yer bulma ihtiyacı gibi nedenler sanayinin desantrali-
zasyonunu zorunlu kılmıştır.

Levent'te yer alan ilaç fabrikaları ile Cağaloğlu'nda bu-
lunan basın kuruluşları gibi özel sektörler kendi imkan
ve istekleri ile ikinci çevre yolu üzerinde ve Silivri
çevresine taşınmışlardır. bunun yanında kalkınma planların-
daki ve 1980 İstanbul Nazım Planı Raporundaki hedefler
doğrultusunda da devlet tarafından desantralizasyon karar-
ları alınmış ve bu kararlar doğrultusunda İkitelli ve
Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgeleri gibi alanlar tahsis
edilmiştir. Ancak uygulamada desantralizasyonun çok uzun
zaman aldığı, işyeri ve fabrika sahiplerinden bir kısmı-
nın gitme eğilimlerinin olmadığı ortaya çıkmıştır.

SONUÇ

İstanbul metropolü merkezinde yer alan sanayinin desantralizasyonunda olumsuz durumların ortaya çıkmasındaki başlıca etkenler şunlardır.

- o Devlet İkitelli Organize Sanayi Bölgesi için arazinin işyeri sahiplerine uygun fiyatlarla temin edilmesi garantisi vermiştir. Ancak İkitelli bölgesindeki arazi, Arsa Ofisi tarafından istimlak edilmesine rağmen işyeri sahiplerine tatmin edici fiyatlarla sunulamamıştır. Dolayısıyla küçük esnaf bu bölgede işyeri sahibi olmakta güçlüklerle karşılaşmıştır.
- o Devlet İkitelli'ye altyapının götürülmesi için karar almış; Ancak bir kısım yerde üst yapının tamamlanmış olmasına rağmen altyapı olmadığı için hizmete geçilememiştir.
- o Haliç çevresindeki imalathaneler ve işyerleri için Perpa İş Merkezi planlanmıştır. Ancak Karaköy Perşembe Pazarındaki bir kısım işyeri sahibinin buraya taşınmasına rağmen Perpa binasının mülkiyet problemlerinden dolayı rantabl çalışamaması, Haliç çevresindeki diğer işyerleri sahiplerinin buraya taşınmasını engellemektedir.
- o Devlet organize sanayi bölgeleri içinde en fazla yatırımı Tuzla'da yer alan Deri Sanayi için yapmıştır. Altyapı için % 90, üstyapının kaba inşaatı için % 30 oranında devlet kredisi sağlanmıştır. Alt yapının, arıtma tesislerinin ve fabrikaların büyük çoğunluğunun tamamlandığı bölgede çalışma faaliyeti başlamıştır. Ancak yine de Tuzla'ya gelmeyipte Kazlıçeşme'de faaliyetlerini sürdüren fabrikalarda bulunmaktadır. Taşınmama nedeni olarak devletin üst yapı için % 80 oranında kredi vadettiğini ancak bunun % 30 oranında verildiği belirtilmiştir.

Kazlıçeşme'de yapılan anketlerden çıkarılan sonuçta; işyeri ve fabrika sahiplerinin Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesine gitme eğilimlerinin yüksek oranda olduğu görülmektedir. Tuzla'ya taşınan fabrikalarda yapılan ankette de işyeri ve fabrika sahipleri yer değiştirmeye bağlı olarak işçi ücretlerinde artma olmasına rağmen üretilen üründe artma olduğunu, ulaşım imkanının zor, nakliye tutarlarında farklılıkların olmasına rağmen pazarlama sorunlarıyla karşılaşmadığını, arsa fiyatlarının pek uygun olmadığını ancak yine de işyerinin büyük, altyapının ve arıtma tesislerinin olmasından dolayı memnun oldukları belirtmişlerdir. Planlama yapılırken katılımın sağlanamadığını vurgulayan sanayiciler Kazlıçeşme'ye geri dönmeyi düşünmediklerini açıklamışlardır.

ÖNERİLER

Kazlıçeşme'nin Tuzla'ya taşınmasında büyük oranda başarılı olan Devlet, Eminönü, Haliç çevresi ve Şişli gibi merkezlerdeki sanayilerin desantralizasyonunu gerçekleştirebilmek ve bu yerlerin hizmet sektörüne açabilmek için şu gibi programları yapmalıdır.

- o İstanbul metropoliten şehir merkezinde yer alan problemli sanayi alanlarının belirlenmesi ve bu alanlar için şehir dışındaki sanayiye en uygun alanların saptanması.
- o Planlama kararları alınırken işyeri ve fabrika sahiplerinin katılımının sağlanması,
- o Şehir dışında tahsis edilen alanın tamamıyla kamulaştırılması ve uygun fiyatlarla işyeri sahiplerine sunulması.
- o Altyapı ve üstyapı için belirli oranlarda kredi sağlanması ve bunun gerçekleştirilmesi.
- o Yer değiştirecek sanayinin hizmet fonksiyonu için merkezde yer tahsis edilmesi.
- o Yeni gelişme alanı konut potansiyelinin belirlenmesi ve konut-işyeri ilişkisinin kurulması.
- o Ulaşım imkanlarının yaratılması.

- o Projelerin uygulanabilmesi için devletin yerel yönetimlere yetki ve maddi imkan sağlanması.
- o Yönetimler arası işbirliği ve koordinasyonun sağlanması gerekir.



KAYNAKLAR

- [1] ÖZDEŞ, G., Şehircilik, Gümüşsuyu: İ.T.Ü. Matbaası, 1985
- [2] GALLION, B.A., The Urban Pattern, A.B.D.: 1950
- [3] SCHOOF, H., Ideal Staedte und Stadt Modelle
Alstheoretische Plannungs Concepte Beitrag
Zur Raevmlich Funktioonalen Organisation
Der Staed, Karlsruhe: 1965.
- [4] WEBER, A., Theory of Location of Industries,
University of Chicago Press: 1962.
- [5] SMITH, D.M., Industrial Location, J.Wiley and Sons.
Inc. 197.
- [6] GİRİTLİOĞLU, C., Sanayi Yerleşme Yerleri Seçim ve
Düzenlerinin Kurgusunda Kullanılabilecek
Bir Yöntem Yaklaşımı, Türkiye 8. Dünya
Şehircilik Günü Kolokyumu, Adana, 1985.
- [7] GİRİTLİOĞLU, C., Sanayi Yerleşme Yeri Etkenleri
Sanayi Yerleşmeleri Seçimi ve Düzenlerin
Kurgusunda Kullanılabilecek Bir Yöntem
Yaklaşımı, İstanbul, (Doçentlik Tezi) 1982.
- [8] SUHER, H., Şehirleşme ve Sanayileşme Sürecinde İs -
tanbul'un Yeri ve Geleceği, İstanbul
Sempozyumu, SİSAV Ülke Yerleşme Düzeni
İçinde İstanbul, İstanbul: Oğul Matbaacı -
lık, 1982.
- [9] ATALIK, G., BÖLEN, F., GİRİTLİOĞLU, C. ERKUT, G.,
Haliç Düzenleme Planı İçin Uygulanabilir -
lik Analizi, İ.T.Ü. İstanbul, 1985.
- [10] YÜZER, M.A., ÖZÖNDER, F., AŞKIN, M.E. Silivri İlçesi,
Garipçe Mevkiinde 1/25.000 - 1/50.000
Ölçekli Kent Bütünü Plan Değişikliği
Açıklama Raporu, Kadıköy, İstanbul, 1991
- [11] İ.B.Ş.B. Meclisi, 12.6.1990 Gün ve 553 Sayılı Ataköy
Turizm Merkezi Alanı Hakkındaki Rapor,
İstanbul, 1990.
- [12] HUGH, M., ROBERTS P., An Urban Profile of The Middle
East, St. Martin's Press, New York: 1979

- [13] KILINÇASLAN, İ., İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İstanbul, 1979.
- [14] ATALIK, G., Bölge Planlamaya Giriş, İ.T.Ü. Gümüşsuyu, 1989
- [15] IRMAK, Y., Kentleşmenin Sosyo-Demografik Yönleri, İstanbul, 1974.
- [16] TANERİ, E., Bölge Planlama, Y.Ü. Yayınları, Sayı:186, İstanbul, 1986.
- [17] ÇIRACI, H., Türkiye'de Sanayileşme Olayına Bir Şehirselsel Büyüme İle Yaklaşım (Doktora Tezi), İ.T.Ü. İstanbul, 1982.
- [18] TEKELİ, İ., Bölge Planlama Üzerine, İ.T.Ü. İstanbul, 1972.
- [19] Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 50. Yılda Türk Sanayi, Ankara, 1973.
- [20] GÜNCE, E., Türkiye'de Planlama Tarihi, Mimarlık Sayı 11, İstanbul, 1972.
- [21] KAZGAN, H., Cumhuriyet Döneminde Türk İmalat Sanayi, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi Sempozyumu, İTÜ, İstanbul, 1981.
- [22] İLKİN, Ş., İNANÇ, E., Planning In Turkey, Ankara:1967.
- [23] AYAN, M., Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi Seydişehir Örneği, İzmir, 1982.
- [24] İLKİN, S., TEKELİ, İ., 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı, Ankara.
- [25] D.P.T., 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, D.P.T. Yayını, 1963
- [26] D.P.T., 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, D.P.T. Yayını, 1967.
- [27] D.P.T., 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: D.P.T. Yayını, 1973.
- [28] HAN, E., Türkiye'de Sanayileşme Süreci ve Stratejisi Eskişehir: 1978.
- [29] KONGAR, E., Türkiye'nin Toplumsal Yapısı, İstanbul, 1976.
- [30] D.P.T., 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: D.P.T., Yayını, 1979.

- [31] TANRIKULU, K., Türkiye'de Sanayi Politikası ve Sanayileşme-Planlı Dönemde ve Gelecekte, D.P.T., Ankara: 1986.
- [32] D.P.T., 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: D.P.T. Yayını, 1985.
- [33] D.P.T., 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara: D.P.T. Yayını, 1989.
- [34] TUNCER, Y., Bölgelerarası Benzesme ve Türkiye, O.D.T.Ü., Ankara, 1978.
- [35] İ.S.O., İstanbul Metropoliten Alanında Sanayi Yerleşim Planlaması, İSO Araştırma Dairesi Yayın No: 10, İstanbul, 1981.
- [36] D.İ.E., 1980 Genel Sanayi İşyeri Sayımı, D.İ.E. Yayın No: 991, Ankara, 1982.
- [37] GÜLER, C., ÖZBAY, E., ÖZDEMİR, M., TÜRKSOY, Ö., Organize Sanayi Bölgeleri Durum Tespit Raporu, Ankara, 1990.
- [38] İ.S.O., İstatistiklerle İSO'ya Bağlı Kuruluşlarda Değerlendirmeler, İSO Yayın No: 1990/4, İstanbul, 1990.
- [39] TEŞVİK ve UYG. GN.MD., İl Bazında Yatırım Teşvikleri, Ankara, 1991.
- [40] KÖKLÜ, N., Sanayi Kuruluşlarına Verilen İzin Belgelerini Düzenleyen Mer'i Mevzuata Bağlı Prosedür ve Bu Prosedürün Yeniden Düzenlenmesine İlişkin Esaslar, D.P.T. Ankara, 1983.
- [41] TÜMERTEKİN, E., İstanbul'da Sanayinin Alanlı Dağılımındaki Değişimler, Kentleşme, Sanayi -leşme Etkileşimi, 9. Dünya Şehircilik Günü Kolokyum, Ankara: 1985.
- [42] D.İ.E., 1990 Türkiye Genel Nüfus Sayımı Sonuçları, Ankara, 1990.
- [43] D.İ.E., Milli Gelir Bülteni, Ankara.
- [44] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, Sayılarla İstanbul, Cem Ofset, İstanbul, 1989.
- [45] KUBAN, D., İstanbul'un Tarihi Yapısı, Mimarlık 1970/5, İstanbul, 1975.
- [46] GÜZELSU, K., İstanbul Metropoliten Alan Planlaması, Türkiye'de Metropoliten Alan Planlama Deneyim ve Sorunları Kolokyum, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayını-2, İstanbul, 1985.

- [47] D.İ.E., 1985 Sanayi ve İşyeri Sayımı Verileri Nüfus Dağılımı, Ankara: 1985.
- [48] ATELYE 70 A.Ş., E-5 Koridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı Araştırma Değerlendirme Planı Raporu, İstanbul, 1988.
- [49] B.İ.N.P.B., 1966 İstanbul Metropolitan Alanı Sanayi Planı Raporu, İstanbul, 1966.
- [50] İ.B.Ş.B., 1980 İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Plan Raporu, İstanbul, 1980.
- [51] 1992 Yılı İtibariyle İstanbul Büyükşehir Belediyesine Bağlı İlçelerin Nazım ve Uygulama İmar Planları
- [52] Zeytinburnu Belediyesi Faaliyet Raporu, İstanbul, 1989.
- [53] AKÇAY, F., Zeytinburnu, Gerçek Yönleriyle Bir Gece - kondu Kenti, Kelebek Matbaası, İstanbul, 1974.
- [54] Kazlıçeşme Turizm ve İş Merkezi Mevzi Plan Önerisi Teknik Açıklama Raporu, Şubat, 1991.
- [55] İstanbul Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi Hakkında Rapor, İstanbul, Mayıs, 1992.

EK: A

KAZLIÇEŞME DERİ SANAYİ KURULUŞLARINDA DURUM TESPİT ANKETİ

Firmanın Tarihçesi:

- 1) Firmanın faaliyet türü:
 - ☐ Deri imalatı
 - ☐ Deri imalatı malzemeleri satış yeri
 - ☐ Deri pazarlama
 - ☐ Bakkal lokanta vb.
 - ☐ Diğer
- 2) İşyerinizin mülkiyeti kime ait?
 - ☐ Özel
 - ☐ Kamu
 - ☐ Vakıf
 - ☐ Kooperatif
 - ☐ Diğer
- 3) İşyerinizi Kazlıçeşme'de seçmenizin nedenleri nelerdir?
 - ☐ Ulaşım nakliye kolaylığı
 - ☐ Firmanın kurulduğu yıllarda arazi fiyatlarının uygunluğu
 - ☐ Firmanın kurulduğu yıllarda bölgenin şehrin dışın-
da olması
 - ☐ Dericilik konusunda uzmanlaşmış bir merkez olması
 - ☐ Hammadde yakın olması
 - ☐ İşgücünün kolaylıkla sağlanması
 - ☐ Diğer
- 4) İşyerinizin büyüklüğü kaç m²'dir?
 - ☐ Arsanın alanı
 - ☐ 100-500 ☐ 501-1000 ☐ 1001-2000
 - ☐ 2001-5000 ☐ 5001-10000 ☐ 10001 <
 - ☐ Kapalı alan
 - ☐ 50-250 ☐ 251-500 ☐ 501-750
 - ☐ 751-1500 ☐ 1500 <
- 5) İşyerinizde kaç kişi çalışıyor?
 - ☐ Yönetici
 - ☐ 1-2 ☐ 3-5 ☐ 6-10 ☐ 10 <
 - ☐ İşçi
 - ☐ 5-10 ☐ 11-20 ☐ 21-50 ☐ 100 <
- 6) İşyerinizde çalışan kişiler nerede oturuyor?
 - ☐ Zeytinburnu
 - ☐ Bakırköy
 - ☐ Yedikule
 - ☐ Kocamustafapaşa
 - ☐ Beyazıt
 - ☐ Yakın çevre
 - ☐ Diğer
- 7) İşyerinizde çalışanlara sağlanan sosyal imkanlar nelerdir?
 - ☐ Yemek yardımı,giyim yardımı, yol parası

- ☐ SSK
☐ İkamîye
☐ Diğer
- 8) Yakın çevrede sosyal donatı imkanları varmı?
☐ Spor tesisleri
☐ Kahvehane
☐ Park
☐ Sosyal tesisler
☐ Lokanta
☐ Diğer
- 9) Hammadde ihtiyacınızı nereden karşılıyorsunuz?
☐ Yurt içi
 ☐ Marmara Bölgesi ☐ Trakya Bölgesi
 ☐ İçanadolu Bölgesi ☐ Akdeniz Bölgesi
 ☐ Doğuanadolu Bölgesi ☐ Ege Bölgesi
☐ Yurtdışı
- 10) Ürettiğiniz malları nerelere pazarlıyorsunuz
☐ Yurt içi
 ☐ İstanbul ☐ Marmara Bölgesi
 ☐ İçanadolu Bölgesi ☐ Diğer Bölgeler
☐ Yurt dışı
- 11) Hammadde ve üretilen malların nakliyesi nasıl sağlanıyor?
☐ Karayolu
 ☐ Kendi imkanlarımızla ☐ Diğer imkanlarla
☐ Demiryolu
☐ Denizyolu
☐ Diğer
- 12) Halen bulunduğunuz yerde altyapı imkanları nelerdir?
☐ Elektirik ☐ Temiz Su ☐ Kanalizasyon
- 13) İşyerinizin, üretime başladığı yıllara göre kapasitesinde bir değişiklik oldu mu?
☐ Evet ise nasıl? ☐ Birim zamanda üretilen üründe artma oldu
 ☐ Üretime bağlı olarak işyerinin alanında ve işçi sayısında artma oldu
☐ Hayır
- 14) Şu anda işyerinizde depo var mı?
☐ Evet Kaç m2
 ☐ 25-50 m2 ☐ 51-100 ☐ 101-500
 ☐ 501-1000 ☐ 1001 <
☐ Hayır
- 15) İşyerinizin bulunduğu alan şuan ki ihtiyacınızı karşı-
lıyormu?
☐ Evet ☐ Hayır
- 16) İşyerinizi geliştirmeyi düşünüyormusunuz?
☐ Evet ise nasıl
 ☐ Komşu işyerlerinden yer alarak
 ☐ Komşu alanlardan yer alarak
 ☐ Yeni bir yere taşınarak
- 17) Devletten veya başka bir kuruluştan kredi alıyormusunuz?
☐ Evet ise nereden?
 ☐ Devletten yatırım teşvikleri
 ☐ Yurtdışı krediler

- 18) Size altyapısı tamamlanmış bir yer (Tuzla, Çorlu veya başka bir yer) önerildiğinde taşınmayı düşünürmüsünüz?
() Evet () Hayır



EK: B. TUZLA ORGANİZE DERİ SANAYİ BÖLGESİNDE
SANAYİ KURULUŞLARININ YER DEĞİŞTİRME NEDENLERİ
ANKETİ

- 1) Üretim biçiminin türü:
- 2) Önceki yerleşme yeri:
- 3) Neden bu çevrede yerleştiniz?
 - () Belli bir faaliyet kolunda uzmanlaşmış bir merkez olması
 - () Kullanılan herhangi bir işlenmiş maddeye yakınlık
 - () Pazara yakınlık
 - () Hammadde elde etme kolaylığı
 - () Ulaşım kolaylığı
 - () Plan kararına bağlı olarak yer değiştirme zorunluluğu
 - () İşçi teminindeki kolaylık
 - () Eski yerleşme yerinde karşılaşılan alan yetersizliği
 - () Yerleşme alanının elverişli şartlarla elde edilmesi
- 4) Yer değiştirmeye bağlı olarak birim zamanda üretilen üründe artma oldumu?
 - () Evet () Hayır
- 5) Yer değiştirmeye bağlı olarak, pazarlama sorunları ile karşılaşıldımı?
 - () Evet () Hayır
- 6) Yer değiştirmeye bağlı olarak, nakliye tutarlarında farklılaşma oldu mu?
 - () Evet () Hayır
- 7) Yer değiştirmeye bağlı olarak, çalışma ortamında standart iyileşmesi sağlandı mı?
 - () Evet () Hayır
- 8) Evet ise bu durum üretilen ürün miktarının artmasında olumlu rol oynadı mı?
 - () Evet () Hayır
- 9) Yer değiştirmeye bağlı olarak işçi ücretlerinde farklılaşma oldumu?
 - () Evet () Hayır
- 10) Yeni yerleşme yerinde sağlanan altyapı olanakları yeterli mi?
 - () Evet () Hayır
- 11) Yer değiştirmeye bağlı olarak sağlanan teşvik olanakları varmı? varsa yeterli mi?
 - () Evet () Hayır
- 12) Yeni yerleşme yerinden memnun musunuz?
 - () Evet () Hayır

Evet ise nedenleri:

Hayır ise nedenleri:

- 13) Arsa fiyatları elverişlimi? () Evet () Hayır
- 14) Yer değiştirme kararı, plan kararlarına bağlı ise, bu kararın alınmasında katılım imkanı oldumu?
() Evet () Hayır
- 15) İşyeri yakınında konut yerleşmeleri varmı? varsa kanaatinizce sayılarında artış oldumu?
() Evet () Hayır
- 17) Yeni yerleşme yeri dışında başka bir yerde başka faaliyetiniz varmı?
() Büro
() Parekende satış yeri
() Üretim yeri
() Depo
() Diğer
- 17) Yer değiştirmeye bağlı olarak yakın çevrede olumsuzluklar oluştumu?
() Evet ise;
() Çevre kirliliği
() Ulaşım zorluğu
() Hava Kirliliği
() Sosyal ve kültürel olanakların yetersizliği
() Diğer
- 18) Tekrar eski yerleşme yerinize dönmeyi arzu edermisiniz?
() Evet ise:
Nedenleri:
() Hayır ise:
Nedenleri

ÖZGEÇMİŞ

Mehmet Ali YÜZER 1965 yılında Reyhanlı'da (Hatay) doğdu. Orta öğrenimini Antakya Merkez Lisesi'nde tamamladı. 1983-1985 yılları arasında K.T.Ü. Fen Fakültesi Matematik Bölümü'ndeki öğrenimini bırakarak, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü'nde eğitime başladı. 1989 yılında eğitimini tamamlayarak aynı yıl İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 1990-1991 yılları arasında bir özel büroda Ömerli Ormankent projesi ve Ümraniye İmar Planları çalışmalarında ekip şefi olarak görev yaptı. 1991 yılında İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü Şehircilik Anabilim Dalı'na Araştırma Görevlisi olarak atanan Mehmet Ali YÜZER halen bu görevini sürdürmektedir.