

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**SANAYİ COĞRAFYASI DEĞİŞİM SÜRECİNDE KENTLER:
İZMİT ÖRNEĞİ**

DUYGU KANIK

**DOKTORA TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ ANABİLİM DALI
ŞEHİR PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
DOÇ. DR. OYA AKIN**

İSTANBUL, 2019

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

SANAYİ COĞRAFYASI DEĞİŞİM SÜRECİNDE KENTLER: İZMİT ÖRNEĞİ

Duygu KANIK tarafından hazırlanan tez çalışması 21.05.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Oya AKIN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Oya AKIN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Fatma ÜNSAL

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Doç. Dr. Hülya BERKMEN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof Dr. İclal DİNÇER

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Funda YİRMİBEŞOĞLU

İstanbul Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasında, 10 yıldır yaşamımı sürdürdüğüm, sanayi karşısında sahip olduğu doğal değerleri kaybetmeye yüz tutmuş Kocaeli kentinin “sanayi” kimliği ve potansiyeli ülkesel, bölgesel ve kent planları etkileşiminde tartışılmıştır.

Öncelikle tez konusunu seçerken isteklerimi göz önünde bulundurup bana yardımcı olan, lisans hayatımdan bu yana mesleğimde bana yön veren, yüksek lisans tezimde olduğu gibi doktora tezimde de beni doğru yönlendiren tez danışmanım Doç. Dr. Oya AKIN’a teşekkürlerimi sunarım. Bu süreçte bana sadece hocalık değil, hayatımda yol gösterici bir role de sahip olduğu için kendisine minnettarım. Tez izleme komitesinin değerli jüri üyeleri Prof. Dr. Fatma ÜNSAL ve Doç. Dr. Hülya BERKMEN’e de teşekkürü bir borç bilirim. Doğru yönlendirmeleri olmadan bu çalışma bugünkü halini alamazdı.

Ve tabiki ailem. Bütün eğitim hayatım boyunca benden manevi ve maddi desteklerini esirgemeyen, sahip olduğum kişilikteki etkileri yadsınamaz olan, binlerce öğrenciyi eğitmiş ancak herşeyden önce beni yetiştirmiş sevgili annem Prof. Dr. Kamuran ÖZTEKİN ve Y. Mimar Ergin ÖZTEKİN’e teşekkürlerimi sunarım. Onlar olmasa ben olamazdım.

Sürecin sonuna yetişse de, en çok ihtiyaç duyduğum anda yanımda olan, benimle endişe ve heyecan duygularını aynı anda hisseden eşim Okan KANIK’a da teşekkür ederim. Hayatıma girmesinin bu tezin bitmesini sağlayan olumlu faktörlerden biri olduğunu söylemeden geçemem.

Doktora büyük bir süzgeç demişti Oya Hocam. Gerçekten de öyleymiş. 2012 yılında başladığım macerayı ancak 7 yıl sonra, yüzlerce araştırmadan geriye kalan bir kaç sayfa ile tamamlamanın “Peki o kadar araştırma ne olacak?” sorusu nedeni ile burukluğu, “Sonunda bitti!” diyebildiğim için de mutluluğu var.

Son söz olarak, doktora süreci bir macera değil ve gerçekten idealiniz bu değilse yapmak hiç kolay değil. Umarım bu süreci yaşamaya karar veren herkesin yanında benim sahip olduğum gibi bir aile ve bana yön gösteren hocalarım gibi destekçiler olur.

Mayıs, 2019

Duygu (ÖZTEKİN) KANIK

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	viii
ÇİZELGE LİSTESİ	x
ÖZET.....	xi
ABSTRACT	xiii
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	4
1.2 Tezin Amacı	10
1.3 Hipotez	13
1.4 Yöntem	13
BÖLÜM 2	
DÜNYA SANAYİ COĞRAFYASININ DEĞİŞİMİ ve PLANLAMA.....	16
2.1 Sanayi Devrimi ve Planlamanın Ortaya Çıkışı	17
2.2 Üretim Yapısı ve Biçimlerinde Yaşanan Değişim Süreçleri ve Etkileri	22
2.3 Sanayi Coğrafyası Oluşum ve Değişim Süreçleri, Yeni Coğrafya Arayışı.....	25
2.4 Bölüm Sonucu	31
BÖLÜM 3	
SANAYİNİN YENİ COĞRAFYA ARAYIŞINDA TÜRKİYE, İSTANBUL ve KOCAELİ	34
3.1 Yabancı Sermayenin Ülkemizde Yer Seçim Süreci	34
3.2 Türkiye ve İstanbul'da Yabancı Sermaye Yatırımlarının Dağılımı	38
3.2.1 Yatırımcı Ülke, Sermaye Oranı ve Alt Sektör	39
3.2.2 Firma Yer Seçimi.....	44
3.2.3 Firma Merkez Ofisleri Yer Seçimi	51
3.2.4 Kuruluş ve Ortaklık Yılları Dağılımı	52
3.2.5 Firmaların Faaliyet Gösterdiği Sektörler.....	54
3.3 Kocaeli Ölçeğinde Yabancı Sermaye Yatırımlarının Dağılımı	56

3.3.1	Yatırımcı Ülke, Sermaye Oranı ve Alt Sektör	57
3.3.2	Firma Yer Seçimi.....	59
3.3.3	Uzmanlaşma Bölgeleri.....	62
3.3.4	Merkez Ofis Yer Seçimi.....	64
3.3.5	Kuruluş ve Ortaklık Yılları Dağılımı	64
3.3.6	İşletme Büyüklüğü (İlk 500 Firma)	66
3.4	Bölüm Sonucu	68
BÖLÜM 4		
KOCAELİ’NİN GELİŞİMİNDE PLANLAMA POLİTİKALARININ ROLÜ		76
4.1	1923 Öncesi Dönem	79
4.2	1923 – 1950 Dönemi	82
4.2.1	Ekonomik ve Toplumsal Politikalar	83
4.2.2	Sanayi Planları.....	85
4.2.3	Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları	88
4.3	1951 – 1980 Dönemi	90
4.3.1	Ekonomik ve Toplumsal Politikalar	90
4.3.2	Kalkınma Planları.....	91
4.3.3	Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları	93
4.3.4	1951 – 1980 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının Çözümlemesi.....	102
4.4	1981-2002 Dönemi.....	110
4.4.1	Ekonomik ve Toplumsal Politikalar	111
4.4.2	Kalkınma Planları.....	112
4.4.3	Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları	114
4.4.4	1981 – 2002 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının Çözümlemesi.....	122
4.5	2003 – 2015 Dönemi	132
4.5.1	Planlama Politikaları ve Kent Kimliğine Yansımalar	132
4.5.2	Kalkınma Planları.....	133
4.5.3	Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları	135
4.5.4	2003- 2015 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının Çözümlemesi	144
4.6	Bölüm Sonucu	153
BÖLÜM 5		
SONUÇ VE ÖNERİLER.....		169
5.1	SONUÇLAR	169
5.1.1	Literatüre İlişkin Sonuçlar	169
5.1.2	Yabancı Sermaye Yatırımları Açısından Türkiye ve Rolüne İlişkin Sonuçlar	171
5.1.3	Yabancı Sermaye Yatırımları ve Planlamanın Süreçte Üstlendiği Rol Açısından Kocaeli Kentine İlişkin Sonuçlar	174
5.2	ÖNERİLER.....	177
 KAYNAKLAR		179
 ÖZGEÇMİŞ.....		189

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
APEC	The Asia-Pacific Economic Cooperation (Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği)
DOSB	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
ECLA	Economic Commission for Latin America (Latin Amerika Komisyonu)
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması)
GEBKİM	Gebze V (Kimya) İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
GEPOSB	Gebze Plastikçiler Organize Sanayi Bölgesi
GGOSB	Gebze Güzeller Organize Sanayi Bölgesi
GKOSB	Gebze Kömürcüler İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
GOSB	Gebze Organize Sanayi Bölgesi
GSM	Gayri Sıhhi Müessese
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
İMESOSB	Gebze VI Makine İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
İMP	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
İSO	İstanbul Sanayi Odası
KOSBAŞ	Kocaeli Serbest Bölgesi
KSO	Kocaeli Sanayi Odası
KSS	Küçük Sanayi Sitesi
MAM	Marmara Araştırma Merkezi
MKE	Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu
NAFTA	North American Free Trade Agreement (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması)
NACE	Nomenclature statistique des Activites economiques dans la Communauté (Avrupa Topluluğunda Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması)
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statics (İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması)

OSB	Organize Sanayi Bölgesi
SEKA	Sümerbank Selüloz Sanayi Müessesesi - Selüloz ve Kağıt Sanayi Kurumu
TEKSEB	Tübitak MAM Teknoloji Serbest Bölge Müdürlüğü
TEM	Trans European Motorway (Transit Avrupa Otoyolu)
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOSB	Taşıt Araçları Organize Sanayi Bölgesi
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
YASED	Uluslararası Yatırımcılar Derneği

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 3. 1 Türkiye’de Yatırım Yapan Ülkelerin Kıtalara Göre Dağılımı.....	40
Şekil 3. 2 Türkiye’de Yatırım Yapan Ülkelerin Pazar İlişkileri	41
Şekil 3. 3 Türkiye’de Yatırım Yapan Avrupa Kökenli Ülkelerin Dağılımı.....	42
Şekil 3. 4 Türkiye’de Yatırım Yapan Ülkelerin Coğrafi Bölgelere Göre Dağılımı.....	47
Şekil 3. 5 Türkiye’de Yer Seçmiş Yabancı Sermayeli Tesislerin Coğrafi Bölgeler İçerisindeki Konum ve İller Bazında Ağırlıkları	47
Şekil 3. 6 1960-2016 Arasında Kurulan OSB’lerin Nuts Bölgelerine Göre Dağılımı.....	50
Şekil 3. 7 İstanbul Merkezli Firmaların Dağılımı	52
Şekil 3. 8 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Yatırım Oranlarına Göre Dağılımı	57
Şekil 3. 9 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Sektöre Göre Dağılımı	58
Şekil 3. 10 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Faaliyet Gösterdikleri İlçelere Göre Dağılımı.....	61
Şekil 3. 11 Ülkemizde Yatırım Yapmış Yabancı Sermayeli Firmaların Kocaeli’de Yer Seçtiği Bölgelere Göre Dağılımı	62
Şekil 3. 12 Kocaeli Merkezli Firmaların Dağılımı	64
Şekil 3. 13 Kocaeli Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımı.....	65
Şekil 3. 14 Kocaeli Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Ortaklık Yıllarına Göre Dağılımı.....	66
Şekil 4. 1 19. yüzyıl İzmit Kent Planı.....	81
Şekil 4. 2 İzmit 1960’lı Yıllarda Sanayi Gelişimi.....	97
Şekil 4. 3 02.03.1972 tarihinden onaylı 1/20.000 ölçekli çevre düzeni ve 1/5.000 ölçekli nazım imar planı	98
Şekil 4. 4 1970’li yıllarda yapılan ve 1980’lerde revize edilen nazım imar planı.....	100
Şekil 4. 5 1976 Yılı Yerleşim Deseni	103
Şekil 4. 6 Sanayi Tesislerinin Mekansal Dağılımı	105
Şekil 4. 7 Sanayi Tesislerinin Kuruluş Yerleri	107
Şekil 4. 8 Sanayi Tesislerinin Faaliyet Türleri.....	109
Şekil 4. 9 1995 yılı onaylı İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı	115
Şekil 4. 10 25.12.1981 tarihinde onaylanan Gebze 1/5.000 ölçekli nazım imar planı ..	117
Şekil 4. 11 1999 depremi sonrasında Gölcük İlçesinde kalıcı konutlar ve yakın çevresindeki kentsel gelişim.....	121

Şekil 4. 12 1999 depremi sonrasında Başiskele İlçesinde kalıcı konutlar ve yakın çevresindeki kentsel gelişim	121
Şekil 4. 13 1997 Yılı Yerleşim Deseni	124
Şekil 4. 14 Sanayi Tesislerinin Mekansal Dağılımı	127
Şekil 4. 15 Sanayi Tesislerinin kuruluş yerleri	129
Şekil 4. 16 Sanayi Tesislerinin Faaliyet Türleri	131
Şekil 4. 17 TR42 Doğu Marmara (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) Bölge Planı (2010-2013)	139
Şekil 4. 18 2015 yılı yerleşim deseni.....	146
Şekil 4. 19 Sanayi Tesislerinin faaliyet türleri.....	148
Şekil 4. 20 Sanayi Tesislerinin örgütlenme biçimi	150
Şekil 4. 21 3 Dönem Karşılaştırması – Yerleşim Deseni	165
Şekil 4. 22 3 Dönem Karşılaştırması – Sanayi Tesisleri Yer Seçimi	166
Şekil 4. 23 3 Dönem Karşılaştırması – Faaliyet Türleri/Örgütlenme	167
Şekil 5. 1 Dünya Sanayi Coğrafyası'nda Türkiye, İstanbul ve Kocaeli'nin Konumu ve Rolü	176

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 1. 1 Araştırma Yöntemi.....	15
Çizelge 3. 1 Sektörler/Alt Sektörlere Göre Yatırım Dağılımları.....	55
Çizelge 3. 2 TOBB verileri doğrultusunda Türkiye ve Kocaeli Çalışan Sayıları.....	68
Çizelge 3. 3 Yabancı Sermayeli Firmalarla ilgili Türkiye ve Kocaeli karşılaştırmalı özet tablo.....	75
Çizelge 4. 1 Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayi Planları kararlarının Kocaeli ve İzmit'e yansımaları.....	87
Çizelge 4. 2 1963-1983 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları.....	92
Çizelge 4. 3 Doğu Marmara Bölge Planı kararlarının İstanbul – Kocaeli ve Merkez İlçe İzmit'e yansımaları.....	94
Çizelge 4. 4 1979-2005 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları.....	112
Çizelge 4. 5 2001-2018 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları.....	133
Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri.....	159

SANAYİ COĞRAFYASI DEĞİŞİM SÜRECİNDE KENTLER: İZMİT ÖRNEĞİ

Duygu KANIK

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Oya AKIN

18. yüzyılın ortalarında önceleri Avrupa daha sonra Amerika, Rusya ve Japonya'da olmak üzere dünya geneline yayılan sanayileşme hareketleri, üretim tesislerinin yer seçtiği kentlerdeki etkilerinin yanı sıra dünya genelinde de sosyal ve ekonomik yapının değişimine neden olmuştur. Bu doğrultuda dünya ekonomik coğrafyası sanayi ile paralel olarak şekillenmeye başlamış, bu tarihten itibaren ülkelerin üretim coğrafyasında sahip olduğu rol, dünya sanayi coğrafyasındaki rollerinde de belirleyici olmuştur.

1914-1918 Birinci Dünya Savaşı, 1929 Büyük Buhran, 1939-1945 İkinci Dünya Savaşı ve bu önemli olayların ülkelerin sosyal, ekonomik ve fiziksel yapılarına etkileri "dünya ekonomik coğrafyasının" yeniden şekillenmesine neden olmuştur. Özellikle savaş endüstrisi ile birlikte sanayileşme anlamında yeni bir döneme giren ülkeler, dünya ekonomik coğrafyasında gelişmiş ülkeler olarak ön plana çıkarken, 1950 sonrasında sanayileşme hamlesini yapan ülkeler ise gelişmekte olan ülkeler olarak tanımlanmıştır. Diğer bir deyişle sosyal ve kültürel gelişimlerini 18. yüzyılda tamamlayan, bilimsel çalışmalara yönelmeleri sonucunda teknolojiye atılımlar yapan ve erken sanayileşen bu ülkeler, 20. yüzyıl başında ekonomik bağlamda da diğer ülkelere göre daha fazla gelişmişlerdir. Gelişmiş ülkeler yüksek teknolojiye dayalı bir sanayileşme politikası izlerken, gelişmekte olan ülkeler emek yoğun sanayileşme politikası izlemeye devam etmektedirler. Bu durum literatürde "merkez ve çevre ülke" kavramları ile açıklanmaktadır. Merkez ülkeler teknolojiye dayalı sanayilerde uzmanlaşırken, çevre ülkeler emeğe dayalı sanayilerde uzmanlaşmıştır. Dünya sanayi coğrafyasında ülkelerin

merkez ve/veya çevre ülke bağlamında sahip oldukları roller ise yabancı sermayeli firma yatırımları üzerinden okunmaktadır.

Uluslararası ölçekte ülkelerin üretim coğrafyasındaki rolleri, merkez ve/veya çevre ülke olma niteliklerinden okunurken, ulusal ölçekte de bu durumun bir benzerinin “merkez kent / çevre kent” tanımları ile yaşandığı görülmektedir. Erken sanayileşmiş ya da başat kentlerin sanayileşme politikasından vazgeçerek, hizmetler sektörü ağırlıklı bir yapıya dönüştükleri ve sanayi yatırımlarını yakın çevresindeki kentlere kaydardıkları izlenmektedir. Bu kimlik değişimi ülkesel ölçekli planlardan, bölge ve kent planlarına dek farklı ölçeklerdeki plan kararları aracılığı ile sağlanmaktadır. Ancak bu olguda dikkati çeken konu merkez kentlerin sanayi sedantralizasyon kararlarını üretmeleri, çevre kentlerin ise bu olgu ile karşı karşıya kalmalarıdır. Dünya’da 1980 sonrası gelişmiş/gelişmemiş çok yaygın bir coğrafyayı etkileyen sanayi kentinden hizmet kentine dönüşme isteği ya da bu yönde alınan planlama kararları; gerçeği yansıtmaktan öte içi boş bir içeriğe taşınmaktadır. Zira hizmet kenti olmak; sermaye birikimi, teknoloji üretme potansiyeli ve işgücünün donanımları ile doğrudan ilintilidir. Oysa bir çok kent bu altyapıya sahip olmadan sanayisini plan kararları ile desantralize etme kararı aldığına ya bu kararlar hayata geçirilmemekte ya da ekonomik çöküş süreçleri ile karşı karşıya kalmaktadır. Dolayısı ile bir merkez ya da çevre kentin sanayi kimliği, niteliğinin doğru tespit edilmesi ve geleceğe ilişkin doğru altyapı ve plan kararları ile yönlendirilmesi; ekonomik bir kalkınmanın ve kentsel gelişmenin en önemli dinamiği olabilecektir.

Bu çalışmada günümüzde gerek resmi kurumlarca gerekse ülkemiz ile ilgili oluşturulan raporlarda sıkça “Sanayi Başkenti” olarak tanımlanan Kocaeli örneği üzerinden; uluslararası ölçekte ülkemizin dünya sanayi coğrafyasında sahip olduğu rol, ulusal ölçekte ise Kocaeli’nin ülke sanayi coğrafyasında sahip olduğu rol yabancı sermayeli firmalar üzerinden okunmaya çalışılmıştır. Sonuçlar göstermektedir ki ülkemiz dünya sanayi coğrafyasında sahip olduğu jeopolitik konum nedeni ile kıtalar arası pazarda önemli bir bölgesel üretim ve dağıtım merkezidir. Kocaeli ise bu coğrafya içerisinde özellikle ülkemizin küresel ve hizmet kenti İstanbul’a yakınlığı nedeni ile üretim merkezi olarak ön plana çıkmaktadır. Bu durumun ülke planlama politikaları doğrultusunda alınan üst ölçekli kararlar ile İstanbul ve etki alanında yer alan Kocaeli için yapılan planlar sonucunda oluştuğu, tarihsel süreç içerisinde sahip olduğu coğrafi, fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısına aykırı olarak Kocaeli’nin planlama politikaları ile düzenli olarak bir sanayi kentine dönüştürüldüğünü ortaya koymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Dünya Sanayi Coğrafyası, Yabancı Sermaye, Sanayi Kenti, Kocaeli.

**CITIES IN THE CHANGING PROCESS OF THE INDUSTRIAL GEOGRAPHY:
İZMİT EXAMPLE**

Duygu KANIK

Department of Urban and Regional Planning

PHD. Thesis

Adviser: Assc. Prof. Oya AKIN

In the middle of the 18th century, industrialization spreading first in Europe, then in America, Russia and Japan, led to the change of social and economic structure in the world as well as the impacts in the cities where production facilities are located. In this respect, the world economic geography began to take shape in parallel with the industry and since then, the role of countries in the production geography has been decisive in their roles in the world industrial geography.

World War I (1914-1918), Great Depression (1929), World War II (1939-1945) and the effects of these important events on the social, economic and physical structures of the countries caused the reshaping of “the world economic geography”. While the countries that entered into a new era, especially in the industrialization field with the war industry, came to the forefront as the developed countries in the world economic geography; the countries that made industrialization after 1950 were considered as developing countries. In other words, the countries that completed their social and cultural development in the 18th century and made technological breakthroughs as a result of their tendency towards scientific studies and industrialized early, in the economic context became more advanced than the other countries at the beginning of the 20th century. While these countries follow an industrialization policy based on high technology, developing countries continue to pursue a labor intensive industrialization policy. This situation is explained by the concepts of “core and periphery countries” in the literature. While the core countries specialize in technology-based industries, the

periphery countries specialize in labor-based industries. In the world industrial geography, the roles of countries in the core and / or periphery country context are read through the investments of foreign capital firms.

While the role of countries in the production geography on an international scale is read from the qualifications of being a core and / or periphery country, it is seen that a similar situation is experienced with the definitions “core / periphery city” on a national scale. It is seen that the early industrialized or dominant cities gave up their industrialization policy, transformed a service sector city and shifted their industrial investments to the cities around them. This change of identity is provided by plan decisions in different scales from national-scale plans to regional and urban plans. However, the most striking subject in this case is that the core cities produce industrial decentralization decisions and the surrounding cities are faced with this phenomenon. The desire to transform from the industrial city to the city of service that affects a very widespread geography in the world after 1980, or the planning decisions taken in this direction; rather than reflecting reality, it is moved to a hollow content. Because being a city of service; It is directly related to the accumulation of capital, the potential of producing technology and the equipment of the workforce. However, when many cities decide to decentralize their industry without plan having this infrastructure, these decisions are not put into practice or they are faced with economic collapse. Consequently, the identification of the industry identity of a central or periphery city, accurate identification of its nature and directing with correct infrastructure and plan decisions for the future; will be the most important dynamic of economic development and urban development.

In this study, on an international scale the role of our country in the world industrial geography, and on an national scale the role of Kocaeli, which frequently named “Industrial Capital” in official institutions reports and country reports, in the industrial geography of our country, has been tried to be revealed with the researches about the companies with foreign capital. The results show that our country is an important regional production and distribution center in the intercontinental market due to its geopolitical position in the world industrial geography. Kocaeli stands out as a production center due to its proximity to Istanbul which is the global and service city of Turkey. This situation is based on high-scale decisions taken in line with the country planning policies and the plans made for Istanbul and it’s peripheral city Kocaeli, it is revealed that Kocaeli has been transformed into an industrial city with its planning policies in contradiction with its geographical, physical, social and economic structure.

Keywords: World’s Industrial Geography, Foreign Capital, Industrial City, Kocaeli.

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Sanayi Devrimi İngiltere’de ortaya çıkmış, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’ya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Bu durumun nedenleri arasında 15. yüzyılda İtalya’da başlayan Rönesans ve reform hareketlerinin dinsel, düşünsel ve bilimsel etkileri ile 1789 Fransız Devrimi’nin sosyal ve ekonomik etkilerinin tüm Avrupa’ya yayılması gelmektedir. Fikir ve bilime ağırlık veren Avrupa ülkeleri peş peşe gelen bilimsel buluşlarla birlikte Sanayi Devrimi’ni 19. yüzyılda yaşamıştır. O dönemki dünya düzenine bakıldığında bir zamanların büyük imparatorluk ya da krallıklarının günümüzde gelişmiş ülkelere dönüştükleri, bu ülkelerin özellikle coğrafi keşifler sonrasında hammadde sağladıkları sömürgesi konumundaki ülkelerin ise gelişmekte olan ülkelere dönüştükleri görülmektedir. Böylelikle üretim odaklı örgütlenen yeni dünya düzeninde Avrupa ve Amerika başlıca üretim merkezlerine dönüşürken, hammadde sağlayan ülkeler sahip oldukları bu rolü korumaya devam etmişlerdir [1] [2].

Kurulan bu dünya düzeni Birinci ve İkinci Dünya Savaşı’nda değişim göstermiştir. Sanayi konusunda teknolojik gelişmeleri tetiklemesinin yanı sıra savaşın sonucunda değişen dünya siyasi ve ekonomi coğrafyasına paralel olarak üretim coğrafyası da değişmeye başlamıştır. Sanayileşme sürecine 18. yüzyılda başlayan ülkeler, 1970 sonrasında teknolojiye ve AR-GE’ye ağırlık vererek teknoloji ağırlıklı üretim süreçlerine geçmişlerdir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında sanayileşmeye başlayan bazı ülkeler atılım yapmış ve üretimde öncelikli ülkeler haline gelmiş olsa da, iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ve küreselleşmeye bağlı olarak sanayinin mobilite kazanması sonucu bir zamanların hammadde temin edilen sömürge ülkeleri bu sefer kirli sanayilerin yer seçim alanına dönüşmüştür.

Bu değerlendirme özellikle ekonomi literatüründe “merkez” ve “çevre” ülkeler sınıflandırması ile yapılmaktadır. Bu sınıflandırmada birincil mal üreticileri ve ithalatçıları olan az gelişmiş ülkeler “Çevre”, sanayi mal üreticisi ve ihracatçısı olan gelişmiş ülkeler ise “Merkez” olarak tanımlanmıştır. 1950’li yıllardan itibaren dünya sanayi coğrafyasında ülkeler arasında böyle bir sınıflandırmadan bahsedilebilirken, 1970’li yıllardan itibaren ülkelere çok kentlerin ön plana çıkması ile kentler de “Çevre” ve “Merkez” kent olarak ayrılmaya başlamıştır. Diğer bir deyişle sanayi coğrafyasında uluslararası ölçekte üretimi yöneten merkez ülkeler çevre ülkelerde yatırım yapmış, ulusal ölçekte ise sanayi üretimin yönetildiği merkez kentlerin yakın çevresindeki çevre kentlerde yer seçer duruma gelmiştir [3] [4] [5] [6] [7].

Türkiye, bu dünya düzenine 18. yüzyılda eklenmeye başlamıştır. 18. yüzyılda gücünü ve imparatorluk olma özelliğini kaybetmiş olan Osmanlı Devleti’nde, 19. yüzyılda sanayileşme adına orduya ve saraya hizmet eden sanayi tesisi dışında üretim yapılmamaktadır. Birinci Dünya Savaşı’ndan yenik çıkılması sonucunda istila edilen ancak verilen Kurtuluş Savaşı sonrasında kurulan yeni devlet yapısı ile birlikte hammadde-ulaşım ilişkileri bağlamında sanayileşme çabalarının başladığı ülkemizde, 1950’li yıllara kadar devlet eli ile sanayileşme benimsenmiştir. Bu dönem Birinci Dünya Savaşı ve 1929 Büyük Buhran sonrasında dünya genelinde benimsenen korumacılık politikalarının ülkemizde de uygulandığı bir dönemdir. Diğer bir deyişle ülkemiz İkinci Dünya Savaşı öncesinde bağımsızlığını elde etmiş ve içe dönük sanayileşme politikası izlemeye başlamış; İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise dünya ekonomi coğrafyasını şekillendiren anlaşmalara taraf olması ile yabancı sermayenin girişinin ve özel sektör yatırımlarının desteklenmesi sonucu hızlı bir sanayileşme sürecine girmiştir. 1990 sonrasında ise ülkemiz devlet tarafından işletilen sanayi tesislerinin özelleştirilme sürecinin başlaması ile birlikte tamamen özel sermaye yatırımlarına bağımlı hale gelmiş bir sanayi yapısına sahip olmuştur. Türkiye günümüzde yukarıda değinilen teknoloji ağırlık üretim sürecini gerçekleştirmeye çalışsa da, gerek jeopolitik konumu, gerek genç nüfus potansiyeli, gerek ulaşım olanakları, gerekse devlet eli ile yapılan teşvikler sonucunda gelişmiş ülkelerin üretim, ana üs ve pazarı haline gelmiştir [8].

Günümüzde **“Türkiye’nin Sanayi Başkenti”** olarak adlandırılan ve tez kapsamında yapılan araştırmalardan görüleceği üzere Türkiye’de yatırım yapmış yabancı sermayeli

firmaların %20'sine ev sahipliği yaparak yabancı sermaye yatırımında ilk sırada yer alan Kocaeli yaklaşık 2300 yıllık bir geçmişi olan Kocaeli tarihsel süreç içerisinde coğrafi özellikleri ve doğal yapısı ile tarih sahnesinde “**Kolonyel Tarım Kenti**”, “**Liman Kenti**”, “**Askeri Üs**” kimliklerine sahip olmuş, başkent rolü bile üstlenmiştir. Birçok kent gibi tarih sahnesinde bir başka yerleşimin öneminin artması ile mevcut yerleşimin önemi yitirmesi süreci Kocaeli’de de yaşanmış; İstanbul’un önem kazanması ile birlikte Kocaeli’nin önemi azalmaya, kimliği değişmeye başlamıştır. Bu süreçte iki kent arasındaki ilişkilerin belirleyiciliğinde Kocaeli İstanbul’a hizmet eden bir kente dönüşmüştür. Organik ilişkilerin yanı sıra Kocaeli’nin üstlendiği İstanbul’a hizmet eden kent rolü planlar ile birlikte yönlendirilmiştir. 1800’lü yılların sonlarında bu amaçla atılımlar yapılırsa da, bu durumun asıl yansımaları 1950’li yıllarla birlikte fizik mekanda görülmeye başlamıştır [9] [10] [11] [12].

1950’li yıllara kadar kendi iç dinamikleri ile sanayileşmesi ön görülen Kocaeli, Planlı Kalkınma Dönemi ile birlikte sanayi yatırımlarının hammadde-ulaşım ilişkisinden, pazar odaklı yönlendirilmeye başlaması ile birlikte yere özgü olmayan bir çok sanayi tesisinin yer seçmeye başladığı bir kent halini almıştır. Hizmet edilen nüfus ve ulaşım ilişkileri bağlamında petro-kimya sanayi ile başlayan süreç, planlar dahilinde ülkenin en kalabalık ve başat kenti olan İstanbul odaklı benimsenen bir ülke gelişim hedefi ile devam ettirilmiştir. Kalkınma planları bölge planlarını yönlendirmiş, İstanbul için yapılan planlarda Kocaeli’ne yeni roller verilmiş, ilin fizik mekanına dair kararlar alınmıştır. Kocaeli odaklı yapılan mekânsal planlar bu hedeflerin fizik mekana yansıtılması konusunda eksik kalmış ve ilin dış dinamiklerden bağımsız planlanmasına neden olmuştur. Bu durumun bir sonucu olarak Kocaeli için yapılan planlar kağıt üzerinde kalmış ve amacına ulaşamamıştır [13] [14] [15].

Kocaeli sanayi gelişimi incelendiğinde, İstanbul’daki sanayinin mekânsal yer değişimi ile ilgili hazırlanan planlar ile İstanbul’a yakınlık, yeterince büyük ve ucuz arsa ile verilen teşvikler sonucunda tekil firma yer seçimlerinin etkili olduğu görülmektedir. Sanayinin en çok ivmeye sahip olduğu 1950 – 1980 yılları arasında İzmit odaklı bir planlama sonucunda sanayi gelişiminin belirli bir plan dahilinde geliştirilemeden il genelinde kent mekanında yer seçtiği görülmektedir. Bu durum İstanbul’un merkez kent, Kocaeli’nin ise çevre kent rolüne sahip olduğu ve İstanbul’daki gelişmelere paralel olarak tarihsel

süreçte sahip olduğu kimlik öğelerini yitirerek sanayi kentine dönüştüğünün bir göstergesidir. Geline noktada Kocaeli en çok yabancı sermaye yatırımının yapıldığı, Türkiye'nin en büyük ilk 500 sanayi firmasının ilk sıralarında yer alan tesislerin yer seçtiği, korunaklı limanların varlığı nedeni ile sanayi yatırımlarının kıyıda yer seçmesi sonucu 650 ha büyüklüğe yaklaşan dolgu alanlarının varlığı ile sahip olduğu kimliğin değişmeyeceği bir kent halini almıştır [16] [17].

1.1 Literatür Özeti

Sanayileşme ülkedeki iktisadi faaliyetlerin ağırlığının sanayi kesimine kayması, mal üretiminde makine kullanarak ülkenin ara ve mamul mallar üretme kapasitesinin gelişme sürecidir. Kalkınma ile eş anlamda ifade edilen **“sanayileşme olgusu”**, toplumların ekonomik anlamda gelişimi ve kalkınmasının da olmazsa olmaz bir gereği olarak görülmektedir.

İlk sanayileşme hareketleri 18. yüzyılın ortalarında öncelikle İngiltere’de ve daha sonra batı Avrupa ülkelerinde, Kuzey Amerika, Rusya ve Japonya’da ortaya çıkmıştır. Sanayileşmenin aydınlanma dönemi sonrasında yaşanan sosyal ve ekonomik gelişmeler ile yeni buluşların etkisi ve buhar gücüyle çalışan makinelerin üretimde kullanılması ile birlikte sermaye birikiminin artması sonucunda Avrupa’da ortaya çıkmış olduğu görülmektedir. Bu bağlamda erken sanayileşmiş ülkelerin kentleri de sanayi ekseninde gelişme göstermiştir. 18. ve 19. yüzyılda şekillenen dünya sanayi coğrafyası; üretim merkezi olan Avrupa, Amerika, Rusya ve Japonya’daki tesislerin yaşanan ekonomik ve sosyal değişimler sonucunda başka ülkelerde yer seçmesi ile değişmeye başlamış, bir zamanların üretim merkezleri yönetim merkezlerine dönüşmüş, üretim coğrafyası **“pazara yakınlık”** olgusu doğrultusunda yeniden şekillenmiştir [1].

Günümüzde ise sanayinin düşük işgücü maliyetleri nedeniyle gelişmekte olan ülkelerde yer seçtiği izlenmektedir. Ekonomik göstergeler sanayi sektörünün bu ülkelerin gerek istihdam gerekse diğer ekonomik sektörler üzerindeki çarpan etkilerinin son derece belirleyici olduğunu göstermektedir [18]. Ancak sanayi sektörünün yer seçmesi, bu ülkelerin sanayi coğrafyası içerisinde söz sahibi oldukları anlamına gelmemektedir. Ucuz iş gücü, arsa ve hammaddenin bulunduğu az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde çevreyi kirletici etkisi yüksek sanayi tesisleri yoğun bir biçimde yer seçerken,

bu tesislerin ana yönetim yapıları ve üslerinin ise gelişmiş ülkelerde yer aldığı; bu doğrultuda ülkelerin rollerinin farklılaştığı görülmektedir.

Sanayi ile ilgili ekonomi, iktisat ve planlama özelinde yapılan çalışmalarda firma yer seçimlerinde başlıca etmen olarak “**kümelenme kavramı**” üzerinde odaklanılmaktadır. İlk kez Marshall (1890) tarafından Principles of Economics adlı eserde değinilen kümelenme kavramı, “ekonomik üstünlük için işbirliği ve dayanışma içinde olan işletmelerin coğrafi olarak belirli bir bölgede küme oluşturacak şekilde yer seçmesi” anlamına gelmektedir [19] [20]. Sanayi sektöründe kümelenme eğiliminin mekânsal boyutu ölçek büyüklüğü itibariyle **küresel, bölgesel** ve **yerel** düzeyde olmak üzere farklı düzeylerde ele alınmakta ve küresel düzeyde sanayi kümelenme eğiliminin günümüzdeki **yeni uluslararası iş bölümünün ürünü** olduğu ifade edilmektedir [3]. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında **ortak pazar oluşturma** hedefi doğrultusunda,

- Uluslararası ticaretin önündeki gümrük vergisi, sınırlama gibi engellerin kaldırılması gibi uygulamalarla ticaretin serbestleşmesinin sağlanması amacı ile 1948 yılında imzalanan GATT,
- 1973 Petrol Krizi ve uluslararası para sistemi sorunlarının sonucunda gümrük tarifelerinin kaldırılması, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının özendirilmesi, devletin iktisadi teşekküllerinin özelleştirilmesi gibi uygulamaları hedefleyen 1978 yılında imzalanan Washington Uzlaşması,
- 1989 yılında Kanada, ABD ve Meksika devletlerinin imzaladığı NAFTA Anlaşması,
- Süreci Belçika, Federal Almanya, Fransa, İtalya, Lüksemburg ve Hollanda'nın kömür ve çelikte ortak pazar kurma amacı ile başlayan, 1960'larda AET'nun kurulması ile devam eden süreç sonucunda 2013 yılı itibari ile 28 ülkenin¹ bünyesinde yer aldığı çeşitli mal ve hizmetleri içeren ortak bir pazara dayanan AB [21],

¹ Almanya, Avusturya, Belçika, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Kıbrıs, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, Yunanistan.

- 21 ülkenin² üye olduğu ve 1989'de kurulan dengeli, kapsamlı, sürdürülebilir, yenilikçi ve güvenli büyümeyi ve bölgesel ekonomik bütünleşmeyi teşvik ederek bölge halkı için daha fazla refah yaratılmasını, Asya-Pasifik bölgesinde ticaret ve yatırımın serbestleştirilmesini, ekonomilerin entegrasyonu için ticari ve teknik işbirliği ile iş bağlantılarının kolaylaştırılmasını hedefleyen bölgesel ekonomik topluluk APEC,

gibi anlaşma ve oluşumlarla dünya sanayi coğrafyası yeniden şekillenmeye, ekonomi politikaları değişmeye, sanayi kümelenmeye başlamıştır [22] [23] [3].

Yapılan bu anlaşmalar ile 1980 sonrasında sanayi yer seçiminin ulusal boyuttan çıkarak uluslararası boyuta genişlediği görülmektedir. Ulusal politikaların sanayinin yer seçimi üzerinde eski etkisini yitirmesinin, çok uluslu şirket kararlarına dayalı sanayinin ülkeler arasında hızlı bir şekilde yer değiştirmesine olanak verdiği, böylece her sektörün rekabetçi avantajları yaratan yığılma ekonomilerinin olduğu bölgelere/ülkelere kaydığı görülmektedir:

- Japonya, Tayland ve Güney Kore gibi bazı Uzakdoğu ülkelerindeki ileri teknoloji üreten firmaların Amerika'nın Silikon Vadisi'ne göç etmesi ya da şube, araştırma laboratuvarları ve yan kollar açarak buradaki firmalarla işbirliği içinde üretim yapmaları,
- Emek yoğun sanayilerin yüksek işgücü avantajları sunan Hindistan, Çin, Meksika, Orta Asya Ülkeleri gibi ülkelerde yatırım yapmaları,
- Uygun teşvik ve vergi muafiyeti sunması ve hızlı sanayileşme süreçleri nedeni ile Çin ve Hindistan'ın yabancı sermayeyi çekmesi,
- İlaç sanayinin dünya genelinde yaygınlaşmış olmasına rağmen sektördeki firmaların yarısından çoğunun yönetim merkezlerini ve ana araştırma birimlerini New York ile Philadelphia arasına taşınması,

² Avustralya, Brunei Darussalam, Kanada, Şili, ÇHC, Hong Kong Özel İdaresi (Hong Kong China adıyla), Endonezya, Japonya, Kore, Malezya, Meksika, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Peru, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayvan (Chinese Taipei adıyla), Tayland, ABD, Vietnam.

- Film endüstrisinde söz sahibi uluslararası firmaların çoğunun yönetim merkezlerinin Los Angeles'da olması,
- Küreselleşen finans hizmetlerinin Tokyo, New York ve Londra'da yoğunlaşması,
- İsviçre'deki saat endüstrisinin Japonya'ya, İngiltere'deki mutfak eşyaları endüstrisinin Almanya'ya, Kuzey Amerika'daki motosiklet sanayisinin Avrupa'ya kayması,
- AB sürecine katılmalarından sonra Doğu Avrupa'daki kimya sanayisinin, ara malı üreten ve nispeten teknolojik düzeyi daha yüksek olan sanayilerin Orta ve Batı Avrupa ülkelerine kayması,

vb. olgular kümelenme/yığılma ekonomilerinin ve yeni uluslararası işbölümünün bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır [3] [24] [25] [26].

Bu bağlamda da bakıldığında ilk sanayileşmiş ülkeler ile nüfus yoğunluğu fazla olan Amerika Birleşik Devletleri (%24.32), Çin (%14.84), Japonya (%5.91), Almanya (%4.54), İngiltere (%3.85), Fransa (%3.26), Hindistan (%2.83), İtalya (%2.46), Brezilya (%2.39) ve Güney Kore'nin (%1.86) günümüzde dünya ekonomisinde söz sahibi ilk 10 ülke arasında yer alması şaşırtıcı değildir [27].

Sonuç olarak; sosyal ve kültürel gelişimlerini 18. yüzyılda tamamlayan, bilimsel çalışmalara yönelmeleri sonucunda teknolojide atılım yapan ülkeler, erken sanayileşerek ekonomik bağlamda da 20. yüzyıl başında diğer ülkelere göre daha fazla gelişmişlerdir. Günümüzün gelişmiş ülkeleri 1980 sonrasında da yaklaşık iki yüzyıl önce olduğu gibi yüksek teknolojiye dayalı bir sanayi politikası izlemeye başlamışlardır. Bu duruma karşıt olarak gelişmekte olan ülkeler genellikle 1950'li yıllardan sonra atılım yaptıkları sanayileşme süreçlerinde emek yoğun sanayi politikası izlemeye devam etmişlerdir. Bu durum Prebisch tarafından merkez ve çevre ülke kavramları ile tarif edilmektedir. Günümüzde yüksek teknolojiye dayalı sanayilerde personel, bilgi, kurumsal yapılanma vb. gibi altyapı olanakları nedeniyle **merkez ya da gelişmiş ülkelerin/bölgelerin sanayiye kendisine çektiği**, buna karşın daha az nitelikli, rekabetçi düzeyi bilgi ve teknolojiden ziyade emek faktörüne dayanan sanayilerin **çevre ülkelerde ya da daha az gelişmiş bölgelerde toplandığı** görülmektedir. Diğer bir

deyişle, merkez ülkelerin teknolojiye dayalı sanayilerde uzmanlaştığı, çevre ülkelerin ise emeğe dayalı sanayi tesislerinin yer seçimine konu olduğu söylenebilir. Ancak çevre ülkelerin üniversiteler, Ar-Ge kuruluşları, teknoparklar gibi kurumsal yapılanma, bilgi, insan kaynakları itibariyle ekonomik ve sosyal altyapıya sahip bölgelerin oluşumuna konu olması ile birlikte; teknolojiye dayalı sanayi üretimini kendilerine doğru çektikleri görülmektedir. Hindistan'ın, özellikle de Bombay'ın, son yıllarda bilişim sektöründe aldığı yol, Bollywood deneyimi ile Uzakdoğu'nun birçok ülkesinin enformasyon teknolojisinde aldıkları yol, 1990'lı yıllardan sonra teknoloji yoğun sanayi gelişimine ağırlık veren Güney Kore'nin dünyanın en büyük on ekonomisinden biri haline gelmesi bu duruma örnek olarak gösterilmektedir [3] [4].

Castells, Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür isimli eserinde yer alan "Küreselleşme, Kimliğin Tanımlanması ve Devlet" başlığı altında ulusal ekonomilerin küreselleşme süreçlerini;

- En büyük üç piyasa ekonomisi olan ABD, Japonya, Almanya,
- Büyük Avrupa ekonomilerinden İngiltere,
- Dünyanın en büyük sekizinci piyasa ekonomisi olmasına karşın, ekonomik ve teknolojik gelişme bakımından G-8 ülkelerinin gerisinde yer alan İspanya,
- Yeni sanayileşmekte olan dünyanın en büyük ekonomilerinden biri olan Hindistan üzerinden tanımlamakta; karşılaştırılan ülkelerin yabancı sermayeye bağımlılığına vurgu yapmaktadır [28]. Diğer bir deyişle sanayi türlerinin yer seçimi doğrultusunda ülkelerin merkez/çevre ülke rollerinin okunmasının yanı sıra dünya sanayi coğrafyasında sahip oldukları konumun yabancı sermayeli firma yatırımlarından da okunabileceğini vurgulamaktadır.

Uluslararası ölçekteki durumun bir benzerinin kent ölçeğinde de yaşandığını söylemek yanlış değildir. Günümüzde gerek ulusal ölçekte, gerekse uluslararası ölçekte kentler birbirleri ile rekabet eder hale gelmişlerdir. Uluslararası skalada kentler, sahip oldukları güç doğrultusundaki bir hiyerarşi içinde yer alırlar [29]. Ulusal ölçekte de merkez kentler ile ilişkili çevre kentlerin birbirleri ile ekonomik, üretim, hizmetler

sektörlerindeki ilişkilerinin yanı sıra sanayinin kümelenme eğilimleri çerçevesinde fizik mekânları ile kimlikleri de şekillenmektedir.

Özellikle 2000’li yıllarla birlikte yasal tabanı oluşturulan teknoloji ağırlıklı bölgelerin oluşumu ve gün geçtikçe sayılarının artması ile emek yoğun sanayiden, teknoloji yoğun sanayiye geçişin başladığı ve hızlandığı söylenebilmektedir³ [30]. Organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, teknoparklar ve bu alanlar ile işbirliğindeki üniversitelerin sayısındaki artış, sanayi türlerinin değişimini de tetiklemekte, bu tür alanların yoğun olduğu bölgeler yeni sanayi odakları haline gelmekte, fizik mekânda sanayi tesisleri kümelenmektedir. Bu doğrultuda kentleri tek başlarına birer sanayi odağı olarak ele almanın da konuyu dar kapsamı ile ele alan bir içerik ortaya koyacağı ve yeni sanayi odaklarını açıklamakta yetersiz kalacağı son derece açıktır. Çünkü bu oluşumlar kent sınırları ile bağımlı bir fizik mekân tercihinin ötesine taşınan, eklemlenerek ya da sıçrayarak gelişen bir yapı sergilemektedir [29]. Dolayısı ile yeni sanayi odaklarının oluşumu; geleneksel merkezler olan büyük kentlerle çevre illerin ilişkisi, başka bir deyişle kentsel hiyerarşiyle olan bağı ile açıklanmalıdır. Büyük kentlerdeki yeni ekonomik dönüşüm ve büyüme ile birlikte arazinin değerlendirilmesi, artan bu değer sonucunda üretimin yerini inşaatın almasının avantajlı hale gelmesi ile birlikte, üretim birimleri rekabet avantajını yitirerek çevre illere taşınmaktadır. Ülkemizde yeni merkezlerdeki sanayi kümelenmesi ya da yığılmasının temelinde İstanbul, İzmir, Ankara ve Adana gibi metropollerin kimlik değiştirme süreçlerinin etkili olduğu; bu kentlerde yeni kültür endüstrileri, bilişim, finans ve hizmetler ağırlıklı bir kent ekonomisinin oluşması eğiliminin yaşandığı, değişen ekonomik yapı sonucunda geleneksel imalat sanayinin çevre kentlere taşındığı görülmektedir [31].

Konu planlama politikaları açısından ele alındığında ise; planlamanın belirlenen amaca ulaşmak için kentlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısının şekillendirildiği ve araç olarak kullanıldığı görülmektedir. Uluslararası ölçekten ulusal ve hatta kent ölçeğine inen planlama politikaları doğrultusunda küresel dünya düzeninde ülkelerin ve

³ 1993 yılında %47,46 olan emek yoğun ürün gruplarının ihracatın toplam ihracata oranı, 2009 yılına gelindiğinde %33,23’e gerilemiş, kolay/zor taklit edilen Ar-Ge bazlı ürün gruplarının payı ise 1993’te %9,74 iken, 2003 yılında %20,09’a yükselmiştir [30].

kentlerin rolleri belirlenmekte, planlama ise belirlenen bu roller doğrultusunda kimlik öğelerinin oluşumunu sağlayacak kararları almaya yaramaktadır [32] [33] [34]. Tarihsel süreç içerisinde Türkiye'nin uluslararası ölçekte üstlendiği farklı rollere paralel olarak, ülke sınırları içerisinde yer alan kentler de farklı roller üstlenmiş ve üstlenmektedir. Tez çalışması kapsamında ele alınan Kocaeli ve benzer nitelikteki birçok kentteki planlama deneyimlerine bakıldığında, planlama aracılığı ile kentlerin fizik yapısına şekil verildiği gibi, ekonomik yapısının ve kimliğinin de şekillendirildiği görülmektedir. Diğer bir deyişle geleneksel merkezler olan büyük kentler özelinde yapılan planlar doğrultusunda bu kentlere verilen kimlikler ildeki değişim/dönüşümünü etkilediği gibi çevre illerin de kimliğini ve uluslararası/ulusal ölçekte rolünü belirlemektedir.

1.2 Tezin Amacı

Üretim biçimi; ekonomik yapının yanı sıra sosyal ve fizik mekânı şekillendirmesi ve kentlerin kimlikleri üzerindeki etkisi nedeni ile planlamanın da konusudur. Bu doğrultuda sanayi coğrafyası ile ilgili yapılan çalışmalar genellikle sosyal bilimlere ağırlıklı olmakla birlikte, farklı ölçeklerde planlama kararları ile doğrudan ilintilidir. Planlama literatüründe bu olgu; hizmetler sektörü-sanayi sektörü ilişkisi, kentlerin gelişiminde sanayinin etkisi, sanayi tesislerinin sektörlerine göre kentsel mekanda yer seçim eğilimleri, organize sanayi bölelerinin yer seçimi, sanayi kümelenmelerinin fizik mekana etkileri, sanayi alanlarının dönüşüm süreçleri, sanayinin yer değiştirme süreçleri gibi ana başlıklarda yoğunlaşmaktadır.

Yukarıda çizilen kavramsal çerçeve ışığında gerçekleştiren **tezin amacı**; sanayi coğrafyası değişimi ile emek yoğun sanayiden, teknoloji yoğun sanayiye geçiş bağlamında ortaya çıkan yeni sanayi odaklarının kimlik ve rollerinin tanımlanarak, İstanbul etkileşiminde ülkemizin başlıca sanayi kentlerinden olan Kocaeli'nin süreç içerisinde değişen **"Sanayi Kenti"** kimliğinin ve planlama kararları ile bu kimliğin nasıl yönetildiğinin tartışılması olarak belirlenmiştir. Yapılan diğer araştırmalardan farklı olarak uluslararası ölçekte Türkiye'nin dünya sanayi coğrafyasındaki yeri yabancı sermayeli firmaların yer seçim tercihleri üzerinden belirlenmeye çalışılmış, ulusal ölçekte ise Kocaeli'nin sahip olduğu kimlik ve fizik mekân özelliklerinde planlamanın rolü üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır.

Bu doğrultuda **tezin kapsamı;**

- Türkiye ve Kocaeli'nin dünya sanayi coğrafyası içerisindeki yerinin yabancı sermayeli firmalar (yatırımı yapan ülke, kuruluş tarihi, yerleşimi, alt sektör, işgücü vb.) üzerinden değerlendirilmesi,
- Yeni sanayi odağı olarak tarihsel süreç içinde Kocaeli kenti kimliğinin ve İstanbul sanayisi ile ilişkilerinin değerlendirilmesi,
- Günümüzde bir sanayi odağı olan Kocaeli'nin nasıl bir planlama süreci ile yönetildiğinin değerlendirilmesi,

ile sınırlandırılmıştır.

Bu kapsam doğrultusunda Türkiye, İstanbul ve Kocaeli özelinde aşağıda yer alan sorulara yanıt aranması hedeflenmiştir.

1.Türkiye ve İstanbul;

- Ülkelerin ortak Pazar oluşturma gayesi ile kurdukları ittifakların dünya sanayi coğrafyasına etkileri nelerdir?
- Türkiye sanayi coğrafyası açısından teknolojiye dayalı firmaların yer seçtiği bir merkez ülke midir? Yoksa emeğe dayalı firmalara ev sahipliği yapan bir çevre ülke midir?
- Organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, teknoparklar ve bu alanlar ile işbirliğindeki üniversitelerin sayısındaki artış, sanayi türlerinin ve katma değerinin değişiminde etkili midir? Bu olgu bölgelerarası farkların azalmasında etkin bir rol üstlenebilir mi?
- İstanbul kenti sanayisini nasıl ve nereye desantralize etmiştir? Bu süreçte planlama nasıl bir rol oynamıştır?

2.Kocaeli ölçeğinde ise;

- Kocaeli sanayi gelişiminin İstanbul'un sanayi desantralizasyonu ile ilintisi nedir? Bir başka deyişle Kocaeli İstanbul'un sanayi desantralizasyon bölgesi midir, değil midir?

- Kocaeli'nin "**Sanayi Kenti**" kimliğinde uluslararası firmaların yeri ve rolü nedir? Tarihsel süreçte sanayi gelişim sürecinde nasıl değişimler yaşanmıştır?
- Kocaeli kentinde sanayi birimlerinin yığılma odakları ve yer seçim kararlarında etken faktörlerin nelerdir?

Tez beş ana bölümde kurgulanmıştır.

Birinci bölümde; tezin amaç, kapsam, yöntem, literatür özeti, yöntem ve hipotezin kurgulanması yer almaktadır.

Tezin kavramsal çerçevesinin oluşturulduğu **ikinci bölümde;** 18. yüzyılda başlayan sanayileşme ile birlikte yaşanan kentsel sorunları çözmeye yönelik ortaya çıkan planlamanın ilişkisi, sanayi coğrafyasının oluşum sürecindeki faktörler, üretim biçimlerinin değişimine paralel olarak, sanayi coğrafyasının değişimi irdelenerek, günümüzde sanayi coğrafyasını şekillendiren unsurlara tarihsel bir dizge içerisinde tartışılmıştır.

Tezin **üçüncü bölümünde** Cumhuriyetin ilanı sonrasında Türkiye sanayisinin gelişimi için benimsenen ithal ikameci politikalarından 1950'li yıllarda vazgeçilmesiyle, yapılan yasal düzenlemeler ile ülkemizde yer seçmeye başlayan yabancı sermayenin, günümüzdeki durumuna dair bir çerçeve çizilmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda ülkemizde faaliyet göstermekte olan yabancı sermaye yatırımlarının ülkelere ve illere göre dağılımı, konumları, yer seçim tercihleri, kuruluş yılları, faaliyet gösterdikleri sektörler analiz edilmiş ve Kocaeli özelinde detaylandırılmıştır.

Tezin **dördüncü bölümünde** Kocaeli İli'ne odaklanılarak; farklı ölçeklerdeki plan kararlarının kentin arazi kullaşı üzerindeki etkileri, günümüz kesitinde sahip olduğu sanayi tipolojisi ve kent kimliği üzerindeki etkileri tartışılmıştır. Bu bağlamda Kocaeli ilinin antik çağdan günümüze değin mekansal gelişimi/değişimi, gerek literatür araştırmaları gerekse farklı ölçekli plan kararları doğrultusunda incelenmiş; ilin süreç içerisinde ve günümüzde üstlendiği rol irdelenmiştir. İkinci etapta ise; Kocaeli'nin günümüzde sahip olduğu sanayi yapısının; yabancı ve yerli firma sayısı, örgütlenme biçimi, alt sektör ve işletme büyüklüğü, yer seçimi ilişkilerinin sorgulanması gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda farklı kırılma dönemlerine ulaşılmış ve bu kırılma

dönemleri dünyada izlenen teknolojik, sosyo-ekonomik olgular ile paralel olarak sorgulanmıştır. Çalışmanın bu aşamasında, Kocaeli sanayi gelişimini inceleyebilmek için 1976, 1997 ve 2010 tarihli 1/25.000 ve 1/1.000 ölçekli halihazır haritalar ile güncel uydu fotoğraflarından yararlanılmıştır.

Beşinci bölümde ise sonuç ve öneriler yer almaktadır.

1.3 Hipotez

Tez kapsamında; Dünya sanayi coğrafyası içerisinde Türkiye'nin konumu, Türkiye sanayi coğrafyası içerisinde Kocaeli'nin yeri, İstanbul – Kocaeli ilişkisi bağlamında Kocaeli'nin kimlik öğelerinin değişimi ile ilgili saptamalar yapılarak aşağıdaki hipotezler kanıtlanmaya çalışılmıştır.

Hipotez 1:

Türkiye Avrupa ağırlıklı sanayi firmalarının, Ortadoğu ve Uzakdoğu pazarında bölge üretim merkezi rolü üstlenen bir çeper ülkedir.

Hipotez 2:

Kocaeli 1960 sonrasında; ilk kez yatırım yapılan, plan kararları ya da tekil firmaların yer seçmesi ile desantralize edilen İstanbul sanayi doğrultusunda ve yabancı sermaye yatırımları olmak üzere üç tipoloji ile gelişen bir sanayi kentidir.

1.4 Yöntem

Belirlenen hipotezleri kanıtlamak amacı ile;

1. Yabancı sermayeli firmalar ile ilgili analizler,
2. Kocaeli sanayi gelişimi ile ilgili analizler,
3. Planlama – sanayi gelişimi ile ilgili analizler

olmak üzere üç etapta araştırma, analiz ve saptamalar yapılmıştır.

İlk etapta yabancı sermayeli yatırımların mekânsal iz düşümlerini tespit etmek amacıyla, TOBB Sanayi Veritabanı verilerinin (2016 yılı) mekânsal eşleştirilmesi gerçekleştirilerek; Türkiye bütünü, coğrafi bölgeler, kentler üzerindeki yığılmalar tespit

edilmiştir. Bu veriler ile; Türkiye'nin hangi bölgesi ya da kentinde yabancı sermayeli firmaların yoğunlaştığı, hangi ülkelerin, hangi alt sektörde yatırım yaptığı tespit edilerek, kavramsal çerçevede tanımlanan merkez – çevre ilişkisi, ülke ve kent düzeyinde sorgulanmıştır. Bu doğrultuda İstanbul ve Kocaeli kenti arasındaki merkez – çevre ilişkileri netleştirilmiştir.

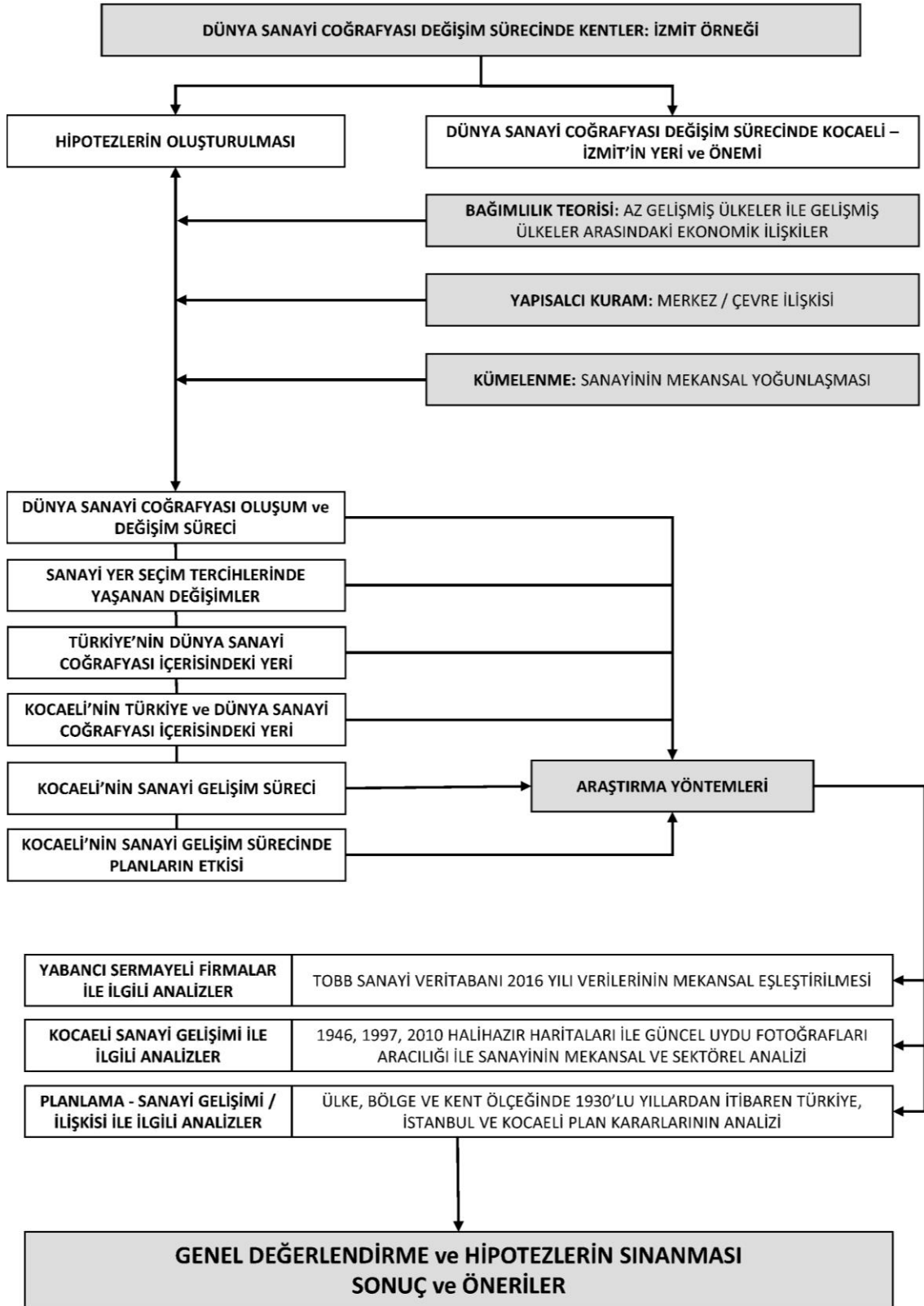
TOBB Sanayi Veritabanı'nda yer almayan firmaların genel merkezleri, yatırım yapılan uzmanlaşmış bölge, kuruluş / ortaklık yılı gibi bilgiler ise firmaların resmi internet sayfalarından elde edilmiştir. Bu doğrultuda 1076 tane firma ile ilgili olarak; yatırım yapan ülkenin sermaye oranı, merkez ofis yer seçimi ve üretim yapılan kent/kentler ile ilgili veriler elde edilerek, İstanbul ve Kocaeli arasındaki “merkez – çevre” ilişkileri tespit edilmiştir.

İkinci etapta; Kocaeli kentinin sanayi gelişim sürecinin tespit edilmesi amacıyla; ülkenin iktisadi ve ekonomik gelişimi açısından önem taşıyan kırılma noktaları ile de ilişkilendirilerek, üç ana kesitte (1976, 1997, 2010) halihazır haritalar ve güncel uydu fotoğrafları üzerinden okumalar gerçekleştirilmiştir. Her üç dönemde hazırlanmış halihazır haritalarda işli sanayi kuruluşları doğrultusunda, ildeki sanayi gelişiminin firma bilgileri ile eşleştirilerek süreç içerisindeki değişimin mekânsal ve sektörel olarak analizi yapılmıştır. Bu doğrultuda halihazır haritalar ana ulaşım aksları, il sınırı, günümüzde planlı saha sınırı, sanayi alanları, askeri alanlar, yoğun ve seyrek yerleşim alanları gruplandırılarak, dönemler arası karşılaştırmalar gerçekleştirilmiştir.

Firmaların halihazır haritadaki ismi, bulunduğu ilçe ve faaliyet gösterdiği sektörü ile ilgili bilgiler için halihazır haritalardan yararlanılırken; fabrikanın / firmanın ünvanı, kuruluş yeri, kuruluş ve faaliyet yılı gibi bilgilere firmaların internet siteleri üzerinden yapılan araştırmalar sonucu ulaşılmıştır.

Üçüncü etapta ise; sanayileşme ile planlama ilişkisinin kurulması amacıyla, ülke ölçeğinde kalkınma planları, bölge ölçeğinde özellikle Marmara ve Doğu Marmara Bölgesi özelinde yapılan bölge planları, kent ölçeğinde 1930'lu yıllardan itibaren İstanbul ve Kocaeli için yapılmış kent planları kararları Türkiye, İstanbul ve Kocaeli özelinde karşılaştırma yapılmak sureti ile değerlendirilmiştir.

Çizelge 1. 1 Araştırma Yöntemi



DÜNYA SANAYİ COĞRAFYASININ DEĞİŞİMİ ve PLANLAMA

Sanayileşme 18. yüzyılın ortalarında önceleri Avrupa daha sonra Amerika, Rusya ve Japonya'da olmak üzere dünya geneline yayılmıştır. Sanayileşme hareketleri, yalnızca üretim tesislerinin yer seçtiği kentlerde fiziksel değişimlere neden olmamış, aynı zamanda dünya genelinde de sosyal ve ekonomik yapının değişiminde etkili olmuştur. Öte yandan sanayileşmenin beraberinde kentlerde doğurduğu çevre ve sağlık sorunları planlamanın da ortaya çıkışında rol oynamıştır. Bu süreçte dünya ekonomik coğrafyası sanayi ile paralel olarak şekillenmeye başlamış, ülkelerin üretim coğrafyasında sahip olduğu rol, dünya sanayi coğrafyasındaki rollerinde de belirleyici olmuştur. Dünya genelinde yaşanan savaşlar ile ekonomik krizlerin sonucunda ülkelerin sosyal, ekonomik ve fiziksel yapıları iel birlikte “dünya ekonomik coğrafyası” da yeniden şekillenmeye başlamıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında savaş endüstrisi ile birlikte sanayileşme anlamında yeni bir döneme giren ülkeler, dünya ekonomik coğrafyasında gelişmiş ülkeler olarak ön plana çıkarken, 1950 sonrasında sanayileşme hamlesini yapan ülkeler ise geliştirmekte olan ülkeler rolünü üstlenmiştir. Dünya genelinde kurulan ortaklıklar ve 1970’li yıllarda yaşanan gelişmelere paralel olarak 1980’lerde küreselleşmeye başlayan ekonomiler sonucunda dünyadaki bu ikili düzen sanayinin yer seçim kararlarını da etkilemeye başlamıştır. Böylelikle sanayi ucuz arsa, ucuz iş gücü ve pazara yakınlık olguları doğrultusunda dünya genelinde yer değişim süreçlerine konu olmuştur. Bu süreçte gelişmiş ülkeler yüksek teknolojiye dayalı bir sanayileşme politikası izlemeye başlamış, geliştirmekte olan ülkeler ise emek yoğun sanayileşme politikası izlemeye devam etmektedirler. Bu durum literatürde “merkez ve

çevre ülke” kavramları ile açıklanmaktadır. Dünya sanayi coğrafyasında ülkelerin merkez ve/veya çevre ülke bağlamında sahip oldukları roller ise yatırım yapılan sektör ve yabancı sermayeli firma yatırımları üzerinden okunabilmektedir.

2.1 Sanayi Devrimi ve Planlamanın Ortaya Çıkışı

Sanayi Devrimi öncesinde surlar içerisinde yoğun yapılaşmış, tarıma ve ticarete dayalı ekonomiye sahip, kentsel mekânda fonksiyonlar ve toplumsal sınıflar arasında belirgin bir ayrışmanın olmadığı, yaya kenti niteliğindeki, karmaşık bir yapıya sahip olmayan kentler, temelleri 18. yüzyılda atılan, 19. yüzyılda makineleşmenin üretimde yaygın bir şekilde kullanılmaya başlaması ile ortaya çıkan Sanayi Devrimi sonucunda yeniden biçimlenmiştir. 18. yüzyılın son çeyreğinde endüstride buharlı makinelerin kullanılmaya başlamasıyla, üretim tesisleri ölçek değiştirmiş, küçük tesisler yerlerini büyük fabrikalara bırakmış, sanayi giderek yeni enerji merkezleri etrafında toplanmıştır [35] [36]. Üretim biçiminin ve ölçeğinin değişmesi, yaşam biçimlerinin, sosyal yapının ve kentsel mekânın da değişmesine neden olmuştur. Özellikle buharlı makine ile üretimin organizasyonunun ve ölçeğinin değişmesi sonucunda emek ve sanayi belli merkezlerde yığılma göstermeye başlamış, fabrikalar çevresinde yeni yerleşmeler oluşmuş, küçük yerleşmeler büyümüş ve yoğunlaşmış, köy meraları ve küçük tarım toprakları imarlı arsa talebini karşılamak amacı ile yeni bir mülkiyet yapısı düzenlemesi ile daha küçük yüzölçümlü arsalar oluşturmak sureti ile yapılaşmaya açılmıştır.

19. yüzyıl boyunca kentlerdeki sağlıksız yaşam koşulları sonucunda tifo, kolera gibi hijyen koşulları ile doğrudan ilişkili olan salgın hastalıkların hızlı artışı bir yandan işçilerin yaşam süresini kısaltırken, diğer yandan da üretimde verimsizliğe yol açmıştır. Bu durum yeni gelişen kapitalizmin bir sistem olarak varlığını sürdürebilmesini tehdit ettiğinden, emeğin kendini yeniden üretim koşullarının iyileştirilmesi için çözüm yolları aranmaya başlamıştır. Önceleri toplumun ticari canlılığı elinde tutan kesimi tarafından büyük sanayi tesislerinin/fabrikaların yakın çevresinde işçi konutlarının yapılarak çevre koşullarının göreceli olarak sağlıklı hale getirilmesi gibi parçacıl ve geçici çözümler bulunurken, kesin çözüm sağlamayan bu çabaların büyük altyapı, sosyal konut ve sağlıklaştırma projeleri gibi devlet tarafından gerçekleştirilmesi gereken bütüncül ve sistematik bir yapıda olması gerektiği anlaşılmıştır. O zamana kadar bir sanat dalı olarak

görülen planlama, hukuksal ve bilimsel boyuta sahip olmaya başlamış; kent planlama çalışmaları toplumsal destek ve meşruiyetini böyle bir ortamda kazanmıştır. Yeni konut alanları ve değişen kentsel yapı ile birlikte yeni bir toplum yaratmak isteyen düşünürlerce 'şehircilik' sözcüğü ilk kez kullanılmış ve ilk planlama girişimleri bu dönemde gündeme gelmiştir [36] [37] [38]:

- 1820'lerde Simon, Cabot, Owen, Fourier, Godin gibi mimar ya da mühendis kökenli olmayan sosyalist ütopiyacılar örnek/ideal kent önerileri geliştirmişlerdir.
- 1840'lı yıllardan itibaren kentlerdeki sağlık koşullarının iyileştirilmesi için ortaya çıkan sağlıklı akımla birlikte devletin müdahalesini sağlayacak yasal düzenlemelere ağırlık verilmiştir.
- 1850'lerde yıkıcılık ve anıtsallığın yanında yaşam koşullarının düzeltilmesini hedefleyen militarist planlama anlayışı ile kentlere müdahale edilmiştir.
- 1880'lerde militarist akıma karşı olarak Camillo Sitte (1889) ve Güzel Kent (1893) akımları ile sanayi devrimi sonucu ortaya çıkan hızlı kentleşmenin yanı sıra militarist akımın yıkıcılığına karşı kentlerin tarihi dokularının ve özelliklerinin korunmasını, sanayi ile birlikte çirkinleşen kentlerin simetri oluşturulması, anıtların ortaya çıkarılması, çevre düzenlemelerinin yapılması ile birlikte güzelleştirilmesini hedeflemiştir.
- Endüstri devriminin ortaya çıkardığı hızlı ve sağlıksız kentleşme karşısında model kent örneklerinin ortaya konmasını hedefleyen;

1882 yılında Soria Y Mata tarafından ortaya atılan sanayi ile diğer kentsel işlevleri ayırmasını, kentsel büyümenin sınırlandırılmasını, mevcut kente doğrudan ve dolaylı etkinin en az düzeyde olmasını ve yeşile kolay erişimi hedefleyen "Doğrusal (Bant) Kent",

1898 yılında Ebenezer Howard tarafından ortaya atılan ve kır-kent sentezini esas alan "Bahçe Kent" (Garden City) modelleri geliştirilmiştir.

- 1920-1930'lu yıllarda araba sahipliğinin artışı ile birlikte;

1913 yılında Frank Lloyd Wright tarafından ortaya atılan ve geniş alanda saçaklanmış düşük yoğunluklu bir yerleşme biçimi oluşturmayı hedefleyen “Geniş Kent” (Broad Acres City),

1920’li yıllarda Le Corbusier tarafından ortaya atılan insan, doğa ve teknolojiyi bütünleştirmeyi amaçlayan dikey bir bahçe şehir anlayışına sahip “Işın Kent” (Ray City) modeli ortaya konmuştur [36] [39].

Sanayi devriminin yol açtığı kırdan kente büyük nüfus hareketlerinin beraberinde getirdiği altyapı, konut, ulaşım ve çevre sorunlarına karşı devlet ve toplumun hazırlıklı olmaması sonucunda yaşanan kentsel sorunların çözümü olarak görülen [38], yukarıda sıralanan süreçten de anlaşılacağı üzere sanayi devrimi ile birlikte bir fikir olmaktan çıkan ve eyleme dönüşen planlama, geleceğe yönelik olarak, istenilen hedeflere ulaşmak amacıyla, sistemli eylem programları hazırlama süreci olarak tanımlanmaktadır. 3. Napolyon döneminde, 19. yüzyıl Fransası’nda kentlere akan kır yoksullarının büyük bir nüfus patlamasına neden olmasının yanı sıra, hastalık, açlık ve suç patlamasının politik huzursuzluk ve eylemlere yol açmasının önünde çözüm olarak sefalet mahallerini ortadan kaldırarak yeni büyük kamusal yapılar yapılması, geniş bulvarlar ve meydanlar açılması, kentin altyapı sisteminin oluşturulmasını içeren kapsamlı bir plan ortaya konması olarak görülmüştür. Kentteki fiziksel yeniden yapılanma beraberinde Sanayi Dönemi Avrupası’nda işsizlere kamusal yatırımlarda iş bulma olanağı sağlanması, işçi eylemlerinin azaltılması, yeni kent içi ulaşım ağı ile işçi hareketlerinin bastırılması açısından sosyo ekonomik ve politik değişimleri de getirmiş, yapılan uygulama ilk kapsamlı fiziksel planlama uygulaması olmuştur [40].

Yaşanan tüm bu süreçlerin arkasındaki neden olarak gösterilen sanayileşme Dünya Bankası’na göre **“Ülkenin iktisadi gelişmesinde sanayinin, tarımdan hızlı büyümesi ve kademeli olarak ülke ekonomisinde öncü rol oynar hale gelmesi aşaması”** olarak tanımlanmaktadır. Kalkınma ile eş anlamda ifade edilen **“sanayileşme olgusu”**, toplumların ekonomik anlamda gelişimi ve kalkınmasının da olmazsa olmaz bir gereği olarak görülmektedir [41].

Diğer bir deyişle **sanayileşme** 18. yüzyılda başlamış, 19. yüzyılda kentlere hakim olmuş, 20. yüzyıl başında ise kentsel mekanda sebep olduğu sorunların çözümünü sağlamak

amacı ile **planlama** kavramının doğumuna ve uygulanmasına neden olmuştur. 20. yüzyılın sonlarında planlamanın kapsam ve boyutunun değişimine sebep olan, geçmişte ve günümüzde **kalkınma** ile eş tutulan **sanayileşme**, kentlerimizin geçmişte olduğu gibi günümüzde de şekillenmesinde etkili ana unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Öte yandan sanayileşmenin yalnızca kentsel mekânı değil, sosyal ve ekonomik mekânı da şekillendiren bir unsur olduğu tarihsel süreç içerisinde dünyadaki değişim ve dönüşümler incelendiğinde açıkça görülmektedir. Bu süreçlerden ilki 1900'li yılların başında **fordist** üretim sistemi ve beraberinde getirdiği yaşam biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır. İkincisi ise 1970'li yılların sonlarında gündeme gelen **postfordist** üretim sistemi ve beraberinde getirdiği yaşam biçimidir. **Her iki sistem de üretimin sürekli hale gelmesi amacı ile ortaya çıkmış, sosyal ve ekonomik yapıyı şekillendirdiği gibi, sanayinin yapısını, fizik mekânı ve kent kimliklerini de etkilemiştir.**

Sosyal ve fiziksel mekanda yaşanan değişimler somut nitelikteki değişimler olmakla birlikte, kent kimliğindeki değişimler soyut olarak değerlendirilmektedir. Kent kimliği; kent imajını etkileyen; her kentte farklı ölçek ve yorumlarla kendine özgü nitelikler taşıyan; fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel ve biçimsel faktörlerle şekillenen; kentliler ve onların yaşam biçiminin oluşturduğu; sürekli gelişen ve sürdürülebilir kent kavramını yaşatan, geçmişten geleceğe uzanan büyük bir sürecin ortaya çıkarttığı anlam yüklü bütünlük olarak tanımlanabilir [42]. Kent kimliği fiziki, sosyo-ekonomik ve demografik yapıya bağlı olarak değişen ve süreç içerisinde gelişen bir olgudur. Tekeli (1991), kent kimliğinin oluşumunu tarihsel bir olgu olarak görmekte ve kent kimliğinin zaman içinde farklı katmanların uyumlu ve anlamlı bir bütün oluşturmasıyla gerçekleştiğini belirtmektedir [43] [44]. Kent kimliğini oluşturan bileşenler **doğal, beşeri** ve **insan eliyle yapılmış çevreden** kaynaklanan unsurlarla değerlendirilebilir. **Doğal çevreden** kaynaklanan kimlik unsurları, kentin topografik durumu, iklim koşulları, bitki örtüsü, genel konumu vb. özellikleridir. **Beşeri çevreden** kaynaklanan kimlik unsurları bireylerin ve toplumun sahip olduğu değerlerdir. Bu değerler kent kimliği ile doğrudan ilişki içindedir. **İnsan eliyle yapılmış çevreden** kaynaklanan kimlik unsurları ise kentte yapılmış olan her türlü düzenlemenin özellikleridir. Bu düzenlemeler içerisinde kentteki meydanlar, sokaklar, anıtlar vb. her türlü kentsel bileşen yer alabilir [43] [45].

Ancak kentlere dair yapılan çalışmalar göstermektedir ki kent kimliğinin değişmesindeki bir başka faktör de planlamadır. Özellikle ülkemizdeki kentlerin tarihsel süreç içerisindeki gelişimleri, sahip oldukları kimlik ile günümüzde sahip oldukları kimlik incelendiğinde, süreç içerisinde yaşanan plansız ve kontrol dışı değişim sonucunda kent kimliğinin geleneksel kimlikten fazlası ile ayrıştığı, değişim süreçlerinde kentlerin kimliklerini kaybettiği ya da mevcut kimliğinin farklılaştığı görülmektedir [32]. Kent kimliğini koruyarak gelişimi sağlamak için gelişimin ekolojik, sosyal, kültürel ve estetik boyutlarının kent kimliği ile birlikte alınması, yani bütüncül bir planlama yapılması gereklidir. Oysaki ülkemizdeki planlama/kentsel gelişim süreçleri incelendiğinde geleneksel yapıdaki kentlerin Cumhuriyet Dönemi başında sahip oldukları kent kimliğinin planlama aracılığı ile korunamadığı, 1980'li yıllara gelindiğinde bu kimliğin neredeyse tamamıyla kaybedildiği görülmektedir. Diğer bir deyişle 50 yıllık bir süreç içerisinde 2000 yıllık geçmişe sahip kentler kimlik değerlerini yitirerek bambaşka kentlere dönüşmüşlerdir.

Kimlik, Massey'e (1994) göre kullanıcı ile mekân arasındaki iletişim sonucunda ortaya çıkan özel bir durum olmakla birlikte, Correa (1983) kimliğin bir süreç olduğuna ve üretilemeyeceğine ya da kasten planlanarak üretilebilecek bir şey olmadığına işaret etmektedir [32] [33] [34]. Oysaki günümüzdeki kent planlarının ilk aşaması kente kimlik vermek ve bu verilen kimlik doğrultusunda amaçlanan sosyal ve fizik yapıya ulaşmak için gereken hedefleri belirlemektir. Yapılan planlar incelendiğinde, kentlerin tarihsel süreç içerisinde sahip oldukları geleneksel kimlikten uzaklaşıldığı ve yapay, kent ile bütünleşmeyen kimliklerin kente monte edilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Gelinen noktada, sanayi coğrafyasının şekillenmesinde üretim biçimlerinin yanı sıra ülkelerin birbirleri ile siyasi ve ekonomik ilişkileri, küresel ölçekte kurulan siyasi ve ekonomik ortaklıkların da etkili olduğu; özellikle **20. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan ekonomik küreselleşme** ile birlikte ülkelerin yanı sıra kentler de yatırımları çekmek için birbirleri ile yarışır duruma geldiği görülmektedir. İşgücünün ve tüketimin mekânsal dağılımı ile hükümet yatırımlarından daha fazla pay alabilmek, yönetim ve finans merkezi olmak konuları başlıca rekabet alanlarına dönüşmüştür. Bu süreçte planlamanın sahip olduğu anlam ve amaç değişmiş; **planlama kent imajını güçlendirme, pazarlama eylem sürecine dönüşmüştür** [36]. Önceleri "kent

yöneticilerinin kendi yerleşmelerinin gelecek 20-30 yılda ne yönde ve nasıl bir gelişme izlemesini istediklerini gösteren bir belge niteliğindeki” kapsamlı planlama, 1980’li yıllarla birlikte sermayenin küresel ölçekte dolaşarak cazip yatırım ortamları araması sonucunda yerini kentlerin bu sermayeyi kendi alanlarına çekmek için benimsemeye başladığı stratejik mekânsal planlamaya bırakmıştır. Kapsamlı planlamadan farklı olarak stratejik mekânsal planlama kentsel gelişimi yalnızca fiziksel gelişim kapsamında değil, sosyal, kültürel, ekonomik, örgütsel gelişim kapsamında da ele almaktadır [40].

2.2 Üretim Yapısı ve Biçimlerinde Yaşanan Değişim Süreçleri ve Etkileri

Sanayileşme sürecinde, 1800’lü yılların ortalarından itibaren yaşanan teknolojik gelişmeler kitlesel üretime neden olmuştur. Sistemin işlemesi ve sürekliliğinin sağlanması için kitlesel üretimle birlikte kitlesel tüketimin de gerçekleşmesi gerekmiş, ancak düşük işçi ücretleri, uzun çalışma saatleri ve sağlıksız koşullar böyle bir sistemin gerçekleşmesini engeller nitelikte olmuştur. Bu durumu çözmek ve sanayinin sürekliliğini sağlamak adına sosyal yapıya da müdahale edilmesi gerekmiştir. Bu amaçla, 1913 yılında Henry Ford tarafından Michigan’ın Dearborn kentinde kurulmuş olan otomobil montaj hattında, işin yerinden kıpırdamayan işçiye akıtılması yolu ile üretkenlikte muazzam artışlar elde etmesi ile kitle üretiminde artışın sağlanması; sağlanan artışa bağlı olarak artan ürünlerin kitle tüketiminin ise işçilere sağlanan yeterli gelir ve boş zaman ile satışının sağlanması ile kendi kendini döndüren bir üretim/tüketim sistemi kurulmuştur [46]. Fordist üretim, bir başka deyişle seri üretim, olarak adlandırılan bu sistem; sanayi üretiminin çoğunluğunun kitlesel üretim olarak gerçekleştirildiği, idari işler ile kol kuvvetine dayalı işlerin ayrımının belirlendiği, iş bölümünün ve tanımlarının katı bir şekilde yapıldığı, ürün standartlaşmasının verimlilik artışları getirdiği ve artan talebin bu standartlaşmayı hızlandırdığı bir üretim biçimi olarak tanımlanmaktadır [47].

Fordist birikimin ilk gelişim aşamasında büyük bir hızla büyüyen firmalar ölçek ekonomilerini sağlamaya çalışırken **üretimin belirli odaklarda yığılmasına neden olmuştur** [47]. 1960’lı yıllara kadar sistem sürekliliğini sağlamış olsa da, fordizmin tasarımda esnekliği büyük ölçüde engelleyen ve değişmez tüketici piyasalarında istikrarlı büyüme varsayımına dayanan katılığından kaynaklanan sorunlara,

- 1960'lı yılların ortalarından itibaren ABD'nin özel sektörde üretkenliğinin ve karlılığının gerilemesi,
- Birçok üçüncü Dünya Ülkesinde (özellikle Latin Amerika'da) ithal ikameci politikaların benimsenmesi,
- Çokulusluların çevre ülkelerde (özellikle Güneydoğu Asya'da) imalat sanayine yönelmesi,
- Bu gelişmelerin sonucunda dünyada batı ile rekabet gücü olacak bir fordist sanayileşme atılımının oluşması,
- Batı Avrupa ve Japonya'nın yanı sıra bir dizi yeni sanayileşen ülkenin varlığına ek olarak kitle üretimine uzun vadeli ve geniş ölçekli sabit sermaye yatırımları yapması

eklenince fordizm bir çıkmaza girmiştir [46]. 1970'li yıllarda otomobil, beyaz eşya gibi fordist üretimin lokomotif sektörü olan dayanıklı tüketim malları sektöründe piyasaların doymaya başlaması sonucu talebin düşmesi, geliri artan tüketicilerin çeşitli mal talebi ile piyasaların hızla parçalanmaya başlaması, artan uluslararası rekabet ve 1973 yılındaki Petrol Krizi fordist üretim sisteminin girdiği bu çıkmazın başlıca nedenlerini teşkil etmiştir [29]. Fordist üretim biçiminin yerine ortaya çıkan **postfordizm**, üretimde yeni bir örgütlenmeyi, küçük ölçeklerde, stoklama olmadan ve değişik ürün türlerinde üretimi, yatay işgücü örgütlenmesini, kişisel beceri ve başarıya dayalı ücretlendirmeyi, şirketler arası yeni ortaklıklar doğmasını beraberinde getirmiştir [47].

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, üretim yapısı ile özdeşleşen modernizmde, işgücü süreçlerinde, tüketim eğilimlerinde, devletin rolünde ve coğrafi politik bağlamda radikal değişimlerle birlikte gelen bir dönüşümden söz edilmeye başlamıştır. Yüksek teknolojilerin gelişerek hızla yayılması, dünya ekonomisindeki güç dengelerinin Atlantik'ten Pasifik'e kayması ve küresel pazarlarda rekabetin ileri derecede yoğunlaşması gibi nedenlerle, dünya ekonomisi giderek küresel bir nitelik kazanmıştır. Değişen güç dengeleri ve dünya politik haritasının yanı sıra, dünya finans pazarının hızlı gelişmesi ve küreselleşmesi beraberinde ulusların para ve vergi politikalarının

bağımsızlığını azaltmasına neden olmuştur. Ancak bu süreçte güçlenen bölgesel bütünleşmenin bir sonucu olarak çok uluslu şirketler paranın serbest dalgalanmasından doğacak zararlardan korunmak için üretim kapasitelerini büyük pazarlamalara uyarlamışlardır. Şirketlerin faaliyetlerinin küreselleşmesi şirketler arası rekabeti doğurduğu gibi şirketler arası birleşmeyi ve işbirliği geliştirmeyi de doğurmuş, rekabet ve talep de küreselleşmiştir. Bu durumun sonucunda üretim birimlerinin bir kısmı gelişmiş ülkelerden ucuz iş gücü fırsatı sunan gelişmekte olan ülkelere kaymaya, bu durumun sonucunda da dünya sanayi coğrafyası değişmeye başlamış; ancak pazar değişmemiştir [48] [49].

İkinci Dünya Savaşı'ndan fordist üretimin çıkmaza girdiği 1970'li yıllara kadar sanayi firmalarının yer seçiminde ulusal bir yer değiştirmeden bahsedilirken, 1970'li yıllardan sonra yukarıda bahsedilen süreçler ve koşullar uluslararası yer değiştirmeleri doğurmuştur.

Dünya genelinde korumacılık politikaları ve ekonominin devlet müdahalesi ile yönlendirildiği dönem İkinci Dünya Savaşı ile bitmiş, savaş sonrasında siyasi bağımsızlıklarını kazanan az gelişmiş ülkelerde devlet öncülüğünde, dışa kapalı, içe dönük sanayileşme politikaları izlenmeye başlamıştır. Bu dönemde ticaretin serbestleşmesi, çok uluslu şirketlerin önem kazanması, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun oluşumu gibi gelişmeler yaşansa da, az gelişmiş ülkelerin çoğu yabancı yatırımlar yerine devletlerarası borçlanmayı tercih ettiklerinden sanayinin yer seçimi ulusal ölçekten uluslararası ölçeye geçememiştir [5].

1945'ten 1970'li yıllara kadar Avrupa ülkelerin birçoğunda yapılan çalışmalarda bölge politikalarının firma göçü üzerine etkileri çalışılmıştır. Bu çalışmalarda firma göçü bağlamında sanayinin desantralizasyonu ve sanayinin banliyöleşmesi olmak üzere ikili bir yapının ortaya çıktığı görülmüştür. *Sanayinin desantralizasyonu, çoğunlukla yeni şubelerin açılmasını içeren uzun mesafeli hareketleri, bir başka deyişle kısmi yer değiştirmeyi ifade ederken sanayinin banliyöleşmesi ise büyük kentsel yığılmaların çevresinde çoğunlukla tam yer değiştirmeyi benimseyen kısa mesafeli hareketlerdir. Sanayi desantralizasyonunun amacı, merkezden geri kalmış yerlere, çepere doğru büyümei kaydırmak iken sanayinin banliyöleşmesi ise merkez alanlardaki hızlı*

ekonomik ve demografik büyüme ile basa çıkmak amacıyla kentlerin dış bölgelerine doğru firmaların yer değiştirmesidir. Avrupa'da sadece Yunanistan'da yapılan çalışmalarda bu duruma ters bir durum olarak firmaların çeper alandan merkeze doğru yer değiştirdiği ortaya çıkmıştır. 1945-1970 döneminde bölge politikalarında firma göçü, geri kalmış bölgelerde iş ve başarının transfer edilmesi aynı zamanda merkez bölgedeki tıkanıklık, emek pazarı ve mekânsal kapasite problemlerini rahatlatmak için bir yol olarak görülmüştür [50] [51].

Firmaların uluslararası yer değiştirme eğilimleri ise 1990'lardan sonra ortaya çıkmıştır. Uluslararası yer değiştirme üretim, pazarlama süreçleri gibi birçok konuyu kapsarken; yabancı yatırımın uluslararası stratejik ittifaka veya birlikte hareket etmeye doğru bir eğilimi vardır. Bu durum yalnızca uluslararası firmaların gerçekleştirdiği doğrudan yabancı sermaye yatırımını değil, bağımsız orta ölçekli firmaların maliyetleri düşürmek amacı ile yer değiştirmesini de kapsamaktadır. Almanya'da yapılan bir çalışma firmaların %45'inin maliyet düşürmek için yurt dışında yatırım yaptığını ortaya koymuştur. Az gelişmiş ülkelere doğru yer değiştiren veya üretimlerini dış ülkelere de yayan ülkeler kendi ülkelerinde teknoloji yoğun üretim yaparken, emek yoğun faaliyetleri dış ülkelere taşımaktadırlar [50] [52].

Yapılan birçok araştırma, önemli kırılma noktalarını teşkil eden İkinci Dünya Savaşı ve 1973 Petrol Krizi sonrasında değişen üretim anlayışı doğrultusunda yeniden şekillenen sanayi coğrafyasında, 1980'lerde ucuz ve kalifiye olmayan iş gücü odaklı yer değiştirmelerin günümüzde düşük ücretli işgücü pazarının yanı sıra üretici-tüketici, üretici-yan sanayii ve hizmetler arasındaki yakınlık gereksinimi ile devam ettiğini göstermektedir [47] [53].

2.3 Sanayi Coğrafyası Oluşum ve Değişim Süreçleri, Yeni Coğrafya Arayışı

Günümüzdeki sanayi coğrafyasının temelleri 15. ve 16. yüzyılda Rönesans ve Reform hareketleri sonucunda Avrupa'da değişen dinsel, siyasal ve felsefi düşünceler sonucunda 18. yüzyılda İngiltere'de başlayan sanayileşme süreçleri ile atılmıştır. 1789 yılında gerçekleşen Fransız Devrimi ile ortaya konan düşünsel, kültürel ve toplumsal yaşama dair fikirler, siyasal sistemleri ve toplumsal yapıyı tamamı ile değiştirmiş, sanayi toplumuna uygun siyasal bir yapılanmanın temelleri atılmış, bu süreç 18. ve 19.

yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi ile birlikte dünya sanayi coğrafyasının oluşumunu ve ülkelerin üstlendikleri rollerin biçimlenmesini beraberinde getirmiştir [2]. Sanayi ilk olarak İngiltere’de ortaya çıkmasına karşın, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’ya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Sanayileşmeye erken başlayan devletler Birinci Dünya Savaşı, 1929 Büyük Buhranı ve İkinci Dünya Savaşı’ndan avantajlı olarak çıkarken, birçok ülke bu süreçlerden olumsuz etkilenmiş ve sanayileşmeye ancak 1950’li yıllarda veya 1960’lı yılların başlarında başlayabilmişlerdir. Bu durumun yanı sıra Latin Amerika ülkeleri ile Uzak Doğu ülkeleri gibi ülkeler bağımsızlık savaşları veya iç savaşlar nedeni ile sanayi hamlesi yapmakta gecikmişlerdir. Buna karşın 1950 ve 1960’lı yıllardan sonra sanayileşmeye başlayan ancak dönemin gereksinimlerini yerine getiren bazı ülkeler atılım yaparak dünya sanayi coğrafyasında önemli yerlere de gelmiştir [54].

Ülkelerin dünya sanayi coğrafyasındaki yerini tanımlamak için iktisatçılar tarafından iki kuramın üzerinde durulmaktadır: **Bağımlılık Teorisi** ve **Yapısalcı Kuram**. Bağımlılık Teorisi 1950’lerde Paul Baran tarafından az gelişmiş ülkeler ile gelişmiş ülkeler arasındaki ilişkiler bağlamında geliştirilmiştir. Baran’a göre, az gelişmiş ülkelerin kalkınmaları gelişmiş ülkelerin çıkarlarına ters düşmektedir. Gelişmiş ülkelerin ihtiyaç duydukları önemli hammaddeleri gönderen, bu ülkelerin şirketlerine büyük karlar ve yatırım alanları sağlayan az gelişmiş ülkeler, gelişmiş ülkeler için her zaman vazgeçilmez bir hinterland olmaktadır. Bu nedenle gelişmiş ülkeler kaynak ülkeleri olarak adlandırılan az gelişmiş ülkelerin sanayileşip kalkınmalarına karşı çıkmakta ve bunun için her türlü engeli çıkarmaktadırlar. Gelişmiş ülkeler, bir yandan az gelişmiş ülkelerin kalkınmalarının önünde engeller taratırken, diğer taraftan da bu ülkelerin kalkınmalarının sağlanması gerekliliği yönündeki söylemleri siyasi ve ideolojik hile olarak nitelendirmektedir. Az gelişmiş ülkelere verilen kalkınma yardımlarının asıl amacının bu ülke halklarının yaşam düzeyini yavaş ve kademeli olarak yükselterek toplumun sanayileşme talebinin azaltılması ve sosyo-ekonomik ilerlemenin yavaşlatılması olarak değerlendirilmektedir [5]. Bağımlılık Teorisinin en temel savlarından biri merkez ülkelerdeki gelişmenin çevre ülkelerin az gelişmişliği pahasına olduğu tezidir [6] [7]. Arjantinli ekonomist Prebisch, hem akademik hem de uygulama boyutuyla sağladığı katkılarının dolaylı olarak yapısalcı yaklaşımın öncüsü olarak gösterilebilir [5]. Raul Prebisch’in başkanlık ettiği ECLA çatısı altında yapılan uluslararası

iş bölümünün karşılıklı yarar ilişkisine dayandığı kanısının ve gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkelerin ilişkisinin sorgulanmasına yönelik çalışmalarda dünya ekonomisinin **merkez ve çevre ülkeleri** arasındaki ilişki temelinde şekillendiği ifade edilmektedir. Prebisch, dünya ülkelerini **birincil mal üreticileri ve ithalatçıları olan az gelişmiş “Çevre” ülkeler** ve **sanayi mal üreticisi ve ihracatçısı olan gelişmiş “Merkez” ülkeler** olarak sınıflandırmıştır. Teoride, merkez ve çevre ülkeler arasındaki ilişkinin geri kalmışlığın temel gerekçesini oluşturduğu, bundan dolayı az gelişmiş çevre ülkelerin kalkınmalarını sağlamak için ithal ikameci politikalara yönelmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Çevre ülkeler ile merkez ülkeler arasındaki serbest ticaretin, geleneksel dış ticaret kuramında iddia edilenin aksine, ülkeler arasında karşılıklı fayda sağlamadığı ve hatta çevre ülkelere gelir aktarımına yol açtığını savunulmaktadır [5] [6]. Ortaya konan bu ikili yapının yanı sıra, ülkelerin yatırım yaptıkları sektörlerdeki değişimlerden de sanayi coğrafyasındaki konumları açıkça okunabilmektedir. Diğer bir deyişle sektörel eğilimleri okuyabilmek günümüzde dünya sanayi coğrafyasına eklenilebilmek ya da bu coğrafyadaki yerimizi anlamak adına önem teşkil etmektedir [55].

1950’li yıllardan 1970’li yıllara kadar, İkinci Dünya Savaşı nedeni ile geliştirdikleri savaş endüstrisi sonucunda dünya sanayiinde ön plana çıkan ülkelerden Japonya ve Almanya’da 1970’li yıllara gelindiğinde **içten yanmalı motorlar, seri imalat teknikleri ile montaj hatlarının kullanıldığı hassas imalat, petrol arıtımına dayalı sanayiler, petro kimya ve organik kimya sanayileri, vb. sektörler** çıkmaza girmiştir. 1973 yılında petrol ihraç eden ülkelerin gelirlerini artırmak amacı ile petrol fiyatlarını büyük oranda yükseltmeleri sonucunda Petrol Krizi ortaya çıkmıştır. Bu ülkelerin petrol fiyatlarını artırmaları sonucu artan gelirlerini finansal piyasalar aracılığı ile içe dönük sanayileşme politikası uygulayan ve finansman sıkıntısı çeken az gelişmiş ülkelere aktarmaya başlaması 1980’li yıllarda yoğun bir şekilde uygulanmaya başlanacak neoliberal politikaların altyapısını oluşturmuştur [5]. Petrol krizi ve belli başlı sektörlerde yaşanan çıkmazın da etkisi ile üretimde yapısal değişimin zorunlu hale gelmesi, sektör bazında da değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Örneğin Japonya’da **imalat sanayinin payı azalmış; otomasyon, bilgisayar kontrollü tasarım ve üretim, bilgi yönetimine yönelik sanayi ve hizmetler gibi bazı sektörlerin payı genişlemiştir**. Bu durumun bir

benzeri Amerika'da **Silikon Vadisi'nde yeni teknolojilerle sanayi girişimlerini birleştirmeye yönelik yeni bir piyasanın ortaya çıkması** olarak kendini göstermiştir. Bu durumun sonucu olarak 1980'li yılların sonunda Amerika uluslararası yatırımlara ağırlık vermeye başlamıştır. Batı Avrupa ise Japonya ve ABD'ye göre bu değişimi yakalamakta geri kalmış, Avrupa Birliği geleneksel sektörlerin sürdürülmesinin yanı sıra teknoloji ağırlıklı üretime geçilmesine yönelik 1990'lı yıllarda düzenlemeler yapmıştır [56].

İkinci Dünya Savaşı'na katılan ülkeler geliştirdikleri savaş endüstrisine paralel olarak sanayisi güçlü devletler haline gelirken, gelişmekte olan ülkelerde de benzer süreçler yaşanmıştır. Örneğin doğal kaynaklar açısından zayıf bir tarım toplumu iken devlet öncülüğünde kalkınma ve sanayileşme politikasının benimsenmesi sonucunda Kore, 1960'lı yıllar ile 1990'lı yıllar arasında özellikle **elektronik endüstrisinde** ciddi bir atılım göstermiş; 2000'li yılların başında **dünyanın üçüncü büyük yarı iletken sanayiine sahip, gemi yapımında dünyada birinci, petro-kimyada dördüncü, çelik sanayiinde beşinci sırada yer almış, bilişim teknolojileri sektöründe dünyadaki ilk on donanım üreticisinden biri** haline gelmiştir. Kore'nin 1960-2000 yılları arasındaki ihracat ürünleri değişim süreci incelendiğinde; 1960'lı yıllarda maden ve tarım ürünleri, 1970'li yıllarda tekstil, kontrplak, tüketici elektroniği, çelik, gemi, 1980'li yıllarda TV, video kaset kaydediciler, otomobil, mikrodalga fırınlar, basit teçhizat, 1990'lı yıllarda yarı iletkenler, düz panel monitör, multimedya ürünleri, haberleşme gereçleri, yüksek tanımlamalı televizyon ve hassas aletlerin başta geldiği görülmektedir. Diğer bir örnek olarak günümüzde en büyük ekonomilerden biri haline gelen Çin'de de benzer süreçler yaşanmıştır. Özellikle 1980'li yıllardan itibaren kitle üretimi yapılan malların dünyada önde gelen imalatçılarından biri haline gelen Çin, 2006 yılı itibari ile dünyanın en büyük 4. ekonomisi haline gelmiştir. Özellikle son yıllarda Çin'in ihracat ürünlerine bakıldığında **bilgisayar, elektronik parçalar, ofis araçları, tüketici elektroniği, tekstil, oyuncak ve ayakkabı** gibi ürünlerin olduğu görülmektedir [57].

Dünya Bankası ve IMF verileri doğrultusunda bu çalışmanın yapıldığı 2015 yılında dünyanın en büyük ekonomileri ABD, Çin, Japonya, Almanya, İngiltere, Fransa, Brezilya, İtalya, Hindistan ve Rusya şeklinde sıralanmaktadır. Adı geçen ülkelere Çin, Brezilya ve Hindistan dışındaki ülkeler, İkinci Dünya Savaşı sonucunda silah, makine, kimya başta olmak üzere sanayi ve teknoloji açısından en gelişmiş piyasa ekonomisine sahip

devletlerin 1975 yılında, Petrol Krizi'nin gündemde olduğu bir dönemde, geleceğine dair çözüm üretmek amacı ile kurdukları G6 ülkeleri topluluğuna üyeler. Daha sonra Kanada'nın da eklenmesi ile bu ülkeler G7 ülkeleri olarak adlandırılmıştır. Çin ve Hindistan ise 1980 sonrasında benimsenen liberal ve dışa açılma politikaları doğrultusunda Asya'nın en büyük ekonomileri haline gelmişlerdir. Türkiye ise Kanada, Avustralya, Güney Kore, İspanya, Meksika, Endonezya ve Hollanda'dan sonra 18. sırada yer almaktadır [58]. Ülkemizin sıralamadaki yerinin sahip olduğu sanayi yapısı, faaliyet gösterilen sektörlerin imalat sanayindeki payı ve yerlerinin değişim hızları ile birlikte değerlendirilmesi, dünya sanayi coğrafyası içerisindeki yerini tanımlamak açısından önemlidir.

2015 yılında Türkiye'nin 143.838.871 Bin Dolarlık ihracatında imalat sanayinin payı 134.389.890 Bin Dolar ile %93'tür. İmalat Sanayinde ise başı Makine Sanayi (%31) çekmektedir [59]. Onu sırası ile Maden-Metalurji (%21), Dokuma, Tekstil, Deri (%20), Kimya (%13), Gıda (%8), Orman Ürünleri (%2) izlemektedir⁴. **Bu rakamlar ülkemizin dünya sanayi coğrafyasında önemli bir üretim, sektörel bazda ise makine üretimi merkezi olduğuna işaret etmektedir.**

İmalat sanayi altında yer alan sektörler, üretim yerlerinin değişim hızına paralel olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır:

1. **Üretim yeri hızlı değişen/düşük teknoloji sınıfındaki sektörler;** emek yoğun, düşük teknoloji ve üretimin hızla düşük maliyetlerin olduğu yerlere hızla kayan *tekstil, hazır giyim* gibi sektörlerdir.
2. **Üretim yeri değişen/orta düşük ve orta yüksek teknoloji sınıfındaki sektörler;** sermaye yoğun, orta düşük ve orta yüksek teknoloji ve üretimin daha uygun üretim maliyetlerinin olduğu yerlere kayan *elektrikli eşyalar, ana metal sanayi* gibi sektörlerdir.
3. **Üretim yeri yavaş değişen/ orta düşük ve orta yüksek teknoloji sınıfındaki sektörler;** teknoloji yoğun, orta yüksek teknoloji ve üretimin halen önemli bir bölümünün gelişmiş ülkelerde yapıldığı *ilaç ve makine sanayi* gibi sektörlerdir.

⁴ %5'lik pay ile "Diğer" olarak tanımlanmış sektörler yer almaktadır.

4. Üretim yeri değişmeyen/yüksek teknoloji sınıfındaki sektörler; bilgi yoğun, yüksek teknolojlili ve üretimin tamamen gelişmiş ülkelerde yapıldığı *havacılık, uzay sanayi, savunma sanayi* gibi sektörlerdir [60] [61].

Sektörlerin üretim yeri hızlı değişen, değişen, yavaş değişen ve yeri değişmeyen olarak sınıflandırılması dünya sanayi coğrafyasının oluşum ve değişim süreçleri ile ilgili bir değerlendirme yapılmasına olanak vermektedir. Sektörlerin yer değişim hızlarında üretim için ihtiyaç duyulan teknolojinin niteliği, üretimin emek, sermaye ya da bilgiye dayalı olması ve üretim maliyetlerinin etkili olduğu sınıflandırmadan görülmektedir. Şöyle ki emek yoğun ve düşük teknolojlili sektörler dünya sanayi coğrafyasında daha hızlı bir yer değişim sürecine girerken, sermaye yoğun ve orta düşük/orta yüksek teknolojlili sektörler görece daha yavaş bir yer değiştirmeye konudur. Teknoloji ve bilgi yoğun sektörlerin ise genellikle gelişmiş ülkelerde yapıldığı ve yavaş yer değiştirdiği ya da yer değiştirmedikleri görülmektedir. Diğer bir deyişle gelişmiş ülkeler bilgi ve teknoloji yoğun bir üretimi benimsediklerinden sanayinin devamlılığında bahsetmek mümkün iken, emek ve sermaye yoğun bir üretime sahip ülkelerdeki yabancı sermaye ile finanse edilen bu sanayilerin daha uygun koşullar altında ülkeyi terk edeceği anlaşılmaktadır. Dünya sanayi coğrafyasında merkez ülke niteliğindeki gelişmiş ülkeler bilgi ve teknoloji yoğun ve sürekliliği olan bir sanayileşme benimserken, emek ve sermaye yoğun sanayi tesisleri çevre ülkeler olan gelişmekte olan ülkelerde dönemin koşulları uyarınca yer seçmektedir.

Diğer bir deyişle 18. yüzyılda sanayileşmeye başlayan ülkeler, İkinci Dünya Savaşı sonrasında teknoloji olarak düşük, orta düşük ve orta yüksek teknoloji yatırımlarını yeni sanayileşmeye başlayan ülkelere kaydırmıştır. Öte yandan bu sektörler yan sanayisi olan sektörlerdir. Bu durum fizik mekânda sanayi birimlerinin bir arada yer seçme eğiliminin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Literatürde bu süreçler yığılma ekonomileri ve kümelenme olarak tanımlanmaktadır. Alfred Marshall yığılma ekonomilerini ekonomik faaliyetlerin fizik mekânda maliyetlerde azalma yaratmak amacı ile belirli bir coğrafi alanda yer seçmesi olarak tanımlamaktadır [62]. Kümelenme ise, belirli bir alanda faaliyet gösteren, fiziksel açıdan birbirlerine yakın yer seçmiş ve aralarında organizasyonel anlamda birbirlerini tamamlayacak şekilde güçlü bağlar bulunan firma ve kurumlar topluluğu olarak tanımlanmaktadır. Kümelenme kavramı,

bir yandan mekânsal bir yoğunlaşmaya işaret ederken, diğer yandan sektörel bir yoğunlaşma anlamına gelmektedir [63]. Bu durum ülkemizde Bursa ve Kocaeli gibi otomotiv sanayiinde ön plana çıkan kentlerde büyük ölçekli fabrikaların yanında daha küçük ölçekli yan sanayii tesislerinin de yer seçmesini ve fizik mekanda büyük sanayi alanlarının oluşmasını da açıklamaktadır.

Daha önce bahsedilen merkez-çevre ülke ilişkisinin bir benzerinin kent ölçeğinde de yaşandığı, dünya sanayi coğrafyasından ülke sanayi coğrafyası ölçeğine inildiğinde görülmektedir. Bu doğrultuda yukarıda bahsedilen sektörlerin yer seçimleri dünya sanayi coğrafyasında Türkiye özelinde incelenirken, ülkemiz sınırları içerisinde sanayi yer seçim eğilimleri merkez kentler ve çevrelerindeki kentler bağlamında incelenmelidir.

Bu bağlamda ülkemizde yapılan birçok araştırmada;

- İstanbul, İzmir, Ankara, Adana merkezli imalat üretiminden, “Anadolu Kaplanları” gibi kavramlarla ifade edilen çevre illere yayılan bir sanayileşmenin (yeni sanayi odakları) yaşanmaya başladığı,
- Denizli, Çorum, Kahramanmaraş, Kayseri, Konya, Mersin, Gaziantep gibi yeni merkezlerde belli sanayi sektörlerinin geliştiği ve kümelenme eğilimi gösteren yeni odaklar haline geldiği ifade edilmektedir [3] [64] [65] [66].

Sonuç olarak dünya sanayi coğrafyası ilk sanayileşen ülkeler ekseninde gelişme göstermiş, teknoloji aracılığı ile ilk sanayileşen ülkeler, dünya sanayi coğrafyasında söz sahibi gelişmiş ülkeler haline gelmişlerdir. Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkışından günümüze geçen 200 yıllık süreçte ilk sanayileşen ülkeler yönetim merkezlerine ve merkez ülkelere dönüşerek, üretim tesislerini geliştirmekte olan çevre ülkelere kaydırmışlardır. Bu sürecin bir benzeri ulusal ölçekte de yaşanmakta olup, merkez şehirlerdeki üretim merkezleri çevre kentlere kaymakta ya da planlama aracılığı ile kaydırılmaktadır.

2.4 Bölüm Sonucu

18. yüzyılın sonunda ortaya çıkan ve 19. yüzyılda gelişme gösteren sanayileşme ile birlikte yeniden şekillenen dünya ekonomik coğrafyasında ülkeler birbirinden farklı

roller üstlenmiştir. Bu sürece paralel olarak dünya ekonomi coğrafyası da ülkelerin farklı dönemlerde benimsedikleri kalkınma politikaları, savaşlar ve beraberinde getirdiği sonuçlar doğrultusunda değişim göstermiştir. 18. yüzyılda ülkelerin zenginliklerinin tek yolunun serbest ticaret olduğu anlayışı ile başlayan 1. küreselleşme döneminin Birinci Dünya Savaşı ve 1929 Büyük Buhran sonrasında sorgulanmaya başlaması ile yaşanan ekonomik durgunluğun korumacı politikalar ile aşılabileceği düşünülmüştür. Bu süreç devlet eli ile ve dışa kapalı sanayileşme süreçlerini beraberinde getirmiştir. Süreç İkinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiş, savaştan sonra çok uluslu şirketlerin kurulması ve AET oluşumu gibi bir toplu hareketten bahsedilse de dünya genelinde bir küreselleşme söz konusu olmamıştır. Bunun başlıca nedeni İkinci Dünya Savaşı sonrasında bağımsızlıklarını kazanan ülkelerin benimsedikleri devlet eli ile içe dönük sanayileşmenin yanı sıra Soğuk Savaş dönemi nedeni ile sanayileşmiş ülkelerin bu duruma kayıtsız kalmalarıdır. 1973 yılında yaşanan Petrol Krizi sonrasında gelişmiş ülkelerin artan gelirlerini finansal piyasalar aracılığı ile içe dönük sanayileşme politikası uygulayan ve finansman sıkıntısı çeken az gelişmiş ülkelere aktarması sonucu; dünya sanayi ve ekonomi coğrafyası ülke ölçeğinden çıkarak, küreselleşmiş; dünya üzerinde pazar odaklı bir yer seçim politikası izlemeye başlamıştır. İlk sanayileşen gelişmiş ülkeler günümüzde sanayi coğrafyasını yönetirken, 20. yüzyılda bağımsızlıklarını elde ederek devlet yapılarını kuran ülkeler gelişebilmek için yatırımları çeken, yönetilen ülkeler durumuna gelmiştir. Bu düzen içerisinde planlama önceleri sanayinin beraberinde getirdiği kentsel sorunları çözme görevi üstlenmişken, değişen ölçek ve roller doğrultusunda yatırımı çekme görevi üstlenmeye başlamıştır.

Sanayi coğrafyası gelişim süreci, üretim yapısı ve biçimlerinin değişimi ile planlamanın rolünün değişim süreçleri bir arada ele alındığında;

- 18. yüzyılda başlayan sanayileşme süreçlerinin beraberinde getirdiği sağlıklı kent mekânının planlamanın ortaya çıkış süreçlerini doğurduğu,
- 19. yüzyılda ivme kazanan sanayileşme süreçlerinin planlama olgusu ile birlikte kentsel mekânı şekillendirdiği,

- Dünya sanayi coğrafyasının ilk sanayileşen ülkeler odak noktası olmak üzere şekillendiği,
- Üretim biçimlerinin değişen teknoloji ve iletişim sistemleri doğrultusunda değişmesi sonucunda sanayi coğrafyasının üretim odaklı değiştiği,
- İlk sanayileşen ülkelerin günümüzde üretim ağırlıklı değil teknoloji ağırlıklı bir yapıya büründüğü, üretim coğrafyasının ana yönlendiricileri haline geldikleri,
- Sanayileşmenin planlamanın hep bir adım önünde olduğu, kentlerin planlı bir biçimde sanayileşmediği, sanayileşmiş kentlerin planlar doğrultusunda disipline edilmeye çalışıldığı,
- 19. yüzyıl öncesinde geleneksel bir yapıya sahip kentlerin sahip oldukları bu yapının ve kimlik öğelerinin sanayileşme ile birlikte değiştiği,
- 20. yüzyılın son çeyreği ile birlikte küreselleşme kavramının ön plana çıkması sonucunda rekabet ortamının ve ölçeğinin genişlediği, bu durumun bir sonucu olarak planlamanın kentleri küresel ölçekte yatırım çekmek amacı ile ön plana çıkarma unsuru haline geldiği,
- Bu doğrultuda geçmişte olduğu gibi günümüzde de kimliği etkileyen ana unsurun planlama olduğu ve planlamayı şekillendirmesi gerekenin kentlerin kimliği iken, planlamanın kent kimliğini belirlediği görülmektedir.

SANAYİNİN YENİ COĞRAFYA ARAYIŞINDA TÜRKİYE, İSTANBUL ve KOCAELİ

Temelleri 18. yüzyılda atılan Dünya Sanayi Coğrafyası, İkinci Dünya Savaşı sonrasında sanayi yatırımlarının ulusal ölçekten uluslararası ölçeğe doğru genişlemesi ile günümüzde sahip olduğu yapısına kavuşmuştur. İkinci Dünya Savaşı öncesinde sanayileşmiş ülkeler bu tarihten sonra sanayileşmeye yeni başlayan ülkelere orta düşük ve orta yüksek teknolojilerini ucuz işgücü, hammadde, yeni pazarlar ve ulaşım olanakları doğrultusunda yönlendirirken, ülkelerinde yüksek teknoloji yatırımlarına hız vermişlerdir. Sanayi Coğrafyasındaki bu değişim 1950 sonrasında ülkeler arasında gelişmişlik düzeyleri doğrultusunda kurulan birliktelikler ve oluşturulan kümeler doğrultusunda okunabildiği gibi, dünya genelinde serbestleşen ticaret doğrultusunda yabancı sermayeli firmaların yatırım yaptıkları ülkeler ve sektörler ile ilgili verilerden de okunmaktadır.

3.1 Yabancı Sermayenin Ülkemizde Yer Seçim Süreci

Yabancı sermayenin ülkemiz sınırları içerisinde yer seçmeye başladığı ilk dönem 19. yüzyıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı Devleti döneminde 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Baltalimanı Ticaret Anlaşması ile İngiltere'ye tanınan ayrıcalıklar, bir süre sonra tüm Avrupa ülkeleri için geçerli hale gelmiştir. Bu dönemde yabancı şirketler elektrik, telefon, havagazı, demiryolu, liman işletmeciliği gibi altyapı ve ulaştırma ile banka ve sigortacılık gibi hizmet sektörlerinde yoğun bir şekilde faaliyette bulunmuşlar, madencilik ve ulaştırma sektörlerinde önemli yatırımlar yapmışlardır. 1870 – 1911 yılları arasında verilen 238 maden işletme imtiyaz belgesinin 109'u yabancılara, 67'sinin

ise azınlıklara verildiği; ulaştırma sektöründe sermayenin Fransız (%42), Alman (%41) ve İngiliz (%17) şirketlerine ait olduğu bilinmektedir [67].

Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermaye yatırımlarında demiryolları yatırımı (%62.9), banka ve sigorta yatırımları (%9.6) ile sanayi yatırımları (%7.6) yer almaktadır. Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda, Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne devir olarak kalan yabancı sermaye 500 milyon lira seviyesindedir. Bu miktar 94 firma arasında dağılmış olup, 7'si demiryolu ortaklığı, 6'sı maden çıkarma yetkisi, 23'ü banka, 12'si sanayi girişimi, 35'i ticaretle uğraşan ortaklık ve 112'si belediyelere hizmet veren ortaklıktan oluşmaktadır [68] [69] [70]. Diğer bir deyişle Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermaye gerek hammaddeyi, gerek sanayi ve ulaşım yatırımlarını, gerekse de ekonomiyi banka ve sigorta yatırımları nedeni ile ellerinde tutmaktadır.

Cumhuriyet Dönemi'nde yabancı sermaye ile ilgili ilk resmi görüşler 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir'de yapılan Türkiye İktisat Kongresi'nde ortaya konulmuştur. Mustafa Kemal Atatürk kongrede yaptığı konuşmada yabancı sermayenin ülke topraklarında yer almasına kanunlara uyulmak şartı ile izin verileceğini ancak arzu edilenin yabancı sermayenin elindeki değerlerin alınarak, Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmesi olduğunu belirtmiştir [68] [71] [72].

Cumhuriyetin ilk yıllarında iktisadi gelişmenin sağlanması için gereken özel sermayenin içeride yok denecek kadar az olması nedeni ile 1920 – 1930 döneminde yabancı sermaye ulusal kimlikle, Türk adını kullanarak veya Türk ortaklar edinerek ülkeye girmiştir. Bu dönemde kurulan 201 Türk Anonim Şirketi'nin 66'sında yabancı sermayenin payı olduğu görülmektedir [67] [68]. 1923 – 1929 döneminde yabancı sermayenin üçte ikisi imalat ve madencilik sektörüne, üçte biri de bankalar, ticaret şirketleri, dış ticaret ve sigorta şirketleri gibi hizmet sektörlerine yönelmiştir [68] [69]. 1929 yılındaki Büyük Buhran sonrasında tüm dünyada terkedilen liberal politikalar ve ülkemizde benimsenen devletçilik anlayışı sonucunda yabancıların elindeki demiryolları, limanlar, madenler ve belediye hizmetleri millileştirilmiş; süreç İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar devam etmiştir [68].

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte benimsenen politikalar nedeni ile sekteye uğrayan yabancı sermaye yatırımları için 1950 yılı bir kırılma noktası teşkil etmiştir. İkinci Dünya

Savaşı'ndan çıkan dünyada dengeler yeniden kurulur iken, 1947 yılında imzalanan GATT'a 1951 yılında taraf olmamız ile birlikte ithalat sınırlamalarından vazgeçilmiştir. Bu durum 1950'li yıllara kadar izlenen ithal ikameci politikalardan vazgeçilmesi anlamına gelmiş, uluslararası ticaretin önündeki engeller kaldırılmış, bu anlaşma ile o döneme kadar kullanılan yerli malların yerini ithal mallar almaya başlamıştır [22].

1 Mart 1950 tarih ve 5583 sayılı Hazinece Özel Teşebbüslere Kefalet Edilmesine ve Döviz Taahhüdünde Bulunulmasına Dair Kanun'un çıkarılması ile birlikte yabancı sermayeye ayrıcalık verilerek, yatırım yapmasının önündeki engeller kaldırılmaya çalışılmıştır. Bu düzenlemeyi yerli sermayeye açık olan alanlarda kullanılmak ve sanayi, enerji, maden, bayındırlık, ulaştırma ve turizm alanlarına yatırılmak üzere getirilecek olan sermayeye imtiyaz teşkil etmeyecek şekilde belirli hak ve kolaylıklar sağlanması amacı ile 9 Ağustos 1951 tarih ve 5821 sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu izlemiştir. 1954 yılında ise, 5821 sayılı kanun yerine yabancı sermayeye karşı daha liberal politikaların uygulanmasına yönelik 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu çıkarılmıştır. 18 Ocak 1954 tarihinde çıkarılan 6326 sayılı Petrol Kanunu ile Türkiye'de faaliyette bulunan yabancı şirketlerin petrol arama, sondaj, üretim, tasfiye ve dağıtım faaliyetlerinin yabancılar tarafından yapılmasına izin verilmiştir. 1950'li yıllarda ülkeye yabancı sermayeyi çekmek için yapılan düzenlemeler 1960'lı yıllarda benimsenen Planlı Kalkınma Dönemi ile birlikte "ekonominin dış kaynaklara bağımlılığının azaltılmasını" amaçlayan kalkınma planları nedeni ile sekteye uğramıştır. Öte yandan 10 Eylül 1963 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması ile müşterek pazara dahil olunması yabancı sermayenin ülkeye girişine olanak vermiş, bu dönemde yapılan yabancı sermayeli yatırımlar önceki yıllardan farklı olarak imalat sanayine yönlendirilmiştir [68].

1970'li yıllarla birlikte yaşanan teknolojik değişimlerin etkisi ile değişen üretim biçimi tüm dünyada sanayi coğrafyasının değişiminde rol oynamıştır. Bu dönemde sermayenin bir bölümü, emek ile ilişkili mal ve hizmet üretmekte; diğer bir bölümü ise yeniden yapılanan kapitalizm içerisinde mal ve hizmet üretiminden koparak, kendisine en büyük getiriyi sağlayacak biçimde, dünya ölçeğinde son derece hızlı bir dolaşım sürecine girerek yeni yatırım coğrafyaları aramaktadır [73] [74].

Bu dönemde hazırlanan kalkınma planlarının verileri incelendiğinde imalat sanayinde 1973-1977 yılları arasında yabancı sermayenin toplam sermaye içindeki payının %40 ile %45 arasında değiştiği, öncelikli sektör olarak kimya sanayinin, yatırım yapan ülke olarak ise Almanya'nın ön plana çıktığı görülmektedir [75].

Bu dönemde Petrol Buhranı, Dünya Enerji Buhranı, Türkiye'nin dış ödemelerinde önemli güçlüklerle karşılaşması, enflasyon, ülkenin artan enerji faturasını karşılayabilmek için ekonominin dışa açılması gibi nedenler sanayileşmenin önünde engel teşkil etmiştir. Türkiye 1979 yılında içinde bulunduğu durumdan kurtulmak, yaşanan enflasyonu düşürmek, cari işlemler açıklarını kapatmak, GSMH ve GSYH büyüme oranlarında yaşanan olumsuzlukları gidermek amacıyla, ihracata dayalı kalkınma stratejilerini içeren 24 Ocak 1980 kararlarını yürürlüğe koymuştur. Bu kararlar, Türkiye'nin dış dünya ile ilişkilerini arttıran, daha liberal politikalar içermekte, yabancı sermaye yatırımları üzerindeki kısıtlı liberal ortamı dağıtarak, yabancı sermayenin Türkiye'ye giriş ve çıkışında önemli avantajlar sağlamaktadır [76].

1980'li yıllar sonrasında dünyadaki değişime paralel olarak neoliberal politikaların benimsenmesi ile yabancı sermaye yatırımları artmaya başlamıştır. Özelleştirme, fiyat serbestliği ve sermaye piyasalarındaki kurumsal reformlar uluslararası yatırımcıların güvenini sağlayarak uzun vadede daha yüksek kazanç beklentilerine yol açmıştır [77] [78].

24 Ocak 1980 kararları ile ekonomik liberalizasyon sürecine giren ülkemizde, 1981 yılında faiz oranlarındaki sınırlamaların kaldırılması, 1984 yılında döviz alım ve satımının serbestleştirilmesi, 1989 yılında kambiyo kontrollerinin tamamen kaldırılması ile Türk finans piyasaları uluslararası sermaye hareketlerinin etki alanına girmiştir [78]. 25 Ocak 1980 tarihinde 8/16 sayılı Yabancı Sermaye Çerçeve Kararnamesi yürürlüğe sokularak, başbakanlığa bağlı Yabancı Sermaye Dairesi⁵ kurulmuştur. Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı karar ile de yabancı sermayenin üzerindeki miktar kısıtlamaları kaldırılmış ve yabancıların, Türkiye'de menkul kıymet piyasasından alım yapabilmelerine izin verilmiştir [68].

⁵ Bu daire daha sonra DPT'na bağlanmıştır.

Bu çerçeveden bakıldığında 1940'lı yılların ortalarına kadar uygulanan ithalat sınırlamaları ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeniden şekillenen dünya ekonomisine eklenme yönünde atılan adımlar ile yabancı sermayenin ülkeye girişinin önündeki engellerin kaldırılması sonucunda; Türkiye ve Kocaeli özelinde, başta distribütörlük olarak başlayan ve yerli sanayi ile ortak olarak faaliyete başlayan yabancı sermayenin, süreç içerisinde ülke politikalarının değişimi ile tesislerin tamamını satın alarak faaliyetlerine devam ettikleri görülmektedir.

Bu doğrultuda çalışma kapsamında Türkiye, İstanbul ve Kocaeli'de yer seçmiş yabancı sermayeli firmaların,

- Yatırımcı ülke, yabancı sermaye oranı ve yatırım yapılan alt sektör,
- Yer seçimi,
- Uzmanlaştığı bölgelere göre dağılımı,
- Merkez ofisleri yer seçimi,
- Kuruluş ve ortaklık yıllarına göre dağılımı,
- Alt sektörler dağılımı,
- İşletme büyüklüğü (ilk 500 firma),

incelenmiştir.

3.2 Türkiye ve İstanbul'da Yabancı Sermaye Yatırımlarının Dağılımı

1970'li yılların ortalarından itibaren dünyada neoliberal politikaların ve postfordist üretim biçiminin benimsenmesinin bir sonucu olarak üretim ve yönetim merkezleri yeniden şekillenmeye başlamıştır. Aynı dönemde ülkemizde 24 Ocak kararları ile başlayan süreçte devletin ekonomideki etkinliğinin kaldırılarak, serbest piyasa ve rekabet ortamı vasıtası ile sürdürülebilir bir kalkınma ve sanayileşme modeli ön görülmüştür. Bu süreçte uluslararası ölçekte Türkiye'nin üstlendiği rol değişirken, ulusal ölçekte de kentlerin rolleri değişmeye başlamıştır. Özellikle 1980'li yıllarla birlikte dünyaya eklenme gayesi ile dahil olunmaya çalışılan küreselleşme süreci doğrultusunda İstanbul'a yeni bir rol verilmiştir: Küresel Kent/Hizmet Kenti. Bu amaçla

kalkınma planları, bölge planları ve kent planları İstanbul'un yeni kimliği doğrultusunda yeniden organize edilmesini ön görmüş, İstanbul ve çevresindeki illerin mekânsal planları bu amaca hizmet edecek şekilde hazırlanmış ya da revize edilmiştir.

3.2.1 Yatırımcı Ülke, Sermaye Oranı ve Alt Sektör

T.C. Ekonomi Bakanlığı⁶ resmi internet sayfasında yer alan uluslararası doğrudan yatırımlar istatistikleri incelendiğinde 31.12.2016 tarihi itibariyle Türkiye'de faaliyette bulunan 52.754 adet yabancı sermayeli firma olduğu, bu firmaların %12'sinin İmalat Sanayii'nde faaliyet gösterdiği belirlenmiştir⁷.

Ülkemizde faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmalar ile ilgili olarak; TOBB, YASED ve T.C. Ekonomi Bakanlığı verileri bulunmaktadır. Ancak firmalar ile ilgili detaylı ve güncel verileri içermesi nedeni ile tez kapsamında Türkiye genelinde kapasite raporu⁸ yaptırmış firmaların bilgilerinden oluşturulan TOBB Sanayi Veritabanı [79] bilgilerinden yola çıkılarak ülkemizde yer seçmiş yabancı sermayeli firmalar iki aşamada ele alınmıştır.

İlk aşamada; yabancı sermayeli şirketlerin toplam sayısı ve yer seçiminin (ülke, bölge, altbölge ve il ölçeğinde) değerlendirilmesi yapılmıştır.

İkinci aşamada ise; Yabancı sermayeli firmaların hangi alt sektörlerde yığılma gösterdiği tespit edilmiştir.

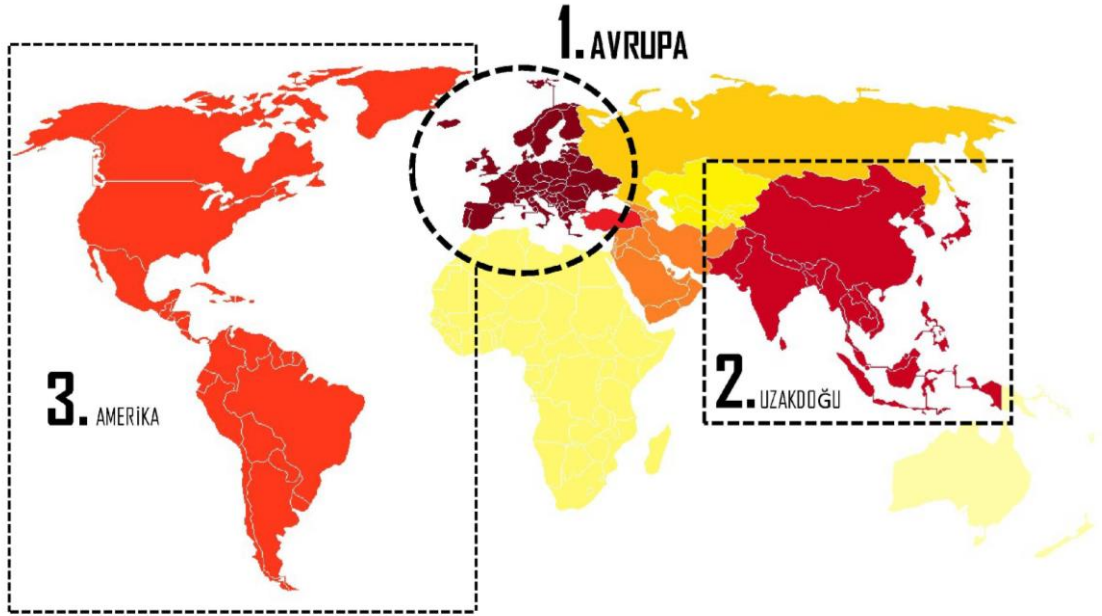
⁶ 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 29. ve 30. maddeleri doğrultusunda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı "Ticaret Bakanlığı" olmak üzere yeni bir bakanlık altında birleştirilmiştir.

⁷ YASED'in resmi internet sayfasında 224 adet firmaya yer verilirken, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Sanayi Veritabanı'nda 1076 adet firma ile ilgili bilgilerin yer aldığı belirlenmiştir.

⁸ Kapasite raporları Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Ticaret ve Sanayi Odaları bünyesinde bulunan uzmanlar tarafından, üretim tesislerinin yerinde incelenmesi sonucunda hazırlanan ve TOBB tarafından onaylanan raporlar olup; Sanayi Odalarına kaydolarak sanayi kuruluşu niteliği kazanan özel veya tüzel kişiliklerin kimlik kartı niteliğinde olan ve bu kuruluşların irtibat bilgilerini, üretim konularını ve yıllık üretim kapasitelerini, teknolojilerini, makine parklarını, kullandıkları hammaddeleri, sermaye ve istihdam bilgileri ile benzeri konuları içeren kapasite raporlarını, kuruluşların bağlı oldukları Sanayi Odaları düzenlemektedir.

Yapılan araştırmalar sonucunda ülkemizde sermayesi %100 yabancı ya da yabancı sermaye ortaklı firma sayısı 1076 olarak saptanmıştır⁹. Bu firmaların yaklaşık %38'i %100 yabancı sermayelidir. Firmaların %5'inde iki ya da daha fazla ülke sermayedardır/ortaktır¹⁰. Firmaların %54'ü yüksek oranda (%81-100) yabancı sermayeli firmalardan oluşmaktadır.

Türkiye'de yatırım yapan ülkeler incelendiğinde, 1076 adet firmanın sermayedarı olan ülkelerin, Avrupa (%77.9), Uzakdoğu (%7.1), Amerika (%6.8), Ortadoğu (%5.7), Rusya (%1), Türki Cumhuriyetler (%0.8), Afrika (%0.5), Avustralya (%0.3) kökenli olduğu görülmektedir¹¹ (Şekil 3.1).

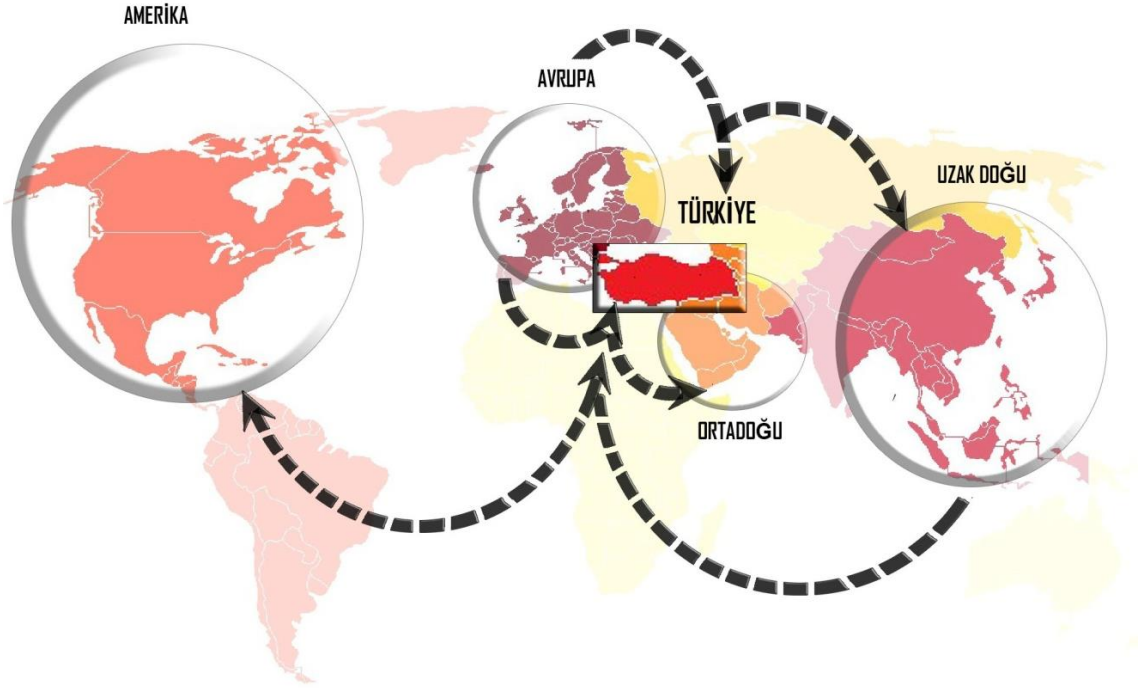


Şekil 3. 1 Türkiye'de Yatırım Yapan Ülkelerin Kıtalara Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

⁹ <http://sanayi.tobb.org.tr/> web sitesindeki verilerin bir kısmı firmaların web sitelerinde yer alan bilgiler doğrultusunda güncellenmiş ve/veya değiştirilmiştir.

¹⁰ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin Sanayi Veritabanı resmi internet sayfası olan <http://sanayi.tobb.org.tr/> adresinden Mayıs 2016 tarihinde yapılan araştırma sonuçları.

¹¹ YASED 2016 Faaliyet Raporu incelendiğinde, 2012-2016 yılları arasında ülkemizde uluslararası sermaye girişlerindeki kaynak ülke ve bölgelerin dağılımının %68 Avrupa, %24 Asya, %7 Amerika ve %1 Diğer olarak yapıldığı görülmektedir [80].



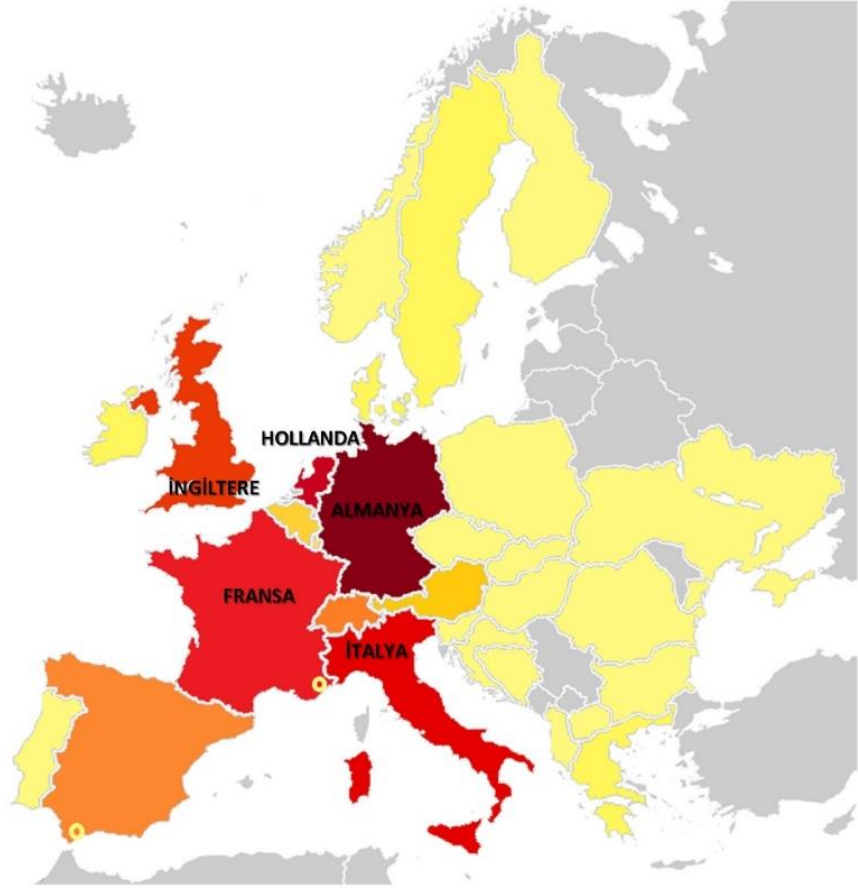
Şekil 3. 2 Türkiye’de Yatırım Yapan Ülkelerin Pazar İlişkileri (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Ülkemizde yatırım yapan ülkelerin ağırlıkları buldukları bölgeler bazında incelendiğinde,

- Ülkemizdeki yabancı sermayeli yatırımlarda %77.9 orana sahip Avrupa ülkelerinin Türkiye’de yatırım yapmasının başlıca nedeninin “Türkiye’nin Uzakdoğu ve Ortadoğu Pazarı için bir bölge merkezi konumunda olması” olduğu görülmektedir.
- Ortadoğu (%5.7) ve Uzakdoğu (%7.1) ülkeleri açısından bakıldığında Avrupa Pazarına bir geçiş alanı teşkil etmekle birlikte, ülkemizin Uzakdoğu ve Amerika arasındaki ilişkilerin daha rahat kuruluyor olması nedeni ile yatırım için Avrupa ülkeleri kadar tercih edilmediğini söylemek olanaklı olmaktadır (Şekil 3.2).

Avrupa kökenli (%77.9) ülkeler arasında ülkemizde en çok yatırım yapan ülke Almanya’dır (%25.5); onu Hollanda (%14.8), İtalya (%12), Fransa (%10), İngiltere (%7.2) ve İsviçre (%6.3) izlemektedir. Bu ülkelerin yabancı sermaye oranlarına bakıldığında, Almanya, Hollanda, İtalya, Fransa ve İsviçre kökenli firmaların yaklaşık %70’nin %50’den daha fazla hisseye sahip olduğu (karar verici ve teknoloji aktaran ortak),

İngiltere kökenli firmaların ise yaklaşık %50'sinin %50'den daha fazla hisseye sahip olduğu görülmektedir (Şekil 3.3).



Şekil 3. 3 Türkiye’de Yatırım Yapan Avrupa Kökenli Ülkelerin Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Uzakdoğu kökenli (%7.1) ülkelerden ülkemizde en çok üretim yapan ülke Güney Kore’dir (%37), onu Japonya (%29.6) , Çin, (%12.3) ve Singapur (%8.6) izlemektedir.

Ortadoğu kökenli (%5.7) ülkelerden ülkemizde en çok yatırım yapan ülke Suudi Arabistan’dır (%21.5), onu Birleşik Arap Emirlikleri (%13.8), Suriye (%12.3), Irak (%10.8), Ürdün (%7.7) ve İsrail (%7.7) izlemektedir.

Amerika kökenli (%6.8) ülkelerden ülkemizde en çok yatırım yapan ülke Amerika Birleşik Devletleri’dir (%83.3), onu Kanada (%9) ve Meksika (%2.6) izlemektedir.

Türki Cumhuriyetler (%0.8) içerisinde ülkemizde en çok yatırım yapan ülke Azerbaycan (%66.7) olup, onu Kazakistan (%11.1), Özbekistan (%11.1) ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (%11.1) izlemektedir.

Ülkemizde yatırım yapmış olan ülkeleri gelişmişlik dereceleri doğrultusunda değerlendirmek amacı ile **G7**, **G8** ve **G20**¹² ülke grupları içerisinde yer alan ülkeler ile karşılaştırma yapıldığında, 1076 adet firmanın sermayedarı olan ülkelerin yaklaşık olarak;

- %30'unun AB'ye üye ülkeler (G6 ülkeleri hariç)
- % 51'inin G6, G7, G8 Ülkeleri¹³,
- %3'ünün Güney Kore, %1'inin Suudi Arabistan kökenli olduğu; %0.1 ile %1 arasındaki dilimde ise Rusya, Çin, Kanada, Güney Afrika, Avustralya, Meksika, Brezilya ve Endonezya kökenli şirketlerin yer aldığı, G20 ülkelerinden Arjantin ve Hindistan'ın ise ülkemizde yatırım yapmadığı belirlenmiştir.

Ülkemizde yatırım yapmış olan ülkeleri, yer aldıkları bölgeler altında ve yatırım yapılan sektörler bazında incelediğimizde;

- Ülkemizde yatırım yapan firmalardan %77.9 dilimdeki Avrupa ülkelerinin sırasıyla Makine (%28.3), Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı Ürünler ve Orman Ürünleri (%25.2), Kimya (%21.2), Gıda (%11.6), Dokuma, Tekstil, Deri (%6) sektörlerinde yatırım yaptığı, %7.8'lik payın ise diğer sektörlerle ayrıldığı,
- Avrupa ülkeleri içerisinde ülkemizde en çok yatırım yapan Almanya, Hollanda, İtalya, Fransa, İngiltere ve İsviçre özelinde bakıldığında;
 - Almanya (%38.8), İtalya (%40.2) ve Fransa'nın (%31.5) ağırlıklı olarak Makine sektöründe,
 - İngiltere (%32.8) ve İsviçre'nin (%28.6) ağırlık olarak Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı Ürünler ve Orman Ürünleri,

¹² İlk dönemde altı ülkeden oluşan ve o dönemde **G6** diye adlandırılan Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, Birleşik Krallık (İngiltere), Fransa, İtalya ve Japonya'dan oluşan gruba, 1976 yılında Kanada'nın eklenmesi ile **G7**, bu gruba 1997 yılında Rusya'nın eklenmesi ile **G8** ülkeleri oluşmuştur. G20 ülkeleri ise Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, Arjantin, Avustralya, Brezilya, İngiltere, Çin, Endonezya, Fransa, Güney Afrika, Güney Kore, Hindistan, İtalya, Japonya, Kanada, Meksika, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye ve Avrupa Birliği'ne üye ülkelerden oluşmaktadır.

¹³ %20 Almanya,%9 İtalya, %8 Fransa,%6 Amerika Birleşik Devletleri, %6 İngiltere, %2 Japonya.

- Hollanda'nın (%22.7) ise ağırlıklı olarak Kimya sektöründe yatırım yaptığı görülmektedir.
- İngiltere'de ikinci ağırlıklı sektör Gıda (%21.9) ve Kimya (%21.9) iken, İsviçre'de Gıda (%21.4) ve Makine'dir (%21.4). Almanya'da ikinci ağırlıklı sektör Kimya (%20.3), Hollanda'da Makine (%22), İtalya ve Fransa'da Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı Ürünler ve Orman Ürünleri (%21.5 - %20.2) ile Kimya (%21.5 – %20.2), Almanya'da Kimya (%20.3), Hollanda'da ise Makine'dir (%22).

Yabancı sermaye tarafından Türkiye'de yatırım yapılan sektörlerin ağırlıklı olarak Makine, Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı Ürünler ve Orman Ürünleri ile Kimya olması pazar odaklı bir yer seçimi olmakla birlikte, sektörlerin doğası itibari ile kirlenici özellikleri nedeni ile gelişmiş ülkelerde değil de pazara yakın, ulaşım maliyetleri açısından jeopolitik öneme sahip ve ulaşılabilirliği yüksek bir konumda yer alan ülkemizde yer seçtiği görülmektedir.

3.2.2 Firma Yer Seçimi

Yabancı sermayeli firmaların yer seçimleri; tabii, beşeri ve ekonomik özellikler bakımından benzer özellik gösteren coğrafi bölgeler ile günümüzde uluslararası yatırım ve yabancı sermayeyi çekmek konusunda sunduğu olanaklar nedeni ile etkili olduğu düşünülen organize sanayi bölgeleri içinde yer seçen firmalar bağlamında ele alınmıştır.

a) Coğrafi Bölgelere Göre Yabancı Sermayeli Firmaların Yer Seçimi

Yabancı sermayeli firmaların yer seçtikleri kentler ve buldukları coğrafi bölgeler incelendiğinde aşağıda yer alan bulgulara ulaşılmıştır:

- **Marmara Bölgesi'**nde yer alan 11 şehrin hepsinde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %55.8 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; Avrupa kökenli firmaların %57.2'sinin, Ortadoğu kökenli firmaların %40'ünün, Uzakdoğu kökenli firmaların %64'ünün, Amerika kökenli firmaların ise %50'sinin Marmara Bölgesi'nde yatırım yaptığı izlenmektedir. Bu yer seçim kararı İstanbul'un ülkenin başat kenti olmasının ve süreç içerisinde İstanbul'dan desantralize edilen

sanayinin, bölge içerisinde yer seçecek şekilde planlanmış olmasının bir sonucu olduğu düşünülmektedir.

- **Karadeniz Bölgesi'**nde yer alan 18 şehrin 14¹⁴'ünde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %4.1 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; %76.5'inin Avrupa kökenli olduğu izlenmektedir. Yatırım yapılan kentlerin bölgenin doğusundaki kıyı kentleri ile batısındaki İstanbul'a yakın konumlu kentler olması, bu yer seçim kararında İstanbul'a yakınlık ve Karadeniz kıyı kentlerinin sahip olduğu su ve enerji kaynakları ile ulaşılabilirliğin belirleyici olduğunu göstermektedir.
- **İç Anadolu Bölgesi'**nde yer alan 13 şehrin, 12¹⁵'sinde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %10.5 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; %77.5'inin Avrupa kökenli olduğu izlenmektedir. Bu durumda yatırım yapılan şehirlerin ülkenin başkenti durumundaki Ankara'ya yakın konumlu olmasının, Cumhuriyet Dönemi'nde sanayi yatırımı yapılan kentlerin birçoğunun ve özellikle karayolu ile demiryolu ulaşım akslarının bu bölgede yer almasının etkili olduğu düşünülmektedir.
- **Ege Bölgesi'**nde yer alan 8 şehrin hepsinde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %20.6 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; %79.6'sının Avrupa kökenli olduğu izlenmektedir. Ortaya çıkan bu tabloda bölgenin deniz, karayolu ve demiryolu bağlantılarının güçlü olmasının, ülkenin başlıca uluslararası liman kentlerinden biri olan İzmir'in bölgede yer almasının; İzmir sanayiinin İstanbul'da olduğu gibi çevre kentleri etkilediği, ulaşım bağlantıları ile Marmara Bölgesi ile güçlü ilişkiler kurulmasının bölgeye yatırımların gelmesinde etkili olduğu düşünülmektedir.

¹⁴ Bartın, Sinop, Gümüşhane ve Bayburt illerinde yatırım yapılmamıştır.

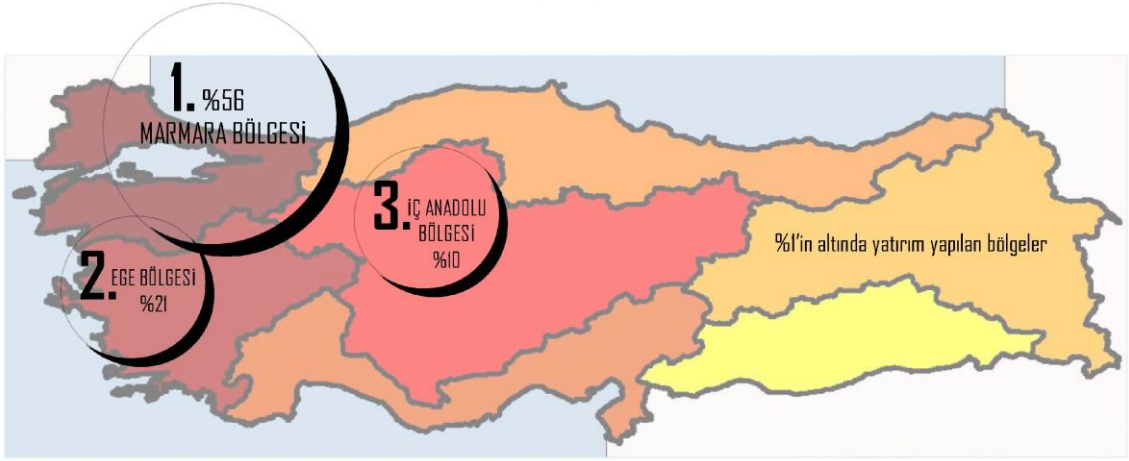
¹⁵ Kırşehir ve Niğde illerinde yatırım yapılmamıştır.

- **Akdeniz Bölgesi'**nde yer alan 8 şehrin hepsinde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %7.3 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; %58.3'ünün Avrupa kökenli olduğu izlenmektedir. Bu tabloda atırım yapılan kentlerin Akdeniz kıyısında yer alması sonucu sanayinin gerek üretim, gerekse ulaşım açısından ihtiyaç duyduğu su ve ulaşım akslarına yakın konumlu olma talebinin etkili olduğu düşünülmektedir.
- **Güneydoğu Anadolu Bölgesi'**nde yer alan 9 şehrin 4¹⁶'ünde yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %0.7 olduğu görülmektedir. Yatırım yapan firmaların Avrupa (%62.5) ve Ortadoğu (%37.5) olduğu izlenmektedir. Bu durumda bölgedeki iç dinamiklerin, coğrafi ve beşeri özelliklerin etkili olduğu düşünülmektedir.
- **Doğu Anadolu Bölgesi'**nde yer alan 14¹⁷ şehrin 6¹⁸'sında yabancı sermayeli firmaların yer seçtiği, bölgedeki yabancı sermayeli yatırımların toplam yatırımdaki payının %0.9 olduğu görülmektedir. Firmaların kökenleri incelendiğinde ise; tamamının Avrupa kökenli olduğu izlenmektedir. Bu durumda Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki gibi bölgedeki iç dinamiklerin, coğrafi ve beşeri özelliklerin etkili olduğu, düşünülmektedir (Şekil 3.4). Her iki bölgedeki iç dinamikler nedeni ile oluşan güvensiz ortam sonucunda bölgedeki yabancı sermayeli firma yatırım oranı oldukça düşüktür.

¹⁶ Adıyaman, Diyarbakır, Mardin, Siirt ve Şırnak illerinde yatırım yapılmamıştır.

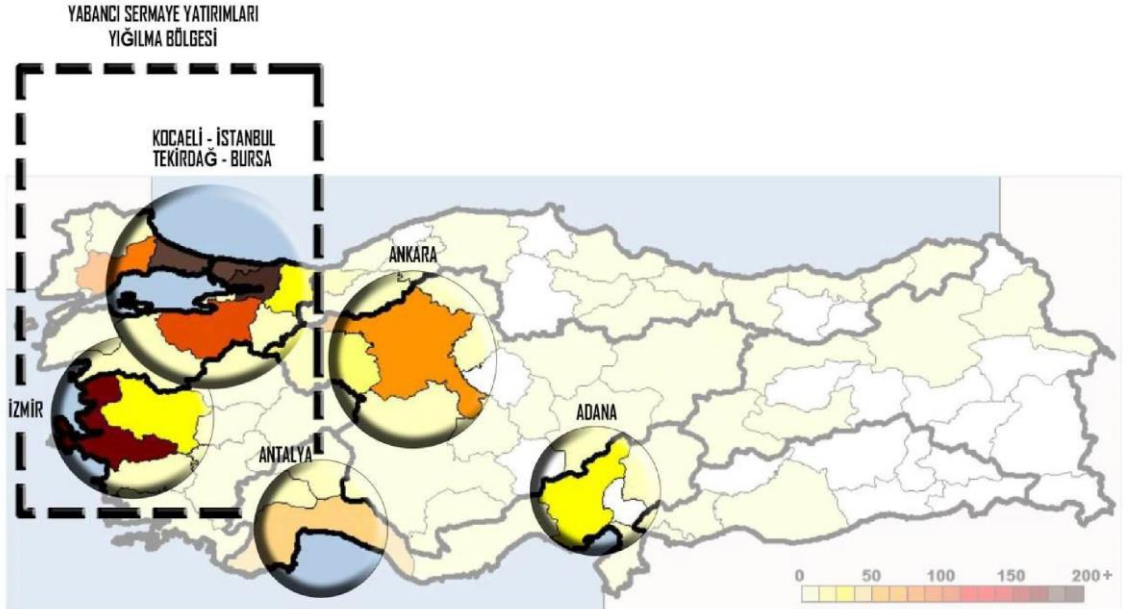
¹⁷ Malatya, Erzincan, Elazığ, Tunceli, Bingöl, Erzurum, Muş, Bitlis, Van, Hakkari, Ağrı, Iğdır, Kars, Ardahan.

¹⁸ Tunceli, Bingöl, Muş, Bitlis, Van, Hakkari ve Ardahan illerinde yatırım yapılmamıştır.



Şekil 3. 4 Türkiye’de Yatırım Yapan Ülkelerin Coğrafi Bölgelere Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Ülkemizde yatırım yapmış 1076 adet yabancı sermayeli firmanın bir kısmının birden fazla fabrika kurmak sureti ile yatırım yaptığı il bulunmaktadır. İllere göre yapılan yatırımlara bakıldığında 1076 adet yabancı sermayeli firma tarafından kurulmuş toplamda 1383 adet fabrika bulunduğu, bu fabrikaların %16.3’ünün **Kocaeli’**de, %15’inin **İstanbul’**da, %13.8’inin **İzmir’**de, %10.1’inin **Bursa’**da, %7.1’inin **Tekirdağ’**da, %5.6’sının **Ankara’**da yer seçtiği, bu iller arasından en fazla yabancı sermayeli fabrika yatırımı bulunan ilin 225 fabrika ile Kocaeli olduğu görülmektedir (Şekil 3.5).



Şekil 3. 5 Türkiye’de Yer Seçmiş Yabancı Sermayeli Tesislerin Coğrafi Bölgeler İçerisindeki Konum ve İller Bazında Ağırlıkları (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Buradan da anlaşılacağı üzere ana ulaşım aksları ile birbirine bağlanan sanayi yatırımlarının süreç içerisinde yoğun bir biçimde yer seçtiği kentler bu niteliklerini sürdürürken; yabancı sanayi yatırımlarının liman, demiryolu, denizyolu, havayolu olanaklarının olduğu, ülke ölçeğindeki bağlantılarının yatırım programları dahilinde büyük ulaşım projeleri ile güçlendirildiği, nüfus ve olanaklar açısından yüksek değerlere sahip kentlerin yer seçimine konu olduğu görülmektedir.

Yabancı sermaye yatırımları coğrafi bölgeler olarak değerlendirildiğinde ise; coğrafi nitelikleri nedeni ile zorlayıcı bir doğal yapıya sahip bölgelerin yabancı sermayeli yatırıma konu olmadığı, İstanbul, Ankara, İzmir gibi başat kentlerin yer aldığı coğrafi bölgelerin diğerlerine göre daha fazla yabancı sermayeli yatırım çektiği tespit edilmiştir. Ayrıca deniz ulaşımı yapılabilen kentlerin bulunduğu bölgelerin, uluslararası ticarete eklenilebilme olanağı nedeni ile yatırım için tercih edildiği; sonuç olarak bölgenin altyapı olanaklarının, nüfus yoğunluğunun ve gelişmişlik düzeyinin yatırıma konu olmasında önemli göstegeler olduğu anlaşılmaktadır.

b) Organize Sanayi Bölgelerine Göre Yabancı Sermayeli Firmaların Yer Seçimi

Ülkemizde organize sanayi bölgelerinin sayısı 2016 yılı itibari ile 296'dır. En fazla OSB sayısı ile Bursa 1. sırada (18 adet), Kocaeli 2. Sırada (14 adet¹⁹), İzmir ve Tekirdağ ise 3. sırada (13 adet) yer almaktadır [81].

1961 yılından günümüze dek kurulan organize sanayi bölgeleri incelendiğinde;

- Bölgelerarası eşitsizliğin giderilmesinin hedeflendiği planlı kalkınma dönemine geçilen 1960'lı yıllarla 1980 yılı arasında 23 tane organize sanayi bölgesi kurulmuştur. OSB'lerin herhangi bir öncelik gözetmeksizin tüm coğrafi bölgelerde²⁰ yer seçtiği görülmektedir. 1930'lu yıllarda benimsenen topyekün kalkınma ilkesi çerçevesinde kurulduğu yerin hammaddesini kullanan ve

¹⁹ Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 12.04.2018 tarih ve 216 sayılı kararından anlaşıldığı üzere, 10.08.2016 tarih ve 319 sicil no ile Köşeler İslah Organize Sanayi Bölgesi (Dilovası İlçesi sınırları dahilinde yer alan S.S. Mermereciler Sanayi Sitesi yerine) ilan edilmiş ancak Kocaeli 1. İdare Mahkemesi'nin E.2017/100 esas sayılı ile kuruluş, E.2017/101 esas sayılı ile yer seçimi işlemlerinin iptali ve yürütmenin durdurulması istemiyle açılan davada işlemin iptali yönünde karar verilmesi nedeni ile Kocaeli Dilovası (Köşeler) İslah OSB projesinin ıslah tüzel kişiliğinin terkin edilmiş ve yer seçimi işlemleri iptal edilmiştir.

²⁰ Adana, Ankara, Antalya, Aydın, Balıkesir, Bilecik, Bursa, Çorum, Erzurum, Eskişehir, Gaziantep, Hatay, İzmir, Kars, Kayseri, Konya, Kütahya, Malatya, Manisa, Mardin, Sivas, Tekirdağ, Tokat.

demiryolları üzerinde konumlu illerde yer seçmek sureti ile sanayileşme anlayışına benzer olarak, sanayici açısından avantaj sağlayan organize sanayi bölgeleri de ülke ekonomisinin bölgeler arasında eşit dağıtılmasının sağlanması amacıyla ülke geneline yayılmıştır.

- 1981-2000 yılları arasında 127 tane organize sanayi bölgesi²¹ kurulmuştur. Bu dönemdeki OSB'lerin konumları incelendiğinde 1960-1980 yılları arasında kurulan organize sanayi bölgelerinden farklı konumda, OSB yatırımı yapılmayan illerde yatırım yapıldığı görülmektedir. Bu durum kalkınma politikası olarak bölgelerarası dengeli kalkınma gayesinin sürdürüldüğünü göstermektedir.
- 1990-2000 yılları arasında kurulan organize sanayi bölgeleri incelendiğinde ise, bölgesel yığılmaların ve başat illerin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu durumun başlıca nedeni 1980'li yıllarla girilen küreselleşme süreçlerinin bir sonucu olarak, kalkınma ve sanayileşme konularında benimsenen yeni politikaların etkileridir. 2000'li yıllarla birlikte çıkarılan yasa ve uygulama yönetmeliği ile birlikte yasal statü kazanan organize sanayi bölgelerinin sayısı da artmış ve toplam 138 organize sanayi bölgesi²² kurulmuştur. 1980'li yıllarda konum, ulaşım ve yatırım olanakları, nüfus ve pazar açısından ön plana çıkan İzmir, İstanbul, Ankara, Konya, Bursa, Kocaeli'de organize sanayi bölgelerinin sayısında diğer illere göre artış olduğu 2016 yılı verileri doğrultusunda izlenmektedir [81].

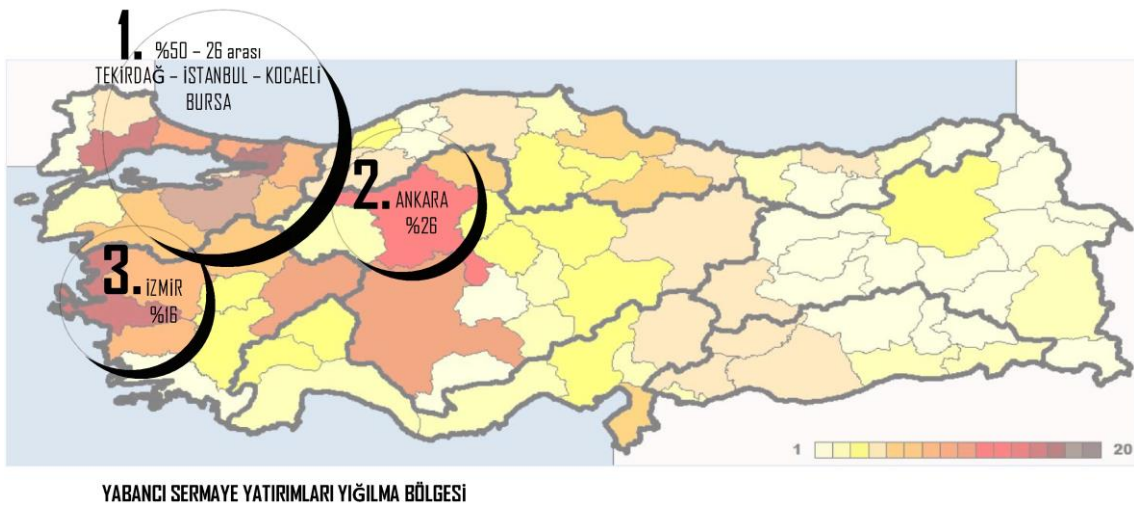
1960 – 2016 yılları arasında kurulan organize sanayi bölgeleri ağırlıklarına göre incelendiğinde, Bursa'nın 18 OSB ile en çok yatırım yapılan il olduğu, sıralamayı Kocaeli

²¹ Adana, Adıyaman, Afyonkarahisar, Aksaray, Amasya, Ankara, Ardahan, Aydın, Balıkesir, Bartın, Batman, Bayburt, Bilecik, Bolu, Burdur, Bursa, Çanakkale, Çankırı, Denizli, Diyarbakır, Düzce, Edirne, Elazığ, Erzurum, Eskişehir, Giresun, Gümüşhane, Hatay, Iğdır, Isparta, İstanbul, İzmir, Kahramanmaraş, Karabük, Karaman, Kastamonu, Kayseri, Kırıkkale, Kırklareli, Kırşehir, Kilis, Kocaeli, Konya, Kütahya, Malatya, Manisa, Mersin, Muğla, Muş, Niğde, Ordu, Osmaniye, Rize, Sakarya, Samsun, Siirt, Sinop, Sivas, Tekirdağ, Tokat, Trabzon, Tunceli, Uşak, Van, Yozgat, Zonguldak.

²² Afyonkarahisar, Adıyaman, Ağrı, Amasya, Ankara, Antalya, Aydın, Balıkesir, Bitlis, Bolu, Burdur, Bursa, Çankırı, Çorum, Düzce, Erzurum, Gaziantep, Giresun, Hakkari, Hatay, Isparta, İstanbul, İzmir, Kahramanmaraş, Kastamonu, Kırıkkale, Kırklareli, Kırşehir, Kocaeli, Konya, Kütahya, Malatya, Manisa, Mardin, Mersin, Nevşehir, Ordu, Rize, Sakarya, Samsun, Sivas, Şanlıurfa, Şırnak, Tekirdağ, Tokat, Trabzon, Uşak, Van, Yalova, Yozgat, Zonguldak.

(14), İzmir ile Tekirdağ (13) ve Ankara'nın (11) izlediği görülmektedir. İstanbul'da ise 50 yıllık süre içerisinde kurulan OSB sayısı 8'dir [81].

OSB yatırımları Ankara, İzmir, İstanbul odağında İstanbul, Batı ve Doğu Marmara, Ege ve Batı Anadolu bölgelerinde yoğunlaşmıştır (Şekil 3.6). Şemada görüldüğü üzere OSB sayısı fazla olan illerin yakın çevresindeki illerde de OSB sayısının yüksek olduğu izlenmektedir. Bu durum başat kentlerdeki hizmetler sektöründen faydalanıldığıнын, liman ve ulaşım odaklarına yakın olma ihtiyacının yatırımları yönlendirdiğinin bir göstergesidir.



Şekil 3. 6 1960-2016 Arasında Kurulan OSB'lerin Nuts Bölgelerine Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Ülkemiz genelinde 81 ilde toplam 296 tane organize sanayi bölgesi yatırımı yapılmış olmakla birlikte, 81 ilin 19'unda yabancı sermayeli fabrika bulunmadığı, yabancı sermayeli fabrika bulunan ve organize sanayi bölgesi kurulu illerden %70.3'ünde ise kurulu yabancı sermayeli fabrikaların organize sanayi bölgesi içerisinde değil, kent içinde başka bir alanda kurulu bulunduğu görülmektedir. Ülke genelindeki yabancı sermayeli firmalara ait 1383 adet fabrikanın yalnızca %29.7'sinin organize sanayi bölgelerinde yer seçtiği, en çok OSB yatırımı yapılan illerdeki oranlara bakıldığında ise bu oranın Kocaeli'de %50.2, Bursa'da %49.3, Tekirdağ'da %38.8, İstanbul'da %26, Ankara'da %25.6, Balıkesir'de %25, İzmir'de %16.2 olduğu belirlenmiştir.

Bu doğrultuda hemen hemen **her ilde en az 1 adet organize sanayi bölgesinin kurulu olmasının, yabancı sermayeyi çekmek için yeterli olmadığı**, bölgesel farklılıkların

azalmasında önemli bir faktör olan ve birçok imtiyaz sağlayan **organize sanayi bölgelerinin yabancı sermayeyi çekmek açısından coğrafi, beşeri, demografik ve ekonomik özelliklerin daha baskın olması nedeni ile fark yaratamadığı** görülmektedir.

Öte yandan yabancı sermayeli firmaların birçoğunun organize sanayi bölgeleri dışında yer seçmiş olması 1960'lı yıllardan itibaren temeli atılan büyük ölçekli üretim tesislerinin el değiştirmek sureti ile yabancı sermayenin eline geçtiğinin ya da ortaklık olarak kurulmuş olan fabrikaların daha sonra tamamı ile yabancı sermayeye geçtiğinin bir göstergesidir. Bu durum kuruluş ve ortaklık yılları verileri başlığı altında daha detaylı açıklanmaktadır.

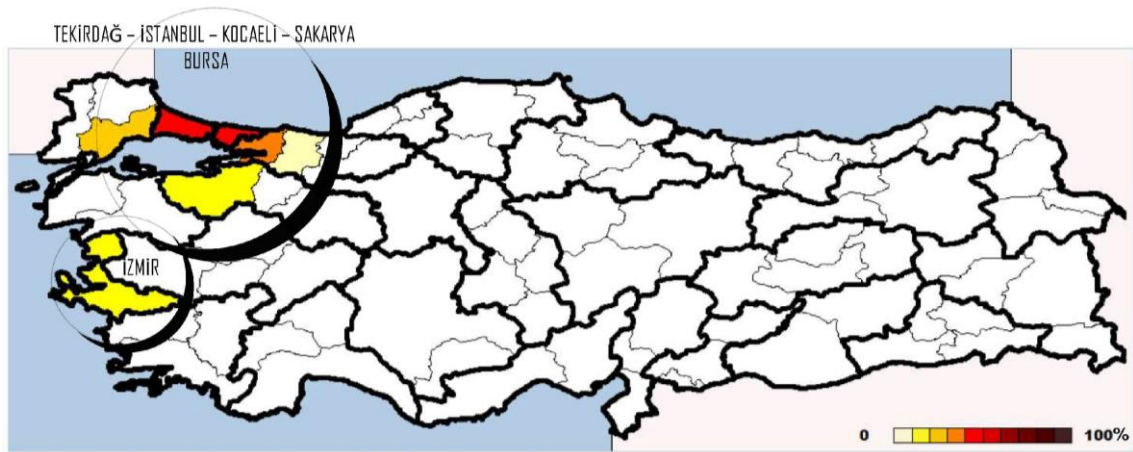
3.2.3 Firma Merkez Ofisleri Yer Seçimi

Ülkemizdeki yabancı sermayeli firmaların fabrikalarını kurdukları kentler ile merkezlerinin bulunduğu kentler firmaların resmi internet sitelerinden yararlanılarak araştırılmıştır. Yapılan araştırma sonucunda yabancı sermayeli firmaların ana yönetim ofislerinin sermayedar ülke sınırları içerisinde bulunduğu tespit edilmekle birlikte, Türkiye'de de bir merkez ofis ya da bölge ofisi açtıkları tespit edilmiştir. Firmalar ana yönetim ofislerini Türkiye'ye taşımadan ülkemizde bölge ofisi kurmakla yetinerek ya da sadece üretim tesisi yatırımı yaparak işlerini yürütmektedir. Bu durumun başlıca nedeni ihracat yapmak için Avrupa ile Ortadoğu ve Uzakdoğu arasında bir köprü konumunda olan Türkiye'nin sahip olduğu bu jeopolitik önemdir. Araştırma sonucunda Türkiye'nin ağırlıklı olarak Avrupa kökenli yabancı sermayeli firmalar tarafından, Asya ve hatta Afrika pazarlarına yönelik bölge ofisi olarak kullanıldığı; üretimin yanı sıra Türkiye'de iletişim, satış ve pazarlama işlerini düzenlemek amacı ile firmalar tarafından merkez ofis/bölge ofisi açıldığı belirlenmiştir. Özetle Türkiye Avrupa kökenli firmalar tarafından Orta ve Güney Avrupa Bölgesi ile Asya bağlantılarının kurulması amacı ile yatırım için tercih edilmektedir ve bölgesel bir merkez niteliği taşımaktadır.

Yapılan araştırma göstermektedir ki ülke genelinde yer seçmiş **firmaların yaklaşık %35.8'inin merkez ofisi ağırlıklı olarak İstanbul'da yer almaktadır**. Merkez ofis yer seçiminde Ankara %4.9, İzmir %8.8 paya sahip iken, Kocaeli'nin payı %9.9'dur. Firmaların %5'inin ise merkez ofisinin yurt dışında yer aldığı tespit edilmiştir. **Merkez ofisi yurt dışında bulunan firma sayısının az olmasının nedeni, birçok firmanın**

internet sayfasında Türkiye’de kurdukları ve bölge merkezi konumunda tanımladıkları ofislerini merkez ofis olarak göstermeleridir.

Merkez ofisi İstanbul’da bulunan 345 adet yabancı sermayeli firma ve bu firmalara ait 508 adet fabrika bulunduğu belirlenmiştir. Merkez ofisi İstanbul’da bulunan 508 adet fabrikanın %33’ünün İstanbul’da, %14’ünün Kocaeli’de, %8’inin Tekirdağ’da, %7’sinin İzmir’de, %7’sinin Bursa’da, %2’sinin Sakarya’da yer aldığı, %29’luk kısmın ise ülke içerisinde farklı illerde yer seçtiği saptanmıştır. Bu doğrultuda **İstanbul’un yakın çevresinde yer alan Kocaeli, Tekirdağ ve Bursa’da yer alan firmaların bir kısmının merkez ofisini fabrikasının bulunduğu ilde değil İstanbul’da açmayı tercih ettiği söylenebilir** (Şekil 3.7).



Şekil 3. 7 İstanbul Merkezli Firmaların Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

3.2.4 Kuruluş ve Ortaklık Yılları Dağılımı

TOBB veritabanında yer alan 1076 adet yabancı sermayeli firmanın²³;

- %0.7’si 1865 – 1918 yılları arasında, Osmanlı Devleti döneminde kurulmuştur. Bu firmaların %40’ı kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olup, %60’ı 1990’lı yıllardan sonra yabancı sermayeli ortaklığa konu olmuştur.

²³ 1076 firmanın %31.5’inin kuruluş yılı bilgisine, %28’inin ise ortaklık yılı bilgisine ulaşamamıştır.

- %2'si 1923 – 1950 yılları arasında kurulmuştur. Bu firmaların %13'ü kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olup, %87'si 1990'lı yıllardan sonra yabancı sermayeli ortaklığa konu olmuştur.
- %15.3'ü 1951 – 1980 yılları arasında kurulmuştur. Bu firmaların %35'i kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olup, %65'i 1990'lı yıllardan sonra yabancı sermayeli ortaklığa konu olmuştur.
- %37'si 1981 – 2000 yılları arasında kurulmuştur. Bu firmaların %69'unun kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olup, %30'u 1990'lı yıllardan sonra yabancı sermayeli ortaklığa konu olmuştur. %1'inin ortaklık yılı belirlenememiştir.
- 2000 yılında organize sanayi bölgeleri ile düzenlemelerin yapılması sonrasında ise yabancı sermayeli sanayi tesislerinde artış olduğu gözlemlenmektedir. **Firmalardan %45'i 2001 – 2016 yılları arasında kurulmuştur. Bu firmaların %94'ü kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olup, %6'sı 2000'li yıllardan sonra yabancı sermayeli ortaklığa konu olmuştur.**

1990'lı yıllarda ortaklık düzeni ile yürütülen ilişkilerin 1990'lı yılların ortasından sonra şirketlerin tamamını satın almak sureti ile devam ettirildiği tespit edilmiştir. Bu durumda dünya sanayi coğrafyası içerisinde Türkiye'nin sahip olduğu konumun, jeopolitik öneminin, ülke sanayileşme politikaları ile bu doğrultuda çıkarılan kanun ve yönetmeliklerin payı olduğu düşünülmektedir. Birçok firmanın 1970 ve 1980'li yıllarda distribütörlükler kurmuş olduğu, ancak 1990'lı ve 2000'li yıllarda Türk firmalarla ortaklık yaparak ya da hisselerinin tamamını satın almak sureti ile Türkiye'de üretime başladığı belirlenmiştir. 1980, 1990 ve 2000'li yıllarda kurulan ortaklıkların yanı sıra bazı firmalar yabancı sermayelerin başka firmalara devri ya da satışı ile 2000 ve 2010'lu yıllarda bir daha el değiştirmiştir.

1950'li yıllarla birlikte yabancı sermayeyi teşvik etmeye yönelik yasal düzenlemelerin yürürlüğe girmesi ile o döneme kadar benimsenen ithal ikameci sanayileşme politikalarından vazgeçilmesi doğrultusunda, yabancı sermaye ülkemizde yer seçmeye başlamıştır. 1970'li yıllar fordist üretimin krize girdiği ve yeni bir üretim biçiminin, esnek üretim olan postfordizmin benimsendiği yıllar olarak karşımıza çıkmakla birlikte, dünyadaki üretim coğrafyası da dönemin beraberinde getirdiği teknolojik gelişmelerle

birlikte değişmeye başlamıştır. Ülkemizdeki yabancı sermaye yatırımların %27'si 1981 – 2000 yılları arasında kurulmuş olması bu durumun bir göstergesi olarak ele alınabilir. Bu dönemde kurulan firmaların %70'inin kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olması esnek üretimi sağlayan teknolojik gelişmeler sonucunda pazara yakınlık, ucuz iş gücü, ucuz arsa gibi etmenler doğrutusunda şekillenen dünya sanayi coğrafyasına yabancı sermayeli yatırım çekmek sureti ile ülkemizin eklenlenme çabasının etkili olduğunun bir göstergesidir. 1990 ve 2000'li yıllar ise ülkemiz açısından yabancı sermayeyi çekmek için organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, serbest bölgeler gibi kendi içinde özerk ve yoğun yatırım teşvikleri sunan bölgelerin oluşumu için yasal düzenlemelerin yürürlüğe girdiği yıllar olmuştur. Bu durumun sonucunda ülkemizde yer alan yabancı sermayeli firmaların %30'u 2001 – 2016 yılları arasında kurulmuştur. Firmaların %97'sinin kuruluşundan itibaren yabancı sermayeli olması ise birçok firmanın sermayedar ülkesini yönetim merkezi, ülkemizi ise üretim merkezi olarak belirlediğinin göstergesidir.

3.2.5 Firmaların Faaliyet Gösterdiği Sektörler

Avrupa Topluluğu'nda ekonomik faaliyetlerin istatistiki sınıflaması olan NACE kodlamasında, firmalara faaliyet konularına göre, iş yerlerine, işletmelere 6 haneli bir kod verilmektedir. TOBB'un resmi internet sayfasında yer alan istatistiklerde NACE faaliyet kodları altında firmalar faaliyet türlerine göre kategorize edilmiştir. Ancak çalışmada daha yalın bir ifade olması adına bahse konu faaliyetler ana faaliyet kolları altında bir arada ele alınarak bir sınıflandırmaya gidilmiştir. TOBB verilerinden yola çıkarak gerçekleştirilen çalışmada yabancı sermayeli firmalar;

- **Madencilik ve Taşocaklığı (B),**
- **İmalat Sanayi (C);** Gıda, Dokuma, Tekstil, Deri, Orman Ürünleri, Kimya, Taşa-Toprağa Dayalı, Maden-Metalurji, Makine,
- **Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtımı (D),**
- **Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri (E):** Atığın toplanması, islahı ve bertarafı faaliyetleri; maddelerin geri kazanımı,

- **Toptan ve Perakende Ticaret (G):** Motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin toptan ve perakende ticareti ile onarımı, Toptan ticaret (Motorlu kara taşıtları ve motosikletler hariç),
- **Ulaştırma ve Depolama (H):** Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler ile yiyecek ve içecek hizmeti faaliyetleri,
- **Bilgi ve İletişim (J):** Bilgisayar programlama, danışmanlık ve ilgili faaliyetler,
- **İdari ve Destek Hizmet Faaliyetleri (N):** Büro yönetimi, büro destek ve iş destek faaliyetleri,

olmak üzere 8 ana başlık altında ele alınmıştır (Çizelge 3.1).

Çizelge 3. 1 Sektörler/Alt Sektörlere Göre Yatırım Dağılımları (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

SEKTÖRLER	%	%	ALT SEKTÖRLER
Bilgi ve iletişim	0,5		
Elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtımı	1,6		
İdari ve destek hizmet faaliyetleri	2,2		
İmalat	89,4	8,2	Dokuma, tekstil, deri
		14,3	Gıda
		5,2	Orman ürünleri
		23,5	Kimya
		4,6	Taşa-toprağa dayalı
		14	Maden-metalurji
		29,5	Makine
		0,7	Diğer ²⁴
Madencilik ve taş ocaklığı	2,9		
Su temini; kanalizasyon, atık yönetimi ve iyileştirme faaliyetleri	0,7		
Toptan ve perakende ticaret	1,3		
Ulaştırma ve depolama	0,4		
Klasifiye edilememiş	1		
TOPLAM	100		

²⁴ TOBB'un internet sayfasındaki veriler çalışma süresi içerisinde değiştiği için bazı firmalara ilişkin alt sektör verilerine ulaşılamamıştır.

Firmaların sektörel dağılımı ile ilgili değerlendirmelerin sonucunda aşağıda yer alan bulgulara ulaşılmıştır:

1. 1076 firmanın %77'si tek bir sektörde faaliyet göstermekte olup, %23'ü birden fazla sektörde faaliyet göstermektedir. Firmaların %19'u iki sektörde, %3'ü 3 sektörde faaliyet göstermekte olup, 4 sektörde faaliyet gösteren firmaların oranı %1 ve altındadır.
2. 1076 firmanın sektörler bazında dağılımı incelendiğinde, firmaların %89.4'ünün imalat sanayide faaliyet gösterdiği görülmektedir.
3. İmalat sanayinde faaliyet gösteren firmaların %29.5'inin Makine, %23.5'inin ise Kimya sanayinde faaliyet gösterdiği, bu sektörleri sırası ile Gıda, Maden-Metalurji ve Dokuma, Tekstil, Deri sektörlerinin izlediği görülmektedir.

1076 firmanın illere göre dağılımı incelendiğinde, **ülkemizde en çok OSB yatırımı yapılan İstanbul, Kocaeli, Tekirdağ, Bursa, İzmir ve Ankara'da kimya, makine ile makine sanayine ara mal üreten maden, metalürji, taşatoprağa dayalı ürünler ile orman ürünleri sektöründe yatırımların yoğunlaştığı** görülmektedir. Bu sektörlerin dışında yatırım yapılan bölge/sektör ilişkisi incelendiğinde özellikle Akdeniz, Ege ve Karadeniz Bölgeleri'nde hammadde temininin de yer seçiminde etkili olduğu izlenmektedir. Dünyada sanayi üretiminin kirlilik yoğunluğuna dair yapılan çalışmalarda her iki sektör de su, hava ve ağır metaller için yapılan ayrı ayrı sıralamalar ve bütün kirleticiler göz önüne alınarak yapılan sıralamalarda en yoğun iki kirletici sektör olarak tanımlanmıştır. **Bu durum ülkemizde yatırım yapan ülkelerin kirletici yoğun sanayilerini ülkemizde kurduklarını göstermektedir.**

3.3 Kocaeli Ölçeğinde Yabancı Sermaye Yatırımlarının Dağılımı

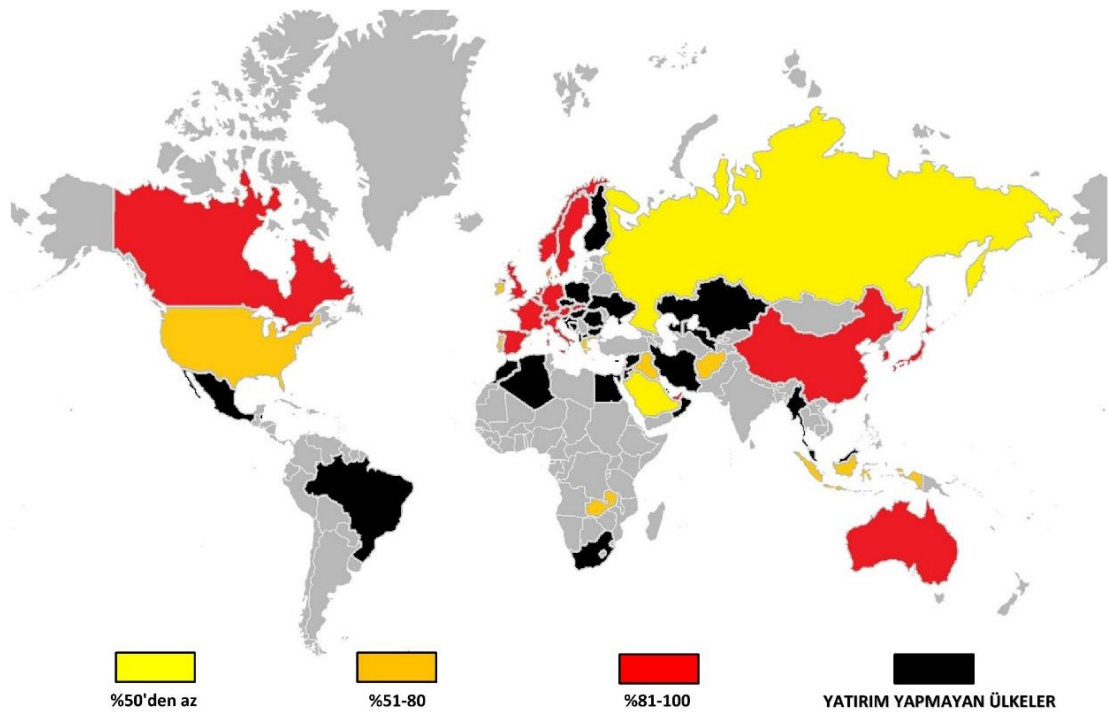
Ülkemizdeki yabancı sermaye yatırımlarının niteliğine ulusal sınırlar itibari ile Türkiye ve ülkenin küresel kenti İstanbul ölçeğinin yanı sıra ülkenin **"Sanayi Başkenti"** olarak değerlendirilen Kocaeli ölçeğinde de bakılmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda Türkiye/Kocaeli verileri arasındaki ilişki, İstanbul'a yakın konumlu olması nedeni ile Kocaeli'nin nasıl etkilendiğine yönelik çıkarımlarda bulunulması hedeflenmiştir.

3.3.1 Yatırımcı Ülke, Sermaye Oranı ve Alt Sektör

TOBB Sanayi Veritabanı verileri doğrultusunda Kocaeli’de yatırım yapan ülkeler incelendiğinde, 210 adet firmanın sermayedarı olan ülkelerin; Avrupa (%77.2), Uzakdoğu (%11.8), Amerika (%6.1), Ortadoğu (%3.1), Rusya (%0.9), Avustralya (%0.4) ve Afrika (%0.4) kökenli olduğu; Türki Cumhuriyetler kökenli firmaların Kocaeli’de yer seçmediği görülmektedir.

Türkiye genelinde olduğu gibi Kocaeli’de de ağırlık olarak G6 ve G20 ülke grupları içerisinde yer alan ülkelerin yatırım yaptığı izlenmektedir. Yatırım yapan ülkeler bazında incelendiğinde ise; Almanya (%21.1, G6), Hollanda (%9.2, G20), Fransa (%7.9, G6), Güney Kore (%7.9, G20), İtalya (%7, G6), Avusturya (%5.7, G20), İngiltere (%5.7, G6), Amerika Birleşik Devletleri (%5.7, G6) kökenli firmalar olduğu izlenmektedir.

Kocaeli’de yatırım yapan firmaların %58.8’inin yabancı sermaye oranı %81 ile %100 arasında, %32’sinin %50’den az ve %9.2’sinin %51-80 arasındadır (Şekil 3.8).

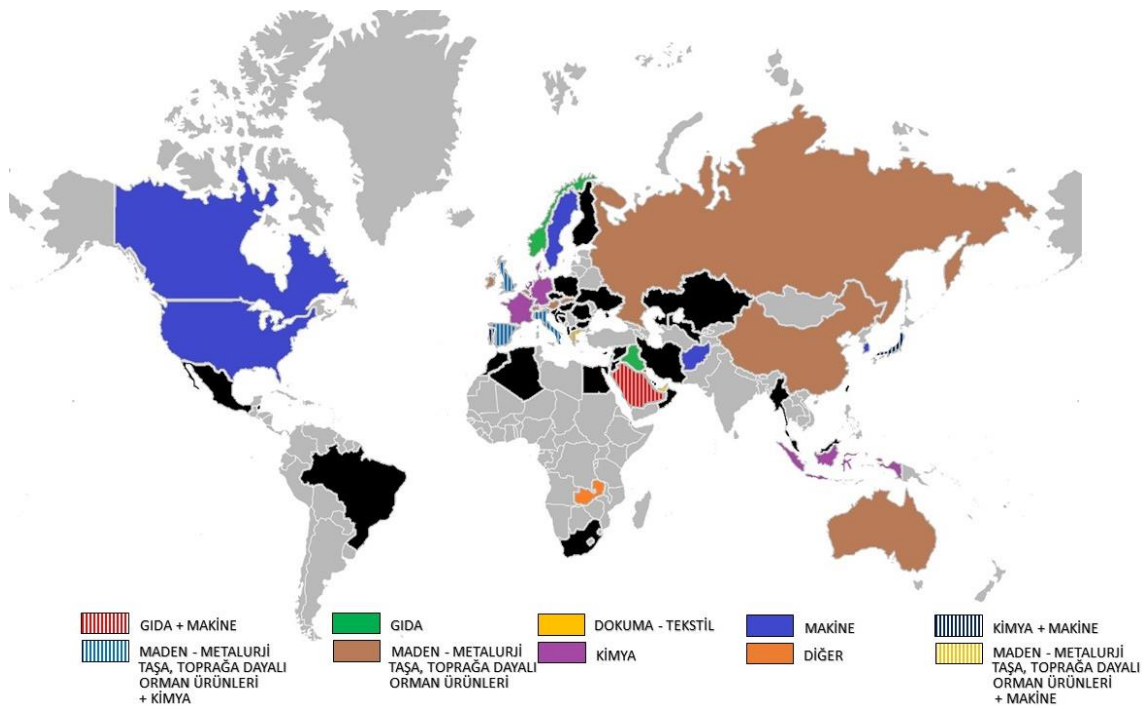


Şekil 3. 8 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Yatırım Oranlarına Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Kocaeli’de yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların faaliyet gösterdikleri sektörler incelendiğinde; Kimya (%32), Makine (%26.3), Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı, Orman Ürünleri (%26.3), Gıda (%5.7), Dokuma, Tekstil ve Deri (%1.3) sektörlerinde,

%8.3'ünün ise diğer olarak kategorize edilen sektörlerde faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Yatırım yapan ülkeler sektörler bazında incelendiğinde ise Almanya (%37.5), Hollanda (%52.4) ve Fransa'nın (%50) Kimya sektörüne yatırım yaptığı; Güney Kore'nin (%50,) Makine; İtalya (%25) ve Avusturya'nın (%46.2) Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı, Orman Ürünleri ve İngiltere'nin (%30.8) Kimya ile Maden, Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı, Orman Ürünleri; Amerika Birleşik Devletleri'nin (%46.2) Makine sektörlerinde ağırlıklı olarak faaliyet gösterdikleri görülmektedir (Şekil 3.9).



Şekil 3. 9 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Sektöre Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Bu doğrultuda;

- Türkiye verilerine paralel olarak Kocaeli’de yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların faaliyet gösterdikleri sektörlerde ağırlığın Kimya, Makine, Maden ile Metalurji, Taşa Toprağa Dayalı, Orman Ürünlerinde olduğu,
- Türkiye’de en çok sanayi yatırıma konu olan Marmara Bölgesi içerisinde Kocaeli yabancı sermaye yatırımları ile ön plana çıkmakla birlikte, bu durumun başlıca nedeninin İstanbul’a yakınlık olduğu,

- Türkiye'nin merkez ülkeler olan Avrupa ülkelerine yakınlığının yanı sıra, uluslararası pazara yakınlığı nedeni ile yatırımlara konu olmasının benzeri bir durum olarak Türkiye'deki merkez kent olan İstanbul'a yakınlığı nedeni ile Kocaeli'nin yatırımlara konu olduğu görülmektedir.

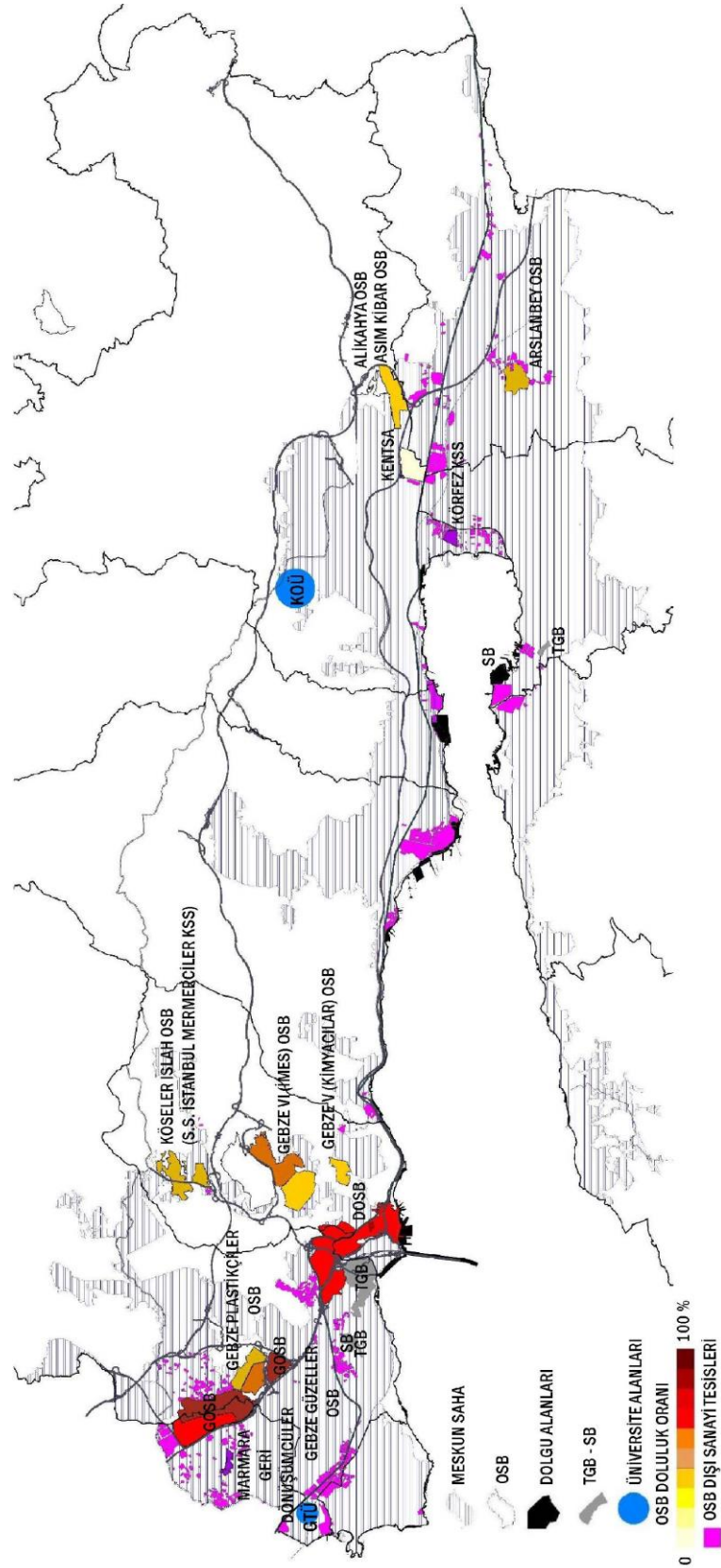
3.3.2 Firma Yer Seçimi

Kocaeli'de yer seçmiş yabancı sermayeli firmaların yer seçimi ilçeler²⁵ bazında incelendiğinde aşağıda yer alan bulgulara ulaşılmıştır:

- Gebze İlçesi ilk sırada yer almaktadır (%37.3). Onu sırasıyla; Dilovası (%20.9), Çayırova (%15.6), Kartepe (%10.2), İzmit (%6.1), Başiskele (%5.3), Gölcük (%2.5), Körfez (%1.2) ve Derince (%0.8) izlemektedir. Kandıra, Darıca ve Karamürsel'de yabancı sermayeli firma bulunmadığı belirlenmiştir.
- Gebze'nin Dilovası ve Çayırova ile mekânsal ilişkileri, D-100 Karayolu'nun bu ilçeler arasındaki bağlantıyı sağlaması, bölgenin İstanbul'a yakınlığı nedenleri ile 1960 sonrasında yabancı sermaye yatırımlarının %73.8'inin bu bölgede yer seçtiği görülmektedir (Şekil 3.10).
- İzmit ve Kartepe'nin 4. ve 5. sırada yer almasının nedeni 1930'lu yıllardan sonra planlı sanayileşme döneminde yapılan yatırımların bu bölgede yer alması, bu bölgede yer seçmiş organize sanayi bölgeleri ile 1970'li yıllardan sonra D-100 karayolu boyunca yer seçmeye başlamış büyük sanayi kuruluşlarının varlığıdır.
- Özellikle deprem sonrasında büyük ölçekli sanayi tesisleri, serbest bölgeler ile teknoloji geliştirme bölgeleri yatırımlarının yapıldığı Başiskele ve Gölcük 6. ve 7. sırada yer almaktadır (Şekil 3.10).

²⁵ Kocaeli ili 2008 yılında yürürlüğe giren "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki 5747 Sayılı Kanun"a kadar 1 büyükşehir, 6 ilçe belediyesi, 38 belde belediyesi ve 242 köyden oluşmakta iken, ilin idari sınırları, bahsi geçen kanuna göre nüfus ve alansal olarak alt kademe belediyeleri/belde belediyelerinin birleştirilmesi, bazı ilçelerin bölünmesi, yenilerinin oluşturulması ile birlikte Başiskele, Çayırova, Darıca, Derince, Dilovası, Gebze, Gölcük, İzmit, Kandıra, Karamürsel, Kartepe, Körfez olmak üzere 12 ilçe ve alt kademe belediyeden oluşacak şekilde düzenlenmiştir [82].

- Köklü sanayi tesislerinin bulunduğu Körfez ve Derince İlçeleri ise 8. ve 9. sırada yer almaktadır. Körfez İlçesi 1950'li yıllarda petrokimya yatırımlarının yapıldığı bir ilçe olmasına karşın, bu tesislerin yabancı sermayenin elinde olmaması nedeni ile sıralamada geri planda yer almakta olup; Derince İlçesi ise günümüzde sanayi tesislerinden çok liman varlığı nedeni ile taşımacılık ve depolama amaçlı yatırımlara konu bir ilçe durumuna gelmiştir (Şekil 3.10).



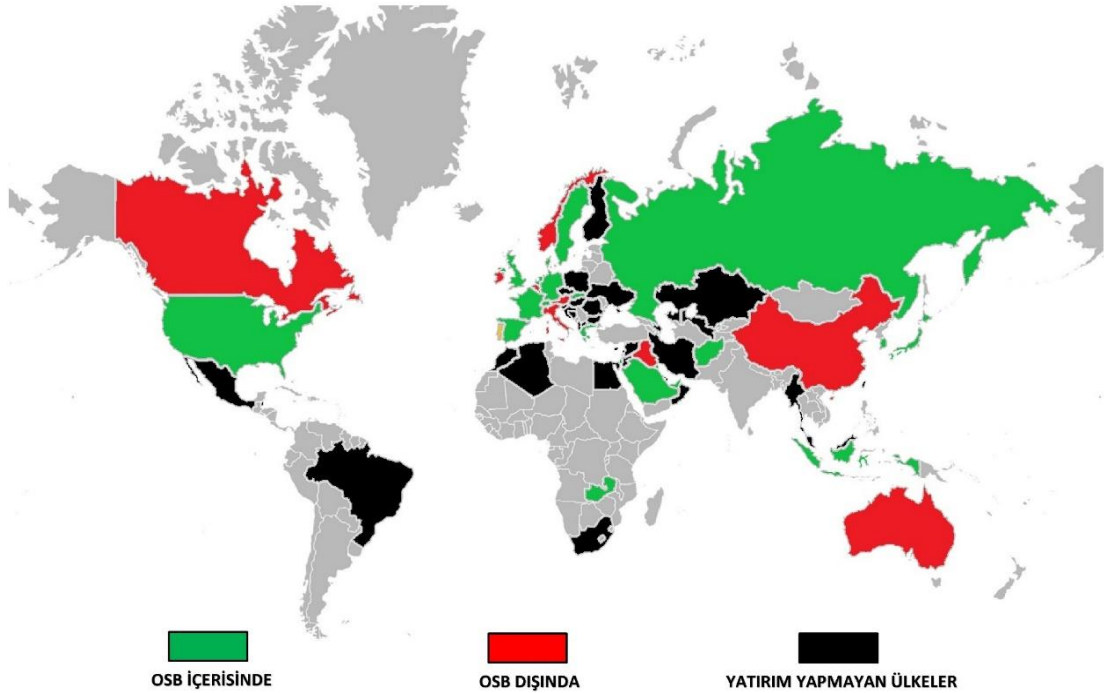
Şekil 3. 10 Kocaeli’de Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Faaliyet Gösterdikleri İlçelere Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri ve sanayi ile ilgili veriler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

3.3.3 Uzmanlaşma Bölgeleri

Yabancı sermayeli firmaların yer seçim tercihlerinde organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleri, serbest bölgeler, teknoloji geliştirme bölgeleri ve büyük sanayi firmalarının varlığının etkilerini sorgulamak amacı ile yatırım yapılan bölgelere göre dağılımı incelenmiştir.

Kocaeli’de yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların kökenleri sırasıyla Almanya, Hollanda, Fransa ile Güney Kore, İtalya, İngiltere, Avusturya ve ABD’dir. Bu ülkelerin yatırım yaptıkları bölgelere bakıldığında İtalya dışındaki ülkelerin %60’tan fazlasının yatırım yeri olarak ağırlıklı olarak organize sanayi bölgelerini tercih ettiği görülmektedir (Şekil 3.11).

Bu durumun başlıca nedeninin organize sanayi bölgelerinin yerel yönetimlerden ayrı ve özerk olmasının yanı sıra, meri mevzuat doğrultusunda vergi muafiyeti, yatırım teşvikleri gibi sunulan imtiyazların yanı sıra hazır arazi ve altyapı, ulaşım yatırımları vb. kaynaklandığı düşünülmektedir.



Şekil 3. 11 Ülkemizde Yatırım Yapmış Yabancı Sermayeli Firmaların Kocaeli’de Yer Seçtiği Bölgelere Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

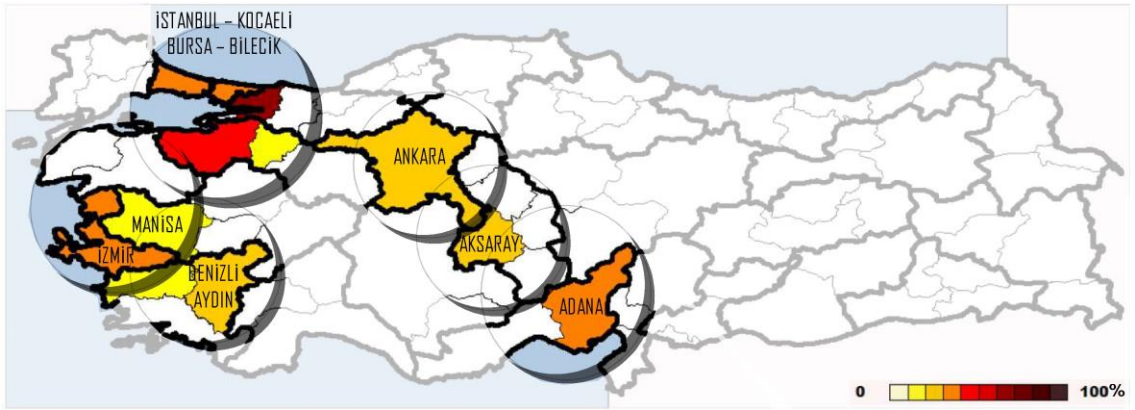
Kocaeli’de yer alan yabancı sermayeli firmaya ait 225 fabrikaların, 14 organize sanayi bölgesi dağılımına bakıldığında, yatırımların; %8.2’sinin DOSB, %3.3’ünün GEPOSB, %4.5’inin GGOSB, %8.6’sının TOSB, %7’sinin İMES OSB, %2.5’inin GEBKİM OSB, %0.8’inin GKOSB, %2.9’unun Arslanbey OSB, %2’sinin Asım Kibar OSB, %16’sının GOSB, %2.9’unun ise 2015 yılında Kocaeli Dilovası (Köseler) Islah OSB olarak ilan edilen S.S. İstanbul Mermerciler Küçük Sanayi Sitesi’nde yer aldığı görülmektedir.

Organize Sanayi Bölgeleri dışında yabancı sermayeli firmaların %1.2’sinin Kocaeli Serbest Bölgesi’nde, %1.2’sinin KENTSA olarak adlandırılan ve bir şirkete ait birden çok fabrikanın bulunduğu bir komplekste, %0.8’inin Marmara Geri Dönüşümcüler Sanayi Sitesi’nde, %0.4’ünün Körfez Küçük Sanayi Sitesi’nde yer seçtiği, firmaların %37.7’sinin ise uzmanlaşmış bir bölgede yer seçmediği, şehir içerisinde dağınık bir biçimde konumlandığı belirlenmiştir.

Buradan da anlaşılacağı üzere Kocaeli’de yer seçmiş yabancı sermayeli firmaların %62.3’ü OSB, KSS, SB, TGB gibi uzmanlaşmış bir bölgede, %58.6’sının ise OSB bünyesinde faaliyetlerini sürdürmeyi tercih etmektedir. OSB’nde yer seçmiş yabancı sermayeli firmalar özelinde bir değerlendirme yapıldığında ise, yatırımların yaklaşık %53.7’sinin Gebze Alt Bölgesi’nde bulunan OSB’nde yatırım yaptığı görülmektedir. Bu durum Gebze Alt Bölgesi’nde yer alan ilçelerin Kocaeli il sınırlarında yer almasına karşın İstanbul’a en yakın konumdaki bölgeler olmasından kaynaklanmaktadır. İstanbul’un sanayileşme sürecinde ülkesel ve bölgesel kalkınma programlarında İstanbul’un devamı olarak nitelendirilen Gebze Alt Bölgesi 1950’li yıllardan itibaren İstanbul’dan desantralize edilmeye zorlanan sanayi tesislerinin yer seçtiği, köklü sanayi tesislerinin bulunduğu bir alana dönüşmüş olmasının yanı sıra; devlet tarafından arsa sağlamak, ödeme kolaylıkları göstermek gibi verilen teşvikler doğrultusunda bölgede yer seçen sanayi yatırımlarının 2000’li yıllarla birlikte organize sanayi bölgelerine dönüştürülmesi doğrultusunda Kocaeli’de OSB sayısı en fazla olan bölge haline gelmiştir. Elde edilen bu bilgiler doğrultusunda, Kocaeli özelinde, yabancı sermayeli firmaların yer seçim tercihlerinde altyapısı tamamlanmış, ulaşım bağlantıları organize sanayi bölgelerinin sunduğu avantajların etkili olduğunu söylemek yanlış olmamaktadır.

3.3.4 Merkez Ofis Yer Seçimi

TOBB verileri ve firmaların resmi web siteleri üzerinden yapılan çalışmalar doğrultusunda merkez ofisi Kocaeli’de bulunan 107 adet firma ve bu firmalara ait 135 adet fabrika bulunduğu belirlenmiştir. Merkez ofisi Kocaeli’de bulunan 135 adet fabrikanın **%83’ü Kocaeli’de** yer seçmiştir. Geri kalan %17’lik dilimde ise 23 adet fabrika bulunmakta ve bu fabrikaların sırasıyla Bursa (%22), İstanbul (%13), İzmir (%13), Adana (%13), Aksaray (%9), Ankara (%9), Denizli (%9), Aydın (%4), Bilecik (%4), Manisa’da (%4) yer seçtiği saptanmıştır (Şekil 3.12).



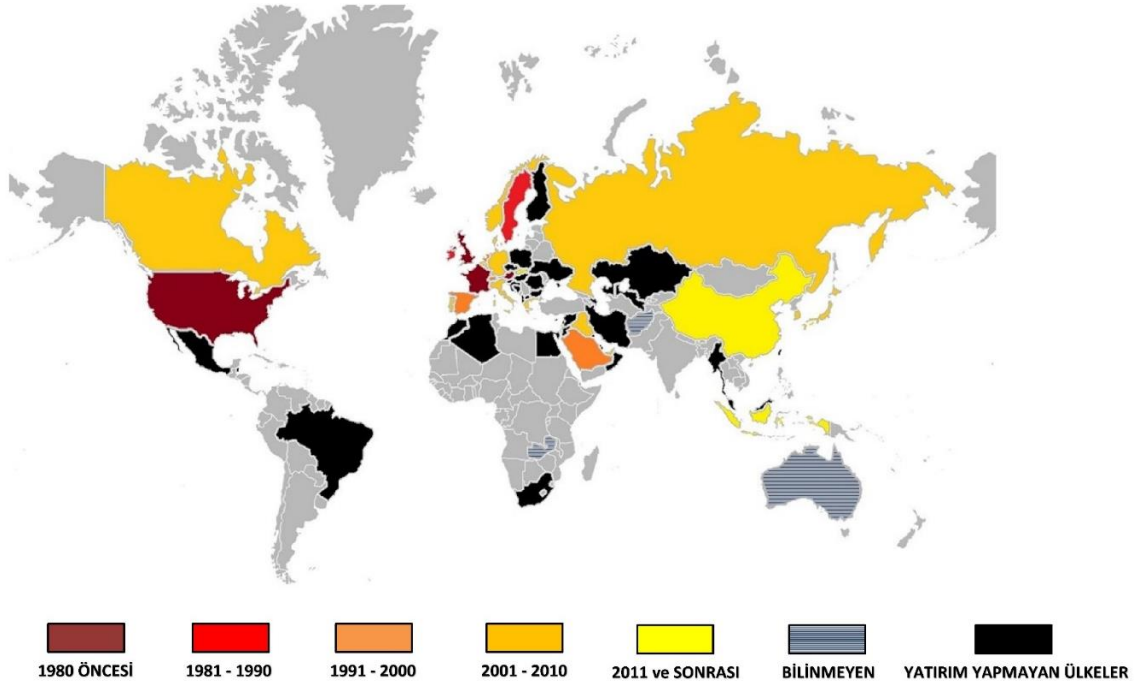
Şekil 3. 12 Kocaeli Merkezli Firmaların Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Üretim tesisi yatırımı yapılan Kocaeli’de merkez ofisin de yer seçme oranının yüksek olması, Kocaeli’nin bölge içerisinde sahip olduğu önemin arttığı, firmaların yapısı itibari ile idari ve üretim organlarının bir arada bulunmasının gerekliliğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Merkez ofisi Kocaeli’de yer alan fabrikaların ülke genelinde dağılımında ise ulaşım ilişkilerinin etkili olduğu görülmektedir.

3.3.5 Kuruluş ve Ortaklık Yılları Dağılımı

Kocaeli’de yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların kuruluş tarihleri incelendiğinde; %16.2’sinin 1980 öncesinde; %10.1’inin 1981 – 1990 yılları arasında, %17.1’inin 1991 – 2000 yılları arasında, %21.5’inin 2001 – 2010 yılları arasında ve %8.3’ünün ise 2011 yılı sonrasında Kocaeli’de yatırım yaptığı belirlenmiştir²⁶ (Şekil 3.13).

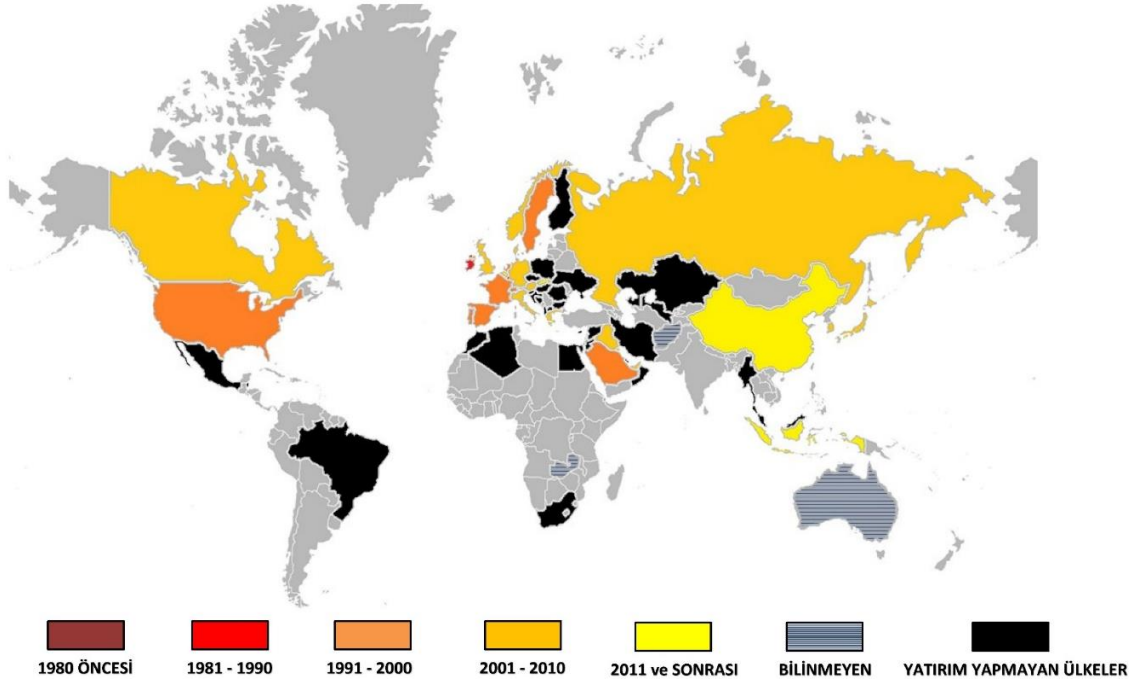
²⁶ %27’sine ait bilgiye ulaşamadır.



Şekil 3. 13 Kocaeli Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Kocaeli’de yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların otaklık tarihleri incelendiğinde; %6.1’inin 1980 öncesinde, %8.3’ünün 1981 – 1990 yılları arasında, %20.2’sinin 1991 – 2000 yılları arasında, %30.7’sinin 2001 – 2010 yılları arasında, %11’inin ise 2011 yılı sonrasında ortaklığa konu olduğu belirlenmiştir²⁷ (Şekil 3.14).

²⁷ %24’üne ait bilgiye ulaşamadık.



Şekil 3. 14 Kocaeli Yatırım Yapan Yabancı Sermayeli Firmaların Ortaklık Yıllarına Göre Dağılımı (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Firmaların kuruluş ve ortaklık yılları değerlendirildiğinde dönemler içinde 1991 – 2000 ile 2001 yılı sonrasının yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. 1991 – 2000 dönemi ulusal ölçekte İstanbul sanayisinin Kocaeli’ne yoğun bir biçimde desantralize edildiği dönem olmakla birlikte, 2000’li yıllarla birlikte sanayiye ve yabancı sermayeyi teşvik ile ilgili çıkarılan kanunlar ve verilen imtiyazlarla birlikte firmaların sayılarında artış olmuştur. Uluslararası ölçekte bakıldığında ise 1980 sonrasında ulusal boyuttan çıkıp, uluslararası boyuta genişleyen sanayi yer seçiminde ulusal politikaların eski etkisini yitirmesinin bir sonucu olarak, çok uluslu şirketler rekabet avantajları yaratan yığılma ekonomilerinin olduğu ülke olarak Türkiye’de yer seçmeye başlamıştır.

3.3.6 İşletme Büyüklüğü (İlk 500 Firma)

2015 yılı itibarıyla, Türkiye’deki en büyük 500 sanayi şirketinin arasında 125 adet uluslararası sermayeli sanayi şirketi yer almaktadır. İSO 500 listesindeki bu şirketlerin üretim, katma değer, kar, ihracat ve istihdam gibi alanlarda %28-45 arasında değişen paylarının bulunduğu görülmektedir [16].

2016 yılı Türkiye’de ‘Üretimden Satış’ göz önünde bulundurularak yapılan ilk 500 büyük firma sıralamasında İstanbul (%36), Ege (%7.2), Kocaeli (%6.4), Ankara (%5.8), Bursa (%6.2), Gaziantep (%5.2) Sanayi Odası’na kayıtlı firmalar ilk sıraları almaktadır.

2016 yılı ilk 500 firma sıralamasında KSO’na kayıtlı 32 adet firma bulunmaktadır. Bu firmalardan 10 tanesi TOBB verilerine göre yabancı sermayelidir [79]. TOBB verilerine göre listede yer alıp, Kocaeli’de fabrikası bulunmasına karşında KSO’na değil de başka sanayi odasına kayıtlı olan yabancı sermayeli 30 adet firma belirlenmiştir [79] [16].

İlk 500 firma içerisinde İSO’na kayıtlı 180 firma olduğu belirlenmiş olup, bu firmaların %21’inin Kocaeli’de üretim tesisi bulunmaktadır. Bu firmaların %7.7’sinin ise tek üretim tesisi bulunmakta olup, söz konusu tesis Kocaeli’de yer seçmiştir.

İlk 500 firmanın %2’lik dilimi içerisinde yer alan 10 firma incelendiğinde, KSO’na ve İSO’na kayıtlı olup, Kocaeli’de üretim yapan firmalar arasında listede 1. sırada TÜPRAŞ-Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş., 2. sırada Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. ve 8. sırada Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.’nin yer aldığı belirlenmiştir.

Çalışan sayıları olarak, TOBB Verileri doğrultusunda; Türkiye geneli ve Kocaeli ili sınırları içerisinde kapasite raporu yaptıran firmaların çalışan sayılarına bakıldığında; firmalarla ilgili olarak yapılan kapasite raporlarına göre;

- 1-10 kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %2.4,
- 11-20 kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %2.8,
- 21-50 kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %4.2,
- 51-100 kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %5.4,
- 101-250 kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %6.4,

- 250 ve üzeri kişi aralığında Kocaeli ilinde çalışan sayısının ülke genelinde çalışan sayısına oranının %9.4,
- TOPLAM çalışan sayısına bakıldığında Kocaeli ilinde çalışan kişilerin ülke genelinde çalışan sayısına oranının %6.5 olduğu görülmektedir (Çizelge 3.2).

Çizelge 3. 2 TOBB verileri doğrultusunda Türkiye ve Kocaeli Çalışan Sayıları [79]

Çalışan Sayısı	Toplam Çalışan Sayısı	
	TÜRKİYE	KOCAELİ
1-10	155.566	3.771
11-20	192.646	5.481
21-50	499.759	20.987
51-100	390.469	21.186
101-250	627.331	40.128
250+	1.018.991	95.974
TOPLAM	2.884.762	187.527

İlk 500 firma içerisinde yer alan ve İSO ile KSO'na bağlı Kocaeli'de faaliyet gösteren 68 adet firmanın TOBB Sanayi Veritabanı doğrultusunda kapasite raporlarına²⁸ esas çalışan sayıları incelenmiş olup, 68 firmadan 2'sinin çalışan sayılarına ulaşılammıştır. 66 firmanın toplam çalışan sayısı 51.958 kişi olup, bu sayının %5.7'si mühendis, %6.3'ü teknisyen, %5.3'ü usta, %65.3'ü işçi, %14.2'si idari %3.2'si diğer olarak sınıflandırılmıştır.

Çalışan profilinde mavi yakalıların beyaz yakalılara göre oran olarak daha fazla paya sahip olması Kocaeli'nin ucuz ve niteliksiz iş gücü açısından tercih edilen bir il olduğunu göstermektedir.

3.4 Bölüm Sonucu

Türkiye 1930'lu yıllardan itibaren sanayileşmeye başlamış bir ülke olmasına karşın, dünya sanayi coğrafyasındaki konumuna 1950'li yıllardan itibaren sanayi ile ilgili

²⁸ <http://sanayi.tobb.org.tr/> adresinden yapılan sorgulama sonucunda firmaya ait çıkan kapasite raporlarının firmanın Kocaeli'de faaliyet gösteren kısımlarına ait veriler olup, bazı firmaların birden çok faaliyet raporuna rastlanmıştır. Bahse konu raporlar firmanın ünvanı, sicil numarası ve faaliyette bulunduğu alt kol bazında incelenmiş, toplam değer alınmıştır.

yapılan yatırımlarla sahip olmuştur. 1950'lilere kadar devlet eli ile sanayileşme belirlenmiş iken, 1950'li yıllarla birlikte yabancı sermayenin teşvik edilmesi sonucunda Türkiye yabancı yatırımcıların yatırım için tercih ettikleri öncelikli ülkelerden biri konumuna gelmiştir. Tarihsel süreçte Asya ile Avrupa arasında bir geçiş koridoru oluşturması nedeni ile jeopolitik bir öneme sahip olan Türkiye, konumu itibari ile sanayi yatırımları açısından pazara ulaşım olanaklarının fazla olması nedeni ile cazip bir ülke haline gelmiştir.

19. yüzyıldan günümüze değin şekillenmeye devam eden dünya sanayi coğrafyasında gelinen noktada, üretimi yöneten ve yönlendiren gelişmiş ülkeler ile üretimin yapıldığı gelişmekte olan ülkeler olmak üzere ikili bir yapı bulunduğu görülmektedir. Türkiye bu düzende üretimin yapıldığı gelişmekte olan ülke rolünü üstlenmiştir. Bu durumun başlıca göstergesi ise ülkemizde yatırım yapan yabancı sermayeli firmalardır. Gelişmiş ülkeler teknoloji ağırlıklı bir üretim biçimini benimseyerek, çevreyi kirletici ağır sanayi yatırımlarını ülkeleri dışına, gelişmekte olan ülkelere kaydırmışlardır. Merkezleri gelişmiş ülkelerde bulunan büyük sanayi firmaları, gelişmekte olan ülkelere yer seçmekte, pazar olanakları açısından ön plana çıkan ülkelere ise bölge merkezleri açmaktadır. Türkiye bu doğrultuda özellikle Avrupa ülkelerinin yatırımlarına konu (%77.9) bir ülke olarak karşımıza çıkmaktadır. Avrupa'nın Orta ve Uzakdoğu pazarına açılan ana kapısı görevindeki Türkiye bu doğrultuda özellikle kimya (%21) ve makine (%29) sanayi gibi kirleticiliği yüksek sanayi yatırımlarına konu olmaktadır. Diğer bir deyişle dünya sanayi coğrafyası içerisinde Türkiye merkez olan Avrupa ülkelerinin çevre ülkesi konumundadır (Çizelge 3.3).

Uluslararası ölçekte Türkiye için çizilen bu tablonun ulusal ölçekte Kocaeli ile benzerlik gösterdiği görülmektedir. Tarihsel süreç içerisinde ulusal ölçekte İstanbul başkent ve ülkenin en gelişmiş ili rolünü üstlenmiş, 1930-1950'li yıllar arasında bu niteliğini kaybetse de, 1950 sonrasında ülke politikalarındaki değişimle birlikte yeniden önem kazanmış ve ülkenin başat kenti haline gelmiştir. Uluslararası boyutta da öneme sahip olan İstanbul tarihsel süreçte sahip olduğu konum ve kimlik öğeleri nedeni ile sanayi yatırımlarına konu olmuştur. Ancak 1980 sonrasında ülke ekonomi ve gelişim politikalarında yapılan değişikliklerle birlikte, planlama aracılığı ile de tanımlanan yeni roller doğrultusunda İstanbul, sanayi yerine hizmetler sektörü odaklı bir gelişmeye

konu edilmiştir. Bu doğrultuda İstanbul ile etkileşimli illerde de hızlı bir değişim süreci yaşanmaya başlamıştır. Merkez/çevre kent bağlamında İstanbul merkez kent rolü üstlenirken yakın çevresindeki iller çevre kent rolü üstlenmiştir. Bu açıdan bakıldığında özellikle yabancı sermaye yatırımları açısından Kocaeli'nin (TOBB verileri doğrultusunda Türkiye'deki yatırımların %20'si) diğer kentlere göre ön plana çıktığı görülmektedir.

Yabancı sermayeli yatırımlar açısından 1950'li yıllar tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli bir kırılma noktasını teşkil etmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkan dünyada dengeler yeniden kurulurken, 1947 yılında imzalanan GATT 1951 yılında taraf olmamız ile birlikte ithalat tahditlerinden vazgeçilmiştir. Bu durum 1950'li yıllara kadar izlenen ithal ikameci politikalardan vazgeçilmesi anlamına gelmiş, bu tarihe kadar sanayinin gelişmesi için yabancı ürünlerin ülkeye girişine izin verilmez iken, uluslararası ticaretin önündeki engeller kaldırılmış, bu anlaşma ile o döneme kadar kullanılan yerli malların yerini ithal mallar almaya başlamıştır.

Öte yandan 1954 yılında çıkarılan 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ile yabancı sermaye ülkemizde yer seçmeye başlamıştır. Türkiye ve Kocaeli özelinde bakıldığında başta distribütörlük olarak başlayan ve yerli sanayi ile ortak olarak faaliyete başlayan yabancı sermaye, süreç içerisinde ülke politikalarının değişimi ile tesislerin tamamını satın alarak faaliyetlerine devam etmiştir. Bu yıllarda özel sektör yatırımlarına döviz kredisi vererek destekleyen Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'nın kuruluşu ile birlikte İstanbul ağırlıklı olmak üzere ülke genelinde bir çok kentte özel sektör tarafından sanayi tesisleri kurulmuştur. Bu yıllarda başlayan hızlı sanayileşme süreci, 2000'li yıllarla birlikte sanayileşmeyi desteklemek ve yabancı sermayeyi arazi, vergi avantajları ile çekmek için özerk bölgeler oluşturmaya yönelik çıkarılan yeni yasalarla devam ettirilmiştir. Geline nokta ülkemizde daha önceki yıllarda distribütörlük olarak ya da ortaklıklar kurularak faaliyete geçirilmiş ya da doğrudan yatırım yapılmış yabancı sermayeli firmaların ülke sanayinde önemli bir yer tuttuğu belirlenmiştir (Ekonomi Bakanlığı 2016 yılı verileri doğrultusunda ülkemizde 52.754 adet yabancı sermayeli firma bulunmakta, bunlardan 6330 tanesi imalat sanayinde faaliyet göstermektedir).

Günümüzde Türkiye'nin "**Sanayi Başkenti**" olarak adlandırılan Kocaeli'nin sanayi yapısı incelendiğinde ilin 2017 yılı itibari ile;

- Türkiye imalat sanayinden aldığı payın %13 olduğu,
- Türkiye'nin en büyük 80 işletmesinin Kocaeli'de yer seçtiği,
- Türkiye araç üretiminin %35.84'ünü, kimya sanayinin %27'sini, metal sanayinin %19.7'sini karşıladığını,
- Kocaeli'nin Türkiye ihracatında %14.7, ithalatında %20.3, dış ticaret hacminde ise %18.1 paya sahip olduğu,
- 274 tane doğrudan yabancı yatırıma konu olduğu ve %19.3 ile Almanya'nın başı çektiği, onu sırasıyla %10.2 pay ile Hollanda ve Fransa, %7.3 pay ile İtalya ve %6.5 ile Güney Kore'nin izlediği görülmektedir [83].

Ülkemizde yabancı sermayeli firmalar ile ilgili çeşitli kurumlar tarafından araştırmalar yapılmakta, istatistikler oluşturulmakta olup, çalışmada TOBB Sanayi Veritabanı'ndan faydalanılmıştır. Bu doğrultuda TOBB verilerine göre ülkemizde 1076 adet yabancı sermayeli firma bulunmaktadır ve yaklaşık %54'ü yüksek oranda yabancı sermayelidir. Firmaların yaklaşık %78'i Avrupa kökenli olup, Avrupa kökenli firmaların içinde yaklaşık %26'lık pay ile Almanya birinci sıradadır. Onu yaklaşık %15 ile Hollanda, %12 ile İtalya, %10 ile Fransa, %7 ile İngiltere, %6 ile İsviçre izlemektedir. Kocaeli'deki yabancı sermayeli yatırımlar ülke değerleri ile örtüşmekle birlikte, Avrupa ülkelerinin yanı sıra kentte Hyundai ve Posco başta olmak üzere önemli yatırımları olan Güney Kore %8'lik pay ile öne çıkmaktadır.

Ülke genelinde yapılan yatırımların yaklaşık %56'sının Marmara Bölgesi'nde yer seçtiği, Ege Bölgesi'nin %21'lik pay ile ikinci, İç Anadolu Bölgesi'nin %10'luk pay ile en çok yatırım yapılan üçüncü coğrafi bölge olduğu görülmektedir. Yatırımların yoğun bir biçimde yer seçtiği NUTS bölgesi ise Doğu Marmara Bölgesi'dir.

1076 adet firmanın ülkemizde yatırım yaptığı toplam 1383 adet fabrika yer almakta olup, bu fabrikaların yaklaşık %16'sının Kocaeli'de, %15'inin İstanbul'da, %14'ünün İzmir'de, %10'unun Bursa'da, %7'sinin Tekirdağ'da, %6'sının Ankara'da yer seçtiği

belirlenmiştir. Kocaeli bu iller arasında %16'lık pay ile en fazla yabancı sermayeli fabrika yatırımı bulunan il olarak ön plana çıkmaktadır.

Arazi, altyapı, ulaşım, vergi benzeri yatırım kolaylıkları sağlayan organize sanayi bölgeleri, serbest bölgeler ve teknoloji geliştirme bölgeleri sanayileşme açısından önemli alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizde planlı gelişme dönemine paralel olarak gelişmeye başlayan organize sanayi bölgesi oluşumları sonucunda 2016 yılı itibari ile 81 ilde toplam 296 tane organize sanayi bölgesi yatırımı yapılmıştır. Ancak organize sanayi bölgesi kurulu illerden %89'unda yabancı sermayeli fabrikaların organize sanayi bölgesi içerisinde değil, kent içinde başka bir alanda kurulu olduğu tez kapsamında yapılan çalışmalar sonucunda tespit edilmiştir. Kocaeli özelinde bakıldığında ise yatırımların %72'sinin uzmanlaşmış bir bölgede (OSB, KSS, SB, vb.), İstanbul'a yakınlığı nedeni ile de Gebze Alt Bölgesi'nde yer seçtiği görülmektedir.

Yabancı sermayeli firmanın headquarter olarak tanımlanan merkez ofisleri özelinde yapılan araştırmalar sonucunda ülkemizde merkez ofis ya da bölge ofisi oluşturulmak sureti ile üretim faaliyetlerinin sürdürüldüğü belirlenmiştir. Öte yandan yine araştırmalar göstermektedir ki firmaların yaklaşık %36'sı merkez ya da bölge ofislerini İstanbul'da açmıştır. İkinci sırada ise %10'luk pay ile Kocaeli gelmektedir. Kocaeli'de yer alan yabancı sermayeli firmaların %83'ünün merkez ofisinin de Kocaeli'de bulunduğu belirlenmiştir. Bu durum firmaların yönetim yapılarını da üretim tesisleri ile aynı bölgede kurmalarının daha avantajlı olduğunu, üretim tesisi / yönetim yapısı bağlamında yer seçilen kentin merkez niteliği taşıma yolunda olduğunu göstermektedir. Ancak bu durumun Kocaeli için geçerli olduğunu söylemek İstanbul ile ilişkiler bağlamında doğru değildir. Yönetim yapısının bir kentte yer seçimi prestij ile ilgili olduğu kadar çalışacak kişilerin niteliği, ihtiyaç duyulan hizmetlere ulaşılabilirlik ile ilgilidir. Bu doğrultuda İstanbul'a yalnızca 80 km. uzaklıkta olan Kocaeli, gerek yönetim birimlerinde çalışacak nitelikli personelin taşıma yolu ile getirilmesinin mümkün olması, gerek ihtiyaç duyulan hizmetlere erişilebilirlik, gerekse de arsa/bina kiralama/satın alma değerlerinin İstanbul'a oranla ucuz olması Kocaeli'nde merkez ofis seçim oranının yüksek olmasında etkilidir. Bu durum Kocaeli'nin merkez kent olabileceğinin bir göstergesi değildir.

Firmaların ülkemizde yer seçmeye başladıkları tarih ağırlıklı olarak 2000 yılı sonrasına tarihlenmektedir. Firmaların %45'i bu tarihten sonra ülkemizde hemen hemen %100 yabancı sermaye ile kurulmuştur. Ortaklıklar açısından değerlendirildiğinde ise 1990'lı yılların ön plana çıktığı görülmektedir. Bu durum Kocaeli için de paralellik göstermektedir. Yabancı sermaye Türkiye pazarına 1950'li yıllarla birlikte girmiş olmakla birlikte, 1990'lı yıllarda ortaklıklar kurulması ve 2000'li yıllarda yatırımların yoğunlaşması ile süreç devam etmiştir. Bu durumun başlıca nedenleri ise 1980 sonrasında devlet eli ile sanayileşmeden tamamen vazgeçilerek, 1990'lı yılların ortalarından itibaren başlıca sanayi tesislerinin özelleştirilmeye başlaması, 2000'li yıllarla hukuki altyapısı kurulan OSB, SB, TGB gibi oluşumların sağladığı vergi muafiyetleri, ucuz ve altyapısı hazır arazi temini, vb. avantajlardır. Bunlara ek olarak 1980 sonrasında üretimin ulusal boyuttan çıkmasının bir sonucu olarak emek yoğun sanayilerin üretim maliyetleri ve Pazar odaklı yer değiştirme sürecine girmesi ile Türkiye öncelikli yatırım yapılan ülkelere biri haline gelmiştir.

Ülkemizde en yoğun biçimde yatırım yapılan iki sektör kimya ve makine olarak karşımıza çıkmaktadır. Kirletici yoğun sanayiler olarak tanımlanan bu iki sektörde başlıca otomotiv, beyaz eşya, ilaç, plastik, petro-kimya vb. alt sektörlerde yoğun bir biçimde üretim yapılmaktadır. Öte yandan bu sektörler fizik mekanda yan sanayileri ile birlikte yer seçmektedir. Bu durum tesislerin yakın çevresindeki arazi kullanımının değişiminde de etkili olmakta ve kentlerde büyük üretim alanları oluşmaktadır. Kocaeli'de de ülkedeki genel duruma paralel olarak en çok yatırım yapılan sektör kentte yer alan petro-kimya, ilaç, boya ve plastik endüstrisi nedeni ile kimya sanayidir. Bu sektörü kentte otomotiv üretiminin yoğun olması nedeni ile makine, ona girdi sağlayan ve ağırlıklı olarak metallerin işlenmesi üzerinde uzmanlaşmış firmalar ile ildeki büyük çimento fabrikalarının varlığı nedeni ile maden, metalürji, taşa toprağa dayalı, orman ürünleri sektörü izlemektedir²⁹.

Yabancı sermayeli firmaların işletme büyüklüğü ile ilgili olarak Türkiye'nin en büyük 500 sanayi şirketi incelenmiş, bu şirketler arasında 125'inin yabancı sermayeli olduğu; ISO

²⁹ Kocaeli Türkiye araç üretiminin %35.84'ünü karşılamaktadır. Türkiye kimya sanayi içerisindeki payı %27, metal sanayi içerisindeki payı %19'dur (2017 yılı verileri) [84].

500 listesindeki bu şirketlerin üretim, katma değer, kar, ihracat ve istihdam gibi alanlarda %28-45 arasında değişen paylarının bulunduğu belirlenmiştir. Kocaeli’de bu firmaların 68’inin faaliyet gösterdiği ancak yalnızca 32 tanesinin KSO’na kayıtlı olduğu görülmektedir. Yalnızca bu 68 firmada çalışan sayısı yaklaşık 52.000 kişi ve çalışanların %65’i işçi, %6’sı mühendis, %3’ü idarecidir. Bu durum kentte emek yoğun sanayinin yer seçtiğinin bir göstergesidir.

Sonuç olarak, ülkemizdeki yabancı sermayeli firmaların yer seçiminde;

- Kentlerin gelişmişliklerinin,
- Ulaşım olanaklarının,
- Nüfus değerlerinin,
- Hizmetler sektörünün geliştiği kentlere yakınlıklarının,
- Sanayi yapılarının etkili olduğu görülmektedir.

Ülke özelinde bir değerlendirme yapıldığında;

- Türkiye’nin Avrupa ve doğudaki diğer ülkeler arasında bir köprü konumunda olmasının,
- Limanların, tren yollarının ve Avrupa-Asya arasında bağlantı sağlayan karayollarının varlığının,
- Ulaşılabilirliği artırmak adına yapılan birçok projenin varlığının,
- Sanayileşmeye desteklemek amacı ile çeşitli imtiyazlar sunan bölgelerin varlığının,
- İnşaata yönelen ülke ekonomisi nedeni ile kurulu ancak işletilemeyen sanayinin varlığının,
- Emek yoğun sanayiler için niteliksiz iş gücünün varlığının Türkiye’nin özellikle Avrupa ülkeleri için Orta ve Güney Avrupa Bölgesi ile Asya bağlantılarının kurulması amacı ile bölge ofisi olarak belirlenmesinde etkili olduğu görülmektedir.

Kocaeli özelinde bir değerlendirme yapıldığında yukarıda sayılan faktörlere ek olarak ilin İstanbul’a yakınlığı nedeni ile süreç içerisinde İstanbul’dan desantralize edilen

büyük sanayi kuruluşlarının ilde yer seçmiş olmasının önemli bir faktör olduğu görülmektedir. Merkez ofisleri prestij göstergesi olarak İstanbul'da bulunan firmaların, üretim yeri olarak Kocaeli'ni seçmesindeki faktörlerden bir diğeri ise ülkedeki diğer illere göre yoğun bir biçimde sanayi odaklı planlanan kentte ulaşım açısından yapılan yatırımların fazla olmasıdır. Taşımacılık yapılması planlanan ve inşaatı devam eden Kuzey Marmara Otoyolu, birçok liman ve dolgu alanı, tren yolunun varlığı yatırımı destekleyen diğer faktörlerdendir.

Çizelge 3. 3 Yabancı Sermayeli Firmalarla ilgili Türkiye ve Kocaeli karşılaştırmalı özet tablo (TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

	Türkiye	Kocaeli
TOBB Sanayi Veritabanına Kayıtlı Yabancı Sermayeli Firma Sayısı	1076	210
Fabrika sayısı	1383	225
En Fazla Yatırım Yapan Bölge	Avrupa (%77,9)	Avrupa (%77,6)
En Fazla Yatırım Yapan Ülke	Almanya (%25)	Almanya (%21)
En Fazla Yatırım Yapılan Sektör	Makine (%29) Kimya (%21)	Kimya (%32) Makine (%26)
Fabrika Yer Seçimi OSB İçi Yer Seçim	Kocaeli (%16) %30	- %50
Merkez Ofis Yer Seçimi	İstanbul (%36)	Kocaeli (%47)

Yabancı sermayeli firmalarla ilgili araştırmalar sonucunda Türkiye ve dünya sanayi coğrafyası içerisinde öneme sahip olduğu, bu durumunda İstanbul ile ilişkilerinin de önemli olduğu belirlenen Kocaeli'nin günümüzde sahip olduğu bu yapıya ulaşmasında planlama-sanayi ilişkisi çerçevesinde İstanbul ile olan ilişkilerinin ne derece etkili olduğunun da sorgulanması gerekmektedir.

KOCAELİ’NİN GELİŞİMİNDE PLANLAMA POLİTİKALARININ ROLÜ

Kocaeli ili, merkez ilçesinin adını verdiği körfezin ucunda, ilk kuruluşu günümüzden yaklaşık 2300 yıl öncesine dayanan ve bugün, körfez çevresinde yaklaşık 110 km. boyunca doğrusal olarak yayılmış yerleşimlerden oluşan bir ildir. Kocaeli Avrupa ile Asya'nın birleşme kapısı İstanbul'a yakın konumlu olması nedeni ile süreç içerisinde İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılandığı başlıca illerden biri haline gelmiştir. İstanbul'un Anadolu'ya açılan kapısı görevini görmesi, ilin fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısının şekillenmesinde başlıca etmen olmuştur [9] [10] [85].

Özellikle Cumhuriyetin kuruluşu sonrasında ülkenin gelişimi için ana faaliyet kolu olarak belirlenen sanayinin gelişimi için atılan adımlar, Kocaeli'nin fiziksel ve ekonomik yapısının değişiminde rol oynamıştır. Konumu, coğrafi özellikleri ve ilin kendi iç dinamiklerinin yanı sıra ülke genelinde ve İstanbul özelinde yapılan planlar da Kocaeli'nin sanayi odaklı gelişiminde etkili olmuştur. Birbirinden kopuk yerleşmelerin yer aldığı, ulaşım ve sanayi için önem taşıyan su kaynakları açısından zengin, ucuz tarım arazilerinin var olduğu, süreç içerisinde güçlenen ulaşım aksları ile ulaşılabilirliği artan Kocaeli; İstanbul'un gölgesinde kalmasına karşın İstanbul'un Anadolu ile bağlantısının kurulduğu il durumunda olması nedeni ile günümüzde ülkemizin önemli sanayi kentlerinden biri haline gelmiştir. İlin konumu ve ulaşılabilirliğinin yüksek olması; bölgede uluslararası ortaklıklarla büyüyen ve yoğunlaşan sanayi firmalarının, 1999 depreminde büyük zarar görmelerine rağmen buldukları yeri terk etmemesinde son derece etkili olmuştur. Depremden sonra ise dünya çapındaki büyük firmalar, zeminde çökme tehlikesi bulunan kıyı kesiminde yatırım yapmaya devam etmişlerdir.

Sonuç olarak Kocaeli doğal yapısı nedeni ile taşıdığı tüm risklere rağmen, sanayinin yer seçtiği ana merkezlerden biri olmuş, olmaya da devam etmektedir. Bu durum il genelinde ve il sınırları içerisinde yer alan yerleşimler özelinde yapılan imar planlarına da yansımıştır. Geçmişten günümüze Kocaeli için yapılan imar planları incelendiğinde sanayinin arazi kullanım içerisinde önemli bir yer tuttuğu ve kentsel gelişmeyi yönlendirici bir rol üstlendiği görülmektedir.

Bu bölümde Kocaeli'nin süreç içerisinde tarihsel gelişimi sanayi odağında tariflenmekte olup, planlamanın ildeki yerleşimlerin şekillenmesi üzerindeki etkileri Türkiye – Doğu Marmara Bölgesi – İstanbul ve Kocaeli ilişkisinde anlatılmıştır. Bu doğrultuda konu yalnızca iktisadi gelişmeler değil, ülke yönetim anlayışındaki değişen eğilimler ve planlama konusundaki gelişmeler de göz önüne alınarak;

- **1923 öncesi dönem:** Kuruluş - Cumhuriyetin ilanına kadar yaşanan gelişmeleri kapsayan, farklı devletlerin egemenliğinin anlatıldığı dönem,
- **1923 – 1950 dönemi:** 1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile değişen ülke politikaları – 1945 sonrasında Türkiye'yi etkisi altına alan uluslararası konjonktürün iktisat politikalarına ve ekonomik gelişmeye yansımalarının [8] 1950'deki seçimlerle yönetimi devralan farklı bir siyasi kadronun sorumluluğuna geçtiği dönem,
- **1951 – 1980 dönemi:** 1945'lerde başlayan iktisadi sürecin devam ettirildiği / karşıt iktisadi sürecin başlatıldığı dönem,
- **1981 – 2002 dönemi:** 24 Ocak 1980 tarihinde yürürlüğe konan neo-liberal programın uygulamaya konduğu – 2001 krizi sonrası 2002 yılındaki seçimler sonrasında iktidara gelen hükümetin benimsediği ekonomi politikalarının uygulamaya konmaya başlandığı dönem,
- **2003 – 2015 dönemi** olmak üzere beş alt başlıkta incelenmiştir.

Özellikle 1950 sonrasında dönemler arasında karşılaştırılabilir veri elde etmek adına konu;

- Dönemin üst ölçekli planlama politikaları ve kent kimliğine yansımaları,

- Sanayi birimleri yer seçimi, alt sektörel dağılım, örgütlenme biçimi ve işletme büyüklüğü doğrultusunda Kocaeli kenti sanayi yapısının çözümlenmesi, altbaşlıklarında ele alınmıştır.

Bu amaçla Kocaeli’de yer alan sanayi tesislerinin 1950-1979, 1980-2002 ve 2003³⁰ sonrası kesitlerde alt sektörel ve nicel özelliklerinin nasıl biçimlendiği;

- **Sanayi birimleri yer seçimi** (kaynak olarak kullanılacak veriler ve ildeki/ülkedeki kırılma noktaları doğrultusunda belirlenecek alt dönemler özelinde),
- **Alt sektör** (çimento-cam-seramik, dokuma-tekstil-deri, gıda, kimya, maden-metalürji, makine, orman ürünleri),
- **Örgütlenme biçimi** (bireysel, OSB, KSS, TGB, vb.) gibi konularda elde edilen veriler ile belirlenmeye çalışılmıştır.

Veriler halihazır harita³¹, hava fotoğrafları, imar planları, çoğu firmanın ülkenin ileri gelen firmalarından olması nedeni ile İSO (özellikle ilk 500 ve 1000 firma ile ilgili İSO tarafından hazırlanan veriler), gazete haberleri ve sanayi-planlama başlıklı tezler kapsamında yapılan araştırmalar, il bazında devlet kurumlarınca hazırlanıp yayınlanan raporlar, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı 1., 2. ve 3. sınıf GSM Ruhsatlı firmalara ait veriler, firmaların internet siteleri üzerinden mekansal eşleştirmeler yapılarak değerlendirilmiştir.

Çalışmanın mekansal sınırları; il bütününde sanayi gelişimin sınırları, körfez çevresindeki yerleşimler ve meri 1/5000 ölçekli nazım imar planı sınırları esas alınarak belirlenmiştir.

³⁰ Elde edilen veriler ve ülkemizin sanayileşme, üretim ve ekonomik açıdan kırılma noktalarını teşkil eden 1950, 1980 ve 2002 tarihleri göz önünde bulundurularak Kocaeli sanayi gelişimi 1950 – 1979 arasında 1976 yılı 1/25.000 ölçekli halihazır haritası doğrultusunda, 1980 – 2002 yılları arasında 1997 yılı 1/25.000 ölçekli halihazır haritası doğrultusunda ele alınmış, 2003 yılı ve sonrasında güncel durumun tespiti için ise 2010 yılı 1/1.000 ölçekli halihazır haritalar ile güncel uydu fotoğraflarından yararlanılmıştır.

³¹ 1976 ve 1997 yıllarında onaylanmış Harita Genel Komutanlığı tarafından hazırlanan 1/25.000 ölçekli halihazır haritalar (haritalardan okul, hastane gibi donatı alanları, askeri alanlar, sık ve seyrek yerleşim dokusu, sanayi tesislerinin konumları ve türleri (kimi zaman isimleri), ana ulaşım askları gibi verileri okumak mümkündür) ile 2010 yılında Kocaeli Büyükşehir Belediyesince hazırlatılan 1/1000 ölçekli halihazır haritalar.

Kocaeli özelinde sanayi yapısını belirlemeye yönelik yapılan bu çalışmalar ile Türkiye'nin "**Sanayi Başkenti**" olarak adlandırılan bir il üzerinden sanayi gelişimi, merkez-çevre kent ilişkisi ile planlama/sanayileşme ilişkisi tariflenmeye çalışılmıştır.

4.1 1923 Öncesi Dönem

Anadolu ile Balkanlar arasındaki geçiş yolu üzerinde bulunması nedeniyle Kocaeli M.Ö. 8. yüzyıldan günümüze ulaşan bir yerleşim alanıdır. Bugün Başiskele İlçesi (Seymen) sınırları içerisinde kalan alanda; M.Ö. 712 yılında kurulan Megara kolonisi **Astakos**, ilin merkezinin de adını taşıyan İzmit Körfezi kıyılarında kurulmuş en eski yerleşim yeri olarak bilinmektedir. Deniz ve kara ulaşımının en uygun yerinde kurulan bu koloniyel kent, yakın çevresinin tarıma elverişli olmasına karşın bir deniz limanı olarak gelişmiştir. Coğrafi durumunun uygunluğu nedeniyle Astakos kısa süre içinde Marmara ve Karadeniz ticaretine hakim bir kent devleti olmuştur. Kocaeli'de kurulan ikinci büyük kent ise günümüzde ilin merkez ilçesi olan İzmit İlçesi Orhan Mahallesi sınırları içerisinde kalan alanda yer alan **Nikomedia** kentidir. Kent M.Ö. 262 yılında Nikomedes I tarafından kurulmuştur ve **Bitinya Krallığı'nın başkenti** olmuştur [9] [10] [11] [12].

İstanbul'a ulaşan ana ulaşım güzergahı üzerinde yer alan Nikomedia; sahip olduğu stratejik konum, boğazlara hakim, coğrafi açıdan güvenli bir liman olması dolayısı ile **askeri üs/liman** görevi üstlenmekteydi. Kent M.S. 284 yılında İmparator Diokletianus'un Nikomedia'yı Roma İmparatorluğu'nun **başkenti** yapması ile; silah fabrikası, darphane, tersane, hamam ve tapınaklarıyla, Roma, Antakya, İskenderiye'den sonra 4. büyük şehir durumuna gelmiştir [11] [12].

395 yılında Roma İmparatorluğu ikiye ayrılınca İstanbul'un Doğu Roma'nın başkenti olması ile Nikomedia bu statüsünü, İmparator Justinyen'in (527-565) hükümdarlığı döneminde ise Kadıköy-İzmit arasındaki yolun askeri nedenlerle kapatılması sonucu stratejik önemini kaybetmiştir. Bir zamanların Anadolu'ya açılan kapısı ve başkenti artık İstanbul'dan önce düşman akınlarını durduracak bir kale görevi üstlenmeye başlamış, bunun sonucu olarak Partların ve Arap ordularının Bizans'a hücumları kentin defalarca yıkılmasına sebep olmuştur [9] [10].

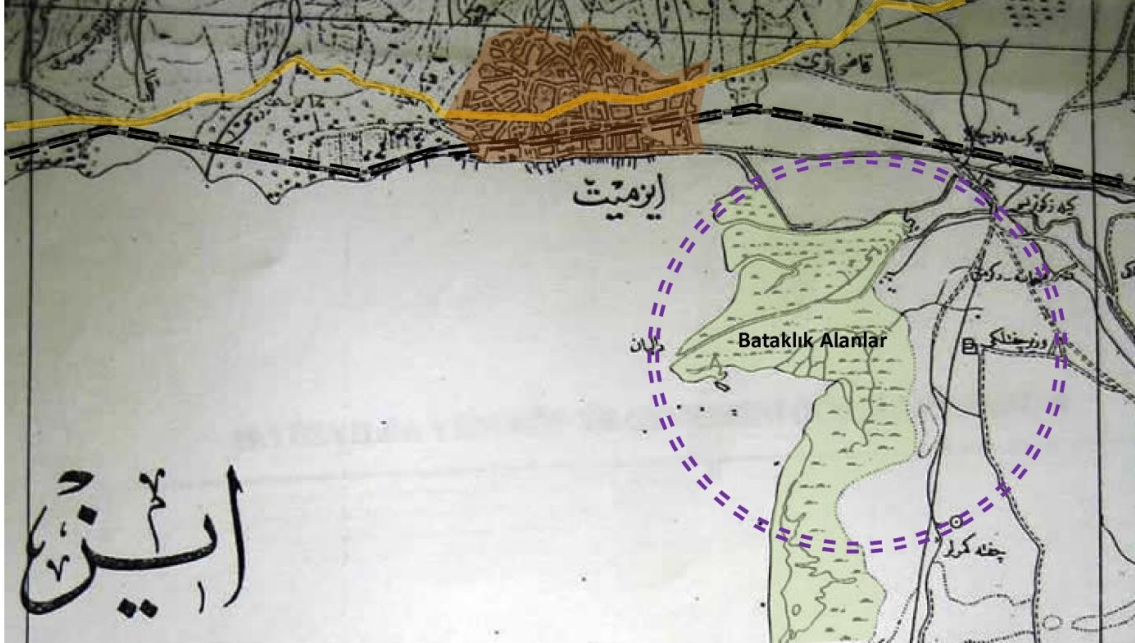
1071 yılında Bizanslıların Malazgirt Muharebesi'nde uğradıkları yenilgi üzerine, Anadolu'nun kapıları bir kez daha Türklere açılmış ve Türkler Konstantinopolis'in yakınlarına kadar ilerleyerek Nikaia'da (İznik) Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurmuşlardır. Nikomedia bu dönemde, 1078 yılında Türk Egemenliğine geçmiştir [9].

Osmanlı Devleti döneminde Anadolu'dan gelen kervanların yüklerinin İstanbul'a en yakın deniz bağlantı yeri olan İzmit'te boşaltılıp, buradan gemilerle İstanbul'a taşınması sonucunda İzmit; tomruk, yakacak odun ve kereste, yiyecek ve erzak temin edilen başlıca bir denizcilik merkezi ve ticaret kenti, sarayın yiyecek, yakacak ihtiyacının karşılandığı bir merkez işlevi üstlenmiştir. Bu kimliğinin yanı sıra İzmit, bir transit geçiş ve konaklama noktası olarak önem kazanmıştır.

Osmanlı Devleti'nde ilk kez İzmit Körfezi'nde Yavuz Sultan Selim (1512-1520) zamanında harp ve ticaret gemilerinin yapıldığı bir tersane kurulmuştur. Osmanlı Devleti dönemindeki önemli bir başka gelişme ise demiryolunun açılmasıdır. Haydarpaşa-İzmit arası 89 km.lik demiryolu hattının İzmit'e ulaşmasından sonra yönetsel açıdan İzmit Sancağı olarak adlandırılan Yalova, Adapazarı, Geyve ve Karasu'yu da kapsayan Kocaeli'de ticari ve sosyal yaşam canlanmaya başlamıştır [9] [10] [13] [86].

19. Yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nde var olan sanayi tesisleri ordunun, donanmanın ve sarayın ihtiyaçlarının karşılandığı, hammaddesi yurt içinden temin edilen, mülkiyeti devlete ait tesislerdir. Bu dönemde Kocaeli başta olmak üzere devletin başkenti konumundaki İstanbul ve yakın çevresinde yer alan yerleşmelere sanayi yatırımları yapılmıştır. İzmit Sancağı'nda; orman ürünleri, çuha, halı, dokuma, un fabrikası olmak üzere önemli yedi büyük fabrika kurulmuştur [13]. Hereke'de Dolmabahçe Sarayı'nın perde, döşemelik ihtiyaçları yanında sarayda yaşayanların giysi gereksinimlerini karşılamak amacıyla, 1843 tarihinde dokuma ve halı fabrikası kurulmuştur. 1890 yılına gelindiğinde, toplam 30 adet ipek fabrikası bölgede faaliyet göstermektedir [9] [10] [13]. Bu bağlamda İzmit Sancağı'nın sanayi kimliği 19. yüzyılda hızla yükselmiştir.

Öte yandan, 1889 yılında İzmit Körfezi'nin bitimindeki bataklıkların kurutulup sanayileşmesi için İngiliz Kraliyet firmasına fermanla izin verilmesi de sanayileşme sürecini hızlandıran önemli bir girdi olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.1).



Şekil 4. 1 19. yüzyıl İzmit Kent Planı [77]

Bu fermana dayanılarak arazinin kurutulması, kısmen denizin doldurulması ile İzmit şehrinin çok yakın gelecekte Yakın Doğu'nun Manchester'i, Birmingham'i olacağı öne sürülmüştür. İzmit Körfezi'nin bitimindeki bataklığın kurutulup sanayileştirilmesi için, İngiliz Kraliyet firmasına verilen izin üzerine hazırlanan raporda;

- *Limanı, deniz ve kara yolu bağlantılarıyla, ticari ve askeri konumu dikkate alınarak yapılan demiryolu planlarına göre İzmit'in 2. İstanbul olmak yolunda olduğu,*
- *Demiryolu ve deniz yolu bağlantısı olan ve döneminin en önemli kara yollarının kavşağında bulunan İzmit'in ticaret hayatında büyük gelecek vaat ettiği,*
- *İstanbul'dan Anadolu'ya ulaşan demiryolunun, İzmit'i denizden olduğu kadar karadan da Anadolu'nun depolama yeri haline getireceği, Basra'ya kadar uzanan ve İzmit'i Hindistan'a bağlayan demiryolu güzergâhlarıyla İzmit'in büyük ticari ve politik önem kazanacağı,*

ifade edilmiştir [9] [13] [86].

Yine bu dönemde Kocaeli için önemli kırılma noktalarından biri Dâhiliye Nezareti'nin, Beykoz Paşabahçe Sultan Çayırı'nda kurulması planlanan gemi inşa fabrikasının Boğaziçi yerine, Avrupa'da olduğu gibi, İstanbul'un uzak bölgelerine, örneğin İzmit Körfezi ya da Marmara sahillerine kurulmasının önerilmesidir [87] [88]. 1915 yılında İstanbul, Bursa, Bandırma, İzmir, İzmit, Uşak ve Manisa şehirlerinde yapılmış sanayi sayımına göre mevcut sanayi kuruluşlarının %55'i İstanbul ve civarında, %22'si İzmir ve civarında, %23'ü ise diğer sayım yerlerinde bulunmakta olup; %56'sı gıda ve dokuma, %25'i tahta, toprak, deri ve kimya sanayiinde, %19'u ise diğer olarak kategorize edilen sektörlerde faaliyet göstermektedir [89].

Sanayileşme çabalarının görüldüğü dönemin Osmanlı Devleti'nin yıkılış dönemine denk gelmesi nedeniyle; sanayileşme için gereken ileri teknoloji, işgücü ve sermaye bulunamamıştır. Sonuç olarak istenilen gelişmenin sağlanması için devletçilik anlayışından vazgeçilerek, devlet tarafından kurulup işletilen fabrikalar hisse senetleri yoluyla özel şirketlere devredilmiş, makine gücüne dayanmayan geleneksel sanayinin desteklenmesi (imtiyazlar, muafiyetler, geçici alet edevat temini), nitelikli iş gücü yetiştirmek için mekteplerin kurulması gibi çözümler aranmıştır. Ancak ülkenin Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'na girmesi ile birlikte sanayileşme hareketlerinin devam ettirilmesi Cumhuriyet Dönemi'ne kalmıştır.

4.2 1923 – 1950 Dönemi

1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile sanayileşme odaklı bir kalkınma öngörülmüş, 1923 – 1929 yılları arasında bu amaçla gerekli altyapının oluşturulmasına yönelik kongreler düzenlenmiş, kanunlar çıkarılmıştır. 1930'lu yıllarla beraber belirli bir plan dahilinde ülke genelinde sanayileşme süreci başlatılmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'yi etkisi altına alan uluslararası konjonktürün iktisat politikalarına ve ekonomik gelişmeye yansımaları ile sanayileşme politikalarında da değişiklikler yaşanmıştır. Bu bölümde 1923 – 1950 yılları arasındaki dönemde uygulanan ekonomik ve toplumsal politikalar, dönemin planlama anlayışı ve yapılan planların kararları sonucunda Kocaeli'nin kentsel mekanının ve sanayileşme süreçlerinin bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

4.2.1 Ekonomik ve Toplumsal Politikalar

1923 yılı Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte, savaş sonrası yokluklar içerisindeki ülkede, devlet, halkının desteği ile birlikte oluşturduğu tüm kaynaklarını gelişme odaklı kullanmıştır. Tek partili bir idare ve devletçilik anlayışının benimsendiği bu yıllarda ithal ikameci, içe dönük sanayileşme politikası benimsenmiştir. Amaçlanan, Osmanlı Devleti döneminde benimsenmek zorunda kalınan dışa bağımlı sanayileşmenin önüne geçerek, devletin kendi hammadde ve kaynaklarını kullanarak kalkınmayı sağlamaktır. 1920'li yılların ortalarından itibaren ülke genelinde özellikle ana ulaşım aksları (demiryolu başta olmak üzere) üzerinde yer alan ve hammaddenin sağlanabileceği kentlerde başta şeker olmak üzere, ulaşım, dokuma ve tekstil, çimento, kereste fabrikaları kurulmuş³²; sanayi eğitim kurumları, sanayi odaları, sanayi bankaları açılmış³³; sanayinin gelişimi için kanunlar çıkarılmıştır³⁴. Bu dönemde sanayi açısından önemli bir başka olay da 1927 yılında ilk sanayi sayımının yapılmasıdır.

³² 1925 – 1929 yılları arasında Adana Mensucat Fabrikası üretime başlamış, Eskişehir Cer Atölyelerinde demiryolu malzemesi üretecek birimler, Alpulu (Kırklareli) Şeker Fabrikası, Kayseri Uçak ve Motor Fabrikası, Bakırköy (İstanbul) Çimento Fabrikası, Kütahya Uşak Şeker Fabrikası, Bünyan (Kayseri) Dokuma Fabrikası, Bursa Dokumacılık Fabrikası, Ankara Çimento Fabrikası, Bomonti (İstanbul) Türk Mensucat Fabrikası, Gaziantep Mensucat Fabrikası, Ayancık (Sinop) Kereste Fabrikası, Paşabahçe (İstanbul) Rakı ve İspirto Fabrikası hizmete girmiştir [8] [22] [90] [91] [92].

³³ 1924 yılında Türkiye İş Bankası Türkiye'de tüm bankacılık işlemlerini gerçekleştirmek, sınai gelişmeyi başlatmak, ulusal tasarrufları harekete geçirmek, temel ekonomik atılımları finanse etmek ve kredi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuştur.

1924 yılında Devlet Demir Yolları İşletmesi kurulmuştur.

1925 yılında Sanayii ve Maadin Bankası 19 Nisan 1925/633 sayılı kanunla "müessatı sınaie tesisine hadim ve buna müteferri bilcümle muamelatı ticariye ve itibariyeyi icra eylemek" üzere kurulmuştur. Kendisine devredilen devlet fabrikalarını, özel sektöre devredilinceye değin işletmek, özel sektörle ortaklıklar kurmak, tek başına ya da ortaklıkları aracılığıyla, maden ayrıcalığı almak ve bunları özel sektörle ortaklık yoluyla işletme ki sanayi ve madencilik alanlarında etkinlikte bulunan özel girişimcilere kredi açmak ve bankacılık işlemleri yapmak olarak belirlenmiştir.

İktisat Vekâleti (Sanayi Bakanlığı) 02.05.1920 tarih ve 3 sayılı kanun ile kurulmuş olup, Bakanlığın görev alanı "Ticaret Sanayi, Ziraat, Orman ve Maadin" işleri olarak belirlenmiştir.

İktisat Bakanlığı 05.03.1924 tarih ve 432 Sayılı Kanunla kaldırılmış, yerine Ticaret Vekâleti ile Ziraat Vekâleti kurulmuştur. Ancak, 16.01.1928 tarih ve 1200 sayılı "Ticaret ve Ziraat Vekâletlerinin Tevhidi Kanunu" ile anılan iki bakanlık yeniden birleştirilmiş, İktisat Vekâleti (iki müsteşarlı olarak) yeniden kurulmuştur [8] [92].

³⁴ 1925/633 Sayılı Kanun Sanayi ve Maadin Bankası: Sanayi ve Maadin Bankası ile ilgili görev ve yetkilerin tanımlandığı kanundur.

1926/334 Demir Sanayiinin Tesissine Dair Kanun: Karadeniz'de devlet eli ile kurulacak sanayi tesisleri için kömür ve demir madenlerinin tetkik, taharri, tesis ve işletilmesi için bütçe ve süre belirlenmesidir.

Tüm bu gelişmelere rağmen bu dönemde sanayileşmenin önündeki başlıca engeller Lozan Antlaşması ile getirilen şartlar ile 1929 yılında Amerika kaynaklı olarak başlayan ve tüm dünyayı etkisi altına alan Büyük Buhran olarak bilinen dünya ekonomik krizi olmuştur. Dünya genelindeki gelişmiş kapitalist ülkeleri etkileyen 'Büyük Buhran', tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'de cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanan liberal iktisat politikalarının terk edilmesine neden olmuş, "devletçilik" anlayışı ön plana çıkmıştır.

Büyük Buhran sonrasını izleyen yıllarda ürünlerin fiyatlarında büyük düşüşler olması nedeni ile tarıma dayalı ülkemiz ekonomisinde sorunlar yaşanmış ancak 1930'lu yılların ikinci yarısından itibaren ülke bu süreçten çıkarak hızlı bir sanayileşme sürecine girmiştir. Özellikle devletin ekonomiye etkin önlemlerle müdahale etmesini ön gören sanayi yapısını esas alan planlı devletçilik ve dış ticaret politikası ile birlikte, daha çok ara ve yatırım malları üretiminde yoğunlaşan ithal ikameci bir sanayileşme politikası izlenerek dönemin olumsuz gelişimleri bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Böylelikle bu dönemde sanayileşme süreci devam ettirilmiş, ülke sanayiinin gelişimi için belli başlı büyük sanayi tesisleri kurulmuş³⁵; sanayileşme adına sanayi ofisleri ve bankalar açılmış³⁶, sanayinin gelişimi için belli başlı kanunlar çıkarılmıştır³⁷. Planlı devletçilik

1927/1055 Teşvik-i Sanayi Kanunu: Bu kanun ile sanayiye önemli teşvik ve koruma tedbirleri getirilmiştir. Yasaya göre hükümet sanayi kuruluşları için gerekli arsayı belli koşullar altında parasız verecek, sınıai kuruluşları için gerekli vergi ayrıcalıkları sağlayacak, sınıai kuruluşlar için gerekli makina-teçhizat gümrük vergisinden muaf olacak, sanayicilerin kullandıkları temel maddeler, ara malları ve mamul ürünler demiryollarında ucuz tarifeye taşınacak, kamu tekelinde mallar bu kuruluşlara ucuz satılacak, hükümet ve kamu kuruluşları, bazı koşullarla yerli sanayi ürünlerini ithalattan %10 daha pahalı da olsalar satın alacaklardı [8] [92].

³⁵ 1930 – 1949 yılları arasında Mecidiyeköy (İstanbul) Likör ve Konyak Fabrikası, Diyarbakır Tekel Rakı Fabrikası, Eskişehir Şeker Fabrikası, Keçiborlu (Isparta) Kükürt Fabrikası, Isparta Gülyağı Fabrikası, Sümerbank Bakırköy (İstanbul) Bez Fabrikası, Bursa Süttozu Fabrikası, Zonguldak Kömür Yıkama Fabrikası, Paşabahçe (İstanbul) Şişe ve Cam Fabrikası, Zonguldak Türk Antrasit Fabrikası, Sümerbank Kayseri Dokuma Fabrikası, Sümerbank Malatya İplik ve Bez Fabrikası, İzmit (Kocaeli) Kâğıt ve Karton Fabrikası, Sümerbank Konya Ereğlisi Dokuma Fabrikası, Ankara Bira Fabrikası, Sümerbank Nazilli (Aydın) Basma Fabrikası, Gemlik (Bursa) Suni İpek Fabrikası, Bursa Merinos Fabrikası, Eskişehir İspirto Fabrikası, Karabük Demir Çelik Kok Fabrikası, Sivas Demiryolu Makinaları Fabrikası, Karabük Demir Çelik Fabrikası, Karabük Demir Çelik Boru Fabrikaları, Tekirdağ Şarap Fabrikası, Levent (İstanbul) Eczacıbaşı İlaç Fabrikası, Sivas Çimento Fabrikası, İzmit (Kocaeli) Klor Alkali Fabrikası, İzmit (Kocaeli) Selüloz Fabrikaları, İzmit (Kocaeli) Gazete ve Sigara Kâğıdı Fabrikası, Sakarya Ziraat Alet ve Makinaları Fabrikası, Elazığ Tekel Şarap Fabrikası, Rize Çay Fabrikası, Eskişehir Demiryolu Takım Fabrikası, Etimesgut (Ankara) Uçak Motor Fabrikası, Sümerbank Filyos (Zonguldak) Ateş Tuğla Fabrikası hizmete girmiştir [8] [22] [90] [91] [92].

³⁶ 1920 yılında kurulan İktisat Vekâleti 1931 yılında Ziraat Vekâleti'nin, 1939 yılında Ticaret Vekâleti ile Münakalât Vekâletinin kurulup ayrılmasıyla iyice küçülmüştür, bu durum 1949 yılına dek sürmüştür. Cumhurbaşkanlığı'nın 16.01.1949 tarihli onayı ile "Ticaret Vekâleti " ile "Ekonomi Vekâleti" yeniden

anlayışının benimsenmesi ve ithalat ikamesi üretiminin teşvik edilmesi doğrultusunda 1934-1938 yılları ile 1948-1952 yıllarını kapsayan iki sanayi planı yapılmış, 1936 yılında ikinci sanayileşme planının esaslarının görüşüldüğü Endüstri Kongresi gerçekleştirilmiş, hızlı sanayileşme süreci 1940'lı yıllara kadar devam etmiştir. Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na katılmamasına rağmen, savaş ekonomisinin yaratmış olduğu olumsuz koşullar nedeni ile 1940 – 1946 yılları arasında iktisadi gelişme göstergeleri gerileme dönemine girmiştir. Bu süreçten çıkmak için değişen dünya düzeni ile birlikte ABD ile kurulan ilişkiler sonucunda Türkiye'nin IMF ve Dünya Bankası'na katılımı, 1948 yılından itibaren alınan Marshall Yardımı ile birlikte Türkiye yabancı sermayenin ülkede yatırım yapacağı bir sürece girmiştir [65].

4.2.2 Sanayi Planları

Ülkemizdeki gelişmelere paralel olarak, Kocaeli Cumhuriyetle birlikte özellikle sanayileşme alanında 1923 – 1950 yılları arasında en hızlı gelişen illerimizden birisi

birleştirilmiş, "Ekonomi ve Ticaret Vekâleti" kurulmuştur. Ancak, bir yıl sonra devlet işletme ve tesisleri ile ilgili "İşletmeler Dairesi" bu Bakanlıktan ayrılarak 11.02.1950 tarih ve 5528 sayılı kanun ile İşletmeler Bakanlığı adı altında kurulmuştur.

1931 yılında Ziraat Vekâleti 29.12.1931 tarih ve 1910 sayılı kanun ile İktisat Vekâleti ile yeniden ayrılarak kurulmuştur.

1931 yılında Tekel Genel Müdürlüğü Maliye Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuştur.

1932 yılından 1933 yılına kadar çalışmış olan Devlet Sanayi Ofisi kurulmuştur.

1932 yılından 1933 yılına kadar çalışmış Türkiye Sanayi Kredi Bankası 2064 sayılı kanunla kurulmuştur.

1933 yılında Sümerbank Sanayi Bakanlığı'na bağlı ve iktisadi devlet teşekkülü olarak Devlet Sanayi Ofisi ve Türkiye Sanayi Kredi Bankası yerine kurulmuştur. Sümerbank verimlilik ve karlılık ilkelerini göz önünde tutarak, imalat sanayii kurulmasında rol almış, işletmecilik, sınai mamullerini pazarlama, bankacılık işleriyle meşgul olmuştur.

1935 yılında Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. ve Etibank kurulmuştur [8] [90] [92].

³⁷ 1930/1567 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanun çıkarılmıştır.

1930/1705 sayılı Ticarete Değişen Meni ve İhracatın Murakebesi ve Korunması Hakkındaki Kanun: Devletin ekonomik hayata müdahalesinin yönetimi, ithalatın sıkı bir denetim altına alınması amacıyla çıkarılmıştır.

1932/2064 sayılı Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası Kanunu: Hükümete ekonominin bütünü hakkında düzenleyici kararlar almasını sağlayan yetkiler verilmiştir, ancak bu yetkiler özel kesimi-teşebbüsü zedeleyecek şekilde kullanılmamıştır.

1933/2262 sayılı Sümerbank Kanunu çıkarılmıştır.

1935/2805 Etibank Kanunu çıkarılmıştır.

1940/3780 sayılı Milli Koruma Kanunu çıkarılmıştır [8] [90] [92].

olmuştur. Bunun başlıca nedeni İstanbul'a yakınlığı ve ulaşım imkânlarının çeşitliliği olmakla birlikte, ilde büyük sanayi yatırımları yapılmasını hedefleyen sanayi planları ve kent planlarının etkisidir. Bu yıllarda benimsenen hammadde – ulaşım ilişkileri odaklı sanayileşme anlayışı doğrultusunda Kocaeli ve yakın çevresinde;

- İzmit Körfezi'nin bitimindeki bataklığın kurutulması³⁸ projelendirilmiş, bentler, dere banketleri yapılmış,
- Adapazarı ile İzmit'te ilk elektrik (motorla elde edilen) fabrikası açılmış³⁹,
- Tarım alanında ilin ilk fidanlığı, kozacılık önemli ihraç malı olduğu için dutluğu, hayvancılığın iyileştirilmesi için aygır deposu kurulmuştur⁴⁰ [11].

1934 – 1952 yılları arasında ülkedeki sanayileşme hareketlerine yön vermesi için yapılan sanayi planlarından **Birinci Beş Yıllık Sanayi Programı** doğrultusunda **1936 yılında İzmit'te ilk kağıt üretim tesisi olan İzmit Kağıt ve Karton Fabrikası**⁴¹ açılmış, **İkinci Beş Yıllık Sanayi Programı** doğrultusunda ilde **azot fabrikalarının ve petrol rafinerilerinin kurulması** ön görülmüştür (Çizelge 4.1).

³⁸ Ancak mülkiyet ile ilgili bazı iddialar, çıkarları bozulan insanların aleyhte çalışmaları sonucu bu iş yarıda kalmış, 35 yıl sonrası da burası bataklıktan kurtulamamış, daha sonra başa gelen yöneticilerin kayıtsızlığından ötürü, Belediye ile Özel İdare'ye ait olması gereken 40-50.000 dekarlık arazi hiçbir ilgisi olmayanlarca ziyan edilmiştir [11].

³⁹ 1923 – 1927 yılları arasında Halil Vehbi DEMİREL'in (Kocaeli'nin ilk valisi) döneminde [93].

⁴⁰ 1923 – 1927 yılları arasında Halil Vehbi DEMİREL'in (Kocaeli'nin ilk valisi) döneminde [93].

⁴¹ SEKA Birinci Kağıt Fabrikası'nın temelleri 1934 yılında atılmıştır. 16 Kasım 1936 yılında açılışı yapılarak resmen işletmeye açılan Sümerbank Kağıt ve Karton Fabrikası'nın açıldığı gün ihtiyaçlar dolayısıyla, İkinci Kağıt Fabrikası ve Selüloz Fabrikası'nın temellerinin atılması fikri ortaya çıkmıştır. İkinci Kâğıt Fabrikası'nın ihalesi 1934 yılında olmuş, ancak 1944 yılında tamamlanamamıştır. Selüloz Fabrikası'nın temelleri 6 Kasım 1936'da atılmıştır. Fabrikanın faaliyete geçmesi ise 1945 yılını bulmuştur. Kaolin Fabrikası 1941 yılında, Klor ve Sud Kostik Fabrikası 1945 yılında, Üçüncü Kâğıt Fabrikası 1954 yılında, Dördüncü ve Beşinci Kağıt Fabrikaları 1961 yılında açılmıştır. Seka Reviri, Seka Sineması, Seka İlkokulu, Seka Camii; sosyal hayata katkıları, gündelik hayata etkileri açısından değerlendirildiğinde, SEKA Kâğıt Fabrikası'nın Kocaeli'nin gelişimine etkileri dikkat çekicidir [94].

Çizelge 4. 1 Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayi Planları kararlarının Kocaeli ve İzmit'e yansımaları

Dönem	Ülke Ölçeğinde Desteklenen Sektör ve Bölgeler	Kocaeli ve İzmit'e Yansıyan Kararlar
1934 - 1938 Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı	<p>Kağıt, kimya, maden, porselen, dokuma sanayinin desteklenmesi.</p> <p>Ağırlıklı olarak tekstil ve dokuma sanayisine yatırım yapılması.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temel hammaddeleri yurt içinde üretilen veya üretilecek olan sınaî tesislere⁴², • Büyük sermaye ve ileri teknoloji gerektiren projelere, • Kuruluş kapasitelerinin iç tüketimi karşılayacak düzeyde tutulmasına öncelik verilmiştir [14]. 	<p>Selüloz ve Kağıt Sanayi tesislerinin İzmit'te kurulması öngörülmüştür.</p> <p>Yer seçiminde öne çıkan faktörler; nakil araçlarının bol ve ucuz olması, ağacın sağlanacağı ormanların uzak olmaması, yüksek su ihtiyacının karşılanabilmesi ve iş gücü temini olmuştur [13] [15].</p>
1948 - 1952 İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı ⁴³	<p>Yeni yatırımlar yerine mevcut işletmelerin korunup işletilmesi.</p> <p>Ağırlığın ara ve yatırım malları üretimine verilmesi.</p> <p>Ağırlıklı olarak madencilik, enerji santralleri, toprak sanayisi, makine sanayisi, gemi yapımı ve kimya sanayisine yatırım yapılması.</p> <p>Kimya sanayinde kurulacak rafinerilerden birincisinin Marmara Bölgesi'nde, ikincisinin İç Anadolu'ya yakın konumlu bir bölgede kurulması, tesis konumunun bir liman ve demiryolu üzerinde olması.</p>	<p>Kimya sanayinde azot fabrikalarının ve petrol rafinerilerinin İzmit'te kurulması öngörülmüştür.</p> <p>Yer seçiminde öne çıkan faktörler; İzmit'in üretim için ihtiyaç duyulan kömürün sağlanacağı Zonguldak'a yakın olması ve iyi kalker taşının getirileceği Marmara Adaları'na deniz bağlantısının var olması; üretilen karpitin İstanbul piyasası üzerinden dağıtımının sağlanabilmesi olmuştur [13] [15].</p>

İzmit ve SEKA Fabrikası odaklı sanayileşmenin yanı sıra Hereke'deki mensucat, Eskişehir'deki çimento fabrikası Kocaeli'deki bu dönemdeki diğer önemli yatırımlar olarak kabul edilebilir.

Sanayi planları incelendiğinde, ülke genelinde benimsenen politikaların tamamının Kocaeli özelinde gerçekleştirildiği; Kocaeli'de İzmit odaklı geliştirilmesi ön görülen

⁴² Dokuma (pamuk, kendir, yün), Maden (demir, kömür, bakır vb), Sellüloz (kâğıt, karton, suni ipek), Seramik (cam, porselen) ve Kimya (klor, fosfat, südkostik vb) [14].

⁴³ Ara mallarının üretimine ve ihracata yönelik bir üretimin hedeflendiği İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı için hazırlıklar 1936 yılında başlamış olsa da, İkinci Dünya Savaşı nedeni ile 1938-1943 yılları için ön görülen bu planın uygulanması mümkün olmamıştır [95].

sanayinin yer seçiminde hammadde temini, ulaşım kolaylıkları ve en önemlisi pazara yakınlık (İstanbul) olduğu görülmektedir.

4.2.3 Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları

1930'lu yıllar ülke genelindeki gelişme eğilimlerine paralel olarak yurt dışından getirilen uzmanlara belli başlı kentler için planların yaptırıldığı yıllardır. 1935-1938 yıllarında Prof. Martin Wagner⁴⁴ tarafından yapılan çalışmalarda; *"İstanbul'un hinterlandının Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Gelibolu, Gebze, Karamürsel, İzmit'ten ibaret olduğunu kabul edersek hinterlandın 28.044 kilometre kare alanlı ve 780.657 nüfuslu olduğunu görürüz."*, *"İstanbul hinterlandının en önemli kısmı, gezmeler için en büyük önemi Silivri üzerinden Gelibolu'ya gidecek bir kara yolu yapıldığı zaman kazanacaktır. Doğu kısmı da gene böyle gezmelere mahsus önemini İzmit'e kadar yeni bir karayolu inşa edildiği zaman alacaktır. Otomobilin Yalova ve hatta Bursa'yı İstanbul için bir gezme yeri haline getirebilmesi ise ancak Ankara yolunun bir şehirlerarası yol haline getirilmesi ve Gebze Darıca civarından İzmit Körfezini geçip Çatalburun'a gitmek üzere bir feribot tesisi yapılması ile mümkün olacaktır"* [96] ifadeleri geçmektedir. Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere Kocaeli'nin İstanbul'un hinterlandında olduğu, 1950'li yıllarda yapılan D-100 (E-5) Karayolu'nun ve Eskişehir Feribot iskelesinin temellerinin bu çalışma ile atıldığı görülmektedir.

1939 yılında Henry Prost tarafından İstanbul için yapılan ve Tarihi Yarımada odaklı olan planda, kentin merkezi iş alanı ile ilgili önemli değişiklikler yapılmamakla birlikte, Boğaziçi'ndeki sanayinin Haliç'e kaydırılması ve Haliç'in ana sanayi aksı haline gelmesi, Haliç'teki konut dokusunun kademeli olarak boşaltılması, Yenikapı'ya büyük bir liman yapılması, yeni ulaşım aksları ile kentsel mekanların bağlantısının kurulması hedeflenmiştir. Diğer bir deyişle Prost'un planında Prof. Martin Wagner'ın aksine İstanbul'un kentsel mekanının kendi iç dinamikleri doğrultusunda yeniden şekillendirildiği, Kocaeli ve diğer illerle ilgili fizik mekana yansıtacak kararların alınmadığı görülmektedir.

⁴⁴ 1932 yılında açılan yarışmada, elde edilen raporlardan, şehrin gelişmesine yön verecek düzeyde bir çözümlenme elde edilemediği gerekçesiyle 1935'te Alman şehirci Prof. Wagner İstanbul planlamasını yapması için davet edilmiştir [96].

Prost'un yaklaşımına paralel olarak aynı yıllarda İzmit için Jansen tarafından yapılan planlarda İzmit'in kimliği "**Sahil Kenti**" olarak belirlenmiş, kentin sınırları batıda SEKA Fabrikası, doğuda İzmit Körfezi'nin bitimindeki bataklık olarak tariflenmiştir. Kentin kendi hinterlandında değerlendirildiği bu çalışmada İzmit'in İstanbul ve Anadolu arasındaki ticari bağlantıyı sağlayan kent olma özelliğinin altı çizilmiştir. 1938 tarihli olan bu planlarda sanayi alanları kentin bitimi olarak belirlenen bataklık alanlarda yer seçecek şekilde ön görülmüş ve bu bölge planlarda "**Endüstri ve Liman Bölgesi**" olarak adlandırılmıştır. Planda;

- Deniz yoluyla gelen ve Haydarpaşa'da trenlere yüklenen malların, deniz yoluyla İzmit'e getirilip, burada demiryoluna aktarılmasının nakliye maliyeti açısından daha uygun olduğunu belirtilmiş, bu anlamda Berlin şehri örnek gösterilmiştir.
- Şehir içinde yer alan tersanenin, sahilin doğal gelişimini engellediğinin altı çizilmiştir.
- Deniz kıyısının gezinti ve dinlenme, yani rekreasyon, alanları olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.
- İzmit şehrinin taşra şehri karakterini koruması, karaktersiz bir şehir olmaması gerektiğinin altı çizilmiştir.
- Tersanenin batıya doğru şehrin dışına taşınması gerektiği vurgulanmıştır [13].

Bu dönemde Kocaeli'nin merkezini teşkil eden İzmit için yapılan planlar ile İstanbul için yapılan planlar karşılaştırıldığında her iki yerleşimin de kendi içerisinde ve kendi iç dinamikleri ile değerlendirildiği; yapılan planlarla mevcut arazi kullanımın yerleşim sınırları içerisinde kentin gelişim potansiyelleri, doğal kaynakları ve tarihi değerleri doğrultusunda organize edilmesine yönelik kararların alındığı görülmektedir. İzmit özelinde yapılan planlarda, Kocaeli'nin bu tarihten sonra sanayi odaklı değişiminin başlıca nedenleri olarak, İstanbul-İzmit arasındaki ticari ilişkilere ve güçlü ulaşım ilişkilerine vurgu yapılması dikkat çekicidir.

Yukarıda çizilen tablodan da anlaşılacağı üzere, Kocaeli'de 1950'li yıllara kadarki sanayi gelişiminin demiryolları başta olmak üzere ulaşım olanaklarının olduğu, sanayi hammaddesinin rahat taşınabileceği ve elde edilebileceği merkez konumundaki İzmit

odaklı olduđu⁴⁵ söylenebilmektedir. Kocaeli genelinde tren yolunun üzerinde ve deniz kıyısında konumlu yerleşmelerin hammadde temininin ve taşımacılığının mümkün olması nedeni ile büyük ölçekli sanayi yatırımlarına konu oldukları görülmektedir. Bu dönemde ilin ekonomik yapısının değişmesindeki en önemli etmen 1930'lu yıllarda kurulan Seka Fabrikası olmuştur. O döneme kadar balıkçılık, tarım ve ticaret ile geçimini sağlayan halk, sanayi tesislerinde çalışmaya başlamıştır. Sanayiye bağlı gelişimle birlikte kentin sınırları da değişmeye başlamıştır.

4.3 1951 – 1980 Dönemi

1951 – 1980 yılları arasındaki dönem, İkinci Dünya Savaşı sonrasında değişen dünya düzenine eklenmek amacı ile yabancı sermayeyi çekmeye yönelik kanunların çıkarıldığı, planlı kalkınma döneminin başladığı ve beraberinde ülke gelişme politikalarının kalkınma planları adı altında bir programa konduğu, ilk defa bölge ölçeğinde planların yapılmaya başladığı dönemdir. Bu bölümde 1951 – 1980 yılları arasındaki dönemde uygulanan ekonomik ve toplumsal politikalar, dönemin planlama anlayışı ve yapılan planların kararları sonucunda Kocaeli'nin kentsel mekanının ve sanayileşme süreçlerinin bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

4.3.1 Ekonomik ve Toplumsal Politikalar

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, devlet yönetiminin de çok partili sisteme dönüşmesi ile girilen yeni dönemde, sanayileşme politikası da değişmiştir. 1951-1955 yılları arasında liberal fikirlerin hakim olduğu, özel sektörde kalkınmaya öncelik tanıyan ve devletçiliği reddeden yeni ekonomi politikasının benimsendiği, 1955 sonrasında ise özel teşebbüs yatırımlarının hızının kesildiği, kamu yatırımlarının ise artış gösterdiği; bu duruma bağlı

⁴⁵ Bu dönemde Gebze Bölgesi'nde fazla bir gelişim olmamakla birlikte, özellikle İzmit Körfezi'nin güneyinde 1926 yılında Gölcük Tersanesi'nin kurulması ile Gölcük-Karamürsel Bölgesi gelişmeye başlamıştır. Tersane ile birlikte 1940'lı yıllardan itibaren Gölcük-Karamürsel Bölgesi kırsal kimliğinden çok bir sahil kenti kimliğine bürünmüş, körfezin kuzeyindeki sanayileşmenin etkisi ile ikinci konut alanlarının yer seçmeye başladığı bir bölge olmuştur. Gölcük, 1950'li yıllara kadar deniz kenarında ve güzel havası olması dolayısıyla İzmit'in mesire ve sayfiyesi durumundadır. Nüfusun yaklaşık %65'i bağcılık ile uğraşırken, %30'u fabrika işçisi, geri kalanı ise memur ve subaylardan oluşmaktadır. Bölgenin başlıca üretimi üzüm, fındık, kiraz ve az miktarda şeftali, erik, elma, armut, zeytin vb. meyveler olmakla birlikte, bunların büyük kısmı İstanbul'a ihraç edilmekte, bir kısmı ise bölgede kurulan pazarlarda satılmaktadır [97].

olarak 1950 öncesinde benimsenen devlet ile sanayileşme politikasından vazgeçildiği görülmektedir.

1960 darbesi sonrasında 1970'lere kadar planlı içe dönük sanayileşme politikası izlenmiş iken, 1970 yıllar sonrasında planlı dışa dönük sanayileşme politikası benimsendiği yıllar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde şüphesiz en önemli gelişme 1960 yılında DPT'nin kurulması ile birlikte hazırlanan kalkınma planları olmuştur. Kalkınma planlarında yılda ortalama %7 civarında bir kalkınma hızı hedeflenmiş ve Türkiye'nin uzun dönemli gelişmesinin sanayileşme ile gerçekleşebileceği anlayışı benimsenmiştir [75] [98].

4.3.2 Kalkınma Planları

Planlı kalkınma hedefi ile kurulan DPT tarafından hazırlanan ve ülke genelindeki iktisadi gelişmeleri hedefleyen ilk Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963 yılında uygulamaya konulmuştur. Bu dönemden itibaren DPT tarafından hazırlanan kalkınma planlarının iktisadi felsefeleri ve yaklaşımları doğrultusunda farklılaştığı görülmektedir:

- 1960 öncesi planlar devletçi, kısmi,
- 1960-1980 dönemindeki planlar karma ekonomi, bütüncül,
- 1980-2000 dönemindeki planlar liberal, stratejik olarak nitelendirilebilir.

Sanayileşme politikaları açısından bakıldığında ise, 1980 öncesinde "ithalat ikamesi politikaları", 1980 sonrası ise "açık ekonomiye geçiş"in yönlendirici olduğu görülmektedir [99].

1963 - 1967 dönemini kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Doğu Marmara Bölgesi'nde sanayinin geliştirilmesi, İstanbul'un iktisadi ve sosyal meselelerine çözüm yolu bulunması, yeni gelişme merkezleri tespit ederek aşırı şehirleşme ve merkezleşmenin yükünün hafifletilmesi hedeflenmiştir. Bu doğrultuda sanayi yatırımlarının yoğunlaştığı ve nüfusun yığılma göstermeye başladığı Kocaeli 1979 - 1983 dönemini kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda 1965-1970 yılları arasında en çok göç alan 4 ilden biri olarak tanımlanmıştır (Çizelge 4.2).

Çizelge 4. 2 1963-1983 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit’e yansımaları

Plan Dönemi [99]	Ülke Ölçeğinde alınan Kararlar	Kocaeli ve İzmit’e Yansıyan Kararlar
1963 - 1967 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	Kamu sektörü öncelikli yatırım yapacak sektör olarak belirlenmiş, ülkenin tamamının kalkındırılması için bölge planlaması ve kalkınması kavramına planda yer verilmiştir. Bölgelerarası dengesizliğin kaldırılması ile dengeli sanayileşmenin sağlanması ana şart olarak görülmüştür.	Plan ile Doğu Marmara Bölgesi’nde sanayinin geliştirilmesi, İstanbul Büyükşehir Bölgesi’nin iktisadi ve sosyal meselelerine çözüm yolu bulmak, yeni gelişme merkezleri tespit ederek aşırı şehirleşme ve merkezleşmenin yükünü hafifletmek hedeflenmiştir. Kocaeli özelinde; <ul style="list-style-type: none"> • Üretim artışı hedefi doğrultusunda İzmit selüloz fabrikasının genişletilmesi, • Petrol sanayinde İzmit’in Mersin’den sonra ikinci konumda yer aldığı, • Derince Limanı’nın ülkenin başlıca limanlarından biri olduğu, • Kocaeli’nin gelişmiş 15 ilden biri olduğu belirtilmektedir.
1968 - 1972 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	Sanayinin ekonominin sürükleyici sektörü olduğunun altı çizilerek; <ul style="list-style-type: none"> • Yatırım ve ara malları üreten temel, stratejik endüstriler kurulması, • Türk ekonomisinin dış kaynaklara bağımlılığının azaltılması, • Yüksek bir gelişme hızı sağlanması, • Özel sektöre öncelik verilmesi, • Kentleşmenin hızlandırılması, • Büyümenin belirli merkezlerde sağlanması ile ekonomik ve sosyal gelişmenin bölgelere yayılması hedeflenmiştir. 	Planda sanayinin İstanbul dışında gelişmesinin teşvik edilmesi önerilmiştir. Kocaeli özelinde; <ul style="list-style-type: none"> • Derince Limanı’nın yükleme – boşaltma miktarı açısından artış gösteren 4. liman olduğu belirtilmektedir.
1973 - 1977 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı	Gelir seviyesinin arttırılması, sanayileşmenin özellikle ara ve yatırım malı üreten sektörlerde hızlandırılması, makine, madeni imalar ve kimya sanayinin teşvik edilmesi, geri kalmış illerde ara mal ve yatırım malı üretim tesislerinin yer seçmesi, eğitim ile sanayinin birbirini tamamlar hale getirilmesi ile teknoloji üretiminin sağlanması ve dış kaynaklara bağımlılığın azaltılması amaçlamıştır.	

Çizelge 4. 2 1963-1983 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit’e yansımaları (devam)

1979 - 1983 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı	Kamu kesimi ağırlıklı sanayileşme stratejisi ile ödemeler dengesinin iyileştirilmesi ve ekonominin kendine yeterli hale getirilmesi, sanayinin yapısının ara ve yatırım malları endüstrileri yönünde değiştirilmesi, ileri derecede ithalat ikamesinin benimsenmesi, bölgesel kalkınmaya önem verilmesi, enerji kaynaklarının geliştirilmesi, üretimin artırılması, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’ne kalkınma için öncelik verilmesi hedeflenmiştir.	1965 – 1970 döneminde en çok göç alan ilin İstanbul olduğu, onu Ankara, İzmir, Edirne ve Kocaeli’nin izlediği belirtilmiştir. Göçlerin %22’sinin İstanbul tarafına yöneldiği, İstanbul’un en çok sanayileşmiş il olduğunun altı çizilmiştir.
---	--	--

4.3.3 Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları

Ülkedeki gelişmelere paralel olarak Kocaeli'nin 1930’lu yıllarda İzmit odaklı başlayan sanayi gelişim sürecinin, 1950’li yılların ortalarında İzmit Körfezi'nin kuzeyinden geçen E-5 Karayolu ile birlikte il genelinde belirli odaklarda yığılma halinde devam ettiği görülmektedir. İldeki sanayileşmenin yalnızca yeni ulaşım akslarının oluşturulması ile bağlantılı olmadığı, ülkedeki önemli sanayi işletmelerinin kuruluş yeri olan İstanbul'daki gelişmelerin de Kocaeli’deki sanayileşmeyi tetiklediği görülmektedir.

DPT’nin kurulmasından önce Türkiye ve Marmara Bölgesi içinde en hızlı şehirleşen ve sanayileşen Doğu Marmara Alt Bölgesi için çalışmalar 1960 yılı sonunda başlamış ve 1963 yılında “**Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı**” yayınlanmıştır [100] [101]. Hazırlanış amacı ve şekliyle ilk örnek olan Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı kapsamında, Marmara Bölgesi’nde farklı karakter, problem ve imkanlara sahip üç bölge ayırt edilmiştir. Ülke ortalaması ile benzerlik sunan Batı Marmara veya Trakya (Edirne-Tekirdağ-Kırklareli), az gelişmiş bir bölge Güney-Batı Marmara (Balıkesir-Çanakkale) ve çok gelişmiş bir bölge olarak Doğu Marmara (İstanbul-Kocaeli- Sakarya-Bursa) [13] [102] [103].

1967 yılında İstanbul Kalkınma Derneği tarafından tertiplenmiş İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi'nde Silivri ile Gebze arasındaki toplam olarak 6500 km² büyüklüğündeki alan (İstanbul İli ve Gebze İlçesi toplamı) Büyük İstanbul Metropoliten alanı olarak kabul edilmiştir [96] (Çizelge 4.3).

Çizelge 4. 3 Doğu Marmara Bölge Planı kararlarının İstanbul – Kocaeli ve Merkez İlçe İzmit'e yansımaları

Ana başlık	İstanbul ile ilgili kararlar [13] [100] [104]	Kocaeli ve İzmit'e Yansıyan Kararlar [13] [100] [104]
Gelişim	Ülke hızından daha büyük bir hızla gelişim hedefi	
Sanayi	Pazara yönelik bir sanayi	Sanayinin, Derince-İzmit ve Adapazarı'nı içine alan İstanbul'un doğusunda bir koridora kaydırılması İstanbul'un 100-150 kilometre doğusunda, İzmit-Adapazarı arasında büyük bir endüstri merkezinin kurulması
Nüfus	Aşırı nüfus yığılmasının önlenmesi	
Yerleşim alanları	Büyükçekmece – Gebze arasında yeni yerleşim alanlarının oluşturulması Anadolu Yakası'nın gelişimine öncelik verilmesi	
Limanlar	Haydarpaşa Limanı'nın yer seçiminin hatalı olması nedeni ile tasfiye edilmesi	Haydarpaşa Limanı'nın, transit nakliyat dışında, İzmit Körfezi'nin içine taşınması, Derince Limanı'nın güçlendirilmesi
Tersaneler	Mevcut tersanelerin genişletilmemesi, yeni tersane alanlarının planlanması	Gölcük Tersanesi'nden kapasitesine daha uygun şekilde faydalanılması
Demiryolu		Tütünciftlik-İzmit-Sapanca Gölü arasında, şehirleşme isteği doğrultusunda banliyö sisteminin getirilmesi
Havaalanı		İzmit ve Adapazarı çevresinin ihtiyacına cevap verecek bir yerel havaalanı açılması
Karayolu	Yalova-İzmit bağlantısının inşaatının bitirilmesi Karadeniz Ereğlisi - İzmit yolunun ıslah edilmesi böylelikle Ereğli Demir Çelik Fabrikası'nın İzmit ağır sanayi bölgesine, faaliyetinin çok artması ümit edilen Gölcük Tersanesi'ne ve İzmit'te kurulması düşünülen Bölge Limanı'na bağlantısının sağlanması	
Şehir trafiği	İstanbul'un trafik sorununa çözüm bulunması	İleride şehir trafiğinde yaşanacak soruna karşılık deniz trafiğinin değerlendirilebilmesi
Yeşil alanlar	Boğaziçi ile Tuzla – Hereke arasında yeşil alanların yer alması	

1939 yılında Henri Prost tarafından yapılan nazım imar planı, 1955 İstanbul Sanayi Bölge Planı⁴⁶ ve 1966 İstanbul Sanayi Alanları Nazım İmar Planı⁴⁷ [96] ile birlikte; İstanbul'dan, özellikle Haliç'ten, desantralize edilmesi ön görülen sanayi tesislerinin, doğu-batı aksında Tekirdağ ve Kocaeli'de yer seçmeye başlamaları ilde sanayileşmenin ivmesini etkilemiştir.

Sanayileşmeye paralel olarak 1960'lı yıllara kadarki dönemde, ulaşım yatırımlarına ağırlık verilmiş; demiryolu ağırlıklı yatırımların yerini karayolu ulaşımına yönelik yatırımlar almıştır. Demokrat Parti yönetiminin İstanbul'da başlattığı "Menderes Operasyonları" adı altında açılan büyük ulaşım akslarından biri olan İstanbul'un Anadolu kentleri ile bağlantısının sağlandığı E-5 (D-100) Karayolu bu dönemde açılmıştır. Bu nedenledir ki 1950'li yıllar, gerek İzmit gerekse doğu-batı ekseninde yer alan kentler için bir dönüm noktası olmuştur. Açılan E-5 (D-100) Karayolu kentlerin doğu-batı istikametindeki lineer gelişimini tetiklemiştir.

Kocaeli için bu yıllarda yapılan planlar, daha önce olduğu gibi, İzmit yerleşimi odaklı olmuştur. Ahmet Kemal ARU tarafından hazırlanan ve 08.05.1953 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli İzmit Umumi Planı ve 1/1000 ölçekli İzmit Kenti Tatbikat Planı'nın ana hedefi "mevcut fiziksel alanın düzenlenmesi" olarak belirlenmiştir. Yerleşimin sınırları 1930'lu yıllarda olduğu gibi batıda SEKA Fabrikası, doğuda körfezin bitimindeki bataklık

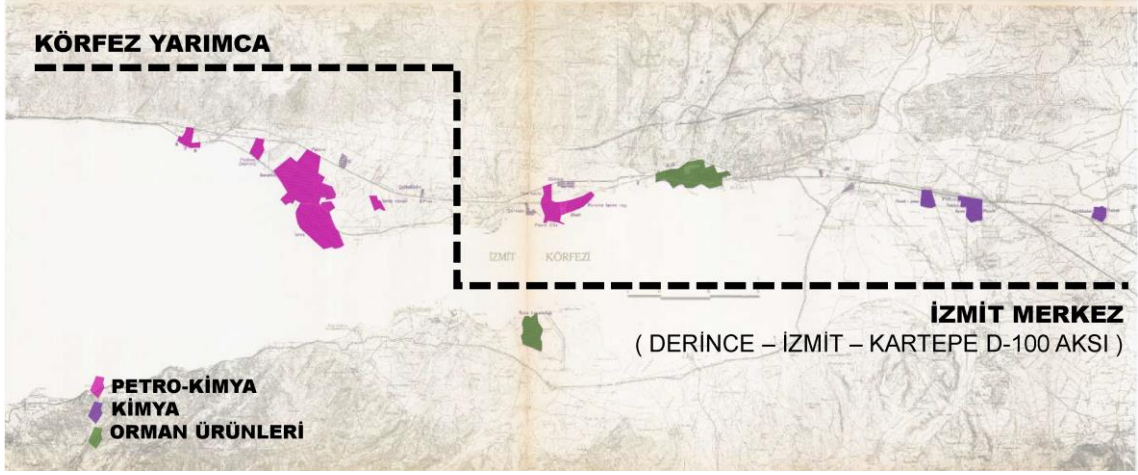
⁴⁶ İmar Müşavirleri Heyeti 1952 yılında imar planlarının revizyon işlerini ele aldığı zaman, sanayi kuruluşlarını tespit ettirerek bir harita üzerine işletmiştir. Bu tespitlerden keşif sanayi yerleşmelerinin Haliç sahillerinde, Topkapı dışında, Rami Kışlası civarında, Dolapdere ve Bomonti civarında toplandığı görülmüştür. 1/10.000 ölçekli sanayi bölgeleri planının hazırlanmasında, sanayi bölgelerinin, sur dışında, Haliç'ten Marmara'ya ve batıdan Bakırköy civarına kadar, arazi imkânlarına göre dağıtılması, Beyoğlu semtinde, Feriköy civarında, diğer ilçelerde de uygun yerlerin sanayiye ayrılması, iskân bölgeleri içinde kalan mevcut zararlı sanayinin kendilerine ayrılacak yerlere nakli, Haydarpaşa ve Salı Pazarı limanlarına ilâveten, Yedikule civarında yeni bir liman sahası ayrılması, büyük sanayi ve serbest liman bölgesinin de Tuzla-Pendik civarında tesiri, prensip olarak kabul edilmiştir. 1955 yılında onaylanan sanayi bölgeleri planı ile ilk defa, hangi bölgelerin sanayiye ayrıldığı bir planla tespit edilmiştir [96] [105].

⁴⁷ Prost planında Haliç sanayiye ayrılmıştı. 1955 yılında Müşavirler heyetince hazırlanan sanayi planında, Haliç'teki sanayi kısmen dondurulmuş, Topkapı, Rami ve Levent'le yeni sanayi sahaları planlanmıştı. Sanayiye ayrılan bu alanlarda hızlı değer artışı olması nedeniyle yatırım yapacaklar, kontrolsüz ve arsa değeri düşük alanlara kaçmaya devam ettiler. Kâğıthane vadisi, Halkalı, Maltepe ve Kartal'da plan dışı yerleşmeler oldu. Sanayi alanları ile birlikte konut alanları planlaması ele alınmadığı için şehrin etrafı gecekondu mahalleleri ile sarıldı. 1963 yılında, sanayinin düzensiz yayılmasına engel olmak amacı ile yeniden, belediyece ilgili kuruluşların katılmaları ile sanayi planı çalışmalarına başlandı, uzun bir çalışma döneminden sonra hazırlanan plan 1966 da onaylanarak yürürlüğe girdi. Ancak, düzensiz ve plan dışı sanayi yerleşmelerine engel olunamadı [96] [105].

alanlar ile sınırlı tutulmuş; bataklık alanlar bu planda da “Endüstri ve Liman Bölgesi” olarak belirlenmiştir. Planın bir önceki dönemde yapılan plan ile arasındaki en büyük fark, bir önceki planda “Sahil Kenti” kimliğine sahip olacak şekilde planlanmış kentin merkezi ile İzmit Körfezi arasından geçirilen ve İstanbul ile Anadolu’nun ana bağlantı aksı olarak planlanan E-5 Karayolu’nun (D-100) planlara işlenmiş olmasıdır.

1955 yılında İstanbul Sanayi Bölge Planı ile İstanbul kent merkezindeki küçük ve orta ölçekli sanayi alanlarının kent çeperlerine taşınması kararı, fizik mekanda sanayi alanlarının Tekirdağ – İstanbul – Kocaeli hattı boyunca uzanan ana ulaşım koridoru niteliğindeki E-5 Devlet Karayolu boyunca kümelenmesine neden olmuştur. Ayrıca Tuzla – Pendik Bölgesi’nin büyük ölçekli sanayi alanları ile serbest ticaret bölgesi olarak belirlenmesi [106] [107] [108] sonucunda sanayi Kocaeli’ne doğru kaymaya, bu tarihten itibaren Kocaeli’ne bağlı Gebze İlçesi İstanbul’un uzantısı gibi değerlendirilmeye başlanmıştır.

Bu dönem gerek İstanbul özelinde yapılan planların, gerekse planlı kalkınma dönemine geçişle birlikte ülke ve bölge ölçeğinde yapılan planların da etkisi ile sanayi yatırımlarına ağırlık verildiği bir dönem olmuştur. Sanayi Bakanlığı tarafından küçük ölçekli işletmelerin desteklenmesi ve sanayi planlarının etkisi ile İstanbul’un Perşembe Pazarı, Kasımpaşa, Hasköy, Balat, Topçular semtlerinde yer alan küçük ölçekli işletmeler [109] Anadolu Yakası ile Kocaeli’ne bağlı Gebze İlçesi sınırları içerisinde mevcuttaki tesislerinden daha büyük ve ucuz arsa, ulaşım konularında daha iyi olanakların olduğu alanlarda yer seçmeye başlamıştır. Çayırova’da Kamyon ve Otomobil Montaj Fabrikası olarak anılan Ford Montaj Fabrikası’nın inşaatının son halini alması ve İzmit Yarımca’da kurulan Petrol Tasfiyehanesi ile Köseköy’deki Pirelli Lastik Fabrikası’nın inşaatlarının başlangıcı 1959 yılını bulmuştur. Yarımca’da kurulan Glikoz ve Nişasta ile Suni Gübre Fabrikaları, Darıca’daki lastik ve cam fabrikaları gibi İzmit-İstanbul arasında kurulan fabrikalar, sanayiye yapılan yatırımlar kentin bugün sahip olduğu “Sanayi Başkenti” kimliğinin biçimlenmesinde önemli rol oynamıştır [9] (Şekil 4.2).



Şekil 4. 2 İzmit 1960'lı Yıllarda Sanayi Gelişimi [110]

Sanayi ile birlikte kentin fizik mekanının yanı sıra nüfus yapısı da hızla değişmeye başlamıştır. 1960'lı yıllara kadar tarım ve kıyı kenti kimliğine sahip iken, sanayi ve kara kenti kimliğine dönüşmeye başlayan İzmit ve yakın çevresindeki yerleşmeler yoğun sanayileşme sürecine paralel olarak ortaya çıkan istihdam talebi doğrultusunda göç almaya başlamıştır [110]⁴⁸.

1970'li yıllara kadar fazla yaygınlaşmayan ilin merkez ilçesi İzmit, il genelinde olduğu gibi, 1970'li yıllardan itibaren sanayinin gelişimine paralel olarak kuzey-güney ve doğu-

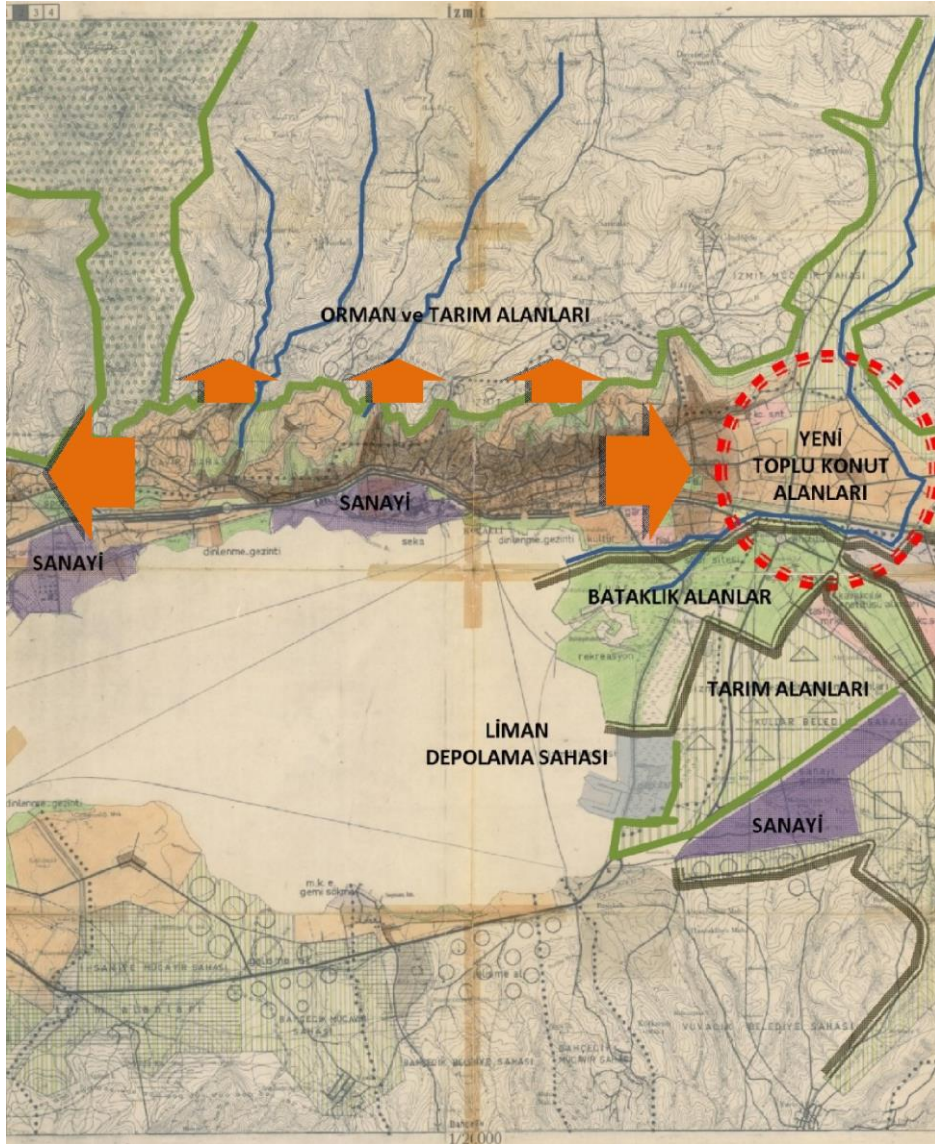
⁴⁸ 1955-1965 yılları arasındaki nüfus hareketlerine bakıldığında;

- Doğu Marmara Bölgesi 1955-1960 döneminde 285.000, 1960-1965 döneminde 253.000 kişi,
- İstanbul İli, 1955-1960 döneminde 221.000, 1960-1965 döneminde 274.000 kişi net göç almıştır.
- Kocaeli İli bu dönemde göç almış, Bursa ve Sakarya ise dışarıya göç vermiştir.
- 1960 yılında Kocaeli'den göç edenlerin sayısı 63.211, yaşayan sayısı 210.697, göç ile gelenlerin sayısı 86.647 iken; 1965 yılında göç edenlerin sayısı 34.813, yaşayan sayısı 237.782, göç ile gelenlerin sayısı 97.687 kişi olmuştur.

1965 yılı sayımına göre;

- Doğu Marmara Bölgesi toplam işgücü sayısı 1.609.888 kişidir ve bunların 151.864 kişisi Kocaeli'de yaşamaktadır.
- Türkiye'de tarımda çalışanlar %71.9 iken, Doğu Marmara'da %37.8, Kocaeli'de %59.6'dır.
- Türkiye'de sanayide çalışanlar %7.1 iken, Doğu Marmara'da %20.5, Kocaeli'de %12.1'dir.
- 10.000'den büyük nüfuslu yerleşmelerde çalışanların Türkiye'de %24'ü, Doğu Marmara'da %32.9'u, Kocaeli'de %28.7'si sanayide çalışmaktadır.
- 10.000'den büyük nüfuslu yerleşmelerde çalışanların Türkiye'de %34.5'i, Doğu Marmara'da %37.7'si, Kocaeli'de %24.6'sı hizmetler, ticaret ve nakliyatta çalışmaktadır [110].

batı yönünde gelişme göstermeye başlamıştır. Polat Sökmen tarafından hazırlanan, 02.03.1972 tarihinde onaylanan 1/20.000 ölçekli çevre düzeni ve 1/5.000 ölçekli nazım imar planında İzmit'in kimliği "**Sanayi Kenti**" olarak belirlenmiştir. Planın hedefi ise düzenli, organize ve kontrollü bir sanayi gelişimi doğrultusunda "Kentsel alanı daha rasyonel kullanan, yaşantı standardı daha yüksek ve özellikle daha ileri derecede organize olmuş bir kent" [13] olarak tanımlanmıştır (Şekil 4.3).



Şekil 4. 3 02.03.1972 tarihinden onaylı 1/20.000 ölçekli çevre düzeni ve 1/5.000 ölçekli nazım imar planı⁴⁹

⁴⁹ Nazım imar planını esas alarak 1973-1985 yılları arasında 6 etap halinde uygulama imar planları yapılmıştır [17].

Planın altlığını teşkil eden etüt kitabında sanayi ile ilgili olarak, İzmit ve yakın çevresinde yer alan sanayinin, İstanbul sanayinin bir desantralizasyonu olduğu belirtilerek, ulaştırma olanakları, İstanbul piyasasına yakınlık, Anadolu'ya bağlantı, su ve enerji imkânları, arazi ucuzluğu gibi etkenlerin sanayinin gelişimini sağladığı ifade edilmektedir⁵⁰. İzmit'in sanayi kuruluş yeri olarak önem kazanmasının ülkesel fiziki planlama kararları sonucu olmadığı, tekil firmaların yer seçiminde burayı diğer yerlere göre üstün bulmaları sonucu bu gelişmenin gerçekleştiği tespiti dikkat çekmektedir [13].

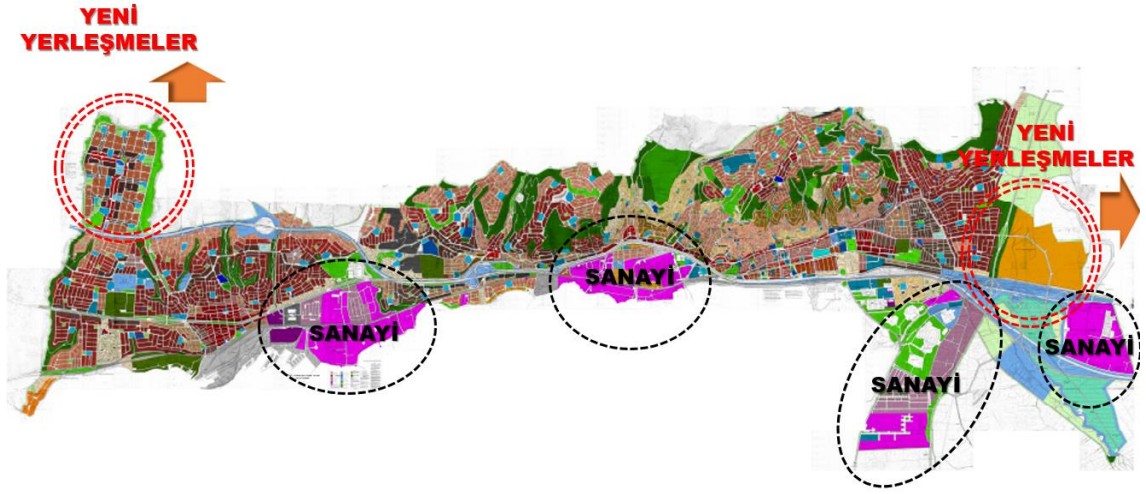
1972 yılında İmar ve İskân Bakanlığınca onaylanan "İzmit Çevre Düzeni ve Nazım Plan Raporu"nda; İstanbul'un yükünü hafifletmek için sanayi barajı olarak seçilmiş İzmit'te sanayinin kentte doğurduğu ve doğuracağı olumsuzluklara karşı bir savunma planı olması ancak bu savunmanın "**Sanayiye Karşı Değil Sanayiye Rağmen**" olması gerektiğinin altı çizilmektedir. Sanayi alanlarının İzmit Körfezi'nin güneyine sıçramasının engellenmesi gerektiği belirtilerek, merkez alanlarının 3 ayrı yerleşme grubu halinde olması ön görülmüştür. Bunlar:

1. **Kentin kuzeydoğusunda Kandıra yolu üzerinde**, kent merkezinden Kandıra yoluna doğru gelişen 2. derece merkezin etki alanında,
2. **Derince'de liman sahasının arkasında** demiryolu ile karayolu arasındaki sahada, sanayi ve depolama faaliyetleri ile ilişkili olacak şekilde,
3. Kentin doğu kesiminde **Kavakçılık Enstitü sahası bitişiğinde** yer alması ön görülen, merkez faaliyetleri ile ilişkileri zayıf, İzmit Körfezi ile Sapanca Gölü arasında yer almış ve alacak olan sanayi yerleşmeleri ile üretim ilişkileri kurarak

⁵⁰ İzmit Analitik Etütleri, kent imar planının elde edilmesi için, Türk mimar, mühendis şehircileri arasında açılan yarışma nedeniyle yarışmacılara verilmek üzere 1970 yılında hazırlanmıştır. Bu araştırma; İzmit'in, ülke ve bulunduğu bölgedeki yeri, doğal yapısı, nüfus durumu, ekonomik ve sosyal dokusu ve donatımı ile diğer özelliklerine ait çeşitli bilgileri kapsamaktadır. Sadece plancı için değil geleceğin araştırmacılarına da tarihsel ve istatistik kaynak olması ana ilke olarak kabul edilen çalışma bu amacına ulaşmıştır. Veriler 1968 yılına aittir, yayınlandığı 1970 yılına kadar olan önemli değişikliklerin verilerine göre düzeltmeler yapılmıştır. Önceki yıllardaki imar planı çalışmalarında İzmit kent merkezi çalışma konusu olmuştur. 1970 yılında yarışma için hazırlanan İzmit Analitik Etütlerinde ilk kez İzmit'in, çevresiyle birlikte değerlendirmesi yapılmış; Kocaeli, İstanbul ve Doğu Marmara Bölgesi içindeki konumu irdelenmiştir [13] [110].

ve bu sanayilerin yan faaliyetleri olarak geliŒecek organize sanayi karakterindeki faaliyetleri bir araya getirecek alanlardır [13].

1973 yılında İzmit'in doğusunda KENTSA⁵¹'nin kurulması ile birlikte kent, batıdaki gelişiminin yanı sıra doğudaki gelişimine de hız vermiştir. Yine bu dönemde İzmit Belediyesi tarafından “Mehmet Ali PaŒa Mevkii ve Derince Sopalı Çiftliği” mevkiinde “Yeni Yerleşmeler Projesi” oluşturularak kentin büyüme yönü doğu ve kuzey olarak belirlenmiştir [111] (Şekil 4.4).



Şekil 4. 4 1970'li yıllarda yapılan ve 1980'lerde revize edilen nazım imar planı [17]

1950-1980 dönemi incelendiğinde görülmektedir ki, İzmit odaklı büyüme gösteren Kocaeli, 1950'li yıllarda yapılan ulaşım yatırımlarına koşut olarak, 1960'lı yıllarla birlikte batıda Gebze odaklı büyümeye; doğu ve batı olmak üzere iki kutuplu bir yapıya kavuşmaya başlamıştır. 1970'li yıllarda ivme kazanarak devam eden sanayileşme sonucu Gebze ve Dilovası ara malı ve yatırım malları sanayilerinin ana üretim alanlarından biri haline gelmiş ve Türkiye'nin en hızlı sanayileşen bölgesi olmuştur [113].

1970 ve 1980'li yıllar İstanbul sanayisinin desantralize olmaya başladığı ya da planlar dahilinde desantralize edilmeye zorlandığı yıllar olmuştur. Bu duruma bağlı olarak,

⁵¹ Sabancı Holding bünyesinde yer alan KordSA (kord bezi), BriSA (lastik), BekSA (lastik içerisindeki çelik teller), DuSA (kord bezinin ana girdisi olan endüstriyel naylon iplik) gibi üretim tesislerinin yanı sıra ArgeSA ve BimSA gibi bilgisayar kontrollü laboratuvar ile bilgi işlem hizmetlerinin verildiği tesis ve KentSA sosyal tesislerin bulunduğu fabrikalar kompleksi [112].

İstanbul'un dezavantajlarından kurtulmak isteyen, şehrin içine sıkışıp kaldığından tesisin gelişimi için geniş ve ucuz arsaya ihtiyaç duyan sanayi tesisleri; Gebze-Dilovası-İzmit-Sakarya koridoruna yerleşmeye başlamıştır⁵². 1950'li yıllarda planlar dahilinde yer seçimi öngörülen petro-kimya sanayinin ardından boya ve ilaç sanayileri de bu aksta gelişme göstermiştir. Böylelikle 1970 yılının başında Darıca, Gebze, Dilovası, Çayırova bölgesinde kırkın üzerinde fabrika faaliyete geçmiştir [113].

Bu dönem İzmit Körfezi'nin güneyinde de gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. Gölcük ve Karamürsel bölgesinde gelişme deseni 1968 yılında yapımı tamamlanan Gölcük-Karamürsel-Yalova-Bursa ulaşım koridoru doğrultusunda şekillenmiştir [114]. Körfezin güneyinde gelişimin bu dönemde ivme kazanmasının bir nedeni de askeri alanların varlığıdır. 1961 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Kuzey Görev Grup Komutanlığı, Denizaltı Filosu Komutanlığı, Lojistik Destek Gemileri Komodorluğu, Yıldızlar Su Üstü Eğitim Merkezi Komutanlığı Gölcük'te; Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Komutanlığı ve Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Karamürsel'de yer seçmiştir.

Kentsel gelişme ivme kazanmasına karşın, bu dönemde körfezin güneyinde birkaç fabrika dışında sanayi gelişimi görülmemektedir. 1969 yılında açılan, 1970 yılında faaliyete geçen, 1997 yılına kadar Kocaeli İli sınırları içerisinde yer alan ancak bu tarihten sonra Yalova'nın il olması ile birlikte Altınova Bölgesi'nde kalan İpek Kağıt Fabrikası, Eternit Sanayi A.Ş., 1950 yılında kurulan MKE Genel Müdürlüğü'ne bağlı gemi söküm işletmesi dışında bölgede sanayi tesisi bulunmamaktadır.

Sanayi gelişimine koşut giderek yaygınlaşan bir diğer işlev de konut alanlarıdır. Bu dönemde Körfezin güneyinde özellikle sanayi tesislerinde çalışan işçilerin birleşerek konut amaçlı kooperatifler oluşturdukları görülmektedir. Bu bağlamda planlarda güney yerleşimlerinin (Gölcük ve Karamürsel) yapılaşma yoğunluklarının düzenli olarak arttırıldığı görülmektedir [17]. Yoğunluk artışıdaki bir diğer etken de ulaşılabilirliğin

⁵² Bu durum gerek 1972 planında Polat Sökmen tarafından ifade edilmiş, gerekse Kocaeli'de yer seçmiş küçük sanayi tesisleri ya da büyük ölçekli sanayi tesislerinin resmi internet sayfalarında yer alan tarihçelerine yer verilen bölümlerde belirtilmiştir.

artmasına bağlı olarak 1970'li yıllarda kent çeperlerine yansıyan ikinci konut yerleşmeleridir.

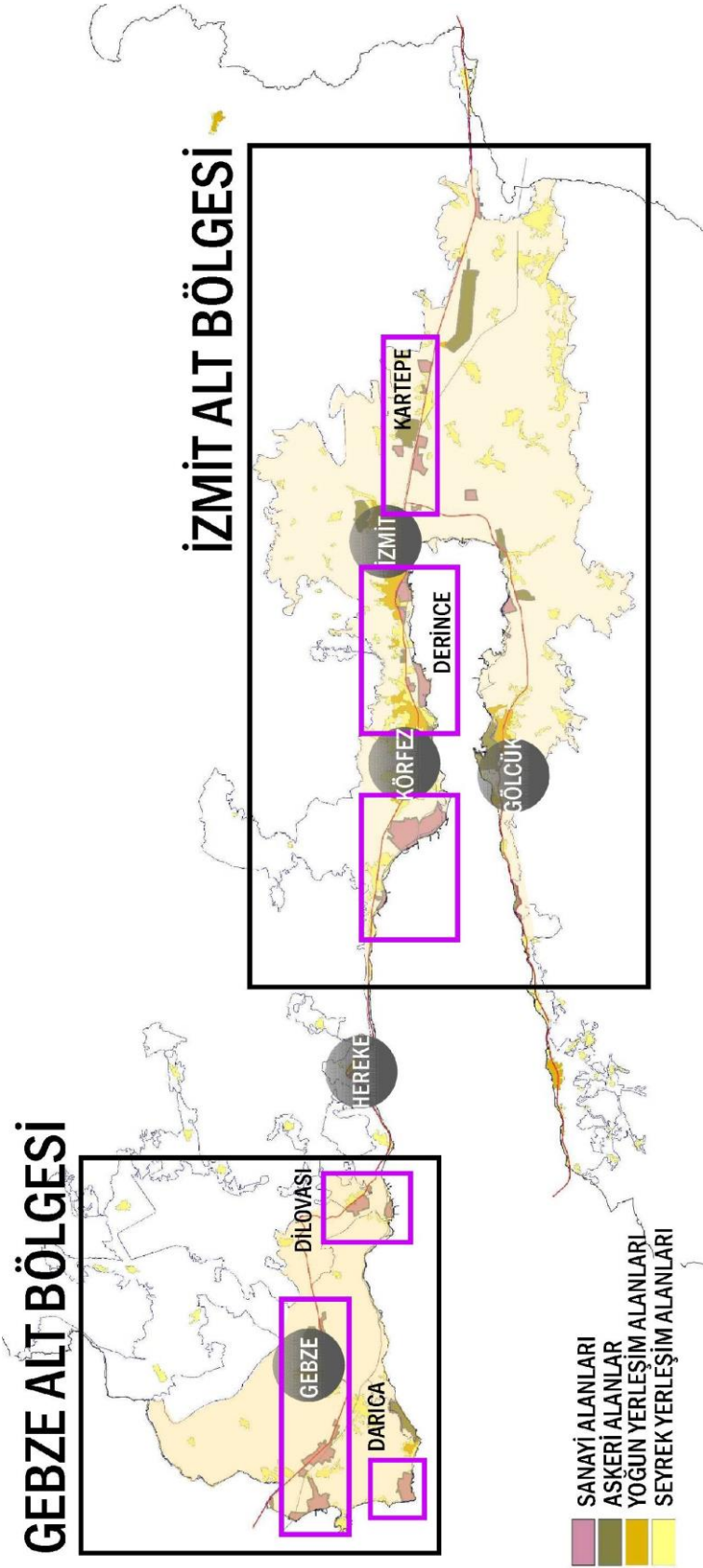
4.3.4 1951 – 1980 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının özümlenmesi

Kocaeli sanayinin çözümlenmesi için konu sanayi birimleri yer seçimi, alt sektörel dağılım, örgütlenme biçimi başlıklarında ele alınmıştır.

Sanayi Birimleri Yer Seçimi

1976 yılı halihazır haritaları doğrultusunda sanayi birimleri yerseçimi ve ilin makroformu incelendiğinde (Şekil 4.5);

- Gebze ve İzmit Alt Bölgesi olmak üzere iki temel yığılma bölgesi olduğu görülmektedir.
 - Gebze Alt Bölgesi'nde; Gebze, Darıca, ayırova ve Dilovası'nda sanayi, Bayramoğlu Yarımadası'nda ikinci konut kümelenmeleri,
 - İzmit Alt Bölgesi'nde ise; Körfez, Derince, İzmit ve Kartepe'de sanayi kümelenmelerinin kıyıya ve ulaşım arterine paralel lineer olarak konumlandıkları, Karamürsel ve Gölcük'te ise birkaç tane sanayi tesisi dışında tesisin yer almadığı,
- Kentsel yerleşimlerin kıyıya yakın alanlarda toplu halde, kırsal yerleşimlerin kuzeyde dağınık halde bulunduğu görülmektedir.



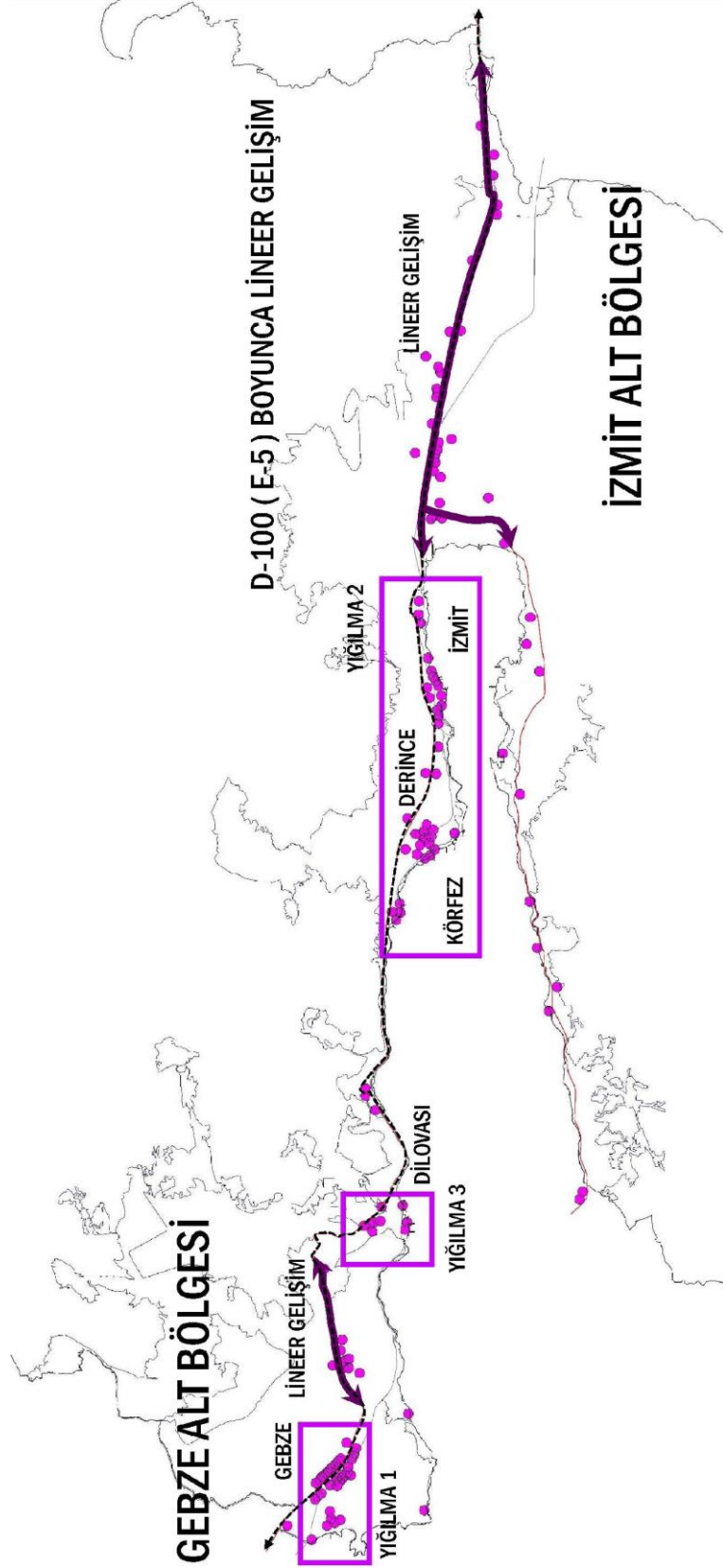
Şekil 4. 5 1976 Yılı Yerleşim Deseni (1976 yılı halihazır haritası doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

1976 kesitinde Kocaeli'nin, İzmit-Körfez ekseninde yoğun bir biçimde geliştiği görülmektedir. Bu durumun başlıca nedeni İzmit'in antik çağdan günümüze değin Kocaeli'nin merkezi olmuş olmasıdır. 1950 sonrasında Yarımca'da kurulan Tüpraş Tesisleri ile birlikte Körfez İlçesi'nin de gelişmeye başlaması, E-5 (D-100) Karayolu'nun varlığı ve topoğrafik eşikler ile birlikte bu bölge lineer bir biçimde ana ulaşım aksı ve kıyı boyunca gelişme göstermiştir.

Gebze-Hereke aksında yerleşimler, eski yerleşme lekeleri çevresinde ve sanayi odakları doğrultusunda gelişme göstermiştir. İzmit Körfezi'nin güney kesiminde ise donanma ve tersanenin varlığı nedeni ile Gölcük ana gelişme odağı olmuştur.

Halihazır harita verileri üzerinden yapılan değerlendirmede 1976 yılında Kocaeli İli'nde faaliyet gösteren 140⁵³ adet sanayi tesisinin yer aldığı ve bunların ağırlıkla kıyıda, tren yolu ya da E-5 (D-100) Karayolu boyunca lineer bir biçimde geliştikleri ancak belirli odaklarda kümelenme eğilimi içinde yer aldıkları görülmektedir. Bu dönemde sanayinin teşvik görmesi, E-5 (D-100) Karayolu, tren yolu ve denizyolu ulaşım olanakları, tarla vasıflı ucuz arsaların varlığı, yapılaşmış çevrenin sınırlı oluşu, sanayi tesislerinin ulaşım arterlerine paralel ve kıyı boyunca herhangi bir kriter ya da kısıtlama olmaksızın yer seçmelerini kolaylaştırmıştır (Şekil 4.6).

⁵³ Önceden Kocaeli ili sınırları içerisinde yer alan ve idari olarak Karamürsel'e bağlı olan Altınova, Kaytazdere ve Subaşı beldelerinin, 1995 yılında çıkarılan kanun hükmündeki kararnameyle il statüsüne yükselen Yalova sınırlarında kalması sonucu, bu tarihten önce Kocaeli İli sınırları içerisinde kalmasına karşın, bu tarihten sonra Yalova il sınırlarında kalan iki adet tesis bulunmaktadır.

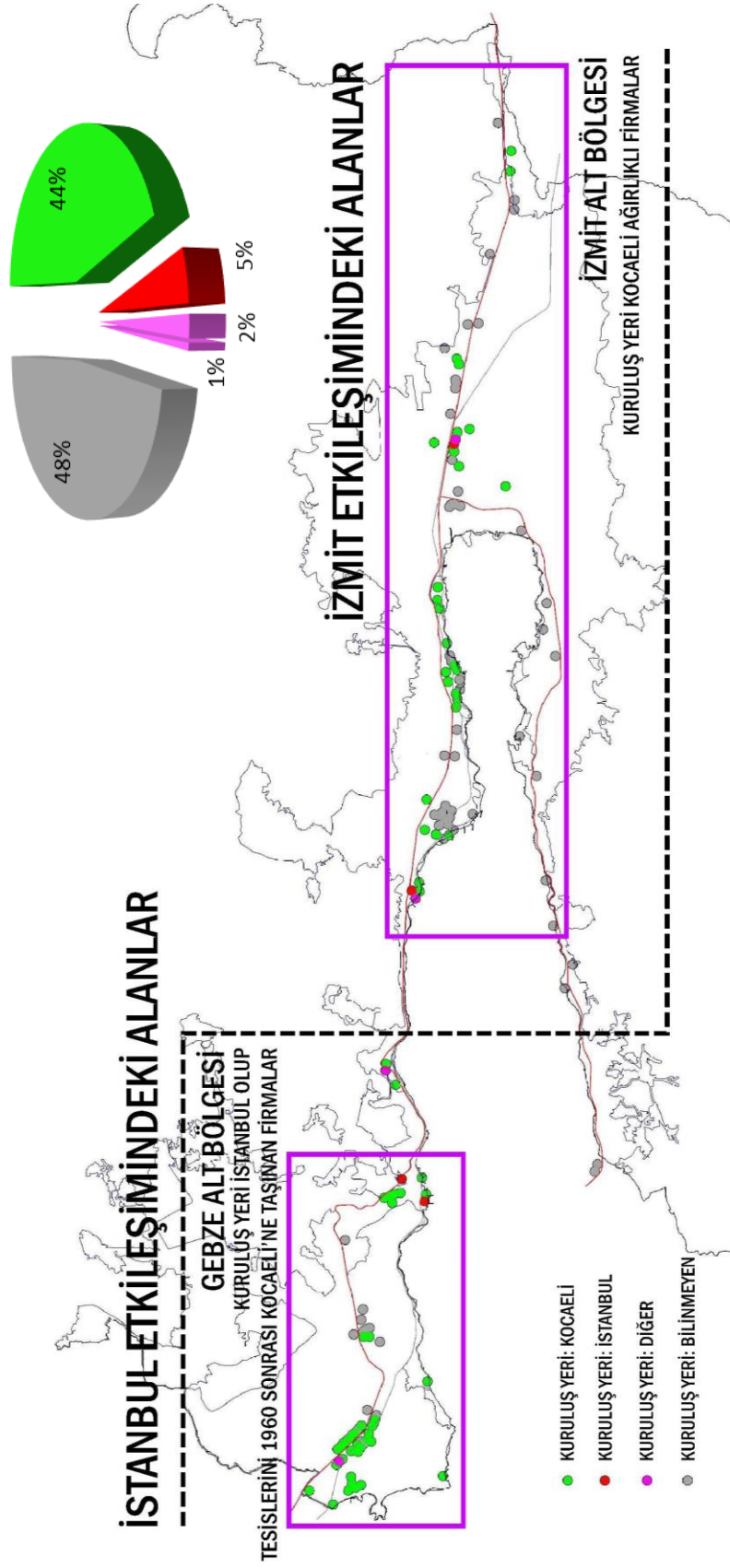


Şekil 4. 6 Sanayi Tesislerinin Mekansal Dağılımı (1976 yılı halihazır haritası doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Söz konusu 140 firmadan; %44'ünün Kocaeli'de, %5'inin İstanbul'da kurulduğu, daha sonra Kocaeli'de yer seçtiği, %2'sinin yurt içi (Kayseri, Mersin) merkezli olduğu, %1'inin ise yurt dışı (Amerika) merkezli olduğu Kocaeli'de fabrika kurdukları belirlenmiştir⁵⁴.

Dönemin gazete haberleri, firmaların resmi internet siteleri ve Türkiye sanayi gelişim süreci ile ilgili yazılı kaynaklar incelendiğinde Kocaeli'de bu yıllarda Darıca-Dilovası arasında kalan kısımda yer seçmiş firmaların İstanbul'da kurulduğu, ancak 1950'li yıllarda Milli Sınai Kalkınma Bankası'ndan alınan döviz kredisi, kalkınma planları, bölge planları ve İstanbul özelinde yapılan planlar doğrultusunda yatırımların İstanbul'dan ucuz ve daha büyük yatırım alanlarına, ulaşım kolaylıklarına sahip Kocaeli'ne kaydığı anlaşılmaktadır. Diğer bir deyişle Gebze İstanbul'daki sanayinin atlama noktası, desantralize edildiği bölge, ilin merkezi niteliğindeki İzmit ile 1950'li yıllarda sanayi planları ile petro-kimya tesislerinin kurulmasının teşvik edildiği Körfez-Derince aksı ise verilen teşvikler doğrultusunda gelişmiş sanayi odakları olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.7).

⁵⁴ İlde yer seçmiş firmaların isim ve faaliyet kolları bilgilerine halihazır haritalardan ulaşılmış olmakla birlikte, kuruluş yerleri ile ilgili bilgilere dönemin gazete haberlerinden, firmaların resmi internet sayfalarından ulaşılmıştır. %48'ine ait verilere halihazır haritalardaki veriler yeterli olmadığından ulaşılamamıştır. Ancak birçoğunun kuruluş yeri ve niteliği göz önünde bulundurulduğunda devlet tarafından sanayi yatırımlarına teşvik verilmesi için çıkarılan kanunlar ve kurulan bankalar ile bölgenin tarihçesinde sanayi gelişim bölgesi ilan edilmesine bağlantılı olarak Kocaeli merkezli kurulduğu düşünülmektedir.



Şekil 4. 7 Sanayi Tesislerinin Kuruluş Yerleri (1976 yılı halihazır haritası ve firmaları ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Alt Sektörel Dağılım

Halihazır harita verileri doğrultusunda; 1976 yılında ilde yer alan tesislerin tez çalışması kapsamında yedi ana başlıkta gruplanmış sanayi faaliyet türleri⁵⁵ tespit edilmiştir. Bu ana başlıklar doğrultusunda ilde faaliyet gösteren 140 adet firmanın⁵⁶; %10'unun çimento-cam-seramik, %4'ünün dokuma-tekstil-deri, %7'sinin gıda, %30'unun kimya, %20'sinin maden-metalurji, %11'inin makine, %11'inin orman ürünleri alt sektöründe faaliyet gösterdiği belirlenmiştir.

Bu dönemde sanayi firmalarının ağırlıklı olarak kimya sektöründe odaklandığı, Körfez İlçesi'nde kümelenmiş halde kurulu olan petro-kimya tesislerinin varlığının bu durumu tetiklediği; kimya dışında maden-metalurji, makine, orman ürünleri, çimento-cam-seramik gibi sanayi aramalı ve mamül mallar üreten sektörlerde odaklandığı izlenmektedir (Şekil 4.8).

⁵⁵ **Gıda:** Çay, un, bitkisel yağ, margarin, tütün, sigara, spirtolu içki, şarap, konserve, salça, şeker, şekerli ürünler, süt ürünleri, vb.

Dokuma, Tekstil, Deri: Dokuma, tekstil, deri vb.

Makine: Otomotiv, Otomotiv sektörü ürünleri, Lokomotif, Vagon, Elektrikli cihaz.

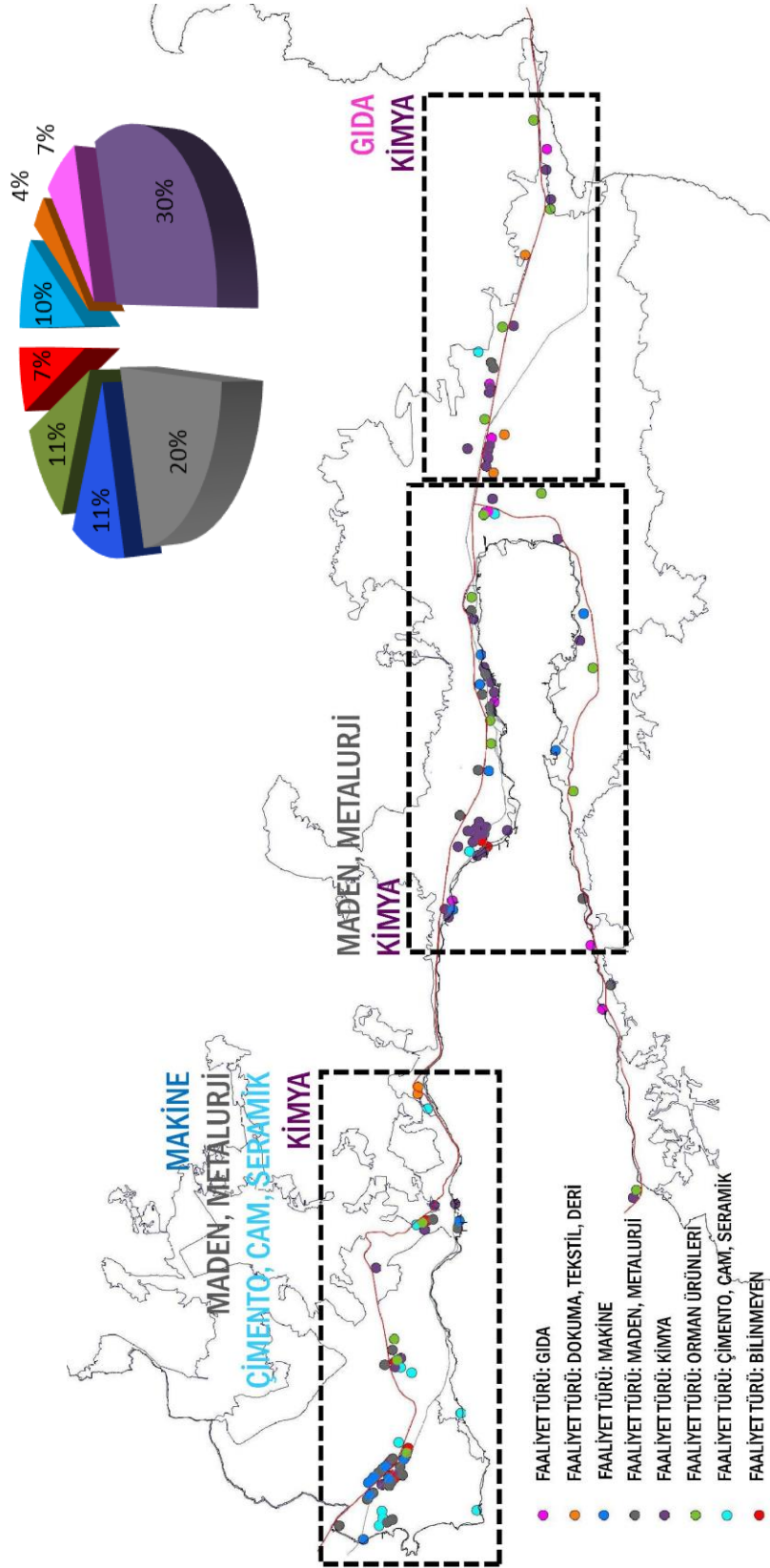
Maden, Metalurji: Demir, çelik, alüminyum, bakır, kurşun, çinko, krom, vb.

Kimya: Petro-kimya, ilaç, deterjan, lastik, gübre, plastik, kauçuk, ambalaj, vb.

Orman Ürünleri: Kereste, mobilya, kağıt.

Çimento, Cam, Seramik (Taşa, toprağa dayalı sanayi): Çimento, cam, seramik.

⁵⁶ %7'sine ait verilere halihazır haritalardaki veriler yeterli olmadığından ulaşılamamıştır.



Şekil 4. 8 Sanayi Tesislerinin Faaliyet Türleri (1976 yılı halihazır haritası ve firmaları ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Sanayi tesislerinin türleri ve konumları incelendiğinde il genelinde karma işlev bölgelerinin yer aldığı, ancak;

- **Gebze - Darıca** bölgesinde çimento, cam, seramik sanayi, maden - metalurji ve makine sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların,
- **Körfez**'de özellikle Yarımca'da kimya sektöründe faaliyet gösteren firmaların,
- **Körfez - İzmit aksında** kimya ve maden - metalurji sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların,
- **İzmit - Kartepe aksında** ise gıda ve kimya sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların kümeleniğinden bahsedilebilir.

Örgütlenme Biçimi

Bu dönemde firmaların genellikle ana ulaşım aksları üzerinde yer seçtiği, konumları incelendiğinde denizyolu ve demiryoluna yakınlığın önem taşıdığı görülmekle birlikte; tesislerin yer seçiminin sektörler incelendiğinde belirli bir örgütlenme hedefi ile yapılmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısı ile bu dönemde Kocaeli il sınırları içerisinde yer seçen firmaların öncelikli yer seçim kriterinin ulaşım akslarına yakınlık olduğu; Darıca, Hereke, İzmit'te yer seçen firmaların ise ulaşım akslarına yakınlığa ek olarak hammaddeye yakınlık nedeni ile buldukları konumu tercih ettikleri ve çoğunun 1950 öncesinde kurulu tesisler olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda Kocaeli'de sanayinin mekanda sektörel anlamda bir uzmanlaşma ya da organize olmuş bir yapıdan çok yer seçim, işletme maliyetlerini aza indirmek ve İstanbul-Anadolu bağlantısına hızlı ve kolay eklemenebilecek bir alanda yer seçmek gayesine sahip bir yapıya sahip olduğunu söylemek mümkündür.

4.4 1981-2002 Dönemi

1981 – 2002 yılları arasındaki dönem, ulusal ekonomilerin küreselleşmesi beraberinde yaşanan süreçlere eklemenebilmek için dışa dönük bir sanayileşme politikasının, İstanbul'un yeni dünya düzenine eklemenebilmek için kimliğinin planlar aracılığı ile değiştirildiği, 2001 krizi sonrası 2002 yılındaki seçimler sonrasında iktidara gelen hükümetin benimsediği ekonomi politikalarının uygulamaya konulduğu dönemdir. Bu

bölümde 1981 – 2002 yılları arasındaki dönemde uygulanan ekonomik ve toplumsal politikalar, dönemin planlama anlayışı ve yapılan planların kararları sonucunda Kocaeli'nin kentsel mekanının ve sanayileşme süreçlerinin bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

4.4.1 Ekonomik ve Toplumsal Politikalar

1980 yılı küreselleşme kavramının tüm dünyada ve ülkemizde ön plana çıktığı yıllar olarak bilinmektedir. İçe dönük sanayileşme politikası yerine ihracata dönük bir sanayileşme politikasının belirlendiği bu dönemde, kamu mülkiyetindeki sanayi işletmelerinin özelleştirilmesi ve verimlilik bazında yeniden düzenlenmesi, özel sektör ile yabancı sermaye üzerinde kısıtlayıcı olan uygulamaların kaldırılması ve özel yabancı sermaye yatırımlarının özendirilmesinin hedeflendiği ekonomik politikalar benimsenmiştir.

Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla;

- 28 Haziran 1984 tarihinde yabancıların Türkiye'de taşınmaz mal edinmesine ilişkin sınırlamalar kaldırılmış, yabancı sermaye uygulamalarındaki yetki dağınıklığını gidermek için yetkinin tek elde toplanması kararı alınmış,
- 8-9 Ağustos 1989 tarihinde 89/14392 sayılı İthalat Rejimi Kararları (Türk ekonomisi için bazı hammadde ve ara malı ithalatının kolaylaştırılması, çok sayıda mamul malda gümrük ve fon indirimi sağlanması ile ilgili önemli kararlar) alınmış,
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü, DPT'ye bağlı Yabancı Sermaye Dairesi kurulmuş,
- 1990 yılında 3624 sayılı Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme Başkanlığı Kurulması Hakkında Kanun çıkartılmıştır. Kanunda ülkenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanmasında küçük ve orta ölçekli sanayi işletmelerinin payını ve etkinliğini artırmak, rekabet güçlerini ve düzeylerini yükseltmek, sanayide entegrasyonu ekonomik gelişmelere uygun biçimde geliştirmek amacı ile kurulacak başkanlığın görev ve yetkileri tanımlanmış,

- 2000 yılında 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu çıkarılmış, kanunda OSB'lerin kuruluş, yapım ve işletilmesi ile ilgili esaslar yer almış,
- 2002 yılında 4737 sayılı Endüstri Bölgeleri Kanunu çıkarılmış, yatırımların teşvik edilmesi, yurt dışında çalışan Türk işçilerinin tasarruflarını Türkiye'de yatırıma yönlendirmek ve yabancı sermaye girişinin arttırılmasını sağlamak üzere endüstri bölgelerinin kurulması, yönetim ve işletme esaslarının belirlenmesine yönelik esaslar yer almış,
- 2001 yılında 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu çıkarılmıştır [115].

Dönemin sanayileşme politikasının bir yansıması olarak Kocaeli'de 1980'li yıllarla birlikte sanayileşmeye hız verilmiş, ilin gelişimi de İstanbul ve ülke genelindeki dinamiklere paralel olmuş; bu dönemde Kocaeli'de organize sanayi bölgeleri oluşmaya, yabancı sermaye ilde yer seçmeye başlamıştır.

4.4.2 Kalkınma Planları

Bu dönemde hazırlanan 5 yıllık kalkınma planlarında önceliğin sanayiden çok, sanayi ve hızlı kentleşmeye paralel olarak yaşanan çevre sorunlarının önüne geçilmesi yönünde tedbirler alınmasının olduğu görülmektedir. Yine bu dönemde hazırlanan kalkınma planlarında öncelik arazi kullanışta kendiliğinden örgütlenmiş ya da dağınık bir biçimde yer seçmiş sanayi kuruluşlarının organize edilmesi yönünde düzenlemeler yapılması olmuştur (Çizelge 4.4).

Çizelge 4. 4 1979-2005 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları

Plan Dönemi [99]	Ülke Ölçeğinde alınan Kararlar	Kocaeli ve İzmit'e Yansıyan Kararlar
1979 - 1983 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı	Kamu kesimi ağırlıklı sanayileşme stratejisi ile ödemeler dengesinin iyileştirilmesi ve ekonominin kendine yeterli hale getirilmesi, sanayinin yapısının ara ve yatırım malları endüstrileri yönünde değiştirilmesi, ileri derecede ithalat ikamesinin benimsenmesi, bölgesel kalkınmaya önem verilmesi, enerji kaynaklarının geliştirilmesi, üretimin arttırılması, Doğu ve Güneydoğu Anadolu	1965 – 1970 döneminde en çok göç alan ilin İstanbul olduğu, onu Ankara, İzmir, Edirne ve Kocaeli'nin izlediği belirtilmiştir. Göçlerin %22'sinin İstanbul tarafına yöneldiği, İstanbul'un en çok sanayileşmiş il olduğunun altı çizilmiştir.

Çizelge 4. 4 1979-2005 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit’e yansımaları (devam)

	Bölgesi’ne kalkınma için öncelik verilmesi hedeflenmiştir.	
1985 - 1989 Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	Ekonomiye kamu müdahalesinin asgari seviyeye indirilmesi, liberal bir dış ticaret ve yabancı sermaye politikasının uygulanması , altyapı ve konut yatırımlarının artırılması ve bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması, tüketim mallarından çok yatırım malları üretiminin artırılması, ara mal üretiminde ise mevcut üretim değerlerinin korunması, orta seviyeli teknik insan gücünün yetiştirilmesi hedeflenmiştir.	Marmara Denizi, Haliç, İzmit ve İzmir Körfezleri gibi su kirlenmesinin aşırı olduğu yerlerde mevcut sanayilerin tasfiye işlemlerinde gerekli tedbirlerin alınarak çevre kirliliğinin önüne geçilmesinin hedeflendiği anlaşılmaktadır.
1990 - 1994 Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı	Enflasyonun tedricen düşürülmesi, kaynakların artan oranda imalat sanayiye yönlendirilmesi, özel kesim yatırımlarının gerçekleşmesi için finansman imkanlarının sağlanması, kamunun kullandığı kaynakların daraltılması, buna karşın özel kesimin yurtdışından sağlanan kaynaklardan daha fazla yararlanması için gerekli finansman çalışmalarının yapılması, sosyal politikalara daha fazla ağırlık verilmesi hedeflenmiştir. İmalat sanayiinde dışa dönük ve rekabet gücü olan bir yapının geliştirilmesi, ihracatın sürekliliğinin ve çeşitliliğinin sağlanması, mevcut tesislerde gerekli yapısal dönüşümün gerçekleştirilmesi, küçük ve orta ölçekli kuruluşların modernizasyon ve kurumlaşmalarını sürdürerek ihtisaslaşmaları ve büyük sanayiye entegre olabilecek bir yapıya kavuşmaları, yeni yatırımların yapılmasının özendirilmesi amaçlanmaktadır.	
1996 - 2000 Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	Dünyadaki hızlı yapısal değişimler ve bunların ortaya çıkardığı rekabet ve uluslararası bağımlılık sürecinde Türkiye’nin çağı yakalamak için köklü yapısal değişim ve toplumsal dönüşümlere zorlandığı bir ortamda bu değişim ve dönüşümlerin ekonomik ve sosyal altyapısını oluşturmak hedeflenmiştir.	
2001 - 2005 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	İhracata dönük, teknoloji yoğun, katma değeri yüksek, uluslararası standartlara uygun ve yerel kaynakları harekete geçiren bir üretim yapısı, devletin özelleştirme yoluyla üretim alanından çekilmesi, bilgi ve teknoloji yoğun nitelik taşıyan savunma ve havacılık, makina imalat, kimya, elektronik sanayilerinin ve yazılım sektörünün geliştirilmesi, sanayide ileri teknoloji kullanımının yaygınlaştırılması, geleneksel sanayilerin rekabet gücünün artırılması hedeflenmiştir.	Plan raporunda İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara gibi illerin Türkiye imalat sanayii üretimi içindeki payı azalırken, GSYİH içindeki paylarının arttığı, bunun başlıca nedeninin, bu illerdeki sanayi faaliyetlerinin çevre illere yayılması ile birlikte; finans, bankacılık, pazarlama, ticaret ve turizm gibi hizmet faaliyetlerinde yoğunlaşarak, bölgesel düzeyde merkez olma özelliklerinin artması olduğu ifade edilmektedir. Bu bağlamda Kocaeli çevre il olarak değerlendirilmektedir.

Çizelge 4. 4 1979-2005 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları (devam)

		<p>1999 yılında gerçekleşen Marmara Depreminden en çok etkilenen Kocaeli, Sakarya, Yalova illerine öncelik vermek üzere Marmara Bölge Planı hazırlık çalışmalarına başlandığı belirtilmektedir.</p> <p>1995-1998 döneminde iller itibarıyla GSYİHdan alınan paylar incelendiğinde, dönem boyunca en yüksek gelir payına sahip beş il olan İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli ve Bursa'nın Türkiye nüfusu içindeki payının yüzde 31 olduğu, GSYİHdan aldıkları payların toplamının ise ortalama yüzde 45 düzeyinde gerçekleştiği; 1998 yılı itibarıyla Türkiye'de kişi başına ortalama gelirin 3.176 dolar olduğu, en yüksek kişi başına gelire sahip ilin 7.501 dolar ile Kocaeli olduğu plan raporunda ifade edilmektedir.</p>
--	--	--

1979 – 2005 yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararları incelendiğinde İstanbul'un sanayi odaklı gelişimine paralel olarak 1960'lı yıllardan itibaren Edirne-Kocaeli aksında da sanayileşmenin yoğun bir biçimde yaşandığı, 1979-1983 dönemindeki plan verilerinde en çok sanayileşmiş il İstanbul iken, 2001-2005 dönemindeki 1990'lı yıllara dayanan plan verilerinde Kocaeli'nin İstanbul'un sanayisinin desantralize edileceği bir çevre il olarak belirlendiği ve yoğun sanayi gelişime paralel olarak ekonomisi en gelişmiş il olduğu anlaşılmaktadır.

4.4.3 Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları

1980 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanan ancak hızlı kentleşme ve yoğun göç karşısında ön görüleri tutarsız [116]⁵⁷ hale gelen İstanbul Nazım İmar Planı 3030 sayılı yasa nedeniyle plan yapma ve onama yetkisinin büyükşehir belediyelerine geçmesi sonucunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu planı uygulamak yerine yeni bir nazım imar planı yapmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yenilenmesi

⁵⁷ Planda 1995 yılında İstanbul'un nüfusunun 7.1 milyon olacağı, nüfusun %33'ünün doğu yakasında, %67'sinin batı yakasında ikamet edeceği öngörülmüştür. Oysa ki 1995 yılına gelindiğinde İstanbul'un nüfusu 9.017.400 kişi olmuştur [116].

amacı ile çalışmaları 1991 yılında başlayan plan 1995 yılında revize edilerek onaylanmıştır (Şekil 4.9). 2010 yılını hedef alan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Planında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kocaeli İli'ne bağlı Gebze İlçesi'ni (günümüzde Gebze, Çayırova, Darıca ve Dilovası İlçeleri'ni kapsayan alan) İstanbul Metropolitan Alanı kapsamında değerlendirmiştir.



Şekil 4. 9 1995 yılı onaylı İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı [117]

İstanbul için artık küresel ekonomiyle bütünleşecek bir dünya kenti olma hedefini ortaya koyan ve bu amaçla politikalar geliştirilen [118] planda Kocaeli sınırları içerisinde Gebze-Muallimköy'de yer alan TÜBİTAK, E-5 (D-100) Karayolu boyunca halihazırda da yer alan sanayi alanları, Dilovası ve Gebze İlçesi sınırlarında TEM Otoyolu'nun kuzeyinde yer seçmiş ve günümüzde organize sanayi bölgesine dönüşmüş sanayi alanları gösterilmiştir (Şekil 4.9).

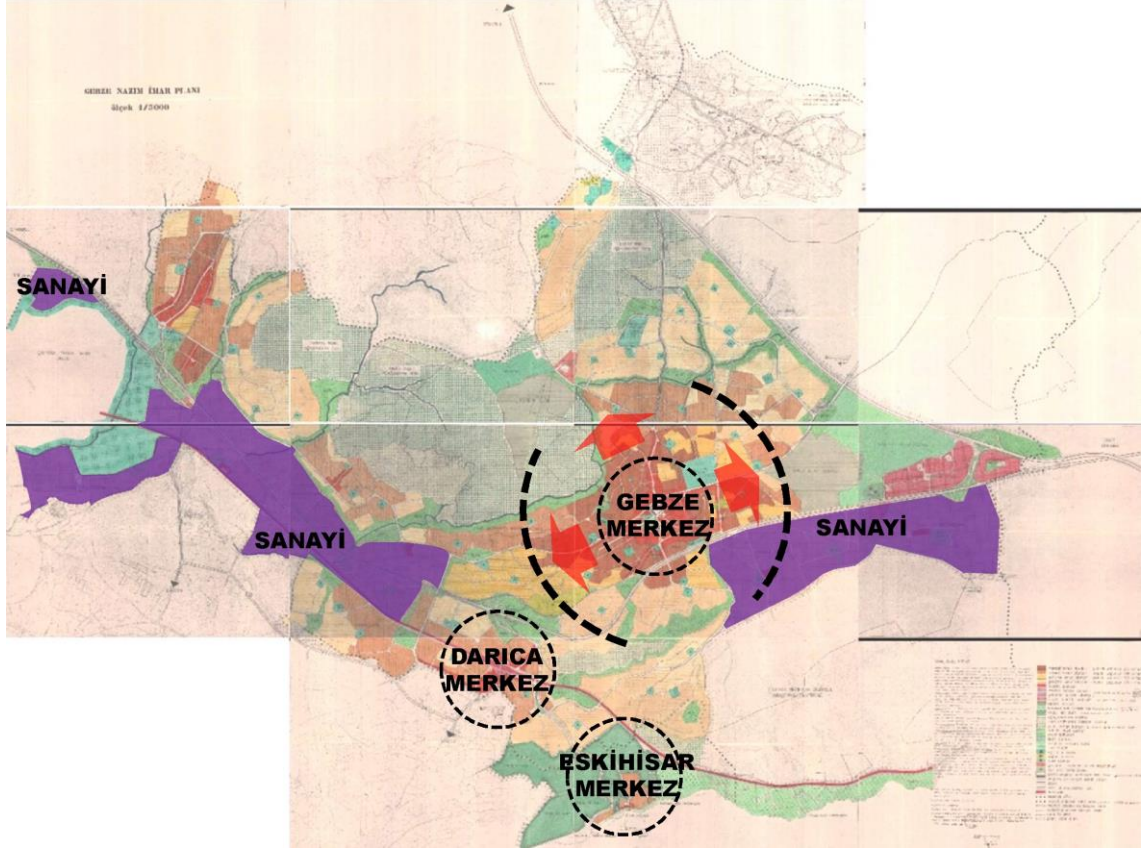
Bu dönemde 02.03.1972 tarihinde Kocaeli'nin merkez ilçesi İzmit ve yakın çevresini kapsayacak şekilde onaylanan 1/20.000 ölçekli çevre düzeni ve 1/5.000 ölçekli nazım imar planı kentte yaşanan gelişmeler doğrultusunda revize edilmiş, 1930'lu yıllardan bu yana "Endüstri ve Liman Bölgesi" olarak belirlenen İzmit Körfezi bitimindeki bölgede yeni sanayi alanları planlanmış, Kullar Ovası "Sanayi, Depolama ve Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı" kullanımları yer alacak şekilde düzenlenmiş; kentin tarım toprağı

açısından zengin toprakları sanayiye bırakılmıştır. Böylelikle birinci derece tarım toprağı sanayi ve yerleşim alanlarının yer seçmeye başladığı bir bölgeye dönüşmüştür. Bu durum ilin ekonomisinde sanayinin, doğal kaynakların kaybına da neden olsa, devamlılığının sağlanmasının ne denli önem taşıdığına bir göstergesidir.

Bu dönem 1960 sonrasında girdiğı hızlı sanayileşme ve kentleşme sonucunda Kocaeli'nin batısındaki yeni alt merkez haline gelen Gebze'nin fiziksel sorunlarına çözüm bulmak amacı ile İzmit odaklı planlamanın bırakıldığı ve gelişme gösteren Gebze ve İzmit Körfezi'nin güneyindeki alanlar için de planlama çalışmalarının yapıldığı dönemdir.

25.12.1981 onaylı Gebze 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı'nda;

- E-5 (D-100) Karayolu'na cepheli kısımlarda büyük sanayi tesislerinin ve küçük sanayi alanlarının yer seçtiğı,
- Gebze eski kent yerleşiminin etrafında yerleşimin gelişme gösterdiği,
- Sanayiye bağılı olarak plansız gelişmenin önüne geçmek amacı ile sanayi alanları ile orman alanları arasında gecekondular önleme bölgesi belirlendiğı,
- Yerleşimin TEM Otoyolu'na doğru doğuda gelişme gösterdiği görülmektedir (Şekil 4.10).



Şekil 4. 10 25.12.1981 tarihinde onaylanan Gebze 1/5.000 ölçekli nazım imar planı [17]

Bu yıllarda Gebze nüfus olarak Türkiye'nin 30 il merkezinin nüfusundan daha fazla bir nüfusa sahip olmuş; Türkiye'nin 10. büyük ilçesi haline gelen Gebze, Marmara Bölgesi'nin de en büyük ilçesi durumuna gelmiştir. 1970'li yıllarda yapımına başlanan TEM Otoyolu 1984 yılında tamamlanmış; oluşan yeni ulaşım aksları ile birlikte kentin kuzeye doğru gelişimi tetiklenmiştir. Bu durumun bir yansıması olarak 1985 yılında Gebze Organize Sanayi Bölgesi kurulması yönünde çalışmalar başlamıştır. 1986 yılında Gebze Küçük Sanayi Sitesi'nin temelleri atılmış ve hizmete girmiştir. 1988 yılında Pelitli köyü civarında da sanayileşme hareketleri başlamış, yine aynı yıl Gebze Ticaret Odası kurularak faaliyete geçmiş, Moston Metalurji Fabrikası kurulmuştur. 1990 yılında, Gebze, TEM Otoyolu ve E-5 Karayolu'nun geçtiği, kara, deniz ve demiryolunun kesiştiği önemli bir kavşak noktası olması ve İstanbul'a sadece 44 km. mesafede konumlanması nedeni ile Kocaeli'nin bir ilçesinden çok İstanbul'un büyümesine paralel bir uydu kentmiş gibi hızla gelişmiştir [119].

Yeni ulaşım yolları ile birlikte kuzeyde yerleşimlerden uzakta ve OSB ya da kooperatif adı altında ihtisaslaşarak örgütlü bir biçimde yer seçen sanayi kuruluşları da kentin

gelişimine ivme kazandırmıştır. Yeni açılan firmaların yanı sıra, İstanbul'un desantralizyon politikaları sonucu 1990'lı yıllarda İstanbul'da kurulmuş olan birçok firma üretim yapılarını Gebze'ye taşımaya, E-5 (D-100) Karayolu üzerinde ve TEM Otoyolu kuzeyinde yer alan organize sanayi bölgelerinde yer seçmeye başlamıştır⁵⁸:

- 1985 yılında sanayiye disipline edebilmek amacı ile kurulan ve 1990 yılında faaliyete geçen GOSB [120],
- 1990 yılında S.S. Plastik Sanayicileri Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi adı altında plastik sektöründe faaliyet gösteren 115 sanayicinin bir araya gelerek oluşturduğu ve 2001 yılında OSB olarak tescil edilen GEPOSB [121],
- 1960 ve 1970'li yıllarda kurulan büyük sanayi tesislerinin 4562 sayılı Organize Sanayi Kanunu'nun sanayiciye sunduğu imkanlardan faydalanılması ve çevresel olumsuzlukların asgariye indirilmesi amacı ile Dilovası Sanayicileri Vakfı tarafından yapılan çalışmalar sonucunda 1998 yılında OSB ilan edilen ve 2002 yılında tescili onaylanan DOSB [122],
- İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa olmak üzere Türkiye'nin çeşitli yerlerinde dağınık şekilde faaliyet gösteren ve otomotiv sektörüne parça üreten Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği mensubu 210 üyenin 40'ünün girişimi ile oluşturulan, dünyadaki uygulamalar dikkate alınarak ana sanayi ile yan sanayi kuruluşlarının birbirine yakın olmaları olgusu doğrultusunda coğrafi ve lojistik üstünlüğü düşünülerek Gebze'de yer seçimi uygun görülerek 1990 yılında yer seçimi yapılan 1992 yılında kurulan TOSB [123] faaliyete geçmiştir.

Bu süreçte sanayi gelişimine paralel olarak konut ihtiyacı da artmaya başlamış, çözüm olarak 1980'li yıllarda artan konut ihtiyacı doğrultusunda toplu konut alanlarının oluşturulmasına hız verilmiş ve lineer gelişen İzmit'in doğusundaki bataklık ve tepelik alanlar yeni yerleşim alanları olarak belirlenmiştir İzmit'te bu doğrultuda yapılan en büyük projelerden biri Emlak Bankası ve Toplu Konut İdaresi ortaklığı ile inşa edilen

⁵⁸ 1992 yılında Gebze'de Erk Boya Sanayi ile Tatsan Fabrikası kurulmuş, İstanbul-Şişli'de bulunan Kent Gıda Fabrikası Gebze'ye taşınmıştır. 1993 yılında Glasko Kimya'nın yeni tesislerinin temeli atılmıştır. 1994 yılında ise ÇBS Holding Gebze'de yeni bir fabrika daha kurmuştur. 1995 yılında Hasköy Pres ve Makine İmalatçıları Sanayi Sitesi tamamlanarak hizmete girmiştir [22].

5368 birim (yaklaşık 20.000 nüfus) konuttan oluşan “Yahya Kaptan Emlak Kredi Bankası Konutları” [111] ile 1996 yılında İzmit Büyükşehir Belediyesi iştiraki “Yuvam İzmit Konut İdaresi Başkanlığı” altında “Akarca Konutları”nın yapılmasıdır [124].

Kocaeli için fiziksel çevrenin değişimindeki kırılma noktası şüphesiz **1999 yılında yaşanan Marmara Depremi** olmuştur. Deprem başta İzmit olmak üzere ildeki tüm yerleşmelerde önemli yıkım, can kayıpları ve maddi zararın oluşmasına neden olmuştur. Bu durumun bir nedeni ilin merkezi olan ve nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu İzmit’in doğu-batı ekseninde lineer olarak alüvyon bir zemin üzerinde gelişmesi, bir başka nedeni de Kocaeli’de 1950’li yıllardan 2000’li yıllara kadar kaçak ve imara aykırı yapılaşmaya göz yumulması ve aflarla bu alanların yasallaştırılmasıdır. Birçok yapı denetim eksikliğinin ve kalitesiz, güvensiz yapılaşmanın bir sonucu olarak hasar görmüş ve/veya yıkılmıştır. Deprem sonrasında merkezi idare çevre düzeni ve nazım imar planlarında, hem kentsel gelişimin doğu-batı yönünden daha güvenli zemin yapısına sahip kuzey-güney eksenindeki eğimli alanlara doğru yönlendirilmesi, hem de ortaya çıkan konut ihtiyacını karşılamak amacı ile kuzeyde yeni yerleşim alanları belirlenmesi yönünde kararlar almıştır. Bu durumun bir sonucu olarak **TEM Otoyolu ile E-5 (D-100) Karayolu arasında gelişme göstermiş yerleşim, otoyolun kuzeyinde belirlenen gelişme alanları ile birlikte kuzeydeki tarım alanlarına ve orman alanlarına doğru gelişmeye başlamıştır.**

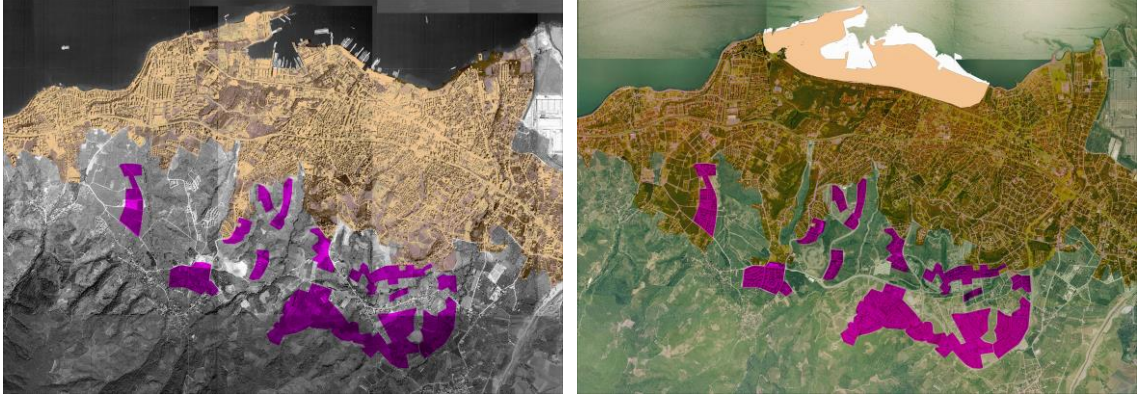
Kocaeli Kuzeydoğu ve Güney Gelişim Bölgeleri 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı, 02 Aralık 1999 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmıştır. Planda Kocaeli İli, İzmit Körfezi çevresinde yer alan yerleşim merkezlerinde afet sonucu olarak ortaya çıkan kentleşme problemleri tanımlanmış, ortaya çıkan konut ihtiyacının karşılanması için kentin kuzey ve güney yamaçlarında yeni gelişme alanları tanımlanmıştır. Buna göre, İzmit’in kuzeydoğusundaki bir kısım alanda gerekli kentsel ve sosyal teknik altyapı alanları ile birlikte “Kocaeli İli Kuzey Gelişim Bölgesi” oluşturulmuş, "Marmara Earthquake Emergency Recovery Project" kapsamında Dünya Bankası kredisi ve Başbakanlık Proje Uygulama Birimi (PİUB) aracılığı ile depremden hasar gören İzmit ve Gölcük çevresinde "Afetzede Yerleşim Alanları" yer seçimi, planlaması ve uygulama çalışmaları yapılmıştır:

- **Bakanlık tarafından yaptırılan:** Gündoğdu Bölgesinde 1606 birim konut, Yuvacık, Döngel ve Bahçecik Bölgelerinde 3430 birim konut, Gölcük, Saraylı, ve Örcün Bölgelerinde 1242 birim konut, Gölcük, Değirmendere Bölgelerinde 444 birim konut olmak üzere toplam **6722 birim konut**.
- **Dünya Bankası tarafından yaptırılan:** Gündoğdu'da 2820 birim konut, Gölcük'te 3592 birim konut, Hisareyn'de 1250 birim konut, Karamürsel'de 506 birim konut, Hereke'de 980 birim konut, Gebze-Şekerpinar'da 558 birim konut, Derince'de 300 birim konut ve Körfez'de 500 olmak üzere toplam **10.506 birim konut**.
- **Türk-İş tarafından yaptırılan:** Köseköy'de 204 birim konut,
- **Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından yaptırılan:** Uzunçiftlik'te 252 birim konut,
- **Türk Tekstil Sanayisi İşverenleri Sendikası tarafından yaptırılan:** Gündoğdu'da 200 birim konuttan oluşmaktadır [111].

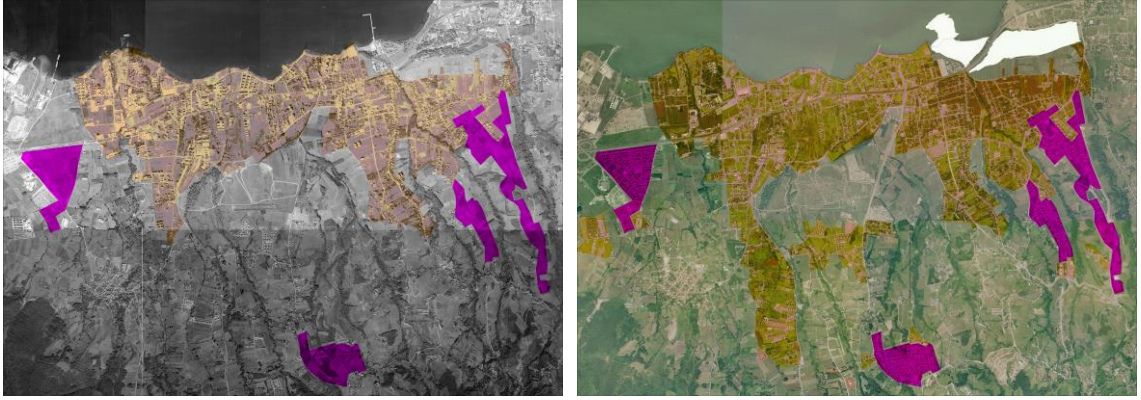
Merkezi idarenin ve İzmit Büyükşehir Belediyesi'nin yanı sıra Bekirpaşa Belediyesi de deprem sonrasında 15 ve 20 katlı 2 tip blok ve 1300 konut biriminden oluşan ve İzmit'in kuzeyindeki tepelerde kaçak ve imara aykırı yapıların hemen yanı başında "Akçakoca Evleri" projesini inşa etmiştir [111].

1992 yılında kurulan ve depremde büyük hasar gören Kocaeli Üniversitesi'nin ana kampüsünün de yine İzmit'in kuzeyinde inşa edilmesine karar verilmiştir. 2000 yılının Ekim ayında, İzmit'e 10 km uzaklıkta bulunan Eski İstanbul yolu üzerindeki Üçtepeliler mevkiinde 6500 dönümlük alana Umuttepe adı verilerek yeni kampüsün temeli atılmış, proje 2004 yılında tamamlanmıştır [9].

Körfezin güneyinde ise (özellikle Gölcük ve Başiskele bölgelerinde) kırsal nitelikli alanlar; 1999 depremi sonrasında yapılan nazım imar planı revizyonu ile kentsel gelişime alanları olarak belirlenmiştir (Şekil 4.11 ve Şekil 4.12).



Şekil 4. 11 1999 depremi sonrasında Gölcük İlçesinde kalıcı konutlar (pembe ile gösterilen alanlar) ve yakın çevresindeki kentsel gelişim (1999 tarihli ortofoto ve 2005 tarihli ortofoto karşılaştırması)



Şekil 4. 12 1999 depremi sonrasında Başiskele İlçesinde kalıcı konutlar (pembe ile gösterilen alanlar) ve yakın çevresindeki kentsel gelişim (1999 tarihli ortofoto ve 2005 tarihli ortofoto karşılaştırması)

Bölgenin jeolojik yapısına ve kırsal niteliğine rağmen, Gebze'den başlayarak Yalova'ya dek kurulan sanayi tesislerinin etkisi ile artan konut ihtiyacı kıyı şeridi boyunca yeni yerleşmelerin kurulmasına neden olmuştur. Konut talebine kıyı kesiminde cevap verilememesi kıyı arkasındaki fındık ve kiraz bahçelerinin imara açılmasına neden olmuş, kırsal nitelikteki Karamürsel-Gölcük bölgesinin özgün peyzaj dokusu bozulmuş, ekonomisi tarımdan sanayiye dönüşmeye başlamıştır [125]. Özellikle 2000'li yıllardan sonra bu bölgeye yapılan sanayi yatırımları ve sanayiye destekleyen faaliyetlerin (depolama, konut dışı kentsel çalışma, ar-ge, lojistik, serbest bölge, vb.) yer seçmesi ile birlikte bölge kırsal kimliğini yitirmiş ve kentsel bir kimliğe bürünmüştür. Bu durumun

başlıca örneğini Ford Otosan Tesisleri'nin açılması⁵⁹ [126] [127] [128] teşkil etmektedir. Böylelikle bir zamanların sayfiye karakterine sahip, sanayi gelişiminin desteklenmediği körfez güneyindeki yerleşimler merkezi idare kararları ile sanayinin yer seçmeye başladığı bir bölgeye dönüşmeye başlamıştır.

4.4.4 1981 – 2002 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının Çözülmesi

Kocaeli sanayinin çözülmesi için konu sanayi birimleri yer seçimi, alt sektörel dağılım, örgütlenme biçimi başlıklarında ele alınmıştır.

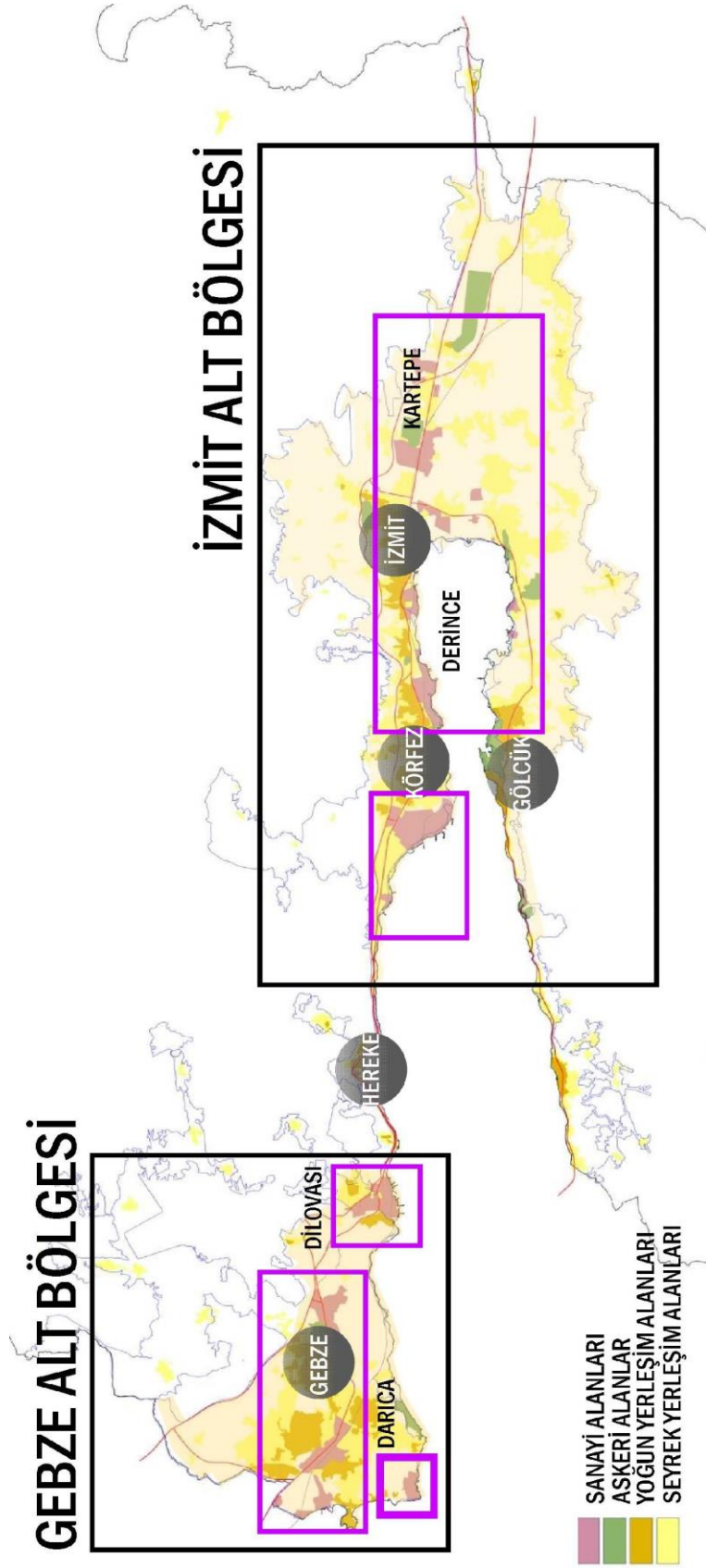
Sanayi Birimleri Yer Seçimi

1997 yılı halihazır haritaları doğrultusunda ilin makroformu ve yerleşim deseni incelendiğinde;

- Gebze'deki sanayi tesislerinin yakın çevresinde yoğun ve çepere doğru kademeli olarak daha az yoğun yerleşimlerin oluştuğu,
- Darıca Bayramoğlu'ndaki yerleşim dokusunun yoğunlaştığı ve kıyıya paralel olarak kuzey-güney aksında gelişme gösterdiği,
- Dilovası'ndaki sanayi lekesinin büyüdüğü ve buna bağlı olarak sanayinin doğusunda ve batısında yoğun ve onların da çeperinde daha az yoğun yerleşimlerin oluştuğu,
- Körfez'den İzmit'e kentin kıyı boyunca lineer gelişim gösterdiği,

⁵⁹ 1997 yılında 650 milyon dolarlık bir yatırımla Türk Otomotiv Sektörü'nün tek seferde gerçekleştirilen en büyük yatırımına imza atan Ford Otosan'ın üreteceği küçük ticari araç için fabrika yeri olarak Kocaeli - Gölcük belirlenmiştir. Bir zamanlar endüstride kullanılmak amacı ile ağaç yetiştirilen Seka Fabrikası Kavaklığı Kocaeli Üretim Sahası Projesi adı altında Ford Otosan'a tahsis edilmiş ve bu amaçla Mesut Yılmaz başkanlığındaki hükümet, arsanın bedelsiz olarak verilmesi için Bakanlar Kurulu kararını çıkarmıştır. Ford Otosan bedelsiz alınan arsa karşılığında il sınırları içinde okul, hastane, altyapı yatırımları yapmayı taahhüt etmiştir. Seka Kavaklığı'nın Ford Otosan'a verilmemesi için İzmit Kent Kurultayı Çevre Komisyonu, Selüloz-İş Sendikası tarafından Danıştay'a iptal davası açılmış ama mahkeme davayı reddetmiştir. 1998 yılında Türkiye Cumhuriyeti 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in katıldığı temel atma töreninde, Demirel konuşmasını şu sözlerle tamamlamıştır: "Böyle bir fabrika için gerekirse Çankaya'nın bahçesini veririm.". 2001 yılında açılan ve 2002 yılında üretime başlayan fabrika ile birlikte bölgede bu sanayi türünü destekleyen konut dışı kentsel çalışma alanları, küçük sanayi alanları, liman amaçlı dolgu alanları, serbest bölge gibi kullanımlar yer seçmeye başlamıştır [126] [127] [128].

- Körfez ve Derince'de sanayi alanının yaygınlaştığı ve buna bağlı olarak sanayi tesislerinin çevresinde yeni yerleşimlerin olduğu,
- İzmit'te sanayinin doğu yönünde E-5 (D-100) Karayolu boyunca büyümeye devam ettiği,
- İzmit Körfezi'nin güneyinde yer alan (Kartepe, Gölcük, Karamürsel, Başiskele sınırları içerisindeki) kırsal nitelikli dağınık yerleşimlerin yoğunlaştığı görülmektedir (şekil 4.13).



Şekil 4. 13 1997 Yılı Yerleşim Deseni (1997 yılı halihazır haritası doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Bu dönemde Kocaeli'nin Gebze-Dilovası ve İzmit-Körfez ekseninde yoğunlaşma ve yaygınlaşma içerikli büyüme gösterdiği izlenmektedir. Yoğunlaşma ve yaygınlaşma olgusunun en temel bileşeni sanayi tesislerinin yerleşiminden kaynaklanmaktadır. Yığılma bölgelerinden İzmit, antik çağdan günümüze değin Kocaeli'nin merkezi konumundadır. İzmit'in özellikle Yarımca'da kurulan Tüpraş Tesisleri, Derince Limanı ve çevresindeki tesisler ile birlikte Körfez-Derince aksında gelişmeye başlamasıyla, bölge lineer bir biçimde ana ulaşım aksı ve kıyı boyunca gelişme göstermiştir. Gebze'nin İstanbul'un bir uydu kenti gibi gelişme göstermesine koşut, bu alanda yer seçen sanayi tesisleri ve Dilovası'ndaki limanların etkisiyle 1980'lere kadar süren tek kutuplu gelişme, yerini iki kutuplu gelişmeye bırakmıştır.

Bu dönemde Gebze-Darıca-Çayırova ekseninde yer alan yerleşmelerin birbirinden kopuk birer yerleşim olma özelliklerini yitirerek bütünleşik bir yapıya kavuştuğu görülmektedir. Bölgede 1980'lere kadar ulaşım akslarına paralel olarak lineer gelişen yerleşim; 1984 yılında tamamlanan TEM Otoyolu ile birlikte ulaşılabilirliğin artması ile yeni yerleşimlerin (kaçak yapılaşmış, toplu konut, kooperatif) ve yeni sanayi tesislerinin (özellikle tarla vasıflı alanlarda⁶⁰) yer seçmesi ile birlikte kuzeye doğru yağ lekeli şeklinde büyümeye başlamıştır. Bu nedenle 1980 sonrasında kentin makroformunun; TEM Otoyolu'nun kuzeyinde büyümeye başlayan, yoğunluğu artan köy merkezleri ve yeni yerleşimler ile kuzeye taşındığı görülmektedir. Öte yandan Körfezin doğusunda da aynı durum söz konusudur. Körfez-İzmit arası kesintisiz ve lineer gelişmiş bir yerleşim deseni halini almıştır. Körfez'in güneyinde ise Karamürsel-Gölcük arasında yerleşim ana aks boyunca lineer bir gelişme göstermiş, devamlılığı ancak askeri alanlar ile kesintiye uğramıştır. Başiskele ve Kartepe'de ise düşük yoğunluklu yerleşmelerin alansal olarak büyüdüğü görülmektedir.

1997 yılında Kocaeli İli'nde faaliyet gösteren 390⁶¹ adet sanayi tesisinin konumları incelendiğinde; kıyıda tren yolu ya da D-100 Karayolu boyunca lineer bir biçimde

⁶⁰ 1990'lı yıllarda tarımsal amaçlı depo ruhsatı altında yapılan ve kaçak hizmet veren sanayi tesisleri yoğunlukta idi.

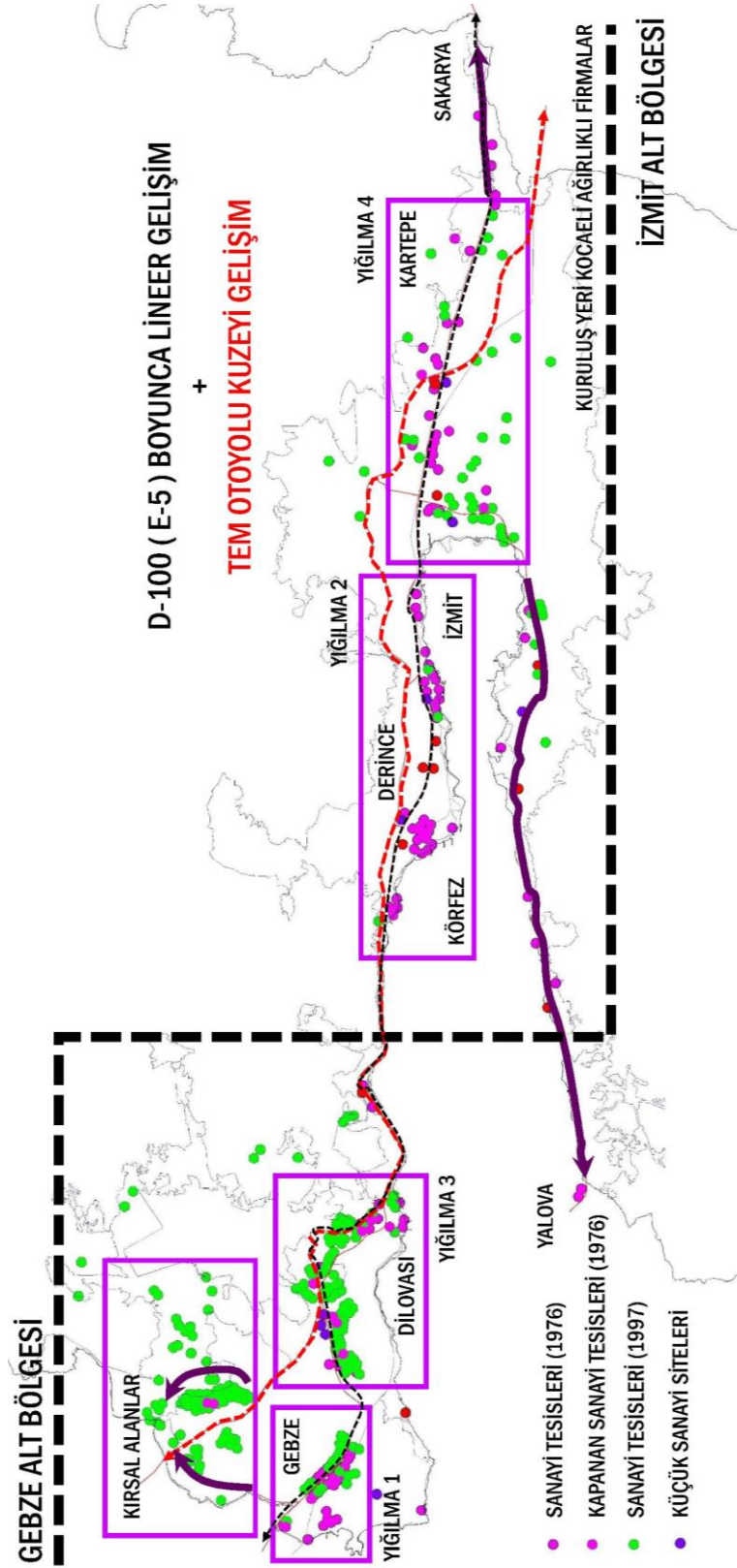
⁶¹ Önceden Kocaeli ili sınırları içerisinde yer alan ve idari olarak Karamürsel'e bağlı olan Altınova, Kaytazdere ve Subaşı beldelerinin, 1995 yılında çıkarılan Kanun Hükmündeki Kararnameyle il statüsüne

gelişen tesislere ek olarak, sanayinin TEM Otoyolu ile birlikte kuzeyde de yer seçmeye başladığı görülmektedir. Özellikle kuzeyde yer alan tesisler 2000'li yıllarla birlikte yasal tabana oturan organize sanayi alanlarının başlangıçlarını teşkil etmektedir. Uluslararası yük taşımacılığı için yapılan TEM Otoyolu ile birlikte, alanda farklı kollarda faaliyet gösteren firmaların da bu bölgede yer seçmeye başladığı görülmektedir.

Bu dönemde kurulan tesisleri; 1976 öncesinde kurulan ve 1997 yılında faaliyetine devam eden firmalar ile 1976 - 1997 yılları arasında kurulan firmalar olarak iki farklı şekilde ele almak gerekmektedir. Yapılan değerlendirme sonucunda 1976 yılı öncesinde Kocaeli il sınırları içerisinde kurulan 140 firmadan 11 tanesinin kapandığı⁶² belirlenmiştir (Şekil 4.14).

yükselen Yalova sınırlarında kalması sonucu Yalova il sınırlarında kalan iki adet tesis bulunmaktadır. Günümüzdeki il sınırları dikkate alındığında 138 adet tesis bulunduğu görülmektedir.

⁶² Halihazır haritalar doğrultusunda firmaların bir kısmının yeni ulaşım aksları ya da var olan ulaşım akslarının genişletilmesi sonucunda yolda kalması nedeni ile kapandığı, bir kısmının ise harita üzerinde farklı bir kullanımı işaret eden semboller ile ifade edildiği görülmektedir.



Şekil 4. 14 Sanayi Tesislerinin Mekansal Dağılımı (1997 yılı halihazır haritası doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

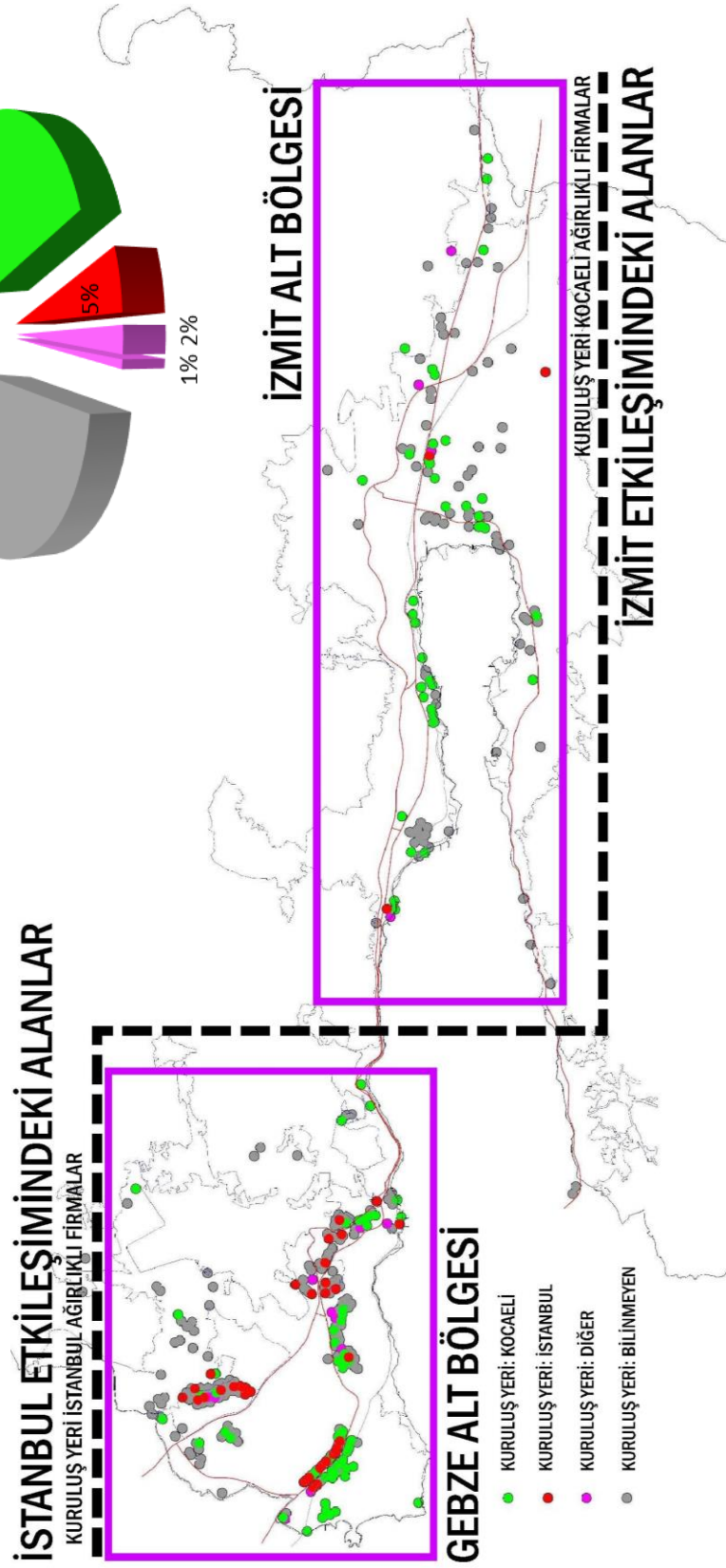
1997 yılı halihazır haritasından yola çıkarak bu dönemde Kocaeli il sınırları içerisinde toplam 390 adet firmanın var olduğu söylemek mümkündür. Buna göre Kocaeli’de 1976-1997 yılları arasında sanayi yatırımlarının arttığı, 1976 yılında kurulan firmaların yanı sıra bölgede yeni tesislerin kurulduğu, ana ulaşım aksı olan E-5 (D-100) Karayolu ve TEM Otoyolu’nun tesis yer seçiminde etkili olduğu görülmektedir.

1976 - 1997 yılları arasında ise 261 adet firma ilde yer seçmiştir. Söz konusu firmaların kuruluş yerleri incelendiğinde 261 firmadan⁶³; %15’inin Kocaeli’de, %13’ünün İstanbul’da kurulduğu, daha sonra Kocaeli’de yer seçtiği, %5’inin yurt içi (Mardin, Ankara, Adana, Konya, Eskişehir, İzmir, Karabük, Erzincan, Trabzon, Sakarya) merkezli olduğu, %1’inin ise yurt dışı (Amerika, İtalya, Avustralya, Fransa) merkezli olduğu belirlenmiştir⁶⁴.

Yatırımlar incelendiğinde Kocaeli’nin yeni sanayi yatırımlarının yer seçtiği bir kent olmasının yanı sıra planlar dahilinde İstanbul’dan desantralize edilmesi ön görülen sanayinin de yer seçimine konu olduğu görülmektedir. İstanbul’a yakın konumlu olması ve güçlü ulaşım ilişkilerinin bulunması nedeni ile İstanbul’da yer seçmek isteyen ancak gerek kalkınma politikaları gerekse de planlar dahilinde yatırımı engellenen sanayi Kocaeli’de yer seçmiştir (Şekil 4.15).

⁶³ 1976-1997 yılları arasında kurulan tesisler.

⁶⁴ %66’sına ait verilere halihazır haritalardaki veriler (firma isimleri, iş tanımları vb.) yeterli olmadığından ulaşılamamıştır. Ancak birçoğunun kuruluş yeri ve niteliği göz önünde bulundurulduğunda Kocaeli merkezli kurulduğu düşünülmektedir.



Şekil 4. 15 Sanayi Tesislerinin kuruluş yerleri (1997 yılı halihazır haritası ve firmaları ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Alt Sektörel Dağılım

Sanayi faaliyet türleri 1976 yılı ile ilgili analizler tanımlanırken inceleme yapılan Gıda, Dokuma, Tekstil, Deri, Makine, Maden, Metalurji, Kimya, Orman Ürünleri, Çimento, Cam, Seramik faaliyet türlerine ek olarak Lojistik alt sektöründeki kümelenme ve yer seçim tercihleri değerlendirildiğinde aşağıda yer alan bulgulara ulaşılmıştır.

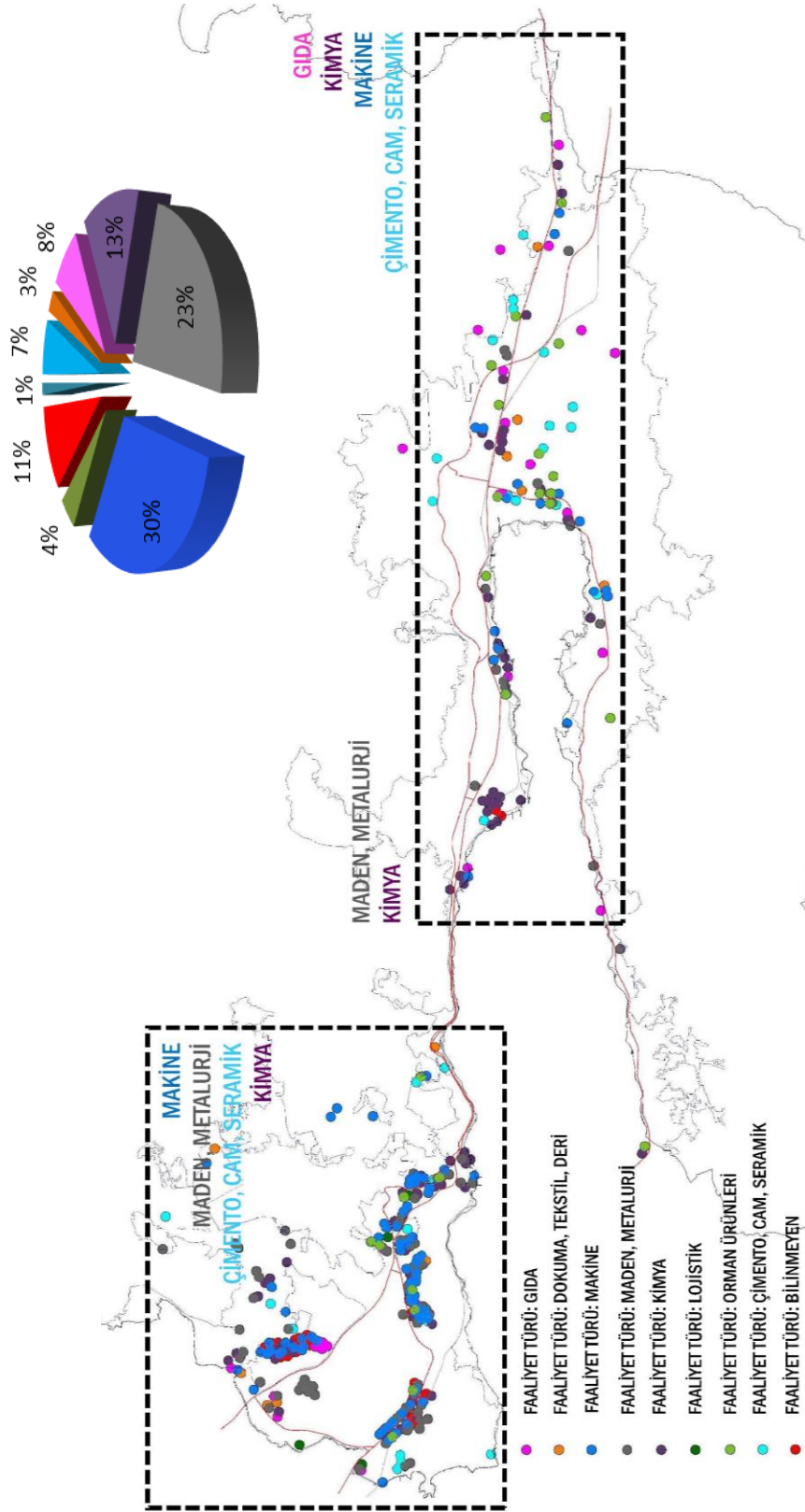
İlde faaliyet gösteren 261 adet firmadan⁶⁵; %7'sinin çimento-cam-seramik, %3'ünün dokuma-tekstil-deri, %8'inin gıda, %13'ünün kimya, %23'ünün maden-metalurji, %30'unun makine, %4'ünün orman ürünleri, %1'inin lojistik alt sektöründe faaliyet gösterdiği belirlenmiştir (Şekil 4.16).

Sanayi tesislerinin türleri ve konumları incelendiğinde genellikle her bölgede karma işlev bölgelerinin yer aldığı, ancak;

- **Gebze E-5 (D-100) Karayolu çevresinde maden - metalurji ve makine, TEM Otoyolu'nun kuzeyinde ise gıda, kimya, makine ve maden, metalurji sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların,**
- **Körfez'de özellikle Yarımca'da kimya sektöründe faaliyet gösteren firmaların,**
- **Körfez - İzmit aksında ağırlıklı olarak kimya ve maden - metalurji sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların,**
- **İzmit - Kartepe aksında ise gıda ve kimya sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların kümelendiği gözlenmektedir.**

Makine sanayi ve bu sektöre ara mal üreten maden-metalurji sektörünün aynı bölgede yer seçmesi, mekanda sektörel bazlı bir örgütlenmeyi çağrıştırmakla birlikte; kimya, gıda, çimento-cam-seramik sektöründe faaliyet gösteren firmaların da aynı bölgede bulunması, bu durumun süreç içerisinde bölgede yer seçmiş başat firmaların çekim gücünden kaynaklanabileceğini göstermektedir. Yine bu yıllarda büyük sanayi tesislerine ara mal üreten küçük sanayi tesislerinin de aynı fizik mekanda yer seçmesi, sanayide bir kümelenme, ölçek ekonomisi ve girdi-çıkı ilişkisini işaret etmektedir.

⁶⁵ %11'ine ait verilere halihazır haritalardaki veriler yeterli olmadığından ulaşılamamıştır.



Şekil 4. 16 Sanayi Tesislerinin Faaliyet Türleri (1997 yılı halihazır haritası ve firmaları ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Örgütlenme Biçimi

1980’li yıllar kalkınma planları ile desteklenen organize sanayi bölgesi fikrinin de uygulamaya konduğu yıllardır. Bu doğrultuda özellikle Gebze’nin kuzeyinde ve Dilovası bölgesinde sanayicilerin kurdukları vakıf ve kooperatiflerin arazi almak sureti ile yer seçtiği, OSB olma gayesi ile bir araya geldiği görülmektedir. Nitekim GOSB 1986, TOSB 1992, GEPOSB 2001, GGOSB 2001, yılında kurulmuştur [129].

4.5 2003 – 2015 Dönemi

2003 – 2015 yılları arasındaki dönem İstanbul’un “Türkiye’nin Kültür ve Hizmet Başkenti” olarak belirlendiği, sanayileşmenin organize edilmeye çalışıldığı, dünya sanayi coğrafyasına eklenmek için yabancı sermaye yatırımlarını çekmek amacı ile OSB, SB, TGB gibi arsa temini, vergi muafiyeti vb. çeşitli imtiyazlar verilen uzmanlaşmış bölgelerin ilan süreçlerinin ivme kazandığı, büyük sanayi tesislerinin özelleştirme aracılığı ile özel sektöre satıldığı, bir kısmının kapatıldığı, bir kısmının ise büyüdüğü, ülke ekonomisinde inşaat sektörünün sanayiye oranla ivme kazandığı, büyük kentlerde kentsel mekanda sanayi tesislerinin yıkılarak büyük konut projelerine ya da alışveriş merkezlerine dönüştüğü, buna karşın büyük kentlerin yakın çevresinde yer alan kentlerde sanayinin ivme kazandığı dönemdir. Bu bölümde 2003 – 2015 yılları arasındaki dönemde uygulanan ekonomik ve toplumsal politikalar, dönemin planlama anlayışı ve yapılan planların kararları sonucunda Kocaeli’nin kentsel mekanının ve sanayileşme süreçlerinin bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

4.5.1 Planlama Politikaları ve Kent Kimliğine Yansımalar

Bu dönem sanayileşmenin organize bir biçimde gelişmesi, çevre korumasına önem verilen uygulamalara geçilmesi, sanayiye ve kentsel gelişmeyi destekleyen büyük ulaşım yatırımları ve ekonomik anlamda Türkiye’nin dünya ekonomisi içerisinde kendine yeni bir yer kazanması adına atılan adımlar anlamında ön plana çıkmaktadır.

Öte yandan bu dönem sanayi yerine hizmetler ve inşaat sektörünün ön plana çıkarıldığı, bu doğrultuda planlar dahilinde “Küresel Kent/Hizmet Kenti” olarak

belirlenen İstanbul'da büyük sanayi tesislerinin yerini büyük toplu konut, avm yatırımlarına bıraktığı sanayisizleşme süreci olarak karşımıza çıkmaktadır.

Benimsenen bu gelişim politikası kalkınma planları ile ülke genelinde uygulanmakla birlikte, mekânsal planlar bu hedefler doğrultusunda şekillenmiş ve kentlerin rolleri yeniden belirlenmiştir.

4.5.2 Kalkınma Planları

Bu dönemde çıkarılan kalkınma planlarının ana hedefinde Türkiye'nin jeopolitik öneminin ulaşım projeleri ile güçlendirilmesi olduğu, dünya ticaretinde konumunu güçlendirmek adına liman yatırımlarına ağırlık verildiği, mevcut limanların kapasitelerin arttırıldığı, Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında önemli bir üretim merkezi olması hedefinin gerçekleştirilmesi yönünde kararlar alınıp, uygulamaya konmasının yer aldığı görülmektedir (Çizelge 4.5).

Çizelge 4. 5 2001-2018 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit'e yansımaları

Plan Dönemi [99]	Ülke Ölçeğinde alınan Kararlar	Kocaeli ve İzmit'e Yansıyan Kararlar
2001 - 2005 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	İhracata dönük, teknoloji yoğun, katma değeri yüksek, uluslararası standartlara uygun ve yerel kaynakları harekete geçiren bir üretim yapısı, devletin özelleştirme yoluyla üretim alanından çekilmesi, bilgi ve teknoloji yoğun nitelik taşıyan savunma ve havacılık, makina imalat, kimya, elektronik sanayilerinin ve yazılım sektörünün geliştirilmesi, sanayide ileri teknoloji kullanımının yaygınlaştırılması, geleneksel sanayilerin rekabet gücünün artırılması hedeflenmiştir.	Plan raporunda İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara gibi illerin Türkiye imalat sanayii üretimi içindeki payı azalırken, GSYİH içindeki paylarının arttığı, bunun başlıca nedeninin, bu illerdeki sanayi faaliyetlerinin çevre illere yayılması ile birlikte; finans, bankacılık, pazarlama, ticaret ve turizm gibi hizmet faaliyetlerinde yoğunlaşarak, bölgesel düzeyde merkez olma özelliklerinin artması olduğu ifade edilmektedir. Bu bağlamda Kocaeli çevre il olarak değerlendirilmektedir. 1999 yılında gerçekleşen Marmara Depreminden en çok etkilenen Kocaeli, Sakarya, Yalova illerine öncelik vermek üzere Marmara Bölge Planı hazırlık çalışmalarına başlandığı belirtilmektedir.

Çizelge 4. 5 2001-2018 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit’e yansımaları (devam)

		<p>1995-1998 döneminde iller itibarıyla GSYİHdan alınan paylar incelendiğinde, dönem boyunca en yüksek gelir payına sahip beş il olan İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli ve Bursa’nın Türkiye nüfusu içindeki payının yüzde 31 olduğu, GSYİHdan aldıkları payların toplamının ise ortalama yüzde 45 düzeyinde gerçekleştiği; 1998 yılı itibarıyla Türkiye’de kişi başına ortalama gelirin 3.176 dolar olduğu, en yüksek kişi başına gelire sahip ilin 7.501 dolar ile Kocaeli olduğu plan raporunda ifade edilmektedir.</p>
<p>2007 - 2013 Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı</p>	<p>Planda yerleşimler arası denge sağlanması, anakent ve metropoliten alanlara yönelen nüfus ve sanayi yoğunluğunun azaltılması, bölgeler içi güçleri yönlendirmek ve denetim altına almak, yerleşimler kademelenmesi yapmak, rekabet gücünü, istihdamı, kamu hizmetlerinde kalite ve etkinliği artırmak öncelikli hedefler olarak belirlenmiştir. Sanayide çevre dostu tekniklerin uygulanması, daha verimli üretim gerçekleştirilmesi, atıkların azaltılması, üniversite-sanayi işbirliğinin geliştirilmesi ve üniversitelerdeki Ar-Ge insan gücü ve altyapısının özel sektör tarafından kullanılmasının desteklenmesi, üniversiteler ile özel sektörü bir araya getiren Teknoloji Geliştirme Bölgeleri’nin altyapılarının tamamlanması ve öncelikli alanlarda uzmanlaşmalarının özendirilmesi hedeflenmiştir.</p>	<p>Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımlarının yapılacağı; başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin artırılacağı, AB’nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesinin sağlanacağı belirtilmektedir.</p> <p>Bu bağlamda Kocaeli Kuzey Marmara Otoyolu, Dilovası-Yalova Körfez Geçiş Köprüsü gibi ana ulaşım asklarının kesişiminde kalmakta, özelleştirmeler ve yapılan yatırımlarla başta Derince Limanı olmak üzere limanlarda kapasite artışına gidilmektedir.</p>
<p>2014 - 2018 Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı</p>	<p>Son yıllarda kaynakların sanayi sektöründen, rekabet baskısının sınırlı olduğu dış ticarete konu olmayan sektörlerle yönelmesi ve imalat sanayiinin toplam katma değer içerisindeki payının düşmesi, orta-uzun vadede potansiyel büyüme oranını olumsuz yönde etkileyebilecek kritik bir gelişme</p>	

Çizelge 4. 5 2001-2018 Yılları arasında yapılan 5 Yıllık Kalkınma Planı kararlarının Ülke – Kocaeli ve İzmit’e yansımaları (devam)

	<p>olarak kabul edilmekte olup, Onuncu Kalkınma Planı döneminde para, maliye ve teşvik politikalarının uygulanmasında kaynakların üretken alanlara yönlendirilmesi öncelik olarak belirlenmiştir.</p> <p>Türkiye’nin uzun dönemde Avrasya’nın üretim merkezi olması hedeflenmiştir.</p>	
--	---	--

2001-2018 yılları arasında yapılan kalkınma planlarında İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara artan finans, bankacılık, pazarlama, ticaret ve turizm sektörlerindeki pay ile bölgesel merkezler, bu kentlerin yakın çevresindeki iller ise sanayinin desantralize edildiği çevre iller olarak tanımlanmaktadır. Ülke kalkınma politikalarında sanayinin payının azaldığı ifade edilmekle birlikte, sanayi bölgelerini ve uluslararası ölçekte ülkeler arası ulaşılabilirliğin artmasını destekleyen büyük ulaşım yatırımlarından bahsedilmektedir. Bu hedeflerle mevcut durum karşılaştırıldığında, Kocaeli’nin 2000’li yıllardan itibaren bölgesel merkez olarak belirlenen İstanbul’un sanayisinin yer seçtiği, merkezi hükümet tarafından yerel dinamiklerden bağımsız olarak projelendirilen ulaşım projeleri ile ulaşılabilirliği düzenli olarak artırılan bir sanayi kenti olarak belirlendiğini söylemek yanlış değildir.

4.5.3 Bölge ve Kent Ölçeğindeki Plan Kararları

2002 yılında, AB’ye uyum süreçleri ve ulusal düzeydeki bölgesel gelişme politika uygulamalarına temel teşkil etmek üzere Türkiye genelinde yirmi altı bölge NUTS belirlenmesi ile birlikte 1960’larda gerçekleştirilmeye çalışılan ancak kentsel gelişme, bölgesel dengeli kalkınma, planlı gelişim sağlama gibi amaçları gerçekleştirilmede yetersiz kalan bölge planlaması anlayışı yeniden uygulamaya konmuştur. Bu kapsamda Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu ve Yalova illeri bir araya getirilerek TR42 düzey-2 bölgesi olarak sınıflandırılmış, 2006 yılında çıkarılan 5449 sayılı Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun uyarınca 2009 yılında bölgedeki gelişimi planlamak için Doğu Marmara Kalkınma Ajansı kurulmuştur [130].

2009 yılı aynı zamanda 2006 yılında İMP tarafından hazırlık süreçleri başlayan İstanbul 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının onaylandığı yıldır. Planda; *bilgiyi sınırlı biçimde transfer eden patent ve lisanslarla üretim yapan bir ekonomiden, bilgi üreten bir yapıya dönüşümü desteklemek üzere, sanayinin AR-GE desteğiyle teknoloji üreten ve yeni teknoloji kullanan, etkin bir lojistik sistemle bölgesel ve küresel pazara açılan, insan ve çevre sağlığını tehdit etmeyen bir yapıya dönüşmesi* kararı alınmıştır [131]. Bu kararı desteklemek üzere, bulunduğu bölgede büyüebilme imkanı bulamayan, ileri teknoloji kullanma gereksinimini karşılayamayan ve bu nedenle uluslararası nitelikte ürünler veremeyen sanayilerin yapısal dönüşüm geçirerek yukarıda belirtilen olanakların karşılandığı alanlara yönlendirilmesi, planın sanayi ile ilgili temel yaklaşımı olarak belirlenmiştir.

Özellikle 1980 sonrasında İstanbul'a yüklenen "Küresel Kent/Dünya Kenti" ilde bugüne kadar yer seçmiş sanayi birimlerinin kentsel mekan dışında yer seçmeye zorlanmasına neden olmuştur. Bu doğrultuda 1980'lere kadar sanayi ağırlıklı bir yapısı olan İstanbul'un hizmetler sektörü ağırlıklı bir metropol olma yolunda ilerlemesi sonucunda Kocaeli-İstanbul sınırında yer alan Gebze Bölgesi Kocaeli'nin batıdaki gelişme kutbu olarak ön plana çıkmıştır.

Dokuzuncu (2007-2013) Kalkınma Planı'nın Hizmetler başlığı altında yer alan 546. maddede "İstanbul'un uluslararası finans merkezi olması sağlanacaktır." hedefi ışığında 2009 yılında yayımlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda Kocaeli ile ilgili olarak;

"Avrupa ile Anadolu'yu birleştiren önemli bir yol kavşağında bulunan Kocaeli İli, bu konumunu doğal bir liman olan İzmit Körfezi'ni de içermekle daha da güçlendirmektedir. Büyük sanayi kuruluşlarının yer seçiminde Kocaeli İli'ni tercih etmelerinin nedeni başta; işlek karayolu, demiryolu ve deniz ulaşımı olmak üzere, ulaşım sektöründe diğer illere oranla taşıdığı ayrıcalık ve üstünlükten ileri gelmektedir. Türkiye'nin en büyük piyasası İstanbul'a 83 km uzaklıkta, Anadolu piyasasına ulaşmakta ise avantajlı yerde bulunmasının yanı sıra; zengin yeraltı ve yer üstü kaynakları, enerji nakil hatlarının yeterli düzeyi, kalifiye işgücünün varlığı, en yakın

sanayi merkezi İstanbul'a oranla arsa fiyatlarının ucuzluğu gibi etmenler, Kocaeli İli'nin çekici bir seçenek olduğuna göstermektedir.

Kocaeli sınırları içerisindeki Derince ve İzmit Limanları, İl'in dışarıya açılan önemli iki kapısı durumundadır. Derince Limanı, İzmit Körfezinin kuzeyinde konuşlanan genel amaçlı bir liman olup, Körfez'deki otomotiv (otomobil, traktör, vb.) sanayi ve karışık eşya taşımacılığına hizmet etmektedir. Liman, demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılıdır. İzmit Limanı'nda ise 39 tane kamuya ve özel sektöre ait liman ve iskele bulunmaktadır.

Kocaeli İli; Türkiye'nin ilk büyük 500 sanayi kuruluşundan 75 adedine ve ilk 100 sanayi kuruluşundan 18 adedine, ev sahipliği yapmaktadır. Gelişmiş olan sanayi sektörüne dayalı olarak, İl sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında üç büyük ilden sonra dördüncü sırayı almaktadır. Sanayi sektörü açısından Kocaeli İli'nin Gebze İlçesi de oldukça gelişmiş düzeydedir. Gebze Organize Sanayi Bölgesi üretim kalitesini arttırmak için yazılım ve bilişim sektörüne dayalı bir Teknopark kurmuştur. Bu üniversite odaklı bir teknopark olmayıp, Türkiye'deki tek üretim odaklı teknopark özelliğini taşımaktadır.

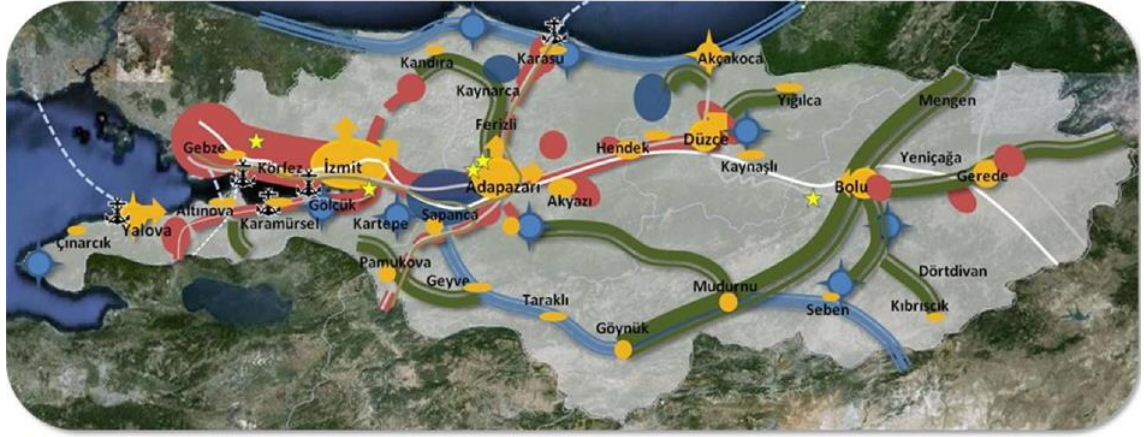
İl'de; planlama, kamulaştırma ve yapım aşamasında olanlarla birlikte, toplam 16 adet Organize Sanayi Bölgesi'nden 7 adedi faal durumda olup, bunlardan Gebze ve Dilovası tamamen doludur. Büyük bir kısmı Gebze çevresinde yer alan Organize Sanayi Bölgeleri'nin yeni kurulanları Ankara Yolu üzerinde yer seçmeye başlamışlardır. Ayrıca Yeniköy civarında Serbest Bölge bulunmaktadır. Ancak, Organize Sanayi Bölgeleri'nde arsa fiyatları yüksek olduğu için, bunların dışındaki alanlarda yer seçimi söz konusu olmakta ve bu durumda tarım alanları üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. Uzun yıllar İstanbul sanayisinin desantralizasyon sürecinin etkisi altında kalan ve Türkiye ekonomisinin en önemli illeri arasında bulunan Kocaeli; kara, demir ve deniz yolu ulaşım ağlarının üzerinde bulunmaktadır. Sahip olduğu altyapı imkanları, ulusal ve uluslar arası pazarlarla olan yoğun ilişkisi, bünyesinde bulundurduğu kalifiye işgücü ve uzmanlaşmış yönetici kadroları; İl'in bir çok sanayi kuruluşu tarafından yatırım için öncelikle tercih edilmesine neden olmaktadır.

Sanayileşmede kazanılan deneyimler, İl'in artık organize atılımlara ve tercihli sektörlerle yönelmesine zemin hazırlamıştır. İzmit'teki Cengiz Topel Havaalanı'nın dışında Sabiha

Gökçen Havalimanı'nın da yakında olması, il'e önemli bir avantaj sağlamaktadır. Körfez üzerinde inşası düşünülen köprünün gerçekleşmesi halinde ise, kara ulaşımında büyük bir rahatlama söz konusu olacaktır." [132] ifadeleri yer almaktadır. Öte yandan *İstanbul'un üst düzey hizmetlerde yoğunlaşmış bir merkez fonksiyonu üstlenmesi, sanayinin yapısal dönüşüm geçirerek, ön görülen vizyonla uyuşmayan sektörlerin Bölge ve Anadolu'ya yönlendirilmesi, ülke genelinde dünya ile entegrasyonu sağlanmış ve İstanbul'un yükünü hafifletecek sanayi ve hizmet merkezlerinin desteklenmesi / geliştirilmesi* [133] hedeflenmiştir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı ile İstanbul'un uluslararası finans merkezi olarak belirlenmesi, bu doğrultuda yapılan çevre düzeni planında hizmet ve ticari aktivitelerin artırılması, kent içerisinde sıkışık kalmış sanayi alanlarının değişmesi ve dönüşmesinin öngörülmesi, bu kararın Kocaeli, Sakarya, Bursa, Bilecik ve Tekirdağ'ın sanayinin desantralize edileceği iller olarak belirlenmesinde etkili olmuştur. Marmara Bölgesi'nde yer alan illerin çevre düzeni planları İstanbul ile entegre olacak şekilde Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Trakya Kalkınma Birliği, Doğu Marmara Bölgesi İlleri Belediyeleri bir araya gelerek 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası İstanbul İl Çevre Düzeni, Kocaeli İl Çevre Düzeni ve Sakarya-Düzce-Yalova-Bilecik Çevre Düzeni Planlarının Uyumlaştırılması ile Trakya Alt Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planlarının Üretilmesi Protokolü'nü imzalamış [134], bu protokol kapsamında Kocaeli yukarıda bahsedilen özellikleri nedeni ile **"Sanayinin Desantralize Edileceği İl"** rolünü üstlenmiştir [135].

Kalkınma planları ve İstanbul çevre düzeni planı kararlarına karşın Doğu Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan TR42 Doğu Marmara (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) Bölge Planı'nda (2010-2013) tüm bu potansiyelleri barındıran Kocaeli'de İzmit İlçesi'nin bölge merkezi rolü üstlenmesi gerektiği ve hizmetler sektörünün yoğunlaşacağı bir merkez haline gelmesi ön görülmüştür (Şekil 4.17).



Şekil 4. 17 TR42 Doğu Marmara (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) Bölge Planı (2010-2013) [136]

Onuncu Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanan Kalkınma Bakanlığı Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023 doğrultusunda şekillenen ve 2023 yılını hedefleyen Doğu Marmara Bölge Planı Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu'nun 2014/1 sayılı ve 30.12.2014 [136] tarihli kararı ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir [137]. Raporda;

- Doğu Marmara Bölgesi'nde Kocaeli, Bursa ve Sakarya illerinin göçün bölge içerisinde tutulmasında önemli rol oynadığı,
- 2004-2011 Döneminde Gayrisafi Katma Değer verilerine göre hem gelirden aldığı payı hem de nüfus payını artıran bölgeler içerisinde TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) bölgesinin bulunduğu,
- Türkiye sanayisinin en çok yoğunlaştığı üç bölge olan İstanbul, TR42 ve İzmir'de sanayinin payında bir azalma, hizmetler sektörünün payında ise bir artma olduğu,
- İmalat sanayinin İstanbul'dan Doğu ve Batı Marmara'ya kayma eğiliminin son dönemde de devam ettiği,
- İstanbul'un imalat sanayi istihdamının yüzde 35'den yüzde 31'e gerilemesine karşın TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) Bölgesinde yüzde 5,5'den 7,6'ya yükseldiği,

- Orta-yüksek teknoloji sektöründe istihdam payını artırma eğiliminde olan önemli bölgelerin sırasıyla İzmir, TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik), TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova) bölgeleri olduğu,
- İmalat sanayiinde verimliliği en yüksek bölgenin TR42 Bölgesi olduğu,
- İstihdam başına ücretin TR81 (Zonguldak, Bartın Karabük), TR42 (Kocaeli, Bolu, Düzce, Sakarya, Yalova) bölgelerinde en yüksek olduğu,
- Türkiye’de 2012 yılında ithalatın % 91,9’unun İstanbul, Kocaeli, İzmir, Ankara, Bursa, Gaziantep, Hatay, Manisa, Adana ve Denizli’de gerçekleştirildiği, ilk beş ilden toplam ithalatın % 82,6’sının gerçekleştirildiği,
- Türkiye’de 2012 yılında ihracatın ise % 86,9’unun İstanbul, Kocaeli, Bursa, İzmir, Ankara, Gaziantep, Manisa, Denizli, Hatay ve Adana’dan gerçekleştirildiği, ilk beş il olan İstanbul, Kocaeli, Bursa, İzmir ve Ankara’nın toplam ihracatın % 76,2’sine sahip olduğu,
- 2001 yılından itibaren kurulmaya başlanan Teknoloji Geliştirme Bölgelerinin sayısının Temmuz 2013 itibariyle 52 adet (Ankara 6 adet, İstanbul 5 adet, Kocaeli 4 adet, İzmir 3, Konya, Antalya, Kayseri, Trabzon, Adana, Erzurum, Mersin, Isparta, Gaziantep, Eskişehir, Bursa, Denizli, Edirne, Elazığ, Sivas, Diyarbakır, Tokat, Sakarya, Bolu, Kütahya, Samsun, Malatya, Urfa, Düzce, Çanakkale, Kahramanmaraş, Tekirdağ, Van, Çorum, Manisa, Niğde, Burdur, Yozgat ve Kırıkkale illerinde) olduğu, bunların halen 37 adedinin faaliyette olduğu,
- İhracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak amacıyla 1985 yılında başlatılan Serbest Bölgeler uygulamasının, Kasım 2013 itibariyle 19 bölgeye (Adana-Yumurtalık, Antalya, Avrupa, Bursa, Denizli, Ege, Gaziantep, İstanbul Atatürk Havalimanı, İstanbul Endüstri ve Ticaret, İstanbul Trakya, İzmir, Kayseri, Kocaeli, Mardin, Mersin, Rize, Samsun, Trabzon, ve TÜBİTAK Marmara Teknokent Teknoloji Serbest Bölgesi) ulaştığı, bu bölgelerde toplam 3.221 firmanın faaliyet gösterdiği,
- Kredi faiz desteklerinin % 41’i ilk dört il olan İstanbul, İzmir, Bursa ve Ankara’da; % 60’a yakınının ise bu destekten en çok faydalanan ilk on ilde (İstanbul, İzmir,

Bursa, Ankara, Konya, Denizli, Kayseri, Gaziantep, Kocaeli, Samsun ve Adana) kullanıldığı,

- Patent başvuruları verilerine göre, İstanbul metropolitan alanıyla sıkı ilişkileri bulunan Kocaeli, Tekirdağ ve Sakarya'nın, İzmir metropolitan alanıyla yakın bulunan ve baskın bir firmanın ekonomiyi sürüklemeye eğiliminde olduğu Manisa'nın, Anadolu'da ise Konya ve Kayseri'nin, patent başvurularında diğer kentlere göre öne çıktığı,
- Marka başvurularında metropol kentlerdeki (Ankara, İstanbul, İzmir) yoğunlaşma eğilimi sürmeye devam ederken, Bursa, Denizli, Gaziantep, Konya, Kayseri ve Kocaeli'nin Türkiye geneline göre daha hızlı markalaşan sanayi merkezleri olarak ön plana çıktığı,
- Kamu kurumları ve yükseköğretim kurumlarında araştırma altyapıları oluşturulması ve geliştirilmesi amacıyla 2003-2013 yılları arasında tahsis edilen yaklaşık 2,91 milyar TL (2013 fiyatlarıyla) kaynağın İstanbul, Ankara, Kocaeli ve İzmir'de yoğunlaştığı,
- Türkiye'de değerlendirilmesi ön görülen alternatif turizm faaliyetleri kapsamında kış turizmi potansiyeli bakımından Erzurum, Bursa, Bolu, Kocaeli, Kayseri, Kars ve Kastamonu illerinin ön plana çıktığı,
- İllerin yayılma kapasitesi bakımından ulusal pazara erişim değeri en yüksek olan ilin İstanbul olduğu, İstanbul'u sırasıyla Ankara, İzmir, Bursa ve Kocaeli'nin izlediği,
- İllerin cazibe bakımından erişilebilirliği değerlendirildiğinde en yüksek düzeyde İstanbul'un geldiği, İstanbul'u sırasıyla Kocaeli, Sakarya ve Yalova'nın izlediği,
- Demiryolu ağına erişim endeksi sonuçlarına göre en erişilebilir ilin İstanbul olduğu, İstanbul'u sırasıyla; Mersin, İzmir ve Kocaeli'nin takip ettiği,
- Genel erişilebilirlik endeksi sonuçlarına göre en erişilebilir ilin İstanbul olduğu, İstanbul'u sırasıyla, İzmir ve Kocaeli'nin izlediği,
- 2000-2010 döneminde en hızlı büyüyen ilin Kocaeli olduğu [137] belirtilmektedir.

Özetle raporda Kocaeli, **İstanbul'un imalat sanayisinin yer seçmeye devam ettiği ve orta-yüksek teknoloji sektöründe istihdamın sağlandığı, bu doğrultuda yoğun göç almaya devam eden, teknoloji geliştirme bölgeleri ve serbest bölge sayısı ile teknoloji ağırlıklı üretime ve yabancı sermaye yatırımlarına konu olan sanayi kenti, ulusal pazara erişim değeri en yüksek illerden biri** olarak tanımlanmaktadır. Raporda dikkat çeken bir unsur da ilin sanayi kimliği ile örtüşmeyen turizm potansiyelinden bahsedilmesidir.

Bu dönem mevzuat anlamında birçok kanun ve yönetmeliğin çıkarıldığı ya da değişikliğe uğradığı bir dönem olarak da dikkat çekmektedir. Kocaeli ve İstanbul için önem arz eden kanun ise 23.07.2004 tarih ve 25531 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu olmuştur. Adı geçen kanunun Geçici 2. Maddesi'nde geçen *"Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte; büyükşehir belediye sınırları, İstanbul ve Kocaeli ilinde, il mülkî sınıridir. Diğer büyükşehir belediyelerinde, mevcut valilik binası merkez kabul edilmek ve il mülkî sınırları içinde kalmak şartıyla, nüfusu birmilyona kadar olan büyükşehirlerde yarıçapı yirmi kilometre, nüfusu birmilyondan ikimilyona kadar olan büyükşehirlerde yarıçapı otuz kilometre, nüfusu ikimilyondan fazla olan büyükşehirlerde yarıçapı elli kilometre olan dairenin sınırı büyükşehir belediyesinin sınırını oluşturur."* [138] ifadesi doğrultusunda 1993 yılında kurulan İzmit Büyükşehir Belediyesi'nin yerine kurulan Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanı ve tüm ili kapsayacak şekilde değiştirilmiştir. Bu durum ildeki İzmit odaklı gelişimin 1980 sonrasında fiilen bitmesinin, ildeki çok kutuplu ve İstanbul odaklı gelişimin mevzuat ile de ortaya konmasının kanıtı olmuştur. Kocaeli Büyükşehir Belediye teşkilatının kurulması ile birlikte 2004 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 4 alt bölgede ele alınan ve daha çok mevcut yapının planlara yansıtılmasını içeren parçacıl planların⁶⁶ bütünleştirilmesi süreci başlamıştır.

⁶⁶ Gebze 1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (07.06.2004), Kocaeli Merkez ve Yakın Çevresi 1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (20.08.2004), Kandıra (Kocaeli) 1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (30.12.2004), Körfez ve Çevresi (Kocaeli) 1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (30.12.2004).

Planların genel hedefleri;

4 alt bölgede ele alınan ve daha çok mevcut yapının planlara yansıtılmasını içeren parçacıl planlar

Kocaeli il bütününe kapsayan alanda 14.05.2007 tarih ve 376 sayılı Büyükşehir Belediyesi meclis kararı ile onaylanarak yürürlüğe giren Kocaeli Planlama Bölgesi 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2025 yılı hedef alınarak yapılmıştır. 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planının amacı, sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak, kentsel ve kırsal gelişmeler ile sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörel gelişmeleri de değerlendirmek, koruma-kullanma dengesini kurarak, stratejik kararlar ve arazi kullanım kararlarının belirlenmesi olarak belirtilmiştir [139].

Planda ölçek itibari ile yalnızca organize sanayi alanları gösterilmiş, plan hükümlerinin 7.6.5. maddesinde *“Konut alanlarına yakın bölgelerde imalat dışı çevre açısından tehlike arz etmeyen kullanımlar yer alacaktır. İç içe sanayi ve konut kullanımlarından herhangi birisinin tasfiye edilmesi sağlanacaktır.”* ifadesi yer almıştır. Bu doğrultuda İzmit kent merkezinde yer alan sanayi alanları ile Gebze E-5 (D-100) Karayolu kenarındaki sanayi alanlarının kaldırılması yönünde plan kararı alınmıştır. Kocaeli ilinin tam ortasında, İzmit Körfezi'nin bitiminde yer alan 400 ha. büyüklükteki alanda *“Merkezi İş Alanı”* oluşturulmuş; kentin kimliğinin *“Sanayi Kenti”* değil *“Hizmet Kenti”* olması gerektiği belirtilmiştir [139].

-
- Bölgesel sanayi ve depolama potansiyelinden kaynaklanan ve süreklilik kazanarak müteşebbislerce dağınık yöre ve alanlara yayılma tehlikesi gösteren yeni sanayi ve depolama taleplerini, elde edilen çeşitli sektörel bilgiler ve yerel araştırmalar ışığında kadastral ve doğal eşikler dikkate alınarak belirli bölge ve akslar üzerinde düzenlenmesi suretiyle planlı bir gelişmeyi sağlayacak şekilde yönlendirmek,
 - Kentsel ve kırsal yerleşme alanlarında oluşmuş mevcut sanayi tesislerinin desantralizasyonuna imkan vermek,
 - Sanayi ve depolama alanlarının diğer arazi kullanımları ile ilişkisini belirlemek,
 - Düzenlenen sanayi alanlarında, çevre sağlığını ve korunmasını öngören yürürlükteki ilgili mevzuatın uygulanması için gerekli planlama koşul ve standartlarını belirleyen kurallar ile sağlıklı ve düzenli fiziki mekanlar oluşturmak,
 - Bu planla açılan sanayi ve depolama alanları ve yerleşik nüfus ile birlikte projeksiyon nüfusun ihtiyacı olan yeni konut alanlarını ve sosyale donatılarını mevcut yerleşmelerle öngörülen kentsel ve kırsal yerleşmelerde oluşturmak,
 - Bu düzenlemelerle ortaya çıkan nüfusa günübirlik, kamping, konaklama ve sosyo-kültürel aktiviteler de içeren rekreasyon alanları kazandırarak doğal dokunun korunmasını ve kamu yararına kullanılmasını sağlamak,
 - Bölge ve ülke bazında eğitim ve araştırma fonksiyonlarını karşılayacak bir bant oluşturmak,
 - Koruma alanları, orman alanları ve tarım alanlarının korunmasını sağlamak,
 - Tarihi kent dokusunun ve doğal zenginliklerin rekreasyon, kamping ve günübirlik alanları gibi kullanımlar getirilerek korunarak geliştirilmesini sağlamak,
 - Yürürlükteki planlar ile getirilen yapılaşmış alaların kademeli birlikteliğini sağlamak olarak belirlenmiştir [139].

Planın süreç içerisinde geçirdiği değişimlere bakıldığında merkezi idare tarafından onaylanan hızlı tren, Kuzey Marmara Otoyolu, Dilovası-Yalova Körfez Geçişi gibi büyük ulaşım projelerinin planlara işlendiği, tarım sektörünün geliştirilmesi adına Kandıra İlçesi sınırlarında Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenen “*Organize Tarım Hayvancılık Alanı*”nın ve Dilovası ilçesi sınırları dahilinde yer alan ve ilçenin kuzey kesiminde konumlu S.S. İstanbul Mermerciler Küçük Sanayi Sitesi’nin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından OSB ilan edilmesi sonrasında planlardaki kullanımının değiştirildiği, büyük sulama projeleri doğrultusunda belirlenen baraj ve havzaların planlara işlendiği görülmektedir [140].

Günümüzde gelinen noktada Kocaeli sahip olduğu “**Sanayi Kenti**” kimliği nedeni ile korunması gereken alanların sanayi odaklı planlanmasında kamu yararı adı altında imtiyazların rahatça verildiği, yasal düzenlemelerde öncelikle kamuya ait olacak şekilde düzenlemeler yapılması gerekli olan kıyı alanlarının sanayi yatırımları için büyük dolgulara konu edildiği, diğer bir deyişle sanayinin devamlılığı ve gelişimi için doğal değerlerin tahrip edildiği bir kenttir. Bu durum bir zamanların Seka Kavaklığı’nın Ford Otosan A.Ş.’ye bizzat dönemin cumhurbaşkanı tarafından hediye edilmesi, sulak alan niteliği 2008 yılında alınan kararlar ile tescillenen İzmit Körfezi’nin bitimindeki alanın 1980’li yıllarda sanayiye açılarak büyük İstanbul’lu sanayiciler tarafından satın alınması, İzmit Ovası olarak bilinen bölgenin Arslanbey OSB ve büyük ölçekli sanayi tesislerinin yer seçimine konu olması, bir zamanların tarım arazilerinin günümüzde organize sanayi bölgelerine dönüşmesinden izlenebilmektedir.

4.5.4 2003- 2015 Dönemi Kocaeli Sanayi Yapısının Çözülmesi

Kocaeli sanayinin çözümlenmesi için konu sanayi birimleri yer seçimi, alt sektörel dağılım, örgütlenme biçimi başlıklarında ele alınmıştır.

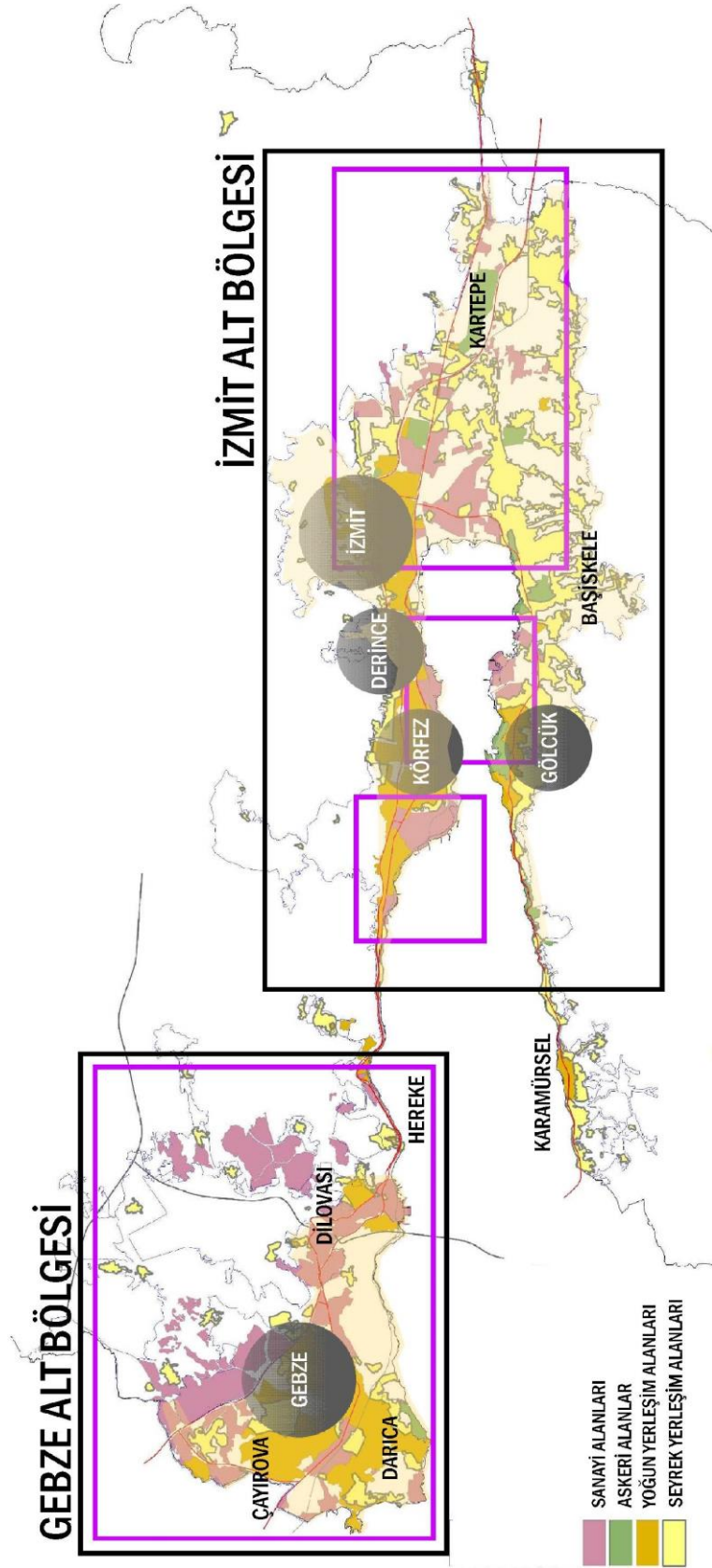
Sanayi Birimleri Yerleşimi

2010 yılı halihazır haritaları ve 2015 yılı havafotoğrafı doğrultusunda ilin makroformu ve yerleşim deseni incelendiğinde aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır (Şekil 4.18);

- Çayırova, Darıca, Dilovası ve Gebze Merkezi içeren Gebze Alt Bölgesi’nde TEM Otoyolu’nun kuzeyinde yer seçmiş organize sanayi bölgelerinin yanı sıra, 1960’lı

yıllardan günümüze E-5 (D-100) Karayolu boyunca gelişme gösteren sanayi tesislerinin konumlarını koruduğu,

- Sanayi yer seçimine bağlı olarak Gebze Alt Bölgesi'nde konut alanlarının yoğunlaştığı ve kentsel yerleşimlerin TEM Otoyolu'nun kuzeyine doğru gelişme göstermeye başladığı,
- Dilovası'ndaki sanayi lekesinin kuzey kesimlere doğru büyüdüğü, hatta bu bölgelerde yeni organize sanayi alanlarının oluştuğu,
- Körfez'den İzmit'e kıyı boyunca lineer gelişim gösteren ildeki yapılaşmış alanların yoğunlaştığı ve yerleşimin kuzeye doğru gelişmeye başladığı,
- İzmit'te E-5 (D-100) Karayolu boyunca gelişme gösteren sanayinin özellikle körfezin bitimindeki alanlarda kümелendiğı,
- İzmit Körfezi'nin güneyinde yer alan (Kartepe, Gölcük, Karamürsel, Başiskele sınırları içerisindeki) kırsal nitelikli dağınık yerleşimlerin, yoğunlaşma ve yaygınlaşma gösterdiği görülmektedir.

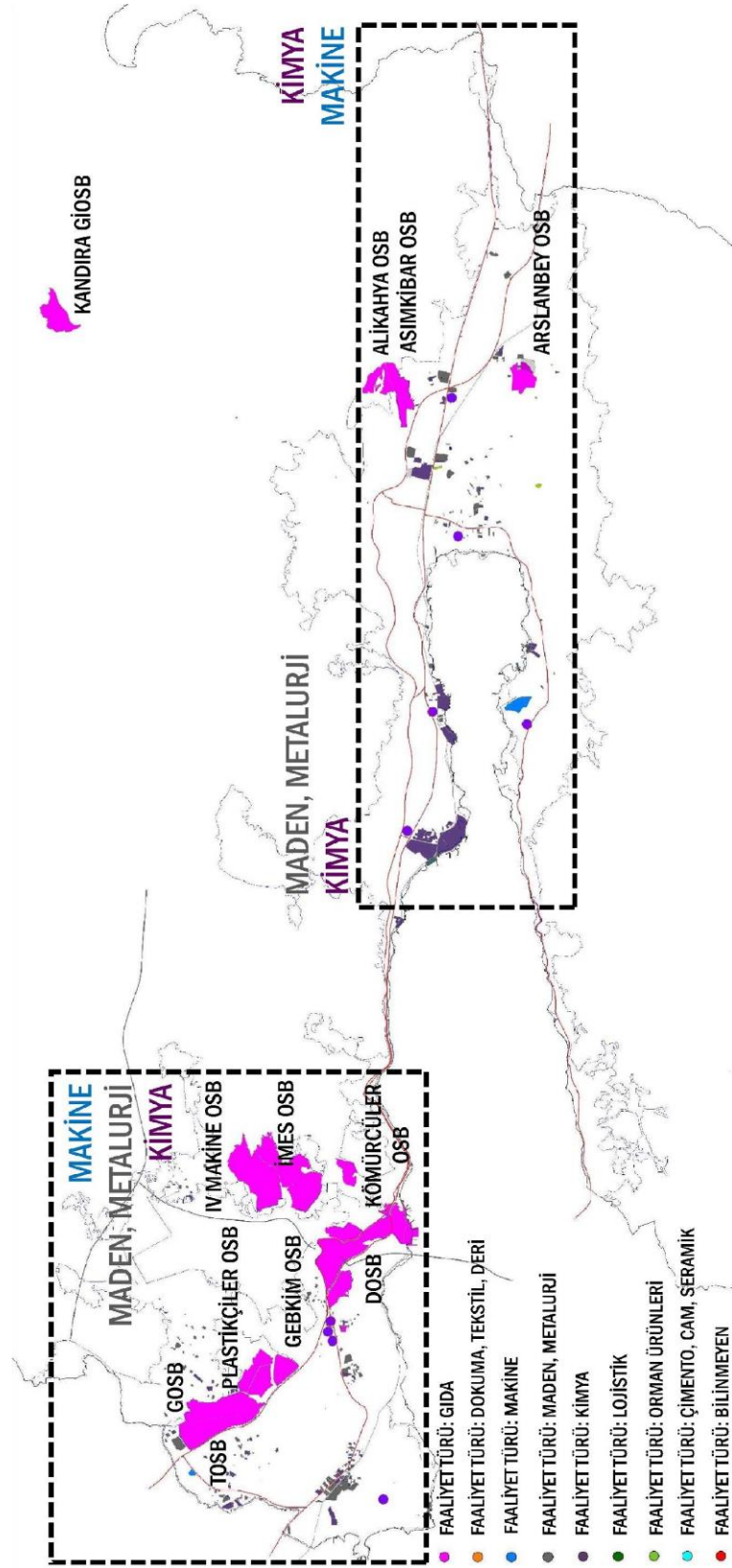


Şekil 4. 18 2015 yılı yerleşim deseni (2010 yılı halihazır haritası ve 2015 yılı uydu fotoğrafı doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Alt Sektörel Dağılım

2014 yılı verilerine göre Kocaeli ilinde bulunan sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına bakıldığında, %35 ile metal sanayii, %20'li pay ile makine imalatı, %18'lik pay ile kimya sanayii, %6'luk pay ile gıda sanayinin ağırlıklı paya sahip olduğu görülmektedir [141]. Sanayi tesislerinin türleri ve konumları incelendiğinde;

- **Gebze** E-5 (D-100) Karayolu çevresinde maden – metalürji ve makine, TEM Otoyolu'nun kuzeyinde ise karma ve ihtisaslaşmış organize sanayi bölgelerinde ağırlıklı olarak makine ve kimya sektöründe faaliyet gösteren firmaların,
- **Körfez**'de özellikle **Yarımca**'da kimya sektöründe faaliyet gösteren firmaların,
- **Körfez - İzmit aksında** ağırlıklı olarak kimya ve maden - metalurji sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların,
- **İzmit - Kartepe aksında** ise kimya ve maden - metalurji sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların kümелendiğinden bahsedilebilir (Şekil 4.19).



Şekil 4. 19 Sanayi Tesislerinin faaliyet türleri (2010 yılı halihazır haritası ve 2015 yılı uydu fotoğrafı ile firmalar ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Örgütlenme Biçimi

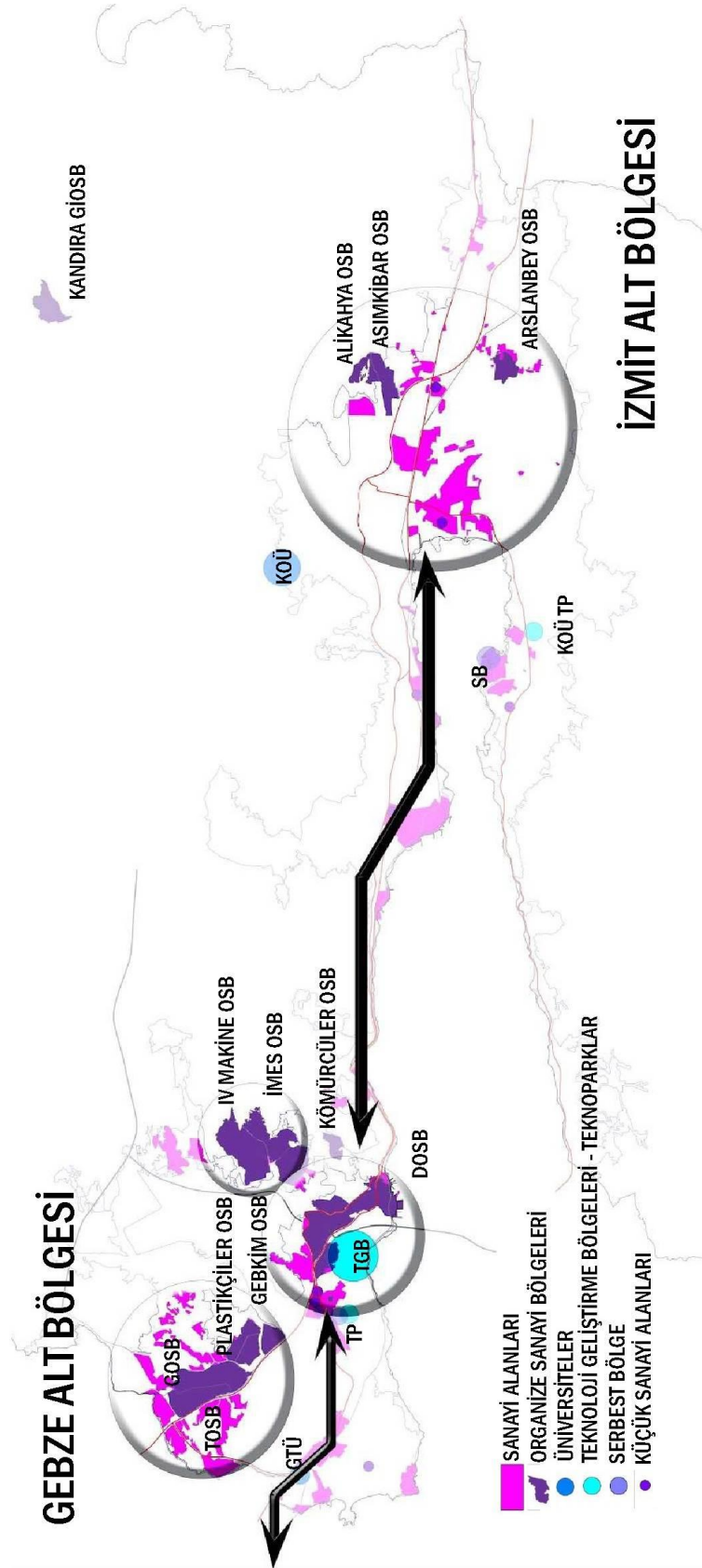
Kocaeli’de 2003 – 2015 yılları arasındaki sanayi gelişimi, diğer dönemlerden farklı olarak arazi kullanışta yer seçmeye başlayan;

- Organize sanayi bölgeleri [142]⁶⁷,
- Organize sanayi bölgelerindeki ve şehir içindeki büyük sanayi kuruluşlarının ilişkili olduğu küçük sanayi siteleri,
- Yabancı yatırımların kentte yer seçmeleri için imkan sunan ve teknolojinin gelişimi ile doğrudan ilişkili serbest bölgeler ve teknoloji geliştirme bölgeleri [143]⁶⁸,
- Sanayi istihdamı için gerekli uzmanların yetişmesinin yanı sıra üretimde teknolojinin yoğun kullanımı açısından da çeşitli işbirliklerinin kurulmasını sağlayan üniversiteler,
- Sanayi ve teknoloji ile ilgili gelişmelerin tanıtıldığı fuar alanları

olmak üzere farklı alt başlıklar altında ele alınmıştır (Şekil 4.20).

⁶⁷ 15.04.2000 tarih ve 24021 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu doğrultusunda **organize sanayi bölgeleri**, sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, kentleşmeyi yönlendirmek, kaynakları rasyonel kullanmak, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla, sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dâhilinde gerekli ortak kullanım alanları, hizmet ve destek alanları ve teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dâhilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu Kanun hükümlerine göre kurulan, planlanan ve işletilen, kaynak kullanımında verimliliği hedefleyen mal ve hizmet üretim bölgeleridir.

⁶⁸ 15.06.1985 tarih ve 18785 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu doğrultusunda **serbest bölgeler**, ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak, işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek amacıyla kurulan bölgelerdir.



Şekil 4. 20 Sanayi Tesislerinin örgütlenme biçimi (2010 yılı halihazır haritası ve 2015 yılı uydu fotoğrafı ile OSB/TGB/TP/KSS/SB/Sanayi Alanları ile ilgili bilgiler doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Kocaeli 14 kurulmuş/kuruluş aşamasındaki **Organize Sanayi Bölgesi** ve 3 tane ilan edilmiş ve yer seçimi yapılmış değerlendirme aşamasında olan [136] [144] [145] OSB alanı olmak üzere toplam 17 OSB ile⁶⁹ ülkemizde sanayinin yoğun yer seçtiği illerden biridir. OSB'lerin yer seçimine bakıldığında ağırlıklı Gebze İlçesi sınırları içerisinde konumlu oldukları, daha önceki yıllarda kurulan sanayilerin örgütlenmesi ile organize sanayi bölgelerine dönüştükleri; ilan aşamasında olan OSB'lerin ise ıslah OSB⁷⁰ niteliğine sahip olduğu görülmektedir.

Kocaeli Valiliği'nin resmi internet sayfasında yer alan 2015 yılı verilerine göre ilde yer alan ve faaliyette olan 12 adet organize sanayi bölgesinde çalışan sayısının 82.810 kişi olduğu ve bu sayının ilde kayıtlı çalışan sayısının %16'sını teşkil ettiği görülmektedir [146]. Organize sanayi bölgelerinin ortalama doluluk oranı %86'dır. Yer seçimi yapılmış ancak henüz faaliyete başlamamış 2 adet OSB'nin yanı sıra avantajları nedeniyle mevcutta yer alan sanayi tesislerinin kümelendiği bölgelerin de OSB olarak ilan edilmesi sayıyı daha da artırmaktadır.

⁶⁹ Alikahya Organize Sanayi Bölgesi/İZMİT
Asım Kibar Organize Sanayi Bölgesi/İZMİT
Arslanbey Organize Sanayi Bölgesi/KARTEPE
Kandıra Gıda Organize Sanayi Bölgesi/KANDIRA
Gebze Organize Sanayi Bölgesi – GOSB(1. , 2. ve 3. Bölge)/GEBZE
Taşıt Araçları Yan Sanayi Organize Sanayi Bölgesi – TOSB/GEBZE
Plastikçiler Sanayi Bölgesi/GEBZE
Gebze Güzeller Organize Sanayi Bölgesi/GEBZE
Gebze VI (İMES) Organize Sanayi Bölgesi/GEBZE
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Gebze IV (Makinacılar) Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Gebze V (Kimyacılar) Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Gebze Kömürcüler İhtisas Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Köseler Islah Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Taşocakları İhtisas (Islah) Organize Sanayi Bölgesi/DİLOVASI
Şekerpınar (Islah) Organize Sanayi Bölgesi/ÇAYIROVA [129] [145].

⁷⁰ Islah OSB: 1/7/2017 tarihinden önce mer'i plana göre yapılaşan sanayi tesislerinin bulunduğu alanların ıslah edilmesi suretiyle oluşacak OSB alanlarıdır [147].

OSB'ler uzmanlaşma açısından değerlendirildiğinde ise; Makine, Makine Yan Sanayi, Metal, Kimya ve Otomotiv sektörlerinde faaliyet gösteren firmaların ağırlıklı olarak yer seçtiği görülmektedir.

İldeki OSB'lerin %37.5'inin İhtisas OSB, %43.75'inin Karma OSB, %12.5'inin ise Islah OSB olduğu, %6.25'inin ise tanımlanmadığı görülmektedir [129].

Büyük sanayi kesimine girdi hazırlayan küçük ve orta ölçekli kuruluşların yer seçtiği alanlar olan **Küçük Sanayi Siteleri**, planlı kalkınma dönemi olan 1960'lı yıllardan bu yana çıkarılan kanunlar ile teşvik edilen yapılanmalardır. İstanbul'da kurulmuş ancak mekan yetersizliği, planlama çalışmaları ve yeni kullanım kararları gibi nedenlere ek olarak ulaşım akslarına yakınlık ve ucuz arsa gibi nedenlerle Kocaeli il sınırları içerisinde özellikle 1980 yılı sonrasında yer seçmeye başlayan küçük sanayi siteleri günümüzde hemen hemen her ilçede bulunmaktadır [148]. İlde yer alan küçük sanayi tesisleri ağırlıklı olarak sanayi gelişimine paralel olarak arazi kullanışta büyük sanayi tesislerinin ya da Organize Sanayi Bölgelerinin yakın çevresinde yer seçmiş ve seçmektedirler (Şekil 4.20).

Kocaeli il sınırları içerisinde KOSBAŞ ve TEKSEB olmak üzere iki adet **Serbest Bölge** bulunmaktadır. 2001 yılında faaliyete başlayan KOSBAŞ'ta 2014 yılı itibari ile ağırlıklı olarak gemi inşaa ve makine sektörlerinde faaliyet gösteren 25 firma; 2000 yılında kurulan TEKSEB'de 2014 yılı itibari ile 63 adet firma faaliyet göstermektedir [149] [150].

Kocaeli ilinde Gebze Teknik Üniversitesi ve Kocaeli Üniversitesi olmak üzere 2 adet devlet üniversitesi bulunmaktadır. Gebze Teknik Üniversitesi bünyesinde GYTE-KOSGEB Teknoloji Geliştirme Merkezi, Kocaeli Üniversitesi bünyesinde ise KOÜ TEKNOPARK, Teknoloji Transfer Ofisleri ve KOSGEB TEKMER gibi teknoloji merkezleri bulunmaktadır⁷¹ [151] [152].

⁷¹ **Teknoloji Geliştirme Bölgeleri** yeni veya ileri teknolojide mal ve hizmet üretmek isteyen girişimcilerin, araştırmacı ve akademisyenlerin sınaî ve ticari faaliyetlerini üniversitelerin yanında veya yakınında yürütmelerine ve bu üniversitelerden yararlanabilmelerine imkan vermek için kurulmuş akademik, sosyal ve kültürel sitelerdir [153].

Teknoparklar genel olarak Üniversite-Sanayi işbirliği çerçevesinde, teknoloji yoğun sanayi kollarının bulunduğu yerlerde bu sanayi kollarının güçlendirilmeleri, yenilikçi çalışmalarının desteklenmesi, eğitim ve daha etkin çalışma koşulları ile verimliliğinin artırılması ve uluslar arası yarışma güçlerinin yükselmesi amacıyla kurulmaktadır [154].

Kocaeli ilinde, bölgede yoğunlaşan sanayi kuruluşları ile birlikte, biri üniversite, biri organize sanayi bölgesi, biri TÜBİTAK, biri ise Bakanlık tarafından oluşturulmak sureti ile 4 adet ***bilimsel araştırma ve geliştirme merkezi***⁷² bulunmaktadır.

Kocaeli’de 1960’lı yıllarla birlikte girilen hızlı sanayileşme süreci beraberinde ildeki sanayinin tanıtılması amacı ile ***fuar alanlarının*** oluşturulmasını beraberinde getirmiştir. Bu amaçla 1969 yılında Kocaeli Fuarı, 1998 yılında ise İnterteks Fuarı olmak üzere biri ulusal diğeri Uluslararası Fuar Merkezi niteliği taşıyan iki adet fuar alanı oluşturulmuştur.

4.6 Bölüm Sonucu

Merkez ilçesinin adını verdiği İzmit Körfezi’nin ucunda, günümüzden yaklaşık 2300 yıl önce kurulmuş bir kent olan Kocaeli’nin, kurulduğu tarihten 19. yüzyıla değin sahip olduğu kereste, yiyecek ve hayvan ticareti merkezi kimliği değişerek “Sanayi Kenti”ne dönüşmüştür. Bu değişimde kentin doğal limanlara ve coğrafi özellikleri nedeni ile korunaklı alanlara sahip olmasının yanı sıra Anadolu’ya uzanan ana aksların üzerinde yer alması etkili olmuştur.

Kuruluşundan itibaren askeri üs/liman kenti kimliğine sahip olan kentin, Roma İmparatorluğu döneminde başkent olduğu; milattan sonra 330 yılında ise İstanbul’un Büyük Konstantin tarafından başkent ilan edilmesi ile birlikte kimliğinin de değişmeye başladığı görülmektedir. Yeni başkent olan İstanbul’a Asya’dan ulaşan yolların kavşağında yer alması nedeni ile önemini koruyan Kocaeli’nin gelişimi bu tarihten itibaren jeopolitik konumu nedeni ile tarih sahnesinde daha önemli bir yere sahip olan İstanbul ile doğrudan ilişkili hale gelmiş ve Kocaeli İstanbul’a hizmet eden bir yerleşim haline gelmiştir. Bu tarihten itibaren Kocaeli başkente ulaşan ana aks üzerinde yer alması nedeni ile İstanbul’a ve saraya hizmet eden ticaret kenti kimliğine sahip

⁷² Bilimsel araştırma ve geliştirme merkezleri üniversite ve sanayi iş birliğini destekleyen, yüksek/ileri teknoloji kullanan ya da yeni teknolojilere yönelik firmalar ile teknoloji veya yazılım üreten/geliştiren, teknolojik bir buluşu ticari bir ürün, yöntem veya hizmet haline dönüştürmek için faaliyet gösteren firmaların bulunduğu bu bölgeler günümüzde hedeflenen teknoloji yoğun üretim süreçleri açısından önem taşımaktadır. Akademik bilgi ile uygulamayı bir araya getiren ve dünyada teknoloji odaklı değişim gösteren sanayi coğrafyası içerisinde ülkelerin konumunu değiştirebilecek adımlar atılmasına öncü olacak teknoloji geliştirmek bölgeleri, gerek Kocaeli’nin gerekse ülkemizin sanayi yapısının değişimine öncülük edebilecek yeniliklere katkı sunacak alanlardandır.

olmuştur. Sahip olduğu tarım arazileri ve orman alanları ile sarayın yakacak ve yiyecek ihtiyacının karşılandığı ana temin merkezi olan Kocaeli, sahip olduğu limanlar ile Anadolu'dan saraya gelen yiyecek ve yakacakların da ana deposu görevini üstlenmiştir. İlin bu kimliği 18. yüzyılda Avrupa'da başlayan sanayileşme süreçlerine paralel olarak Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılda İstanbul'da kurulmuş ve genellikle dokuma üzerine ihtisaslaşmış sanayi tesisleri olarak kendini gösteren sanayileşme hareketi ile birlikte değişmeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti'ndeki sanayileşme hareketleri sarayın ve ordunun ihtiyacını karşılamaya yönelik İstanbul ve yakın çevresinde kurulan sanayi tesislerinden ibaret olmakla birlikte, Kocaeli'nin sahip olduğu konum ve İstanbul ile kara, deniz ve demiryolu bağlantıları nedeni ile il sanayi tesislerinin yer seçtiği başlıca merkezlerden biri haline gelmiştir. Bu dönemde yabancı uzmanlara hazırlatılan raporlarda yer verilen yazılı kaynaklardan ilin merkezi konumundaki İzmit'te yer alan bataklıkların kurutulması sanayi odaklı geliştirilmesi için çeşitli projeler üretildiği ancak hayata geçirilemediği anlaşılmaktadır.

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte hedeflenen Anadolu odaklı gelişim için Ankara'nın başkent olması sonucunda önemini yitiren İstanbul ile Kocaeli'nin merkezi İzmit de önemini yitirerek, körfez kıyısında kurulu bir "Sahil Kenti" kimliğine sahip olmuştur. Bu kimlik 1930'lu yıllarda yurtdışından getirilen uzmanların raporlarında vurgulanmış; raporlarda kentin bu kimliğinin sürdürülmesi yönünde tavsiyelere yer verilmiştir. Süreç 1930'lu yıllara kadar devam etmiş, bu yıllarda İstanbul tarihsel süreçteki gelişimi, nüfus yoğunluğu, sahip olduğu konum nedeni ile yeniden yatırımların odak noktası haline gelmiş ve önem kazanmıştır. İstanbul'un tarih sahnesindeki yerini yeniden kazanmasının yanı sıra dönemin sanayileşme politikaları doğrultusunda yapılan yatırımlarla Kocaeli'nin kimliği yeniden bir değişim sürecine girmiştir.

Cumhuriyetle birlikte sanayileşme konusunda ilk adım atıldığı İzmir İktisat Kongresi sonrasında, savaştan çıkan halkta üretim tesisi açacak sermaye birikimi olmaması nedeni ile sanayileşme işini üstlenen devlet bu hedefi gerçekleştirmek amacı ile 1934-1938 ve 1948-1952 yıllarını kapsayan iki adet beşer yıllık sanayi planı ortaya koymuştur. Planlar doğrultusunda 1930'lu yıllarda hemen hemen her kentte, hammaddesi

kurulduğu kent ve yakın çevresinden elde edilecek büyük sanayi kuruluşları inşaa edilmiş ve faaliyete geçirilmiştir.

Kocaeli’de, 1930’ların sanayileşme hareketleri doğrultusunda merkez ilçe olan İzmit’in zemin yapısı ve toprak niteliğinin yanı sıra su kaynakları ve liman kurulabilme özelliği de göz önünde bulundurularak kağıt endüstrisine yönelik bir tesis kurulması ön görülmüş ve SEKA Fabrikası yatırımı ile birlikte sanayinin temelleri atılmıştır. Kurulan fabrikaya hammadde sağlamak amacı ile İzmit ve Gölcük sınırları içerisinde kavaklıklar oluşturulmuş, Osmanlı Devleti döneminde sarayın yakacak deposu, sahip olduğu doğal bitki örtüsü ve oluşturulan kavaklık alanlar ile ülkenin kağıt üretimi yapılan kentlerinden biri haline gelmiştir.

Bu yıllarda sanayi tesislerine konu olmakla birlikte henüz sanayi kenti kimliğine sahip olmayan Kocaeli, M.S. 4. yüzyıldan itibaren gelişiminde etkili olan İstanbul’un bu etkisinden kurtulmayı başaramamıştır. Planlama konusunda destek alınan yabancı uzmanların oluşturdukları raporlarda Kocaeli İstanbul’un hinterlandında değerlendirilmiş, iki yerleşim arasında karayolu ve denizyolu ulaşımını güçlendirmeye yönelik geliştirilen fikirlerin 1950’li yıllarda uygulamaya konması ile ilin fiziksel çevresi ve kimliği de değişmeye başlamıştır.

1950’li yıllara kadar selüloz ve kağıt sanayi tesislerinin kurulması öngörülen İzmit, İstanbul ile tarihsel süreçteki yakın ilişkilerinin devam etmesinin ve İstanbul’un ana pazar alanlarından biri olarak belirlenmesinin sonucunda yapılan sanayi planları ve kalkınma planları ile petro-kimya ve kimya sanayinin yer seçtiği merkezlerden biri haline gelmiştir. Liman, demiryolu ve karayoluna yakınlık gibi faktörlerin etkisi ile kıyıda yer seçen sanayi tesisleri ilin sahil kenti kimliğinin de değişmesinde rol oynamış ve kent özellikle 1950’li yıllardan sonra “Sanayi Kenti” kimliğine sahip olacak şekilde değişmeye başlamıştır.

1950’li yıllara kadar tarihi merkezlerin çevresinde dairesel bir formda gelişme dışında fazla bir büyüme olmayan kentte, bu tarihten sonra yapılan ulaşım yatırımları, İstanbul özelinde sanayi ile ilgili alınan tedbir kararları ile birlikte kentleşme ve sanayileşme ivme kazanmaya, tarihi merkezlerin arasındaki boşluklar dolmaya, kentsel gelişim yol akları boyunca lineer bir form almaya başlamıştır. Bu döneme kadar ve bu dönemden

itibaren ülke politikaları doğrultusunda yer seçimi yapılan sanayi tesislerinde öncelik hammadde ve pazara en yakın dağıtım noktası iken, çıkarılan yasa ve yönetmelikler ile özel sektör tarafından yapılan yatırımlarda ucuz arsa, ulaşım akslarına ve İstanbul'a yakınlığın ön planda olması sonucunda sanayi yer seçim tercihleri de değişmeye başlamıştır. 1950'li yıllarda kalkınma planları ve sanayi planları hedefleri doğrultusunda devlet eli ile kurulan sanayi tesislerinin konumlarının hammaddesini bulunduğu bölgeden elde edilecek şekilde, kent içerisinde ve ulaşım aksları ile bağlantılı olacak şekilde belirlendiği; özel teşebbüse konu olan sanayi tesislerinin ise İstanbul-Kocaeli-Anadolu bağlantısını kuran ana ulaşım aksı olan D-100 Karayolu üzerinde, bir zamanlar tarım arazisi olan ve kentsel gelişmeye konu olmayan alanlarda yer seçtiği görülmektedir. İstanbul içerisinde istenmeyen sanayi alanları körfezin kuzeyinde ucuz ve erişimi kolay tarım arazilerinin bulunduğu Gebze, Dilovası, Körfez, İzmit aksında İstanbul-Anadolu bağlantısının varlığı ile yer seçerken, körfezin güneyinde sanayi kuruluşlarına ait kooperatif ve siteler yer seçmeye başlamıştır.

Özellikle 1950'li yıllarda ithalatın payını düşürerek yurt içi üretim payını arttırmayı amaçlayan ithal ikameci politikardan vazgeçilmesi beraberinde ülke genelinde hızlı sanayileşme süreçlerinin başlamasına neden olmuştur. Özel sektör yatırımlarına döviz kredisi vererek destekleyen Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'nın kuruluşu ile birlikte İstanbul ağırlıklı olmak üzere ülke genelinde birçok kentte özel sektör tarafından günümüzde halen faaliyette olan köklü sanayi tesisleri kurulmuştur⁷³. Birçoğu İstanbul'da yer seçen bu tesislerin, 1960'lı yıllarla birlikte planlı gelişme dönemine geçilmesi sonrası yapılan planlama çalışmaları sonucunda İstanbul'un merkezinde yer alan sanayinin önceleri İstanbul içerisinde Levent ve Kartal'a, daha sonra da hinterlandında yer alan Tekirdağ ve Kocaeli olmak üzere doğu-batı ekseninde İstanbul'un etki alanında yer alan illere doğru kaydırılma süreci başlamıştır. Planlı kalkınma döneminde ülke gelişim politikalarını belirlemeye yönelik önerilerin sunulduğu ve hedeflerin belirlendiği 5 yıllık kalkınma planlarında **sanayinin**

⁷³ 1951 yılından itibaren İstanbul – Levent'te Eczacıbaşı ilaç tesisi, İzmir Mensucat, Çimentaş, Aslan ve Eskişehir Çimento Fabrikaları, Tatko, Anadolu Çimento, Çukurova Sanayi İşletmeleri, Kayseri-Birlik Mensucat, Ekinciler Tekstil, Altınyıldız Mensucat, Elka Yonga Levha, Türkay Kibrit, Aksu Tekstil, Bozkurt Tekstil, DYO Boya, Komili Yağ ve Sabun, Kavel Kablo, Türk Demir Döküm, Uzel Traktör ve Narin Mensucat, Bossa, Arçelik, Profilo vb. tesisler bu şekilde kredi alınarak kurulan tesislerdendir [22].

İstanbul'dan desantralize edilerek yakınındaki yerleşmelere kaydırılmasını destekleyen kararlar alınmış; bölge planları bu desantralizasyonu destekleyecek şekilde İstanbul odaklı oluşturulmuş; ancak Kocaeli kent planları bu plan kararları ile bütünleşecek şekilde hazırlanamamıştır. Diğer bir deyişle 1950'li yıllardan itibaren planlar dahilinde Kocaeli, merkez olarak belirlenen İstanbul'un çevre ili haline getirilmiştir.

Planlı gelişimin hedeflendiği 1960'lı yıllardan günümüze değin merkez-çevre kent ilişkisi doğrultusunda Kocaeli İstanbul ile birlikte ele alınmış, il için yapılan planlar İstanbul odaklı şekillenmiş, Kocaeli'nin doğal ve fiziksel yapısı doğrultusunda sahip olduğu "Liman Kenti" ve "Ticaret Kenti" kimliği yerini "Sanayi Kenti" kimliğine bırakmıştır. Değişen kimliğin fiziksel mekana yansımaları Kocaeli için yapılan imar planları, 1976, 1997 ve 2010 yılı halihazır haritaları ile güncel uydu fotoğrafları karşılaştırılması yolu ile açıkça okunabilmektedir.

1960 ve 1970'li yıllarda hızlı bir gelişme gösteren sanayileşmeye paralel olarak ülkemizde büyük sanayi tesisi yatırımı olan her yerleşimde göç ve göçlere bağlı hızlı bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Bu durumun bir yansıması olarak, Kocaeli'de antik çağda kurulan yerleşmelerin devamı niteliğindeki leke halindeki yerleşmeler, sanayileşme ile birlikte göç ile gelen nüfusun sanayi tesisleri ve ana ulaşım aksları üzerinde yer seçmesi sonucu lineer bir şekilde gelişmeye, yerleşimler arasındaki boşluklar dolmaya başlamıştır. Ülkemiz genelinde olduğu gibi yoğun kentleşmenin beraberinde getirdiği konut ihtiyacına çözüm üretmek amacı ile af yasaları çıkarılmış, gecekondu önleme bölgeleri ilan edilmiş ve/veya yeni gelişme/toplu konut alanları oluşturulmuştur. Sanayinin yer seçimi ile birlikte İzmit odaklı tek kutuplu gelişme gösteren Kocaeli'de 1950'li yıllardan sonra Gebze ve İzmit olmak üzere iki kutuplu hale gelen gelişme eğilimi devam etmiş, buna karşın körfezin güneyindeki yerleşimler sayfiye niteliklerini sürdürmüştür. Bu dönemde kentte Gebze, İzmit (Körfez, Derince, İzmit merkez) ve Gölcük odaklı yapılan planlarda, Gebze ve İzmit'te arazi kullanışta sanayi tesisleri ile toplu konut alanları/gelişme alanları/gecekondu önleme bölgeleri ön plana çıkarken, körfezin güneyinde yer alan Gölcük'te ise güneye doğru kentsel lekenin büyüdüğü, meskun alanlarda ise kat ve emsal artışına gidildiği, sayfiye kimliğinden kentsel kimliğe sahip bir yerleşime doğru dönüşümün başladığı görülmektedir.

1970'li yılların ortalarından itibaren dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak küresel düzene eklenme çabası İstanbul odaklı yürütülmüş, Kocaeli'de bu durumun mekânsal yansımaları ise yeni sanayi alanları olarak yansımıştır. Sanayinin sektörel olarak mekanda bilinçli bir ayrışma yapmadığı ancak ana sanayi dallarının yanlarında ara ürün sanayiini de getirmesi ile mekanda süreç içerisinde doğal bir ayrışma olduğu görülmektedir. 1980 ve 1990'lı yıllarda bu tür bir ayrışmadan bahsetmek mümkün iken, 2000'li yıllarla birlikte sanayi yer seçiminin organize bir hale getirilmeye çalışılması, planlar ile süreçlerin desteklenmesi, kanunlar ile gerekli hukuki altyapının sağlanması sonucunda ihtisaslaşma alanları tanımlanmaya başlamıştır. Kocaeli'de yer seçen büyük ölçekli sanayi beraberinde orta ve küçük ölçekli tesislerin yer seçimine neden olmuş, ara ürün imalatı yapan bu tür tesislerin dışında yerleşim alanlarının da kontrolsüz bir biçimde büyümesinin önüne geçilememiştir.

1976 yılı, 1997 yılı ile günümüzdeki kentsel yerleşim alanı ve sanayi tesislerinin konumları karşılaştırıldığında, sanayinin mevcutta bulunduğu konumu terk etmediği, parsel bazında ulaşım aksları üzerinde yer seçen sanayi tesislerinin süreç içerisinde organize sanayi bölgesi ilan edilmek sureti ile kendi içerisinde özerk alanlara dönüştüğü, bu alanların ilin planlanması ve yönetilmesinden sorumlu kurumlardan bağımsız bir yetkiye sahip olması sonucunda kent içinde dışa kapalı ama çevresindeki kentsel mekanı ve planlamayı yönlendiren alanlara dönüştüğü görülmektedir. Sanayinin hızlı gelişimine paralel olarak, kentleşmenin hedeflenen planlı gelişmeden daha hızlı olduğu Gebze, Çayırova, Darıca, Dilovası ve Körfez gibi yerleşimlerin parçacıl ve kopuk olan kentsel alanlarının birbiri ile bütünleşecek derecede büyüdüğü; bu duruma paralel olarak körfezin doğu ve güney kesimlerinde yer alan yerleşim dokularında da ciddi bir büyüme gözlemlenmektedir. Bir kutupta büyümenin nedeni sanayi olarak tanımlanmakta iken, diğer kutuptaki büyümenin başlıca nedeninin 1999 yılında yaşanan deprem olduğu kentin gelişimi ile ilgili yapılan araştırmalardan anlaşılmaktadır.

1999 yılında yaşanan deprem nedeni kentsel gelişimin kıyı kesiminden tepelik alanlara yönelmesine karşın kıyıda yer seçmiş ve yoğun risk altında yer alan sanayi tesisleri bölgeyi terk etmemiş, ilin güneyindeki ve doğusundaki bölgelerde yeni yatırımlar yapmış, kapasite artışına gitmişlerdir. Bu durum şüphesiz Kocaeli'nin sahip olduğu

doğal özellikler, topografya, ulaşım ilişkilerinin yanı sıra, Türkiye'nin tek küresel kenti İstanbul'a yakınlığından kaynaklanmaktadır.

Deprem sonrasında yeni konut alanlarının açılması, kentsel dönüşüm alanlarının ilanı ile birlikte kentin fiziksel yapısı düzeltilmeye çalışılırken; yasal tabanı oluşturulan organize sanayi bölgelerinin ilanı ile süreç içerisinde hiç bir kriter belirlenmeksizin ve önlem alınmaksızın arazide yer seçen sanayi alanları nitelikli ve organize bir hale getirilmeye çalışılmıştır. Geline nokta ildeki sanayi firmaların niteliği ve faaliyet kolları doğrultusunda İzmit Körfezi kıyısı boyunca dolgu alanları oluşturulması sonucunda doğal yaşam da değişmiştir. Güncel haritalar, uydu fotoğrafları ve planlar incelendiğinde sanayinin kentsel arazi kullanımında baskın kullanım haline geldiği açıkça görülmektedir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri (Tez kapsamında hazırlanmıştır)

Dönem	İstanbul	Kocaeli
M.Ö. 8. yüzyıl Antik Çağ Megalılar	Khalkedon: İlk yerleşme	Astakos: İlk yerleşme
M.Ö. 3. yüzyıl Antik Çağ Bitinya Krallığı	Byzantion: Yunan şehir devleti	Nikomedia: Bitinya Krallığı'nın başkenti
M.Ö. 1. yüzyıl Roma İmparatorluğu		Roma İmparatorluğu'nun eyaleti olan Bitinya Krallığı'nın merkezi Askeri Üs - Liman
3 . yüzyıl Roma İmparatorluğu		Roma İmparatorluğu'nun Başkenti Roma, Antakya, İskenderiye'den sonra 4. Büyük Şehir
4. yüzyıl Roma İmparatorluğu	Roma İmparatorluğu'nun Başkenti	Yeni başkente Asya'dan ulaşan yolların kavşağında bulunan kent İpekçilik merkezi Doğal liman
6. yüzyıl Roma İmparatorluğu	Roma İmparatorluğu'nun Başkenti	İmparatorluğun Anadolu'ya açılan kapısı ve başkenti olan İstanbul'dan önce düşman akınlarını durduracak bir kale

Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri
(Tez kapsamında hazırlanmıştır) (devam)

7. yüzyıl - 11. yüzyıl Roma İmparatorluğu	Roma İmparatorluğu'nun Başkenti	Herhangi bir ilçe merkezi Anadolu'dan İstanbul'un işgali öncesinde yağmalanan ve yıkılan yerleşim
14. yüzyıl Roma İmparatorluğu Osmanlı Devleti	Roma İmparatorluğu'nun Başkenti	İlk Türk Donanması İstanbul'un ele geçirilmesi için bir üs
15. yüzyıl Roma İmparatorluğu Osmanlı Devleti	Roma İmparatorluğu'nun Başkenti Osmanlı Devleti'nin başkenti (1453)	İstanbul'un fethinin başlangıç noktası Rumeli Hisarı'nın hammaddesinin sağlandığı yerleşimlerden biri
16. yüzyıl - 18. yüzyıl Osmanlı Devleti	Osmanlı Devleti'nin Başkenti	Tomruk, yakacak odun ve kereste, yiyecek ve erzak temin edilen başlıca bir denizcilik merkezi Kervansarayların bulunduğu bir ticaret merkezi Transit geçiş ve konaklama noktası İstanbul'a yakın konumlu olması nedeniyle sarayın yiyecek, yakacak ihtiyacının karşılandığı bir merkez Harp ve ticaret gemilerinin yapıldığı tersane Anadolu'dan gelen kervanların yüklerinin indirilip deniz yolu ile İstanbul'a taşındığı ana yiyecek deposu
19. yüzyıl Osmanlı Devleti	Osmanlı Devleti'nin Başkenti Bir çok sanayi tesisinin yer seçtiği ana merkez	Ordunun, donanmanın ve sarayın ihtiyaçlarının karşılandığı, hammaddesi yurt içinden temin edilen, mülkiyeti devlete ait çuha, halı, dokuma sanayi tesislerinin yer aldığı merkez Sarayda yaşayanların giysi gereksinimlerinin karşılandığı fabrikaların bulunduğu merkez Sanayi merkezi olma potansiyeli yüksek yerleşim - 2. İstanbul Anadolu'nun depolama yeri

Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri
(Tez kapsamında hazırlanmıştır) (devam)

<p>20. yüzyıl Türkiye Cumhuriyeti</p>		
<p>1923 - 1950</p>	<p>Önemini yitirmiş, başkent olmayan bir kent</p> <p>Sanayileşme yatırımları ile eski önemini kazanmaya başlayan bir kent</p> <p>1939 PROST PLANI [155] [156]</p> <p>Boğaziçi'ndeki sanayinin Haliç'e kaydırılması,</p> <p>Haliç'in ana sanayi aksı haline gelmesi,</p> <p>Yenikapı'ya büyük bir liman yapılması,</p>	<p>Ekonomisi tarıma dayalı bir yerleşim</p> <p>1930 sonrasında sanayi tesisleri ile fiziksel, ekonomik ve sosyal yapısı değişmeye başlayan bir kent</p> <p>1838 JANSEN PLANI</p> <p>"Sahil Kenti"</p> <p>Batıda SEKA, doğuda bataklık alanlar ile sınırlı kent</p> <p>Bataklık alanların Endüstri ve Liman Bölgesi olarak belirlenmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deniz yoluyla gelen ve Haydarpaşa'da trenlere yüklenen malların, deniz yoluyla İzmit'e getirilip, burada demiryoluna aktarılması nakliye maliyeti açısından daha uygun olduğunu belirtmiş, bu anlamda Berlin şehri örnek gösterilmiştir. • Şehir içinde yer alan tersanenin, sahilin doğal gelişimini engellediği belirtilmiştir. • Deniz kıyısının gezinti ve dinlenme, yani rekreasyon, alanları olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. • İzmit şehrinin taşra şehri karakterini koruması gerektiği, karaktersiz bir şehir olmaması gerektiği belirtilmiştir. • Tersanenin batıya doğru şehrin dışına taşınması gerektiği vurgulanmıştır [13].
<p>1950 - 1980</p>	<p>Yoğun sanayileşme</p> <p>Artan nüfus, kooperatifler, toplu konut alanları, kaçak yapılaşmış alanlar</p> <p>1955 İstanbul Sanayi Planı</p> <p>1966 İstanbul Sanayi Alanları Nazım İmar Planı</p>	<p>Yeni ulaşım odakları</p> <p>İstanbul'dan desantralize edilen sanayinin ilk yer seçtiği alanların bulunduğu yerleşim</p> <p>İstanbul'un Anadolu kentleri ile bağlantısının sağlandığı E-5 (D-100) Karayolu'nun geçtiği ulaşılabilirliğin arttığı yerleşimler</p>

Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri
(Tez kapsamında hazırlanmıştır) (devam)

1950 - 1980	İstanbul'dan desantralize edilen sanayi	Leke olarak büyüme yerine doğu-batı ekseninde büyümeye başlayan kent Artan nüfus, kooperatifler, toplu konut alanları, kaçak yapılaşmış alanlar İki kutuplu büyüme
	1955 İSTANBUL SANAYİ VE BÖLGE PLANI [157] İstanbul kent merkezindeki küçük ve orta ölçekli sanayi alanlarının kent çeperlerine taşınması, Sanayi alanlarının Tekirdağ – İstanbul – Kocaeli hattı boyunca uzanan ana ulaşım koridoru niteliğindeki E-5 Devlet Karayolu boyunca öbeklenmesi, Tuzla – Pendik Bölgesi'nin büyük ölçekli sanayi alanları ile serbest ticaret bölgesi olarak belirlenmesi [96] [106] [107] [108]	08.05.1953 ONAYLI 1/5000 ÖLÇEKLİ İZMİT UMUMİ PLANI VE 1/1000 ÖLÇEKLİ İZMİT KENTİ TATBİKAT PLANI “Mevcut fiziksel alanın düzenlenmesi” Batıda SEKA, doğuda bataklık alanlar ile sınırlı kent Bataklık alanların Endüstri ve Liman Bölgesi olarak belirlenmesi Yeni ulaşım aksları (E-5)
1980 - 2000	Küresel kent Dünya kenti Sanayinin desantralizasyonu ile hizmet kenti kimliği Sanayi yapıları yerine prestij yapıları: gökdelenler, iş merkezleri, büyük avm ler Kocaeli'deki sanayi tesislerinin ana merkezlerinin bulunduğu kent	Artan konut ihtiyacı Yoğun sanayileşme Yeni ulaşım aksları İstanbul'un bir uzantısı haline gelmiş kentler Türkiye'nin en büyük 500 sanayi kuruluşu arasında yer alan tesislerin bulunduğu kent Üniversiteler Deprem Tesislerin kapasitelerinin %30'lara düşmesi, işçi kaybı
	1980 İSTANBUL NAZIM İMAR PLANI [158] Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanan planın ön görülerinin hızlı kentleşme ve yoğun göç	02.03.1972 ONAYLI 1/20.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ VE 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI “Sanayi Kenti” - “Kentsel alanı daha rasyonel kullanan, yaşantı standardı

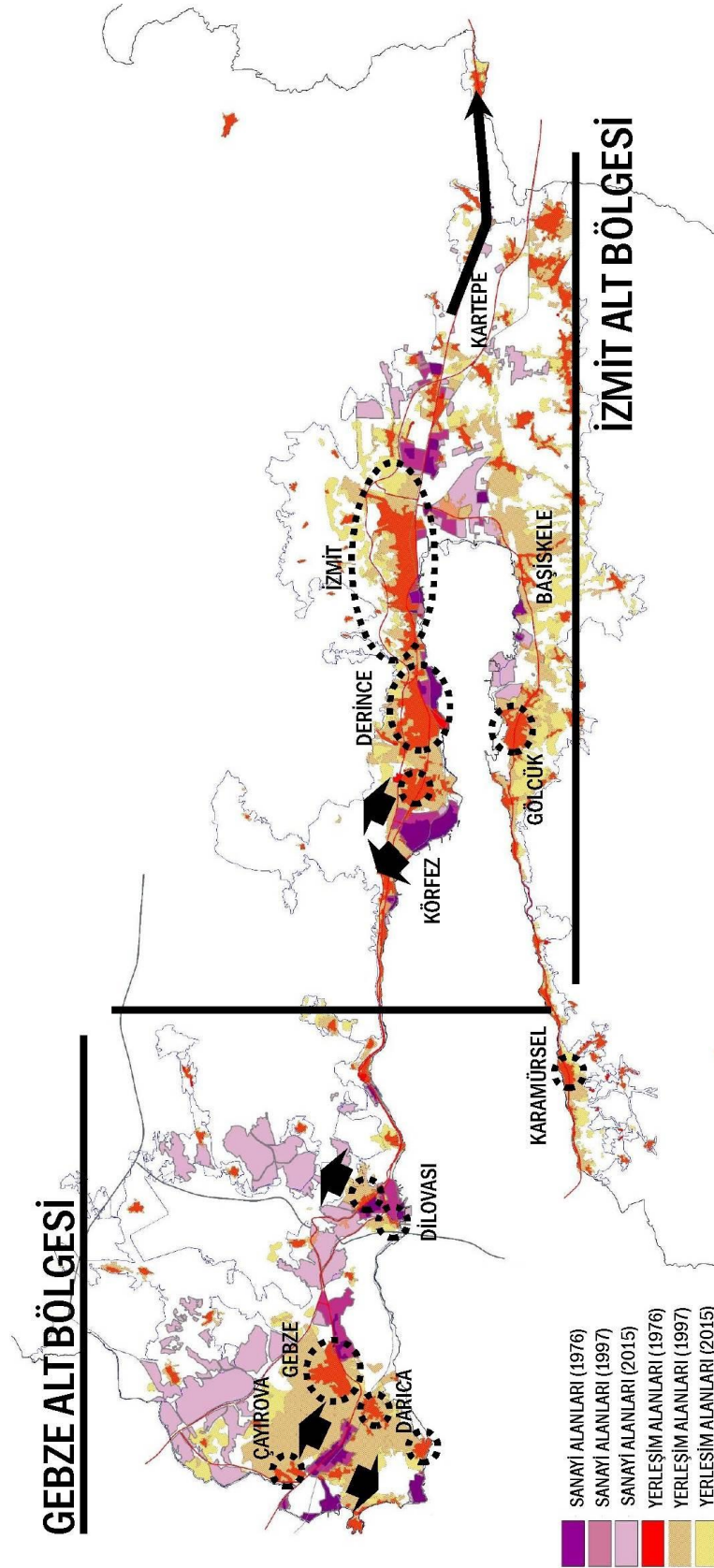
Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri
(Tez kapsamında hazırlanmıştır) (devam)

	<p>karşısında tutarsız [100]⁷⁴ hale gelmesinin yanı sıra 3030 sayılı yasa nedeniyle plan yapma ve onama yetkisinin büyükşehir belediyelerine geçmesi sonucu İstanbul Nazım Plan Bürosu belediyeye devredilmiş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu planı uygulamak yerine yeni bir nazım imar planı yapmıştır.</p>	<p>daha yüksek ve özellikle daha ileri derecede organize olmuş bir kent” [13]</p> <p>İzmit yakın çevresinde yer alan sanayinin Doğu Marmara'nın İstanbul'dan Adapazarı'na kadar olan sanayi gelişmesinin bir parçası olarak incelenmesi gerekliliği,</p> <p>Kentteki sanayinin İstanbul sanayinin bir desantralizasyonu olduğu tespiti</p> <p>Hedef: Düzenli, organize ve kontrollü bir sanayi gelişimi</p>
2000 - Günümüz	<p>Küresel kent Dünya kenti Üretim değil, tüketim kenti</p>	<p>Organize Sanayi Bölgeleri Teknoparklar Nitelikli üretim alanları Deprem sonrası artan konut ihtiyacı ile imara açılan kuzey - güney aksında yeni konut alanları Kentsel Dönüşüm Sanayinin kent içerisinde çıkarılmasına yönelik projeler Nitelikli üretim/AR-GE/Teknopark</p>
	<p>2009 İSTANBUL ÇDP [135] [159] [160]</p> <p>Bilgiyi sınırlı biçimde transfer eden patent ve lisanslarla üretim yapan bir ekonomiden, bilgi üreten bir yapıya dönüşümü desteklemek üzere, sanayinin AR-GE desteğiyle teknoloji üreten ve yeni teknoloji kullanan, etkin bir lojistik sistemle bölgesel ve küresel pazara açılan, insan ve çevre sağlığını tehdit etmeyen bir yapıya dönüşmesi kararı alınmıştır. Bu kararı desteklemek üzere, bulunduğu bölgede büyüebilme imkanı bulamayan ileri teknoloji kullanma gereksinimini karşılayamayan ve</p>	<p>KOCAELİ 1/50.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI (2006) [139]</p> <p>Planda ölçek itibarı ile yalnızca organize sanayi alanları gösterilmiş, plan hükümlerinin 7.6.5. maddesinde “Konut alanlarına yakın bölgelerde imalat dışı çevre açısından tehlike arz etmeyen kullanımlar yer alacaktır. İç içe sanayi ve konut kullanımlarından herhangi birisinin tasfiye edilmesi sağlanacaktır.” ifadesi yer almıştır. Bu doğrultuda İzmit kent merkezinde yer alan sanayi alanları ile Gebze E-5 Devlet Karayolu kenarındaki sanayi alanlarının kaldırılması yönünde plan kararı alınmıştır.</p>

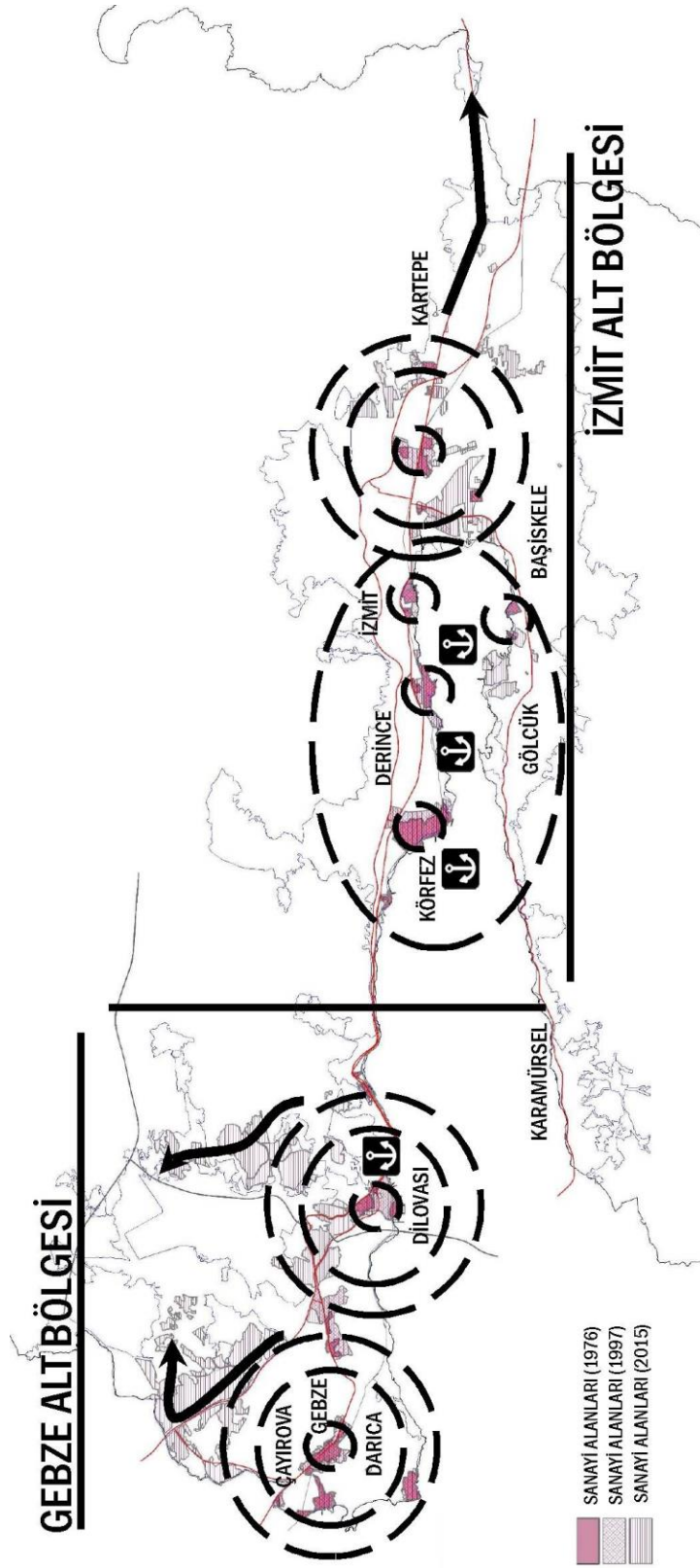
⁷⁴ Planda 1995 yılında İstanbul'un nüfusunun 7.1 milyon olacağı, nüfusun %33'ünün doğu yakasında, %67'sinin batı yakasında ikamet edeceği öngörülmüştür. Oysa ki 1995 yılına gelindiğinde İstanbul'un nüfusu 9.017.400 kişi olmuştur.

Çizelge 4. 6 Tarihsel süreç içerisinde Kocaeli - İstanbul karşılaştırmalı kimlik özellikleri
(Tez kapsamında hazırlanmıştır) (devam)

	uluslararası nitelikte ürünler veremeyen sanayilerin yapısal dönüşüm geçirerek söz konusu yukarıda belirtilen olanakların karşılandığı alanlara yönlendirilmesi planının sanayi ile ilgili temel yaklaşımı.	
--	---	--



Şekil 4. 21 3 Dönem Karşılaştırması – Yerleşim Deseni (1976, 1997 ve 2015 yılı halihazır haritaları ve yapılan araştırmalar doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)



Şekil 4. 22 3 Dönem Karşılaştırması – Sanayi Tesisleri Yer Seçimi (1976, 1997 ve 2015 yılı halihazır haritaları ve yapılan araştırmalar doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

Kocaeli'nin tez kapsamında 1976, 1997 ve 2015 yıllarındaki yerleşim deseni, sanayi tesisleri yer seçimi, sanayi faaliyet türleri ve örgütlenme biçimi karşılaştırıldığında;

- 1950'li yıllarda E-5 (D-100) Karayolunun, 1970'li ve 1980'li yıllarda TEM Otoyolu'nun yapımı sonucunda ulaşılabilirliğin artmasının yanı sıra, ucuz tarım arazilerinin varlığı sanayinin Kocaeli'de doğu-batı eksenindeki gelişiminin bu yıllardan sonra kuzey-güney doğrultusuna kaymasına neden olduğu (Şekil 4.21);
- Benzer biçimde çalışılan yer-konaklanan yer arasındaki ilişki bağlamında yerleşim deseninin değiştiği (Şekil 4.22);
- Benzer sanayilerin ve yan sanayilerin aynı mekanda yer seçme eğilimleri sonucunda sanayi kümelenmelerinin oluştuğu (Şekil 4.23) görülmektedir.

Bu gelişmelere karşın dünyada sanayinin fizik mekana etkileri sonucunda çözüm üretmek amacı ile ortaya çıkan planlamanın, 1950'li yıllardan itibaren İstanbul sanayisinin yer seçimine konu olan Kocaeli'de sanayiye yönlendirmekte başarılı olamamış, ancak **“Sanayinin olumsuz etkilerinin bertaraf edilmesi”** amacı ile kullanılması sonucu Kocaeli **“Sanayi Kenti”**ne dönüşmüştür.

SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1 SONUÇLAR

Tez kapsamında yabancı sermayeli firmalar, Kocaeli sanayi gelişimi, planlama – sanayi gelişimi ile ilgili yapılan çalışmalar ile ulaşılan sonuçlar;

- Literatüre İlişkin Sonuçlar,
- Yabancı Sermaye Yatırımları Açısından Türkiye ve Rolüne İlişkin Sonuçlar,
- Yabancı Sermaye Yatırımları ve Planlamanın Süreçte Üstlendiği Rol Açısından Kocaeli Kentine İlişkin Sonuçlar

olmak üzere üç temel başlık altında ele alınmaktadır.

5.1.1 Literatüre İlişkin Sonuçlar

Dünya Sanayi Coğrafyasının oluşum sürecinde bilim ve teknoloji konusundaki gelişmelerin etkili olduğu, ilk sanayileşme hareketlerinin Rönesans ve Reform hareketlerinin etkisi ile sosyal ve ekonomik yapısında değişimlerin yaşandığı Batı Avrupa'da ortaya çıkmasından anlaşılmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak teknolojik olarak gelişen ve bilime ağırlık veren ülkeler ilk sanayileşen ülkeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sanayinin ihtiyacı olan hammaddenin karşılanması gereksinimi daha bu dönemde dünyada ikili bir yapının oluşmasına neden olmuş; bu ikili düzende üretim yapan ülkeler gelişmiş ülkeler, ekonomisi daha çok tarıma dayalı olan ve gelişmiş ülkelerin üretimi için hammadde sağlayan ülkeler ise, gelişmemiş ülkeler rolünü üstlenmiştir.

Ekonomik krizler ve dünya genelinde yaşanan savaşların sonuçları dünyadaki dengelerin değişmesine neden olmuştur. Böylelikle 18. yüzyılda sanayileşmeye başlamış gelişmiş ülkelerin karşısında 1950'li yıllarla birlikte bağımsızlıklarını ilan ederek, hammadde kaynağı olmaktan çıkıp üretim yapmaya başlayan ülkeler gelişmekte olan ülkelere dönüşmüştür.

Günümüzde gelinen noktada ise, ilk sanayileşen ülkelerin Dünya Sanayi Coğrafyası içerisinde yönetici / yönlendirici rolünde oldukları görülmektedir. Bu olgu gelişmiş ülke rolüne sahip olan ülkelerin sermayelerini gelişmekte olan ülkelere yönlendirmelerinden ve sanayi yapılarında yaşanan değişimlerden izlenebilmektedir (Şekil 5.1).

Diğer bir deyişle Dünya Sanayi Coğrafyasının oluşumunda da, değişiminde de, ana yönlendiricinin teknoloji olduğu söylenebilmektedir. Bu nedendir ki, son yıllarda dünya genelinde organize sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, AR-GE sayılarında artış gözlenmektedir.

Daha çok ekonomi alanında yapılan araştırmaların konusu olan Dünya Sanayi Coğrafyası konusunda ülkelerin sahip oldukları roller ve bu rollerin değişmesi için yapılabilecekler Bağımlılık Teorisi ve Yapısalcı Kuram ile tanımlanmaktadır. Bağımlılık Teorisi ülkeleri gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler olarak iki farklı dalda kategorize ederken, Yapısalcı Kuram bu ayrımı merkez ve çevre ülkeler olarak yapmaktadır. Her iki teorinin de ortak paydası gelişmekte olan / çevre ülkelerin gelişmiş / merkez ülkeler için birer hammadde ve kirli sanayi üretim merkezi olduğu ve bu durumundan kurtulabilmenin yolunun dışa kapalı bir sanayiden geçtiğinin vurgulanmasıdır.

Süreçten de görüleceği üzere, dünya sanayi coğrafyasında gelişmiş ülke rolüne sahip olabilmenin ana unsurunun üretimin ülke içindeki sermaye ve kaynaklar ile sağlanmasından geçtiği anlaşılmaktadır. Ancak 1950 sonrasında sanayileşmeye başlayan ülkelerin önündeki en büyük engel sermaye ve kaynak bulunması olduğu için, bu ülkeler dışa bağımlılıktan kurtulamamakta, gelişmiş ülkelerce sağlanan sermaye ya da krediler ile üretimi gerçekleştirmeye mecbur kalmaktadırlar.

Teknolojinin ilerlemesi ile üretim biçimlerinin değişimi sonucunda sermaye dünyada serbest bir biçimde dolaşabilir hale geldiğinden, gelişmiş ülkeler gelişmemiş / gelişmekte olan ülkelere rahatça kaynak ve sermaye aktarabilmekte; özellikle çevreyi

kirletici etkisi yüksek kimya ve makine sanayi ile bu sanayiye ara mal üreten maden - metalurji sanayiini gelişmekte olan ÷lkelerde kurmakta; kendi ÷lkelerinde yüksek teknoloji ve çevreyi kirletici etkisi az sanayileri geliştirmektedir.

Sonuç olarak Dünya Sanayi Coğrafyasında söz sahibi gelişmiş / merkez ÷lke olabilmenin yolunun dışa bağımlı olmayan, yabancı değıl yerli sermaye ile üretimi hedefleyen, emek yoğun değıl bilgi yoğun, düşük değıl yüksek teknolojlili bir üretimin benimsenmesinden geçtiğini söylemek yanlış değıldir.

5.1.2 Yabancı Sermaye Yatırımları Açısından Türkiye ve Rolüne İlişkin Sonuçlar

÷lkemiz 1800'lü yıllarda kurulan sanayi coğrafyasına ancak 1930'lu yıllardan sonra eklemlenmeye başlamıştır. 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti öncesinde Osmanlı Devleti döneminde sanayileşmeden söz edilebilmekle birlikte, kurulan tesislerin çoğunun daha çok saraya ve orduya hizmet eden tekstil sanayi ağırlıklı tesisler olması nedeni ile aynı dönemde diğer ÷lkelerdeki üretim ile eş değıer durumda olmadığı; maden işletme, ulaştırma, banka ve sigorta ile sanayi sektörlerinde yabancı şirketlerin yüksek paylara sahip olduğu gör÷lmektedir. Diğer bir deyişle Osmanlı Dönemi'nde ÷lkemiz sanayileşmiş bir ÷lkeden çok, gelişmiş ÷lkeler için bir hammadde kaynağı idi.

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, ÷lke ekonomisinin ancak sanayileşme ile düzelebileceğı görüşü üzerine planlı, dışa kapalı, devlet eli ile hammadde – ulaşım ilişkileri bağlamında dış sermayeye bağımlı olmayan bir sanayi politikası benimsenmiş; ÷lkenin hemen hemen her yerinde büyük sanayi tesisleri kurulmuştur.

Süreç böyle ilerleyebilseydi ÷lkemizin dünya sanayi coğrafyasında söz sahibi gelişmiş ÷lkelerden biri olabileceğini söylemek yanlış olmazdı. Ancak Atatürk'ün ölümü ve sonrasında patlak veren İkinci Dünya Savaşı ile birlikte hedeflenen ekonomik reformların gerçekleştirilememesi sonucunda ÷lkemizin de kaderinin değıştiğı gör÷lmektedir.

1950 sonrasında yönetimin değışimi ile birlikte, devletçi ekonomi anlayışından liberal ekonomiye geçilmesi, sanayi yerine tarıma, devlet yatırımları yerine özel sektör yatırımlarına ağırlık verilmesi, yabancı sermayenin ÷lkeye girişinin çeşitli imtiyazlar ile

serbestleştirilmesinin hukuki altyapısının kurulması, ABD destekli bir dış politika benimsenmesi, Truman Doktrini ve Marshall Planı yardımları, NATO'ya ve GATT'a üye olunması ile birlikte ülkemiz devlet eli ile sanayileşmeyi bir kenara bırakmıştır. Böylelikle üretimde atağa geçileceği dönemde sanayi yerine tarıma ağırlık verilmesi, devlet eli ile sanayileşmeden vazgeçilmesi, sanayinin özel sektör yatırımlarına bırakılması ve yabancı sermayeye verilen teşvikler ile sanayide özel ve dış sermayeye bağımlı bir yapıya geçilmesinin önü açılmıştır.

Tez çalışması kapsamında ülkemizin sanayi yapısında yabancı sermaye yatırımlarını incelemek amacı ile yapılan araştırmalarda TOBB Sanayi Veritabanı 2016 yılı verileri kullanılmıştır. 2016 yılı Ekonomi Bakanlığı verileri doğrultusunda ülkemizde 2016 yılında 52.754 adet yabancı sermayeli firma bulunduğu, bunların 6.330 tanesinin imalat sanayinde faaliyet gösterdiği belirlenmiştir. TOBB 2016 yılı verileri doğrultusunda çalışmada bu firmalardan 1076 tanesi (%17) incelenmiştir. Firmaların kuruluş ve ortaklık yılları incelendiğinde %15.3'ünün 1951 – 1980 yılları arasında kurulmuş olması yukarıda bahsedilen sürecin kanıtı niteliğindedir.

Ülkemizde bir başka kırılma dönemi ise 1980'li yıllardır. Devletin ekonomideki payının azaltılması, dış ticaretin serbestleşmesi ve yabancı sermaye yatırımlarının teşviki ile ithalatın serbest bırakılması sonucunda Türkiye'de üretim yabancı sermaye ağırlıklı bir üretime dönüşmeye başlamıştır. Firmaların kuruluş ve ortaklık yılları incelendiğinde, firmaların %37'sinin 1981 – 2000 yılları arasında kurulmuş olması yukarıda bahsedilen sürecin kanıtı niteliğindedir. Öte yandan burada dikkate alınması gereken önemli bir diğer faktör de ülkemizdeki nüfus yoğunluğudur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında yabancı sermaye yatırımı için hammadde varlığı yeterli bir unsur iken, 1970'lerde ucuz iş gücü yatırım için önemli bir faktör haline gelmiştir. 1950'lerde 20.947.188 kişi olan Türkiye nüfusu 1980 yılına gelindiğinde 44.736.957 kişi olmuş, bu durum hammaddenin yanı sıra ucuz iş gücü açısından da ülkemizin yabancı sermaye için tercih edilen bir ülke haline gelmesinde etkili olmuştur [161].

Ülkemiz için bir başka kırılma noktası ise 2001 yılıdır. 2001 ekonomik krizi sonrasında ülkemiz yeni bir ekonomik ve siyasi sürece girmiştir. Bu duruma paralel olarak ülkedeki yabancı sermaye yatırımlarının arttığı görülmektedir. Özelleştirme, birleşme ve satın

alma şeklinde gerçekleşen yabancı sermaye yatırımları sonucunda tez kapsamında incelenen firmaların %45'inin 2001 – 2016 yılları arasında kurulduğu görülmektedir.

Günümüzde gelinen noktada, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı verileri doğrultusunda, Türkiye 2012 yılından bu yana Batı Asya'da en fazla yatırım çeken ülke olarak tanımlanmaktadır. Bunun başlıca nedeninin yabancı yatırımcılara yerel yatırımcılarla aynı haklar ve yükümlülükler veren yasal düzenlemeler olduğu belirtilmekte, öte yandan ticaret ve doğrudan yabancı yatırımlar açısından Türkiye'nin, Avrupa, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya'ya açılan bir kapı olma özelliğinin ön plana çıktığı ifade edilmektedir. İstanbul'dan 4 saatlik uçuşla 60'dan fazla ülkeye ve dünya ekonomisinin dörtte birini oluşturan geniş bir pazara erişim sağlanabilmesi hem ülkemizin hem de İstanbul'un yabancı sermaye yatırımları açısından tercih edilme nedeni olarak gösterilmektedir [162].

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) verilerinin değerlendirildiği, Kurulan Şirketler, Yabancı Ortak Sermayeli Kurulan Şirketler ve Suriye Ortak Sermayeli Kurulan Şirketler bilgilerinin yer aldığı "TEPAV Suriye Sermayeli Şirketler Bülteni" verileri doğrultusunda 2017 yılında Türkiye genelinde kurulan şirket sayısı 117.109 olup, bunlardan 6.731 tanesi yabancı ortak sermayelidir. 2017 yılında yabancı ortak sermayeli kurulan şirket sayısı, 2016 yılına kıyasla %48,8 oranında artış göstermiştir [163].

Yabancı sermayeli firmalar ile ilgili yapılan araştırma ve analizler göstermektedir ki; uluslararası ölçekte bakıldığında Dünya Sanayi Coğrafyası içerisinde Türkiye Avrupa ağırlıklı (%77.9) sanayi firmalarının, Ortadoğu ve Uzakdoğu pazarında bölge üretim merkezi rolü üstlenen bir çeper ülke konumundadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya genelinde imzalanan ticaret anlaşmalarına ülkemizin de taraf olması ile 1950'li yıllardan sonra yabancı sermayeli firmalar ülkemizde yer seçmeye başlamıştır. Ağırlıklı olarak Avrupa kökenli firmalar tarafından yatırım yapılan ülkemizde, yabancı sermayeli firmalar teknoloji ağırlıklı bir üretim benimser iken, kimya (%21) ve makine (%29) sanayi gibi kirletici etkisi yüksek sanayilerini 1950'li yıllardan itibaren ülkemizde kurmaya başlamışlardır (Şekil 5.1).

5.1.3 Yabancı Sermaye Yatırımları ve Planlamanın Süreçte Üstlendiği Rol Açısından Kocaeli Kentine İlişkin Sonuçlar

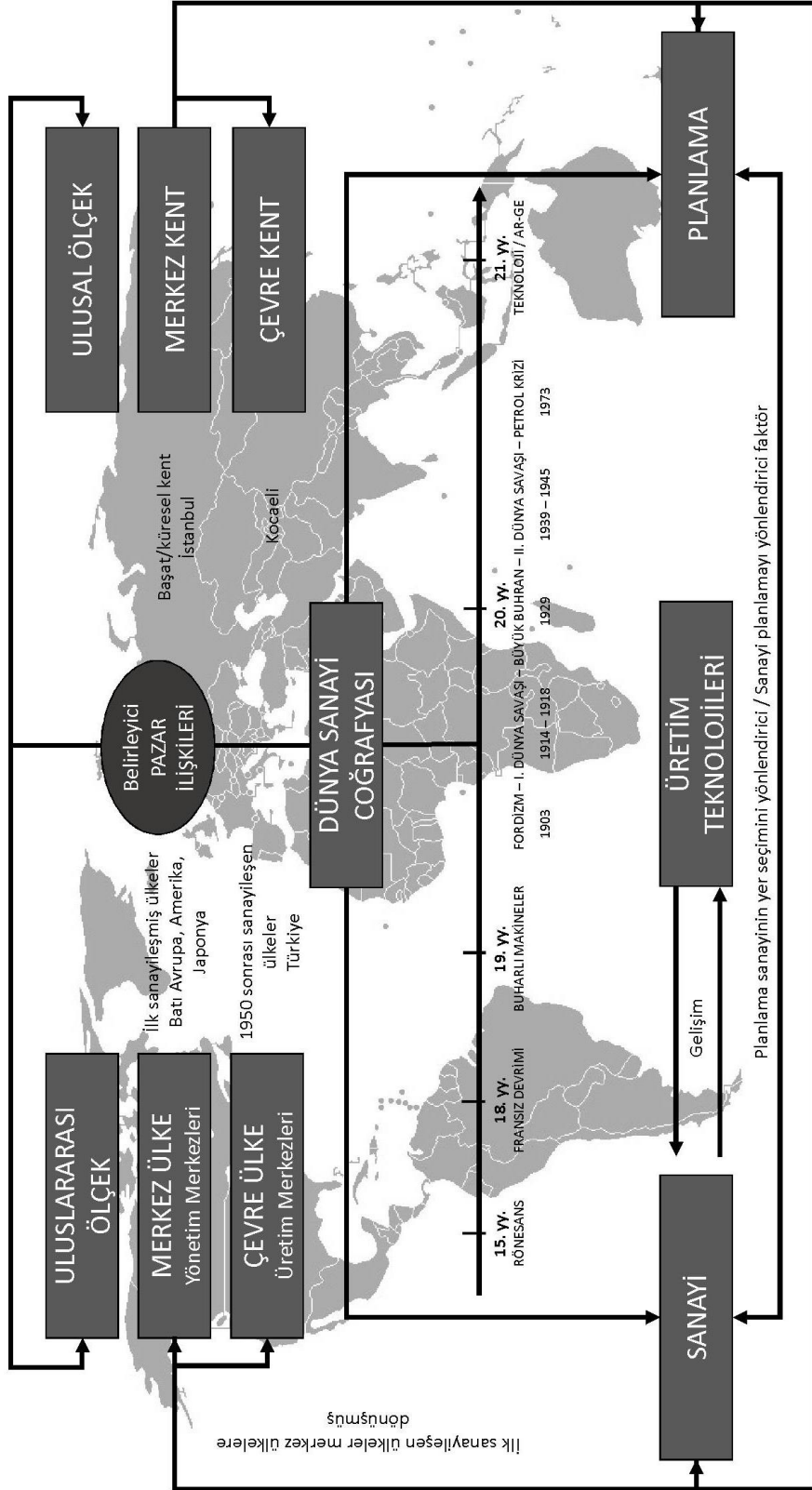
Yaşanan süreçte uluslararası ölçekte Türkiye çevre ülke rolüne sahip iken, ulusal ölçekte İstanbul yatırımların yönetildiği merkez kent niteliği kazanmıştır. Özellikle 1980 sonrası yasal düzenlemeler ile artan yabancı sermaye yatırımları ülkenin altyapı olanakları en gelişmiş ve başat kenti olan İstanbul ve İstanbul'un etkileme alanı (Kocaeli, Tekirdağ, Sakarya, Bursa) içinde yatırım yapmayı tercih etmişlerdir. Bu doğrultuda ülkemizde ne çok yatırım yapılan bölge %55.8'lik pay ile Marmara Bölgesi'dir. Geline nokta İstanbul'un etkilenme alanında yer alan ve yoğun yabancı sermayeli yatırımlara konu olan iller süreç içerisinde çevre kent rolü üstlenmiştir.

Ulusal ölçekte yabancı sermaye yatırımları açısından Kocaeli %19.5'lik pay ile en çok yatırım yapılan kent olarak ön plana çıkmaktadır. Yabancı sermaye yatırımları kapsamında Türkiye ve Kocaeli verileri incelendiğinde, yatırım yapan ülke, yatırım yapılan sektör özelindeki değerlerin birbiri ile örtüştüğü görülmektedir. Bu durumun başlıca nedeninin Türkiye'nin Avrupa ve Ortadoğu ile Uzakdoğu arasında bir geçiş alanı teşkil etmesi iken; Kocaeli'nin de aynı şekilde İstanbul ile Anadolu arasında bir geçiş alanı teşkil etmesidir. Diğer bir deyişle İstanbul'a yakınlık Kocaeli'nin sanayi odaklı gelişiminin ana nedenidir.

Kocaeli'de 1950'li yıllara kadar kurulan sanayi tesisleri deniz kıyısı boyunca ve Körfez, Derince, İzmit gibi belirli merkezlerde kümelenmek sureti ile yer seçmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren İstanbul'a verilen yeni kimlikler doğrultusunda İstanbul sanayisinin öncelikle kent içerisinde yer değiştirmesi, daha sonra çeperlere ve hinterlandına (Kocaeli, Tekirdağ) desantralize edilmesi ilke karar olarak belirlenen ülke ve bölge ölçeğindeki planlar doğrultusunda Kocaeli "Sanayi Kenti"ne dönüştürülmüştür. Ancak bu sürecin yalnızca plan kararlarının bir sonucu olduğunu söylemek doğru değildir. Tez kapsamında planın onaylandığı dönem ve o döneme tarihlenen halihazır haritalar, firma resmi internet siteleri üzerinden yapılan sanayi tesislerinin kuruluş tarih ve yer seçim tercihleri incelendiğinde, firmaların faaliyetlerini gerçekleştirebilecekleri büyük, ucuz ve İstanbul'a yakın konumlu arazilerin varlığı nedeni ile Kocaeli'nde yatırım yaptığı, diğer bir deyişle Kocaeli'nin sanayi kentine dönüşme sürecinde tekil firmaların

yer seçim tercihlerinin de etkili olduğu tespit edilmiştir. Tekil ve dönemin büyük firmalarının yer seçimi beraberinde küçük sanayi sitelerinin ve yan sanayilerin de gelişimini tetiklemiş, Kocaeli kümelenme faktörü doğrultusunda büyük sanayi tesisleri çevresinde küçük ölçekli sanayi tesislerinin yer seçimi ile birlikte özellikle 1980 sonrasında hızlı bir sanayileşme sürecine girmiştir. Süreç içerisinde il için yapılan mekansal planlarda bu kararın etkilerini ancak geçici olarak bertaraf edecek çözümler üretilebilmiştir. Fizik mekanın şekillenmesinde planlamadan daha hızlı sonuca ulaşan sanayileşme sonucunda planlar sosyal, ekonomik ve fiziksel dinamiklere yetişememiş, amacına ulaşamamıştır. Günümüzde Türkiye'nin başat kenti İstanbul'a yakın olması ve fizik mekanında Türkiye'nin büyük tesislerinin yer alması, OSB, TGB, SB sayısının fazla olması Kocaeli'ni yabancı sermayeli firmaların yer seçimine de konu hale getirmiştir (Şekil 5.1).

Uluslararası ölçekte merkez / çevre ülke ayrımının bir benzerinin ulusal ölçekte ülkemizde merkez / çevre kent bağlamında İstanbul ve Kocaeli özelinde yaşandığını söylemek yanlış değildir. İstanbul için belirlenen "Hizmet Kenti / Küresel Kent" kimliği doğrultusunda sanayinin desantralize edilmesi kararı çevre illerin gelişimini de etkilemiştir. İstanbul'dan desantralize edilen ve merkez-çevre kent ilişkisi kapsamında İstanbul'a yakın olmak isteyen sanayi Kocaeli'de yer seçmeye başlamıştır. Yapılan araştırmalar yabancı sermayeli firmaların yer seçiminde merkez-çevre kent ilişkisinin yanı sıra, ulaşım ilişkilerinin, hizmetlere ulaşılabilirliğin, altyapı olanaklarının da etkili olduğunu göstermektedir.



Şekil 5. 1 Dünya Sanayi Coğrafyası'nda Türkiye, İstanbul ve Kocaeli'nin Konumu ve Rolü (Yapılan araştırmalar doğrultusunda tez kapsamında hazırlanmıştır)

5.2 ÖNERİLER

Yabancı sermayeye bağımlılığın bir az gelişmişlik göstergesi olduğunu göz önünde bulundurarak, gelişmiş bir ülke olabilmemiz için, ülkemiz için yapılan kalkınma planlarında ara ve yatırım malı üreten bir ülke durumundan, dünya sanayi coğrafyası içerisinde söz sahibi olan, Avrupa'nın kirli sanayisinin değil, ülke kaynakları ile geliştirilmiş, finansmanı ülke içerisinden sağlanmış, ileri teknoloji ön gören sanayilerin yer seçtiği bir ülke haline gelmemiz gerekmektedir.

Bu durumun gerekliliğinin iki göstergesi vardır. Bunlardan ilki yabancı sermayenin yer seçimindeki hareketliliğidir. Buna örnek olarak günümüzde gerek ülke basınında gerekse dünya basınında yer alan otomobil firması Honda'nın Türkiye'deki üretimini sonlandırma kararıdır. 1992 yılında %50 - %50 ortaklıkla kurulan Anadolu Honda Otomobilcilik A.Ş. Honda'nın Avrupa'daki iki otomobil üretim ve dağıtım merkezinden biri iken, *“hızla değişen piyasa dinamikleri ve teknolojik gelişmelere öncülük etme ihtiyacı...”* doğrultusunda 2021 yılında mevcut Civic Sedan modelinin üretiminin tamamlanmasını takiben Türkiye'deki otomobil üretim operasyonunu sonlandıracağını ilan etmiştir [164] [165] [166]. Bilindiği üzere otomobil sanayi çok sayıda yan sanayiye çeken bir sektör olduğu için, bu tesisin kapatılması bölgedeki sanayi yer seçimini de etkileyecektir. Diğer bir deyişle yabancı sermayeye bağımlı bir sanayileşmede teknolojik gelişmelere ayak uyduramamanın sonucu yabancı sermayenin ülkeyi terk etmesi ile sonuçlanmaktadır. Bu durumun sonucundan ise ülke ekonomisinin etkilenmesi kaçınılmazdır.

Diğer gösterge ise çevre ve sağlık ile ilgili yapılan araştırmaların sonuçlarıdır. 2011 yılında Kocaeli Üniversitesi bünyesinde Kocaeli'nin sanayiye ev sahipliği yapan Dilovası ve tarım alanlarının yoğun olduğu Kandıra ilçelerinde yapılan bir araştırmada hava kirliliği ve biyolojik materyallerle ilgili ölçüm sonuçları, havadaki toz miktarının uzun vadeli değerinin, Avrupa Çevre Ajansı ve ABD Çevre Koruma Ajansı standartlarına göre Dilovası'nda 3.5 kat, Kandıra da 1.7 kat fazla olduğunu göstermektedir [168]. Bu durum ülkemizin kirli sanayiye ev sahipliği yaptığının da bir kanıtıdır. Nitekim Kocaeli'nin Dilovası İlçesi ile ilgili olarak gerek yerel gerekse ulusal basında Dilovası'ndaki yerleşmelerin taşınması ile ilgili çok sayıda haber çıkmıştır. Diğer bir deyişle yüzyıllardır

var olan yerleşmelerin son 60 yıldır var olan sanayi karşısında kaldırılması gündemdedir. Bu durum sanayinin varlığını sürdürmesinin gerek Türkiye gerekse Kocaeli için ne kadar önemli olduğunun bir göstergesidir.

Gelinen noktada dünya sanayi coğrafyasına eklemlenmek için serbest piyasa ekonomisinin benimsenmesi gerekse de, yapılan çalışmalar neticesinde büyük üretim tesislerinin yabancı sermaye eline geçtiğinin belirlendiği ülkemizin kendi iç kaynakları ile üreten bir ülke haline gelmesi Türkiye'nin çevre ülke rolünden merkez ülke rolüne geçebilmesi için şarttır.

Benzer bir durum Kocaeli için de geçerlidir. Merkez kent İstanbul'un çevre kenti rolündeki Kocaeli'nin mevcut kimliğinin değişebilmesi için uygulanabilir plan kararları almak gerekmektedir.

Ancak yalnızca kentlerin rollerinin değil sanayi türlerinin de değişmesi bir gerekliliktir. Ülkemizin olduğu gibi kentlerimizin de artık kirli sanayiye değil, teknoloji ağırlıklı sanayilere ev sahipliği yapması gerek yerleşmeleri, gerek insan sağlığını, gerekse çevreyi korumak için kaçınılmazdır.

Günümüzde Kocaeli için yerel yönetimler tarafından yapılan planlarda yeni sanayi alanlarının açılmaması hedefine karşın, merkezi yönetim tarafından yapılan büyük ulaşım projeleri, ilan edilen yeni organize sanayi bölgeleri, parsel bazında yapılan değişiklikler ile açılan yeni sanayi alanları, onaylanan yeni dolgu alanları doğrultusunda Kocaeli'nin "Sanayi Kenti" kimliğinin devam ettirildiği görülmektedir. Bu durum aynı zamanda tarihsel süreç içerisinde Kocaeli ile güçlü bağları olan ve hatta kenti bir uzantısı gibi şekillendiren İstanbul odaklı yapılan planlarda Kocaeli ile ilgili önerilere yer verilmesinden de okunmaktadır. Bu bağlamda yerel yönetimlere düşen görev Kocaeli'nin "Sanayi Kenti" olduğunu kabul etmek, plan hedeflerini doğru koymak, geçmişte yapılan yanlışları tekrarlamamak adına ülke, bölge ve İstanbul özelinde yapılan planların etkilerini göz ardı etmeyen bir planlama anlayışı benimsemek ancak bunu yaparken de İstanbul'un Kocaeli'ni planlamasına izin vermemektir.

KAYNAKLAR

- [1] Yeşil, S., (2010). "Küreselleşme ve İşletmelerin Küreselleşme Süreçleri: Karşılaşılan Fırsatlar ve Tehditler", Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 6, Sayı:1, 2:22-72.
- [2] Küçükkalay, M., (1997). "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.1997, D.2 (Güz), 51-68, Isparta, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/195233>, 24.03.2019.
- [3] Kaygalak, İ., (2015). "Türkiye’de Sanayi Kümelenmesi ve Sanayinin Yer Seçimindeki Yeni Eğilimler", 169-180, http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/280/2015/08/semp6_19.pdf, 05.03.2018.
- [4] Çakmak, U., (2016). "Güney Kore’nin Ekonomik Kalkınmasının Temel Dinamikleri (1960-1990)", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Birimler Fakültesi Dergisi, Y:2016, 21, S.1, 151-171, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/sduibfd/article/view/5000182872/5000161768>, 08.04.2018.
- [5] Karaş, G., (2017), "Bağımlılık Teorisi Perspektifinden DTÖ Kapsamındaki Korumacılık Politikası Araçlarının Kullanımı", International Journal of Public Finance, E-ISSN:2548-0499, DOI:10.30927/ijpf.356692, 2, Issue/Sayı:2, 245-263.
- [6] <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/416/4589.pdf>, 25.03.2019.
- [7] Arslan, Ü., (2006). Latin Amerika Ülkelerinde Bağımlılık, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 8/3, 37-56, Ankara.
- [8] Boratav, K. (2003). Türkiye İktisat Tarihi 1908 – 2007, İmge Kitabevi, Ankara.
- [9] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Planlama Şube Müdürlüğü, Kocaeli Çevre Düzeni Planı Revizyonu Araştırma Raporları, 2014.
- [10] Açıkhava Müzesi Kocaeli, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2008, Kocaeli.
- [11] <http://www.arkitera.com/haber/13803/2>, 07.01.2016.

- [12] Kocaeli Kültür Envanteri, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Kültür Yayınları, 2011, Kocaeli.
- [13] Avdan, F., (2009). Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Sürecinde Planlama Deneyimi: 1930-1980 İzmit Planları, Yüksek Lisans Tezi, KOÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- [14] TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası, (2014). Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşmede İlk Önemli Adımı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1934 – 1938, Derleyen Fikret Yücel, 1. Baskı, Aralık 2014, Ankara.
- [15] İnan, A., (1972). Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Raporlar, Kısım I, Ankara.
- [16] <http://www.iso500.org.tr/>, 16.08.2017.
- [17] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Planlama Şube Müdürlüğü Arşivi.
- [18] World Investment Report Overview 2015, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), https://www.yased.org.tr/ReportFiles/2015/UNCTAD_DUNYA_YATIRIM_RAPORU-2015.pdf, 10.07.2018.
- [19] Marshall, A., (1890). Principles of Economics, Macmillian, London.
- [20] Akdeve, E., (2008). Sanayi Kümelerinde Yenilik, İşletmelerarası İlişkiler ve Yakınlıklar Organize Sanayi Bölgesinde Uygulama: Ankara 1. Organize Sanayi Bölgesi, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [21] <https://www.avrupa.info.tr/tr/abnin-tarihcesi-82>, 01.02.2018.
- [22] Uras, G., (2017). Ayşe Teyze Soruyor, Güngör Hoca Anlatıyor Sanayileşcektik Büyüyecektik N'oldu Bize?, Doğan Kitap, 1. Basım, İstanbul.
- [23] Yıldırım, C., (2011). "Birinci ve İkinci Nesil Washington Uzlaşması: Neoliberal İktisat Politikalarının 1980'den Sonraki Evrimi", Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 7, Sayı:2, 7: 1-23.
- [24] Castells, M., (2007). Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür, Üçüncü Cilt: Binyılın Sonu, Ebru Kılıç (Çev.), Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [25] Enright, M. J., (1998). The Globalization of Competition and the Localization of Competitive Advantage: Policies toward Regional Clustering, Paper in Workshop on the Globalization of Multinational Enterprise Activity and Economic Development, May 15-16, Glasgow.
- [26] Brülhart, M. and Torstensson, J., (1996). Regional Integration, Scale Economies and Industry Location, Discussion Paper No:1435, Center for Economic Policy Research.
- [27] https://www.weforum.org/agenda/2017/03/worlds-biggest-economies-in-2017?utm_content=buffer631f&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer, 05.03.2018.
- [28] Castells, M., (2006). Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür, İkinci Cilt: Kimliğin Gücü, Ebru Kılıç (Çev.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

- [29] Akın, O., (1999). Küreselleşme Olgusu ve Kent Mekanı Üzerindeki Etkileri (İstanbul Metropolen Alanı Örneğinde), Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [30] Kara, O. ve Erkan, B., (2011). "Türkiye'nin Emek Yoğun Mal İhracatındaki Karşılaştırmalı Üstünlüklerin Makro Ekonomik Büyüklüklerle İlişkisi", Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 7, Yıl:7, Sayı:1, 7:67-93, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/69188>, 20.03.2018.
- [31] Erkan, H., (1987). Sosyo-Ekonomik Bölgesel Gelişme – Teorik ve Uygulamalı Bir Yaklaşım, D.E.Ü. Yayınları, İzmir.
- [32] Oğurlu, İ., (2014). "Çevre – Kent İmajı – Kent Kimliği – Kent Kültürü Etkileşimlerine Bir Bakış", İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi Yıl:13, Sayı:26, Güz 2014, 275-293.
- [33] Massey, D., (1994). Space, Place and Gender, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- [34] Correa, C., (1983). Quest for Identity, Architecture and Identity, Exploring Architecture In Islamic Culture I-Seminar, Universiti Teknologi Malaysia any Ministry of Culture, Malaysia, 25-27 July, 10-13.
- [35] Bumin, K., (1990). Demokrasi Arayışında Kent, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- [36] Aydemir Ş. v.d., (2004). Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitabevi, Trabzon.
- [37] Çubuk, M., (1983). Tarih Boyunca Çevre ve Toplumun Tasarlanmış Eylemi olarak Şehircilik: Doğuşu ve Gelişimi, Çoğaltılmış Ders Notu, MSÜ Mimarlık Fakültesi.
- [38] Ersoy, M., (2005). "Türkiye'de Kent Planlamasının Güncel Sorunları", 9.Ulusal Halk Sağlığı Günleri, Bildiri Özet Kitabı, 137-144, Ankara.
- [39] Buchanan, R. A., (1977). Industrial Archaeology in Britain, Penguin Book, Middlesex.
- [40] Ersoy, M., (2007). Kentsel Planlama Kuramları, İmge Kitabevi, 1. Basım, Ankara.
- [41] Yurdakul, E., (2005). Türkiye'de Sanayileşme Sürecinde Organize Sanayi Bölgeleri ve Eskişehir OSB Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- [42] Demirseren Çöl, Ş., (1998). Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [43] Zorlu, T. v.d., (2010). "Kent Kimliği: Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri", Mimarlık 352, Mart-Nisan 2010, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=366&RecID=2331>, 10.09.2016.

- [44] Tekeli, İ., (1991). "Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler", Kent Planlaması Konuşmaları, Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 79-89.
- [45] Hacıhasanoğlu, O., (1996). "Kimlik Sorunu; Mimarlığın Evrensel ve Yerel Boyutları", Mimarlar Odası Bursa Şubesi, VIII. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi, Bursa, 257-264.
- [46] Harvey, D., (1997). Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, 1. Basım, İstanbul.
- [47] Mert, Z. G., (2003). 1980 Sonrası Üretim ve Hizmet Etkinlikleri İlişkilerinin Tanımlanması Mekana Yansımaları Ve İstanbul Bölgesi Kapsamında Bir Değerlendirme, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [48] https://www.academia.edu/10161721/EKONOM%C4%B0_POL%C4%B0T%C4%B0%C4%9E%C4%B0N_ULUSLARARASI_%C4%B0L%C4%B0C5%9EK%C4%B0LERDEK%C4%B0_YER%C4%B0_UYGULAMASI_ve_%C3%87A%C4%9EDA%C5%9E_GEL%C4%B0C5%9EMELER_The_political_economy_of_international_relations, 24.03.2019.
- [49] Karabıçak, M., (2004). "Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Platformda Yaşanan Finansal Gelişmeler, Belirsizlikler ve Türkiye'deki Reel Sektöre Yansımaları", Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Y.2004, 9, D.1, 179-201.
- [50] Bostan, M., (2008). Ankara Metropoliten Alanında İmalat Sanayi Firmalarının Yer Değiştirme Süreci ve Özellikleri: Ampirik Bir Çalışma, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- [51] Pellenberg, P. H., v.d., (2002). Firm Relocation: State of The Art and Research Prospects, University Of Groningen, Groningen.
- [52] Mariotti, I., (2005). Firm Relocation and Regional Policy a Focus on Italy, The Netherlands And The United Kingdom, Netherlands Geographical Studies, Groningen.
- [53] Kaya, G., (1996). "Dış Dinamikler ve İstanbul'un Yapısal Değişimi", Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, İ.T.Ü., 17-19 Eylül, 85-92, İstanbul.
- [54] https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/403675579f61145_ek_0.pdf, 24.03.2019.
- [55] Ülke Örnekleri ile Kalkınma ve Sanayileşme Modelleri, TMMOB Sanayi Kongresi 2007 Oda Raporu, http://www1.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/403675579f61145_ek.pdf, 10.02.2018.
- [56] Kuruç, B., (1991). "Dünya Ekonomisinde ve Sanayide Gelişmeler: Genel Bir Bakış", Kongre Bildiriler Kitabı, 1, <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/10662.pdf>, 12.01.2018.
- [57] Çelik, N., (2009). "Gelişmekte Olan Ülkelerin Sanayileşme Süreçlerinde Teknolojik Öğrenme Deneyimleri: Güney Kore Örneği ve Çin'in Yetiştirme Çabaları", Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 8, 91-109.

- [58] <https://knoema.com/IMFWEO2015Apr/imf-world-economic-outlook-weo-april-2015>, 08.05.2017.
- [59] http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, 16.06.2017.
- [60] İstanbul Sanayi Odası, (2009). "Global Sanayi Eğilimleri ve Türkiye için Değerlendirme", İstanbul Sanayi Odası Yayınları No:2009/2, İstanbul, http://www.iso.org.tr/sites/1/upload/files/global_sanayi_egilimleri-188.pdf, 16.06.2017.
- [61] Aytekin, B., (2018). "Emek Yoğun Sanayileşmenin (EYS) Sürdürülebilirliği Sorunu: Adıyaman İli Örneği", P International Journal of Academic Value Studies (Javstudies), ISSN: 2149-8598, 4, Issue:19, 372-378.
- [62] Müderrisoğlu B. ve Gezici Korten F., (2015). "Mevcut Yığılmaların Kümelenmeye Dönüşümünde İlişkilerin Mekansal Dağılımı ve Yakınlık Olgusu", Planlama 2015;25 (2): 107-121, http://www.journalagent.com/planlama/pdfs/PLAN_25_2_107_121.pdf, 12.03.2017.
- [63] Derleyen Ersoy, M., (2012). Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük, Ninnova Yayıncılık, İstanbul.
- [64] Öz, Ö., (2006). "Sektörel Öbeklenme ve Rekabet Gücü: İşletme Yazınındaki Son Tartışmalar", Değişen Mekan, Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003", Derleyen: Ayda Eraydın, 196-212.
- [65] Armatlı-Koroğlu, B., (2006). "Sanayi Bölgelerinde KOBİ ağları ve Yenilik Süreçleri", Değişen Mekan, Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış:1923-2003, Derleyen: Ayda Eraydın, 397-420.
- [66] Karaçay-Çakmak H. ve Erden, L., (2005). "Yeni Sanayi Odakları ve Sanayinin Yeni Mekan Arayışları: Denizli ve Gaziantep Örneği", C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 6, Sayı 1, 111-129, <http://eskidergi.cumhuriyet.edu.tr/makale/1063.pdf>, 12.03.2017.
- [67] Düzgün, R. v.d., (2009). "İlk 500 Sanayi Kuruluşunda Yabancı Sermaye Payının Sektörrel Analizi ve Bazı Göstergeler İtibariyle Yabancı Sermayeli İşletmelerin Performansları", 135-160, <http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi33/8.k%C4%B1s%C4%B1m.pdf>, 12.05.2017.
- [68] Şener, S. ve Kılıç C. (2008). "Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Yabancı Sermaye", Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi, 22-50.
- [69] Parasız, İ., (2004). Türkiye Ekonomisi, Ezgi Yayınevi, Bursa.
- [70] Görgün, T., (2004). Doğrudan Yabancı Yatırımların Tarihsel Gelişimi Çerçevesinde Yatırımların Geliştirilmesinin Etkin Kurumsal Yapılanmaları, Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi Yayını, Ankara.
- [71] İnan, A. A., (1989). İzmir İktisat Kongresi, TTK Basımevi, Ankara.
- [72] Ökçün, A. G. (1923). Türkiye İktisat Kongresi: Haberler, Belgeler, Yorumlar, İzmir, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.

- [73] Belek, İ., (1999). Postkapitalist Paradigmalar: Postkapitalizm, Endüstri Ötesi Toplum, Post-Fordizm, Esnek Uzmanlaşma, İkinci Endüstriyel Bölünme, Enformasyon Toplumu, Disorganize Toplum, Sorun Yayınları, İstanbul.
- [74] Dağdelen, İ., (2005). "Post-Fordizm", Mevzuat Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 90, http://www.mevzuatdergisi.com/2005/06a/05.htm#_ftn57, 23.06.2016.
- [75] <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx>, Mayıs 2016.
- [76] Karabıçak, M., (2000). "Türkiye'de Ekonomik İstikrarsızlığın Tarihsel Gelişim Süreci", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Y.2000, 5, S.2, 49-65.
- [77] Aslan, N., (1997). Uluslararası Özel Sermaye Akımları: Portföy Yatırımları ve Sıcak Para Hareketleri, Türkmen Kitabevi, İstanbul.
- [78] Kar, M. ve Tatlısöz, F., (2008). "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Hareketlerini Belirleyen Faktörlerin Ekonometrik Analizi", KMU İİBF Dergisi, Yıl 10, Sayı 14, 436-458.
- [79] <http://sanayi.tobb.org.tr/>, Mayıs 2016.
- [80] <https://www.yased.org.tr/tr/yayinlar-ve-raporlar/yased-faaliyet-raporlari>, 24.03.2019.
- [81] <https://osbbs.sanayi.gov.tr/citylist.aspx>, 24.03.2019.
- [82] <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080322m1-1.htm>, 24.03.2019.
- [83] <https://kosano.org.tr/kso-ingilizce-sunum/>, 29.03.2017.
- [84] <https://kosano.org.tr/rakamlarla-kocaeli/>, 20.05.2019.
- [85] Öztekin, D. ve Öztekin, K., (2015). "Deprem, Kentsel Dönüşüm, Doğrular ve Yanlışlar: Kocaeli Örneği", Kocaeli 5. Uluslararası Deprem Sempozyumu 10-12 Haziran 2015, Kocaeli, Tam Metinler Kitabı, 17-36.
- [86] Öztüre, A., (1981). Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi, Çeltüt Matbaacılık, İstanbul.
- [87] Genç, H., (2008). "İstanbul Boğaziçi Sahilleri: Sanayileşmeye Gösterilen Tepkiler", Toplumsal Tarih Aylık Tarih Dergisi, Sayı: 169, Ocak 2008, 56-59.
- [88] <http://www.gmpport.com/guncel-gayrimenkul-haberleri/guzelligi-feda-edilen-kent-izmit.html>, 08.01.2016.
- [89] Serin, N., (1963). Türkiye'nin Sanayileşmesi, Sevinç Matbaası, Ankara.
- [90] <http://blog.milliyet.com.tr/cumhuriyet-donemi-ve-chp-yonetiminde--1923-1950-arasi--yapilanlar/Blog/?BlogNo=376601>, 24.03.2019.
- [91] Özsoğuk, R. N. (1992). Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Sanayileşme Teşebbüsleri, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

- [92] Yücel, T. F., (2015). Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü, Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı, Ankara, <https://ttgv.org.tr/content/docs/cumhuriyet-turkiyesinin-sanayilesme-oykusu-1.pdf>, 24.03.2019.
- [93] <https://www.arkitera.com/haber/13803/gecmisin-modern-mimarisi---7--izmit-kocaeli>, 20.05.2019.
- [94] <http://v3.arkitera.com/h55610-gecmisin-modern-mimarligi---6-izmit-kocaeli.html>, 24.03.2019.
- [95] Erkan, H., (2007). "Cumhuriyetin Kuruluşundan Bugüne Türk Ekonomisinde Temel Dönüşümler – Cumhuriyet Öncesi ve Sonrası Türk Ekonomisi", <http://www.konrad.org.tr/Wirtschaft%202007%20tr/06Erkan.pdf>, 20.05.2019.
- [96] TMMOB Mimarlar Odası, (1972). Cumhuriyet Döneminde İstanbul Planlama Çalışmaları, Mimarlık Dergisi Sayı 7, <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/421/6606.pdf>, 07.01.2016.
- [97] Özgen Kösten Y. E. v.d. (2014). Kent ile Kır Arasında Bir Yer, Değirmendere, Gölcük Vizyon 2023 Kültür Yayınları Serisi, Gölcük Belediyesi, Kocaeli.
- [98] <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10859.pdf>, 24.03.2019.
- [99] <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/BesYillikKalkinmaPlani.aspx>, 12.08.2016.
- [100] Kayan, A., (2012). "Türkiye'de Bölge Planlaması: Sorunlar ve Çözüm Önerileri", Harran Üniversitesi, İİBF, Kamu Yönetimi Bölümü, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Mustafa Kemal University Journal of Social Sciences Institute, Yıl/Year: 2012, 9, Sayı/Issue: 20, 103-134.
- [101] Tekeli, İ., (1972). Bölge Planlama Üzerine, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- [102] İmar ve İskan Bakanlığı, (1970). Marmara Bölgesi Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni, Ankara.
- [103] İmar ve İskan Bakanlığı, (1963). Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı.
- [104] Keleş, R. (2010). Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Ankara.
- [105] Tekeli, İ., (2013). İstanbul'un Planlanması ve Gelişmesinin Öyküsü, İlhan Tekeli Toplu Eserler – 25, ISBN : 9789753332941, Tarih Vakfı Yurt Yayınları. https://www.academia.edu/30440029/İstanbulun_Planlamasinin_ve_Gelişmesinin_Öyküsü, 24.03.2019.
- [106] Tekeli, İ., (1994). The Development of the İstanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, IULA-EMME Yayını, İstanbul.
- [107] Aysu, E., (1990). İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devingenlik Örüntüsü Üzerine Bir Deneme, Yıldız Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [108] Özcan, K. ve Gündoğar, R., (2014). "Organize Sanayi Yatırımlarının Mekansal Gelişim Süreçlerine Etkileri: Tuzla (İstanbul) Örneği", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:64, s:11-18, İstanbul.
- [109] <http://geposb.com.tr/tr/geposb/tanitim/100001>, 07.01.2016.

- [110] İller Bankası İ. Pl. ve Yapı D. Reisliği Şehircilik İşleri Müdürlüğünce hazırlanan İzmit Analitik Etütleri Kitabı, 1970, Ankara.
- [111] Özgen, E., Y., (2005). "'Toplu Konut' ve 'Kalıcı Konut' Uygulamalarının İzmit Kent Merkezi Bağlamında İrdelenmesi", Deprem Sempozyumu 2005, 23-25 Mart 2005, Kocaeli.
- [112] <http://www.gungoruras.com/sabah-turkiyede-ilk-kez-isciler-bir-isveren-icin-heykel-dikti/>, 24.03.2019.
- [113] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Planlama Müdürlüğü, Gebze Alt Kademe Merkez Plan Araştırma ve Açıklama Raporu, 2013.
- [114] Doğal ve Yapısal Elemanların Rekonstrüksiyonu, Korunması ve Geleceğe Aktarılması için Turizm Tarım ve Sosyal Yapı Odaklı Yönetim Planı isimli BAP Projesi Raporu, Mart2012/Mart2013, Kocaeli Üniversitesi ve Gölcük Belediyesi ve Gölcük Kent Konseyi Gölcük Vizyon 2023 Projesi 2013/039.
- [115] <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4691.pdf>, 24.03.2019.
- [116] <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/bilgihizmetleri/Istatistikler/Documents/demografi/t211.pdf>), 07.01.2016.
- [117] <http://v3.arkitera.com/h28796-nedir-bu-taks---kaks.html>, 07.01.2016.
- [118] <http://mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=288&RecID=1662>, 07.01.2016.
- [119] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Gebze M2 Merkez Projesi, Plan Araştırma ve Açıklama Raporları, 2013.
- [120] <https://www.gosb.com.tr/gosb-kurumsal/tarihce>, 24.03.2019.
- [121] <http://geposb.com.tr/tr/tarihce>, 24.03.2019.
- [122] <http://dosb.com.tr/TR/Contents.aspx?ID=3>, 24.03.2019.
- [123] <http://www.tosb.com.tr/tarihce.html>, 24.03.2019.
- [124] http://www.yuvamakarca.com/index.php?option=com_content&task=view&id=36&Itemid=63), 07.01.2016.
- [125] Kocaeli Değirmendere Beldesinin Tarihi ve Kültürel Açından Önemli Olan Doğal ve Yapısal Elemanlarının Rekonstrüksiyonu ve Sürdürülebilirliği Açısından Bir Model Önerisi, Aralık 2011/Aralık 2012, Kocaeli Üniversitesi ve Gölcük Belediyesi ve Gölcük Kent Konseyi Gölcük Vizyon 2023 Projesi, 2011/088.
- [126] Radikal Gazetesi Ekonomi 30.06.2010 tarihli haber, "ABD'li Otomotiv Devi Dede Ford'dan Ders Aldı, Türkiye'de Uyguladı", <http://www.radikal.com.tr/radikal.aspx?atype=haberyazdir&articleid=1005363>, 08.01.2016
- [127] Hürriyet Gazetesi Ekonomi 30.06.2010 tarihli haber, "Ford'a İlk Kapıyı Menderes Açtı, 'Çankaya Bahçesi' Büyüme Fitolini Ateşledi", <http://www.hurriyet.com.tr/ford-a-ilk-kapiyi-menderes-acti-cankaya-bahcesi-buyume-fitilini-atesledi-15176891>, 08.01.2016.

- [128] TBMM Tutanak Dergisi Cilt:59, 121inci Birleşim, 14.07.1998 Salı, <https://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem20/yil3/bas/b121m.htm>, 08.01.2016.
- [129] <https://osbbs.sanayi.gov.tr/>, 24.03.2019.
- [130] <http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/pdfs/SurecRaporuMart2014.pdf>, 15.08.2017.
- [131] http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Documents/ISTANBUL_CDP_GENEL_BILGI.pdf, 24.03.2019.
- [132] http://www.planlama.org/new/images/stories/Dokuman/istanbul_cdp/1-2_aciklamalar_bolgesel_aras_bulgulari_.pdf, 10.05.2017.
- [133] <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/SehirPlanlamaMd/Documents/100.000%20%C3%96l%C3%A7ekli%20%C3%87evre%20D%C3%BCzeni%20Plan%C4%B1%20Sunum%20TR.pdf>, 18.07.2017.
- [134] <http://v3.arkitera.com/h14568-marmara-bolgesi-nin-planlari-istanbul-ile-uyumlu-hale-getiriliyor.html>, 29.03.2017.
- [135] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi, Kocaeli Yeni Kent Merkezi Gebze Alt Merkez Planlama Süreci Sunumu, 2013.
- [136] <http://www.dogumarmarabolgeplani.gov.tr/pdfs/DoguMarmaraBolgePlani.pdf>, 15.08.2017.
- [137] <http://www.bgus.gov.tr/SitePages/bgus.aspx>, 15.08.2017.
- [138] <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.aspx?MevzuatKod=1.5.5216&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=&Tur=1&Tertip=5&No=5216>, 24.03.2019.
- [139] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli 1/50,000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ve Nâzım İmar Planı Açıklama Raporu, 2006.
- [140] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planı - Kocaeli Büyükşehir Belediyesi arşivi.
- [141] Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Türkiye 81 İl Sanayi Durum Raporu, Ekim 2014, Ankara, 279-291. <http://www.tarsusticaretborsasi.com/DOSYALAR/pdf/81%20IL%20SANAYI%20DURUM%20RAPORU.pdf>, 15.08.2017.
- [142] Bayülken, Y. ve Kütükoğlu, C. (2012), Organize Sanayi Bölgeleri Küçük Sanayi Siteleri, Teknoparklar, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Oda Raporu, Genişletilmiş 4. Baskı, MMO/584, Ankara.
- [143] <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3218.pdf>, 15.08.2017.
- [144] <https://osbbs.sanayi.gov.tr/citydetails.aspx?dataID=231>, 24.03.2019.
- [145] <https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/Kocaeli2015-3.pdf>, 24.03.2019.
- [146] <http://www.kocaeli.gov.tr/sanayi-kenti-kocaeli>, 24.03.2019.
- [147] <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/05/20180511-2.htm>, 24.03.2019.

- [148] <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0003197.pdf>, 17.07.2017.
- [149] <http://www.kocaeli.gov.tr/ticaret>, 03.10.2017.
- [150] <http://marmarateknokent.tubitak.gov.tr/tr/hakkinda/hakkinda>, 10.10.2017.
- [151] <http://www.kouteknopark.com/hakkimizda/kouteknopark/>, 24.03.2019.
- [152] <http://www.gtu.edu.tr/icerik/8/6937/display.aspx?languageId=1>, 24.03.2019.
- [153] http://sagm.sanayi.gov.tr/userfiles/file/tgb%20yeni/2015/TGB%20HAKKINDA%20GENEL%20B%20C4%B0LG%20C4%B0%2018_02_2015.pdf, 17.10.2017.
- [154] <http://www.kouteknopark.com/teknopark/detay/Teknopark-Nedir/10/1/0>, 10.10.2017.
- [155] <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0007055.pdf>, 17.10.2017.
- [156] <http://www.csb.gov.tr/english/index.php?Sayfa=galeridetay&Id=125>, 17.10.2017.
- [157] http://www.planlama.org/new/images/stories/Dokuman/istanbul_cdp/3-a_il_butunu_aras_bulgulari.pdf, 17.10.2017.
- [158] http://www.mimdap.org/images/yazi_yorum/IstPlan80.jpg, 10.05.2017.
- [159] <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=17525>, 10.05.2017.
- [160] <http://www.planlama.org/index.php/haberler/guncelhaberler/1180-1100000-oelcekli-istanbul-cevre-duezeni-plan-ve-plan-raporu>, 10.05.2017.
- [161] <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>, 20.05.2019.
- [162] <http://www.mfa.gov.tr/turk-ekonomisindeki-son-gelismeler.tr.mfa>, 20.05.2019.
- [163] https://www.tepav.org.tr/upload/files/1518784304-7.TEPAV_Suriye_Sermayeli_Sirketler_Bulteni___Aralik_2017.pdf, 20.05.2019.
- [164] <https://tr.motor1.com/news/337183/honda-turkiye-fabrika/>, 20.05.2019.
- [165] <https://www.cnnturk.com/ekonomi/honda-turkiye-fabrikasinda-uretime-devam-etmeme-kararini-acikladi>, 20.05.2019.
- [166] <https://honda.com.tr/tarihce>, 20.05.2019.
- [167] http://arsiv.ekoloji.org.tr/bitstream/handle/20.500.12029/30056/ekolojistikler_org_6140.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 20.05.2019.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Duygu KANIK
Doğum Tarihi ve Yeri : 07.08.1984 / Trabzon
Yabancı Dili : Fransızca / İngilizce / İspanyolca
E-posta : duygu_oztekin@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	Yıldız Teknik Üniversitesi	2010
Lisans	Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	Yıldız Teknik Üniversitesi	2007
Lise		Saint-Joseph Lisesi	2003

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2009-...	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Sözleşmeli Memur
2007-2009	Avrupa Gayrimenkul Değerleme ve Danışmanlık A. Ş.	Değerleme Uzmanı

YAYINLARI

Makale

1. Öztekin, D., (2017), Kocaeli ve Kentsel Dönüşüm, Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği (KYÖD) Pişmaniye Düşünce/Kültür/Sanat Dergisi, Aralık 2016, Sayı: 37, 70-75, Ankara.

Bildiri

1. Öztekin, D. ve Akın, O., (2012). "Antalya Kaleiçi Kentsel Sit Alanı Örneğinde Ülkemizde Koruma Planlaması ve 'Sosyal Adalet' Kavramının İrdelenmesi", 8. Kasım Dünya Şehircilik Günü, 6-8 Kasım 2012 7. Türkiye Şehircilik Kongresi Bildiri Kitabı, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayınları, ISBN: 978-605-01-0410-3, 319-340, Ankara.
2. Öztekin, D., Mengüç, G., Yiğit, A., Kutluata, Ö., Temelli, T., Simavlı, A. S., Postalcıoğlu, O., Erdil, F., (2013). "Kocaeli Yeni Kent Merkezi Kentsel Dönüşüm Projesi Yaklaşımı", 7-8-9 Kasım 2012 Dünya Şehircilik Günü 36. Kolokiyumu Bildiriler Kitabı, ISBN: 978-605-01-0524-7, 351-365, Ankara.
3. Öztekin, D. ve Akın, O., (2013). "Ülkemizdeki Tarihi Kent Merkezlerinde Yaşanan Dönüşüm Sürecine Bir Örnek: Antalya Kaleiçi Kentsel Sit Alanı", 7-8-9 Kasım 2012 Dünya Şehircilik Günü 36. Kolokiyumu Bildiriler Kitabı, ISBN: 978-605-01-0524-7, 351-365, Ankara.
4. Öztekin, D. ve Akın, O., (2014). "Antalya Kaleiçi Deneyiminden Ders Alarak Tarihi kent Merkezlerini Geleceğe Aktarmak", 3-4-5 Nisan 2014 26. Uluslararası Yapı Yaşam Kongresi Bildiri Kitabı, ISBN: 978-605-01-0601-5, 275-287, Bursa.
5. Kösten, E. Y., Öztekin, D., Dağdelen, K., (2014). "Tarihi Değirmendere Kent Merkezini Geleceğe Aktarmak: Doğru Yönetim, Doğru Kararlar, İşbirliği", 3-4-5 Nisan 2014 26. Uluslararası Yapı Yaşam Kongresi Bildiri Kitabı, ISBN: 978-605-01-0601-5, 275-287, Bursa.

6. Kösten, E. Y., Duygun, G., Dağdelen, K., Öztekin, D., (2014). "Herkes İçin Kenti Yeniden Keşfetmek: 'Senin Kentin Senin Kararın'", 3-4-5 Nisan 2014 26. Uluslararası Yapı Yaşam Kongresi Bildiri Kitabı, ISBN: 978-605-01-0601-5, 275-287, Bursa.
7. Kösten, E. Y., Kutluca, A. K., Güven, İ. T., Öztekin, D., Dağdelen, K., Livaloğlu, H., Irmak, T. S., Özer, M. F., (2014). "Kentsel Dönüşüm Sürecinde 'Kentsel Afet Risk Yönetimi'ne dair Kocaeli- Gölcük- Değirmendere Beldesi Üzerinden Disiplinlerarası Bir Yaklaşım", 8-11 Mayıs 2014 1. Uluslararası Kentsel Planlama-Mimarlık-Tasarım Kongresi Bildiri Kitabı, ISBN: 978-605-4158-33-1 / 978-605-4158-35-5, 791-806, Kocaeli.
8. Öztekin, D. ve Öztekin, K., (2015). "Deprem, Kentsel Dönüşüm, Doğrular ve Yanlışlar: Kocaeli Örneği", 10-12 Haziran 2015 5. Uluslararası Deprem Sempozyumu Tam Metinler Kitabı, ISBN: 978-605-83983-3-7, 17-36, Kocaeli.
9. Kösten, E. Y., Kutluca, A. K., Güven, İ. T., Dağdelen, K., Öztekin, D., (2015). "Kentsel Konut Alanlarında Deprem Riskinin Tespiti ve Azaltılmasına Yönelik Çok Disiplinli Bir Deneme: Kocaeli Değirmendere Örneği", 10-12 Haziran 2015 5. Uluslararası Deprem Sempozyumu Tam Metinler Kitabı, ISBN: 978-605-83983-3-7, 99-104, Kocaeli.
10. Kösten, E. Y., Kutluca, A. K., Güven, İ. T., Öztekin, D., (2015). "İmar Planları ve Planlama Kararları Boyutunda; 'Kocaeli - Gölcük - Değirmendere Beldesi Kentsel Afet Risk Yönetimine Dair Tehlike Analizinin Saptanması Projesi", 10-12 Haziran 2015 5. Uluslararası Deprem Sempozyumu Tam Metinler Kitabı, ISBN: 978-605-83983-3-7, 87-98, Kocaeli.
11. Öztekin, D. ve Akın, O., (2019). "Yeni Sanayi Coğrafyası Arayışında İstanbul ve Kocaeli", 28-29 Mart 2019 1. Mimarlık ve Şehircilik Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı, e-ISBN: 978-975-461-559-3, 266-267, İstanbul.

Kitap veya Kitaplarda Bölümler

1. Özgen Kösten, E. Y., Türkmenoğlu Bayraktar, N., Erten Bilgiç, D., Öztekin, E., Öztekin, d., Dağdelen, K., Filiz, E., Saral, B., Çağlayan Kaptanoğlu, A. Y., İnan, Z., Ulus, A., İnan, M., Bayraktar, S., Pamukçu, P., (2014). Kır ile Kent Arasında Bir Yer: Değirmendere, ed. Artu, M., Gölcük Belediyesi Gölcük Vizyon 2023 Kültür Yayınları Serisi, ISBN 978-975-96506-8-1, 21-40, İstanbul.
2. Köksal, G., Akcan Özcan, N., Özgen Kösten, E. Y., Öztekin, D., Çelik Arısal, E., (2011). 2. TMMOB Kocaeli İKK Kent Sempozyumu 2 Kitabı, Ed. Arısal, A., TMMOB Kocaeli İKK Yayını, Kocaeli.

Proje

1. KOÜ Bilimsel Araştırma Projesi, Kocaeli Değirmendere Beldesinin Tarihi ve Kültürel Açından Önemli Olan Doğal ve Yapısal Elemanlarının Rekonstrüksiyonu ve Sürdürülebilirliği Açısından Bir Model Önerisi, *Araştırmacı*, Gölcük Vizyon 2023 Projesi 2011/088, Kocaeli, Aralık 2011 – Aralık 2012.
2. KOÜ Bilimsel Araştırma Projesi, Kocaeli – Gölcük – Değirmendere Beldesi Kentsel Afet Risk Yönetimine dair Tehlike Analizinin Saptanması Projesi, *Araştırmacı*, TÜBİTAK Destekli KOÜ BAP Projesi 112M421, Kocaeli, Aralık 2011 – Aralık 2013.
3. KOÜ Bilimsel Araştırma Projesi, Gölcük Değirmendere Beldesi ve Yakın Çevresindeki (Örcün-Saraylı) Envanteri Çıkarılan Tarihsel ve Kültürel Açından Önemli Olan Doğal ve Yapısal Elemanların Rekonstrüksiyonu, Korunması ve Geleceğe Aktarılması için Turizm Tarım ve Sosyal Yapı Odaklı Yönetim Planı Önerisi, *Araştırmacı*, Gölcük Vizyon 2023 Projesi 2013/039, Kocaeli, Mart 2013 – Mart 2014.
4. Gölcük Değirmendere Beldesi ve Yakın Çevresi İçin Yapılan Yönetim Planının Ekoturizm Açısından Gölcük İlçesi Kapsamında Değerlendirilmesi, *Araştırmacı*, Gölcük Vizyon 2023 Projesi 2014/032, Kocaeli, Mart 2014 – Mart 2015.

ÖDÜLLERİ

1. Gölcük Belediyesi “Bir Proje Var” Fikir Yarışması, “Gölcük İçin Raylı Sistem ve Durak Projesi”, 2. jüri özel ödülü, Kocaeli, 2013.
2. Bursa İli Osmangazi Belediyesi “Çekirge Meydanı Mimari, Kentsel Tasarım ve Peyzaj Tasarımı Yarışması”, 4. mansiyon, Bursa, 2017.

DAVETLİ PANEL GÖREVLERİ

1. Kohayder I. Doğa ve Hayvan Dostu Toplulukları Çalıştayı, “Sokak Hayvanları ve Şehir”, *Konuşmacı*, Kocaeli, 2015.
2. Kocaeli İKK, Kent Sempozyumu 3 Hazırlık Çalışmaları, “Kocaeli Kent Sorunları ve Çözüm Önerileri” Başlıklı Sunum, *Panelist*, Kocaeli, 2019.

YARIŞMA ve SEMPOZYUM GÖREVLERİ

1. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit Sahili Peyzaj ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması, *Raportör Yardımcısı*, Kocaeli, 2010.
2. TMMOB, Kocaeli İKK Kent Sempozyumu 2, *Yürütme Kurulu Üyesi*, Kocaeli, 2011.
3. TMMOB, Kocaeli İKK Kent Sempozyumu 2, *Düzenleme Kurulu Üyesi*, Kocaeli, 2011.

BİLİMSEL DERNEK, ORGANİZASYON VE KURULUŞLARDAKİ ÜYELİKLER/GÖREVLER

1. TMMOB Şehir Plancıları Odası Kocaeli İl Temsilciliği, 2010 – 2012 Dönemi, *Temsilci Yardımcısı, İKK Temsilcisi*.
2. TMMOB Şehir Plancıları Odası Kocaeli İl Temsilciliği, 2012 – 2014 Dönemi, *Temsilci Yardımcısı, İKK Temsilcisi*.
3. TMMOB Şehir Plancıları Odası Kocaeli İl Temsilciliği, 2014 – 2016 Dönemi, *Temsilci, İKK Temsilcisi*.
4. TMMOB Şehir Plancıları Odası Kocaeli İl Temsilciliği, 2018 – 2020 Dönemi, *Temsilci Yardımcısı*.

REFERANS VERİLEN YAYINLAR

1. Alpan, A., (2013). Urban Restructuring Process of Antalya Walled-Town and the Roles of Stakeholders, Yayınlanmamış Doktora Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.